

നിയമനിർമ്മാണകാര്യം

2018-ലെ കേരള സഹകരണ സംഘ (ഭേദഗതി) ബിൽ

സഹകരണവും വിനോദസഞ്ചാരവും ദേവസ്വവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ): സർ, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തപ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള സഹകരണ സംഘ (ഭേദഗതി) ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

വ്യവസായവും സ്പോർട്സും യുവജനകാര്യവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ: സർ, വളരെ കുറച്ചു മാത്രമേ സംസാരിക്കാനുള്ളൂ. ഇത് ചെറിയ ഭേദഗതിയാണ്. സംസ്ഥാനത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന സഹകരണ യൂണിയനുകൾ, താലൂക്ക് അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനെ സർക്കിൾ യൂണിയൻ എന്നും സംസ്ഥാന അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ളതിനെ സംസ്ഥാന സഹകരണ യൂണിയൻ എന്നും വിളിക്കാറുണ്ട്. അതിലേക്ക് തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെടുന്നതിന് നിശ്ചിത മണ്ഡലങ്ങളിൽ നിന്ന് പ്രതിനിധികളെ നിശ്ചയിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഇവിടെ സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്, വ്യത്യസ്ത മണ്ഡലങ്ങളിൽനിന്നും മത്സരിക്കുന്ന പ്രതിനിധികളെ എല്ലാ സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെയും ഭരണസമിതി അംഗങ്ങൾ

ചേർന്ന് തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെടുന്ന രീതിയാണ് ഇപ്പോഴുള്ളത്. ഈ രീതിയിലെ അനൗചിത്യം പല സഹകാരികളും നിരന്തരമായി ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. വിവിധ മണ്ഡലങ്ങളിൽനിന്ന് മത്സരിക്കുന്ന പ്രതിനിധികളെ എല്ലാ സംഘം ഭരണസമിതി അംഗങ്ങളും ചേർന്ന് തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന സ്ഥിതി ഉണ്ടാകുമ്പോൾ പലപ്പോഴും നാമമാത്രമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന, കടലാസ് സംഘങ്ങൾ എന്ന് വിളിക്കാൻ കഴിയുന്ന സംഘങ്ങളുടെയും പ്രവർത്തനരഹിതമായി നിൽക്കുന്ന സംഘങ്ങൾ, അടച്ചുപൂട്ടലിന്റെ വക്കത്ത് എത്തിനിൽക്കുന്ന സംഘങ്ങൾ ഇവയുടെയെല്ലാം ഭരണസമിതി അംഗങ്ങൾ വിശാലമായ സഹകരണ താൽപ്പര്യത്തിനുപരി അവരുടെ നിക്ഷിപ്തതാൽപ്പര്യങ്ങൾ മുൻനിർത്തി വോട്ട് രേഖപ്പെടുത്തി ഫലത്തിൽ യഥാർത്ഥ അവകാശികൾക്ക് സഹകരണ യൂണിയനിലേയ്ക്ക് മത്സരിച്ച് വരാനുള്ള അവസരം ഇല്ലാതാക്കുന്നതാണ്. ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യം വളരെ വിശദമായി പരിശോധിച്ചതിനുശേഷമാണ് ഒരു ചെറിയ ഭേദഗതി ഇക്കാര്യത്തിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത് നന്നായിരിക്കുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് കരുതിയത്. കൂടുതൽ നീതിപൂർവ്വവും ജനാധിപത്യപരവും യുക്തിസഹവുമായുള്ള ഒരു തീരുമാനം എടുക്കുകയെന്നുള്ള നിലയിലാണ് തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെടേണ്ടവരും തെരഞ്ഞെടുപ്പിന് വോട്ട് ചെയ്യേണ്ടവരും അതാത് വിഭാഗത്തിൽപ്പെടുന്നവരായിരിക്കും നന്നാവുകയെന്ന

നിലയിലുള്ള ഒരു ചെറിയ ഭേദഗതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഇത്തരം ഒരു നിയമ ഭേദഗതിയിലൂടെ യഥാർത്ഥ അവകാശികൾക്ക് സർക്കിൾ സഹകരണ യൂണിയന്റെ പ്രാതിനിധ്യം ഉറപ്പാക്കാൻ കഴിയും. ഇതാണ് പൊതുവെ ഇത്തരം ഒരു ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരുന്നതിന് കാരണമായിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്: സർ, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള സഹകരണ സംഘ (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം നേടുന്നതിനായി സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന 1 എ ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

1969 വരെ നമ്മുടെ കേരള സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണ സംഘങ്ങൾ പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നത് 1951-ലെ തിരുവിതാംകൂർ-കൊച്ചി സഹകരണ സംഘം ആക്ടും 1932-ലെ മദ്രാസ് സഹകരണ സംഘം ആക്ടും അനുസരിച്ചായിരുന്നു. ഈ രണ്ട് തരം സഹകരണ നിയമങ്ങൾക്കുപകരം സംസ്ഥാനത്തിന് മുഴുവൻ ബാധകമായ ഒരു ഏകീകൃത നിയമം കൊണ്ടുവരേണ്ടത് ആവശ്യമായതിനാലും സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെ പ്രവർത്തന മേഖലയിലുണ്ടാകുന്ന വളർച്ച ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്നതിനും സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെ രൂപീകരണം, നിയന്ത്രണം എന്നിവയോടൊപ്പംതന്നെ സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെ ഭരണ നിർവ്വഹണത്തിൽ സർക്കാരിനുള്ള

പങ്കാളിത്തത്തിൽ ആവശ്യമായ വ്യവസ്ഥകൾ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിനും അപ്പീൽ, റിവിഷൻ, റിവ്യൂ എന്നിവയുടെ നടത്തിപ്പിനായി ടിബ്യൂണലുകൾ രൂപീകരിക്കുന്നതിനുമായാണ് 1969-ൽ കേരള കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് സൊസൈറ്റീസ് ആക്ട് നിലവിൽ വന്നത്. 1969-ലെ കേരള സഹകരണ സംഘം ആക്ടിലെ 88-ാം വകുപ്പിൽ, നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന സ്റ്റേറ്റ് യൂണിയനിലേയ്ക്കും സർക്കിൾ യൂണിയനിലേയ്ക്കും കമ്മിറ്റി അംഗങ്ങൾക്കിടയിൽനിന്നും തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന 9 അംഗങ്ങൾ എന്നാണ്. ആയത് 1979-ൽ 15-ാം ആക്ടിലൂടെ 7 അംഗങ്ങളായി കുറച്ചു. ഇപ്പോഴും 7 അംഗങ്ങൾ തന്നെയാണ് തുടരുന്നത്. പ്രസ്തുത ആക്ടിലെ 88-ാം വകുപ്പിന്റെ (എ) ഖണ്ഡപ്രകാരം സർക്കിളിനുള്ളിലെ അഫിലിയേറ്റ് ചെയ്ത സംഘങ്ങളുടെ കമ്മിറ്റി അംഗങ്ങളിൽനിന്നും നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന പ്രകാരം തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെടുന്ന 7 അംഗങ്ങൾ എന്നാണ്. 88-ാം വകുപ്പിലെ (1)-ാം ഉപവകുപ്പിന്റെ നിലവിലുള്ള (എ) ഖണ്ഡത്തിന് പകരം താഴെപ്പറയുന്ന ഖണ്ഡം ചേർക്കുവാനാണ് ഈ ഭേദഗതിയിലൂടെ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ആയത് ഇപ്രകാരമാണ്, "നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന അങ്ങനെയുള്ള രീതിയിൽ സർക്കിളിനകത്തുള്ള വിവിധ വിഭാഗങ്ങൾ, അഫിലിയേറ്റഡ് സംഘങ്ങളെ പ്രതിനിധീകരിച്ചുകൊണ്ട് അങ്ങനെയുള്ള ഓരോ വിഭാഗം സംഘങ്ങളിലെയും കമ്മിറ്റി അംഗങ്ങൾ

അവർക്കിടയിൽനിന്ന് തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന 7 അംഗങ്ങൾ" എന്നാണ്. ഇവിടത്തെ സംശയം, ഒരു സംഘം രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുമ്പോൾ അതിന് എവിടെയാണോ അഫിലിയേഷൻ നൽകേണ്ടത് അവിടെ അഫിലിയേഷൻ നൽകണമെന്നാണ്. ഇപ്പോൾ സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് സർക്കാരിന് താൽപ്പര്യമില്ലാത്തവർ സംഘങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യാൻ ചെന്നാൽ അഫിലിയേഷൻ നൽകുന്നില്ലായെന്നുള്ളത് വാസ്തവമാണ്. അഫിലിയേഷൻ എന്ന് പറയുന്നത് സ്റ്റാറ്റൂട്ടറിയാണ്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ അഫിലിയേഷൻ എന്ന് പ്രത്യേകം പറയേണ്ടതുണ്ടോ എന്നുള്ളത് ചെറിയ സംശയമുള്ള ഒരു കാര്യമാണ്. ഈ ഭേദഗതി വരുന്നതിലൂടെ സഹകരണ സംഘത്തിലെ ഓരോ വിഭാഗത്തിന്റേയും ആനുകൂല്യ പ്രാതിനിധ്യം ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടത് എന്നത് വസ്തുതയാണ്. ഇതിലേക്കാണ് അഫിലിയേറ്റു ചെയ്ത വിവിധ വിഭാഗം സംഘങ്ങൾക്കിടയിൽ നിന്നും പ്രസ്തുത വ്യവസ്ഥ പ്രകാരമുള്ള ഏഴ് അംഗങ്ങളെ തിരഞ്ഞെടുക്കുന്നു എന്ന് ഈ ബില്ലിൽ പറയുന്നത്. എണ്ണത്തിൽ കുറവുള്ള സംഘങ്ങളെ പൊതു സഹകരണ സംഘങ്ങളായി കൂട്ടിച്ചേർക്കുന്നതു കാരണം പല ഘട്ടങ്ങളിലും ഇത്തരം സംഘങ്ങൾക്ക് സ്റ്റേറ്റ് യൂണിയനിലേക്കും സർക്കിൾ യൂണിയനുകളിലേക്കും തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ മതിയായ പ്രാതിനിധ്യം ലഭിക്കുന്നില്ലെന്നുള്ളത് വസ്തുതയാണ്. സഹകരണ മേഖലയെ എങ്ങനെ

പരിഗണിക്കണമെന്ന ആശയക്കുഴപ്പമാണ് ഈ മേഖല നേരിടുന്ന പ്രധാന പ്രതിസന്ധി. സംഘം രൂപവൽക്കരണം മൗലിക അവകാശമായി ഭരണഘടന ഉറപ്പു നൽകുമ്പോൾ തന്നെ നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏറെയുണ്ട്. സ്ഥാപനമെന്ന പരിഗണന നൽകുമ്പോൾതന്നെ സർക്കാർ അധികാരം പ്രയോഗിക്കലും ഭരണസമിതി പിരിച്ചുവിടലും തുടരുകയാണ്. 14 ജില്ലാ സഹകരണ ബാങ്കുകളിലെയും ജീവനക്കാരെയും, അംഗങ്ങളേയും, ഇടപാടുകാരെയും സംശയത്തിന്റേയും ആശങ്കയുടേയും മുൾമുനയിൽ നിർത്തിയിട്ടുള്ള ഒരു സമീപനമാണ് കേരള ബാങ്ക് രൂപീകരണമെന്നു പറയുന്നത്. ഇന്ന് സഹകരണ മേഖലയ്ക്ക് നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ഒരു വിശ്വാസ്യത പിടിച്ചുപറ്റാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ വിശ്വാസ്യത പിടിച്ചുപറ്റാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ള സഹകരണ മേഖലയുടെ ചരിത്രം നമ്മൾ പരിശോധിച്ചാൽ, എത്രയോ വർഷക്കാലത്തെ ചരിത്രം അതിന്റെ പിന്നിലുണ്ട്, അതിന്റെ അദ്ധ്വാനം എത്രയോ വർഷക്കാലത്തെയുണ്ടെന്ന് നമ്മൾ നോക്കിക്കാണണം. ഇന്ന് ഓരോ സഹകരണ സംഘങ്ങളും അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകുന്നത് തീർച്ചയായും അതിന് നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്നവരുടെ വിശ്വാസ്യത കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടാണ്. നമുക്കറിയാവുന്ന ഒരു കാര്യമുള്ളത് നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് പണ്ട് ബാങ്കിംഗ് ഏർപ്പാടുകൾ, സാമ്പത്തിക ഇടപാടുകൾ നടത്തുന്ന സ്ഥാപനങ്ങൾ, ഒരു പക്ഷേ അവരുടെ മുൻപിൽ

പോയി നമ്മൾ പണം നിക്ഷേപിച്ചതിനുശേഷം അതു വാങ്ങിയെടുക്കുവാൻ വേണ്ടി ചെക്ക കൊടുത്താൽ ടോക്കൺ കൊടുക്കും, ആ ടോക്കൺ കൊടുത്തിട്ട് ആളുകൾ അവിടെ ക്യൂ നിൽക്കണം, ആ ക്യൂ നിന്നതിനുശേഷം അവരുടെ സമയം വരുമ്പോൾ അവർ വിളിക്കും. അവിടെ മറ്റ് നിയന്ത്രണങ്ങളൊന്നുമില്ല. അത്തരത്തിൽ പൊയ്കൊണ്ടിരുന്ന സാമ്പത്തിക ഇടപാടുകൾ നടത്തുന്ന സ്ഥാപനം എന്ന നിലയിൽ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന ബാങ്കിംഗ് സ്ഥാപനങ്ങളൊക്കെത്തന്നെ ഇന്ന് മാറ്റങ്ങൾക്ക് വിധേയമായിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയൊരു മാറ്റത്തിന് വിധേയമാകാനുള്ള കാരണമെന്താണ്, അതിന്റെ അടിസ്ഥാന കാരണമെന്നു പറയുന്നത് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെ മുന്നോട്ടുള്ള വരവാണ്. സഹകരണ പ്രസ്ഥാനമെന്നു പറയുന്നത് സാധാരണ ജനങ്ങളുടേതാണ്. ആ സാധാരണ ജനങ്ങൾ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന് രൂപം കൊടുത്ത്, അതിൽ വിശ്വാസമർപ്പിച്ച്, അവരുടെ കൈയ്യിലുള്ള സമ്പത്ത് അവിടെ വിനിയോഗിച്ച് അങ്ങനെ നടത്തപ്പെട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്ന ഒരു സ്ഥാപനമെന്ന നിലയിലാണ് നമ്മുടെ കേരളത്തിലും കാലാകാലങ്ങളിൽ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ വളർത്തി വലുതാക്കി കൊണ്ടുവരാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഇന്ന് പലപ്പോഴും പല നിയമങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പല അവസരങ്ങളിലും ഗവൺമെന്റുകൾ മാറിമാറി വരും,

ഗവൺമെന്റുകൾ മാറിമാറി വരുന്ന അവസരത്തിലൊക്കെത്തന്നെ ഗവൺമെന്റിന് വിധേയത്വമുള്ള ആളുകളെ കൊണ്ടുവരിക എന്നതാണ് നിങ്ങളുടെ ഉദ്ദേശ ലക്ഷ്യം. ആ വിധേയത്വമുള്ള ആളുകളെ കൊണ്ടുവരുന്നതിനു വേണ്ടിയാണ് നിങ്ങൾ ഇപ്പോൾ ഇവിടെ ഈ മാറ്റം ഉണ്ടാക്കുവാൻവേണ്ടി ശ്രമം നടത്തുന്നതെന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് ഈ കാര്യത്തിൽ പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: നിലവിലുള്ള രീതിയിൽ അംഗങ്ങളെ തെരഞ്ഞെടുത്തുകൊണ്ട് സഹകരണ യൂണിയന്റെ പ്രവർത്തനത്തിനോ, സഹകരണ മേഖലയ്ക്കോ യാതൊരു തരത്തിലുള്ള ദോഷവും ഉണ്ടായതായി ഇതുവരെ അറിഞ്ഞില്ല. പിന്നെ എന്തിനാണ് ഇങ്ങനെയൊരു പുതിയ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നതെന്ന് മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ഇവിടെ അതിലേറെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം നിലനിൽക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ 14 ജില്ലാ സഹകരണ ബാങ്കുകളുടേയും ഭരണസമിതി പിരിച്ചുവിട്ടിട്ട് ഒരു വർഷം കഴിയാൻ പോകുകയാണ്. കേരള ചരിത്രത്തിൽ ഒരു വർഷത്തിലേറെ ഇന്നേവരേയും അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റർമാരുടെ ഭരണം ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഈ ഏപ്രിൽ 9 ന് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റർ ഭരണം വന്നിട്ട് ഒരു വർഷം തികയാൻ പോകുകയാണ്. അതിനു മുൻപ് തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടത്തണമെങ്കിൽ ഒരു മാസം മുൻപ് തെരഞ്ഞെടുപ്പ് തീയതി നിശ്ചയിച്ച് ഇലക്ഷൻ കമ്മീഷനെ

അറിയിക്കണം. തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടത്താനുള്ള യാതൊരു നീക്കവും നടത്തുന്നില്ല, ഇപ്പോഴും ഉദ്യോഗസ്ഥ ഭരണം വീണ്ടും നീട്ടിക്കൊടുക്കാനുള്ള ശ്രമമാണ് നടക്കുന്നത്, ഒരു പക്ഷേ ഈ സഭാ സമ്മേളനത്തിനു ശേഷം വീണ്ടും ഓർഡിനൻസിലൂടെ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്ററുടെ കാലാവധി ദീർഘിപ്പിക്കാനാണോ സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇത് ജനാധിപത്യ ധ്വംസനമാണ്. അതമാത്രമല്ല, ഉദ്യോഗസ്ഥ ഭരണം കൊണ്ട് ജില്ലാ ബാങ്കുകളിൽ നേരത്തെ നൽകിയിരുന്ന വായ്പയുടെ തുക കുറയ്ക്കുകയും വായ്പ ലഭിക്കാൻ വലിയ കാലതാമസം നേരിടുകയും ചെയ്യുന്ന കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്: സർ, ഞാൻ അതുതന്നെയാണ് പറഞ്ഞുവരുന്നത്, ഇന്ന്

14 ജില്ലാ ബാങ്കുകളും പിരിച്ചുവിടപ്പെട്ടു. അതിന്റെ വാർഷികം ആഘോഷിക്കാനുള്ള സമയമാണിപ്പോൾ. വാർഷികാഘോഷമൊക്കെ നടത്തുമ്പോഴും ഇത് പിരിച്ചുവിട്ടു എന്നു പറയുമ്പോൾ അതിൽ നിന്നുണ്ടാകുന്ന ഭവിഷ്യത്തുകൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി, നിങ്ങൾക്കുടി അറിഞ്ഞിരിക്കണം. ഗവൺമെന്റ് ഇത് അറിഞ്ഞിരിക്കണം, കേരള ബാങ്ക് രൂപീകരിക്കാൻ പോകുന്നുവെന്നതിന്റെ പേരിൽ അൻപതിനായിരം രൂപയോ, മുപ്പതിനായിരം രൂപയോ, ലോൺ എടുത്തിട്ടുള്ള ആളുകളുടെ വീട്ടിലേക്ക് ഇപ്പോൾ ചെല്ലുകയാണ്. അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റർമാരുടെ നേതൃത്വത്തിലാണ് ഇന്ന് ഈ കാര്യങ്ങൾ

ചെയ്യുന്നത്. എല്ലാ ജില്ലകളിലും എന്റെ ജില്ലയിൽത്തന്നെ നടക്കുന്ന കാര്യങ്ങളാണ്. നിരവധി ആളുകൾ എനോട് പരാതി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ പരാതികളൊക്കെ കേൾക്കുന്നുണ്ട്. ആ കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് അന്വേഷണം നടത്തുമ്പോൾ, എത്ര രൂപ നിങ്ങൾക്ക് കുടിശ്ശികയുണ്ടെന്ന് ചോദിക്കുമ്പോൾ, ഞങ്ങൾ അടച്ചു കൊണ്ടിരുന്നതാണ്, അടച്ചുകൊണ്ടിരുന്നത് ഒരുമാസം അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടുമാസം കുടിശ്ശിക വന്നപ്പോൾ അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്ററുടെ നേതൃത്വത്തിൽ അതിന്റെ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നു, അത് മാത്രമല്ല ഈ പാവപ്പെട്ട ആളുകൾക്ക് നിലനിൽപ്പില്ലാത്ത ഒരു അവസ്ഥയിലേക്ക് കാര്യങ്ങൾ പോകുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷം ഇന്ന് ഉണ്ടാകുകയാണ്. ഈ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് മാറിവരും, അതാണ് സൂചിപ്പിച്ചത്, സർക്കാർ മാറിമാറി വരുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ആ ഗവൺമെന്റിന് നിങ്ങളുടെ ഇംഗിതത്തിനനുസരിച്ച് ഒരു പ്രവർത്തനം നടത്തിത്തരണമെങ്കിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള ചില മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കേണ്ടതായി വരുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്നത് എന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു സംശയവുമില്ല. തീർച്ചയായും ഇപ്പോൾ നിങ്ങൾ മാറ്റം വരുത്താൻ പോകുന്ന ഈ വകുപ്പിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള 7 അംഗങ്ങൾ,... നേരത്തെയുള്ളതും 7 അംഗങ്ങൾ തന്നെയാണ്. ബഹുമാന്യനായ അംഗം ശ്രീ. ഉബൈദുള്ള ചോദിച്ചതുപോലെ ഈ കാര്യത്തിൽ

എന്തിനാണിത്ര തിടുക്കം കാണിക്കുന്നത്? എവിടെയെങ്കിലും ഒരു പരാതിയുണ്ടായിരുന്നോ, ഒരു പരാതിയുമില്ലാതെ, പരാതികൾ ഉണ്ടെന്ന് ഇവിടെ സ്ഥാപിച്ചെടുക്കാൻ വേണ്ടി, സഹകാരികൾ എന്ന നിലയിൽ അവർ ഇതൊക്കെ മാറ്റിവയ്ക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു എന്ന വ്യാജേനയാണ് ഈ പുതിയ നിയമം ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്ന് അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അങ്ങ് നടപടി സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഈ കാര്യത്തിൽ സഹകരണ മേഖലയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇതിന്റെ സ്വാധീനമെന്നു പറയുന്നത്, ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചു വന്നതുപോലെ, നിരവധി ബാങ്കുകളുടെ മുൻപിൽ പോയി സാമ്പത്തിക ഇടപാട് നടത്താൻ വേണ്ടി ചെന്നു നിൽക്കുന്ന ആളുകളെ തിരിഞ്ഞു പോലും നോക്കാത്ത ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം ഉണ്ടായിരുന്ന ഒരു കാലഘട്ടമുണ്ടായിരുന്നു. അതിനൊരു മാറ്റമുണ്ടാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത് സഹകരണ മേഖലയുടെ മുന്നോട്ടുള്ള വളർച്ചയും അതിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിലൂടെയും ജനങ്ങൾ കൂടുതൽ വിശ്വാസം അവരിൽ അർപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. അതുകൊണ്ട് എന്തുപറ്റി, മറ്റ് ഷെഡ്യൂൾഡ് ബാങ്കുകൾ അവരുടെ പ്രവർത്തന രീതിയിൽ മാറ്റങ്ങളുണ്ടാക്കി. അവരും ഇന്ന് സാധാരണ ജനങ്ങളിലേക്ക് ഇറങ്ങിച്ചെന്നുകൊണ്ട് ആവശ്യപ്പെടുന്ന കാര്യങ്ങൾ കൊടുക്കുവാൻ വേണ്ടി

തയ്യാറാകുന്ന ഒരു സ്ഥിതി ഇന്നു നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് നിലനിൽക്കുകയാണ്. സഹകരണ മേഖലയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഗവൺമെന്റിന് ഒരു ഉത്തരവാദിത്വമില്ല, ഇവിടെ എന്തുവന്നാലും ക്ഷേമ പെൻഷൻ കൊടുക്കണം, ആ ക്ഷേമ പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നതിന് തീരുമാനമെടുക്കുമ്പോൾ, സഹകരണ മേഖലയെയാണ് ഏൽപ്പിക്കുന്നത്. നിങ്ങൾ തന്നെ ഇപ്പോൾ ക്ഷേമ പെൻഷനുകൾ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി സഹകരണമേഖലയെ ഏൽപ്പിച്ചു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പെൻഷൻ കൊടുക്കാൻ നിങ്ങൾ തീരുമാനമെടുത്തു, അതും കൊടുത്തത് ആരാണ്, സഹകരണ മേഖല. ഇങ്ങനെയുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുമ്പോൾ എന്തുകൊണ്ട്, ഇന്നലെ ബഹുമാന്യനായ ശ്രീ. വി.ഡി. സതീശൻ തന്നെ ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച ഒരു കാര്യമുണ്ട്, ആ ഉന്നയിച്ചുകാര്യം കിഫ്ബിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. കിഫ്ബിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പണം നിക്ഷേപിച്ചതിനെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ഇവിടെയൊരു ചോദ്യവും വന്നിരുന്നു, ബഹുമാന്യനായ അൻവർ സാദത്ത് എം.എൽ. എ. ഉന്നയിച്ച ചോദ്യം നമ്പർ. 1911 ആയിരുന്നു. ആ ചോദ്യത്തിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് കിഫ്ബിയുടെ അക്കൗണ്ടിൽ 4062 കോടി രൂപ നീക്കിയിരിപ്പുണ്ടെന്നാണ്. കിഫ്ബിയുടെ അക്കൗണ്ടിൽ എത്ര രൂപയുണ്ടെന്ന് ചോദിച്ചതിന് മറുപടി എന്നുള്ള നിലയിൽ 2018 ജനുവരി 31-ന്

കിഫ്ബിയുടെ അക്കൗണ്ടിൽ 4062.23 കോടി രൂപ നീക്കിയിരിപ്പുണ്ടെന്ന് അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ വിവിധ ബാങ്കുകളിലുള്ള നിക്ഷേപം എത്രയാണ്, ഓരോ ബാങ്കിലുമുള്ള നിക്ഷേപം തരം തിരിച്ച് വ്യക്തമാക്കുമോ; പ്രസ്തുത നിക്ഷേപത്തിന് എത്ര ശതമാനം പലിശയാണ് ലഭിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ? ഈ ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്, വിവിധ ബാങ്കുകളിലുള്ള കിഫ്ബിയുടെ നിക്ഷേപം വിശദവിവരം അനുബന്ധമായി ചേർക്കുന്നു. അതിൽ കൊടുത്തിട്ടുള്ളത് എന്താണെന്നോ, 8.11.2017 ൽ ഇൻഡസ് ബാങ്ക്- 102,85,13,699 -6.4% പലിശ 22.11.2017 ൽ ഐ.സി.ഐ.സി. ബാങ്ക്-104,47,69,455.95 - 6.4% പലിശ 12.12.2017 ൽ ഐ.സി.ഐ.സി. ബാങ്ക്-261,54,10,955- 6.45% പലിശ 29.01.2018 ൽ ഇൻഡസ് ബാങ്ക്- 108,18,08,932-7.16% പലിശ, 29.01.2018 ൽ യെസ് ബാങ്ക് - 150,00,00,000- 7.40% പലിശ 22.01.2018 ൽ കൊടക് മഹീന്ദ്ര- 500,00,00,000-5.7% പലിശ. ഞാനൊന്നു ചോദിച്ചാട്ടെ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ഏതവസരത്തിലും പറയുന്നതെന്താണ്, നമ്മുടെ സഹകരണ മേഖലയെ പുഷ്ടിപ്പെടുത്തണം എന്നല്ലേ, അങ്ങേയ്ക്ക് ഈ കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും ഒരു നടപടി ചെയ്യാമോ, നിങ്ങൾ എന്തിനാണ് നമ്മുടെ ഈ പണം മറ്റ് ന്യൂ ജനറേഷൻ ബാങ്കിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവന്ന് നിക്ഷേപിക്കുന്നത്, സഹകരണ

ബാങ്കുകളിലേയ്ക്ക് നിക്ഷേപിക്കുവാൻ എന്തുകൊണ്ടാണ് കിഫ്ബിക്ക് കഴിയാത്തതെന്ന് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയോട് ചോദിക്കണം. അതിന് എന്തുകൊണ്ട് അവസരമൊരുക്കുവാൻ കഴിയുന്നില്ലായെന്ന് നിങ്ങൾ നോക്കേണ്ട? ഇത് കിഫ്ബിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ...

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഇവിടെ ഗവൺമെന്റിന്റെ തന്നെ പഴയ തീരുമാനമുണ്ട്, ഗവൺമെന്റിന്റെ ഇതുപോലുള്ള പണം ഒന്നുകിൽ ട്രഷറിയിൽ നിക്ഷേപിക്കണം, അല്ലെങ്കിൽ ദേശസാൽകൃത ബാങ്കുകളിൽ നിക്ഷേപിക്കുക. ഇങ്ങനെ സ്വകാര്യ ബാങ്കുകളിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന നടപടി ശരിയല്ലെന്ന് ഗവൺമെന്റ് തന്നെ മുൻപ് കൊടുത്ത ഡയറക്ഷൻ അങ്ങോർക്കുന്നില്ലേ?

ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്: അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. ഗവൺമെന്റ് കാലാകാലങ്ങളിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുക്കാറുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ഞാൻ ഇത് സൂചിപ്പിച്ചത്. ഇന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നത് ആരാണ്, കൊടുക്കുന്നത് നിങ്ങളാണ്, നിങ്ങൾ എന്നു പറയുമ്പോൾ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പെൻഷൻ ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ അത് കൊടുക്കുന്നത് സഹകരണ ബാങ്ക്. അതു മാത്രമാണോ, നെല്ല് സംഭരണത്തിന് ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് സഹകരണ ബാങ്കിനെയാണ്,

'പാലക്കാട്ടെ നെല്ല് സംഭരണം സഹകരണ സംഘങ്ങൾക്ക് എന്നു തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു. ഇതെല്ലാം പറഞ്ഞു വരുമ്പോൾ അതുപോലെ മറ്റൊന്നുള്ളത്, ആർ.ബി.ഐ പറയുന്നത് കേരള ബാങ്കിനെക്കുറിച്ച് അവർക്കൊന്നും അറിയില്ലായെന്നാണ്. ഞാൻ പറഞ്ഞുവന്നത് എന്താണെന്ന് ചോദിച്ചാൽ, കിഫ്ബിയിൽ വന്നിട്ടുള്ള തുക ന്യൂജനറേഷൻ ബാങ്കിൽ നിങ്ങൾ നിക്ഷേപിച്ചു. ആ നിക്ഷേപിച്ച തുക എന്തുകൊണ്ടാണ് സഹകരണ ബാങ്കിൽ നിക്ഷേപിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല, നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് ഇക്കാര്യത്തിൽ ചോദിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: സർ, വട്ടിപ്പലിശക്കാരെപ്പോലെ ഏറ്റവും മോശപ്പെട്ട ഇടപാട് നടത്തുന്ന സ്ഥാപനങ്ങളാണ് കോട്ടക് മഹീന്ദ്ര അടക്കമുള്ള ബാങ്കുകൾ. വാഹനം ഭീമമായ വിലയ്ക്ക് കൊടുത്ത് അതിന്റെ പലിശ ഗുണ്ടകളെ വെച്ച് വാങ്ങുന്ന സ്ഥാപനങ്ങളാണ് ഇതിൽ പലതും. അങ്ങനെയുള്ള സ്ഥാപനത്തിലാണ് വലിയ പുരോഗമനം പറയുന്ന ഗവൺമെന്റ് പണമെല്ലാം നിക്ഷേപിച്ചിരിക്കുന്നത് എന്നുള്ളത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്: അതുതന്നെയാണ് ഞാനും പറഞ്ഞുവന്നത്. ന്യൂജനറേഷൻ ബാങ്കുകളിൽ പണം നിക്ഷേപിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് നിങ്ങൾ

എന്തൊക്കെ ആക്ഷേപങ്ങളാണ് പറഞ്ഞത്. പറഞ്ഞുകൂടാൻ പറ്റാത്ത പല കാര്യങ്ങളും നിങ്ങൾ പറഞ്ഞു; ചെയ്തുകൂടാൻ പറ്റാത്ത കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തിച്ചു; സമരങ്ങൾ സംഘടിപ്പിച്ചു; എന്തിനാണ് കൂടുതൽ പറയുന്നത്? കൊച്ചി മെട്രോയുടെ പണം ആക്ലിസ് ബാങ്കിൽ നിക്ഷേപിച്ചു.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, കൊച്ചിൻ മെട്രോയുടെ 50 ലക്ഷം രൂപ ആക്ലിസ് ബാങ്കിൽ നിക്ഷേപിച്ചു എന്നുപറഞ്ഞ് വലിയ അഴിമതി ആക്ഷേപം നിയമസഭയിൽ കൊണ്ടുവന്ന ആളുകളാണ് ഇവർ. ആക്ലിസ് ബാങ്കിൽ നിക്ഷേപിച്ചുവെന്ന് പറഞ്ഞ് വലിയ അഴിമതി ആക്ഷേപം നിയമസഭയിൽ എഴുതി ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ള ആളുകളാണ് ഈ പണികളൊക്കെ ചെയ്യുന്നതെന്നുള്ളത് അങ്ങേയ്ക്ക് അറിയാമോ?

ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്: ഇപ്പറത്ത് വന്നിരിക്കുമ്പോൾ അപ്പറത്തിരിക്കുന്നവരെ ആക്ഷേപിക്കാം, എന്തുപറയാം. അങ്ങനെ പറയുന്നതിന്റെ ഭാഗമായാണ് നിങ്ങൾ കൊച്ചി മെട്രോയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ആക്ഷേപം ഉന്നയിച്ചത്. ഇപ്പോൾ നിങ്ങൾ നടത്തിയിരിക്കുന്ന ഇടപാട് സംബന്ധിച്ച് ആരാണ് ആക്ഷേപം ഉന്നയിക്കേണ്ടത്? ആ ആക്ഷേപം ഞങ്ങൾ പറഞ്ഞാൽ നിങ്ങൾ ആരെങ്കിലും അതിനെ എതിർക്കുമോ എന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ചോദ്യം? സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് നേതൃത്വം

കൊടുക്കുന്ന അല്ലെങ്കിൽ അതിന് നേതൃത്വമുള്ള സഹകരണ വകുപ്പുമന്ത്രി എന്ന നിലയിൽ മൂന്ന് മാസത്തേക്ക് പണം നിക്ഷേപിക്കുന്ന ഫിക്സ്ഡ് ഡെപ്പോസിറ്റിന് എത്ര ശതമാനം പലിശ കൊടുക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് നിങ്ങൾക്കറിയാം. പക്ഷേ അതിനെക്കുറിച്ച് പറയുവാൻ നിങ്ങൾ തയ്യാറാകുമോ എന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക് ചോദിക്കാനുള്ളത്? ഇതുപോലെ ഗവൺമെന്റിനുവേണ്ടി പല കാര്യങ്ങളും നിറവേറ്റുമ്പോൾ ഇക്കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് വിലയിരുത്തി അതിന് പരിഹാര മാർഗ്ഗങ്ങളുണ്ടാക്കുവാൻ വേണ്ടിയുള്ള നടപടികളാണ് ഉണ്ടാകേണ്ടത്. നമ്മുടെ സമൂഹത്തിലെ പട്ടിണി മാറ്റുവാനും അതിന് പരിവർത്തനമുണ്ടാക്കുവാനും മറ്റ് ഏത് സംവിധാനത്തേക്കാളും മെച്ചം സഹകരണ മേഖല തന്നെയാണ്. സഹകരണ വകുപ്പിന് പുറമെ വ്യവസായം, കയർ, കൈത്തറി, ഫിഷറീസ് എന്നീ വകുപ്പുകളിലായാണ് സഹകരണ സംഘങ്ങൾ നിലവിലുള്ളത്. ഈ ചിതറിയ രീതി മാറ്റി ഏകീകൃത പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാമോ എന്ന് പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ ഏകോപിപ്പിച്ച് ശക്തവും ഊർജ്ജസ്വലവും സുസ്ഥിരവുമായി കെട്ടിപ്പടുക്കുകയും തുല്യതയാർന്ന സാമൂഹ്യ, സാമ്പത്തിക വികസനം നൽകുകയും വേണം. സംഘങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ബഡ്ജറ്റിൽ വെറും 155 കോടി രൂപ മാത്രമാണ് മാറ്റിവെച്ചിട്ടുള്ളത്. ബഡ്ജറ്റിന്റെ തോതനുസരിച്ച്

സഹകരണമെന്നു പറയുന്നത് വളരെ ചെറിയ വകുപ്പാണ്. എന്നാൽ ശക്തിയുടെയും സ്വാധീനത്തിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏറ്റവും വലിയ വകുപ്പ് സഹകരണമാണെന്ന കാര്യം അങ്ങ് മനസ്സിലൊന്ന് കുറിച്ചുവയ്ക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ശോചനീയാവസ്ഥ നേരിടുന്ന മേഖലയാണ് കയർമേഖല. കയർവകുപ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ബഹുമാന്യനായ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ഇവിടെയില്ലെങ്കിലും അങ്ങേയ്ക്ക് ഈ കാര്യങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. ഈ മേഖലയിൽ ശോചനീയാവസ്ഥ വരാനുള്ള പ്രധാന കാരണം ചകിരി കിട്ടാത്തതാണ്. ഇതു പരിഹരിക്കാൻ സർക്കാർ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. കേരളത്തിൽ ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്ന നാളികേരത്തിന്റെ ചെറിയ ഒരു ശതമാനം തൊണ്ടെങ്കിലും ശേഖരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ കേരളത്തിൽ ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്ന കയർ ഉല്പന്നങ്ങളും കയർ സൊസൈറ്റികളും ഒന്നാമതായി എത്തിക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയും. ഇപ്പോൾ ചകിരിക്കുവേണ്ടി തമിഴ്നാടിനെ ആശ്രയിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. തമിഴ്നാട്ടിൽ ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്ന ചകിരിനാര് അവർ പറയുന്ന വിലയ്ക്ക് ഇവിടെ എടുക്കുകയാണ്. അവർ പറയുന്ന വിലയ്ക്ക് ചകിരിനാര് എടുത്തുകൊണ്ട് തൊഴിൽ കൊടുക്കുവാനുള്ള അവസരം ഇവിടെ ഒരുക്കുകയാണ്. ഇതിന് മാറ്റമുണ്ടാകണം. അങ്ങുകടി ഇത് ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക്

പറയാനുള്ളത്. ബഹുമാന്യനായ യശ:ശരീരനായ എം. വി. രാഘവൻ സഹകരണ വകുപ്പു മന്ത്രിയായിരുന്നപ്പോഴാണ് വനിതാ സഹകരണസംഘങ്ങൾ രൂപീകരിച്ചത്. 1160 വനിതാ സഹകരണ സംഘങ്ങളാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്. ഇവയിൽ കൂടുതൽ സംഘങ്ങളും ചെയ്യുന്നത് ക്രെഡിറ്റ് ബിസിനസാണ്. സ്ത്രീകളുടെ ഉന്നമനത്തിനും ക്ഷേമത്തിനുംവേണ്ടി രൂപവൽക്കരിക്കപ്പെട്ട വനിതാ സഹകരണ സംഘങ്ങൾ എന്ത് ചെയ്യണമെന്ന് അറിയാത്ത ഒരു സ്ഥിതിയിലാണ് ഇപ്പോൾ നിലനിൽക്കുന്നത്. അതുപോലെ കേരളത്തിലെ പട്ടികജാതി/പട്ടികവർഗ്ഗ സഹകരണ സംഘങ്ങൾ ഇപ്പോഴും ബാലാരിഷ്ടതകൾ മാരാത്തവയായി മാറിയിരിക്കുകയാണ്. പട്ടിക വിഭാഗക്കാർക്ക് ഏറെ ക്ഷേമ പദ്ധതികളുണ്ട്. എന്നാൽ കേരളത്തിലെ പട്ടികജാതി/പട്ടികവർഗ്ഗക്ഷേമ സഹകരണ സംഘങ്ങൾക്ക് പദ്ധതികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്താനുള്ള സാമ്പത്തികശേഷി ഇല്ല. കൂടാതെ പട്ടികജാതികാർക്കും പട്ടികവർഗ്ഗക്കാർക്കും പ്രത്യേകം പ്രത്യേകമാണ് പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കുന്നത്. അതിനാൽ ഈ രണ്ടു വിഭാഗങ്ങളും ചേർന്നുള്ള സംഘത്തിന് അത്തരം ഫണ്ടുപയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയുണ്ട്. രണ്ടു വിഭാഗം സംഘങ്ങൾക്കുമായി ഒരു ഫെഡറേഷനാണ് നിലവിലുള്ളത്. ഇത് സംബന്ധിച്ച് സർക്കാർ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കുവാനുള്ളത്. ഇന്ന് ഇവിടെ മാറ്റങ്ങൾ

കൊണ്ടുവരാൻവേണ്ടി അങ്ങ് ആലോചിക്കുന്ന ഈ വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു കോടതി നിർദ്ദേശം പണ്ടുണ്ടായിരുന്നു എന്നായിരിക്കും അങ്ങ് പറയുന്നത്. എത്ര നാൾ ആയെന്ന് അങ്ങേയ്ക്ക് അറിയാമെന്ന് തോന്നുന്നു. ആ നിർദ്ദേശം വന്നിട്ടുള്ളത് അമ്പത് വർഷങ്ങൾക്കു മുമ്പാണ്. ഈ നിർദ്ദേശത്തിൽ മാറ്റം വരുത്താൻവേണ്ടി 88-ാം വകുപ്പിലെ ഒന്നാം ഉപവകുപ്പ് (എ) എന്ന ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികളുമായാണ് അങ്ങ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ഇതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുകയും നിലവിലുള്ള കാര്യങ്ങൾ അതേപോലെ പോകുന്നതിനുള്ള നടപടികളാണ് ഉണ്ടാകേണ്ടത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഈ ഭേദഗതി നിർദ്ദേശത്തോട് ഞാൻ വിയോജിപ്പ് രേഖപ്പെടുത്തുന്നത്.

ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി: സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തപ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള സഹകരണ സംഘ (ഭേദഗതി) ബിൽ വീണ്ടും അതേ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഞാൻ ഈ ഭേദഗതി ബില്ലിനോട് യോജിക്കുകയാണ്. സഹകരണ രംഗത്ത് കേരളം ഇന്ത്യക്കുതന്നെ മാതൃകയാണ്. കേരള രൂപീകരണത്തിനുമുമ്പ് തുടങ്ങിയ ചെറിയ കൂട്ടായ്മകളും പരസ്പര സഹായ സംഘങ്ങളുമാണ് പിൻക്കാലത്ത് നിയമ വിധേയമാകുകയും സഹകരണ സംഘങ്ങളും സഹകരണ ബാങ്കുകളുമായി

പരിവർത്തനം വന്ന് ഈ രൂപത്തിലെത്തിച്ചേർന്നത്. ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ 1969-ലാണ് സമഗ്രമായ ഒരു സഹകരണ സംഘ നിയമം കൊണ്ടുവന്നത്. ഇന്ത്യയിലാകെയുള്ള സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ നിക്ഷേപങ്ങൾ കണക്കാക്കിയാൽ 70 ശതമാനവും കേരളത്തിലാണ്. 1600 -ഓളം പ്രാഥമിക സഹകരണ ബാങ്കുകളും 4500 -ഓളം ശാഖകളുമുണ്ട്. ഇന്ന് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം ഇടപെടാത്ത, കടന്നുചെല്ലാത്ത ഏത് മേഖലയാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്? സാമ്പത്തിക മന്ത്രിയുടെ കാലത്തും നോട്ട് നിരോധനത്തിലൂടെ കേരളത്തിലെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങളെ തകർക്കുന്നതിനുവേണ്ടി വലിയ പരിശ്രമമാണ് കേന്ദ്രത്തിൽ നിന്നുവന്നത്. അതിനെക്കുറിച്ചും അതിജീവിച്ചുകൊണ്ടാണ് സഹകരണ സംഘങ്ങൾ മുന്നോട്ടു പോകുന്നത്. കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായി 21 മാസക്കാലത്തെ അനുഭവങ്ങൾ എടുത്ത് പരിശോധിച്ചാൽ കേരളത്തിലെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം അതിശക്തമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയാണെന്നുള്ള കാര്യം മനസ്സിലാകും. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ സാമൂഹ്യ ക്ഷേമരംഗത്ത് നന്നായി ഇടപെടാൻ കഴിയുന്ന ഒന്നായി സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ മാറുകയാണ്. കേരളത്തിൽ സാമൂഹ്യക്ഷേമ പെൻഷനുകളെല്ലാം സാധാരണക്കാരുടെ വീടുകളിൽ കൊണ്ടുചെന്നെത്തിക്കുന്നത് സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളാണ്.

സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം സാമൂഹ്യ പ്രതിബദ്ധതയോടുകൂടിയുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആവിഷ്കരിക്കുന്നു എന്നതന്നെയാണ് ഇത് സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ ജീവനക്കാരുടെ പെൻഷൻ ഗുരുതരമായ പ്രതിസന്ധിയിലാണ്. വലിയ ഒരു വിഭാഗം തൊഴിലാളികളാണ് അതുമൂലം കഷ്ടപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. ഇതിനെക്കുറിച്ച് സജീവമായി ചർച്ച ചെയ്തതാണ്. ആ രംഗത്തും സഹകരണ സ്ഥപാനം ഇടപെട്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്കാരുടെ പെൻഷൻ വിജയകരമായി വിതരണം ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞു എന്നുള്ളതാണ്. അങ്ങനെ എടുത്തു പരിശോധിച്ചാൽ ജീവിതത്തിന്റെ എല്ലാ മേഖലകളിലുമാണ് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ ഇന്ന് ഇടപെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. എട്ടാം സഹകരണ കോൺഗ്രസ് വിജയകരമായി കണ്ണൂരിൽ വച്ച് നടത്തുകയുണ്ടായി. അതിലെടുത്ത സുപ്രധാന തീരുമാനങ്ങൾ, ആ തീരുമാനമെടുക്കാൻ നേതൃത്വം കൊടുത്ത മന്ത്രിയെയും സഹകരണ വകുപ്പിനെയും അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ഒന്ന്, ഇന്ത്യയിൽ തന്നെ അപൂർവ്വം സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് മാത്രമുള്ള കേരള സഹകരണ നയത്തിന് രൂപം കൊടുക്കാൻ എട്ടാം സഹകരണ കോൺഗ്രസ്സിലൂടെ കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. മന്ത്രിയോടുള്ള ചില ചോദ്യങ്ങൾക്കുള്ള മറുപടിയിലും പത്രങ്ങളിലുവന്ന വാർത്തകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ സജീവ പരിഗണനയിലിരിക്കുകയാണ് ഈ

സഹകരണ നയം. സഹകരണ നയം പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതിലൂടെ ഒട്ടേറെ മേഖലകളിലേയ്ക്ക് പുതുതായി ഈ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന് കടന്നുവരാനാകും. സാമ്പത്തിക നയത്തെ സംബന്ധിച്ചുള്ള കാര്യമായ ചർച്ച കഴിഞ്ഞ രണ്ടു-മൂന്ന് സഭാ സമ്മേളനങ്ങളിലായി നടക്കുകയാണ്. കോൺഗ്രസ്, ബഹുമാന്യനായ അംഗം ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ പറയുന്നത് ബി.ജെ.പിയിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായ ഒരു സാമ്പത്തിക നയമാണ് തങ്ങൾക്കുള്ളത്. യു.പി.എ.ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ആ സാമ്പത്തിക നയത്തിന്റെ ഭാഗമായി കാർഷിക മേഖലയിൽ വലിയ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ദാരിദ്ര്യ നിർമ്മാർജ്ജനത്തിന് വലിയ പങ്കുവഹിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് ബി.ജെ.പിയിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമാണെന്നാണ് പറയുന്നത്. അതിന്റെ ഡിബേറ്റ് തുടരാനിരിക്കുകയാണ്. അതെല്ലാം സന്തോഷകരമാണ്. ഞങ്ങളും കൗതുകപൂർവ്വം കാത്തിരിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ നേരിട്ടുള്ള അനുഭവം എന്താണ്? കാർഷിക രംഗത്ത് മാറ്റംവരുത്തി എന്ന് നിങ്ങൾ അവകാശപ്പെടുമ്പോൾ നിങ്ങളുടെ കാലത്തല്ലേ വിദർഭയുണ്ടായത്. മാത്രമല്ല കർഷകരുടെ ആത്മഹത്യ വർദ്ധിച്ചതും വലിയ കർഷക പ്രക്ഷോഭങ്ങൾ വളർന്നു വന്നതും നിങ്ങളുടെ ഭരണസമയത്താണ്. എന്ത് വ്യത്യസ്തതയാണ് വന്നത്? കാർഷിക മേഖലയിൽ കാർഷികോത്പന്നങ്ങളുടെ വിലയിടിഞ്ഞ് തുടങ്ങിയത് എന്നാണ്? ആസിയൻ കരാർ ഒപ്പുവെച്ചത് ഏത്

കാലത്താണ്; കാർഷികോല്പന്നങ്ങളുടെ ആഭ്യന്തര കമ്പോളമാകെ തകർന്നില്ലേ; ഈ നേരനുഭവങ്ങളെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. വി.ഡി. സതീശന്റെ വാഗ്ധ വിലാസംകൊണ്ട് മറച്ചുവയ്ക്കാൻ കഴിയുന്നതാണോ? അതുകൊണ്ടാണ് കഴിഞ്ഞ തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ നിങ്ങൾ തോറ്റത്. പുത്തൻ സാമ്പത്തിക നയങ്ങളുടെ മേഖലയിൽ നിങ്ങൾക്ക് കിട്ടിയ അവസരം കുറുകോണങ്ങളിൽ അഭിരമിക്കുകയെന്നതാണ്. ആ കുറുകോണങ്ങളുടെ കഥയൊന്നും ഞാൻ ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. ഇതിലെല്ലാം കഷ്ടപ്പെടുന്ന ജനവിഭാഗമാണ് കഴിഞ്ഞ തെരഞ്ഞെടുപ്പിൽ യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റിനെ തോൽപ്പിച്ചത്. നിർഭാഗ്യവശാൽ ജയിച്ചത് ബി.ജെ.പി. യാണ്. നിങ്ങളുടെ സാമ്പത്തിക നയം വളരെ ശക്തമായി, ബി.ജെ.പി. കുറച്ചുകൂടി ശക്തിയായി തുടരുന്ന എന്നൊക്കെ പറഞ്ഞാൽ വിശ്വസിക്കാം. ഞാനത് ദീർഘിപ്പിച്ചു പോകുന്നില്ല. ഇത്തരം സാമ്പത്തിക നയങ്ങൾക്ക് ഒരു ബദൽ സൃഷ്ടിക്കുവാനുള്ള ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഇടപെടലിന്റെ ഭാഗമാണ് ഇന്ന് സഹകരണ രംഗത്ത് നടത്തുന്ന ഒട്ടുമിക്ക പ്രവർത്തനങ്ങളും. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ സമഗ്രമായ സഹകരണ നിയമം നടപ്പിലാക്കുക മാത്രമല്ല ഏതെല്ലാം മേഖലകളിൽ സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ ആശുപത്രികൾ നടത്തുന്നുണ്ട്, വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ നടത്തുന്നുണ്ട്.

അറിയിപ്പ്

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ഓർഡർ...ഓർഡർ...ഇന്നത്തെ കാര്യവിവരപ്പട്ടിക അനുസരിച്ച് ഉച്ചയ്ക്കുശേഷം 12.30 മുതൽ 1.30 വരെ 2018-ലെ കേരള ധനസംബന്ധമായ ഉത്തരവാദിത്ത (ഭേദഗതി) ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തിന്റെ അവതരണവും അനന്തരഘട്ടങ്ങളുമാണ്. എന്നാൽ പ്രമേയ പ്രായോഗികതയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കാര്യവിവരപ്പട്ടികയിൽ ചേർത്തിരിക്കുന്ന ക്രമത്തിൽതന്നെ സഭയുടെ അനുമതിയോടുകൂടി ബില്ലുകൾ പരിഗണിക്കുവാൻ തീരുമാനിച്ചുകൊണ്ട് ചർച്ച തുടരുകയാണ്.

ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി: സർ, കിഫ്ബിയുടെ ഫണ്ട് എന്തുകൊണ്ട് സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിക്ഷേപിക്കാൻ പറയുന്നില്ല എന്നൊരു ചോദ്യം ചോദിച്ചു. എന്തിനാണ് സഹകരണ മേഖലയ്ക്ക് ഇനി കൂടുതൽ നിക്ഷേപം? പ്രാഥമിക സഹകരണ സംഘങ്ങൾ മുതൽ സംസ്ഥാന സഹകരണ സംഘങ്ങൾ വരെയുള്ളതിന്റെ കണക്കെടുത്താൽ നിക്ഷേപങ്ങൾക്ക് കുറവുണ്ടോ? കിഫ്ബി ഏത് ബാങ്കിൽ നിക്ഷേപിക്കണമെന്നുള്ളത് വേറെ വിഷയം. ഞാൻ അതിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. പക്ഷെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് നിക്ഷേപത്തിൽ കുറവില്ലല്ലോ. വായ്പയും നിക്ഷേപവും തമ്മിൽ താരതമ്യം ചെയ്ത് നോക്കിയാൽ സഹകരണ

സ്ഥാപനങ്ങളിലെ നിക്ഷേപരംഗത്ത് ഇപ്പോഴും സർപ്ലസ് ഫണ്ടില്ലേ? കൂടുതൽ പലിശ കൊടുത്ത് വായ്പക്കുവേണ്ടി മറ്റ് മേഖലകൾ തേടി പോകേണ്ട സ്ഥിതിയൊന്നും ഇന്ന് സഹകരണ മേഖലയിലില്ല. വളരെ സുസ്ഥിരമായിത്തന്നെ സഹകരണ മേഖല മുന്നോട്ട് പോകുന്നുണ്ട് എന്നുള്ളത് കാണാതെ പോകരുത്.

ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ച സാമൂഹ്യ സുരക്ഷ പെൻഷൻ, സഹകരണ സംഘങ്ങൾ വഴി ഗുണഭോക്താക്കൾക്ക് എത്തിക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിൽ അത് ശക്തമാകുന്നുണ്ട്. മറ്റൊന്ന്, കേരള സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കുന്ന ഹരിതകേരളം പദ്ധതിക്ക് പിന്തുണ നൽകിക്കൊണ്ട് ഹരിത സഹകരണം എന്ന പേരിൽ ഒരു പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുകയാണ്. ദാരിദ്ര്യ നിർമ്മാർജ്ജനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം ഇടപെടുകയാണ്. അരിയുടെ ക്ഷാമം പരിഹരിക്കുന്നതിനും പൊതുവിപണിയിൽ വില്പനവില പിടിച്ചുനിർത്തുന്നതിനും കൺസ്യൂമർഫെഡിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ പ്രാഥമിക സഹകരണ സംഘങ്ങളെക്കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി കൺസോർഷ്യം രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഫലപ്രദമായി മാർക്കറ്റിലിടപെടുന്നു. ഇതുവഴി 680 അരിക്കടകൾ ആരംഭിച്ച് സുവർണ്ണ മന്യൂരി അരി കിലോഗ്രാമിന് 25 രൂപ നിരക്കിൽ പൊതുവിപണിയിൽ വിൽപന നടത്താൻ സാധിച്ചത് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ്. മാത്രമല്ല, കൺസ്യൂമർഫെഡിന്റെ കഴിഞ്ഞകാല

പ്രവർത്തനങ്ങളിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായി പ്രവർത്തന ലാഭമുണ്ടാക്കി മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. സഞ്ചിത നഷ്ടമുണ്ട്, അവിടെയിരിക്കുകയാണ്. ഇക്കഴിഞ്ഞ കണക്കുകൾ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ പ്രവർത്തന ലാഭം വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. നീതി സ്റ്റോറുകളും നീതി മെഡിക്കൽ സ്റ്റോറുകളും ശക്തിപ്പെടുത്തി മുന്നോട്ടുപോകുന്നുണ്ട്.

വനിതാ സഹകരണസംഘങ്ങളുടെ കാര്യക്ഷമമായ നടത്തിപ്പിന് വനിതാ സംഘങ്ങൾക്കും വനിതാ ഫെഡറേഷനും ആധുനികവൽക്കരിക്കുന്നതിനും കമ്പ്യൂട്ടർ വൽക്കരിക്കുന്നതിനും സഹായം നൽകി അതിന്റെ പ്രവർത്തനം സുസജ്ജമാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ എസ്.സി./എസ്.ടി ഫെഡറേഷന്റെ കീഴിൽ തൃശ്ശൂരിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ആയുർധാര ഉല്പാദന യൂണിറ്റിൽ പേറ്റന്റുകൾ ലഭിച്ച ആയുർവേദ മരുന്നുകളുടെ ഉല്പാദനം വിപുലപ്പെടുത്തുന്നതിന് സർക്കാർ ധനസഹായം അനുവദിച്ചിരിക്കുകയാണ്. സംസ്ഥാനത്തെ പാവപ്പെട്ട ജനവിഭാഗങ്ങളുടെ നേട്ടം ലക്ഷ്യമാക്കിയുള്ള നൂതന സംരംഭങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനായി മാതൃകാ സഹകരണ സംഘങ്ങൾക്ക് ധനസഹായം അനുവദിച്ചുകൊണ്ട് അവയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ സർക്കിൾ സഹകരണ യൂണിയന്റെ കാര്യമാണ് ഭേദഗതിയിലൂടെ കൊണ്ടുവന്നത്. ഇക്കാര്യത്തിൽത്തന്നെ ജനാധിപത്യവൽക്കരണം നടത്തുകയല്ലേ? എല്ലാവരും ചേർന്ന് പ്രതിനിധികളെ തെരഞ്ഞെടുക്കുമ്പോൾ

സ്വാഭാവികമായും ചെറിയ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന സഹകരണസംഘങ്ങളുടെ പ്രാതിനിധ്യം ഇല്ലാതാകുകയാണ്. കോടതി വിധിയുടെ പിൻബലത്തിലാണ് ഓർഡിനൻസ് നിലവിലുള്ളത്. അത് നിയമമാക്കി മാറ്റുകയാണ്. അത് ഈ രംഗത്ത് കൂടുതൽ ജനാധിപത്യവൽക്കരണം, എല്ലാ വിഭാഗം ആളുകൾക്കും പ്രാതിനിധ്യം ഉറപ്പിക്കാനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായാണ് കാണേണ്ടത്. സർക്കിൾ സഹകരണ യൂണിയൻ മുഖാന്തിരമാണ് സഹകരണ വിദ്യാഭ്യാസം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കപ്പെടുന്നത്. CAPE-ന്റെ കീഴിലുള്ള പ്രൊഫഷണൽ വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനത്തിനും നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കും ധനസഹായം നൽകി ആയതിന്റെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്തിവരികയാണ്. കർഷക സേവന കേന്ദ്രങ്ങൾക്ക് സഹായം പ്രഖ്യാപിക്കുകയും അതിന്റെ പ്രവർത്തനം വിപുലീകരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കശുവണ്ടി മേഖലയിലെ പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കശുവണ്ടി വികസന കോർപ്പറേഷന്റെ അഭ്യർത്ഥനയനുസരിച്ച് വിവിധ ജില്ലകളിലുല്പാദിപ്പിക്കുന്ന കശുവണ്ടി സംഭരിച്ച് കശുവണ്ടി വികസന കോർപ്പറേഷന് നൽകുന്നതിന് പ്രാഥമിക സഹകരണ സംഘങ്ങളെ ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്.

കുറഞ്ഞ വിലയ്ക്ക് മലബാർ സിമന്റ് പൊതുവിപണിയിൽ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും അതുവഴി പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ മലബാർ സിമന്റ്സ് ലിമിറ്റഡിന്റെ ഉല്പന്നമായ മലബാർ സിമന്റിന്റെ വിപണനം വിപുലമാക്കുന്നതിനും ടി സ്ഥാപനത്തിന്റെ അഭ്യർത്ഥനപ്രകാരം സഹകരണസംഘങ്ങളെ മലബാർ സിമന്റ്സിന്റെ ഡീലർമാരായും സ്റ്റോക്കിസ്റ്റുകളായും ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഒരു മേഖലയും സഹകരണപ്രസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് അന്യമാകുന്നില്ല. ആ നിലയിൽ കഴിഞ്ഞ 21 മാസക്കാലത്തെ പ്രവർത്തനം, കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽനിന്ന് വ്യത്യസ്തമായി വളരെ ഭംഗിയായി മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ സഹകരണ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ അപൂർവ്വം ചിലയിടങ്ങളിലെങ്കിലും ചില പുഴുക്കുത്തുകൾ ഉള്ളതായി കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. അത് വളരെ ജാഗ്രതയോടുകൂടി ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കുന്നു എന്നറിഞ്ഞതിൽ വളരെ സന്തോഷമുണ്ട്. മുക്കുപണ്ടം പണയം വയ്ക്കുന്നതായുള്ള ചില വാർത്തകൾ പുറത്തുവന്നിരുന്നു. അതിന്റെ ഭാഗമായി എല്ലാ സഹകരണസ്ഥാപനങ്ങളിലും പണയം വച്ചിട്ടുള്ള സ്വർണ്ണാഭരണങ്ങൾ പരിശോധിക്കാനുള്ള സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ നിയമസഭയിൽ മന്ത്രിതന്നെ ഒരു ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി പറഞ്ഞിരുന്നു. ഭരണസമിതി പ്രസിഡന്റ്, ബോർഡിൽ

നിന്ന് ഒരാൾ, ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ ശാസ്ത്രീയമായ പരിശോധന നടത്തുകയാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി പരിശോധിച്ചിടത്തോളമുള്ള എല്ലാ ബാങ്കുകളിലും സുരക്ഷിതമാണ്. അത് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെ ശക്തി വെളിപ്പെടുത്തുന്നതാണ്. സഹകരണ കോൺഗ്രസ്സിലെടുത്ത മറ്റൊരു പ്രധാന തീരുമാനമാണ് അഴിമതി വിമുക്തമായ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം. അതിന്റെ ഭാഗമായി ഈ നടപടിയെ കാണാവുന്നതാണ്. കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽനിന്ന് വ്യത്യസ്തമായ സമീപനമാണ് ഇപ്പോൾ സഹകരണ മേഖലയിലുള്ളത്. കൂടുതൽ ജനാധിപത്യപരമാക്കുക, സുതാര്യമാക്കുക, സുസ്ഥിരമായ നില സഹകരണപ്രസ്ഥാനത്തിന് ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കുക എന്നീ ലക്ഷ്യംവച്ചുകൊണ്ടാണ് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്.

കേരള ബാങ്കിനെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്തതാണ്. ഇന്നത്തെ കാലത്ത് നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കുകൾപോലും സംയോജിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ജനങ്ങളിൽനിന്നും അകന്നുപോകുകയാണ്. എസ്.ബി.ടി.-യും എസ്.ബി.ഐ.-യും കൂടി ലയിപ്പിച്ചതിന്റെ ദുരന്തം ഇന്ന് കേരളത്തിലെ സാധാരണ ജനവിഭാഗം അനുഭവിച്ചുവരികയാണ്. ട്രാൻസാക്ഷൻ ഇല്ല എന്നതിന്റെ പേരിൽ എത്ര കോടി രൂപയാണ് ജനങ്ങളിൽനിന്ന് കൊള്ളയടിച്ചു മാറ്റിയത്. അക്കൗണ്ടുകൾ

മരവിപ്പിച്ചുകൊണ്ടും മിനിമം ബാലൻസ് ഇല്ല എന്നതിന്റെ പേരിലും കോടിക്കണക്കിന് രൂപയാണ് ജനങ്ങളിൽനിന്ന് കൊള്ളയടിച്ചത്. നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കുകളും ന്യൂ ജനറേഷൻ ബാങ്കുകളും സാധാരണക്കാർക്ക് ആശ്രയിക്കാൻ കഴിയാത്ത രൂപത്തിൽ അപ്രാപ്യമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ രംഗത്തേയ്ക്കാണ് ഒരു ബദൽ സംവിധാനമെന്ന നിലയിൽ എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളുമുള്ള, നിക്ഷേപവും വായ്പ സൗകര്യങ്ങളുമൊക്കെയുള്ള ഒരു കേരള ബാങ്ക് കൊണ്ടുവരാൻ ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുവന്നത്. അതിനെ അടിനന്ദിക്കുകയല്ലേ വേണ്ടത്? കേരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക താല്പര്യങ്ങൾ, ജനങ്ങളുടെ താൽപര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ആഗോളതലത്തിലുള്ള എല്ലാ സമ്മർദ്ദങ്ങളെയും അതിജീവിക്കാൻ കെൽപ്പുള്ള ഒരു ബാങ്ക് കേരളത്തിൽ വളർന്നുവരേണ്ടത് ആവശ്യമല്ലേ? അതിനെ അംഗീകരിക്കുന്നതിനുപകരം എല്ലാത്തിനുമൊരു ദോഷൈകദൃക്കായ സമീപനമാണ് കാണുന്നത്. പലപ്പോഴും യു.ഡി.എഫ്. സ്വീകരിക്കുന്ന ഇരുട്ടത്താപ്പ് നയം അവസാനിപ്പിക്കേണ്ടതാണ്. ക്രമസമാധാനപ്രശ്നത്തെക്കുറിച്ച് എത്രയോ കാലമായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതാണ്. ഇന്നിവിടെ പഠഞ്ഞ കൂട്ടത്തിൽ ക്രമസമാധാനപ്രശ്നങ്ങൾ വഷളാകുന്നു എന്ന് സ്ഥാപിക്കാൻവേണ്ടി എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ഒരു സംഭവവും

പരാമർശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഒരു വിവാഹനിശ്ചയത്തിനുപോയ അച്ഛനെയും അമ്മയെയും മകളെയുമൊക്കെ സ്റ്റേഷനിൽ തടഞ്ഞുനിർത്തിയെന്നുള്ളതാണ്. എന്ത് അവസ്ഥവുമായ പ്രസ്താവനയാണ് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നടത്തിയത്. പ്രതിപക്ഷനേതാവുപോലും ആ പ്രചരണത്തിൽ വീണുപോകുകയാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ സംഭവിച്ചത്, ഒരു ബസ്സും കാറ്റും തമ്മിൽ ഉരസി, കാനിൽ വിവാഹനിശ്ചയത്തിനുപോയ ആളുകൾ എണ്ണത്തിൽ കൂടുതലുണ്ടായിരുന്നു. അവർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സിന്റെ ഡ്രൈവറെ നന്നായി തല്ലി. ഡ്രൈവർ പോലീസ് സ്റ്റേഷനിൽ പരാതികൊടുത്തിട്ട് ആശുപത്രിയിൽ പോയി. പോലീസ് കേസ് എടുക്കണ്ടേ; നിയമസമാധാനം നിലനിൽക്കുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് പോലീസിന് കേസെടുക്കാതെ മാറിനിൽക്കാനാകുമോ? വാഹനങ്ങൾ തമ്മിൽ ഉരസുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് ഉത്തരവാദിയല്ലല്ലോ. അവിടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡ്രൈവറെ പിടിച്ചിറക്കി മർദ്ദിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. പോലീസ് സ്റ്റേഷനിൽ പോയി പരാതി കൊടുത്തിട്ട് അയാളെ ഹോസ്പിറ്റലിലെസ് ചെയ്യുകയാണ് ചെയ്തത്. ഞങ്ങളെല്ലാം അക്കാര്യത്തിൽ ഇടപെട്ടിരുന്നു. വിവാഹ നിശ്ചയത്തിന് പോകുകയാണ്, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഡ്രൈവർക്ക് പരാതിയില്ലെങ്കിൽ ഒത്തുതീർപ്പാക്കി വിടാമെന്ന് പോലീസ് സബ് ഇൻസ്പെക്ടർ പറഞ്ഞു. പക്ഷെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.

ജീവനക്കാരൻ തല്ലുകൊണ്ട ആളാണ്, അയാൾ വികൃതമാണ്, അയാൾക്ക് പരാതിയുണ്ട്. അയാൾ പരാതിയിൽ ഉറച്ചുനിന്നാൽ പോലീസിന് കേസെടുക്കാതെ എന്ത് മാർഗ്ഗമാണുള്ളത്. അയാളുടെ ഔദ്യോഗിക കൃത്യനിർവ്വഹണം തടസ്സപ്പെടുത്തിയെന്നതിന്റെ പേരിൽ സെക്ഷൻ 332 IPC അനുസരിച്ച് കേസെടുത്തു, ജാമ്യം കിട്ടാത്ത വകുപ്പാണ്. സ്വാഭാവികമായും കോടതിയിൽ ഹാജരാക്കുമ്പോൾ പ്രതിയെ റിമാൻഡ് ചെയ്യും. അവിടെ സ്ത്രീകളെ ആരും പിടിച്ചുവെച്ചില്ല. പ്രതി സ്ത്രീകളുടെ ബന്ധുവാണ്. സ്വാഭാവികമായും അദ്ദേഹം സ്റ്റേഷനിലിരിക്കുമ്പോൾ സ്ത്രീകളും സ്റ്റേഷനിൽനിന്ന് പോകില്ല, അവരും സ്റ്റേഷനിലിരുന്നു. ഇതാണ് സംഭവിച്ചത്. സാധാരണഗതിയിൽ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ നടക്കുന്ന ഒരു സംഭവമാണ്. ഒരു ആക്സിഡന്റ് കേസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പോലീസ് സ്വീകരിക്കേണ്ട സമീപനമേ ഇവിടെയും സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളൂ. അതിനെപ്പോലും പത്രവാർത്തകളെ ആശ്രയിച്ചുകൊണ്ട് ക്രമസമാധാനലംഘനമായി ചിത്രീകരിച്ച് കൊണ്ടുവരികയാണ്. അത് ശരിയായ സമീപനമാണോ? ഏത് കാലത്തും ഇതൊക്കെ നടക്കുന്നതല്ലേ? ഇത്തരത്തിലുള്ള ഇരട്ടത്താപ്പുകളാണ് യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകുന്നത് എന്നത് നിർഭാഗ്യകരമാണ്. ഏതുകാര്യമെടുത്താലും ആ സമീപനം മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും. ഉയർത്തുന്ന ഓരോ ആരോപണങ്ങളും ബൃഹദാളങ്ങളായി വരികയാണെന്നുള്ളത്

പ്രതിപക്ഷം മറക്കരുത്. മുസ്ലീം ലീഗ് വളരെ ഉത്സാഹപൂർവ്വം കൊലപാതകത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. തിരിച്ച് അവരുടെ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞപ്പോൾ ബഹളവും അസ്വസ്ഥതയും അസഹിഷ്ണുതയുമായി. ഇതല്ല പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ സമീപനം. ഇത്തരം സമീപനങ്ങളല്ല വേണ്ടത്. ഈ നാടിന്റെ മുന്നോട്ടുള്ള പോക്കിന് യോജിച്ച് നിൽക്കേണ്ട ഒട്ടേറെ മേഖലകളും നിലപാടുകളുമുണ്ട്. അക്കാര്യത്തിൽ പിന്നോക്കം പോകുന്ന അവസ്ഥ, കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് വിരോധത്തിന്റെ പേരിൽ, ഈ ഗവൺമെന്റിനെ അട്ടിമറിക്കണമെന്നുള്ള വ്യാമോഹത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അത്തരത്തിലുള്ള നിലപാടുകൾ സ്ഥിരമായെടുക്കുന്നതിൽ നിന്നും പിന്തിരിയുകതന്നെ വേണം. നമ്മളെല്ലാവരും അനുഭവങ്ങളിൽ നിന്ന് പഠിക്കേണ്ടവരാണ്. ഇന്ത്യൻ രാഷ്ട്രീയത്തിൽ അത് കോൺഗ്രസ് മാത്രം പഠിക്കാതെ പോയാൽ ഇന്ന് ഇന്ത്യയിലുള്ള സ്ഥിതി കേരളത്തിലും കോൺഗ്രസ്സിന് വന്നുപോകുമെന്നുള്ളത് ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഇവിടെ സ്ഥിരമായി കോൺഗ്രസ് പ്രതിപക്ഷമായി ഉണ്ടാകണമെന്നുള്ള ഞങ്ങളുടെ ആഗ്രഹംകൊണ്ട് പറഞ്ഞുപോകുകയാണ്. ഞാൻ ദീർഘിപ്പിക്കുന്നില്ല. ഈ ബിൽ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ ശക്തിപ്പെടുത്താനും ഭേദഗതി സഹകരണ വിദ്യാഭ്യാസത്തെയും സഹകരണ സർക്കിൾ യൂണിയനെയും കൂടുതൽ ജനാധിപത്യവൽക്കരിക്കാനും

ഉതകുന്നതാണെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഒരിക്കൽക്കൂടി അനുകൂലിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

സഹകരണവും വിനോദസഞ്ചാരവും ദേവസ്വവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ): സർ, ഇവിടെ ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ് ഭേദഗതി എന്തിന് കൊണ്ടുവരുന്നതെന്ന് ചോദ്യമാണ് മുഖ്യമായും ഉയർത്തിയത്. ചെറിയൊരു ഭേദഗതിയാണ് കൊണ്ടുവരുന്നത്. നമ്പരിലൊന്നും വ്യത്യാസം വരുത്തുന്നില്ല. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണ മേഖലയുടെ വളർച്ചയിൽ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പങ്ക് വഹിക്കുന്ന സ്ഥാപനങ്ങളാണ് സർക്കിൾ സഹകരണ യൂണിയനുകളും സഹകരണ യൂണിയനുകളും. ഇവർ പ്രധാനപ്പെട്ട ഉത്തരവാദിത്വങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കുന്നുണ്ട്. സഹകരണ വിദ്യാഭ്യാസം, നയരൂപീകരണം തുടങ്ങിയവയിലെല്ലാം നല്ല പങ്ക് വഹിക്കുന്ന സ്ഥാപനങ്ങളാണിവ. എല്ലാ വിഭാഗം സംഘങ്ങളുടെയും ഭരണസമിതി അംഗങ്ങൾ എല്ലാ മണ്ഡലങ്ങളിലും വോട്ട് ചെയ്ത് ഭരണ സമിതിയെ തിരഞ്ഞെടുക്കുന്ന ഒരു രീതിയാണ് നിലവിലുള്ളത്. എല്ലാവരും കൂടി ചേർന്ന് എല്ലാവരെയും തിരഞ്ഞെടുക്കുന്ന രീതിയാണ്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ചില മേഖലകളുടെ പ്രാതിനിധ്യം ഒട്ടും ഉണ്ടാകുന്നില്ല. സഹകരണ യൂണിയന്റെ സ്ഥിതി പരിശോധിച്ചാൽ, വിദ്യാഭ്യാസ ഫണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട വരുമാന മാർഗ്ഗവും

വിദ്യാഭ്യാസ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് വേണ്ടിയുള്ളതുമാണ്. അതിൽ പ്രാഥമിക കാർഷിക വായ്പാ സംഘങ്ങളുടെ വരുമാനം 56.18 ശതമാനമാണ്. കയറിന് 0.08 ശതമാനവും കോളേജ്/സ്കൂൾ സംഘങ്ങൾക്ക് 2.05 ശതമാനവും കൺസ്യൂമർ സംഘങ്ങൾക്ക് 0.13 ശതമാനവും ഡയറിക്ക് 6.30 ശതമാനവും ഫാമിംഗിന് 0.46 ശതമാനവും ഹാൻഡ്ലുമിന് 0.04 ശതമാനവുമാണ്. ഞാൻ അത് മുഴുവൻ വായിക്കുന്നില്ല. ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത് PACS (Primary Agricultural Credit Society) തന്നെയാണ്. അവരുടെ മേഖലയിലാണ് ഇക്കാര്യം സംബന്ധിച്ച് വലിയ ഗൗരവതരമായ വിമർശനങ്ങൾ വരുന്നത്. അവരാണ് കോടതിയെ സമീപിച്ചതും കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശമുണ്ടായതും. PACS ആണ് കേരളത്തിലെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെ നട്ടെല്ലായി പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. അവർക്ക് വേണ്ട പ്രാതിനിധ്യം ഇതിനകത്ത് വരുന്നില്ല. അത്തരത്തിൽ ചെറിയ പ്രാതിനിധ്യ വർദ്ധനവ് മാത്രമാണ് ഇതിൽ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അല്ലാതെ അടിസ്ഥാനപരമായ വലിയ മാറ്റങ്ങളൊന്നും ഈ ഭേദഗതിയിൽ വരുത്തിയിട്ടില്ല. സഹകാരി സമൂഹത്തിന്റെ പൊതുവായ താല്പര്യം ഉയർത്തിപ്പിടിക്കുന്നതിനുള്ള പരിശ്രമം നടത്തിയെന്ന് മാത്രമേയുള്ളൂ. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണ സംഘങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഞാൻ വിശദീകരിക്കുന്നില്ല. നിശ്ചയമായും അംഗങ്ങൾ പറഞ്ഞ അഭിപ്രായത്തോട് ഞാൻ യോജിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്:

സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറുപടി പറയുമ്പോൾ കോടതിയുടെ ഒരു നിർദ്ദേശത്തെക്കുറിച്ച് പരാമർശിച്ചു. ഇത് എന്നുള്ള കേസ്സാണ്, എത്രനാൾ പഴക്കമുള്ള കേസ്സാണ്, ആ കേസ്സിന്റെ അവസാന വിധി വന്നതാണോയെന്നുള്ള സംശയം ദൂരീകരിച്ചാൽ നന്നായിരുന്നു.

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ:

സർ, ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരാൻ കാരണം കോടതി നിർദ്ദേശമാണെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. താങ്കൾ പറഞ്ഞ കാര്യം ഞാൻ എടുത്തുപറഞ്ഞുവെന്നേയുള്ളൂ. ഇവിടെ സഹകാരികളുടെ താല്പര്യമാണ് മുഖ്യമായിട്ടുള്ളത്. ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ച പ്രധാനപ്പെട്ട പോയിന്റ് അങ്ങ് ശ്രദ്ധിച്ചിട്ടുണ്ടാകും. പ്രാഥമിക കാർഷിക വായ്പാ സംഘങ്ങൾക്ക് സഹകരണ യൂണിയനിലുള്ള സ്ഥാനം വളരെ ചെറുതാണ്. സഹകരണ മേഖലയിൽ സഹകരണ വിദ്യാഭ്യാസം തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾക്കുള്ള ഫണ്ട് മൊബിലൈസ് ചെയ്ത് കൊടുക്കുന്നത് അവരാണ്. അവർക്കാണ് അതിൽ കൂടുതൽ പ്രാതിനിധ്യം വരേണ്ടത്. അത് വരുന്നില്ല. സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം നിരന്തരമായ ചർച്ചയ്ക്ക് വിധേയമാകുന്ന വിഷയമാണ്. പലപ്പോഴും അത് പരിഗണിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല എന്നുള്ളതാണ് കഴിഞ്ഞ കുറച്ച് കാലമായുള്ള പ്രശ്നം. അത് പരിഗണിച്ചുവെന്നല്ലാതെ അടിസ്ഥാനപരമായ കാര്യങ്ങളിലൊന്നും മാറ്റം വരുത്തുന്നില്ലെന്നുള്ളതാണ് എനിക്ക്

അതുസംബന്ധിച്ച് പറയാനുള്ളത്. അങ്ങ് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ധാരാളം കാര്യങ്ങൾ ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. എല്ലാ കാര്യങ്ങളും സംബന്ധിച്ച് സൂചിപ്പിക്കുന്നില്ല. ജില്ലാ ബാങ്കുകൾ പിരിച്ചുവിട്ടതിനെ സംബന്ധിച്ച്, അതിന്റെ ഭരണ സമിതി, കേരള ബാങ്ക് തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ പറയുകയുണ്ടായി. കേരള ബാങ്ക് ഇന്നത്തെ കാലത്തിന്റെ ആവശ്യമാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണ ബാങ്കുകൾ ആധുനിക വൽക്കരണത്തിലേക്ക് പോകേണ്ടതുണ്ടെന്ന് അങ്ങ് തന്നെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. പത്തിരൂപത് വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് കേരളത്തിലെ സഹകരണ ബാങ്കുകൾ പ്രവർത്തിച്ചതുപോലെ ഇന്ന് പ്രവർത്തിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. സഹകരണ ബാങ്കുകളിലെ മെമ്പർഷിപ്പിന്റെ ഘടന പരിശോധിച്ചു. 20-നും 40-നും മധ്യേ പ്രായമുള്ള ആളുകൾ സഹകരണ ബാങ്കുകളിൽ ഇടപാടുകാരായിട്ടുള്ളത് കേവലം 23 ശതമാനം മാത്രമാണ്. ബാക്കി മുഴുവൻ 50 വയസ്സിന് മുകളിൽ പ്രായമുള്ളവരാണ്. ചെറുപ്പക്കാരാരും സഹകരണ ബാങ്കുകളിൽ ഇടപാടുകാരായി വരുന്നില്ല. ചിലർ പറയുന്നത്, ചെറുപ്പക്കാരായ ആളുകൾ ബാങ്കിംഗ് ഇടപാടുകൾ നടത്തുന്നില്ലെന്നാണ്. അത് ശരിയല്ല. നമ്മൾ പരിശോധിച്ചപ്പോൾ യുവാക്കൾ ധാരാളമായി ബാങ്കിംഗ് ഇടപാടുകൾ നടത്തുന്നുണ്ട്. സഹകരണ ബാങ്കുകളിൽ വന്ന് കാത്ത് നിൽക്കാനും ലെഡ്ജർ പരിശോധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നവരുടെ മുന്നിൽ

പോയി നിൽക്കാനും അവർക്ക് സാധിക്കില്ല. അവർക്ക് ഏറ്റവും ആധുനികമായ ഉല്പന്നങ്ങളാണ് ആവശ്യം. അത് എവിടെയാണോ കൊടുക്കുന്നത് അവിടെയാണ് ചെറുപ്പക്കാരുടെ ഇടപാടുകൾ നടക്കുന്നത്. ആധുനിക പുത്തൻ തലമുറ ബാങ്കുകളും ദേശസാൽകൃത ബാങ്കുകളും ആധുനിക സംവിധാനങ്ങൾ കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. ആധുനിക സംവിധാനങ്ങൾ കൊടുക്കാൻ ഇന്ന് കേരളത്തിലെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് സാധിക്കണമെങ്കിൽ ഒരു മാറ്റം അനിവാര്യമാണ്. ആ മാറ്റമാണ് കേരള ബാങ്കെന്ന ആശയത്തിലേയ്ക്ക് എത്തിച്ചേരുന്നതും അതിന്റെ രൂപീകരണത്തിലേയ്ക്ക് നയിക്കുന്നതും. വിദേശ മലയാളികളുടെ നിക്ഷേപം, കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ചെറിയ നിക്ഷേപമല്ല. ഏതാണ്ട് 1.5 ലക്ഷം കോടി രൂപയിലധികം നിക്ഷേപം കേരളത്തിലെ വിവിധ ബാങ്കുകളിൽ വിദേശ മലയാളികളുടേതായുണ്ട്. ആ നിക്ഷേപത്തിന്റെ ചെറിയ ഭാഗംപോലും നമുക്ക് സ്വീകരിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ആ നിക്ഷേപത്തിന്റെ 50 ശതമാനമോ 20 ശതമാനമോ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണ മേഖലയിലേയ്ക്ക് വന്നാൽ കേരളത്തിൽ അതുപയോഗിച്ച് ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയുന്നത് വമ്പിച്ച വളർച്ചയാണ്. ഇതെല്ലാം കണക്കിലെടുത്തും പ്രാഥമിക കാർഷിക വായ്പാ സംഘങ്ങളെ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്തുക, അവർക്ക് ആധുനികമായ സംവിധാനങ്ങൾ ഒരുക്കിക്കൊടുക്കുക

ഇടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ ലക്ഷ്യം വച്ചുകൊണ്ടുമാണ് സംസ്ഥാനത്ത് കേരള ബാങ്കിന്റെ രൂപീകരണത്തെ സംബന്ധിക്കുന്ന തീവ്രമായ പ്രവർത്തനങ്ങളിലേക്ക് ഗവൺമെന്റ് പോയത്. കണ്ണൂരിൽ നടന്ന 8-ാം സഹകരണ കോൺഗ്രസ് ഇതുസംബന്ധിച്ച് വളരെ വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്തു. ആ ചർച്ചയിൽ വ്യത്യസ്തമായ അഭിപ്രായങ്ങൾ ഒട്ടുമുണ്ടായില്ലെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല, മഹാഭൂരിപക്ഷം വരുന്ന സഹകാരികളും പൊതുവെ അതിനോട് യോജിക്കുകയാണുണ്ടായത്.

ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വിദേശ നിക്ഷേപം സമാഹരിക്കുകയെന്നുള്ള ലക്ഷ്യത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. വിദേശ നിക്ഷേപം വരുന്നതോടൊപ്പം കിഫ്ബിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ന്യൂ ജനറേഷൻ ബാങ്കുകളിലേക്ക് ഡെപ്പോസിറ്റ് ചെയ്യാൻ തയ്യാറായതിനെക്കുറിച്ചാണ് ഞാൻ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. ആ തുക എന്തുകൊണ്ട് സഹകരണ ബാങ്കുകളിൽ എത്തുന്നില്ല; എന്താതെ പോയതിന്റെ കാരണമെന്താണ്?

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ: കേരള ബാങ്ക് വരുമ്പോൾ കിഫ്ബി അടക്കമുള്ള നിക്ഷേപങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിനുള്ള മത്സരത്തിൽ പങ്കെടുക്കാം. ഇവർ ഫ്ലോട്ട് ചെയ്യുകയാണ്. അങ്ങനെ ചെയ്യുമ്പോൾ ആരാനോ കൂടുതൽ പലിശ കൊടുക്കാൻ തയ്യാറാകുന്നത് അവിടെ നിക്ഷേപിക്കും. അതുസംബന്ധിച്ച് വിശദാംശങ്ങളിലേക്ക്

ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല. ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി തന്നെ അക്കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് കൂടുതൽ സംസാരിക്കും.

ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്: കേരള ഗവൺമെന്റ് കിഫ്ബി ഫണ്ട് ന്യൂ ജനറേഷൻ ബാങ്കുകളിൽ നിക്ഷേപിക്കുന്നതിനുപകരം നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ജില്ലാ സഹകരണ ബാങ്കുകളിലും സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്കുകളിലും പ്രാഥമിക സഹകരണ മേഖലയിലും എന്തുകൊണ്ട് നിക്ഷേപിച്ചുകൂടാ; നിങ്ങൾ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ സ്നേഹിക്കുകയും പ്രേമിക്കുകയും ചെയ്യുന്നവരല്ലേ?

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ: സർ, കിഫ്ബിയുടെ ഫണ്ട് എവിടെയൊക്കെയാണ് വിനിയോഗിക്കേണ്ടത് തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ സംബന്ധിക്കുന്ന ചട്ടവും നിയമവുമൊക്കെയുണ്ടല്ലോ. അതിനെ സംബന്ധിച്ച് ധനകാര്യ മന്ത്രി വിശദീകരിക്കുമ്പോൾ കൂടുതൽ ബോധ്യമായിക്കൊള്ളും. നമ്മുടെ നയത്തിൽത്തന്നെ ആവർത്തിച്ചുപറയുന്ന ഒരു കാര്യമെന്ന് പറയുന്നത്...

ശ്രീ. അട്ടൂർ പ്രകാശ്: അങ്ങ് ഇത് ക്വാട്ട് ചെയ്യുന്ന കാര്യമൊക്കെ സൂചിപ്പിച്ചല്ലോ; ജില്ലാ ബാങ്കിൽനിന്നോ അല്ലെങ്കിൽ സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്കിൽനിന്നോ അങ്ങനെയൊരു ആവശ്യം നിങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചിരുന്നോ; ഉന്നയിച്ചിട്ട് കിട്ടാതിരുന്നതാണോയെന്ന് പറയാൻ സാധിക്കുമോ?

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ: അങ്ങനെയൊരു ആവശ്യം ഉന്നയിച്ചിട്ടില്ല.

ഉന്നയിച്ചിട്ട് കിട്ടാത്തതല്ല. അത്തരമൊരു മത്സരത്തിൽ നമ്മൾ പങ്കെടുത്തിട്ടില്ല. 1,75,000 കോടി രൂപ കേരളത്തിൽ സഹകരണ നിക്ഷേപമുണ്ട്. അത് ഇൻഡ്യയിലെ സഹകരണ നിക്ഷേപത്തിന്റെ ഏതാണ്ട് 50 ശതമാനത്തിന് മുകളിലാണ്. അത്രയേറെ നിക്ഷേപം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ള പ്രസ്ഥാനംതന്നെയാണ് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം. നിക്ഷേപത്തിനുവേണ്ടി നമ്മളങ്ങനെ വിഷമിച്ച് നടക്കേണ്ട കാര്യമോ മത്സരിക്കേണ്ട കാര്യമോ ഒന്നുമില്ല. കൂടുതൽ പലിശ കൊടുത്തും നിക്ഷേപം വാങ്ങേണ്ട കാര്യമൊന്നും കേരളത്തിലെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ സംബന്ധിച്ചില്ല. അതാവശ്യം വരുമ്പോൾ ചെയ്യാം.

യഥാർത്ഥത്തിൽ സഹകരണ കോൺഗ്രസ് ഒരു സഹകരണ നയം അംഗീകരിച്ച സന്ദർഭത്തിൽത്തന്നെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുള്ള ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളുടെ ഒരു ബാങ്കിംഗ് സ്ഥാപനമായി ആ ഗ്രാമത്തിലെ സഹകരണ സംഘത്തെ മാറ്റിത്തീർക്കുന്ന ഒരു മാറ്റം യഥാർത്ഥത്തിൽ വേണമെന്ന് നമ്മുടെ നയം ശിപാർശ ചെയ്യുകയാണ്. ആ രൂപത്തിലേയ്ക്ക് ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിന്റേതായിട്ടുള്ള ഫണ്ടുകളെല്ലാംതന്നെ എത്തിച്ചേരുന്ന ഒരു ഇടമായും അങ്ങനെ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തും ആ ഗ്രാമത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു സഹകരണ ബാങ്കും തമ്മിൽ നല്ല

ബന്ധത്തിൽ, ഇപ്പോൾ അങ്ങനെയല്ല, ഇപ്പോൾ ദേശസാൽക്കൃത ബാങ്കുകളിലേയ്ക്കാണ് ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിന്റെതന്നെ പണം നിക്ഷേപിക്കുന്നത്. ആ ഒരു മാറ്റം യഥാർത്ഥത്തിൽ ആവശ്യമാണ്. ഇന്നത്തെ സംവിധാനത്തിൽ അതെങ്ങനെയാണ് മാറ്റിയെടുക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന് ആലോചിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ആ രൂപത്തിലുള്ള ഒരു സമീപനമുണ്ടാകണമെന്നുള്ളതാണ്. പിന്നെ കേരള ബാങ്കിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം റിസർവ് ബാങ്കിന്റെ ഒരു കാര്യം സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. റിസർവ് ബാങ്കിനോട് നമ്മളാവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത് മെർജർ ആണ്. 14 ജില്ലാ ബാങ്കുകളും കേരളാ ബാങ്കും തമ്മിൽ മെർജ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അനുമതിയാണ് ചോദിച്ചിട്ടുള്ളത്. സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്കിന് ഇപ്പോൾത്തന്നെ റിസർവ് ബാങ്കിന്റെ ലൈസൻസുണ്ട് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് മെർജർ മാത്രമേ ചോദിച്ചിട്ടുള്ളൂ. മിക്കവാറും ഇന്നോ നാളെയോ അല്ലെങ്കിൽ വരുന്ന ദിവസങ്ങളിൽ അതിനെ സംബന്ധിക്കുന്ന ഒരു തീരുമാനം വരുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. വന്നുകഴിഞ്ഞതിനുശേഷം അക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് കൂടുതൽ സംസാരിക്കാം.

നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ പ്രധാനപ്പെട്ട പല പ്രോജക്ടുകളുടെയും ആരംഭത്തിന് അങ്ങേയ്ക്കറിയാവുന്നതുപോലെ തന്നെ കേരളത്തിലെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം വളരെ സജീവമായി ഇടപെട്ടിട്ടുണ്ട്. കൊച്ചി മെട്രോയുടെ കാര്യം പറഞ്ഞു. ആക്സിസ്

ബാങ്കിലെ നിക്ഷേപത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ പരിശോധിച്ചിട്ടില്ല. ആ നിക്ഷേപത്തെ സംബന്ധിച്ച് അന്നുവന്ന വിവാദത്തിന് അടിസ്ഥാനമുണ്ടോയെന്നുള്ള കാര്യം പരിശോധിച്ചില്ല. പക്ഷെ കൊച്ചിൻ മെട്രോയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് തുടക്കം കുറിക്കാൻ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനങ്ങൾക്കാണ് സാധിച്ചത്. എറണാകുളം ഡി.സി.ബി.-യാണ് അന്ന് അതിന്റെ തുടക്കത്തിനാവശ്യമായ ഫണ്ട് കൊടുക്കാൻ രംഗത്തുവന്നത്. കൊച്ചിൻ മെട്രോ മാത്രമല്ല, സിയാലിന്റെ കാര്യത്തിലായിരുന്നാലും ഗോശ്രീ പാലത്തിന്റെ കാര്യത്തിലായിരുന്നാലും വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ വളരെ സജീവമായി മുന്നോട്ടുവരാൻ തയ്യാറായത് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം തന്നെയാണ്. ആ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ നമുക്ക് മുന്നോട്ട് നയിക്കുന്നതിന് സാധിക്കണം. അതിനാവശ്യമായ ശക്തി സമാഹരിക്കാൻ കഴിയണം എന്നുള്ള നിലയിൽത്തന്നെയാണ് കഴിഞ്ഞ 21 മാസക്കാലമായി നമ്മൾ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്.

ഇവിടെ വനിതാ സംഘങ്ങളുടെ കാര്യം പറഞ്ഞു. വനിതാ സംഘങ്ങളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കുറച്ചുകൂടി മെച്ചപ്പെടുത്താനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്. എസ്.സി./എസ്.ടി. ഫെഡറേഷൻ ഏതാണ്ട് പൂർണ്ണമായും തകർച്ചയുടെ വക്കിലായിരുന്നു. പക്ഷെ, ഇന്നിപ്പോൾ എസ്.സി./എസ്.ടി. ഫെഡറേഷൻ 100

ശതമാനം വളർച്ച കൈവരിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്ന് കണക്കുകൾ ഉദ്ധരിച്ചുകൊണ്ട് എനിക്ക് പറയാൻ സാധിക്കും. വളരെ സജീവമായ പ്രവർത്തനം എസ്.സി./എസ്.ടി. ഫെഡറേഷൻ നടത്തുകയാണ്. എസ്.സി.-യും എസ്.ടി.-യും രണ്ട് ഫെഡറേഷനാക്കണമെന്നുള്ള ഒരു നിർദ്ദേശം കുറച്ചു നാളുകളായി ഉണ്ട്. പക്ഷെ, ഇന്നത്തെ ഒരവസ്ഥയിൽ എസ്.ടി.-ക്കു മാത്രമായി ഒരു നിലനിൽപ്പ് കാണുന്നില്ല. അതിനെ ഒരു പ്രത്യേക ഫെഡറേഷനാക്കിയാൽ അതിന് സ്വതന്ത്രമായി നിലനിൽക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഇത് രണ്ടിനെയുംകൂടി സംയോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുതന്നെ ഇപ്പോഴും പോകുന്നത്. രണ്ടുംകൂടി സംയോജിപ്പിച്ച് പരമാവധി മെച്ചപ്പെട്ട നിലയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുപോകാനുള്ള പരിശ്രമം തന്നെയാണ് നടത്തുന്നത്. കൺസ്യൂമർഫെഡറിന്റെ കാര്യം നമുക്ക് അറിയാവുന്നതുതന്നെയാണ്. കൺസ്യൂമർഫെഡറും അതിന്റെ പ്രവർത്തനരംഗത്ത് മികവ് കാട്ടുന്നുണ്ട്. ഉണ്ടായിട്ടുള്ള സഞ്ചിത നഷ്ടം മൊത്തത്തിൽ പരിഹരിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. ഇക്കഴിഞ്ഞ രണ്ടുവർഷങ്ങളിലായി പ്രവർത്തന ലാഭമുണ്ടാക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ, സഞ്ചിത നഷ്ടം വളരെ വലുതാണ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാര്യമായ പിന്തുണയുണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ കൺസ്യൂമർഫെഡറിനെ നിരന്തരം ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു സ്ഥാപനമാക്കി കൊണ്ടുപോകാൻ

സാധിക്കുകയുള്ളൂ. പൊതുവേ നല്ല നിലയിലുള്ള പ്രവർത്തനമാണ് നടത്തുന്നത്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പെൻഷന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞു. മറ്റ് സാമൂഹിക ക്ഷേമ പെൻഷനുകൾ, വളരെ കൃത്യമായി വീടുകളിൽ എത്തിക്കാൻ കഴിയുന്നുണ്ട്. കിടപ്പുരോഗികളായ പല ആളുകൾക്കും അത് വലിയ ആശ്വാസമാണ്. നമ്മുടെ സംവിധാനം അത്ര മെച്ചമാണ്. നമ്മുടെ സഹകരണ മേഖല അത്ര വിശാലമായ ഒരു മേഖലയാണ്. അതിനകത്ത് കക്ഷിരാഷ്ട്രീയത്തിന്റേതായ കാര്യമൊന്നുമില്ല. എല്ലാവരും ഒരുമിച്ച് നിന്നാണ് അക്കാര്യത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. തീരുമാനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ വളരെ സജീവമായി എല്ലാവരും ഇടപെടുകയും പ്രവർത്തിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഏതെങ്കിലുമൊരു പ്രത്യേക പാർട്ടി അല്ലെങ്കിൽ എൽ.ഡി.എഫ്. എന്നോ യു.ഡി.എഫ്. എന്നോ വ്യത്യാസമില്ലാതെയാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം അങ്ങനെ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ, 14 ജില്ലാ ബാങ്കുകളുടെ കാര്യത്തിൽ കേരള ബാങ്ക് എന്നുപറയുന്ന ഒരു സങ്കല്പത്തെ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്ന പരിശ്രമത്തിന്റെ ഭാഗമായി തെരഞ്ഞെടുപ്പ് നടത്തിയില്ല എന്നതൊഴിച്ചാൽ ജനാധിപത്യവിരുദ്ധമായ ഒരു കാര്യവും, കേരളത്തിലില്ലാത്ത ആയിരക്കണക്കിനായ സംഘങ്ങളുണ്ട്, ഏതെങ്കിലും ഒരു സംഘം ജനാധിപത്യ വിരുദ്ധമായി പിടിച്ചെടുക്കാനോ ഒന്നും ശ്രമിച്ചിട്ടില്ല,

അങ്ങനെയൊന്നും നടന്നിട്ടില്ല. ദയവുചെയ്ത് അങ്ങനെയൊന്നും പറയരുത്. അങ്ങനെ ഒരു കാര്യവും ചെയ്തിട്ടില്ല.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, പുതുപ്പള്ളി നമ്മുടെ മുൻ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നിയോജക മണ്ഡലമാണ്. അവിടെ അദ്ധ്യാപക സഹകരണ ബാങ്ക് ഹൈക്കോടതിയിൽ പോയി. ഞങ്ങളടക്കം അവിടത്തെ ജോയിന്റ് രജിസ്ട്രാറോട് സംസാരിച്ചു. ഇത് തെറ്റാണ്, അനീതിയും നിയമവിരുദ്ധവുമാണെന്ന് പറഞ്ഞു. നിവൃത്തിയില്ലാതെ അവർ ഹൈക്കോടതിയിൽ പോയി അവർക്ക് അനുകൂലമായ വിധി സമ്പാദിച്ചു. വിധി സമ്പാദിച്ചുവന്നിട്ടുപോലും രണ്ടു ദിവസം താമസിച്ചാണ് അവരെ റീ-ഇൻസ്റ്റേറ്റ് ചെയ്തത്. അങ്ങ് അറിഞ്ഞിട്ടില്ലെങ്കിൽ ഇതുപോലുള്ള കാര്യങ്ങൾ അറിയണം. ഈ നാട്ടിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സംഭവങ്ങൾ ഇതൊക്കെയാണ്.

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞ ഈ സംഘത്തിന്റെ കാര്യം എനിക്കറിയില്ല. അത് പരിശോധിച്ച് നോക്കേണ്ട കാര്യമാണ്. അഴിമതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിരലിലെണ്ണാവുന്ന ചില സംഘങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ മാത്രമാണ് അങ്ങനെ വന്നിട്ടുള്ളത്. ഞാൻ പറഞ്ഞല്ലോ അതുസംബന്ധിച്ച് എനിക്കറിയില്ല. അങ്ങ് പറഞ്ഞാൽ എന്തുകൊണ്ടാണെന്നുള്ളത് വേണമെങ്കിൽ

പരിശോധിച്ച് പറയാം. പക്ഷെ പിരിച്ചുവിടപ്പെട്ട ചില സംഘങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചുള്ള കാര്യമാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. അതും വിരലിലെണ്ണാവുന്ന ചില സംഘങ്ങൾ. കനത്ത അഴിമതിയുടെ ഭാഗമായി വന്ന നടപടികളുടെ ഭാഗമായല്ലാതെ ഒരിക്കലും നിലവിലുള്ള ഏതെങ്കിലും സംഘത്തിന്റെ ഒരു ഘടനയെ അട്ടിമറിക്കാനോ രാഷ്ട്രീയമായ താൽപ്പര്യത്തോടുകൂടിയോ ഒരിക്കലും അങ്ങനെ ചെയ്തിട്ടില്ല. കേരളത്തിലെ സഹകാരി സമൂഹത്തിന് നന്നായിട്ടറിയാം. അത് നമ്മുടെ എട്ടാം സഹകരണ കോൺഗ്രസ്സിൽ പ്രതിഫലിച്ച കാര്യമാണ്. എല്ലാവരും സമ്മതിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. സഹകരണ മേഖലയിൽ കൂട്ടായ്മ ഉറപ്പാക്കാൻ രാഷ്ട്രീയത്തിനതീതമായ ഒരു ശക്തിയാക്കി സഹകരണ മേഖലയെ കൊണ്ടുപോകാനുള്ള പരിശ്രമം ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്നുവെന്നുള്ള ചിന്തതന്നെയാണ് പൊതുവെ കേരളത്തിന്റെ സഹകരണ മേഖലയെ സംബന്ധിച്ചുള്ളത്.

കയർ മേഖലയെ സംബന്ധിച്ച് അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾ അങ്ങേയ്ക്കറിയാവുന്നതുപോലെ കയർ മേഖലയിലെ നവീകരണത്തിനുവേണ്ടിയും കയർ മേഖലയിലെ മെച്ചപ്പെടുത്തലിനുവേണ്ടിയും ആത്മാർത്ഥമായ നീക്കം ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളത് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ഇതൊക്കെ വരുന്ന നാളുകളിൽ കൂടുതൽ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. ആ നിലയിൽ നമ്മുടെ

സംസ്ഥാനത്തെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്താനും മുന്നോട്ടു നയിക്കാനുമെല്ലാം സഹായകരമാകുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കിടയിലാണ് സഹകരണം എന്നുപറയുന്ന ആ വാക്കിന്റെ അർത്ഥവ്യാപ്തിക്കനുസൃതമായ ഒരു നിലപാടിന്റെ ഭാഗമായ ഈ ചെറിയ ഭേദഗതി ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. അത് പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്, അങ്ങയുടെ 1(എ) നമ്പർ ഭേദഗതി

പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്: സർ, ഞാൻ പ്രസ് ചെയ്യുന്നില്ല.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ് അവതരിപ്പിച്ച 1(എ) നമ്പർ

ഭേദഗതി

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി, അങ്ങയുടെ 2(ബി) നമ്പർ

ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി: സർ, ഞാൻ പ്രസ് ചെയ്യുന്നില്ല.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി അവതരിപ്പിച്ച 2(ബി) നമ്പർ

ഭേദഗതി

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഞാൻ പോൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

സഭാംഗങ്ങൾ താഴെപ്പറയും പ്രകാരം വോട്ട് രേഖപ്പെടുത്തി.

അനുകൂലിക്കുന്നവർ:

1. ശ്രീ കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ
2. ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി
3. ശ്രീ. ആന്റണി ജോൺ
4. ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്
5. പ്രൊഫ. കെ. യു. അരുണൻ
6. ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ
7. ശ്രീ. കെ. ബാബു
8. ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ
9. ശ്രീ. കെ. ദാസൻ

10. ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്സി
11. ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ
12. ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാം
13. ശ്രീമതി ഗീതാ ഗോപി
14. ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ
15. ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു
16. ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ
17. ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്
18. ശ്രീ. വി. ജോയി
19. ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളു
20. ശ്രീ. സി. കൃഷ്ണൻ
21. ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത് കോയ
22. ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി
23. ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ
24. ശ്രീ. മുഹമ്മദ് മുഹസിൻ. പി.
25. ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി

26. ശ്രീ. സി. കെ. നാണ
27. ശ്രീ. യു. ആർ. പ്രദീപ്
28. ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ
29. ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ ഹരി
30. ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി
31. ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ
32. ശ്രീ. കെ. രാജൻ
33. ശ്രീ. ആർ. രാജേഷ്
34. ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്
35. ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം
36. ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ
37. ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി
38. ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ
39. ശ്രീ. സി. കെ. ശശീന്ദ്രൻ
40. ശ്രീ. പി. കെ. ശശി
41. ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ

42. ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ
43. ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽ കുമാർ
44. ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ
45. ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്
46. ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ
47. ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്
48. ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി
49. ശ്രീ. എൻ. വിജയൻ പിള്ള

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ:

1. ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ്. പി
2. ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്
3. ശ്രീ. എ. പി. അനിൽ കുമാർ
4. ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം
5. ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുന്നപ്പിള്ളിൽ
6. ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം
7. ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി

8. ഡോ. എം. കെ. മുനീർ
9. ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്
10. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ
11. ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല
12. ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ
13. ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ
14. ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ
15. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ
16. ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ
17. ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്
18. ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള

അനുകൂലിക്കുന്നവർ: 49

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ: 18

നിഷ്പക്ഷത പാലിക്കുന്നവർ: ആരുമില്ല.

ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിച്ചിരിക്കുന്നു.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തപ്രകാരമുള്ള

2018-ലെ കേരള സഹകരണ സംഘ (ഭേദഗതി) ബിൽ

പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കുന്നു.

രണ്ടാം വകുപ്പ്

Shri. V. P. Sajeendran: Sir, I move the following amendments.

115. In section 88(1) (a) proposed to be substituted in the principal Act by Clause 2, for the word “ seven” substitute the word “ nine”

120. In Section 88(1)(a) proposed to be substituted in the principal Act by Clause 2, after the words “ such category of” the word “ affiliated” shall be inserted.

122. In Section 88(1)(a) proposed to be substituted in the principal Act

by Clause 2, after the words “ category of societies” the words “ within the circle ” shall be inserted.

124. Section 88(1)(a) proposed to be substituted in the principal Act by Clause 2, shall be recast as follows.

“ (a) seven members, elected, in such manner as may be prescribed, from the various categories of affiliated societies within the circle, by the members of the committee of each category of affiliated societies from among themselves.

Shri. C. Mammuty: Sir, I move the following amendment.

116. In Section 88(1)(a) proposed to be substituted in the principal Act by Clause 2, after the words “ seven members” insert the word “ proportionally” .

Shri. T. V. Ibrahim: Sir, I move the following amendment.

117. In Section 88(1)(a) proposed to be substituted in the principal Act by Clause 2, after the word “ various” shall be substituted with the word “ different” .

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ : ഇനി പറയുന്ന കാരണങ്ങളാൽ മറ്റ് ഭേദഗതികൾ

അവതരിപ്പിക്കേണ്ടതില്ല.

