പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ
പന്ത്രണ്ടാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നം. 319. 15.12.2014 ൽ മറുപടിയ്ക്ക്.

ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് സേഫ്റ്റി ബിൽ

ചോദ്യം ശ്രീ. എസ്.രാജേന്ദ്രൻ ,, എളമരം കരീം ,, കെ.കെ.നാരായണൻ ,, സി.രവീന്ദ്രനാഥ്		ഉത്തരം ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ (വനവും പരിസ്ഥിതിയും ഗതാഗതവും സ്പോർട്സും സിനിമയും വകുപ്പ് മന്ത്രി)	
(എ)	കേന്ദ്ര സർക്കാർ രൂപം നൽകിയ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ആന്റ് സേഫ്റ്റി ബിൽ 2014 ഗതാഗത മേഖലയിൽ എന്തെല്ലാം നിലയിലുള്ള പ്രത്യാഘാതങ്ങളുണ്ടാക്കാൻ പോകുന്നു എന്ന കാര്യം സർക്കാർ പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ ;	(എ)	ഉണ്ട്
(ബി)	സംസ്ഥാന റോഡ് ഗതാഗത രംഗത്ത് പ്രത്യക്ഷമായും പരോക്ഷമായും പണിയെടുക്കുന്ന പതിനേഴ് ലക്ഷത്തിലധികം വരുന്ന തൊഴിലാളികളെ ബില്ലിലെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ആശങ്കയിലാക്കിയിട്ടുള്ളതായി അറിയാമോ;	(ബി)	അറിയാം
(സി)	വാഹന നികുതി, ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ്, പെർമിറ്റ് എന്നിവയിൽ പ്രതിലോമകരമായ മാറ്റങ്ങൾ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതായി അറിയാമോ;	(സി)	അറിയാം
(ഡി)	ബില്ലിൽ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട കേന്ദ്ര അതോറിറ്റി നിലവിൽ വരുമ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ എന്തെല്ലാം അവകാശങ്ങൾ കവർന്നെടുക്കുമെന്ന കാര്യം സർക്കാർ പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ; സംസ്ഥാന വരുമാനത്തെ ഇത് ഏത് നിലയിൽ ബാധിക്കും ; വിശദമാക്കാമോ?	(ഡി)	റോഡ് സേഫ്റ്റി ബില്ലിന്റെ 23 -ാം വകുപ്പ് പ്രകാരം സംസ്ഥാന സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി രൂപീകരിയ്ക്കുവാൻ നിഷ്കർഷിയ്ക്കുന്നുണ്ട്. ഇത് ഒരു കോർപ്പറേറ്റ് ബോഡിയാണ്. 24 -ാം വകുപ്പിൽ സംസ്ഥാന റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ രൂപീകരണത്തെ സംബന്ധിച്ച് പ്രതിപാദിയ്ക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും പ്രസ്തുത അതോറിറ്റിയ്ക്ക് അധികാരങ്ങളും, ഉത്തരവദിത്തങ്ങളും ശരിയായ രീതിയിൽ നിർവ്വചിച്ചിട്ടില്ല. കൂടാതെ ബിൽ പ്രകാരം സംസ്ഥാന റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ ചെയർ പേഴ്സനെ നിശ്ചയിയ്ക്കുന്നത് കേന്ദ്ര സർക്കാരാണ്.

ദേശീയഅതോറിറ്റിയുടെയും, സംസ്ഥാന സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെയും കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനായി അനുയോജ്യമായ ഏജൻസിയെ തീരുമാനിയ്ക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം മാത്രമേ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനുള്ളു.

ബില്ലിലെ 82 -ാം വകുപ്പിലെ 1-ാം ഉപവകുപ്പ് പ്രകാരം മോട്ടോർ വാഹന നികുതി പിരിയ്ക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ മാത്രം നിക്ഷിപ്തമാണ്. 2 -ാം ഉപവകുപ്പിൽ നികുതി പിരിയ്ക്കുന്നതിനും, സംസ്ഥാന സർക്കാർക്കും, കേന്ദ്ര ഭരണ പ്രദേശങ്ങൾക്കും പിരിച്ചെടുക്കുന്ന നികുതി വീതം വെയ്ക്കുന്നതിനുമായി ഒരു ഇലക്ട്രോണിക് പ്ലാറ്റ്ഫോമിന് ദേശീയ അതോറിറ്റി രൂപം നല്കണമെന്ന് നിഷ്കർഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ നിയമ പ്രകാരം മോട്ടോർ വാഹന നികുതി കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിശ്ചയിക്കുകയാണെങ്കിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നികുതി വരുമാനത്തെ സാരമായി ബാധിയ്ക്കുകയും, സംസ്ഥാനസർക്കാരിന് 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 മോട്ടോർവെഹിക്കിൾ ആക്റ്റിൽ ചാപ്റ്റർ VI ൽ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള പ്രത്യേക അവകാശങ്ങൾ ഇല്ലാതാക്കുന്നു എന്നതാണ്. പൊതു മേഖലയേയും സ്വകാര്യ മേഖലയേയും ഒരുപോലെ പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കുക എന്നതും അതോടൊപ്പം പട്ടണങ്ങളിലും പട്ടണങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിച്ചു കൊണ്ടും എല്ലാവിധ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളും ഉപയോഗിച്ച് ഒരു സമാന്തര നവീന ഗതാഗത സംവിധാനം ഒരുക്കുന്നതിനുമുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളാണ്

			ടി ബില്ലിൽ പൊതുവായുള്ളത്. ഈ രണ്ട് നിർദ്ദേശങ്ങളും നടപ്പിൽ വന്നാൽ ഇന്ത്യയിലെ മുഴുവൻ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അണ്ടർടേക്കിംഗുകളും അടച്ചു പൂട്ടുന്നതിന് വഴിയൊരുക്കുകയും ആർക്കും പെർമിറ്റ് കരസ്ഥമാക്കി എവിടെ വേണമെങ്കിലും അവരുടെ സൗകര്യാർത്ഥം 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. ആക്ടിൽ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അണ്ടർടേക്കിംഗുകളുടെ ഉന്നമനത്തിനായി ലക്ഷ്യമിട്ട എല്ലാ വ്യവസ്ഥകളും തകരുന്നതിനും ഇത് ഇടയാക്കുന്നതാണ്. സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അണ്ടർടേക്കിംഗുകളുടെ നിലനില്പിനെ തന്നെ അപകടപ്പെടുത്തുന്ന ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥകൾ വിശദമായി പരിശോധിച്ച് അക്കാര്യത്തിൽ കൂടി ഒബ്ജക്ഷൻ ഫയൽ ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. അതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ.