

**MAJLIS MESYUARAT NEGARA
BRUNEI DARUSSALAM**

**MESYUARAT PERTAMA DARI MUSIM PERMESYUARATAN KE-22
MAJLIS MESYUARAT NEGARA TAHUN 2026**

**JAWAPAN-JAWAPAN BAGI PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN
SABTU, 24 RAMADAN 1447H BERSAMAAN 14 MAC 2026M**

PJL03/01/2026

1

No. Soalan: PL020

PERTANYAAN : LISAN

DARIPADA : YANG BERHORMAT DAYANG HAJAH
ROSMAWATTY BINTI HAJI ABDUL MUMIN

TARIKH : 14.03.2026 [SABTU]

SOALAN:

YANG BERHORMAT DAYANG HAJAH ROSMAWATTY BINTI HAJI ABDUL MUMIN meminta **MENTERI PENGANGKUTAN DAN INFOKOMUNIKASI** menyatakan bagaimana Kementerian memastikan integrasi laluan berbasikal, mikro-mobiliti, kebolehtayaran pejalan kaki (*walkability*) dan sistem pengangkutan awam dapat berjalan secara efisien di koridor yang padat seperti Brunei Muara? Apakah mekanisme dan ukuran kejayaan untuk memastikan peningkatan keterhubungan dan mobiliti bandar?

JAWAPAN:

Bagi menjawabnya, terlebih dahulu mengakui bahawa kemajuan kawasan bandar di negara ini, selama ini lebih cenderung kepada tatacara mobiliti dengan menggunakan kereta persendirian dan kenderaan-kenderaan bermotor.

Dalam hubungan ini, peranan perancangan pembangunan bandar atau '*urban development planning*' adalah sangat penting di dalam menyerapkan aspek-aspek '*active mobility*' seperti berjalan kaki, berbasikal dan lain-lain.

Oleh yang demikian, penglibatan Kementerian Pengangkutan dan Infokomunikasi sebagai ahli kepada Jawatankuasa Guna Tanah adalah wadah penting dalam menyerapkan aspek '*active mobility*' diambil kira, terutamanya di dalam apa jua perancangan kemajuan kerajaan, seperti kawasan-kawasan perumahan negara.

Diakui keperluan ini perlu dipertingkatkan dan dilaratkan juga kepada kemajuan-kemajuan persendirian seperti melalui penyediaan '*Local Development Plan*' atau Rancangan Tempatan serta penyediaan '*design standards & guidelines*' atau piawaian dan garis panduan yang dapat menyokong penyediaan '*sustainable mobility plan*' bagi kemajuan-kemajuan komersial, perindustrian dan perumahan.

Dalam mendokong peningkatan keterhubungan dan mobiliti, Kementerian Pengangkutan dan Infokomunikasi sepertimana dikongsikan pada menjawab soalan PL147 daripada Yang Berhormat Awang Haji Daud bin Jihan, penaiktarafan sistem pengangkutan awam adalah diberi keutamaan buat masa ini.

Menurut Jabatan Kerja Raya (JKR), berdasarkan pemerhatian lapangan, pelaksanaan integrasi sepenuhnya bagi penyediaan laluan khusus bas dan laluan berbasikal masih menghadapi beberapa kekangan ('*constraint*'). Antaranya ialah terhadnya ruang koridor jalan sedia ada, terutamanya di kawasan pusat bandar serta di beberapa jalan utama yang telah lama dibangunkan.

Namun demikian, dari segi kebolehayaran pejalan kaki ('*walkability*'), beberapa inisiatif telahpun dilaksanakan secara berperingkat, khususnya di kawasan yang mempunyai tumpuan aktiviti awam yang tinggi. Ini termasuk di kawasan komersial, jalan-jalan utama seperti Jalan RIPAS, kawasan pusat bandar serta sekitar kompleks pejabat kerajaan, di mana kemudahan laluan pejalan kaki, lintasan pejalan kaki dan penambahbaikan persekitaran pejalan kaki telah disediakan bagi meningkatkan keselamatan dan keselesaan pengguna.

Antara projek yang telah siap dilaksanakan oleh Jabatan Kerja Raya ialah penyediaan laluan pejalan kaki di Jalan persekitaran Stadium Negara Hassanal Bolkiah. Sementara projek-projek yang masih di dalam pelaksanaan ialah pembinaan jejantas pejalan kaki di Jalan Perdana Menteri berdekatan Kawasan Komersial Jaya Bakti dan di Jalan Tutong berhampiran Sekolah Rendah Orang Kaya Bakti Kilanas. Selain itu, projek kemudahan pejalan kaki di kawasan Pejabat Kerajaan di Jalan Landasan Lama juga dirancang untuk dilaksanakan pada tahun ini.

Berhubung dengan mekanisme dan ukuran peningkatan keterhubungan dan mobiliti bandar, Kementerian Pengangkutan dan Infokomunikasi sedang merangka satu kajian iaitu '*Mobility Index*' bagi mengukur dan menilai prestasi sistem pengangkutan yang lestari ('*sustainable*') yang mana ianya akan menghasilkan ke arah pemetaan indeks mobiliti. Indeks mobiliti ini akan dapat membantu dalam penyediaan dasar yang secara menyeluruh mengenai penggunaan pelbagai mod pengangkutan di Negara Brunei Darussalam.

No. Soalan: PL084

PERTANYAAN : **LISAN**

DARIPADA : **YANG BERTHORMAT AWANG HAJI MD. SALLEH
BIN HAJI OTHMAN**

TARIKH : **14.03.2026 [SABTU]**

SOALAN:

YANG BERTHORMAT AWANG HAJI MD. SALLEH BIN HAJI OTHMAN meminta **MENTERI KESIHATAN** menyatakan kriteria dalam mengenal pasti keperluan bagi pembinaan hospital baharu? Sejauhmana pertimbangan untuk membina hospital di kawasan yang mengalami peningkatan pesat jumlah penduduk?

JAWAPAN:

Dalam mengenal pasti keperluan bagi pembinaan hospital baharu dan fasiliti kesihatan secara amnya, Kementerian Kesihatan menilai beberapa kriteria utama termasuk pertumbuhan penduduk, keperluan perkhidmatan kesihatan, serta kapasiti dan kadar penggunaan fasiliti sedia ada, termasuk kadar penghunian katil hospital dan nisbah katil hospital bagi setiap penduduk.

Kementerian juga mengambil kira aksesibiliti pesakit kepada kemudahan kesihatan, termasuk masa perjalanan ke hospital terdekat, serta saiz penduduk liputan perkhidmatan (*catchment population*) bagi memastikan kemudahan kesihatan dapat menampung keperluan penduduk di sesuatu kawasan.

Di samping itu, perancangan tenaga kerja kesihatan turut dinilai, termasuk nisbah penduduk kepada tenaga kesihatan seperti doktor, jururawat dan profesional kesihatan lain, bagi memastikan kemudahan yang dirancang dapat disokong dengan tenaga kerja yang mencukupi dan selamat untuk dijalankan.

Selain pertimbangan keperluan perkhidmatan, kementerian juga menilai implikasi kewangan dan keberkesanan kos, termasuk peruntukan pembangunan, kecekapan penggunaan sumber serta pulangan nilai kepada sistem kesihatan (*return on investment*) bagi memastikan setiap pelaburan infrastruktur kesihatan memberi manfaat optimum kepada rakyat.

Sehubungan itu, kawasan yang mengalami peningkatan pesat jumlah penduduk merupakan antara faktor penting dalam pertimbangan pembinaan hospital baharu. Walau bagaimanapun, sebarang cadangan akan dinilai secara menyeluruh bagi memastikan perancangan fasiliti, perkhidmatan, tenaga kerja dan sumber kewangan adalah selaras dan mampan dalam sistem kesihatan negara.

Kementerian Kesihatan sentiasa memantau dan menilai kapasiti fasiliti kesihatan negara melalui beberapa indikator teknikal utama, termasuk nisbah katil hospital kepada jumlah penduduk serta kadar penggunaan katil hospital atau *bed occupancy rate*. Indikator-indikator ini penting bagi memastikan kapasiti perkhidmatan kesihatan adalah mencukupi dan dapat menampung keperluan rawatan pesakit, khususnya bagi perkhidmatan rawatan sekunder dan tertiar yang semakin meningkat.

Sekiranya kadar penggunaan katil menghampiri atau melebihi paras optimum bagi tempoh tertentu, keadaan ini boleh memberi tekanan kepada operasi hospital dan menjejaskan keupayaan untuk menampung kemasukan pesakit baharu. Oleh itu, penilaian secara berterusan dilaksanakan bagi menentukan sama ada kapasiti sedia ada perlu diperkukuhkan melalui pengoptimuman penggunaan katil, peluasan fasiliti sedia ada, atau pertimbangan pembangunan blok baharu bagi menyokong penyampaian perkhidmatan kesihatan yang lebih mampan.

Dalam pada itu juga, ingin dikongsikan juga dari aspek penjagaan kesihatan asasi. Pusat kesihatan baharu dicadangkan apabila pusat kesihatan sedia ada tidak lagi mampu menampung jumlah penduduk semasa dari segi kapasiti pesakit, serta apabila terdapat keperluan untuk memperluas skop perkhidmatan. Sebagai contoh, Pusat Kesihatan Mengkubau dirancang bagi menampung lebihan pesakit daripada Pusat Kesihatan Muara, yang turut memberi kesan kepada Pusat Kesihatan Berakas. Manakala, pembinaan Pusat Kesihatan Bandar Seri Begawan dirancang adalah untuk menampung lebihan pesakit dari PK PAPHMWHB Gadong.

Di samping itu, perancangan pembinaan pusat kesihatan baharu juga perlu mengambil kira keperluan memperluas infrastruktur bagi menghadapi peningkatan populasi warga emas. Perkhidmatan kesihatan juga wajar diperluas dan didesentralisasikan daripada hospital ke peringkat penjagaan kesihatan asasi, bagi memastikan akses yang lebih mudah, cekap dan menyeluruh kepada masyarakat.

No. Soalan: PL032

PERTANYAAN : **LISAN**

DARIPADA : **YANG BERHORMAT AWANG AMRAN BIN HAJI MAIDIN**

TARIKH : **14.03.2026 [SABTU]**

SOALAN:

YANG BERHORMAT AWANG AMRAN BIN HAJI MAIDIN meminta **MENTERI PEMBANGUNAN** menjelaskan keperluan penyambungan *Occupational Permit* bagi bangunan komersial yang memerlukan surat akuan Jabatan Bomba dan pelan baru ABCi, walaupun tidak ada perubahan struktur. Apakah usaha yang boleh dilaksanakan bagi memudahcara proses tanpa menjejaskan keselamatan?

JAWAPAN:

Mengenai dengan penyambungan *Occupational Permit* atau OP, Kementerian Pembangunan ingin membuat pencerahan bahawa tidak ada permohonan bagi penyambungan OP. Walau bagaimanapun, Autoriti Kawalan Bangunan dan Industri Pembinaan (ABCi) telah menyediakan Borang Senarai Semak Bagi Kerja-Kerja Bangunan Bagi Bangunan Bukan Perumahan Persendirian (*Insignificant Non-Residential*) untuk memudahkan pihak Pemaju mengesahkan bahawa kerja-kerja ubahsuai unit bangunan komersial yang dilaksanakan adalah di dalam senarai *Insignificant* – yang tidak perlu dihadapkan bagi permohonan kemajuan ke pihak ABCi, atau sebaliknya *Significant*.

Berhubung dengan surat akuan Jabatan Bomba yang disebutkan. Ianya adalah Sijil Perakuan Bomba yang dikeluarkan oleh Jabatan Bomba dan Penyelamat yang ditetapkan dalam Akta Keselamatan Kebakaran Penggal 243, yang mana sah selama tempoh satu tahun dan perlu diperbaharui setiap tahun bagi bangunan komersial dan industri. Sijil tersebut adalah bertujuan bagi memastikan tahap keselamatan kebakaran yang mencukupi sebelum sesuatu bangunan atau premis diduduki, digunakan atau beroperasi, bagi melindungi nyawa, harta benda serta kepentingan awam.

No. Soalan: PL060

PERTANYAAN : **LISAN**

DARIPADA : **YANG BERTHORMAT PEHIN ORANG KAYA INDERA PAHLAWAN DATO SERI SETIA AWANG HAJI SUYOI BIN HAJI OSMAN**

TARIKH : **14.03.2026 [SABTU]**

SOALAN:

YANG BERTHORMAT PEHIN ORANG KAYA INDERA PAHLAWAN DATO SERI SETIA AWANG HAJI SUYOI BIN HAJI OSMAN meminta **MENTERI PEMBANGUNAN** menyatakan tindakan jangka pendek serta perancangan jangka panjang dalam menangani banjir di kawasan yang mudah banjir, termasuk mengenalpasti tempat-tempat yang berkemungkinan untuk dilanda banjir?

JAWAPAN:

Pihak Kementerian melalui Jabatan Saliran dan Pembetungan telah mengenal pasti kawasan-kawasan yang dikategorikan sebagai hotspot atau kawasan mudah banjir dan seterusnya melaksanakan langkah-langkah yang bersesuaian bagi menangani kejadian tersebut secara berperingkat.

Bagi tindakan jangka masa pendek, ia melibatkan kerja-kerja pemeliharaan dan penyelenggaraan sistem saliran sedia ada yang menggunakan peruntukan berulang-ulang, termasuk longkang konkrit dan longkang tanah di bawah kawalan Jabatan Saliran dan Pembetungan, Jabatan Kerja Raya. Kerja-kerja ini dilaksanakan secara berterusan melalui kontrak penggal bagi memastikan aliran air sentiasa lancar dan berfungsi dengan baik. Selain itu, pelaksanaan Kajian Kemungkinan (*Feasibility Study*) turut dijalankan sebagai sebahagian daripada tindakan jangka pendek. Hasil kajian ini akan menjadi asas kepada perancangan projek pembinaan bagi penyelesaian jangka masa panjang.

Manakala tindakan jangka masa panjang melibatkan pelaksanaan projek-projek pembinaan yang lebih menyeluruh menerusi RKN, termasuk pembinaan dan penaiktarafan longkang, kolam takungan dan kolam tadahan, pembinaan benteng atau ban sungai, stesen pam saliran, kerja-kerja pengorekan dan pelebaran sungai serta pelaksanaan perlindungan persisiran pantai.

Sebagai salah satu inisiatif berterusan, Kementerian turut menyimpan dan menganalisa rekod kejadian banjir di seluruh Negara Brunei Darussalam. Kawasan yang mencapai tahap kekerapan tertentu akan diklasifikasikan sebagai hotspot banjir dan akan diberikan pemantauan rapi, khususnya semasa musim hujan dan musim tengkujuh. Antara kawasan yang dikenal pasti termasuk Kawasan Kampong Pasai

dan Mulaut, Kampong Kupang, kawasan Pekan Belait, Kg Mumong, Masjid Pekan Seria dan Mukim Keriam.

Selaras dengan keperluan memperkukuhkan daya tahan infrastruktur terhadap perubahan iklim, Kementerian telah meneliti peningkatan piawaian rekabentuk sistem saliran daripada *50-Year Storm Return Period* kepada *1 in 100 Years Storm Return Period* bagi kawasan-kawasan strategik dan berisiko tinggi. Dari kajian ini yang mengambil kira data hujan, laporan banjir dan maklumat kenaikan paras laut, maka Kementerian telah mengenalpasti pelan tindakan jangka pendek dan jangka panjang untuk dipohonkan peruntukan berulang-ulang setiap tahun dan RKN setiap lima tahun.

No. Soalan: PL100

PERTANYAAN : **LISAN**

DARIPADA : **YANG BERHORMAT AWANG ABDUL AZIZ BIN HAJI HAMDAN**

TARIKH : **14.03.2026 [SABTU]**

SOALAN:

YANG BERHORMAT AWANG ABDUL AZIZ BIN HAJI HAMDAN meminta **MENTERI DI JABATAN PERDANA MENTERI DAN MENTERI KEWANGAN DAN EKONOMI II** menyatakan usaha yang dijalankan bagi memastikan penyelarasan antara kementerian, institusi kewangan dan pengawal selia dilaksanakan bagi memastikan sistem *cashless* agar selamat, efisien dan mudah diakses oleh rakyat?

JAWAPAN:

Pengawalseliaan sistem pembayaran di Negara Brunei Darussalam, termasuk pembangunan sistem secara *cashless* adalah dipacu oleh Brunei Darussalam Central Bank (BDCB) yang mana mempunyai mandat untuk memastikan sistem pembayaran di Negara Brunei Darussalam beroperasi secara selamat, cekap, dan teratur. Dalam melaksanakan agenda sistem *cashless*, penyelarasan dilaksanakan secara bersepadu melalui kerjasama rapat antara BDCB, institusi-institusi kewangan, serta National Digital Payments Network Sdn Bhd (ndpx), sebagai hab pembayaran digital negara.

Antara inisiatif-inisiatif yang telah dilaksanakan dalam mendokong pembangunan sistem *cashless* termasuklah seperti pelaksanaan sistem pembayaran segera (*instant payment system*) yang dilaksanakan secara berfasa, iaitu perkhidmatan pindahan dana segera yang telahpun dilancarkan pada bulan Mac 2025 lalu, dan yang keduanya iaitu pembayaran melalui kod QR atau tarusQR yang berjaya dilancarkan pada bulan Februari 2026. Sistem ini memastikan pemindahan dana antara bank dan pengendali sistem pembayaran dapat dilaksanakan secara *real-time*, selamat, dan mengikut piawaian kawal selia yang ditetapkan. Sejak pelancaran tarus pada tahun 2025, sebanyak lebih 20,000 transaksi direkodkan, dengan nilai jumlah keseluruhan mencecah BND2.4 juta.

Selain itu, BDCB juga telah mengeluarkan Notis mengenai Standard Kod QR pada bulan Mac 2025 yang menghendaki pengendali sistem pembayaran untuk melaksanakan kod QR standard kebangsaan sepenuhnya menjelang Januari 2027. Pelaksanaan kod QR ini adalah berdasarkan standard kebangsaan yang selaras dengan piawaian antarabangsa, bagi memastikan kesalingoperasian, keselamatan dan keseragaman dalam penggunaan kod QR di negara ini. Langkah ini memastikan

pengguna dan peniaga tidak lagi memerlukan pelbagai kod atau terminal berasingan, sekaligus mengurangkan kos operasi dan meningkatkan kecekapan transaksi.

Dari sudut rangka kerja kawal selia, BDCB telah memperkenalkan FinTech Regulatory Sandbox pada tahun 2017 bagi menyokong inovasi secara terkawal, serta mengeluarkan Notis mengenai Keperluan untuk Sistem Pembayaran yang mewajibkan kelulusan bagi pengendalian sistem pembayaran sejak tahun 2020. Pada masa yang sama, BDCB sedang merangka perundangan baharu yang komprehensif bagi mentadbir industri pembayaran secara lebih menyeluruh dan tersusun.

Bagi memperkukuhkan infrastruktur, sistem Real Time Gross Settlement (RTGS) juga telah dipertingkatkan pada tahun 2024 untuk menyokong penyelesaian pembayaran secara real-time dan mengurangkan risiko penyelesaian antara bank.

Kesemua inisiatif ini dilaksanakan selaras dengan Digital Payment Roadmap 2019-2025 ke arah merealisasikan aspirasi "*Digital Payment Nation*", sejajar dengan visi pembangunan sektor kewangan negara dan Wawasan 2035.

Bagi memastikan penyelarasan yang berkesan antara kementerian, institusi kewangan dan pengawal selia, BDCB baru-baru ini juga telah diberi kebenaran untuk menubuhkan Jawatankuasa Pembayaran Digital (*Digital Payment Committee*), yang mana bertujuan untuk memperkukuh kerjasama strategik dan penyelarasan dasar antara pelbagai pihak berkepentingan dalam ekosistem pembayaran digital. Keahliannya merangkumi Kementerian Pengangkutan dan Info-komunikasi (MTIC), Kementerian Kewangan dan Ekonomi (MOFE) dan agensi Kerajaan seperti *Cyber Security Brunei*; badan berkanun seperti *Authority for Infocommunications Technology Industry* (AITI) dan BDCB; serta institusi perbankan, penyedia perkhidmatan pembayaran dan wakil daripada Persatuan Perniagaan dan Perdagangan.

Melalui platform ini, perbincangan dan penyelarasan dapat dilaksanakan secara bersepadu khususnya dalam aspek piawaian keselamatan, keperluan pengawalseliaan, pengurusan risiko siber, interoperabiliti sistem serta peluasan akses pembayaran digital kepada rakyat dan perusahaan.

Dalam pada itu, bagi memastikan sistem pembayaran tanpa tunai kekal selamat, efisien dan mudah diakses, Jawatankuasa ini akan memainkan peranan penting dalam merangka *Digital Payment Roadmap* yang seterusnya bagi tempoh 2026–2030 agar strategi yang digubal kekal relevan dan responsif terhadap perkembangan teknologi dan landskap risiko semasa.

Selain itu, izinkan juga mengongsikan inisiatif-inisiatif pembayaran digital dilaksanakan di agensi-agensi Kerajaan. Kementerian Kewangan dan Ekonomi melalui Jabatan Perbendaharaan telahpun menyediakan sistem *e-Payment Gateway* (EPG) dan *One Common Billing System* (OCBS), masing-masing pada tahun 2014 dan 2021, bagi memudahkan pengendalian kutipan hasil Kerajaan dengan lebih sistematik, selamat dan teratur. Pada masa ini, 47 buah agensi Kerajaan telahpun menggunakan OCBS.

Dalam usaha untuk menggalakkan pembayaran secara *cashless* bagi perkhidmatan-perkhidmatan kerajaan, beberapa kaedah telah disediakan iaitu termasuk melalui portal dalam talian (*online portal*) dengan menggunakan kad kredit atau debit, yang mana boleh diakses pada bila-bila masa sama ada melalui telefon bimbit atau peralatan laptop. Kedua, melalui aplikasi perbankan secara atas talian (*online banking*) seperti BIBD NEXGEN dan Baiduri Digital; dan ketiga, melalui terminal-terminal kad yang ada disediakan di kaunter-kaunter Jabatan.

No. Soalan: PL040, PL124 & PL125

PERTANYAAN : **LISAN**

DARIPADA : **YANG BERHORMAT AWANG AMRAN BIN HAJI MAIDIN**

YANG BERHORMAT PENGIRAN HAJI ISA BIN PENGIRAN HAJI ALIUDDIN

TARIKH : **14.03.2026 [SABTU]**

SOALAN:

YANG BERHORMAT AWANG AMRAN BIN HAJI MAIDIN meminta **MENTERI PENGANGKUTAN DAN INFOKOMUNIKASI** menyatakan sebab keperluan bagi pembaharuan tahunan bagi *Non-Used Vehicle*, dan samada ada pertimbangan bagi permohonan status tersebut untuk dibuat sekali sahaja dan kekal berkuatkuasa sehingga kenderaan berkenaan dipohon untuk digunakan semula?

YANG BERHORMAT PENGIRAN HAJI ISA BIN PENGIRAN HAJI ALIUDDIN meminta **MENTERI PENGANGKUTAN DAN INFOKOMUNIKASI** menyatakan apakah usaha yang dilaksanakan bagi memastikan kenderaan berusia lebih 7 tahun atau kenderaan baharu yang telah diubahsuai adalah *road worthy*? Adakah proses pembaharuan lesen kenderaan di pusat VIS melibatkan pemeriksaan rekod yang lengkap?

YANG BERHORMAT PENGIRAN HAJI ISA BIN PENGIRAN HAJI ALIUDDIN meminta **MENTERI PENGANGKUTAN DAN INFOKOMUNIKASI** menyatakan jika terdapat siasatan keatas isu (i) kenderaan komersil Brunei yang memasuki negara ini melalui sempadan darat seperti Labu yang ditahan kerana permit 'S' dan (ii) kenderaan komersil dari negara jiran dengan permit transit yang dibenarkan menghantar barangan seperti Pasar Gadong?

JAWAPAN:

Terima kasih kepada **Yang Berhormat Awang Amran bin Haji Maidin** di atas soalan yang diajukan mengenai **pembaharuan tahunan bagi 'Non-Used Vehicle'**.

Untuk makluman Yang Berhormat, dasar Jabatan Pengangkutan Darat (JPD) adalah merujuk kepada Peraturan-Peraturan Lalulintas Jalan Raya (Perlesenan Kenderaan Bermotor dan Treler), 2013 menyatakan bahawa mana-mana pemilik kenderaan berdaftar di bawah JPD yang dikecualikan dari membuat apa-apa bayaran lesen kerana tidak menggunakan mana-mana kenderaan bermotor hendaklah membuat pengisytiharan 'Tidak Menggunakan Kenderaan ('Non-Use') dengan memberi notis kepada JPD.

Dengan pengisytiharan tersebut, kenderaan adalah dikecualikan daripada membayar Lesen Kenderaan (VL) sepanjang tempoh tidak digunakan, dan ianya adalah tidak dibenarkan sama sekali digunakan di jalan raya awam.

Tempoh notis tidak menggunakan kenderaan yang diberikan adalah satu (1) tahun dari tarikh ianya diluluskan dengan bayaran sebanyak \$5.00. Permohonan baru hendaklah dibuat selepas tempoh satu tahun, jika pengecualian membayar lesen kerana tidak menggunakan kenderaan berkenaan dilanjutkan kepada suatu tempoh baharu.

Dalam hal ini, soalan Yang Berhormat samada ada pertimbangan bagi permohonan status tersebut untuk dibuat sekali sahaja dan kekal berkuatkuasa sehingga kenderaan berkenaan dipohon untuk digunakan semula, ianya adalah diambil maklum mengenainya dan akan diteliti keperluan serta kesesuaiannya.

Seterusnya, beralih kepada dua (2) soalan yang diajukan oleh Yang Berhormat Pengiran Haji Isa bin Pengiran Haji Aliuddin mengenai usaha dan pemeriksaan yang dijalankan oleh Pusat VIS bagi memastikan kenderaan 7 tahun atau kenderaan baharu yang telah diubahsuai adalah '*road worthy*' serta kenderaan komersil.

Kenderaan 7 tahun atau kenderaan baharu yang telah diubahsuai adalah '*road worthy*':

Bagi memastikan kenderaan yang sudah berusia lebih 7 tahun adalah layak dipandu di jalan raya ('*roadworthy*'), kenderaan persendirian berumur 7 tahun ke atas dari tarikh pendaftaran adalah dikehendaki untuk diperiksa atau melalui ujian kelayakan jalan raya di mana-mana Stesen Pemeriksaan Kenderaan (VIS) yang diluluskan oleh Jabatan Pengangkutan Darat (JPD) sebelum Lesen Kenderaan (*Vehicle License – VL*) boleh diperbaharui.

Bagi pemeriksaan kenderaan di VIS yang diiktiraf, memang ada standard (piawaian) dan proses pemeriksaan kelayakan jalan raya yang telah ditetapkan oleh pihak JPD untuk dilaksanakan oleh stesen pemeriksaan kenderaan tersebut. Antaranya termasuklah juga mengemukakan dokumen-dokumen yang diperlukan semasa membuat pemeriksaan. Ini adalah bagi memastikan:

- (i) Spesifikasi kenderaan dan dokumen adalah betul dan tiada sebarang perubahan dan pengubahsuaian;
- (ii) Badan dan komponen kenderaan berada dalam keadaan baik serta sama ada penggantian atau pembaikan diperlukan.

Nota: Senarai stesen pemeriksaan yang diiktiraf berkenaan bolehlah dirujuk melalui laman sesawang JPD.

Manakala, bagi hal berkaitan dengan kenderaan-kenderaan yang diubahsuai, adalah dimaklumkan bahawa pengubahsuaian kenderaan yang bukan daripada spesifikasi asal pengeluar hendaklah dipohonkan kepada pihak Jabatan Pengangkutan Darat (JPD) dan ianya tertakluk jua kepada kelulusan daripada JPD (tidak semua pengubahsuaian dibenarkan). Dalam hal ini, bagi memastikan sebarang pengubahsuaian kenderaan, sama ada kenderaan lama ataupun baharu tersebut tidak melanggar peraturan yang disyaratkan, pemeriksaan atau penguatkuasaan lazimnya akan dilaksanakan melalui rondaan atau sekatan jalan raya yang dijalankan oleh agensi-agensi berkenaan. Jika didapati sebarang pengubahsuaian kenderaan yang bukan dari spesifikasi asal dan tidak mempunyai kebenaran dari JPD, maka pemilik kenderaan tersebut adalah didapati melakukan kesalahan di bawah Peraturan Lalulintas Jalan Raya dan boleh dikenakan denda.

Kenderaan Komersial:

Bagi menjawab soalan berkenaan siasatan kenderaan komersial, jika sekiranya kenderaan komersial tersebut mempunyai permit rentas sempadan yang dikeluarkan oleh Jabatan Pengangkutan Darat masih sah laku, ianya memang tidak menjadi masalah untuk dibenarkan masuk ke negara ini.

Melainkanlah jika sekiranya kenderaan komersial tersebut ditahan atas sebab di luar kawalan JPD yang mana melibatkan agensi-agensi penguatkuasaan lain seperti isu-isu berkaitan dengan kastam, imigresen, kuarantin dan sebagainya.

Merujuk kepada pertanyaan berkaitan kenderaan komersil dari negara jiran dengan permit transit untuk menghantar barangan seperti di Pasar Gadong. Sukacita dikongsikan bahawa terdapat dua (2) jenis permit bagi tujuan yang dipohonkan:

- (i) *Permit Transit* – adalah digunakan bagi kenderaan komersial yang ingin melintas batas tanpa membuat sebarang persinggahan; dan
- (ii) *Permit Interstate* – adalah permit bagi kenderaan komersial yang berhasrat untuk berurusan pada tempat yang dinyatakan di dalam permit yang dipohonkan sahaja, sebagai contohnya Pasar Gadong.

Untuk makluman, permohonan permit lintas batas bolehlah dipohonkan melalui Bahagian Pelesenan Kenderaan Komersial dan Pengangkutan Awam di Jabatan Pengangkutan Darat.

No. Soalan: PL057

PERTANYAAN : **LISAN**

DARIPADA : **YANG BERTHORMAT AWANG LAU HOW TECK**

TARIKH : **14.03.2026 [SABTU]**

SOALAN:

YANG BERTHORMAT AWANG LAU HOW TECK meminta **MENTERI PEMBANGUNAN** menyatakan bagaimana kementerian mengintegrasikan kos kitaran hayat aset awam, termasuk penyelenggaraan jangka panjang dan pelupusan, dalam perancangan projek baharu? Adakah pendekatan masa ini menyebabkan kos tersembunyi, yang akan membebankan perbelanjaan awam masa depan?