112, 113 എന്നീ നമ്പർ ഭേദഗതികൾ വകുപ്പ് നീക്കം ചെയ്തിട്ടുള്ളതിനാൽ ക്രമാനുസൃതമല്ല. 114-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി 115-ാം നമ്പർ ഭേദഗതിക്ക് തുല്യമായതിനാലും 121-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി 122-ാം നമ്പർ ഭേദഗതിക്ക് തുല്യമായതിനാലും പ്രസ്തുത ഭേദഗതികൾ അവതരിപ്പിക്കേണ്ടതില്ല.

സഹകരണവും വിനോദസഞ്ചാരവും ദേവസ്വവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ) : സർ, ഭേദഗതികളൊന്നും സ്വീകരിക്കുന്നില്ല.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ അവതരിപ്പിച്ച 115, 120, 122, 124 എന്നീ നമ്പർ ഭേദഗതികൾ സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. മമ്മൂട്ടി അവതരിപ്പിച്ച 116-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം അവതരിപ്പിച്ച 117-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

രണ്ടാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കാനോ എന്ന പ്രശ്നത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

രണ്ടാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന പ്രശ്നം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

രണ്ടാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുന്നു.

മൂന്നാം വകുപ്പ്

(ഭേദഗതി ഇല്ല)

മൂന്നാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കാമോ എന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

മൂന്നാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന പ്രശ്നം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

മൂന്നാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുന്നു.

ഒന്നാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും

Shri. A. P. Anilkumar : Sir, I move the following amendment.

105. Clause 1 (2) shall be recast as follows:

“ (2) It shall come into force at once”

Shri. P. Ubaidulla : Sir, I move the following amendment.

110. Clause 1 (2) shall be recast as follows:

“ (2) It shall be deemed to have come into force from 26th day of December, 2017”

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: 106, 107 എന്നീ നമ്പർ ഭേദഗതികൾ 105-ാം നമ്പർ

ഭേദഗതിക്ക് തുല്യമായതിനാൽ പ്രസ്തുത ഭേദഗതികൾ അവതരിപ്പിക്കേണ്ടതില്ല.

സഹകരണവും വിനോദസഞ്ചാരവും ദേവസ്വവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ.

കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ) : സർ, ഭേദഗതികളൊന്നും സ്വീകരിക്കുന്നില്ല.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ : ശ്രീ. എ. പി. അനിൽ കുമാർ അവതരിപ്പിച്ച 105-ാം

നമ്പർ ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള അവതരിപ്പിച്ച 110-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി സഭ

നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ഒന്നാം വകുപ്പ് പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കാമോ എന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഒന്നാം വകുപ്പ് പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന പ്രശ്നം സഭ

അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ഒന്നാം വകുപ്പ് പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുന്നു.

സഹകരണവും വിനോദസഞ്ചാരവും ദേവസ്വവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ): സർ, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തപ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള സഹകരണ സംഘ (ഭേദഗതി) ബിൽ പാസ്സാക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ ശശീന്ദ്രൻ): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ : സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തപ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള സഹകരണ സംഘ (ഭേദഗതി) ബിൽ പാസ്സാക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ : സർ, ഞാൻ പോൾ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

(സഭാംഗങ്ങൾ താഴെപ്പറയും പ്രകാരം വോട്ട് രേഖപ്പെടുത്തി)

അനുകൂലിക്കുന്നവർ

1. ശ്രീ കെ. വി. അബ്ദുൾ ഖാദർ
2. ശ്രീമതി പി. അയിഷാ പോറ്റി
3. ശ്രീ. ആന്റണി ജോൺ

4. ശ്രീ. എ. എം. ആരിഫ്
5. പ്രൊഫ. കെ. യു. അരുണൻ
6. ശ്രീമതി സി. കെ. ആശ
7. ശ്രീ. കെ. ബാബു
8. ശ്രീമതി ഇ. എസ്. ബിജിമോൾ
9. ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ
10. ശ്രീ. കെ. ദാസൻ
11. ശ്രീ. ബി. ഡി. ദേവസ്സി
12. ശ്രീ. സി. ദിവാകരൻ
13. ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാം
14. ശ്രീമതി ഗീതാ ഗോപി
15. ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ
16. ശ്രീ. ജെയിംസ് മാത്യു
17. ശ്രീ. ജി. എസ്. ജയലാൽ
18. ശ്രീ. വി. ജോയി
19. ശ്രീ. ഒ. ആർ. കേളു

20. ശ്രീ. സി. കൃഷ്ണൻ
21. ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത് കോയ
22. ശ്രീ. കെ. ജെ. മാക്സി
23. ശ്രീമതി ജെ. മേഴ്സിങ്ങി അമ്മ
24. ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ
25. ശ്രീ. മുഹമ്മദ് മുഹസിൻ .പി
26. ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി
27. ശ്രീ. സി. കെ. നാണ
28. ശ്രീ. എം. നൗഷാദ്
29. ശ്രീ. യു. ആർ. പ്രദീപ്
30. ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ
31. ശ്രീ. കെ. ഡി. പ്രസേനൻ
32. ശ്രീമതി യു. പ്രതിഭ ഹരി
33. ശ്രീ. പുരുഷൻ കടലുണ്ടി
34. ശ്രീ. എം. രാജഗോപാലൻ
35. ശ്രീ. കെ. രാജൻ

36. ശ്രീ. ആർ. രാജേഷ്
37. ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്
38. ശ്രീ. കെ. രാജു
39. ശ്രീ. രാജു എബ്രഹാം
40. ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ
41. ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി
42. ശ്രീ. മുല്ലക്കര രത്നാകരൻ
43. ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ
44. ശ്രീ. സി. കെ. ശശീന്ദ്രൻ
45. ശ്രീ. പി. കെ. ശശി
46. ശ്രീ. എ. എൻ. ഷംസീർ
47. ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ
48. ശ്രീ. വി. ആർ. സുനിൽ കുമാർ
49. ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ
50. ശ്രീ. കെ. സുരേഷ് കുറുപ്പ്
51. ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ

52. ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്
53. ശ്രീ. പി. ഉണ്ണി
54. ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ
55. ശ്രീ. എൻ. വിജയൻ പിള്ള
56. ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ്

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ

1. ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി.
2. ശ്രീ. പി. കെ. അബ്ദു റബ്ബ്
3. ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ്
4. ശ്രീ. എ. പി. അനിൽ കുമാർ
5. ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം
6. ശ്രീ. എൽദോസ് പി. കുനപ്പിള്ളിൽ
7. ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം
8. ഡോ. എം. കെ. മുനീർ
9. ശ്രീ. എൻ. എ. നെല്ലിക്കുന്ന്
10. ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ

- 11. ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല
- 12. ശ്രീ. റോജി എം. ജോൺ
- 13. ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ
- 14. ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ
- 15. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ
- 16. ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ
- 17. ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ്
- 18. ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ : അനുകൂലിക്കുന്നവർ - 56

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ - 18

നിഷ്കക്ഷത പാലിക്കുന്നവർ - ആരുമില്ല.

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു. ബിൽ പാസ്സായിരിക്കുന്നു.

(ii) സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തപ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള

റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി (ഭേദഗതി) ബിൽ

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി

റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തപ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി

(ഭേദഗതി) ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

റവന്യൂവും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ) : സർ,

ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, കൂടുതലായൊന്നും സംസാരിക്കാനില്ല. കേരളാ റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിക്ക് ഒരു സ്ഥിരം കമ്മീഷണർ ആവശ്യമാണെന്ന് സുപ്രീം കോടതി നിയോഗിച്ച കേന്ദ്ര സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി നിർദ്ദേശിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു റോഡ് സുരക്ഷാ കമ്മീഷണറെ നിയമിക്കണമെന്ന ഭേദഗതി ആക്ട് കോണ്ടുവരണമെന്ന ഉദ്ദേശ്യത്തോടുകൂടിയാണ് ഈ ബിൽ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയിൽ ഈ ബില്ലിന്റെ ചർച്ച നടന്ന അവസരത്തിൽ അഖിലേന്ത്യാ സർവ്വീസിൽ നിന്നുള്ള ഗവൺമെന്റ് സെക്രട്ടറിയുടേതോ പോലീസ് ഇൻസ്പെക്ടർ ജനറലിന്റെയോ ചീഫ് ഫോറസ്റ്റ് കൺസർവേറ്ററുടെയോ പദവിയിൽ താഴെയല്ലാത്ത ഉദ്യോഗസ്ഥനെ മുഴുവൻ സമയ റോഡ് സുരക്ഷാ കമ്മീഷണറായി നിയമിക്കണമെന്ന തീരുമാനമുണ്ടായിരുന്നു. ആ മാറ്റത്തോടുകൂടിയാണ് ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. റോഡ് സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവിധ നിയമങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി സുപ്രീം കോടതി നിയമിച്ച കമ്മിറ്റി എല്ലാ റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി കൗൺസിലുകളിലും ഇത്തരത്തിലുള്ള ഒരു മുതിർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥനെ നിയമിക്കണമെന്ന് പഠത്തതിന്റെ

അടിസ്ഥാനത്തിൽ മിടുക്കന്മാരായ ആളുകളെ കണ്ടെത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ ഓപ്ഷനോടുകൂടിയ നിർദ്ദേശം അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇത് അംഗീകരിച്ച് പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന് ആമുഖമായി ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം തേടുന്നതിനായി സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന 1(എ) ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

കേരളാ റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി ബിൽ 2007-ൽ കേരള നിയമസഭയ്ക്ക് മുന്നിൽ വെച്ച ഒരു ബില്ലാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ നേരത്തെ റോഡ് സേഫ്റ്റി കമ്മീഷണറായി ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണറായിരുന്നു നിലനിന്നിരുന്നതെങ്കിൽ, ഇപ്പോൾ അത് പോലീസ് ഇൻസ്പെക്ടർ ജനറലിന്റെ പദവിയിൽ താഴെയല്ലാത്ത എന്നീ വാക്കുകൾക്കുപകരം അഖിലേന്ത്യാ സർവ്വീസിൽ നിന്നുള്ള ഗവൺമെന്റ് സെക്രട്ടറിയുടെയോ പോലീസ് ഇൻസ്പെക്ടർ ജനറലിന്റെയോ ചീഫ് ഫോറസ്റ്റ് കൺസർവേറ്ററുടെയോ പദവിയിൽ താഴെയല്ലാത്ത ഒരാളെ പ്രസ്തുത തസ്തികയിൽ നിയമിക്കാമെന്ന ഭേദഗതിയാണ് പ്രധാനമായും ഇതിൽ വന്നിട്ടുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുൻനിയമസഭാ സ്പീക്കർ 2007-ലെ റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി ബിൽ അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് നടത്തിയ ചർച്ച ഞാൻ ഈ സഭയുടെ

ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്, ഒരുപാട് നിബന്ധനകളോടെ റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി ബിൽ പാസ്സാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽപ്പോലും കേരളത്തിന്റെ പൊതുസ്വഭാവമനുസരിച്ച് ഇത് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയാറില്ല. കാരണം നമ്മൾ തന്നെയാണ്. റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി ബിൽ കൊണ്ടുമാത്രം കേരളത്തിന്റെ പൊതുസമൂഹത്തിന്റെ ചില സമീപനങ്ങളും കാഴ്ചപ്പാടുകളും മാറുമോ എന്നുള്ളതാണ് പ്രശ്നം. അത് മാറ്റാൻ ബില്ലിന് കഴിയില്ലായിരിക്കും. അതിലേയ്ക്കുകൂടി കേരള സമൂഹത്തെ കൊണ്ടുപോകണം എന്നാണ്. ഇത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ്. റോഡുപയോഗത്തിന് ഒരു പുതിയ സാംസ്കാരികാവബോധം ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. റോഡിൽ വാഹനമോടിക്കുമ്പോൾ നിർത്താതെ ഹോണടിക്കും. മുമ്പിലോ പുറകിലോ ആളുണ്ടോയെന്ന് നോക്കിയിട്ടില്ല, വേഗത്തിൽ കടന്നുപോകേണ്ട ആവശ്യമുണ്ടായിട്ടുമില്ല. കിട്ടുന്ന വഴിയിലൂടെയെല്ലാം കുത്തിക്കയറ്റി വണ്ടി കൊണ്ടുപോകാൻ ശ്രമിക്കും. എല്ലാ ഡ്രൈവർമാരുടെയും മുഖം മുഴുവനും അസംതൃപ്തിയായിരിക്കും. ശാപവാക്കുകൾ സ്ഥിരമായി പ്രയോഗിക്കും, ചിലപ്പോൾ പുലഭ്യവും പറയും. വാഹനം ഓടിക്കുന്നതിന്റെ ആനുകാലിക സംവിധാനമായി ഇത് നമ്മുടെ സമൂഹത്തിൽ വരുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നം റോഡ് എപ്പോഴും സങ്കർഷഭരിതമായിട്ടുള്ള മാനസികാവസ്ഥയിയിരിക്കും എന്നുള്ളതാണ്. 17

വർഷത്തിനിടയിൽ 60000 പേരുടെ ജീവൻ കേരളത്തിലെ റോഡുകളിൽ
 പൊലിഞ്ഞു എന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും അവസാനമായി കിട്ടുന്ന കണക്ക്. ഏറ്റവും
 പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം, റോഡിൽ വണ്ടിയോടിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു
 സദാചാരവും പാലിക്കാത്ത സ്ഥലമായി കേരളം മാറിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട് എന്നുള്ളതാണ്.
 ബസും ലോറിയും ഓടിക്കുന്നവർ മുതൽ കാൽനടക്കാർ വരെ റോഡ്
 തോന്നിയതുപോലെ ഉപയോഗിക്കുന്ന രീതിയാണ് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നത്.
 ഗതാഗതക്കുരുക്കുകൾ ഒരു പ്രശ്നമല്ല, ആർക്കും എവിടെ വേണമെങ്കിലും വാഹനങ്ങൾ
 പാർക്ക് ചെയ്യാം. അതിന്റെ പേരിൽ ട്രാഫിക് തടസ്സമുണ്ടായാൽ അതൊരു
 പ്രശ്നമേയല്ലെന്ന് കരുതും. റോഡ് ഉപയോഗത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ സാമാന്യ
 മനുഷ്യൻ കാണിക്കേണ്ട സദാചാര മൂല്യങ്ങളൊന്നുപോലും കാണിക്കാത്തവന്റെ
 പേരായി മലയാളി മാറിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നുവെന്നത് അപമാനഭാരത്താൽ തല
 കുനിച്ചുകൊണ്ട് വേണം നമുക്ക് നോക്കിക്കാണാൻ. നമ്മുടെ നിരന്തുരങ്ങൾ
 സങ്കർഷഭരിതമാണ്. ഡ്രൈവർമാർ തമ്മിലുള്ള സങ്കർഷം, റോഡിൽ
 ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വണ്ടിക്കാർ തമ്മിലുള്ള തർക്കം, വണ്ടിക്കാരും
 കാൽനടയാത്രക്കാരും തമ്മിലുള്ള തർക്കം. ഈ മാനസിക സമ്മർദ്ദം
 ഡ്രൈവിംഗിനെ വല്ലാതെ ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. ഒരാൾ വണ്ടിയോടിച്ച്

മംഗലാപുരത്തുനിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേയ്ക്ക് ലോഡുംകൊണ്ട് വരുമ്പോൾ അയാളുടെ മാനസിക സമ്മർദ്ദം പലതരത്തിലേയ്ക്ക് പോകുകയാണ്. ഇടതുവശത്തേയ്ക്കുള്ള ഹ്രീ ലെഫ്റ്റ് സിഗ്നലിന്റെ മുന്നിൽ കൊണ്ടുവന്ന് വണ്ടി സ്ഥിരമായി നിർത്തും. പുറകിൽ നിന്നും വരുന്നവർക്ക് ഹ്രീ ലെഫ്റ്റ് ഉപയോഗിക്കാവുന്ന ഒരു സാധ്യതയും അനുവദിക്കാതിരിക്കുക. ദേശീയപാത ലോറിക്കാരുടെ സ്ഥിരം പാർക്കിംഗ് പ്ലെയ്സായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എന്റെ മണ്ഡലമായ ഒല്ലൂരിലെ പ്രധാന ദേശീയപാത മണ്ണുത്തി മുതൽ പാലക്കാട് വരെ പോകുന്നതാണ്, പ്രത്യേകിച്ച് വടക്കാഞ്ചേരി വരെ പോകുന്നതാണ്. ആ ഹൈവേ നന്നാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി തന്നെ നേരിട്ട് ഇടപെട്ട് നിരവധി പരിശ്രമങ്ങൾ നടത്തി. അവിടത്തെ പാർക്കിംഗ് ഒഴിവാക്കി വളരെ സുഗമമായിട്ടുള്ള യാത്രാ ഒരുക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടത്തി. പക്ഷെ ഹൈവേയുടെ തീരങ്ങളെ പാർക്കിംഗ് പ്ലെയ്സായാണ് ആളുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നത്. വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുമ്പോൾ മൊബൈൽ ഫോൺ ഉപയോഗിക്കരുതെന്ന് എത്രതന്നെ പറഞ്ഞാലും മൊബൈൽ ഫോൺ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുതന്നെ വാഹനങ്ങളെ നിയന്ത്രിക്കാമെന്ന് ധരിക്കുന്ന ആളുകളാണ് മഹാഭൂരിപക്ഷവും. ആളുകളുടെ മുഴുവൻ പ്രശ്നവും പറയാൻ ഡ്രൈവിംഗ് സീറ്റിലിരിക്കുമ്പോഴാണ് ഫോൺ ലഭ്യമാകുന്നത്. ഫോണെടുത്ത് ചെങ്കിടിൽവെച്ച്

സംസാരിക്കുന്നുവെന്ന് മാത്രമല്ല, സ്പീക്കറിലിട്ട് ആളുകളോട് ആവശ്യംപോലെ സംസാരിച്ച് എങ്ങനെയും ഇത് കൈകാര്യം ചെയ്യാമെന്ന് വിചാരിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ഡ്രൈവിംഗ് വളരെ അപകടകരമായ തരത്തിൽ നമ്മുടെ സമൂഹത്തിൽ വർദ്ധിച്ചുവന്നിട്ടുണ്ട്. ഇവിടത്തെ സ്വകാര്യ ബസുകൾ എവിടെ കൈ കാണിച്ചാലും അവിടെ നിർത്തി ആൾക്കാരെ കയറ്റുമെന്ന് നമുക്കറിയാം. പുറകിൽ വരുന്ന മൂന്നോ നാലോ വാഹനങ്ങൾ വളരെ പെട്ടെന്ന് ചവിട്ടിയില്ലെങ്കിൽ ബസിന്റെ പുറകിൽ വന്നിടിക്കുമെന്ന ഒരു ധാരണയുമില്ലാതെ എവിടെ കൈ കാണിച്ചാലും ബസ് നിർത്തുമെന്ന പൊതു ശീലമാണ് ഇവിടെയുള്ളത്. റോഡുകളിലെ കുണ്ടുംകുഴിയും നേരത്തേ വളരെ സീരിയസായിട്ടുള്ള ഒരു പ്രശ്നമായിരുന്നു. അത് മാറ്റാൻവേണ്ടി വെട്ടിച്ചെടുക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന ആക്ലിഡന്റ്. പക്ഷെ ഇപ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തെ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി..., മന്ത്രിയോട് ഞങ്ങൾക്കുള്ള തർക്കം എല്ലാ മണ്ഡലത്തിലും തുല്യമായി വീതിച്ചുകൊടുക്കുന്നുവെന്നതാണ്. അതിനാൽ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. റോഡുകളെല്ലാം സാമാന്യം മനോഹരമായി ഫിനിഷ് ചെയ്തുകഴിഞ്ഞു. വളരെ നന്നായി ടാർ ചെയ്ത റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനത്തിന്റെ സ്പീഡിൽ വർദ്ധനയുണ്ടാകും. അങ്ങനെ വളരെ സ്പീഡായി റോഡിൽ വാഹനങ്ങൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള ആക്ലിഡന്റുകൾകൂടി ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട

പ്രശ്നമാണ്. വാഹനപ്പെരുപ്പം നമ്മുടെ സമൂഹത്തെ വല്ലാതെ ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. വാഹനപ്പെരുപ്പം വർദ്ധിക്കുന്നതനുസരിച്ച് നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ അപകട സാധ്യതകൾ....

ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ: സർ, വാഹന അപകടങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചും വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുമ്പോൾ മൊബൈൽ ഫോൺ ഉപയോഗിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചുമാണ് അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത്. കേരളത്തിൽ മൊബൈൽ ഫോണിന്റെ അതിപ്രസരം വന്നപ്പോൾ സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നവർ മാത്രമല്ല, പ്രൈവറ്റ്/കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് ഡ്രൈവർമാർ അടക്കമുള്ളവർ മൊബൈൽ ഫോൺ ഉപയോഗിക്കുന്നതായി കാണാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അടുത്ത കാലത്ത് മൊബൈൽ ഫോൺ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് വാഹനമോടിച്ച് ഒരാളുടെ ഫോട്ടോ നമ്മൾ പത്രത്തിൽ കണ്ടതാണ്. വാഹനം ഓടിക്കുമ്പോൾ മൊബൈൽ ഫോൺ ഉപയോഗിക്കുന്നത് അപകടകരമാണെന്ന് കരുതാൻ കഴിയത്തക്ക നിലയിൽ കൂടുതലായി ബോധവൽക്കരണം നടത്താനും ഇത്തരക്കാർക്കെതിരെ കർശനമായ നടപടിയെടുക്കാനും കഴിയുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകണം. ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ റോഡുകൾ നല്ല വീതിയിലാണ് ടാർ ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. കഴക്കൂട്ടം- അടൂർ റോഡ് സേഫ് സോൺ പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി നല്ല വീതിയിൽ ടാർ

ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇപ്പോൾ റോഡിലുണ്ടായിരുന്ന ഹെൽമെറ്റുകൾ എടുത്തുമാറ്റി. ഹെൽമെറ്റുകൾ എടുത്തുമാറ്റിയതിനെ തുടർന്ന് പല സ്ഥലങ്ങളിലും അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. എന്റെ മണ്ഡലമായ അട്ടരിൽത്തന്നെ നിരവധി അപകടങ്ങളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. റോഡ് വീതി കൂട്ടി നല്ലപോലെ ടാർ ചെയ്തുകഴിയുമ്പോൾ വാഹനങ്ങൾ അതിവേഗം വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വിവിധ റോഡുകൾ സംഗമിക്കുന്ന സ്ഥലമുണ്ട്, സൂര്യകുളം ക്ഷേത്രങ്ങളും സ്ഥിതിചെയ്യുന്ന സ്ഥലങ്ങളുണ്ട്. ഇവിടെയെല്ലാം ആളുകൾക്ക് റോഡ് ക്രോസ് ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്ത രീതിയിൽ വാഹനങ്ങൾ അതിവേഗം വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു പരിശോധന നടത്താനും അത്തരം കേന്ദ്രങ്ങളിൽ അപകടം ഒഴിവാക്കാനും വാഹനങ്ങളുടെ സ്പീഡ് കുറയ്ക്കാനും കഴിയുന്ന സാഹചര്യം ഉണ്ടാകേണ്ടതല്ലേയെന്ന കാര്യത്തിൽ അങ്ങേയ്ക്ക് അഭിപ്രായമുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ് അത് ഉന്നയിച്ചത്.

ഫോണിൽ സംസാരിക്കുന്നുവെന്ന് മാത്രമല്ല, മാതൃഭൂമി പത്രത്തിൽ വന്ന അപകടത്തിന്റെ വാർത്തയിൽ എല്ലാപേരും അപകടമുണ്ടായതിന്റെ മൊബൈൽ ചിത്രങ്ങൾ പകർത്തുന്നതിന്റെ ഭീകരമായ മാനസികാവസ്ഥ.... ഇങ്ങനെ മനുഷ്യർക്ക്

മാനസികാവസ്ഥയുണ്ടാകുമോ എന്നറിയില്ല. ഒരു അപകടംപറ്റി ദമ്പതിമാർ കിടക്കുമ്പോൾ അതിന്റെ ചിത്രം പകർത്താവുന്ന തരത്തിലേക്ക് അല്ലെങ്കിൽ അത് പകർത്തി വാട്ട്സ് ആപ്പിൽ അയയ്ക്കുന്ന നിലയിലേക്ക് മനുഷ്യന്റെ മാനസികാവസ്ഥ മാറിയിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അടുർ നിയോജക മണ്ഡലം അംഗം പറഞ്ഞത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ്. നടപടിയെടുക്കാനും ബോധവൽക്കരണത്തിലൂടെ ഇത് ഒഴിവാക്കാനും വേണ്ടിയുള്ള ശ്രമം നടത്തണം. ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താനുള്ളത് പൊതുഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെ ശക്തിപ്പെടുത്തി സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളിൽ യാത്രചെയ്യുന്നവരുടെ എണ്ണം എങ്ങനെ കുറയ്ക്കാമെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച ഗൗരവമായ ഇടപെടൽ, അങ്ങും അങ്ങയുടെ ഗവൺമെന്റും നല്ല ഇടപെടൽ നടത്തുന്നുണ്ടെങ്കിലും കുറേക്കൂടി ശക്തമായി ഏറ്റവും താഴേതലം വരെ ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങളെ ശക്തിപ്പെടുത്തി പൊതുഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളിലൂടെ സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കാനും ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ കർശനമായി പാലിക്കാനും വേണ്ടിയുള്ള വലിയ ശ്രദ്ധയും നിരീക്ഷണവും ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ സവിനയം അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: വളരെ ഗൗരവമേറിയ രീതിയിലാണ് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ

റോഡപകടങ്ങളുടെ ഭീതി ഇവിടെ കാണിച്ചത്. ഏതാനും വർഷങ്ങൾകൊണ്ട് 60000 മനുഷ്യരാണ് റോഡിൽ മരിച്ചു വീണതെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. യുദ്ധത്തിൽപ്പോലും ഒരുപക്ഷേ അത്രയും മരണം സംഭവിക്കുന്നില്ല. യുദ്ധമുന്നണിയിലല്ലെങ്കിൽപ്പോലും ഭീകരവാദികളുടെ ആക്രമണത്തിലാണ് പല രീതികളിലായി മരണം അതിർത്തികളിലും ലോകത്തും സംഭവിക്കുന്നത്. ഓരോ നഗരങ്ങളിലും പോലീസിന്റെ അറിയിപ്പുണ്ട് കഴിഞ്ഞ വർഷം റോഡപകടങ്ങളിൽ ഇത്രപേരാണ് മരിച്ചത്, നിങ്ങൾ ജാഗ്രത പുലർത്തണമെന്ന നിർദ്ദേശം വരുന്നത് നല്ല മുന്നറിയിപ്പാണ്. റോഡപകടങ്ങൾ തടയുക എന്ന സാമൂഹ്യബോധം ഉണ്ടാക്കിയെടുക്കാനുള്ള നല്ല പ്രവർത്തനം പോലീസിന്റെയും ഗതാഗതവകുപ്പിന്റെയും ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകണം. ചിക്കാഗോയിലെ ഒരു പോരാട്ടത്തെ തുടർന്നാണ് മെയ് ദിനം ആഘോഷിക്കുന്നത്. പക്ഷെ ഡ്രൈവർമാർ മദ്യപിക്കുന്നതുകൊണ്ട് വലിയ തോതിലുള്ള അപകടം സംഭവിക്കുന്നു എന്നത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. മദ്യനയം എന്താണെന്നും മദ്യ സാക്ഷരത എന്താണെന്നും കേരളത്തിലെ ജനം അറിയണം. രാവിലെ എഴുന്നേറ്റ് മദ്യപിക്കുന്ന രീതിയിലേയ്ക്ക് പോകുന്നതുകൊണ്ടാണ് ഡ്രൈവർമാരായാലും വാഹനമോടിക്കുന്ന ആരായാലും അപകടമുണ്ടാകുന്നത്. തൊഴിൽ, വിശ്രമം, വിനോദം അതിൽ മദ്യം ഏത് സമയത്ത് എങ്ങനെ

ഉപയോഗിക്കണമെന്ന ധാരണയിലേയ്ക്ക് വരണം. മദ്യം കേരളത്തിൽ ധാരാളം പേർ ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. അക്കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽ വരേണ്ട വിഷയമല്ലേയെന്ന് ഞാൻ ചോദിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം മൊബൈൽ ഫോണിന്റെ ഉപയോഗം വലിയ തോതിൽ അപകടമുണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു പ്രത്യേക ഇരുചക്ര വാഹനം ഇറക്കിയതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ ആളുകൾ മരണപ്പെടുകയാണ് ചെയ്തതെന്ന റിപ്പോർട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ വിവിധ രീതികളിൽ...

ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത്ത് കോയ: ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ ഇവിടെ

മദ്യനയത്തെപ്പറ്റി പറഞ്ഞു. മദ്യം കുടിക്കുന്നതിന്റെ വ്യവസ്ഥ ആ നയത്തിലുണ്ടോ; സംസാരിച്ചപ്പോൾ അങ്ങനെയുണ്ടെന്ന ഒരു സംശയം വന്നു.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: ജലസാക്ഷരതപോലെ മദ്യനയത്തിലും

അതുണ്ടാകേണ്ടതാണ്. മൊബൈൽ ഫോണുകൾ വിദ്യാർത്ഥികളും ചെറുപ്പക്കാരും പല രീതിയിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നു. കൂടുതലും മരണപ്പെടുന്നത് ചെറുപ്പക്കാരാണ്, മക്കളാണ്. അതിൽ വിദ്യാർത്ഥികളും വിദ്യാർത്ഥിനികളുമുണ്ട്. ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളെ വലിയ വാഹനങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കുന്നില്ല. അതിനെ കടന്നുപോകാൻ കഴിയാത്തതുകൊണ്ടുള്ള പ്രശ്നം വരുന്നുണ്ട്. വേഗതയാണ് പ്രധാന പ്രശ്നം. വേഗതയിൽ ഇടതുംവലതും നോക്കാതെ വാഹനങ്ങളുടെ മുന്നിലേയ്ക്ക്

കടന്നുപോവുകയും എതിരെ വരുന്ന വാഹനത്തിന്റെ ചക്രങ്ങൾക്കടിയിൽപ്പെട്ട് മരണമടയുന്ന സ്ഥിതിയുമുണ്ടാകുന്ന വല്ലാത്ത അവസ്ഥയാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്. തീർച്ചയായും അത് പരിഹരിക്കാനുള്ള നല്ല ശ്രമം അധികാരികളുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകണം. അതൊടൊപ്പം ഒരു വലിയ ബോധവൽക്കരണം കുടുംബങ്ങളിൽ നിന്ന് ആരംഭിക്കണം. ചെറുപ്പക്കാർക്ക് വാഹനം വാങ്ങി നൽകിയാൽ അത് ഓടിക്കുന്നതിന് അവർക്ക് അറിയുമോ, ദേശീയ നിയമത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസില്ലാത്തവർ വാഹനം ഓടിച്ചാൽ രക്ഷിതാവിനെ ശിക്ഷിക്കുന്ന നില ശക്തമായി കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽതന്നെ ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസില്ലാതെ ചെറിയ കുട്ടികൾ വാഹനം ഓടിക്കുന്നത് തടയാൻ കഴിയും. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ഈ ബില്ലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അങ്ങയുടെ പരിഗണനയിലുള്ള കാര്യമല്ലേ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: ഈ ബിൽ മുഖേന ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനെ മാറ്റുന്ന പ്രശ്നം മാത്രമാണ് പറഞ്ഞതെങ്കിലും കേരള നിയമസഭയിൽ പൊതുവായി ഈ വിഷയങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന അവസരമാണെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് തീർച്ചയായും മദ്യപിച്ചുള്ള വാഹനമോടിക്കൽ, മൊബൈൽ ഫോൺ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള വാഹനമോടിക്കൽ എന്നീ കാര്യങ്ങൾ വരും. അതിൽ ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ

പറഞ്ഞത് വളരെ വളരെ ക്ലിയറാണ്, ആർക്ക് ഏത് വയസ്സുള്ള കുട്ടിക്ക് ഏത് വാഹനം വാങ്ങി നൽകണമെന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു ധാരണയുണ്ടാകണം. സൈക്കിൾ ചവിട്ടേണ്ട സമയത്ത് ബൈക്ക് വാങ്ങി നൽകും. നേരത്തെ അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചത് 'ആർ വൺ ഫൈവ്' എന്ന വാഹനത്തെക്കുറിച്ചായിരിക്കും. ഇറക്കിയ വാഹനത്തിന്റെ പത്ത് ശതമാനമൊഴിച്ച് ബാക്കിയെല്ലാവരും മരിച്ചുവെന്നാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. അതിവേഗം വാഹനമോടിക്കാനുള്ള ചെറുപ്പക്കാരന്റെ മാനസികാവസ്ഥയ്ക്ക് തത്തുല്യമായ തരത്തിലുള്ള യന്ത്രങ്ങൾ ഘടിപ്പിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങിച്ചു കൊടുക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് നല്ല ധാരണയുണ്ടാകണം. വളരെ വിശാലമായ വിഷയമായതുകൊണ്ട് അത്രയേറെ നീട്ടിപ്പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ചുരുക്കി ഇക്കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞ് അവസാനിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കാം. റോഡ് സുരക്ഷയിൽ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ് ക്യാമറ.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, വളരെയേറെ പ്രാധാന്യമേറിയ ജീവൽപ്രധാനമായ വിഷയമാണ് നമ്മൾ ഇവിടെ ചർച്ച ചെയ്യുന്നത്. എത്രയോ ചെറുപ്പക്കാരുടെ ജീവനാണ് ദിവസേന അപഹരിക്കപ്പെടുന്നത്. കേരളത്തിൽ മൊത്തം ജനസംഖ്യയുടെ മൂന്നിൽ ഒന്ന് ആളുകൾക്ക് ഒരു വാഹനം എന്ന കണക്കിന് രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. വാഹനങ്ങൾ പെരുകി വരുന്നു എന്നാൽ അതിനനുസരിച്ചുള്ള

റോഡ് വികസനം നമ്മുടെ നാട്ടിൽ നടക്കുന്നില്ല. മദ്യപാനവും അശുഭയും അതിന്റെ ഒരു ഭാഗമാണ്. വിദേശ രാഷ്ട്രങ്ങളിലൊക്കെ ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യ ഉപയോഗിച്ച് ട്രാൻപോർട്ട് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ സിസ്റ്റത്തിന് തുടക്കം കുറിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഒമാനിലൊക്കെ ഇത് ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത്തരത്തിൽ ആധുനിക സാങ്കേതിക വിദ്യ സംയോജിപ്പിച്ച് റോഡ് ഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സംവിധാനം നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തുണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇവിടെ നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. കെ. രാജൻ പറഞ്ഞു റോഡിന്റെ വശങ്ങളിൽ വാഹനം കൂട്ടിയിട്ട് അപകടമുണ്ടാകുന്നുവെന്ന്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ മിക്ക സർക്കാർ ഓഫീസുകൾക്ക് മുന്നിലും വാഹനങ്ങൾ കൂട്ടിയിട്ടിരിക്കുകയാണ്. പോലീസ് സ്റ്റേഷന്റെയും, കളക്ട്രേറ്റിന്റെയും, താലൂക്കാഫീസുകളുടെയും, വില്ലേജ് ഓഫീസുകളുടെയും തുടങ്ങി പല ഓഫീസുകൾക്കു മുന്നിലും വാഹനം കൂട്ടിയിട്ടിരിക്കുകയാണ്. പല കേസിലും പെട്ട് പിടിച്ചെടുത്ത വാഹനങ്ങൾ വർഷങ്ങളായി കിടന്ന് തുരുമ്പ് പിടിച്ച് നശിച്ചുപോവുകയാണ്. പൊതു നഷ്ടം ഇതുവഴി സർക്കാർ ഖജനാവിനും വ്യക്തികൾക്കുമുണ്ടാകുന്നു. കേസുകളിൽ പിടിച്ചെടുക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഒരു നിശ്ചിത സമയംവെച്ച് ലേലം ചെയ്ത് വിൽക്കാനും സർക്കാരിന് കിട്ടേണ്ട പണം ഈടാക്കി ബാക്കിയുള്ള പണം വാഹന ഉടമയ്ക്ക് നൽകാനുമുള്ള

സംവിധാനം ഉണ്ടാകണം. ഇങ്ങനെ തുരുമ്പ് പിടിച്ചുപോകുന്ന വാഹനങ്ങൾ നീക്കം ചെയ്യണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ട് ഈ നിയമസഭയിൽ തന്നെ സബ്മിഷനും ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലും വന്നതാണ്. മറുപടി പറയുമെന്നതല്ലാതെ ഇതുവരെ ഒരു നടപടിയുമുണ്ടായിട്ടില്ല. സമൂഹത്തിനുണ്ടാകുന്ന പൊതുനഷ്ടം നികത്തുന്നതിനും അപകടം കുറച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നതിനും ഇത്തരം വാഹനങ്ങൾ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനുമുള്ള നടപടികൂടി സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടാകണമെന്ന കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: തീർച്ചയായും. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത് വളരെ ഗൗരവമായി എടുക്കാവുന്നതാണ്. അതുപോലെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ് പാതയുടെ ഇരുവശങ്ങളിലും പ്രവർത്തിക്കുന്ന മരക്കമ്പനിയും മരക്കച്ചവടങ്ങളും. ലോറിക്കാർക്കു വന്ന് ലേലം വിളിക്കാൻ സാധിക്കുന്ന സ്ഥലമായി ദേശീയ ഹൈവേയും സംസ്ഥാന റോഡുകളും മാറുന്നത് വളരെ അപകടകരമായ കാര്യമാണ്. അതുണ്ടാക്കുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്കും മറ്റു വിഷയങ്ങളും സജീവമാണ്. റോഡിൽ ക്യാമറ സ്ഥാപിക്കുകയെന്നത് അതോറിറ്റിയുടെ പരിഗണനയിൽ വരേണ്ട ഒരു വിഷയമാണ്. അതോറിറ്റി അക്കാര്യം നന്നായി ചെയ്യുന്നുമുണ്ട്. ഞാൻ ആ വിഷയത്തിലേയ്ക്ക് വരുമ്പോൾ അതുസംബന്ധിച്ച് പറയാം. റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി ഈ

ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം അക്കാദമിയിൽ നല്ല ഇടപെടൽ, അങ്ങയുടെ കൂടി ശ്രദ്ധയുള്ളതുകൊണ്ട് നടക്കുന്നുണ്ട്. ദേശീയ ഹൈവേയിലെങ്കിലും സമ്പൂർണ്ണമായി ക്യാമറ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള സമീപനമെടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ വലിയ മാറ്റം അക്കാദമിയിലുണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഭീകരമായി ചർച്ച ചെയ്ത വിഷയമാണ് ഹെൽമറ്റ് വേട്ട. ഹെൽമറ്റ് ഇല്ലാത്തത് ഗുരുതരമായ കുറ്റമാണ്. ഹെൽമറ്റ് ഇല്ലാത്ത ആളുകളെ ശിക്ഷിക്കുകയും വേണം. ഹെൽമറ്റ് ഇല്ലാത്തവരെ ശിക്ഷിക്കുന്നതിന്റെ പേരിൽ പോലീസ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന വേട്ടകളുടെ ഭാഗമായി നിരവധിപ്പേർക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയും മരണപ്പെടുന്ന തരത്തിൽ അസുഖബാധിതരാവുകയും ചെയ്ത സംഭവങ്ങളുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഈ വിഷയം വളരെ ഗൗരവമായി കേരളീയ സമൂഹം ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. വ്യാപകമായി ക്യാമറകൾ സ്ഥാപിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ കേരളത്തിലെ ഡ്രൈവർമാരുടെ ചില ശീലങ്ങളിൽ മാറ്റം ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയും. നിയമലംഘനങ്ങൾക്ക് പെനാൽറ്റി പോയിന്റ് തീരുമാനിക്കുകയും അഞ്ചിലേറെ പെനാൽറ്റി പോയിന്റ് കിട്ടിയാൽ ലൈസൻസ് റദ്ദാക്കുകയും ചെയ്യുന്ന ഡ്രൈവിംഗ് ശീലം ഇപ്പോൾ ഉണ്ടാക്കിയെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ആ ശീലം കർശനമായി നടപ്പിലാക്കണമെങ്കിൽ ആക്രമണകരമായ തരത്തിൽ പോലീസോ അല്ലെങ്കിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി ഉദ്യോഗസ്ഥരോ ഇടപെടുന്നതിനുപകരം കൃത്യമായി

ക്യാമറയിൽ സൂക്ഷിച്ച് കുറ്റക്കാരിൽനിന്നും പിഴ ചുമത്താൻ കഴിയും. ഐക്യരാഷ്ട്ര സഭ ജനറൽ അസംബ്ലിയുടെ ആശയമായ 'റോഡ് സുരക്ഷ ദശാബ്ദം' 2011 മുതൽ 2020 വരെ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്ന് അങ്ങേയ്ക്കും നമുക്കെല്ലാവർക്കും അറിയാം. ഐക്യരാഷ്ട്രസഭയുടെ റോഡ് സുരക്ഷാ ദശാബ്ദത്തിന്റെ ഭാഗമായി രാജ്യത്ത് റോഡ് സുരക്ഷാ വീക്ഷണരേഖയ്ക്ക് രൂപം നൽകിയ ഒരു ഗവൺമെന്റാണ് കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ്. അക്കാര്യത്തിൽ ഈ ഗവൺമെന്റിനെ പ്രത്യേകമായി അഭിനന്ദിക്കുന്നു. റോഡ് സുരക്ഷാ വീക്ഷണരേഖ എന്നൊരു ചിന്തയിലേയ്ക്ക് കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റിനെ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിഞ്ഞത് ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെയും മന്ത്രിയുടെയും ചിന്തയുടെയും ഭാവനയുടെയും കൂടി പേരിലാണ് എന്നുള്ളത് ശ്രദ്ധേയമായി പറയാവുന്നതാണ്. പ്രതിപക്ഷം മൊത്തമായി കേരളത്തിലെ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ: സർ, റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്കുവേണ്ട കുറേയധികം കാര്യങ്ങൾ ഇവിടെ ചർച്ചയുടെ ഭാഗമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ സഭ മുന്മാകെ കൊണ്ടുവരികയാണ്. അതിൽ സംസ്കാര സമ്പന്നമായ ഡ്രൈവിംഗ്, ട്രാഫിക് നിയമലംഘനം നടത്തുന്ന ആളുകളെ സംസ്കാര സമ്പന്നമായ രീതിയിൽ നിയന്ത്രിക്കേണ്ടുന്ന പോലീസ് അധികാരികളുടെ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ

പറയുന്നുണ്ട്. റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്കായി പുതിയ സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിക്കേണ്ട കാര്യവും അങ്ങ് സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. വികസിത നാടുകളിലെല്ലാം ഇപ്പോൾ ഈ സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. ഇന്ത്യയിൽ വലിയ നഗരങ്ങളിലും ഈ ടെക്നോളജി ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും നമ്മൾ അക്കാദമിയിൽ പുറകിലാണ്. ഒന്നും ചെയ്തില്ലെന്നല്ല, കുറച്ചൊക്കെ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ അതിന് പണം വേണം. റോഡ് സേഫ്റ്റിക്കായി ഒരു പ്രത്യേക ഫണ്ടുണ്ടെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. അത് സംസ്ഥാന മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെ കീഴിലാണ്. ആ ഫണ്ടിന്റെ ഉപയോഗം നീതിപൂർവ്വമായിട്ടല്ല നടന്നിട്ടുള്ളത്, വിശേഷിച്ചും കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത്. അങ്ങ് ആ വിഷയം ഇവിടെ ഉന്നയിക്കുമെന്നാണ് കരുതുന്നത്. റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ടിന്റെ ഇതുവരെയുള്ള വിനിയോഗത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു പരിശോധന നടത്താൻ ഗവൺമെന്റ് സന്നദ്ധമാകണമെന്ന ഒരു അഭിപ്രായം എനിക്കുണ്ട്. അങ്ങ് അതിനോട് യോജിക്കുമോ എന്ന് എനിക്കറിയില്ല. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ഈ ഫണ്ട് ചില പ്രത്യേക ജില്ലകളിൽ അനുവദിച്ചു പലതരത്തിലുള്ള മോടിപിടിപ്പിക്കലിനും മറ്റുമായി ഉപയോഗിച്ചിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഇത് കേരളത്തിലാകെ ഏറ്റവും ഗതാഗത തിരക്കുള്ള അപകടസാധ്യതയുള്ള നഗരങ്ങൾക്ക് മുൻഗണന നൽകി പിന്നീട് എല്ലായിടങ്ങളിലേയ്ക്കും വ്യാപിപ്പിക്കണം. അത്തരമൊരു

സമീപനം ഈ ഗവൺമെന്റുകിലും സ്വീകരിക്കുമോ എന്ന കാര്യമാണ് എനിക്ക് ഉന്നയിക്കാനുള്ളത്. അങ്ങ് ആ കാര്യത്തോട് യോജിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അത് പറയാം.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞ കാര്യത്തിനോട് ഞാൻ പൂർണ്ണമായും യോജിക്കുന്നു. ഈ കാര്യത്തിൽ മാത്രമല്ല, കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ഇങ്ങനെ വകമാറ്റി ചെലവഴിക്കപ്പെട്ട ഫണ്ടുകളുടെ എണ്ണം വളരെ ഭീകരമാണ്. ഞാൻ അതിലേക്ക് വരാം. റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിക്ക് ചെലവഴിക്കേണ്ട സംഖ്യയും കളക്ട് ചെയ്യേണ്ട സംഖ്യയും മാത്രമല്ല..., ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ് ഇപ്പോൾ ഇവിടെയില്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് പത്തനംതിട്ടയ്ക്ക് പ്രത്യേകമായ പദവിയുണ്ടാക്കാൻ വേണ്ടി റിവർ മാനേജ്മെന്റ് ഫണ്ട് വകമാറ്റി ചെലവഴിച്ചു. കേരളത്തിനു മുഴുവനുമുള്ള റിവർ മാനേജ്മെന്റ് ഫണ്ടിലെ തുക പത്തനംതിട്ടയിൽ ചെലവഴിക്കുകയും, ഞാൻ റവന്യൂവും ദേവസ്വവും സംബന്ധിച്ച സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയിലെ അംഗമാണ്. ഞങ്ങൾ ഇക്കാര്യം കമ്മിറ്റിയിൽ ചർച്ച ചെയ്യുകയും അത് തിരിച്ചുപിടിക്കാൻ വേണ്ടി തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയുമാണ്. അപ്പോൾ അതാത് ജില്ലകളിൽ ചെലവഴിക്കേണ്ട ആർ.എം.എഫ്, മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ ചെലവഴിക്കേണ്ട തുക മലപ്പുറത്ത് തന്നെ ചെലവഴിക്കണം. അത് പത്തനംതിട്ടയിൽ കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയില്ല. മന്ത്രി അവിടെയാണെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അങ്ങനെ

കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുമോ? റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ കണക്കും ഇതുപോലെ തന്നെ കൊണ്ടുപോകുകയാണ്. ഞാൻ ആ കണക്കിലേയ്ക്ക് വരാം.

റോഡ് സുരക്ഷാ വീക്ഷണരേഖയ്ക്ക് കേരള ഗവൺമെന്റ് രൂപം നൽകുകയാണ്.

2020-ഓടെ റോഡപകടങ്ങൾ 50 ശതമാനം കുറയ്ക്കാനും അതിനുശേഷം റോഡപകടങ്ങളുടെ അവസ്ഥയിൽ വളർച്ചയുണ്ടാകാതിരി ക്കാനും കഴിയുന്ന തരത്തിൽ, അങ്ങനെയുള്ള ഒരു രേഖയാണ് അങ്ങയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ തയ്യാറാക്കിവരുന്നത് എന്നാണ് എനിക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞത്. എന്തായാലും 2011-2020 - 'റോഡ് സുരക്ഷാ ദശാബ്ദം' ഏറ്റവും ഗംഭീരമായി, അതിനുവേണ്ട മാർഗ്ഗരേഖകൾ തയ്യാറാക്കുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റായി കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് മാറിയെന്നുള്ളത് വളരെ സന്തോഷകരമായ കാര്യമാണ്.

ശ്രീ. ആർ. രാമചന്ദ്രൻ: സർ, ഞങ്ങളുടെയൊക്കെ പ്രദേശത്ത് പ്രൈവറ്റ് ബസുകൾക്ക് സമയം നിശ്ചയിച്ചുകൊടുത്തിരിക്കുന്നത് മിനിട്ടുകളുടെ വ്യത്യാസത്തിലാണ്. ആ പ്രദേശത്തുള്ള ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നമെന്നുവെച്ചാൽ നിരവധി റെയിൽവേ ക്രോസുകളുണ്ട്. റെയിൽവേ ക്രോസുകൾ മിക്കസമയവും അടഞ്ഞുകിടക്കുകയായിരിക്കും. റെയിൽവേ ക്രോസുകൾ പാസ് ചെയ്യുന്നതിന് എടുക്കേണ്ടിവരുന്ന അധികസമയവും കൂടി കണക്കാക്കി, ബസ് ഡ്രൈവർമാർ

മത്സരഓട്ടമാണ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെ ഫലമായുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ വളരെ വലുതാണ്. ഇത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? ഷെഡ്യൂൾ നിശ്ചയിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ പുതിയ മാനദണ്ഡമെന്തെങ്കിലും തീരുമാനിക്കാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ടോ എന്നുള്ളതാണ് ഒരു കാര്യം. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം, റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ടിനെ സംബന്ധിച്ച് പറഞ്ഞു. ആ ഫണ്ട് ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ദേശീയപാതയിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ജംഗ്ഷനുകളിൽ സിഗ്നൽ ലൈറ്റുകൾ സ്ഥാപിക്കേണ്ടത് വളരെ അത്യാവശ്യമാണ്. പല അപകടങ്ങളും കുറയ്ക്കുന്നതിന് സഹായകരമാകുന്ന ഒരു സ്ഥിതി അതുമൂലമുണ്ടാകും. അക്കാര്യത്തിൽ അങ്ങയുടെ അഭിപ്രായം എന്താണെന്ന് പറഞ്ഞാൽ കൊള്ളാം.

ശ്രീ. ഇ. ടി. ടൈസൺ മാസ്റ്റർ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞ റിവർ മാനേജ്മെന്റ് ഫണ്ട് പുഴയുടെ സംരക്ഷണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മാത്രം മാറ്റിവയ്ക്കണമെന്നാണോ അഭിപ്രായം?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, പുഴ സംരക്ഷണം ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ്. പുഴയിലെ മണൽ വാരുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി സർക്കാർ റവന്യൂവിലേയ്ക്ക് വരുന്ന സംഖ്യ പത്തനംതിട്ടയിൽ റോഡ് നിർമ്മിക്കാനും പാലം നിർമ്മിക്കാനും കൊണ്ടുപോകണമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ കേരളം കേട്ടതിൽ വച്ച് ഏറ്റവും അപമാനകരവും

അപകടകരവുമായ ഒരു തീരുമാനമാണ് കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചത്. അത് അംഗീകരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയില്ല. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട കരുനാഗപ്പള്ളി അംഗം സൂചിപ്പിച്ച കാര്യം വളരെ ഗൗരവമായ പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കേണ്ടതും സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടേണ്ടതുമായ പ്രശ്നമാണ്. സീറ്റ് ബെൽറ്റ്, ഹെൽമറ്റ് ഇത്തരം സംവിധാനങ്ങളെപ്പറ്റി റോഡ് സുരക്ഷാ വീക്ഷണ രേഖയിൽ ഉന്നിപ്പറയുന്നുണ്ട്. വളരെ ഗൗരവമായ ആ വിഷയം ഇവിടെ ഉന്നയിക്കാൻ കഴിയും. കേരളത്തിലെ ബഹുമാന്യനായ കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രി നടത്തിയ ഏറ്റവും ശ്രദ്ധേയമായ ഇടപെടൽ, വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിന്റെ സഹായത്തോടു കൂടി കരിക്കലത്തിൽ കൃഷി ഒരു പാഠ്യവിഷയമാക്കണമെന്നുള്ളതാണ്. കേരളത്തിലെ സ്കൂൾ തലം മുതൽ റോഡ് സുരക്ഷാ അവബോധം പാഠ്യപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമാക്കി ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്നാണ് എന്റെ ഒരു നിർദ്ദേശം. റോഡ് എങ്ങനെയാണ് ഉപയോഗിക്കേണ്ടതെന്ന് ഒരു കുട്ടി വളർന്നുവരുന്ന സമയം മുതൽ ബോധ്യപ്പെടേണ്ടതുണ്ട്. സ്കൂളിലേയ്ക്ക് നടന്നുപോകുന്നവർ, സൈക്കിൾ ചവിട്ടി പോകുന്നവർ, ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നവർ, ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളിൽ തന്നെ പെട്രോൾ വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നവർ, നാലുചക്രവാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നവർ സമൂഹത്തിൽ എങ്ങനെയാണ് പൊതുവായ ഒരു ഇടപെടൽ

നടത്തേണ്ടതിനെ സംബന്ധിച്ച പൊതുവായ സാധ്യത നമുക്ക് ആലോചിച്ച് രൂപപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഒരു കുടുംബത്തിനാകെ സഞ്ചരിക്കാവുന്ന വാഹനമായി സ്കൂട്ടർ എങ്ങനെയാണ് മാറുക. ഭാര്യയും ഭർത്താവും മൂന്നുകുട്ടികളും ഒറ്റ സ്കൂട്ടറിൽ കയറി പോകാമെന്ന് കരുതുന്ന നിലവാരത്തിൽ ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളുടെ ഓവർലോഡ് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമായി നമ്മുടെ സമൂഹത്തിൽ മാറുന്നുണ്ട്. ഓവർലോഡിനെ ഗൗരവമായ പ്രശ്നമായി കാണുകയും ഇതിന്റെ പൊതുവായ ബോധവൽക്കരണം കരിക്കുലത്തിൽ നിന്ന് ആരംഭിക്കുകയും വേണം. കരിക്കുലത്തിൽ റോഡ് സുരക്ഷയെക്കുറിച്ചും ട്രാഫിക് നിയമങ്ങളെക്കുറിച്ചുമുള്ള പാഠങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തി ഒരു ഗതാഗത സംസ്കാരം രൂപപ്പെടുത്തണം.

ശ്രീ. മുഹമ്മദ് മുഹസിൻ. പി.: സർ, വാഹന അപകടങ്ങളിൽ ഏറ്റവും കൂടുതലും

ഓട്ടോ റിക്ഷകൾ ഉപയോഗിച്ചാണ്. പ്രത്യേകിച്ച് ചെറുപ്പക്കാരാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ മരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതിന് പല കാരണങ്ങളുണ്ട്.

എസ്.എസ്.എൽ.സി. അല്ലെങ്കിൽ പ്ലസ് ടു പാസ്സായിക്കഴിഞ്ഞാൽ ബൈക്ക് വാങ്ങിത്തരാമെന്ന് രക്ഷിതാക്കൾ മക്കളോട് പറയും. അത് വാങ്ങിക്കൊടുത്തു കഴിഞ്ഞാൽ കുട്ടികൾ അഡ്വൈസറായി പോകുമ്പോഴാണ് പലപ്പോഴും അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത്. 25 വയസ്സുവരെയുള്ള പ്രായത്തിലാണ് മോട്ടോർ

സൈക്കിളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടമുണ്ടാകുന്നത്. അവർ അത് ഒരു സ്റ്റേർട്സ് ഐറ്റം പോലെ ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. വിദേശ രാജ്യങ്ങളിൽ ചെറിയ കുട്ടികൾ മോട്ടോർ റൈസിംഗ്, ബൈക്ക് റൈഡിംഗ് എന്നിവ പ്രത്യേക സ്ഥലങ്ങളിലും വലിയ ഗ്രൗണ്ടുകളിലും അഡ്വൈഞ്ചറായി ചെയ്യുകയും അതിന് സുരക്ഷാ മാർഗ്ഗങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യും. നമുക്ക് അങ്ങനെയുള്ള സംവിധാനമില്ലാത്തതുകൊണ്ട് പലപ്പോഴും ഇതുകണ്ടിട്ട് റോഡുകളിലാണ് കുട്ടികൾ അല്ലെങ്കിൽ ചെറുപ്പക്കാർ ഇത് ചെയ്യുന്നത്. ആ പ്രായത്തിൽ ഞാനും ടൂ വീലറുമായി ഇന്ത്യയിലും ഇന്ത്യയ്ക്ക് പുറത്ത് നേപ്പാളടക്കം സഞ്ചരിച്ചിട്ടുള്ള ആളാണ്. അത് നമ്മുടെ പ്രായത്തിലുണ്ടാകുന്ന ഒരു ക്രെയ്സാണ്. അതിന് നമുക്ക് അത്തരത്തിൽ യാത്ര പോകാനുള്ള സൗകര്യങ്ങളോ, ഇത്തരത്തിൽ അഡ്വൈഞ്ചറായി ചെയ്യേണ്ട, സ്റ്റേർട്സ് ഐറ്റങ്ങൾ പോലെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ സെപ്പറേറ്റായിട്ടുള്ള ഗ്രൗണ്ടുകളും സംവിധാനങ്ങളും സേഫ്റ്റി മെഷേഴ്സും അനിവാര്യമല്ലേ? അങ്ങനെയൊന്നെങ്കിൽ റോഡിൽ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കില്ലേ എന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ശരിയായ കാര്യമാണ്.

ബഹുമാനപ്പെട്ട പട്ടാമ്പി അംഗം നന്നായി വായിക്കുന്ന ആളായതുകൊണ്ട് ഏഷ്യാനെറ്റിന്റെ ലേഖകനായിരുന്ന ശ്രീ. രാജു റാഫേലിന്റെ 'ആംസ്റ്റർഡാമിലെ

സൈക്കിളുകൾ' എന്ന പുസ്തകം വായിച്ചുകാണുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഒരു പുതിയ ബോധ ചിന്ത നമ്മുടെ മനസ്സിൽ വളർത്തുന്നതാണ് 'ആംസ്റ്റർഡാമിലെ സൈക്കിളുകൾ' എന്ന പുസ്തകം. യഥാർത്ഥത്തിൽ പൊല്യൂഷൻ ഒഴിവാക്കി, ആംസ്റ്റർഡാം എന്ന സ്ഥലത്തെ മഹാഭൂരിപക്ഷം ആളുകളും സൈക്കിളുകളാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നതെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള ആ പുസ്തകം വായനയുടെ ലോകത്തേയ്ക്ക് മാത്രമല്ല ചിന്തയുടെയും ഗതാഗത സംസ്കാരത്തിന്റെയും ഒരു പുതിയ ലോകത്തേയ്ക്കാണ് നമ്മളെ കൊണ്ടുപോകുന്നത്.

മലയാളികളുടെ വായനാനുഭവങ്ങളിൽ വ്യഥകളും ചിന്തകളും നിറച്ച് നമ്മുടെ കൂട്ടത്തിൽനിന്ന് കടന്നുപോയ ഒരു കവിയാണ് എ. അയ്യപ്പൻ. അപകടത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ഒരു കവിതയിൽ അദ്ദേഹം പറയുന്നത്, 'വാഹനാപകടത്തിൽ മരിച്ചവന്റെ രക്തത്തിൽ ചവിട്ടി നിൽക്കുമ്പോൾ അവന്റെ പോക്കറ്റിൽനിന്നും പറന്നുപോയ 5 രൂപ നോട്ടിലായിരുന്നു എന്റെ നോട്ട്' എന്നാണ്. വാഹനാപകടങ്ങൾ ആളുകളുടെ ചിന്തയിൽ വ്യത്യസ്ത തലങ്ങളിലുള്ള കൗതുകകൊഴുക്കുകളുണ്ടാക്കുന്ന അപകടകരമായ ഒരു കാലത്താണ് ജീവിക്കുന്നതെന്ന് നാം തിരിച്ചറിയേണ്ടതുണ്ട്. മധു എന്ന ചെറുപ്പക്കാരനെ തന്റേതല്ലാത്ത കുറ്റത്തിന് അവന്റെ ഗുഹ അന്വേഷിച്ചുപോയി കൊന്നുകളഞ്ഞ മലയാളിയുടെ അപകടകരമായ

സംസ്കാരം വെളിപ്പെടുത്തുന്നതും വാഹനാപകടങ്ങളിൽപ്പോലും കൗതുകമുണ്ടാക്കുന്ന കാഴ്ചകളായി മാറുന്നതുമായ ഈ കാലത്ത് നാം വളരെ കൃത്യതയോടെ കരുതിയിരിക്കണം.

ശ്രീ. കെ. വി. അബൂൾ ഖാദർ: സർ, റോഡ് സുരക്ഷയെക്കുറിച്ച്

ശ്രീ. ബാലചന്ദ്ര മേനോൻ സംവിധാനം ചെയ്ത 'റോഡ്' ഞങ്ങളുടെ തറവാട് എന്ന പേരിൽ വളരെ ഗംഭീരമായ ഒരു ഡോക്യുമെന്ററി ആറ്-ഏഴ് വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പ് നിയമസഭയിൽ പ്രദർശിപ്പിച്ചിരുന്നു. ആ ഡോക്യുമെന്ററി കേരളത്തിലാകെ പ്രദർശിപ്പിക്കാവുന്ന ഒന്നാണ്. മതസംഘടനകൾ, രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ, മൃഗങ്ങൾ പോലും റോഡ് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിന്റെ അശാസ്ത്രീയതയും അതിന്റെ യുക്തിയില്ലായ്മയും വളരെ ഭംഗിയായി അതിൽ ചിത്രീകരിക്കുന്നുണ്ട്. ആ ഡോക്യുമെന്ററി പ്രദർശിപ്പിക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശംകൂടി അങ്ങ് മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുമോ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, തീർച്ചയായും ആ ഡോക്യുമെന്ററി വീണ്ടും

പ്രദർശിപ്പിക്കാനും അത് ആളുകൾക്കിടയിൽ കൂടുതൽ എത്തിക്കാനും ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയുണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ഞാൻ പറഞ്ഞുവന്നത്, എ. അയ്യപ്പന്റെ കവിത കേരളത്തിന്റെ സാമൂഹ്യ ജീവിതത്തിൽ വീണ്ടും പുതിയൊരു ചോദ്യം നമ്മളോട് ചോദിക്കുകയാണ്.

വാഹനാപകടത്തിൽ മരിച്ചവന്റെ രക്തത്തിൽ ചവിട്ടി നിൽക്കുമ്പോൾ അവന്റെ പോക്കറ്റിൽനിന്ന് പറന്നുപോയ 5 രൂപ നോട്ടിലായിരുന്നു എന്റെ നോട്ടമെന്ന് അദ്ദേഹം എഴുതിയത്, അദ്ദേഹം അഞ്ച് രൂപ നോട്ടിലേയ്ക്ക് നോക്കിയതുകൊണ്ടല്ല, അദ്ദേഹം മലയാളിയുടെ ചില ചിന്തകളെക്കുറിച്ച് പറയുകയാണ്. കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റിനെ അഭിനന്ദിക്കുന്ന നിരവധി പ്രശ്നങ്ങളിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത്, അപകടത്തിൽപ്പെട്ട ഒരാൾ റോഡിൽ കിടന്നാൽ 48 മണിക്കൂർ അയാളുടെ സൗജന്യ ചികിത്സ നടത്താമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ച ഗവൺമെന്റാണിത്. അപകടത്തിൽപ്പെട്ട ഒരാളെ ആശുപത്രിയിൽ കൊണ്ടുപോകാൻ പലരും മടിക്കും. കാരണം ആശുപത്രിയിൽ കൊണ്ടുപോയാൽ ഒരുപക്ഷേ അദ്ദേഹത്തിന്റെ മരണത്തിനുപോലും കൊണ്ടുപോയ ആൾ ഉത്തരം പറയേണ്ടിവരുമെന്നും ഉത്തരവാദിത്തം എറ്റെടുക്കണമെന്നുമുള്ള ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം കേരളത്തിലുണ്ടായിരുന്നു. അവരെ ആരെങ്കിലും വന്ന് ഏറ്റെടുത്താൽ മാത്രമേ നിങ്ങൾക്ക് പോകാൻ കഴിയൂ എന്ന് ആശുപത്രി ജീവനക്കാർ ഭീഷണിപ്പെടുത്തിയിരുന്ന കാലമുണ്ടായിരുന്നു. ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് കേരളത്തിൽ അധികാരത്തിൽ വന്ന്, അപകടത്തിൽപ്പെട്ടവർക്ക് 48 മണിക്കൂർ സൗജന്യ ചികിത്സയെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചതിനുശേഷം ആളുകൾക്ക് എന്തൊരു

യെര്യമാണ്. അപകടത്തിൽപ്പെട്ട ആളെ യെര്യമായി എടുത്തുകൊണ്ടുപോയി ആശുപത്രിയിൽ കിടത്താം. നിങ്ങളാണോ ഇയാളെ വണ്ടിയിടിച്ച് വീഴ്ത്തിയതെന്ന് ഒരാളും ചോദിക്കുകയില്ല. പോലീസ് സ്റ്റേഷനിൽ ചെന്ന് മൊഴി കൊടുത്താൽ ഇയാളുടെ സർവ്വോപരി എല്ലാകുറ്റത്തിനും ഉത്തരവാദിത്തം പറയണമെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുകയില്ല. അത് ഒരു ഗവൺമെന്റിന്റെ കാഴ്ചപ്പാടിന്റെ പ്രശ്നമാണ്.

കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയെ ശാക്തീകരിക്കുമ്പോൾ ആദ്യം റോഡുകളെ ശാക്തീകരിച്ചു. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുടെ കീഴിലുള്ള എല്ലാ റോഡുകളും സജീവമാക്കാനും പ്ലാസ്റ്റിക് മാലിന്യങ്ങൾപോലും റോഡ് ടാറിംഗിൽ മിക്സ് ചെയ്യാനും തീരുമാനിച്ചു. റോഡ് സുരക്ഷയുടെ ഭാഗമായി റോഡ് ഗംഭീരമാക്കാനും അപകടമുണ്ടായാൽ അവരെ സംരക്ഷിക്കാനുമുള്ള നടപടികളെടുത്തു. 2007-ൽ അവതരിപ്പിച്ച നിയമത്തിന് 2018-ൽ കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി ഭേദഗതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നത് എന്തിനാണെന്ന ചോദ്യമാണ് നമ്മുടെ മുന്തിലുള്ളത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീംകോടതി ജസ്റ്റിസ് കെ. എസ്. രാധാകൃഷ്ണൻ ചെയർമാനായി 'സുപ്രീംകോടതി കമ്മിറ്റി ഓൺ റോഡ് സേഫ്റ്റി' എന്ന പേരിൽ രൂപീകരിക്കപ്പെട്ട കമ്മിറ്റി വളരെ ഗൗരവതരമായ ഒരു നിരീക്ഷണം നേരത്തെ നടത്തിക്കഴിഞ്ഞു. “ The Honourable Supreme Court in its order

dated, 30th November, 2017 has directed “ The States and Union Territories that have not done so should establish the Lead Agency on or before 31st January, 2018 in terms of the recommendations made by the Committee on Road Safety. It may be mentioned that the Lead Agency will act as the Secretariat of the State Road Safety Council and co-ordinate all activities such as licensing issues including issues of driving licenses, registration of vehicles, road safety and features of vehicles, along with other allied matters including emission norms and other activities as mentioned in the communication dated 23rd December, 2014.” The Committee has therefore expressed its concern that the appointment of the Road Safety Commissioner on full-time basis is still pending and directs that appointment should be made without further delay. ഇതാണ് സുപ്രീംകോടതി കമ്മിറ്റി ഓൺ റോഡ് സേഫ്റ്റി എന്ന പേരിൽ ജസ്റ്റിസ് കെ. എസ്. രാധാകൃഷ്ണൻ ചെയർമാനായ കമ്മിറ്റിയുടെ അവസാന നിരീക്ഷണം.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്: സർ, പാർലമെന്റിൽ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതും ലോകസഭ പാസ്സാക്കിയതും രാജ്യസഭ പാസ്സാക്കാൻ പോകുന്നതുമായ റോഡ് സേഫ്റ്റി ബില്ലിൽ

ഇന്ന് നിലവിലിരിക്കുന്ന ഡ്രൈവിംഗ് സൂട്ടുകളെയെല്ലാം അബോളിഷ് ചെയ്യാനും പകരം കോർപ്പറേറ്റ് കമ്പനികൾ വലിയ നിലയ്ക്ക് സ്ഥലം വാങ്ങി അതിനകത്തുതന്നെ ഡ്രൈവിംഗ് പരിശീലനം നൽകണമെന്നുള്ള നിബന്ധന ഉൾപ്പെടുത്തിയത് ഈ രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന പതിനായിരക്കണക്കിന് ഡ്രൈവിംഗ് സൂൾ ജീവനക്കാരുടെയും ഉടമകളുടെയും ജീവിതം വഴിമുട്ടിപ്പോകുന്ന ഒന്നാണെന്ന് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; അത് പരിഹരിക്കാൻ കേരള സർക്കാർ എന്തെങ്കിലും നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന അഭിപ്രായം അങ്ങയ്ക്കുണ്ടോ ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, ഇന്ത്യയുടെ ചരിത്രമൊന്നും ഇവിടെ പറയേണ്ടതില്ല.

കാരണം അത് വളരെ അപമാനകരമായ ചരിത്രമാണ്. കോൺഗ്രസും ബി.ജെ.പി.-യും ഭരിക്കുന്ന സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ റോഡ് സേഫ്റ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു നീക്കവും നടന്നിട്ടില്ല. അത് നടന്നിട്ടുള്ളത് കേരളത്തിലാണ്. 2007-ൽ കൊണ്ടുവന്ന നിയമത്തെത്തുടർന്ന് കേരളത്തിൽ ചില ഇടപെടലുകൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞ പ്രശ്നം കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ച് പരിഹരിക്കുമെന്നാണ് ഞാൻ കരുതുന്നത്.

ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത്, ജസ്റ്റിസ് കെ. എസ്. രാധാകൃഷ്ണന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള സുപ്രീംകോടതിയുടെ കമ്മിറ്റി ഓൺ റോഡ് സേഫ്റ്റി ഈ പ്രമേയം പാസാക്കി

കേരളത്തെ അറിയിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ഒരു ഫുൾ-ടൈം കമ്മീഷണർ വേണമെന്ന ധാരണയിലേയ്ക്ക് കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് പോയി. അതുകൊണ്ടാണ് സുപ്രീംകോടതി കമ്മിറ്റി ഓൺ റോഡ് സേഫ്റ്റിയുടെ നിർദ്ദേശം വരുന്നതിന് മുമ്പുതന്നെ, എന്നാൽ വരുന്നതിന്റെകൂടി ഭാഗമായി അഖിലേന്ത്യാ സർവ്വീസിലുള്ള ഗവൺമെന്റ് സെക്രട്ടറിയുടെയോ പോലീസ് ഇൻസ്പെക്ടർ ജനറലിന്റെയോ ചീഫ് ഫോറസ്റ്റ് കൺസർവേറ്ററുടെയോ പദവിയിൽ താഴെയാൽ ഒരു ഓളം ഇവിടെ റോഡ് സേഫ്റ്റി കമ്മീഷണർ ആക്കണമെന്ന ഭേദഗതി ഇപ്പോൾ നിർദ്ദേശിക്കുന്നത്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണറായിരുന്നു ഇതിന്റെ കമ്മീഷണറായി നേരത്തെ നിലനിന്നിരുന്നത്. ആ ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണർ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു വർക്കും നടത്തിയിട്ടില്ലെന്ന അഭിപ്രായമൊന്നും എനിക്കില്ല. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ധാരാളം പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ നിലവിലുള്ള ട്രാൻസ്പോർട്ട് കമ്മീഷണർ റോഡ് സേഫ്റ്റി കമ്മിറ്റിയുടെ കൂടി കമ്മീഷണർ ആയാലുണ്ടാകാവുന്ന ജോലിഭാരത്തിന്റെ ആധിക്യംമൂലം റോഡ് സേഫ്റ്റി കമ്മിറ്റിയെക്കൊണ്ട് 2007-ലെ ബില്ലിൽ ഉദ്ദേശിച്ച കാര്യങ്ങൾ കൃത്യമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയാതെ വരുമോ എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു ഫുൾ-ടൈം കമ്മീഷണർ ഉണ്ടാകണമെന്ന പൊതുവായ വികാരം സംസ്ഥാനം ഉയർത്തിപ്പിടിക്കുകയും

അതിനുവേണ്ടി ഒരു ബിൽ രൂപീകരിക്കാൻ തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തു. ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായി 2007-ൽ റോഡ് സേഫ്റ്റി ആക്ടും അതോറിറ്റിയും രൂപീകരിച്ചത് കേരളത്തിലാണ്. 2017 നവംബർ 21 മുതൽ ഓർഡിനൻസ് മുഖാന്തിരം കമ്മീഷണറെ നിയമിക്കുന്ന നടപടിയെടുത്തിട്ടുണ്ട്. അതിനെ ബിൽ ആക്കാനുള്ള നടപടിയാണ് ഇപ്പോൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ഇതിന്റെ സാമ്പത്തിക സമാഹരണം എങ്ങനെയാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട എ. പ്രദീപ്കുമാർ നേരത്തെ ചോദിക്കുകയുണ്ടായി. ഒന്നാമത്തെ പ്രശ്നം, വൺ ടൈം സെസ് - രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത വണ്ടികളും രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത വണ്ടികളിൽ നിന്നും പുറം സംസ്ഥാനങ്ങളിലേയ്ക്ക് വരുന്ന വണ്ടികളും ഈ സെസ് ഈടാക്കി അതിനെ റോഡ് സേഫ്റ്റി കമ്മിറ്റിയുടെ പണമായി കരുതാൻ വേണ്ടി ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത വണ്ടികൾക്കും കേരളത്തിന് പുറത്തുനിന്ന് രജിസ്റ്റർ ചെയ്തവരുന്ന വണ്ടികൾക്കും കിട്ടുന്ന സെസ് ഇതിന്റെ ഒന്നാമത്തെ വരുമാനമായി നമ്മൾ കരുതുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയും നിയമ വകുപ്പുമന്ത്രിയും ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം, കോമ്പൗണ്ടിംഗ് ഫീസിന്റെ 50 ശതമാനം ഇപ്പോൾ ലഭ്യമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് ഈ ഫണ്ടിലേയ്ക്കാണ്. പുറത്തുനിന്ന് പിടിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ നിന്ന് ഈടാക്കുന്ന തുക മാത്രമേ റോഡ്

സേഫ്റ്റി കമ്മിറ്റിക്ക് കിട്ടുന്നുള്ളൂ. കോടതിയിൽ പോയാൽ അത് കോടതിയുടെ പണമായി മാറും. ഉദാഹരണത്തിന്, 184, 185 എം.വി.ആക്ട് പ്രകാരം ഒരാളെ പിടിച്ചാൽ മൂവായിരം രൂപയാണ് കോടതിയിൽ ചാർജ് ചെയ്യാവുന്ന ഏറ്റവും കൂടിയ തുക. പുറത്തുനിന്ന് പിടിക്കുമ്പോൾ ആയിരം രൂപയിൽ അത് അവസാനിക്കും. പുറത്തുനിന്ന് പിടിക്കുമ്പോൾ ആയിരം രൂപ കിട്ടിയാൽ അതിന്റെ 50 ശതമാനം റോഡ് സേഫ്റ്റി കമ്മിറ്റിക്ക് ലഭ്യമാകും. നേരെമറിച്ച്, അത് കോടതിയിൽ കൊണ്ടുപോയി കോമ്പൗണ്ട് ചെയ്യാൻ തീരുമാനിച്ചാൽ ആ പണം നമുക്ക് ലഭ്യമാകില്ലായെന്ന ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം നമ്മുടെ മുന്നിലുണ്ട്.

ഇത് ഇവിടെ മാത്രമല്ല. 2007 മുതൽ കോമ്പൗണ്ട് ചെയ്ത് റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കേണ്ടത് 553.73 കോടി രൂപയാണ്. ഇപ്പോൾ കിട്ടിയിട്ടുള്ളത് 173.12 കോടി രൂപ മാത്രമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി കൂടി സഭയിലുണ്ട്. ബാക്കി വരുന്ന 380.61 കോടി രൂപ ഗവൺമെന്റ് റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിക്ക് കൈമാറേണ്ട സംഖ്യയാണ്.

ശ്രീ. എൽദോ എബ്രഹാം: സർ, ഇവിടെ സംസാരിച്ചുവരുന്നത് നികുതി സംബന്ധിച്ചിട്ടാണ്. നാലു ചക്രവാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണവും ഉപയോഗവും കൂടിവരികയാണ്. ഒരു വീട്ടിൽ ഒരു നാലുചക്ര വാഹനമാണുള്ളതെങ്കിൽ ഒരു

നികതിയും രണ്ടോ മൂന്നോ അതിൽ കൂടുതലോ നാലുചക്ര വാഹനങ്ങളുടെകീഴിൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് അധിക നികുതി ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിൽ അംഗത്തിന്റെ അഭിപ്രായമെന്താണ്?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, വാഹനം വാങ്ങുന്നത് ആളുകളുടെ ജീവിതത്തിലെ ആർഭാടത്തിന്റെ ഭാഗമായി മാറിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. ഒരു വീട്ടിൽ മൂന്നും നാലും വാഹനങ്ങളുടെകീഴിലും ആകെ രണ്ട് അംഗങ്ങളേയുണ്ടാവുകയുള്ളൂ. ആഴ്ചയിൽ ഒരു തവണപോലും ഒരു വാഹനവും ഉപയോഗിക്കാത്ത തരത്തിൽ വാഹനങ്ങൾ കുന്നുകൂടി കിടക്കുകയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മൂവാറ്റുപുഴ എം.എൽ.എ. പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശം വളരെ ഗൗരവമാണ്. ഒന്നിൽ കൂടുതൽ വാഹനങ്ങളുള്ളവർക്ക് കൂടുതൽ നികുതി ചുമത്താവുന്ന തരത്തിൽ ഒരു നികുതി ഘടന കൊണ്ടുവരേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ സൂചിപ്പിച്ചത്, 553.73 കോടി രൂപ കിട്ടാനുള്ള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിക്ക് 2007 മുതൽ ഇതുവരെ കിട്ടിയിട്ടുള്ളത് ആകെ 173.12 കോടി രൂപയാണ്. യഥാർത്ഥത്തിൽ 380.61 കോടി രൂപ റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ പേരിൽ നമ്മുടെ ഖജനാവിൽ വന്നുനിൽക്കുകയാണ് എന്നാണ് സാധ്യമായ കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. അതുപോലെ ഐ.പി.സി. 279, 337, 338 എം.വി.ആക്റ്റിൽപ്പെടുന്ന 184, 185 ഇതൊക്കെ കോടതിയിൽ പോയി

കോമ്പൗണ്ട് ചെയ്താൽ ആ പണം മുഴുവൻ കോടതി ഏറ്റെടുക്കും. അത് പുറത്ത് കോമ്പൗണ്ട് ചെയ്താൽ അതിന്റെ സംഖ്യ നമുക്ക് ലഭ്യമാകും. 279, 338, 337 എന്നിവ പുറത്ത് കോമ്പൗണ്ട് ചെയ്യാൻ എളുപ്പമല്ലാത്ത ഐ.പി.സി വകുപ്പുകളാണ്. അതുകൊണ്ട് അതിന്റെ വകുപ്പുകൾ കൂടി കോടതിയിൽ കോമ്പൗണ്ട് ചെയ്യുമ്പോൾ നമുക്ക് ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിയാവുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു ഇടപെടൽ നടത്തിയാൽ ഗുണകരമാകും എന്നാണ് ഞാൻ കരുതുന്നത്.

ട്രാൻസ്പോർട്ട് മിനിസ്റ്റർ ചെയർമാനും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. മിനിസ്റ്റർ വൈസ് ചെയർമാനും ചീഫ് സെക്രട്ടറി ഉൾപ്പെടെ 17 അംഗങ്ങളും 3 എക്സ്പേർട്ട് അംഗങ്ങളുമടങ്ങുന്ന ഒരു അതോറിറ്റിയാണ് ഇപ്പോൾ റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി എന്ന പേരിൽ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട ചുമതലകൾ റോഡ് സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ച് സർക്കാരിന് സമ്പൂർണ്ണമായ ഉപദേശം നൽകുക, റോഡ് സുരക്ഷാ നിലവാരവും നടപടിക്രമങ്ങളും ഉറപ്പുവരുത്തുക, റോഡ് സുരക്ഷാ സംബന്ധമായ പ്രോജക്റ്റുകൾ, സ്കീമുകൾ, പ്രോഗ്രാമുകൾ എന്നിവ രൂപീകരിച്ച് നടപ്പിലാക്കുക, റോഡ് സുരക്ഷാ സംബന്ധമായ പ്രവർത്തനങ്ങളെ ഏകോപിപ്പിക്കുക, അതായത് പോലീസ്, മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ്, പി.ഡബ്ല്യു.ഡി., ഹെൽത്ത്, എഡ്യൂക്കേഷൻ, ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡ് സേഫ്റ്റി കൗൺസിൽ,

നാറ്റ്പാക്ക്, കെൽട്രോൺ, മീഡിയാസ് ഇങ്ങനെ എല്ലാ വിഭാഗം ആളുകളെയും ഏകോപിപ്പിക്കുന്ന പ്രവർത്തനവും റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ മുഖ്യ ചുമതലയാണ്. റോഡ് സുരക്ഷാ ബോധവൽക്കരണം, റോഡ് സുരക്ഷാ ഫണ്ടുകളുടെ വിതരണവും ഏകോപനവും, റോഡ് സുരക്ഷ സംബന്ധിച്ച ഗവേഷണങ്ങളും പഠനങ്ങളും, അപകടത്തെ തുടർന്നുള്ള സുരക്ഷ തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളാണ് പ്രധാനമായും നമുക്ക് നിർവ്വഹിക്കാനായി റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ പേരിൽ രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇനി ലക്ഷ്യം പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയാത്ത നിരവധി പ്രശ്നങ്ങളിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ് ഫുൾടൈം ചുമതലക്കാരനില്ല എന്നുള്ളത്. അത് നേരത്തെ പ്രഖ്യാപിച്ച ഓർഡിനൻസിലൂടെ ഇപ്പോൾ ബില്ലാക്കുന്നതിലൂടെ മുഴുവൻ സമയപ്രവർത്തകൻ എന്ന ധാരണ വന്നാൽ അത് പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് ഉറപ്പിക്കാൻ കഴിയും. കേരള സ്റ്റേറ്റ് റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ കമ്മിറ്റി, അതിന് താഴെ എക്സിക്യൂട്ടീവ്, അതിന് താഴെ ജില്ലാ നിലവാരത്തിലുള്ള സേഫ്റ്റി കൗൺസിലുകൾ, കളക്ടർ ചെയർമാനും ആർ.ടി.ഒ. കൺവീനറുമായിട്ടുള്ള കമ്മിറ്റികൾ. ജില്ലാ കൗൺസിലുകൾ കൊടുക്കുന്ന ശുപാർശകൾ സ്റ്റേറ്റ് അതോറിറ്റി പരിഗണിച്ച് ഒറിജിൻ വർക്കല്ലാത്ത എല്ലാ റോഡ് സേഫ്റ്റി ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് ചെയ്യുന്ന കാര്യങ്ങളും അതോറിറ്റിക്ക് പരിഗണിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

വളരെ പ്രധാനമായി ഈ ഗവൺമെന്റ് എടുത്ത നിർദ്ദേശങ്ങളിലൊന്ന് ഡ്രൈവർമാരുടെ ലൈസൻസ് ചില അടിയന്തര ഘട്ടങ്ങളിൽ സസ്പെന്റ് ചെയ്യാനുള്ള തീരുമാനമാണ്. അത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമായിരുന്നു. അത് റോഡിൽ പ്രതിഫലിച്ചു. 2017-ൽ 6 ശതമാനം വണ്ടികളുടെ വർദ്ധനവുണ്ടായിട്ടും അപകടനിരക്ക് 2.37 ശതമാനമായും മരണനിരക്ക് 5.27 ശതമാനമായും കുറയ്ക്കാൻ കഴിഞ്ഞു. ഇപ്പോൾ ഏറ്റവും അപകടകരമായ രീതിയിൽ യാത്ര ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് ടിപ്പർ ലോറികളാണ്. അത് പൂഴിയും മെറ്റലുമടിച്ച് എത്ര റൗണ്ട് ഓടാൻ കഴിയുമോ അത്രയും സ്പീഡിൽ കൊണ്ടുപോകുകയാണ്. രീവിലെ 9 മണി മുതൽ 10 മണി വരെ ഓടാൻ പാടില്ല, വൈകുന്നേരം 4 മണി മുതൽ 5 മണി വരെ കുട്ടികളുടെ സ്കൂൾ വിടുന്നതും ചേരുന്നതുമായ സമയത്ത് പോകാൻ പാടില്ല എന്നൊക്കെ നമ്മൾ സമയക്രമം തീരുമാനിച്ചു. പലപ്പോഴും ഫൈൻ മാത്രമായി അവസാനിപ്പിച്ചാൽ ഫൈൻ അടയ്ക്കാൻ മുതലാളി പണം കൊടുക്കും. പക്ഷെ ഡ്രൈവറുടെ ലൈസൻസ് സസ്പെൻഷൻ എന്ന വിഷയത്തോടുകൂടി ഇനി എത്ര മുതലാളിമാർ നിർബന്ധിച്ചാലും, എത്ര ഫൈൻ അടയ്ക്കാം എന്ന് വാദിച്ചാലും അങ്ങനെ ഓടാൻ ഡ്രൈവർമാർ തയ്യാറാകാത്ത ഒരു പുതിയ സാധ്യതയിലേയ്ക്ക് അങ്ങ് ഈ മേഖലയെ കൊണ്ടുപോയി എന്നുള്ളത് വളരെ അഭിനന്ദനാർഹമായ വസ്തുതകളാണ്.

നമുക്ക് നിർബന്ധമായും ആ കാര്യത്തിൽ തുടർനടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകാം.

പരമാവധി സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ സുപ്രീം കോർട്ട് കമ്മിറ്റി ഓൺ റോഡ് സേഫ്റ്റി രൂപീകരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കാൻ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ, രൂപീകരിച്ചതിന്റെ എണ്ണം വളരെ കുറവാണ്. അതുപോലെതന്നെ അത് പ്രവർത്തിക്കുന്നതിന്റെ എണ്ണവും വളരെ കുറവാണ്. ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ 275 ബ്ലാക്ക് സ്റ്റാട്ടുകൾ റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ കണ്ടെത്തി. അടിയന്തരമായി അപകടമുണ്ടാകുന്ന സ്ഥലങ്ങളെയും 500 മീറ്ററിനുള്ളിൽ തുടർച്ചയായി 5 മരണമോ 10 ഗുരുതരമായിട്ടുള്ള ആക്സിഡന്റോ ഉണ്ടാകുന്ന സ്ഥലങ്ങളെയും നാം ബ്ലാക്ക് സ്റ്റാട്ടുകളായി നിശ്ചയിക്കുകയും റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടറുടെ നേതൃത്വത്തിൽ വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ സംയുക്ത ആഭിമുഖ്യത്തിൽ ഈ സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം പരിശോധന നടത്തിക്കഴിഞ്ഞു. റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയുടെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടറുടെ നേതൃത്വത്തിൽ 275 പ്രദേശങ്ങളിലും നേരിട്ടുപോയി പരിശോധിക്കാൻ കാണിച്ച മിടുക്ക് ഈ അപകടങ്ങളെ കുറയ്ക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങളുടെ ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട തീരുമാനമാകുമെന്ന് ധരിക്കുന്നു. അതിന് ഞാൻ അങ്ങയെ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത് 275 സ്ഥലങ്ങളിലും പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള എസ്റ്റിമേറ്റ് ഇതിനകം തയ്യാറാക്കി ഗവൺമെന്റിന്

മുന്നിൽ സമർപ്പിക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ട ആളുകൾക്ക് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അശാസ്ത്രീയമായ റോഡ് നിർമ്മാണം ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നമാണ്. അതുകൂടി പരിഹരിക്കാൻ നമുക്ക് സംയുക്തമായ ഇടപെടലുകൾ നടത്തി ശ്രദ്ധേയമായ പരിശ്രമം നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. എടപ്പാളിലെ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് ഡ്രൈവർ ട്രെയിനിംഗ് ആന്റ് റിസർച്ച് സെന്റർ വളരെ ശ്രദ്ധേയമായ ഒരു സ്ഥാപനമാണ്. അങ്ങ് ഇപ്പോൾ പുതിയ പരീക്ഷണം നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എടപ്പാളിലെ പുതിയ സ്ഥലത്ത് ക്രമം തെറ്റിക്കുന്നവർക്കും ലൈസൻസ് സസ്പെൻഡ് ചെയ്യുന്നവർക്കും ഡ്രൈവിംഗ് യഥാർത്ഥ തലത്തിൽ പരിശീലിപ്പിക്കാനും ഇന്റർനാഷണൽ നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഡ്രൈവിംഗിനെ കൊണ്ടുവരാനും ശ്രദ്ധേയമായ എല്ലാ ഇടപെടലുകളും നടത്തുന്നുണ്ട്. ഞാൻ രണ്ട് കാര്യങ്ങൾ കൂടി പറഞ്ഞ് അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. ശബരിമല എല്ലാകാലത്തേയും ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ചർച്ചയായിരുന്നു. വിദ്യാർത്ഥിയായിരുന്ന കാലത്തും വിദ്യാർത്ഥി സംഘടനാ പ്രവർത്തകനായിരുന്ന കാലത്തും എത്രയോ തവണ ശബരിമലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അപകടങ്ങളിൽ പോയി സന്നദ്ധപ്രവർത്തകനായി നിൽക്കാനിടവന്നിട്ടുള്ള ഒരാളാണ് ഞാൻ. കേരള ചരിത്രത്തിൽ കാലം എത്ര കടന്നുപോയാലും ശബരിമലയിൽ നടപ്പിലാക്കിയ 'സേഫ് സോൺ' എന്ന നടപടിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലായിരിക്കും ഈ ഗവൺമെന്റിനെ

വാഴ്ചപ്പെടുമ്പോൾ ഗവൺമെന്റായി പ്രഖ്യാപിക്കുന്നത്. ഇലവുകൾ കൺട്രോൾ റൂം കേന്ദ്രീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഏതാണ്ട് 300 കിലോമീറ്റർ ചുറ്റളവ് വളരെ എപ്പോൾ അപകടമുണ്ടായി, എപ്പോൾ വാഹനം ലോക്കായി, എപ്പോൾ വാഹന ജാമുണ്ടായി, എപ്പോൾ വാഹനം മുന്നോട്ട് പോകാൻ കഴിയാതെ വരുന്നു അപ്പോൾതന്നെ ആൾ ചെന്ന് ഇടപെടുന്ന തരത്തിലുള്ള ശബരിമല സേഫ് സോൺ, വാഹന തകരാറുണ്ടായാൽ, അപകടം പറ്റിയ വാഹനങ്ങൾ മാറ്റി ഡ്രൈവറെ കൊണ്ടുകൊടുക്കാൻ 24 മണിക്കൂറും ആൾ നിൽക്കാവുന്ന നടപടി ഹൈക്കോടതിയുടെ തന്നെ അഭിനന്ദനം ഏറ്റുവാങ്ങിയതാണെന്ന് പ്രത്യേകിച്ച് പറയേണ്ടതില്ല. 'സേഫ് കേരള' എന്ന പേരിൽ ഇത് സംസ്ഥാന വ്യാപകമായി മാറ്റാനുള്ള വളരെ ശ്രദ്ധേയമായൊരു നടപടിക്രമം സർക്കാരിന്റെ മുമ്പിലുണ്ടെന്ന് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞു. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ഒരു ഫുൾ ടൈം ഉദ്യോഗസ്ഥനെ നിയമിക്കുന്നതോടുകൂടി റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി വളരെ ഗൗരവമായിട്ടുള്ള ഏർപ്പാടാക്കി മാറ്റാൻ കഴിയുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു തർക്കവുമില്ല. ട്രാഫിക് തടസ്സങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി മാറ്റിയെടുക്കാൻ സേഫ് കേരളയിലൂടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ വളരെ ശ്രദ്ധേയമായൊരു ഇടപെടൽ നടത്താൻ കഴിയണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ടും ഒരു മുഴുവൻ സമയ ഉദ്യോഗസ്ഥനെ ഇതിന്റെ ഡയറക്ടറായി

നിയമിക്കാനുള്ള ഈ ബിൽ വളരെ ഗൗരവമായി പിന്താങ്ങിക്കൊണ്ടും ഞാൻ എന്റെ വർത്തമാനം അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി.: സർ, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി (ഭേദഗതി) ബിൽ വീണ്ടും അതേ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന '2 ബി' നമ്പർ ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളെ ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ഏതൊരു നീക്കവും പിന്തുണയ്ക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്. റോഡ് സുരക്ഷയുടെ കാര്യത്തിൽ അത്രയേറെ വെല്ലുവിളികളാണ് നാം നേരിടുന്നത്. കേരളത്തിൽ ജീവിതമാർഗ്ഗം തേടി റോഡിലിറങ്ങുന്നവരിൽ 11 പേർ വീട്ടിൽ തിരിച്ചെത്തുന്നില്ലെന്നാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. ദിവസവും 11 പേരുടെ ജീവനുകളാണ് നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ പൊലിയുന്നത്. അപകടത്തിൽപ്പെട്ട് മറ്റനേകം പേർ മൃതപ്രായരായി ജീവിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഇക്കഴിഞ്ഞ വർഷം 4131 ജീവനുകളാണ് നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ പൊലിഞ്ഞത്. 42671 പേർക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്തു. കേരള പോലീസ് വെബ്സൈറ്റിൽ പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടുള്ള കണക്കുകളാണിത്. കേരള പോലീസ് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടുള്ള ചില വിവരങ്ങൾ ശ്രദ്ധേയമാണ്. 2001 മുതൽ 2017 വരെയുള്ള

അപകടങ്ങളുടെ കണക്കെടുത്താൽ 2001-ൽ 38361 അപകടങ്ങളും 2017-ൽ 38470 അപകടങ്ങളുമാണ് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. വാഹനങ്ങൾ വൻതോതിൽ വർദ്ധിച്ചിട്ടും അപകടങ്ങൾ 38470-ൽ പിടിച്ചു നിർത്താൻ സാധിച്ചത് നേട്ടം തന്നെയാണ്. വാഹനങ്ങൾ പെരുകുന്നതുമൂലമാണ് അപകടങ്ങൾ കൂടുന്നതെന്ന തെറ്റിദ്ധാരണ തിരുത്തുന്നതാണ് പ്രസ്തുത കണക്കുകളിൽനിന്നും മനസ്സിലാകുന്നത്. റോഡ് സുരക്ഷാ മാനദണ്ഡങ്ങൾ കാര്യക്ഷമമായി നടപ്പിലാക്കിയാൽ അപകടങ്ങൾ കുറയുമെന്നതിന്റെ തെളിവ് കൂടിയാണിത്. കേരള പോലീസ് വെബ്സൈറ്റിൽ അപകടങ്ങളുടെ ജില്ല തിരിച്ചുള്ള കണക്കും പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകട മരണങ്ങൾ സംഭവിക്കുന്നത് മലപ്പുറം ജില്ലയിലാണ്. 2016-ൽ മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ 402 പേരാണ് അപകടത്തിൽപ്പെട്ട് മരണപ്പെട്ടത്. റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ കൂടുതൽ ശ്രദ്ധചെലുത്തേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയിലേയ്ക്കാണ് ഇത് വിരൽ ചൂണ്ടുന്നത്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ചേളാരി മുതൽ ഇടിമുഴിക്കൽ വരെ ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടങ്ങൾ നടക്കുന്നൊരു സ്ഥലമാണ്. ഗതാഗതക്കുരുക്കും അപകടമരണങ്ങളും അവിടെ നിത്യസംഭവങ്ങളാണ്. ഇക്കാര്യം ഞാൻ റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി. ബന്ധപ്പെട്ട ജില്ലാ കളക്ടറെയും പോലീസ് കണ്ടു. അവസാനം ബന്ധപ്പെട്ട വ്യാപാരി

വ്യവസായികൾ, വിവിധ രാഷ്ട്രീയ കക്ഷി പ്രതിനിധികൾ, ജനപ്രതിനിധികൾ തുടങ്ങി എല്ലാവരുടെയും ഒരു മീറ്റിംഗ് അവിടെ വിളിച്ചുകൂട്ടി സുപ്രധാനമായ ചില തീരുമാനങ്ങളെടുക്കുകയും ചെയ്തു. അത് ഇംപ്ലിമെന്റ് ചെയ്യുന്നതിന് റവന്യൂ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെയും മോട്ടോർ വാഹന അതോറിറ്റിയെയും പോലീസ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെയുമൊക്കെ ചുമതലപ്പെടുത്തി. പക്ഷെ അതിൽപ്പരയുന്ന ഒരു കാര്യംപോലും നടപ്പിൽ വരുത്താൻ ബന്ധപ്പെട്ട ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് ഇതുവരെ തയ്യാറായിട്ടില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ആ വിഷയമൊന്ന് അന്വേഷിക്കണമെന്നുകൂടി ഈ സന്ദർഭത്തിൽ സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): മീറ്റിംഗ് വിളിച്ചു കൂട്ടാൻ ജില്ലാ കളക്ടർ ആരെയാക്കെയാണ് ഏൽപ്പിച്ചത്?

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി.: സർ, മീറ്റിംഗ് വിളിച്ചു കൂട്ടാൻ വേണ്ടി ബന്ധപ്പെട്ട ഡിവൈ.എസ്.പി.-യെയും റവന്യൂ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെയും ഏൽപ്പിച്ചു. റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി തന്നെ മീറ്റിംഗ് വിളിച്ചുകൂട്ടി. ബന്ധപ്പെട്ട ജനപ്രതിനിധികളും അവിടത്തെ വ്യാപാരി വ്യവസായികളും വിവിധ രാഷ്ട്രീയ കക്ഷി പ്രതിനിധികളും ആ മീറ്റിംഗിൽ പങ്കെടുത്തിരുന്നു.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ മീറ്റിംഗിലെ

നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാൻ ആരെയൊക്കെയാണ് ചുമതലപ്പെടുത്തിയത്?

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി. : സർ, ഓരോ കാര്യങ്ങളും ഇംപ്ലിമെന്റ് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി വ്യത്യസ്തമായ മൂന്ന് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റുകളെ (റവന്യൂ, പോലീസ്, മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ) ഏൽപ്പിച്ചു. പക്ഷെ അതിലെ ഒരു നിർദ്ദേശംപോലും നടപ്പിലാക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ട ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റുകൾ തയ്യാറായിട്ടില്ലെന്നത് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. 2004-ലെ വേൾഡ് ഹെൽത്ത് ഓർഗനൈസേഷൻ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരമാണ് റോഡ് സുരക്ഷയെക്കുറിച്ചുള്ള അവബോധം ലോക രാജ്യങ്ങൾക്കുണ്ടായത്. പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിൽ ഒരു വർഷം 12 ദശലക്ഷം പേർ റോഡപകടങ്ങളിൽ മരിക്കുന്നതായി പറയുന്നുണ്ട്. 50 ദശലക്ഷം പേർക്ക് പരിക്കേൽക്കുന്നുണ്ട്. 2004-ലെ കണക്കുകളാണിത്. ഈ നിരക്ക് 10 വർഷം കൊണ്ട് 20 ശതമാനത്തോളം വർദ്ധിക്കുമെന്നും റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നുണ്ട്. റോഡപകട നിരക്ക് വികസിത രാജ്യങ്ങളെക്കാൾ വികസ്വര രാജ്യങ്ങളിലാണ് കൂടുതൽ എന്നുള്ളതാണ് ഈ റിപ്പോർട്ടിലെ ശ്രദ്ധേയമായ വസ്തുത. ലോകത്ത് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെടുന്ന വാഹനാപകടങ്ങളുടെ 85 ശതമാനവും വികസ്വര രാജ്യങ്ങളിൽ നിന്നാണ്. വികസിത രാജ്യങ്ങളെക്കാൾ വാഹനങ്ങൾ കറവുണ്ടായിരുന്നിട്ടും അപകടങ്ങൾ കൂടുന്നതിന്റെ പ്രധാന കാരണം റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്ക്

വികസ്യ രാജ്യങ്ങളിൽ വേണ്ടത്ര പ്രാധാന്യം നൽകാത്തതാണെന്ന് പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നുണ്ട്. ഏതാണ്ട് ഇപ്പറഞ്ഞതിന്റെ നേർ ചിത്രമാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്. കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ഓപ്പൺ ഗവൺമെന്റ് ഡാറ്റാ പ്രകാരം ഇന്ന് ഇന്ത്യയിൽ 210 ദശലക്ഷം വാഹനങ്ങളാണുള്ളത്. കേരള മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെ കണക്കുകൾ പ്രകാരം ഏതാണ്ട് ഒരു കോടി പത്ത് ലക്ഷത്തിലധികം വാഹനങ്ങളാണ് കേരളത്തിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. അതായത് ഇന്ത്യയിലെ ആകെ വാഹനങ്ങളുടെ 4.76 ശതമാനം മാത്രമാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്. അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും വരുന്ന നിരവധി വാഹനങ്ങളും നമ്മുടെ നിരത്തുകളിൽ ഓടുന്നുണ്ട്. അപകടങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ നാം മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളേക്കാൾ മുന്നിലാണ്. ഇന്ത്യയിലുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങളിൽ 10 ശതമാനവും കേരളത്തിലാണ് നടക്കുന്നതെന്നത് ആശങ്കകൾക്ക് ഇടനൽകുന്നു. റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്ക് വേണ്ടത്ര പ്രാധാന്യം നൽകി റോഡ് നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളിലും ട്രാഫിക് ചട്ടങ്ങളിലും മാറ്റം വരുത്തുകയും റോഡ് സുരക്ഷയുടെ പ്രാധാന്യത്തെക്കുറിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കുന്നവരെ ബോധവൽക്കരിക്കുവാനും കഴിഞ്ഞാൽ ഇന്നത്തെ അപകടനിരക്ക് ഗണ്യമായി കുറയ്ക്കാനാകും. വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന് അനുസരിച്ച് അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസനവും നടപ്പിലാക്കണം.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, അന്യസംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും വരുന്ന

വാഹനങ്ങൾ അപകടങ്ങളുണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് പറയുകയാണല്ലോ; വ്യാജ നമ്പർ പ്ലേറ്റുകൾ ഘടിപ്പിച്ച വാഹനങ്ങൾ അതിർത്തി കടന്നുവന്ന് കള്ളക്കടത്തിനൊക്കെ ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ടെന്ന കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; റോഡ് സുരക്ഷയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചർച്ചയാണെങ്കിൽപ്പോലും ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ കെ. രാജൻ സംസാരിച്ചപ്പോൾ ആർ.എം.എഫ്-ൽ നിന്ന് പത്തനംതിട്ടയിലേക്ക് പണം ട്രാൻസ്ഫർ ചെയ്തതിനെക്കുറിച്ച് പറയുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ 26-03-2018-ലെ എന്റെ ചോദ്യത്തിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട റവന്യൂ വകുപ്പുമന്ത്രി നൽകിയ മറുപടിയാണിത്. തൃശ്ശൂർ, പാലക്കാട്, മലപ്പുറം ജില്ലകളിലെ നദീ പരിപാലന നിധി (ആർ.എം.എഫ്) പിൻവലിച്ച് പൊതുഫണ്ടിലേയ്ക്ക് മാറ്റുന്നതിന് സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആയത് പ്രകാരം തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിൽനിന്നും 20,85,68,841/- രൂപയും പാലക്കാട് ജില്ലയിൽ നിന്നും 12,95,54,397/- രൂപയും മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ നിന്നും 50,18,84,992/-രൂപയും പൊതുഫണ്ടിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയിട്ടുണ്ടെന്ന കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ കെ. രാജന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നു. അങ്ങയുടെ ജില്ലയിൽ നിന്നടക്കം ആർ.എം.എഫ് പൊതുഫണ്ടിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയിട്ടുണ്ട്. എനിക്ക് അടിയന്തരമായി പറയാനുള്ളത് മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ ആർ.എം.എഫ്-ൽ നിന്നും പൊതുഫണ്ടിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയ 50 കോടി രൂപ

തിരിച്ച് മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ നദികളുടെ കര സംരക്ഷണത്തിനായി ഉപയോഗിക്കണം. ഈ ചർച്ചയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞതുകൊണ്ടാണ് ഇക്കാര്യം സാന്ദർഭികമായി ഞാൻ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി.: സർ ഈയൊരു വിഷയം മലപ്പുറം ജില്ലാ വികസന സമിതിയിലും വന്നതാണ്. ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള മെമ്പർ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ശ്രീ. കെ. രാജൻ അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രസംഗത്തിൽ പറയുകയും ചെയ്തു. അത് ഒരിക്കലും അനുവദിക്കാൻ പാടില്ലെന്നതാണ് ഈ വിഷയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പറയാനുള്ളത്.

