

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

പന്ത്രണ്ടാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 308.

15.12.2014 ൽ മറുപടിയ്ക്ക്.

റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് സേഫ്റ്റി ബിൽ

<p align="center"><u>ചോദ്യം</u></p> <p>ശ്രീ. സി.മമ്മൂട്ടി ,, എൻ .എ.നെല്ലിക്കുന്ന് ,, പി.ഉബൈദുള്ള ,, കെ.എൻ.എ.ഖാദർ</p>	<p align="center"><u>ഉത്തരം</u></p> <p align="center">ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</p> <p align="center">(വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പു മന്ത്രി)</p>
<p>(എ) കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അവതരിപ്പിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് സേഫ്റ്റി ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ;</p>	<p>(എ) ഉണ്ട്.</p>
<p>(ബി) എങ്കിൽ, സംസ്ഥാന താല്പര്യങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായ വ്യവസ്ഥകൾ സംബന്ധിച്ച വിശദാംശങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുമോ ?</p>	<p>(ബി) കേന്ദ്ര സർക്കാർ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ള റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് സേഫ്റ്റി ബിൽ - 2014 രാജ്യത്തിന്റെ ഫെഡറൽ സംവിധാനത്തിന് വിരുദ്ധമായിട്ടുള്ളതാണ്. പ്രസ്തുത ബില്ലിലെ 2 -ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം റോഡ് ഗതാഗതത്തെ സംബന്ധിച്ച പൂർണ്ണ നിയന്ത്രണം കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ കീഴിലാകും. പ്രസ്തുത വകുപ്പ് പ്രകാരം സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കോ, കേന്ദ്ര ഭരണ പ്രദേശങ്ങൾക്കോ റോഡ് ഗതാഗതത്തിൽ യാതൊരു നിയന്ത്രണവും ഉണ്ടാകുകയില്ല.</p> <p>റോഡ് സേഫ്റ്റി ബിൽ ഇപ്പോഴത്തെ നിലയിൽ നിയമമായി പ്രാബല്യത്തിൽ വരികയാണെങ്കിൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് തങ്ങളുടേതായ ചട്ടങ്ങൾ രൂപപ്പെടുത്തുവാൻ കഴിയുകയില്ല. റോഡ് സേഫ്റ്റി ബില്ലിന്റെ 23-ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം സംസ്ഥാന സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി രൂപീകരിയ്ക്കുവാൻ നിഷ്കർഷിക്കുന്നുണ്ട്. പ്രസ്തുത അതോറിറ്റി ഒരു കോർപ്പറേറ്റ് ബോഡിയാണ്. കൂടാതെ ദേശീയ അതോറിറ്റിയുടേയും, സംസ്ഥാന സുരക്ഷ അതോറിറ്റിയുടേയും കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനായി അനുയോജ്യ</p>

മായ ഏജൻസിയെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ തീരുമാനിക്കണം. ഇതു ഫെഡറൽ സംവിധാനത്തിന് വിരുദ്ധമാണ്.

റോഡ് ഓൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് സേഫ്റ്റി ബില്ലിന്റെ 24 -ാം വകുപ്പിൽ സംസ്ഥാന റോഡ് സുരക്ഷ അതോറിറ്റിയുടെ രൂപീകരണത്തെ സംബന്ധിച്ച് പ്രതിപാദിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും പ്രസ്തുത അതോറിറ്റിയുടെ അധികാരങ്ങളും, ഉത്തരവാദിത്തങ്ങളും ശരിയായ രീതിയിൽ നിർവ്വചിച്ചിട്ടില്ല. മറ്റൊരു വസ്തുത സംസ്ഥാന റോഡ് സുരക്ഷ അതോറിറ്റിയുടെ ചെയർ പേഴ്സനെ നിശ്ചയിക്കുന്നത് കേന്ദ്ര സർക്കാരാണ് എന്നതാണ്.

കേരള നിയമസഭ 2007-ൽ കേരള റോഡ് സുരക്ഷ അതോറിറ്റി നിയമത്തിന് രൂപം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാന സുരക്ഷ അതോറിറ്റിയുടെ ചെയർപേഴ്സനെ കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിയമിക്കുക എന്നുള്ളത് കേരള റോഡ് സുരക്ഷ അതോറിറ്റി നിയമത്തിന് വിരുദ്ധമാണ്.

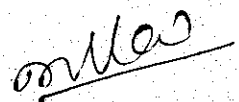
യൂണിഫൈഡ് ഡ്രൈവർ ലൈസൻസിംഗ് സമ്പ്രദായം മുഖേന ഇപ്പോൾ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് നേടിയിട്ടുള്ള എല്ലാവരും പുതിയ നിയമം പ്രാബല്യത്തിൽ വന്ന് 2 വർഷത്തിനുള്ളിൽ പുതിയ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് നേടിയിരിക്കണമെന്നും വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. നിലവിൽ ലൈസൻസ് എടുത്ത് വാഹനം ഓടിച്ചുവരുന്ന കോടിക്കണക്കിന് ജനങ്ങളെ ബുദ്ധിമുട്ടിലാക്കുന്നതാണ് പ്രസ്തുത നിർദ്ദേശം. കൂടാതെ നിലവിൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് നൽകുവാൻ അധികാരമുള്ള അന്തർ സംസ്ഥാന പെർമിറ്റുകൾ പുതിയ നിയമപ്രകാരം കേന്ദ്ര അതോറിറ്റിയ്ക്കേ നൽകാനാവൂ. ഇത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഉൾപ്പെടെയുള്ള വാഹന ഉടമകളെ വളരെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കുകയും, സംസ്ഥാന ഖജനാവിന് ദോഷം വരുത്തുകയും ചെയ്യും.

റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് സേഫ്റ്റി ബില്ലിന്റെ 86 -ാം വകുപ്പിലെ 1-ാം ഉപവകുപ്പ് മോട്ടോർ വാഹന നികുതി പിരിയുന്നതിന് അധികാരപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെയാണ്. 2 -ാം ഉപവകുപ്പ് നികുതി പിരിയുന്നതിനും, സംസ്ഥാനങ്ങൾക്കും, കേന്ദ്ര ഭരണ പ്രദേശങ്ങൾക്കും പിരിച്ചെടുത്ത നികുതി വീതം വയ്ക്കുന്നതിനുമായി ഒരു ഇലക്ട്രോണിക് പ്ലാറ്റ്ഫോം (Electronic Platform) - ന് ദേശീയ അതോറിറ്റി രൂപം നൽകണമെന്ന് നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ ഭരണഘടന പ്രകാരം മോട്ടോർ വാഹന നികുതി എന്നുള്ളത് സ്റ്റേറ്റ് ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന ഒരു വിഷയമാണ്. ഇങ്ങനെ ഭരണഘടന പ്രകാരം സ്റ്റേറ്റ് ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന ഒരു വിഷയത്തിൽ അധീശത്വം സ്ഥാപിക്കുവാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് കഴിയുകയില്ല. മാത്രമല്ല, മോട്ടോർ വാഹന നികുതി കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിശ്ചയിക്കുകയാണെങ്കിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നികുതി വരുമാനത്തെ സാരമായി ബാധിക്കുകയും, സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ഇഷ്ടാനുസരണം സാഹചര്യങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് നികുതി കൂട്ടുന്നതിനോ, കുറയ്ക്കുന്നതിനോ കഴിയാതെ വരികയും ചെയ്യും.

ഇക്കാര്യങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാട്ടി സംസ്ഥാന സർക്കാർ കേന്ദ്ര സർക്കാർ മുൻപാകെ ഒബ്ജക്ഷൻ ഫയൽ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

മേൽപ്പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകൾ കൂടാതെ ബില്ലിലെ മറ്റൊരു പ്രാധനപ്പെട്ട സംഗതി ഇത് ഇന്ത്യയിലെ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അണ്ടർടേക്കിംഗുകൾക്ക് 1988 ലെ മോട്ടോർവെഹിക്കിൾസ് ആക്റ്റിൽ ചാപ്റ്റർ VI ൽ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള പ്രത്യേക അവകാശങ്ങൾ ഇല്ലാതാക്കുന്നു എന്നതാണ്. പൊതു മേഖലയേയും സ്വകാര്യ മേഖലയേയും ഒരുപോലെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുക എന്നതും അതോടൊപ്പം പട്ടണങ്ങളിലും പട്ടണങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടും എല്ലാവിധ ഗതാഗത

		<p>സൗകര്യങ്ങളും ഉപയോഗിച്ച് ഒരു സമാന്തര നവീന ഗതാഗത സംവിധാനം ഒരുക്കുന്നതിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളാണ് ടി ബില്ലിൽ പൊതുവായുള്ളത്. ഈ രണ്ട് നിർദ്ദേശങ്ങളും നടപ്പിൽ വന്നാൽ ഇന്ത്യയിലെ മുഴുവൻ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അണ്ടർടേക്കിംഗുകളും അടച്ചു പൂട്ടുന്നതിന് വഴിയൊരുക്കുകയും ആർക്കും പെർമിറ്റ് കരസ്ഥമാക്കി എവിടെ വേണമെങ്കിലും അവരുടെ സൗകര്യർത്ഥം ബസ് സർവ്വീസ് നടത്തുവാൻ കഴിയുന്ന അവസ്ഥ വന്നു ചേരുന്നതുമാണ്. അതോടൊപ്പം ഇപ്പോൾ യാത്രാ നിരക്ക് നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് സർക്കാരിനും റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനുകൾക്കുമുള്ള അവകാശങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും ഇല്ലാതാകുകയും ജനങ്ങൾ സ്വകാര്യ സമാന്തര ലോബികളുടെ ചൂഷണത്തിന് വിധേയമാകുന്ന സാഹചര്യം വന്നുചേരുകയും ചെയ്യും. പൊതുഗതാഗത രംഗത്ത് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനുകളുടെ പങ്കാളിത്തം ഉള്ളതുകൊണ്ടാണ് യാത്രക്കാർക്ക് സ്വകാര്യ ലോബികളുടെ ചൂഷണത്തിന് വിധേയമാകാതെ ഇപ്പോൾ യാത്ര ചെയ്യുവാൻ കഴിയുന്നത്. മാത്രവുമല്ല, 1950 ലെ ആർ.ടി.സി. ആക്റ്റിൽ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അണ്ടർടേക്കിംഗുകളുടെ ഉന്നമനത്തിനായി ലക്ഷ്യമിട്ട എല്ലാ വ്യവസ്ഥകളും തകരുന്നതിനും ഇത് ഇടയാക്കുന്നതാണ്.</p> <p>സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അണ്ടർടേക്കിംഗുകളുടെ നിലനില്പിനെ തന്നെ അപകടപ്പെടുത്തുന്ന ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥകൾ വിശദമായി പരിശോധിച്ച് അക്കാര്യത്തിൽ കൂടി ഒബ്ജക്ഷൻ ഫയൽ ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. അതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.</p>
--	--	---


 സെക്ഷൻ ഓഫീസർ