JAWAPAN:

Di dalam sebarang rancangan projek baharu, sememangnya mengambil kira kos sepanjang hayat aset. Ini termasuk pertimbangan terhadap kos operasi dan penyelenggaraan yang termasuk pembaikan serta penggantian aset dengan tumpuan kepada rancangan penyelenggaraan jangka panjang melalui kontrak penggal. Pendekatan ini diambil bagi memastikan aset kerajaan berada dalam keadaan baik dan kerosakan yang lebih besar dapat dielakkan, yang sekiranya tidak ditangani lebih awal boleh menyebabkan kos pembaikan yang lebih tinggi pada masa hadapan.

Contohnya melalui 18 buah kontrak penggal pemeliharaan dan pembaikan jalan raya, kontrak penggal bagi operasi dan kerja-kerja pemeliharaan sistem hawa dingin di kawasan Brunei/Muara dan Tutong serta kerja-kerja pemeliharaan fasiliti pengendalian bahan kimia di loji rawatan air.

No. Soalan: PL066

PERTANYAAN : LISAN

DARIPADA : YANG BERHORMAT PEHIN ORANG KAYA
INDERA PAHLAWAN DATO SERI SETIA AWANG
HAJI SUYOI BIN HAJI OSMAN

TARIKH : 14.03.2026 [SABTU]

SOALAN:

YANG BERHORMAT PEHIN ORANG KAYA INDERA PAHLAWAN DATO SERI SETIA AWANG HAJI SUYOI BIN HAJI OSMAN meminta **MENTERI PENGANGKUTAN DAN INFOKOMUNIKASI** menyatakan jika kementerian mempertimbangkan untuk mengurangkan had-had laju di tempat seperti di lebuhraya kawasan kota, jalan-jalan utama dan jalan-jalan kecil yang sesak mengambilkira bahawa terdapat peningkatan jumlah kenderaan yang didaftarkan setiap tahun dan bagi memastikan keselamatan semua pengguna di jalan raya?

JAWAPAN:

Jalan raya di Negara ini dibahagikan kepada empat (4) kategori iaitu:

Kelas A (Lebuh Raya / Highways):

- Merangkumi Lebuhraya Muara-Tutong, Rimba, Tungku, Lebuhraya Sultan Hassanal Bolkiah, Lebuhraya DPMM, dan sebagainya. Bagi lebuh raya, ini dikategorikan sebagai jalan berisiko tinggi kerana reka bentuknya membolehkan kelajuan kenderaan yang tinggi, dengan kawalan akses yang terhad serta persimpangan yang minimum.

Kelas B (Jalan utama):

- Merupakan jalan utama yang masih mempunyai persimpangan dan akses terus ke kawasan sekitar, dengan had kelajuan yang lebih rendah berbanding Kelas A, antaranya Jalan Gadong, Jalan Pekan Muara, Jalan Kota Batu dan Jalan Tutong.

Kelas C:

- Jalan yang menghubungkan jalan utama Kelas A kepada persimpangan yang lebih kecil, lazimnya mempunyai lebih banyak persimpangan, *humps* jalan dan kawalan lalu lintas.

Kelas D:

- Merangkumi jalan simpang dan laluan akses yang menuju ke kawasan perumahan.

Sehubungan dengan itu, mana-mana jalan atau Lebuhraya yang tidak diwartakan dengan had-had kelajuan yang ditetapkan di dalam Notis Lalulintas Jalan Raya (Kawasan Had Laju), 2008 di bawah Peraturan-Peraturan Lalulintas Jalan Raya (Kawasan Had Laju) adalah 50km/jam menurut *Road Traffic (Limit Area) Regulations* di bawah Jadual Pertama, Akta Lalulintas Jalan Raya, Penggal 68. Sebagai contoh, had kelajuan yang diwartakan bagi Lebuhraya Muara-Tutong adalah 100km/jam dan jalan-jalan utama seperti Jalan Menteri Besar adalah 65km/jam.

Dalam hal ini jua, di bawah kempen Majlis Kebangsaan Keselamatan Jalan Raya (MKKJR) yang bertemakan “*watch your speed, watch your road*” telah memasang *Speed Management System* di lima (5) lokasi yang tertentu 2 Oktober 2025 dengan tujuan untuk mengurangkan kes pemanduan melebihi had laju dan memberi peringatan kepada pemanduan mengikut had kelajuan yang ditetapkan dan sentiasa berwaspada. Lokasi-lokasi tersebut adalah seperti berikut:

- (i) Dua (2) di Lebuh Raya Lumut – Seria;
- (ii) Satu (1) di Lebuh Raya Rimba (DST Tower);
- (iii) Satu (1) di Jalan Tutong (Kampung Bunut); dan
- (iv) Satu (1) di Temburong (Jalan Labu).