കേരളാ പോലീസ് അപകട കാരണങ്ങളെക്കുറിച്ച് പ്രസിദ്ധീകരിച്ച പട്ടിക പ്രകാരം ഏതാണ്ട് 90 ശതമാനം അപകടങ്ങൾക്കും കാരണം വാഹനമോടിക്കുന്നവരുടെ അശ്രദ്ധയാണ്. ട്രാഫിക് നിയമങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള അജ്ഞത, ട്രാഫിക് നിയമ ലംഘനം എന്നിവയും അപകടങ്ങൾ കൂട്ടുന്നതിന് കാരണമാകുന്നുണ്ട്. മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കൽ, സാഹസിക ഡ്രൈവിംഗ്, അമിത വേഗത, ഓവർടേക്കിംഗ്, കാഴ്ചക്കുറവ്, മാനസിക പിരിമുറുക്കങ്ങൾ, ലഹരി പദാർത്ഥങ്ങളുടെ ഉപയോഗം എന്നിവയെല്ലാം അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുന്നതിന് കാരണമാകുന്നു. കേരളത്തിൽ മദ്യനിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തിയിരുന്ന കാലയളവിൽ വാഹനാപകടങ്ങളിൽ കുറവുള്ളതായി രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കേരള പോലീസിന്റെ

പക്കലുള്ള വിവരങ്ങളിൽ നിന്നാണ് അത് മനസ്സിലാകുന്നത്. യാതൊരു നിയന്ത്രണവുമില്ലാതെ ബാറുകൾ തുറക്കുന്നതിനുള്ള തീരുമാനം റോഡപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുന്നതിന് ഇടയാകും. പഞ്ചായത്തുകൾതോറും മദ്യം ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ഒരുക്കിയശേഷം മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കരുതെന്ന് പറയുന്നതിൽ യാതൊരു അർത്ഥവുമില്ല. നമുക്ക് റോഡ് സുരക്ഷാ സാക്ഷരത വളരെ കുറവാണ്. റോഡ് സുരക്ഷാ അവബോധത്തിന് നാം കൂടുതൽ ഊന്നൽ നൽകണം. റോഡ് സുരക്ഷ നമ്മുടെ പാഠ്യപദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തണം. പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സംവിധാനത്തെ കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമമാക്കി, സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങൾ നിരത്തിലിറങ്ങുന്ന സാഹചര്യം കുറയ്ക്കണം. നമ്മുടെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിക്കാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഇരുചക്രവാഹനങ്ങൾ കൂടുതലായി നിരത്തിലിറങ്ങുന്നത്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ അപകടങ്ങളിൽപ്പെടുന്ന വിഭാഗവും ഇരുചക്രവാഹനക്കാരാണ്. ഇന്ത്യയിൽ ആകെ വാഹനങ്ങളിൽ 85 ശതമാനം ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളാണ്. കാറുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നവരുടെ എണ്ണവും കേരളത്തിൽ വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. ഒരേ ദിക്കിലേക്കുള്ള യാത്രയ്ക്ക് 100 പേർ നൂറ് വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുപകരം രണ്ട് പബ്ലിക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിച്ചാൽ ഇന്ധനവും ലാഭിക്കാം ഗതാഗതക്കുരുക്കും ഒഴിവാക്കാം. ആയതിനാൽ പബ്ലിക്

ട്രാൻസ്ഫോർട്ടിംഗിന് കൂടുതൽ പ്രാധാന്യം നൽകണം. റോഡ് സുരക്ഷയ്ക്ക് സമഗ്ര സമീപനമാണ് വേണ്ടത്. പോലീസ്, ഗതാഗതം, നീതിന്യായം, ധനകാര്യം, ആരോഗ്യം, വിദ്യാഭ്യാസം തുടങ്ങിയ ഒട്ടേറെ വകുപ്പുകളെ ഏകോപിപ്പിച്ച് പ്രവർത്തിക്കേണ്ടത് റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന് അത്യന്താപേക്ഷിതമാണ്. ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ കാലോചിതമായി പരിഷ്കരിക്കുകയും കർശനമായി നടപ്പാക്കുകയും വേണം. ട്രാഫിക് നിയമം ലംഘിക്കുന്നവർക്ക് കടുത്ത ശിക്ഷ നൽകുന്നതിനെക്കുറിച്ചും ആലോചിക്കണം. റോഡ് കയ്യേറ്റങ്ങൾ ചെറുക്കണം. റോഡ് സേഫ്റ്റി ബോർഡ് കൃത്യമായി യോഗം ചേരണം. പോലീസിന്റെയും മോട്ടോർ വാഹന വകുപ്പിന്റെയും സേവനങ്ങൾ റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി ഉപയോഗിക്കണം. മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലെ ഫീൽഡ് സ്റ്റാഫിന്റെ കുറവ് സുരക്ഷാപ്രവർത്തനങ്ങളെ ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നതിനുള്ള നിബന്ധനകൾ ശക്തമാക്കണം. ഒരു ടെസ്റ്റും പാസ്സാകാതെ, കാൾ കൊടുത്താൽ ലൈസൻസ് കിട്ടുമെന്ന അവസ്ഥയ്ക്ക് മാറ്റം വരണം. ട്രാഫിക് നിയമലംഘനങ്ങൾക്ക് ലൈസൻസ് റദ്ദ് ചെയ്യുന്നതടക്കമുള്ള നടപടിയുണ്ടാകണം. റോഡ് സുരക്ഷാ സമിതികൾ എല്ലാ ജില്ലകളിലും രൂപീകരിക്കണം. ജില്ലാതലത്തിൽ സ്ഥിരം ഓഫീസും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുമുണ്ടാകണം. ഇത്തരം സമിതികളിൽ

ജനപ്രതിനിധികളെക്കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തണം. സൂട്ടുകൾ, കോളേജുകൾ, ഡ്രൈവർമാർ, പൊതുജനങ്ങൾ എന്നിവരെ പങ്കെടുപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ബോധവൽക്കരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ശക്തമാക്കണം. ലോകാരോഗ്യ സംഘടനയുടെ കണക്ക് പ്രകാരം യുദ്ധങ്ങളിൽ കൊല്ലപ്പെടുന്നതിനേക്കാൾ ജനങ്ങൾ റോഡുകളിൽ കൊല്ലപ്പെടുന്നുണ്ട്. ജീവൻ എന്നത് അമൂല്യവും വിലപ്പെട്ടതുമാണ്. ജനങ്ങളുടെ ജീവൻ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനായി ഏതൊരു സർക്കാരും കൂടുതൽ പ്രാധാന്യം നൽകേണ്ടത് അതിനാകണം. റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രവർത്തനങ്ങളെ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ആവശ്യകത ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീംകോടതിക്ക് ബോധ്യപ്പെടുത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വന്ന വിധിയിലൂടെയാണ് ഇത്തരമൊരു ഭേദഗതിക്കുള്ള സാഹചര്യമുണ്ടായത്. ഒരു മുഴുവൻ സമയ ഉദ്യോഗസ്ഥനെ റോഡ് സുരക്ഷാ കമ്മീഷണറായി നിയമിക്കുക എന്ന ആവശ്യത്തിന്മേൽ കഴിവും പ്രാവീണ്യവുമുള്ള ആളെ കണ്ടെത്തുന്നതിന് പകരം ഐ.എ.എസ്.-കാരനായ സെക്രട്ടറിയേയും ചീഫ് കൺസർവേറ്റർ ഓഫ് ഫോറസ്റ്റിനേയും ഈ തസ്തികയിലേയ്ക്ക് നിയമിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യമെന്താണ്? റോഡ് സുരക്ഷയെക്കുറിച്ചുള്ള വ്യക്തമായ അറിവും പരിചയവുമുള്ളവരെ വേണം ഈ പദവിയിൽ ഇരുത്തേണ്ടത്. അല്ലാതെ ഏതെങ്കിലും വ്യക്തിയെ അക്കോമഡേറ്റ് ചെയ്യാനുള്ള ഒരു കസേരയായി ഈ തസ്തികയെ

കാണരുത്.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണ: സർ, 50 കോടി രൂപ മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ ആർ.എം.എഫ്.-ൽ നിന്നും പിൻവലിച്ചുവെന്നല്ലേ പറഞ്ഞത്. അപ്പോൾ കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുവർഷത്തെ ഗവൺമെന്റ് അവിടെ ഒരു കാര്യവും ചെയ്തിട്ടില്ലേ? ഇത്രയധികം ഫണ്ട് ബാക്കി വരുമോ? വെറുതെ പറയണ്ട, ഒന്നും ചെയ്തിട്ടില്ല.

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി. : സർ, അവിടെ റിവർ മാനേജ്മെന്റിന് ധാരാളം ഫണ്ടുണ്ട്. നിരവധി പ്രോപ്പോസലുകൾ അവിടെ കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ആ പ്രോപ്പോസലുകൾക്ക് ഭരണാനുമതി ലഭിച്ചിട്ടില്ല. അതിനുമുമ്പാണ് ആ ഫണ്ട് അവിടെ നിന്നും ഡ്രൈവർട്ട് ചെയ്യാനുള്ള നീക്കങ്ങൾ നടന്നത്.

ജനങ്ങളുടെ ജീവൻ സംരക്ഷിക്കുന്ന കാര്യത്തിലെങ്കിലും മറ്റ് താൽപ്പര്യങ്ങൾ മാറ്റിവെച്ച് കൂടുതൽ വിവേചനബുദ്ധിയോടെയും നിസ്സാർത്ഥമായും നിയമനിർമ്മാണം നടത്തണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റ്, ഡീലക്സ് തുടങ്ങിയ ബസ്സുകളിൽ സ്റ്റാന്റിംഗ് ടിപ്പ് അനുവദിക്കാൻ പാടില്ലെന്ന ശ്രദ്ധേയമായ ഒരു വിധി ഇന്നലെ ഹൈക്കോടതി പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ ബസ്സുകൾക്ക് കൂടിയ തോതിൽ ചാർജ്ജ് ഈടാക്കുന്നത് അധികം യാത്രക്കാരെ കയറ്റാൻ അനുവാദമില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ്. എന്നാൽ വ്യവസ്ഥ ലംഘിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഈ

ബസ്സുകൾ ഇപ്പോൾ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നത്. ഇതുശ്ചെയ്യപ്പെടുന്നതു കാര്യങ്ങൾ റോഡ് സുരക്ഷയെ ബാധിക്കുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഹൈക്കോടതി വിധി കർശനമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മുൻകയ്യെടുക്കണം എന്നുകൂടി ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, ഇവിടെ രണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ഈ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്ത് സംസ്ഥാനത്തെ റോഡപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വളരെ വിശദമായ വിലയിരുത്തലുകളും നിർദ്ദേശങ്ങളുമാണ് നൽകിയിട്ടുള്ളത്. ഇവിടെ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, പത്തുവർഷംകൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്തെ റോഡപകടങ്ങളുടെ നിരക്ക് 50 ശതമാനമായി കുറയ്ക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടിയാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാരും പ്രത്യേകിച്ച് റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയും അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വിഭാവന ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ആ പ്രവർത്തനങ്ങളെ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനും അത് കാര്യക്ഷമമായി നടത്തുന്നതിനും ഉദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടാണ് റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിക്ക് പ്രത്യേക ചുമതലയുള്ള ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥൻ നേതൃത്വം നൽകണമെന്ന നിർദ്ദേശം ബഹുമാനപ്പെട്ട സുപ്രീം കോടതി നിയമിച്ച റിട്ടയേഡ് ജസ്റ്റിസ് രാധാകൃഷ്ണൻ കമ്മീഷൻ നിർദ്ദേശിച്ചത്. കേരളം പടിപടിയായി ഈ രംഗത്ത്

ശ്രദ്ധേയമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ തവണ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസാണ് ആദ്യമായി റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി ബിൽ ഈ നിയമസഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഇന്ത്യയ്ക്കകെ മാതൃക കാണിച്ചതെന്ന കാര്യം ഇവിടെ പ്രത്യേകം എടുത്തുപറയേണ്ടതുണ്ട് എന്ന് ഞാൻ കരുതുകയാണ്. റോഡ് സുരക്ഷാ ഉറപ്പുവരുത്തണമെങ്കിൽ ഇവിടെ അംഗങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, രണ്ട് തലത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഒന്ന്, ഒരു ഉന്നത നിലവാരമുള്ള, റോഡ് സുരക്ഷാ നിയമം അനുശാസിക്കുന്ന ഒരു സംസ്കാരത്തിലേയ്ക്ക് നമ്മുടെ സമൂഹത്തെ മാറ്റി എടുക്കേണ്ടതുണ്ട് എന്ന നിർദ്ദേശം ഇവിടെ ഉയർന്നുവരികയുണ്ടായി. അതൊരു ശരിയായ നിർദ്ദേശമായി തന്നെയാണ് കാണുന്നത്. ഈ രംഗത്ത് വിവിധതരത്തിലുള്ള ബോധവൽക്കരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ് എന്ന് നമുക്കെല്ലാവർക്കുമറിയാം. വിവിധ വകുപ്പുകളിലൂടെ അത്തരം ബോധവൽക്കരണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നേതൃത്വം നൽകിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ്.പി. ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ വിവിധ വകുപ്പുകളുടെ ഏകോപനത്തിലൂടെയാണ് അത്തരം കാര്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കാനാവുന്നത്.

പൊതുമാതൃകയ്ക്ക് വകുപ്പും ആരോഗ്യവകുപ്പും മറ്റ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളും ചേർന്നുകൊണ്ടാണ് ഇത്തരം പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഞാൻ അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് കടക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല.

റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റിയുടെ ഘടനയെക്കുറിച്ച് ശ്രീ. കെ. രാജൻ വിശദീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആകൃത്ത് പറയുന്നത് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെയാണ്, ജനപ്രതിനിധികളെ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുന്ന ഒരു നിയമം ഇപ്പോൾ നിലവിലില്ല. നിയമത്തിൽ ഭേദഗതി വരുത്തി ജനപ്രതിനിധികളെ അതിൽ ഉൾക്കൊള്ളിക്കണമോ വേണ്ടയോ എന്ന കാര്യം എല്ലാവർക്കുമറിയുന്നതുപോലെ നയപരമായ പ്രശ്നമാണ്. ആ പ്രശ്നത്തിൽ ഏകപക്ഷീയമായ അഭിപ്രായ പ്രകടനം നടത്തുന്നത് ഉചിതമായിരിക്കുമെന്ന് ഞാൻ കരുതുന്നില്ല. അത്തരം സമിതികളുടെ പ്രവർത്തനം ഇപ്പോൾ കാര്യക്ഷമമല്ല എന്ന ഒരു സൂചനയാണ് ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി. ഇവിടെ സംസാരിച്ചപ്പോൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്, ഞാൻ അത് എടുത്ത് ചോദിക്കുകയും ചെയ്തു. ജില്ലാകളക്ടർ ചെയർമാനായ റോഡ് സുരക്ഷാ ജില്ലാ കൗൺസിലുകളാണ് സംസ്ഥാന റോഡ് സുരക്ഷാ കൗൺസിലുകൾക്ക് അവിടെ നടപ്പിലാക്കേണ്ട പ്രൊപ്പോസലുകൾ സമർപ്പിക്കേണ്ടത്. ആ പ്രൊപ്പോസലുകൾ ഇവിടെ എത്തിയാൽ

തീർച്ചയായും അനുഭാവപൂർവ്വം പരിഗണിക്കുന്നതാണ് എന്ന് ഞാൻ അങ്ങയെ അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ള ആ സ്ഥലം എനിക്ക് നന്നായി അറിയുന്ന സ്ഥലമാണ്. ആ പ്രദേശവും വട്ടപ്പാറ വളവും മലപ്പുറം ജില്ലയിലെ ബ്ലാക്ക് സ്റ്റോട്ടുകളിൽപ്പെട്ട സ്ഥലമാണ്. ആ ബ്ലാക്ക് സ്റ്റോട്ടുകൾ ഉൾപ്പെടെ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച 275 ബ്ലാക്ക് സ്റ്റോട്ടുകളെ കേന്ദ്രീകരിച്ച് റോഡ് സുരക്ഷാ പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്തൊക്കെ കാര്യങ്ങളാണ് നടപ്പിലാക്കേണ്ടത് എന്ന കാര്യം ഗൗരവപൂർവ്വം ആലോചിക്കുന്നതും അതിന് പ്രത്യേകമായ പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കാനാണ് സർക്കാർ ശ്രമിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി. ഉന്നയിച്ച പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് എനിക്ക് അത്രയും കാര്യങ്ങൾ മാത്രമേ പറയാനുള്ളൂ. ഡ്രൈവർമാരുടെ പ്രശ്നം സിലബസ്സിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി വിദ്യാലയങ്ങളിൽ പഠിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എങ്കിൽപ്പോലും പ്രാഥമിക പരീക്ഷണം എന്നനിലയിൽ പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിലൂടെ വിദ്യാർത്ഥികളിൽ ട്രാഫിക് അവബോധം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനായി സ്കാർട്ട് ട്രാഫിക് ക്ലാസ് റൂം പദ്ധതി ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. എല്ലാ എം.എൽ.എ.-മാരും സഹകരിക്കുമെങ്കിൽ അവരുടെ മണ്ഡലത്തിലെ ഒരു വിദ്യാലയത്തിലെങ്കിലും ഈ

രൂപത്തിലുള്ള സ്മാർട്ട് ട്രാഫിക് ക്ലാസ് റൂം നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു സ്കീം തയ്യാറാക്കാൻ സർക്കാരിന് മടിയൊന്നുമില്ല. പക്ഷേ എല്ലാവരും സഹകരിച്ചാൽ ഒരു റൂം അങ്ങനെ ആക്കിയാൽ മതിയല്ലോ; നമ്മൾ ഇപ്പോൾ പല കാര്യങ്ങളും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെയൊരു നിർദ്ദേശം ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങളുടെ മുമ്പിൽ വയ്ക്കുകയാണ്. കാരണം രണ്ടുപേർ മാത്രമേ ഇവിടെ സംസാരിച്ചുള്ളവെങ്കിൽപ്പോലും എല്ലാ മെമ്പർമാരും ഇക്കാര്യത്തിൽ വളരെയേറെ താൽപ്പര്യമുള്ളവരാണ് എന്നതാണ് സഭയുടെ പൊതുവികാരം എന്നു ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുകയാണ്. ദേശീയപാതയിലെ എല്ലാ പ്രധാനപ്പെട്ട ജംഗ്ഷനുകളിലും ട്രാഫിക് കുരുക്ക് ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ഉതകുന്ന വിധത്തിലുള്ള ട്രാഫിക് സിഗ്നലുകൾ സ്ഥാപിക്കേണ്ടതാണ് എന്ന കാര്യം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന് ആ രൂപത്തിലുള്ള പ്രൊപ്പോസലുകൾ വരേണ്ടതുണ്ട്. ഞാൻ നേരത്തേ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ അതാത് ജില്ലാതലത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: സർ, ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഗതാഗതക്കുരുക്കുകൾ

ഉണ്ടാകുന്നത് ബസ്ബേ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ്. റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് നാഷണൽ ഹൈവേയിലെങ്കിലും ബസ്ബേ നിർമ്മിക്കണമെന്നും. സിഗ്നൽ സിസ്റ്റം കൊണ്ടുമാത്രം അതിന് കഴിയില്ല. ബസ്ബേ ഉണ്ടാക്കിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഒരുപാട്

ഗതാഗതക്കുരുക്കും അപകടങ്ങളും ഒഴിവാക്കാൻ സാധിക്കും. അക്കാര്യത്തിൽ ഒരു നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ദേശീയപാതയുടെ സ്പെസിഫിക്കേഷൻ അനുസരിച്ച് പാതകൾ നിർമ്മിച്ചാൽ അങ്ങേയ്ക്ക് അറിയാവുന്നതുപോലെ ബസ് ബേ, വാക്ക്വേ എന്നിവ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചുകൊണ്ടാണ് നാഷണൽ ഹൈവേ നിർമ്മിക്കേണ്ടത്. അങ്ങനെയൊന്നെങ്കിൽ പോലും കേരളത്തിൽ നിങ്ങൾക്കെല്ലാം അറിയുന്നതുപോലെ കഴക്കൂട്ടം മുതൽ അടൂർ വരെയുള്ള ഭാഗത്ത് ഒരു മോഡൽ സേഫ് കോറിയോർ എന്ന ഒരു സംവിധാനം വിജയകരമായി പരീക്ഷിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ആ പരീക്ഷണത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സാമ്പത്തിക ലഭ്യതയും സ്ഥലലഭ്യതയും അനുസരിച്ച് ഇത്തരത്തിലുള്ള കോറിയോറുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ആരംഭിക്കാൻ കഴിയും. കെ.എസ്.ടി.പി.-യുടെ സഹായത്തോടുകൂടി അവരുടെ ചലഞ്ച് ഫണ്ടുപയോഗിച്ചും ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്. കോഴിക്കോട് സിറ്റി ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ സിറ്റി ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് പ്രോജക്ടിന്റെ ഭാഗമായി പുതുതായി നിർമ്മിച്ച പ്രദേശങ്ങളിൽ അത്തരത്തിലുള്ള പ്രവർത്തനം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇതുപോലുള്ള ഒരു വിപുലവും ശ്രദ്ധേയവും ആസൂത്രിതവുമായ പദ്ധതിയുടെ

അടിസ്ഥാനത്തിൽ മുന്നോട്ടുവരുമ്പോൾ മാത്രമേ നമുക്ക് അതൊക്കെ നല്ലനിലയിൽ ചെയ്യാൻ കഴിയൂ. പക്ഷേ ഇന്നലെകളിൽ ചെയ്തതിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായും സമയബന്ധിതമായും പ്ലാനിംഗിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിന് ഒരു ഓഫീസറെ ആവശ്യമായി വന്നുവെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഇത്തരമൊരു ഭേദഗതിയുമായി മുന്നോട്ട് വരാൻ തയ്യാറായത് എന്നകാര്യം ഞാൻ ഇവിടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. റോഡ് സുരക്ഷാ ക്ലാസ്സുകൾ നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടി ഇവിടെ ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട് എന്നതാണ് എനിക്ക് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അറിയിക്കാനുള്ളത്. ഡ്രൈവർമാരുടെ ഒരു പ്രശ്നമുണ്ട്.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഇവിടെ റോഡ് സുരക്ഷാ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ചില നടപടികളുണ്ട്. അത് പോലീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് പോലെ നിരവധി ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ പ്രയോജനം അതത് വർഷം ആ പ്രദേശങ്ങളിലുള്ള ആളുകൾക്ക് ലഭിക്കത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള ഒരു മോണിറ്ററിംഗ് സിസ്റ്റം നമുക്കുണ്ടാക്കണം. ക്യാമറ വെച്ചിട്ടില്ല എന്ന് ചില അംഗങ്ങൾ ഇവിടെ പറഞ്ഞു. അതൊന്നും ശരിയല്ല. പോലീസ് സ്ഥാപിച്ച ക്യാമറകളുണ്ട്, മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് സ്ഥാപിച്ച ക്യാമറകളുണ്ട്. പക്ഷേ മെയിന്റനൻസ് ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് പല ക്യാമറകളുടെയും കവർ

മാത്രമേയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ടാണ് ഇങ്ങനെ പോകുന്നത്. വളരെ പോസിറ്റീവായിട്ടുള്ള എന്റെ ഒരു നിർദ്ദേശം, അതുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ ഒരു ആക്ഷേപമായിട്ടുള്ള വിലയിരുത്തൽ നടത്തി ആ ക്യാമറകൾ ആക്ടിവേറ്റ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി എടുക്കുകയും ഇപ്പോൾ ചെയ്യുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഊർജ്ജിതപ്പെടുത്തുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള സ്റ്റേപ്പിലേക്ക് പോകുന്നതിനും ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, തീർച്ചയായും വിവിധ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ഏകോപനം ആവശ്യമാണ് എന്ന കാര്യത്തിൽ നമുക്കെല്ലാം യോജിപ്പ് തന്നെയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ നേരത്തേ സൂചിപ്പിച്ചത്, ജില്ലാകളക്ടർ ചെയർമാനായ കൗൺസിലുകളാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളത്. മലപ്പുറത്തുനിന്നുള്ള അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചപ്പോൾ മലപ്പുറം ജില്ലാകളക്ടർ മറ്റാരെയോ ചുമതലപ്പെടുത്തുന്ന പ്രവണത കണ്ടുവെന്നാണ് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. വകുപ്പുകളെ ഏകോപിപ്പിക്കാനുള്ള ചുമതല ജില്ലാ കളക്ടർമാർക്കാണ്. കളക്ടർമാരെ ഏൽപ്പിച്ച ചുമതലകൾ ഭംഗിയായി നിർവ്വഹിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ കർക്കശമായ നിലപാട് സ്വീകരിക്കാം. തുടങ്ങിവെച്ച പദ്ധതികളെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. അങ്ങ് എപ്പോഴും പോസിറ്റീവായിട്ടാണ്

എന്നോട് പെരുമാറാറുള്ളു. അതുകൊണ്ട് പോസിറ്റീവായി അങ്ങ് പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിന് യാതൊരു പ്രയാസവുമില്ല.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഞാൻ പോസിറ്റീവായി മാത്രമേ ഇടപെടുവെന്ന് പറഞ്ഞതിനുശേഷം തൊട്ടടുത്തിരുന്ന ആളിനെ നോക്കി ചിരിച്ചപ്പോൾ എനിക്ക് തന്നെ സംശയം തോന്നി. ഞാൻ വളരെ കറക്ടായി, പോസിറ്റീവായിട്ടുതന്നെയാണ് പറഞ്ഞത്. ജില്ലകളിലെ പ്രോഗ്രാമുകൾ ജില്ലാകളക്ടർക്ക് മോണിറ്റർ ചെയ്യാൻ സാധിക്കും.

മി. സ്പീക്കർ: ഇവിടെ പറഞ്ഞത് അങ്ങ് ശരിയായ ഭാഷയിൽ സ്വീകരിച്ചാൽ മതി. വ്യംഗ്യഭാഷ കാണേണ്ട.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, അങ്ങനെ മാത്രമേ എടുക്കുന്നുള്ളൂ. അല്ലെങ്കിലും ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രനോട് എല്ലാക്കാലത്തും ഞങ്ങൾ അങ്ങനെ മാത്രമേ എടുത്തിട്ടുള്ളൂ. നാഷണൽ ഹൈവേകളിൽ ക്യാമറ വെച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് ഗതാഗത വകുപ്പിന്റെ പണം ഉപയോഗിച്ച് വെച്ചിട്ടുള്ള ക്യാമറകളാണ്. അതുകൊണ്ട് ഒരു ജില്ലാകളക്ടർക്ക് അത് മോണിറ്റർ ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല. പോലീസ് ട്രാഫിക്കിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വെച്ചിട്ടുള്ള ക്യാമറകളുണ്ട്. അതൊരു ജില്ലാകളക്ടർക്ക് മോണിറ്റർ ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല. അതുകൊണ്ട് അങ്ങനെയുള്ള കണ്ടിന്യൂവിറ്റി ഉള്ള പ്രോഗ്രാംസ്

പ്രത്യേകമായി നോക്കണം. രണ്ടാമതായി, ജില്ലാകളക്ടർമാർക്ക് നേരിട്ട് ചെയ്യണമെന്നുള്ള ചെറിയ സമ്മർദ്ദം വന്നാൽ മാത്രമേ കളക്ടർമാരും അത് ചെയ്യുകയുള്ളൂ എന്നുള്ളതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണു: സർ, റോഡ് സേഫ്റ്റിയെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ അഞ്ച് കൊല്ലം കൊണ്ട് നിലവിലുള്ള റോഡുകളിൽ എത്ര വാഹനങ്ങൾ കൂടുതലായി ഓടുന്നു; വാഹനങ്ങൾ ഇങ്ങനെ കൂടിവരുമ്പോൾ എന്തുതരത്തിലുള്ള റോഡ് സേഫ്റ്റി വന്നാലും ഇന്നത്തെ മോട്ടോർ ബൈക്കിന്റെ സ്പീഡ് നോക്കിയാലും റോഡ് വീതി കൂട്ടാതെ ഒന്നും ചെയ്യാൻ സാധിക്കില്ല. നമ്മൾ വെറുതെ പറഞ്ഞിട്ടേന്താണ് കാര്യം?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, പഴയ രണ്ട് ട്രാൻസ്പോർട്ട് മിനിസ്റ്റർമാണ് ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ പറഞ്ഞ കാര്യം വളരെ സ്പെഹത്തിൽ തന്നെയാണ് എടുത്തത്. വളരെ പോസിറ്റീവായിട്ട് തന്നെയാണ് എടുത്തത്, അദ്ദേഹത്തിന് എന്തെങ്കിലും തോന്നിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ക്ഷമിക്കണം. അങ്ങനെയൊരു തെറ്റിദ്ധാരണ ഉണ്ടാകാൻ പാടില്ല.

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ: സർ, റോഡ് സേഫ്റ്റി ഫണ്ട് എന്നുള്ളത് റോഡിന്റെ സേഫ്റ്റിക്കുവേണ്ടി ഉപയോഗിക്കേണ്ടതാണ്. അത് സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ സ്ഥലത്തും ഒരുപോലെ നീതിപൂർവ്വം ഉപയോഗിക്കണം. ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ സാങ്കേതിക

വിദ്യ ഉപയോഗിക്കാനും ക്യാമറ വയ്ക്കാനും സൈനേജസ് ഒരുക്കാനും സീബ്രാ ലൈൻ വരയ്ക്കാനും ഉപയോഗിക്കേണ്ടതാണ്. അത് അങ്ങനെ നീതിപൂർവ്വമല്ലാതെ ഉപയോഗിച്ച അനുഭവം ഈ വകുപ്പിൽ കഴിഞ്ഞ കാലങ്ങളിൽ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്താകെ വിനിയോഗിക്കേണ്ട ഫണ്ട് എവിടെയെങ്കിലും ചില പ്രദേശത്ത് മാത്രമായി വിനിയോഗിക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ആ സമീപനം മാറ്റാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ; അല്ലാതെ വീണ്ടും അങ്ങനെ തുടരുകമോ എന്നാണ് അറിയേണ്ടത്.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട എ. പ്രദീപ് കുമാർ ഞാൻ പറഞ്ഞത് ശ്രദ്ധിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ഈ സംശയം ഉണ്ടാകുമായിരുന്നില്ല. നാറ്പാക് നിശ്ചയിച്ച 275 ബ്ലാക്ക് സ്റ്റോകുകളെ കേന്ദ്രീകരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പരിഷ്കരണ പരിപാടികളെക്കുറിച്ചാണ് ഇപ്പോൾ സർക്കാർ ആലോചിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എ. പ്രദീപ് കുമാർ: സർ, എന്റെ ചോദ്യം, സംസ്ഥാനത്താകെ നീതിപൂർവ്വമായി ഫണ്ട് വിനിയോഗിക്കുന്ന റോഡ് സപ്ലി ഫണ്ട് തെറ്റായ നിലയിൽ നിക്ഷിപ്തതാൽപ്പര്യം വച്ച് വിനിയോഗിച്ച ചരിത്രം ഈ വകുപ്പിനുണ്ട്. അത് പരിശോധിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, അത് പരിശോധിക്കാം.

മി. സ്പീക്കർ: ചർച്ചാവേളയിൽ തന്നെ ഒരുപാട് പേർ ഇടപെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇനി അങ്ങ് വല്ലാതെ ഉദാരനാകാതിരിക്കുന്നതാണ് നല്ലത്.

ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ: സർ, റോഡ് സേഫ്റ്റിയെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ ചെറിയ ഒരു നിർദ്ദേശം, വലിയ എഫക്ടീവായ ഒരു കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ ഫോർ ലൈൻ ട്രാക്കിൽ ഹെവി വെഹിക്കിൾസ് എപ്പോഴും കീപ്പ് ചെയ്യേണ്ടത് ലെഫ്റ്റ് എക്സ്ട്രീംമാണ്. കേരളത്തിലെ ഏത് റോഡ് നോക്കിയാലും ആ ലെഫ്റ്റ് എക്സ്ട്രീം കീപ്പ് ചെയ്യുന്നതിനുപകരം എപ്പോഴും റോഡിന്റെ വലതുവശം ചേർന്നുള്ള സ്ലീഡ് ട്രാക്കിലാണ് എല്ലാ ഹെവി വെഹിക്കിൾസും (ഹെവി ഗുഡ്സ്, ക്യാരിയർ വെഹിക്കിൾസ്, കണ്ടെയ്നർ) പോകുന്നത്. അപ്പോൾ ലെഫ്റ്റ് സൈഡിലൂടെയുള്ള ഓവർടേക്കിംഗ് എപ്പോഴും റഗുലറാകുകയാണ്. അപകടം ഒഴിവാക്കാൻ വേണ്ടി വീതി കൂട്ടിയ റോഡുകളുടെ വലത് എക്സ്ട്രീം അവർ ഉപയോഗിക്കുന്നതുകൊണ്ട് പിന്നീടും അപകടം ഉണ്ടാകുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇതിന് കൃത്യമായ ഒരു നിർദ്ദേശം കൊടുത്ത് ഇത് പരിശോധിക്കാനുള്ള ചുമതല ബന്ധപ്പെട്ട ആളുകളെ ഏൽപ്പിക്കണം.

ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ: സർ, എല്ലാ കാര്യങ്ങൾക്കും മറുപടി, വിശദീകരണം നൽകാൻ എനിക്ക് സന്തോഷമേയുള്ളൂ. പക്ഷെ, സമയത്തെക്കുറിച്ച് എല്ലാ

മെമ്പർമാരും ശ്രദ്ധിക്കണമെന്ന അങ്ങയുടെ നിർദ്ദേശം ഉള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ ചുരുക്കി പറയുന്നത്. രണ്ട് കാര്യങ്ങളാണ് ഇവിടെ ചോദിച്ചത്. ഒന്ന്, ബഹുമാനപ്പെട്ട തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ പറഞ്ഞതുപോലെ, ഇപ്പോൾ നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പരിപാടികൾ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കണം. ശ്രീ. എ. പ്രദീപ്കുമാർ ഇവിടെ ആശങ്ക പ്രകടിപ്പിച്ചതുപോലെ, മറ്റേതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള സ്വാധീനത്തിനോ പ്രലോഭനങ്ങൾക്കോ വഴങ്ങി അല്ല ഇത്തരം പരിഷ്കരണ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതെന്നതാണ് ഈ സർക്കാരിന്റെ നിലപാട്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ അങ്ങനെ എന്തെങ്കിലും സംഭവിച്ചതായി ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് പരിശോധിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റിന് വിരോധമൊന്നുമില്ല. മറ്റൊന്ന്, ഇവിടെ ശ്രീ. ഷാഫി പറമ്പിൽ ചോദിച്ച ഒരു പ്രശ്നമുണ്ട്. ഞാൻ അങ്ങോട്ടേയ്ക്ക് വരികയാണ്. ഡ്രൈവർമാരുടെ ഡ്രൈവിംഗ് സംസ്കാരത്തെ കുറിച്ചുള്ള ഒരു പ്രശ്നമാണ് ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. ആധുനികതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഡ്രൈവിംഗ് സംസ്കാരം ഇന്ന് നമ്മുടെ ഡ്രൈവർമാരിൽ 90 ശതമാനത്തിനും ഇല്ലെന്നതാണ് ഒരു നിരീക്ഷണം. ആ സംസ്കാരത്തിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുപോകണമെങ്കിൽ ആധുനിക രീതിയിലുള്ള ഡ്രൈവിംഗ് പരിശീലന കേന്ദ്രങ്ങളാണ് ആവശ്യം. ഇവിടെ നേരത്തെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച, കേരളത്തിൽ മൂവായിരത്തിലധികം ഡ്രൈവിംഗ് സ്കൂളുകളാണ്

പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. അവയിൽ പലതും അശാസ്ത്രീയമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നവയാണ്. അവയെല്ലാം ശാസ്ത്രീയമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നിലപാടുകളാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുക. സർക്കാരിന്റെ തന്നെ മേൽനോട്ടത്തിൽ ആധുനിക സംവിധാനങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ഡ്രൈവിംഗ് പരിശീലന കേന്ദ്രങ്ങൾ ആരംഭിക്കാനും ലൈസൻസ് കൊടുക്കുന്നതിന് ഓട്ടോമേറ്റഡ് ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് കേന്ദ്രങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനും തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ 3 എണ്ണം പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അടുത്ത മാസത്തോടുകൂടി 3 എണ്ണം ആരംഭിക്കാൻ കഴിയും. ബാക്കി ജില്ലകളിൽ സ്ഥല ലഭ്യതയനുസരിച്ച് ഘട്ടംഘട്ടമായി ആ പരിപാടി പൂർത്തിയാക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. നല്ല പരിശീലനം ലഭിച്ച സംസ്കാര സമ്പന്നരായ ഡ്രൈവർമാർ ഉണ്ടാകുകയെന്നതാണ് നമ്മുടെ ആവശ്യം. റോഡ് നിയമങ്ങൾ ലംഘിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ അവർക്കെതിരെ കർക്കശ നിലപാടാണ് ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഫലപ്രദമായ പ്രവർത്തനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. കുറ്റവാളികളെ കണ്ടെത്തുന്നുണ്ട്. അതിനും ശാസ്ത്രീയമായ മാർഗ്ഗമാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. പഴയ രീതിയിലുള്ള പ്രാകൃതമായ ശൈലിയിലല്ല ഇപ്പോൾ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ ലംഘനം കണ്ടെത്താൻ ശ്രമിക്കുന്നത്. ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പരിശോധനകളിലൂടെയാണ്

അത് ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. അത്തരം പ്രവർത്തനങ്ങൾ ശക്തിപ്പെട്ടാൽ മാത്രമേ, ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നത് മതിയെന്ന അർത്ഥത്തിലല്ല, ഇപ്പോൾ നടക്കുന്നതിന്റെ ഇരട്ടി ജാഗ്രതയോടുകൂടി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇത്തരം പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ആ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് എല്ലാ ഭാഗത്തുനിന്നുമുള്ള പിന്തുണയുണ്ടെന്ന് കാണുന്നതിൽ സന്തോഷമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഞാനെന്റെ വാക്കുകൾ ദീർഘിപ്പിക്കാതെ, ഈ ബിൽ പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന് സഭയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. കെ. രാജൻ, അങ്ങയുടെ ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, ഞാൻ പ്രസ് ചെയ്യുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. കെ. രാജൻ അവതരിപ്പിച്ച 1 എ നമ്പർ ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി., അങ്ങയുടെ ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി.: സർ, ഞാൻ പ്രസ് ചെയ്യുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. അബ്ദുൽ ഹമീദ് പി. അവതരിപ്പിച്ച 2 ബി ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള റോഡ് സുരക്ഷ

അതോറിറ്റി (ഭേദഗതി) ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കുന്നു.

രണ്ടാം വകുപ്പ്

ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതികൾ

അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

113 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാനുമുദേശിക്കുന്ന പ്രധാന ആക്ടിലെ 9-ാം വകുപ്പിൽ, “ സർക്കാരിന്,” എന്ന വാക്കും ചിഹ്നവും ഒഴിവാക്കുക.

120 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാനുമുദേശിക്കുന്ന പ്രധാന ആക്ടിലെ 9-ാം വകുപ്പിൽ, “ ചീഫ് ഫോറസ്റ്റ് കൺസർവേറ്ററുടെയോ” എന്ന വാക്കുകൾ ഒഴിവാക്കുക.

