

**പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ  
പതിനൊന്നാം സമ്മേളനം**

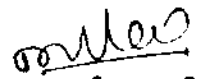
നക്ഷത്രചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നം. 1952.

16.06.2014 ൽ മറുപടിയ്ക്ക്.

ഫെയർ സ്റ്റേജ് നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുള്ള മാനദണ്ഡങ്ങൾ

<p align="center"><u>ചോദ്യം</u> ശ്രീ. എ.കെ.ബാലൻ.</p>	<p align="center"><u>ഉത്തരം</u> ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ ( വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പുമന്ത്രി)</p>
<p>(എ) ബസ്സ് ചാർജ്ജ് ഇപ്പോൾ വീണ്ടും വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ സർക്കാരിനെ പ്രേരിപ്പിച്ച ഘടകങ്ങൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് വിശദമാക്കുമോ ;</p>	<p>(എ) ഇന്ധന വിലയിലും സ്റ്റേജ് കാര്യങ്ങളുടെ മറ്റ് പ്രവർത്തന ചെലവുകളിലും ഉണ്ടായ വർദ്ധനവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ജസ്റ്റിസ് രാമചന്ദ്രൻ കമ്മിറ്റി തയ്യാറാക്കിയ റിപ്പോർട്ടിലെ ശുപാർശകൾ പരിഗണിച്ച്, 1988 ലെ മോട്ടോർവാഹന നിയമത്തിലെ 67-ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം സംസ്ഥാന സർക്കാരിൽ നിക്ഷിപ്തമായ അധികാരമുപയോഗിച്ചാണ് സംസ്ഥാനത്ത് ബസ്സ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചത്.</p>
<p>(ബി) സംസ്ഥാനത്ത് ഫെയർ സ്റ്റേജുകൾ നിശ്ചയിക്കുന്ന ഏജൻസി ഏതാണ് ;</p>	<p>(ബി) കേരള മോട്ടോർവാഹന ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 211 അനുസരിച്ച് സ്വകാര്യബസ്സുകളുടെ ഫെയർസ്റ്റേജുകൾ നിശ്ചയിക്കുന്നത് റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് അതോറിറ്റികളും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഫെയർസ്റ്റേജ് നിർണ്ണയിക്കുന്നത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുമാണ്.</p>
<p>(സി) വ്യാജ ഫെയർ സ്റ്റേജുകൾ തയ്യാറാക്കിയത് സംബന്ധിച്ച് പരാതികൾ സർക്കാരിന് ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ ;</p>	<p>(സി) &amp; (ഡി) ഫെയർസ്റ്റേജ് നിർണ്ണയത്തിൽ അപാകതകൾ നിലനില്ക്കുന്നുണ്ടെന്ന ചില പരാതികൾ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതു പഠിച്ച് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നതിന് ജസ്റ്റിസ് രാമചന്ദ്രൻ കമ്മിറ്റിയെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്.</p>
<p>(ഡി) ഉണ്ടെങ്കിൽ ആയത് സംബന്ധിച്ച അന്വേഷണം സർക്കാർ നടത്തുന്നുണ്ടോ; ഏത് ഏജൻസിയാണ് അന്വേഷണം നടത്തുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;</p>	
<p>(ഇ) കിലോമീറ്ററിന് നിശ്ചയിക്കുന്ന നിരക്കും യഥാർത്ഥത്തിൽ യാത്ര ചെയ്യുമ്പോൾ ഈടാക്കുന്ന നിരക്കും തമ്മിൽ പൊരുത്തപ്പെടാത്തത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ ; ഇത് പരിഹരിക്കാൻ നടപടി</p>	<p>(ഇ) സ്റ്റേജ് കാര്യങ്ങളുടെ പ്രവർത്തന ചെലവുകൾ ഫിക്സ്ഡ് കോസ്റ്റ്, വേരിയബിൾ കോസ്റ്റ് എന്നിങ്ങനെ രണ്ടായി തരം തിരിച്ചിട്ടുണ്ട്. തൊഴിലാളികളുടെ</p>

<p>സ്വീകരിക്കുമോ ?</p>	<p>വേതനം, റോഡ് ടാക്സ്, ഇൻഷുറൻസ്, കോസ്റ്റ് ഓഫ് ക്യാപ്പിറ്റൽ എന്നിവ ഫിക്സ്ഡ് കോസ്റ്റ് ആയും, ഇന്ധന വില, ലൂബ്രിക്കന്റ്സ്, സ്പെയർപാർട്സ് &amp; മെയിന്റനൻസ്, ടയർ &amp; ട്യൂബ് എന്നിവ യ്ക്കായി ചിലവാകുന്ന തുക വേരിയബിൾ കോസ്റ്റ് ആയും കണക്കാക്കി വരുന്നു. ഇതിൽ ഫിക്സ്ഡ് കോസ്റ്റ് ഇനത്തിലും വിദ്യാർത്ഥികൾ, അംഗവൈകല്യമുള്ള ആളുകൾ എന്നിവർക്ക് യാത്രാസൗജന്യം അനുവദിക്കുന്ന ഇനത്തിലും സ്റ്റേജ് കാര്യേജുകൾക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടം മിനിമം നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിലൂടെ നികത്താനാവുമെന്നാണ് ജസ്റ്റിസ് രാമചന്ദ്രൻ കമ്മിറ്റി കണ്ടെത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഇക്കാരണത്താൽ മിനിമം നിരക്കിന് മുകളിൽ കി.മീ. നിരക്ക് കണക്കാക്കി യാത്രാനിരക്ക് നിശ്ചയിക്കുന്ന രീതിയാണ് 2011 മുതൽ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നത്. ഈ രീതി അവലംബിക്കുന്നതിന് മുൻപ്, ഓർഡിനറി ബസുകളിൽ മിനിമം നിരക്കിന് യാത്ര ചെയ്യാവുന്ന പരമാവധി ദൂരം 2.5 കി.മീ. ആയാണ് നിശ്ചയിച്ചിരുന്നത്. എന്നാൽ 2011 മുതൽ ഓർഡിനറി സർവ്വീസുകളിലും ഫാസ്റ്റ് പാസ്സഞ്ചർ സർവ്വീസുകളിലും മിനിമം നിരക്കിന് യാത്ര ചെയ്യാവുന്ന പരമാവധി ദൂരം 5 കി.മീ. ആയി വർദ്ധിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. മറ്റ് സർവ്വീസുകളുടെ കാര്യത്തിലും മിനിമം നിരക്കിൽ സഞ്ചരിക്കാവുന്ന പരമാവധി ദൂരം നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോഴത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ മിനിമം നിരക്കിന് മുകളിൽ കി.മീ. നിരക്ക് കണക്കാക്കുന്ന രീതിയിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നത് പ്രായോഗികമല്ല.</p>
------------------------	--

  
 സെക്ഷൻ ഓഫീസർ.