127 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാനുമുദേശിക്കുന്ന പ്രധാന ആക്ടിലെ 9-ാം വകുപ്പിൽ, “ താഴെയല്ലാത്ത” എന്ന വാക്കിന് പകരം "കുറയാത്ത"

എന്ന വാക്ക് ചേർക്കുക.

128 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാനദ്ദേശിക്കുന്ന പ്രധാന ആക്ടിലെ 9-ാം വകുപ്പിൽ, “ ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനെ” എന്ന വാക്കുകൾക്കു പകരം “ഏതൊരു ഉദ്യോഗസ്ഥനെയും” എന്ന വാക്കുകൾ ചേർക്കുക.

130 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാനദ്ദേശിക്കുന്ന പ്രധാന ആക്ടിലെ 9-ാം വകുപ്പിൽ, “ നിയമിക്കാവുന്നതാണ്” എന്ന വാക്കിന് പകരം “നിയമിക്കേണ്ടതാണ്” എന്ന വാക്ക് ചേർക്കുക.

137 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാനദ്ദേശിക്കുന്ന പ്രധാന ആക്ടിലെ 9-ാം വകുപ്പ് ചുവടെ ചേർത്തിരിക്കും വിധം മാറ്റുക:

“ 9. റോഡ് സുരക്ഷാ കമ്മീഷണർ. - അഡീഷണൽ ഡയറക്ടർ ജനറൽ ഓഫ് പോലീസ് റാങ്കിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥനെ, ഈ ആക്ടിന്റെ ആവശ്യത്തിലേക്കായി റോഡ് സുരക്ഷാ കമ്മീഷണറായി മുഴുവൻ സമയ ചുമതലയിൽ നിയമിക്കാവുന്നതാണ്.”

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ്: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

114 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന പ്രധാന ആക്ടിലെ

9-ാം വകുപ്പിൽ, “ അഖിലേന്ത്യാ സർവ്വീസിൽ നിന്നുള്ള” എന്ന വാക്കുകൾ ഒഴിവാക്കുക.

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

116 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാനുള്ള ശ്രമം പ്രധാന ആക്ടിലെ 9-ാം വകുപ്പിൽ, “ അഖിലേന്ത്യാ സർവ്വീസിൽ നിന്നുള്ള ഗവൺമെന്റ് സെക്രട്ടറിയുടെയോ” എന്ന വാക്കുകൾ ഒഴിവാക്കുക.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

118 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന പ്രധാന ആക്ടിലെ 9-ാം വകുപ്പിൽ, “ അഖിലേന്ത്യാ സർവ്വീസിൽ നിന്നുള്ള” എന്ന വാക്കുകൾക്കുശേഷം "പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിയുടെയോ" എന്ന വാക്കുകൾ ചേർക്കുക.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

132 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാനുള്ള ശ്രമം പ്രധാന ആക്ടിലെ 9-ാം വകുപ്പ് ചുവടെ ചേർത്തിരിക്കും വിധം മാറ്റുക:

“ 9. റോഡ് സുരക്ഷാ കമ്മീഷണർ. - സർക്കാരിന്, ഈ ആക്ടിന്റെ ആവശ്യത്തിലേക്കായി, അഖിലേന്ത്യാ സർവ്വീസിൽ നിന്നുള്ള പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിയുടെയോ, അഡീഷണൽ ഡയറക്ടർ ജനറൽ ഓഫ് പോലീസിന്റെയോ പദവിയിൽ താഴെയല്ലാത്ത ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനെ റോഡ് സുരക്ഷാ കമ്മീഷണറായി മുഴുവൻ സമയ ചുമതല നൽകി നിയമിക്കാവുന്നതാണ്.”

മി. സ്റ്റീക്കർ: 115-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി 114-ാം നമ്പർ ഭേദഗതിക്ക് തുല്യമായതിനാലും 117-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി 116-ാം നമ്പർ ഭേദഗതിക്ക് തുല്യമായതിനാലും 121, 123, 124, 125 എന്നീ നമ്പർ ഭേദഗതികൾ 120-ാം നമ്പർ ഭേദഗതിക്ക് തുല്യമായതിനാലും അവതരിപ്പിക്കേണ്ടതില്ല.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, ശ്രീ. കെ. എൻ. എ. ഖാദറിന്റെ 129-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി ഞാൻ ഔദ്യോഗിക ഭേദഗതിയായി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

129 ഖണ്ഡം 2 പ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്യാനുദ്ദേശിക്കുന്ന പ്രധാന ആക്ടിലെ 9-ാം വകുപ്പിൽ, “ സുരക്ഷാ കമ്മീഷണറായി” എന്ന വാക്കുകൾക്കു ശേഷം "അന്യത്ര സേവനവ്യവസ്ഥയിൽ" എന്ന വാക്കുകൾ ചേർക്കുക.

ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ അവതരിപ്പിച്ച 127-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി സ്വീകരിക്കുന്നു. മറ്റ് ഭേദഗതികളൊന്നും സ്വീകരിക്കുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: മന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ഔദ്യോഗിക ഭേദഗതിയും ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ അവതരിപ്പിച്ച 127-ാം നമ്പർ ഭേദഗതിയും സഭ അംഗീകരിച്ചു.

ശ്രീ. വി. കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് അവതരിപ്പിച്ച 114-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചു.

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ അവതരിപ്പിച്ച 116-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചു.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ അവതരിപ്പിച്ച 118-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചു.

ശ്രീ. വി. പി. സജീന്ദ്രൻ അവതരിപ്പിച്ച 113, 120, 128, 130, 137 എന്നീ നമ്പർ ഭേദഗതികൾ സഭ നിരാകരിച്ചു.

ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ അവതരിപ്പിച്ച 132-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചു.

ഭേദഗതി ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള രണ്ടാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കാമോയെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഭേദഗതി ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള രണ്ടാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുന്നു.

മൂന്നാം വകുപ്പ്

(ഭേദഗതി അവതരിപ്പിച്ചില്ല.)

മൂന്നാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കാനോയെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

മൂന്നാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുന്നു.

ഒന്നാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, ശ്രീ. കെ. എൻ. എ.

ഖാദറിന്റെ 105-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി ഞാൻ ഔദ്യോഗിക ഭേദഗതിയായി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

105 തത്വപ്രഖ്യാപനവാക്യത്തിൽ "ആറുപത്തിയൊൻപതാം" എന്ന വാക്കിന് പകരം "അറുപത്തിയൊൻപതാം" എന്ന വാക്ക് ചേർക്കുക.

മി. സ്പീക്കർ: മന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ഔദ്യോഗിക ഭേദഗതി സഭ അംഗീകരിച്ചു.

ഭേദഗതി ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള ഒന്നാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ

ഭാഗമാക്കാനായെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഭേദഗതി ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള ഒന്നാം വകുപ്പ് പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുന്നു.

മൂന്നാം വായന

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി (ഭേദഗതി) ബിൽ പാസ്സാക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ജലവിഭവ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള 2018-ലെ കേരള റോഡ് സുരക്ഷാ അതോറിറ്റി (ഭേദഗതി) ബിൽ പാസ്സാക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു. ബിൽ ഏകകണ്ഠമായി

പാസ്സായിരിക്കുന്നു.

2018-ലെ കേരള ധനസംബന്ധമായ ഉത്തരവാദിത്ത (ഭേദഗതി) ബിൽ

ധനകാര്യവും കയറും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്): സർ,

2018-ലെ കേരള ധനസംബന്ധമായ ഉത്തരവാദിത്ത (ഭേദഗതി) ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ജലവിഭവ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. മാത്യു ടി. തോമസ്): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, 2003-ലെ കേരള ധന ഉത്തരവാദിത്ത നിയമത്തിന്റെ ഒരു ഭേദഗതിയാണിത്. അത് 14-ാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ റോഡ് മാപ്പ് അനുസരിച്ച് നമ്മൾ നേരത്തെ ചെയ്യേണ്ടതായിരുന്നു. പുതിയ ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ വരുന്നതിന് മുൻപെങ്കിലും ഔദ്യോഗികമായ ഭേദഗതിയെങ്കിലും വരുത്തിയേ തീരൂ. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇത് ഫിനാൻസ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി അവതരിപ്പിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നത്. ഗ്യാരണ്ടി ഭേദഗതി ഫിനാൻസ് ആക്ടിന്റെ ഭാഗമായി വന്നു. എന്നാൽ ദൗർഭാഗ്യവശാൽ ഇത് അതിലുൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് നടപടിക്രമങ്ങളിൽ വീഴ്ചയുണ്ടായി. അതിനോട് സഹകരിക്കാൻ എല്ലാവരും തയ്യാറായതിൽ പ്രത്യേകം നന്ദി പറയുന്നു. ബാക്കിയുള്ള

കാര്യങ്ങൾ അഭിപ്രായങ്ങൾ കേട്ടിട്ട് സംസാരിക്കാം.

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി: സർ, 2018-ലെ കേരള ധനസംബന്ധമായ ഉത്തരവാദിത്ത (ഭേദഗതി) ബില്ലിനെ ഞാൻ പിൻതുണയ്ക്കുന്നു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം കടുത്ത സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി നേരിട്ട ഘട്ടത്തിലാണ് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചത്. ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയുടെ ഒരു നഖചിത്രം അദ്ദേഹം അവതരിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. എല്ലാ കാലത്തും കേന്ദ്ര ധനകമ്മീഷൻ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തോട് അങ്ങേയറ്റം പക്ഷപാതപരമായ നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. അത് കോൺഗ്രസ്സ് അധികാരത്തിലാണെങ്കിലും, എൻ.ഡി.എ അധികാരത്തിലാണെങ്കിലും കേന്ദ്ര ധനകമ്മീഷന്റെ നിലപാട് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താൽപ്പര്യങ്ങൾക്ക് എല്ലാ കാലത്തും വിരുദ്ധമാണ്. അതിനു പുറമേയാണ് അടുത്ത കാലത്ത് വന്നിട്ടുള്ള ഡീമോണിറ്റേഷന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ. നോട്ടു നിരോധനത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങൾ നമ്മുടെ ധനവിനിയോഗത്തെ വല്ലാതെ ബാധിച്ചു. ജി.എസ്.ടി. വന്നതോടുകൂടി, നാടിനാകെ വല്ലാത്ത പ്രയാസമായി. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയാകെ വല്ലാതെ ദുർബലപ്പെടുന്ന അവസ്ഥയിലേയ്ക്കെത്തി. ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ ഇല്ലാതായപ്പോൾ കള്ളക്കടത്ത് വർദ്ധിച്ചു. ജി.എസ്.ടി-യുടെ ഏറ്റവും പ്രധാന കുഴപ്പം,

അത് നമ്മുടെ നാടിന്റെ ഫെഡറലിസത്തെ ഏറ്റവും ഗൗരവമായി, പ്രതികൂലമായി ബാധിച്ചു എന്നതാണ്. 1956-ലാണ് ഭാഷാടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാനങ്ങൾ രൂപീകരിക്കപ്പെട്ടത്. അങ്ങനെ സംസ്ഥാനം രൂപീകരിക്കപ്പെടുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന ഒരു കൺസെപ്റ്റ് അതാത് സംസ്ഥാനത്ത് നികുതി സമാഹരിച്ച്, ആ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ, ജനക്ഷേമ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്താനാവശ്യമായ സാമ്പത്തിക സുസ്ഥിരത, ഫൈനാൻഷ്യലായിട്ടുള്ള ഒരു രൂപ ഇക്കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടാകണം. ഒരു ഫൈനാൻഷ്യൽ കപ്പാസിറ്റി ഉറപ്പുവരുത്തുക എന്നതായിരുന്നു കാഴ്ചപ്പാട്. അതെല്ലാം പൊളിക്കുന്ന സമീപനമാണ് ജി.എസ്.ടി. വന്നപ്പോൾ നാടിനുണ്ടായത്. ഇത് മാത്രമല്ല, ഫെഡറലിസത്തെ മാത്രം ബാധിക്കുന്ന വിഷയമല്ല, കേന്ദ്രം ഒരു സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ എല്ലാ അധികാരങ്ങളും കവർന്നെടുക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. ഇതിനെരെ എല്ലാപേരും ഒരുമിച്ച് നിൽക്കേണ്ടതുണ്ട്. യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റായിരുന്നുവെങ്കിൽ, അത്തരമൊരു ഗവൺമെന്റായിരുന്നു രാജ്യത്ത് അധികാരത്തിലുള്ളതെങ്കിൽ പോലും, ജി.എസ്.ടി. നിയമം നടപ്പിലാക്കുമോ എന്ന കാര്യങ്ങളൊക്കെത്തന്നെ നമുക്കെല്ലാപേർക്കും അറിയാം. ഇത്തരമൊരു പ്രതികൂല സാഹചര്യത്തിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന കടുത്ത സാമ്പത്തിക പ്രയാസത്തെ മറികടക്കാൻ

അടിയന്തരമായി നിർവ്വഹിക്കേണ്ട കാര്യമാണ് ഇവിടെ ബഹുമാന്യനായ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായത്. ധന പ്രതിസന്ധിക്ക് വഴിവയ്ക്കുന്നത് റവന്യൂ കമ്മിയാണ്. റവന്യൂ കമ്മി കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ കേരളത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക സമ്മതിദാനപത്രം സംരക്ഷിക്കുന്ന ബിൽ എന്ന നിലയിലാണ് ഈ നിയമ നിർമ്മാണത്തെ കാണേണ്ടത്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം സാമ്പത്തിക അരാജകത്വത്തിലേക്ക് വഴുതിപ്പോകാതിരിക്കാൻ, സാമ്പത്തിക അച്ചടക്കം പൂർണ്ണമായും പാലിക്കാൻ, വികസന പ്രക്രിയയ്ക്ക് പുതിയൊരു മാനവും കാഴ്ചപ്പാടും നൽകാൻ ഉതകുന്ന ഒരു ബില്ലാണിത്. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് ധനകമ്മി കുറയ്ക്കാനാവശ്യമായ നടപടികളൊന്നും സ്വീകരിച്ചിരുന്നില്ല, കമ്മി വർദ്ധിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. അങ്ങനെയാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനം സാമ്പത്തിക അരാജകത്വത്തിന്റെ വഴിയിലേക്ക് പോയത്. ഇത് റെക്ട്രിഫൈ ചെയ്യാൻ ആവശ്യമായ ഭേദഗതിയാണ് ഈ നിയമത്തിലൂടെ കൊണ്ടുവരുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഈ ബില്ലിനെ ഞങ്ങൾ ശക്തമായി പിൻതുണയ്ക്കുന്നത്. ഞാൻ ഒരു കാര്യം ബഹുമാന്യനായ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. ചെറുകിട കച്ചവടക്കാരുടെ പ്രശ്നം വളരെ ഗൗരവത്തോടുകൂടി കണക്കിലെടുക്കണം. കച്ചവടക്കാർ എല്ലാ മാസവും റിട്ടേൺ കൊടുക്കാറുണ്ട്, അതിനു

പുറമേ ആനവൽ റിട്ടേണും കൊടുക്കാറുണ്ട്. ഇപ്പോൾ കഴിഞ്ഞ 6 വർഷം മുൻപത്തെ, 2011-12 കാലത്തെ റിട്ടേൺ, കണക്കു സമർപ്പിക്കണമെന്ന് ബന്ധപ്പെട്ട ആളുകൾ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുകയാണ്. 6 കൊല്ലം മുൻപത്തെ കണക്ക് ഹാജരാക്കാൻ 6 ദിവസത്തെ സമയമാണ് കൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. ഷൊർണ്ണൂർ മണ്ഡലത്തിൽ മാത്രം നൂറിൽപ്പരം കച്ചവടക്കാർക്ക് കിട്ടിയ നോട്ടീസിന്റെ പകർപ്പ് എന്റെ കൈയ്യിലുണ്ട്. 6 കൊല്ലം മുൻപത്തെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ നോക്കി ശരിയാക്കേണ്ട കണക്കിന്റെ മുഴുവൻ ബാധ്യതയും ചെറുകിട കച്ചവടക്കാരുടെ തലയിൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കരുത്. ലക്ഷക്കണക്കിന് രൂപയാണ് കച്ചവടക്കാരുടെ മേൽ ഇംപോസ്റ്റ് ചെയ്യാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ തയ്യാറായത്. ഈ കാര്യത്തിൽ നീതി പൂർവ്വമായ ഒരു നിലപാട് അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തു നിന്നും ഉണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നു. നമ്മുടെ നാടിന്റെ പൊതുവായ വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ എല്ലാപേരും യോജിച്ചു നിൽക്കണം. നാടിന്റെ താൽപ്പര്യമാണല്ലോ വലുത്; അത്തരമൊരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നതിനു പകരം യാതൊരു അടിസ്ഥാനവുമില്ലാതെ അന്ധമായ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് തിമിരം ബാധിച്ച ആളുകൾ, എല്ലാ കാര്യത്തിലും ഗവൺമെന്റിനെ വല്ലാതെ ആക്രമിക്കുകയാണ്. ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ഗവൺമെന്റിനെ ആക്രമിക്കുകയാണ്. ഇവർക്ക് നല്ല ചൊരക്കുണ്ട്, അപ്പുറത്തിരിക്കുന്ന ആളുകൾക്ക്

നല്ല ചൊരക്കുണ്ടെന്ന് ഞങ്ങൾക്കറിയാം. കാരണം കഴിഞ്ഞ 5 വർഷക്കാലം യു.ഡി.എഫ്. ഭരിച്ച കാലത്ത്, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടന്ന ഒരു കൃഷിയും, ഒരു വ്യവസായവും ഈ കഴിഞ്ഞ 2 വർഷക്കാലമായി കേരളത്തിൽ നടന്നില്ല എന്നുള്ളത് അവരെ വല്ലാതെ ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. ആ കാലത്തുള്ള കൃഷിയും, വ്യവസായവുമൊന്നും ഞാൻ വിശദീകരിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നില്ല. വ്യവസായം അവരുടെ കാലത്ത് വല്ലാതെ ശക്തിപ്പെട്ടപ്പോൾ, കേരളം വല്ലാതെ ക്ഷീണിച്ചപ്പോയി എന്നുള്ളതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. ആ കാര്യങ്ങളൊന്നും ഞാൻ പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. കേരളീയ സമൂഹത്തെ ദുർഗന്ധ പൂരിതമാക്കിയ, കേരളത്തിന്റെ സാമൂഹികാന്തരീക്ഷത്തെ അങ്ങേയറ്റം മലീമസമാക്കിയ നാളുകളാണ് പിന്നിട്ട 5 കൊല്ലക്കാലം. ആ അന്തരീക്ഷം പരിപൂർണ്ണമായും മാറിയിരിക്കുന്നു, ഒരു പുതിയ കേരളത്തെ സൃഷ്ടിക്കാനുള്ള ബാധ്യതയാണ്, ചുമതലയാണ് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ ഇടതുപക്ഷ പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെ കൈകളിൽ ഏൽപ്പിച്ചത്. അന്ന് നടന്ന കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റിയും അഴിമതികളെക്കുറിച്ചൊന്നും ഞാൻ പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഒറ്റക്കാര്യം പറയാം, 14 മന്ത്രിമാർക്കെതിരായി 26 വിജിലൻസ് അന്വേഷണം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം, രണ്ടു കൊല്ലക്കാലത്തിനിടയിൽ ഏതെങ്കിലും ഒരു മന്ത്രിക്കെതിരായി ഒരു അഴിമതി

ആരോപണം ഉന്നയിക്കാൻ നിങ്ങൾക്ക് സാധിച്ചോ? യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ അംഗങ്ങളോട് ഞാൻ ചോദിക്കുന്നു. ഞാൻ ഉറപ്പിച്ചു പറയുന്നു, മഞ്ഞ് മൃടീകിടക്കുന്ന ഹിമാലയ പർവ്വതത്തിൽ നാളെ തീ കണ്ടുപിടിച്ചാലും ശരി, ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണിയുടെ മന്ത്രിമാരിൽ ഏതെങ്കിലും ഒരാളെക്കുറിച്ച് അഴിമതിയുടെ പാടുപോലും ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ നിങ്ങൾക്ക് ആയുസ്സുള്ള കാലത്തോളം കഴിയില്ലെന്ന് പറയാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു. അത്രയും സുതാര്യമായിട്ടാണ് ഈ ഗവൺമെന്റ് കാര്യങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇവിടെ ബഹുമാന്യനായ തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ സഭയിൽ നടത്തിയ പ്രസംഗം, അദ്ദേഹം വളരെ ബഹുമാന്യനാണ്, ഏറെക്കാലത്തെ പരിചയമുള്ള പാർലമെന്റേറിയനാണ്. അദ്ദേഹം പോലീസ് നടത്തിയ ക്രൂരതകളെക്കുറിച്ച് ഒരുപാട് സമയം സംസാരിച്ചു. അത് കേട്ടപ്പോൾ എനിക്ക് ചിരിക്കാനാണ് തോന്നിയത്, പോലീസ് അതിക്രമത്തെക്കുറിച്ച് കോൺഗ്രസ് സംസാരിക്കുക. 10 പെറ്റ അമ്മയോട് പ്രസവവേദനയെക്കുറിച്ച് പറയുന്നതുപോലെ വല്ലാത്ത വിരോധാഭാസമാണിത്. ഞങ്ങളെല്ലാം എന്തൊക്കെ സഹിച്ചതാണ്, എന്തൊക്കെ ആക്രമണം ഞങ്ങൾ സഹിച്ചതാണ്. ഞങ്ങൾ സഹിച്ചതു പോലെയുള്ള പോലീസിന്റെ അതിക്രമം, പീഡനം ഈ നാട്ടിൽ ആരെങ്കിലും സഹിച്ചിട്ടുണ്ടാകുമോ; ഈ ചർച്ചയിൽ

പങ്കെടുക്കുന്ന ഞാൻ ഒരു അക്രമകാരിയാകുകയില്ലെന്ന് അങ്ങേക്ക് അറിഞ്ഞുകൂടെ; എന്നെപ്പോലും അതിക്രമമായി മുത്തങ്ങ സമരത്തിന്റെ പേരിൽ, വയനാട്ടിലെ ആദിവാസികളുടെ ജൻമാവകാശത്തെ നിഷേധിക്കാൻ ശ്രമിച്ച അധികാരി വർഗ്ഗത്തിനെതിരായി പ്രതിഷേധമുയർത്തിയ പ്രശ്നത്തിന്റെ പേരിൽ.....

ജോഗിയെന്നു പറയുന്ന ആദിവാസി യുവാവിനെ വെടിവെച്ചു കൊന്നതിന്റെ പ്രശ്നവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് രാജ്യത്താകെ പ്രക്ഷോഭമുയർന്നു. ആ പ്രക്ഷോഭത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഞങ്ങൾ കേരളത്തിലെ കളക്ടറേറ്റുകൾ പിക്നറ്റ് ചെയ്തു. ആ പിക്നറ്റിംഗ് സമരത്തിൽ പങ്കെടുത്തപ്പോൾ ആണിതറച്ച ലാത്തികൊണ്ടാണ് ഞാൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആളുകളെ പോലീസ് നേരിട്ടത്. എന്റെ തലയ്ക്ക് 16 സ്റ്റിച്ചായിരുന്നു, വലതുകൈ രണ്ടുഭാഗത്ത് അടിച്ചു എല്ലു പൊട്ടിച്ചു. ഇങ്ങനെ എത്രയെത്ര ആളുകൾക്ക് അനുഭവങ്ങൾ പറയാനുണ്ടായിരിക്കും, അക്രമത്തിൽ പരിക്കുപറ്റിയ ആളുകൾ ഇവിടെയിരിക്കുന്നു. ഇങ്ങനെ സംസ്ഥാനത്താകെ ഭീകരമായ വാഴ്ച, ഞാൻ അധികം പറയാനാഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. എന്തിലധികം പറയണം, നിങ്ങളുടെ കാലത്തെ പോലീസിന്റെ തേർവാഴ്ചയെക്കുറിച്ച് എന്തിനാണധികം പറയേണ്ടത്. കണ്ണുകാണാത്ത കുട്ടികളെ പോലീസിനെക്കൊണ്ട് തല്ലിപ്പിച്ചു, കണ്ണുകാണാത്ത കുട്ടികളെ പോലീസിനു മുൻപിൽ നിർത്തി ഐഡന്റിഫിക്കേഷൻ പരേഡ് നടത്തിയ

ആളുകളല്ലേ നിങ്ങൾ. കണ്ണുകാണാത്ത കുട്ടികളോട് തല്ലിയ പോലീസിനെ കണ്ടാൽ അറിയുമോ എന്നു ചോദിച്ച ആളുകളാണ് നിങ്ങൾ. എന്നിട്ട് നിങ്ങളാണ് ഇവിടെ വന്ന് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ഭരണത്തിന്റെ കാലത്തുള്ള പോലീസിന്റെ നരനായാട്ട് സംബന്ധിച്ച് വിശദീകരിക്കുന്നത്. അവിടെ കെ. എൻ. എ. ഖാദർ സാഹിബിനെ കാണാനില്ല, അദ്ദേഹം നല്ല വിവരമുള്ള ആളാണ്. 'Dialectical materialism, Materialistic interpretation of History, Nagation of the Nagation, ലെനിന്റെ What Is To Be Done' ഇതെല്ലാം ക്വാട്ട് ചെയ്യുന്ന മഹാനാണ്, അദ്ദേഹത്തിനോട് ഒരു അപേക്ഷയുണ്ട്, അദ്ദേഹം ഇവിടെ സ്ഥലത്തില്ല, പോയി എന്നാണ് തോന്നുന്നത്, അദ്ദേഹത്തിന്റെ കൂടെയുള്ള ആളുകൾക്ക് ഈ വിവരം പഠിപ്പിക്കണം, ഇവിടെ മഹാനായ സി. എച്ച്. മുഹമ്മദ് കോയയുടെ അനുയായികൾ എത്രത്തോളം തരംതാഴ്ന്നാണ് പോകുന്നത്. ഇന്നലെ ശ്രീ. ഉബൈദുള്ള പ്രസംഗിച്ച, കടുത്ത വർഗ്ഗീയ പ്രസംഗം അല്ലേ, ഫറൂക്ക് കോളേജിലെ അദ്ധ്യാപകൻ ജവഹർ മുനവർ, അദ്ദേഹത്തിന്റെ പേരിൽ കേസെടുത്തത് മുസ്ലീങ്ങൾക്കെതിരായ നീക്കമായി വ്യാഖ്യാനിച്ചില്ലേ. എന്താണ് സംഭവം, പെൺകുട്ടികളെ അപമാനിച്ചതിന്റെ പേരിൽ.....

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ,പോയിന്റ് ഓഫ് ഓർഡർ..... ബഹുമാനപ്പെട്ട

മെമ്പർ ഇവിടെ സംസാരിച്ചപ്പോൾ, എന്റെ മിനിത്താനത്തെ പ്രസംഗത്തിൽ ഡോ. ജവഹറിനെതിരായിട്ടെടുത്ത കേസ് മുസ്ലീം വിരുദ്ധമാണെന്ന പരാമർശം ഞാൻ നടത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് തെളിയിക്കണം. അങ്ങനെയൊരു പരാമർശം എന്റെ പ്രസംഗത്തിൽ ഇല്ല, രേഖകൾ പരിശോധിച്ചാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർക്ക് മനസ്സിലാകും.

ശ്രീ. പി. കെ. ശശി: സർ, അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രസംഗത്തിൽ ന്യൂനപക്ഷ വിരുദ്ധമെന്നാണ് പറഞ്ഞത്, ബത്തക്കാ പ്രസംഗം നടത്തിയ ആളാണ് ഇദ്ദേഹം. അയാളുടെ പേരിൽ കേസെടുക്കാൻ പാടില്ലെന്നാണ് പറയുന്നത്. ആരുടെ താൽപ്പര്യമാണ് സംരക്ഷിക്കുന്നത്; ഞാൻ വിശദീകരിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഇവിടെ കുറെ ആൾക്കാർ പറഞ്ഞതാണ്. എത്ര ആളുകളെയാണ് കൊലപ്പെടുത്തിയത്, ഇവിടെ എന്റെ മാനുസ്ക്രൈപ്റ്റിൽ ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീന്റെ ഇന്നലത്തെ പ്രസംഗം, ഞാൻ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. എന്റെ സഹപ്രവർത്തകർ പറഞ്ഞു, മണ്ണാർക്കാട് നടന്ന ക്രൂരമായ കൊലപാതകം, ഒരു കുടുംബത്തിലെ രണ്ടുപേരെ കൊലപ്പെടുത്തി, പള്ളത്ത് ഹാജിയുടെ മക്കളായിട്ടുള്ള ഹംസയേയും, നൂറുദ്ദീനേയും വെട്ടിനൂറുക്കി കൊന്നു. ഞാൻ പറയട്ടെ, രണ്ടു മക്കളെ നഷ്ടപ്പെട്ട ആ ഉമ്മയുടെ ഇടനെഞ്ചു പൊട്ടിക്കരയുന്ന വേദന മനസ്സിലാക്കാൻ എന്തേ, മുസ്ലീമിന്റെ പേരു

പറയുന്ന ഈ മുസ്ലീം ലീഗിന്റെ നേതാക്കന്മാർക്ക് കഴിയാതെ പോയത്. ഞങ്ങൾ ചോദിക്കട്ടെ, പാവപ്പെട്ട അബൂൽ ഗഹൂറിനെ കൊലപ്പെടുത്തി, ഇവിടെ ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ പറഞ്ഞല്ലോ മുസ്ലീം ലീഗിന് ആ കേസ്സുമായി ബന്ധമില്ല എന്ന്. ഞാൻ ആണയിട്ടു പറയുന്നു, നിഷേധിക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ? ആ കുടുംബത്തിലെ രണ്ടുപേരെ കൊലപ്പെടുത്തിയതിൽ ഒന്നാമത്തെ പ്രതി, മുസ്ലീം ലീഗിന്റെ നേതാവും അന്ന് കാഞ്ഞിരപ്പുഴ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിന്റെ വൈസ് പ്രസിഡന്റുമായിരുന്ന സിദ്ധിഖാണ്, നിഷേധിക്കാൻ നിങ്ങൾക്ക് സാധിക്കുമോ? മൂന്നാമത്തെ പ്രതി, യൂത്ത് ലീഗിന്റെ പഞ്ചായത്ത് കമ്മിറ്റിയുടെ വൈസ് പ്രസിഡന്റായിട്ടുള്ള നൗഷാദാണ്, നിങ്ങൾക്ക് നിഷേധിക്കാൻ സാധിക്കുമോ? കേസ്സിലെ 25 പ്രതികളിൽ 25 പേരും മുസ്ലീം ലീഗിന്റെ ആളുകളാണ്. എന്നിട്ട് ഇവർ മത ന്യൂനപക്ഷ സ്നേഹം പറയുകയാണ്. ഈ കേരളത്തിലെ മതന്യൂനപക്ഷം തണലത്ത് നിൽക്കുന്നത് ഒരു സുൽത്താന്റേയും തലേക്കെട്ടിന്റെ പവർ കൊണ്ടല്ല, അതു മനസ്സിലാക്കണം. ഒരു ശക്തമായ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് രാഷ്ട്രീയം, കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടിയുടെ സാന്നിധ്യം, ഈ കേരളത്തിന്റെ മണ്ണിൽ ഉണ്ടെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. നിരവധി മുസ്ലീം സഹോദരന്മാരുടെ ചോരയിൽ കൈമുക്കിക്കൊണ്ടാണ് ന്യൂനപക്ഷങ്ങളുടെ താൽപ്പര്യം സംരക്ഷിക്കാൻ ഇവർ വാതോരാതെ പ്രസംഗിക്കുന്നതെന്ന യാഥാർത്ഥ്യം കേരളത്തിലെ മുസ്ലീം

സമൂഹം മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്ന കാര്യം കൂടി സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ ബില്ലിനെ അനുകൂലിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, ഇവിടെ വന്നിട്ടുള്ള ഈ ബിൽ ധനസംബന്ധമായ ഉത്തരവാദിത്ത (ഭേദഗതി) ബില്ലാണ്. ഇത് മരണപോയൊരു ഉത്തരവാദിത്വമാണ്. മരണപോയ ഉത്തരവാദിത്വമായതുകൊണ്ടാണ് ഈ നടപടികൾക്കിടയിൽ തിരക്കിയറ്റേണ്ടി വന്നത്. മാർച്ച് 31 ന് മുൻപ് ഇത് പാസ്സാക്കണമെന്നുള്ളത് ഗവൺമെന്റ് മരണ പോയി. ക്യാരം തികയാതെ കാബിനറ്റ് പോലും ചേരാൻ കഴിയാത്ത ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഇതും ഇതിലപ്പുറവും നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. അതുകൊണ്ടാണ് ഇപ്പോൾ തട്ടിക്കൂട്ടി ഇങ്ങനെയൊരു ബിൽ അവതരിപ്പിക്കേണ്ടി വന്നത്. ഈ ബിൽ വെറുമൊരു അധര വ്യായാമവും പ്രഹസനവുമാണ്. നാം മനസ്സിലാക്കേണ്ടത്, കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ നിർദ്ദേശ പ്രകാരം മൂന്ന് കൊല്ലം കൂടുമ്പോൾ ഇങ്ങനെയൊരു ബിൽ പാസ്സാക്കണം. ഇതിന്റെ സെക്ഷൻ (4) ൽ ഭേദഗതി വരുത്തണം, എന്നിട്ട് പറയും, അടുത്ത മൂന്ന് വർഷത്തിനുള്ളിൽ ഫിസ്കൽ ഡെഫിസിറ്റും റവന്യൂ ഡെഫിസിറ്റും കുറച്ചുകൊണ്ടുവന്ന് 'നിൽ' ആക്കും. 2003 ൽ തുടങ്ങിയതാണ് ഈ ഏർപ്പാട്. അപ്രകാരം ഡെഫിസിറ്റാകുമോ, ഒരിക്കലുമാകില്ല. അറിഞ്ഞുകൊണ്ട് നമ്മളിത്

ആവർത്തിക്കുകയാണ്. ബില്ലിന്റെ ഭേദഗതി ശ്രദ്ധിച്ചാൽ മനസ്സിലാകും. 2003 ലാണ് ബിൽ ആദ്യമായി വന്നത്. ആ ബിൽ ആദ്യമായി വരുമ്പോൾ അതിൽ പറയുന്നത്, "In particular and without prejudice to the generality of the foregoing provision of the Government shall reduced deficit to nil, within a period of four year commencing from 1st April 2003 and ending 31st March 2007." രണ്ടായിരത്തി മൂന്ന് മുതൽ രണ്ടായിരത്തി ഏഴിനുള്ളിൽ ഈ ഡെഫിസിറ്റ് Nil ആക്കും എന്നൊരു അച്യുനൻസ് ഈ ബില്ലിലൂടെ അന്ന് കൊടുത്തു. ഇന്നിപ്പോൾ നമ്മൾ ചെയ്യുന്നത് അതേ സംഗതി.., ഞാൻ സമയക്കുറവ് കൊണ്ട് പറയുന്നില്ല, "Maintain the revenue deficit to zero during the period from 2017-2018 to 2020." അതിനുശേഷം പലതവണ നമ്മൾ ഈ ബിൽ ഭേദഗതി ചെയ്തിട്ട് നമുക്ക് ചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത കാര്യം ഇപ്പോൾ ചെയ്യും എന്നാണ് പറയുന്നത്. ഞാൻ ഇതിന്റെ നിരർത്ഥകതയെക്കുറിച്ച് കൂടുതൽ പറയുന്നില്ല. ഈ നിയമ നിർമ്മാണത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലം പാർലമെന്റ് 2003-ൽ പാസ്സാക്കിയ ഒരു നിയമത്തെ തുടർന്നാണ്. കാരണം ഒരു ബഡ്ജറ്റ് വന്നാൽ അത് പരിപാലിക്കുന്നു, അനാവശ്യമായി കടം വാങ്ങുന്നത് ഒഴിവാക്കുന്നു, വരവും ചെലവും തുല്യമാക്കുന്നു, വലിയ കമ്മിയില്ലാതെ ധനകാര്യം പരിപാലിക്കുന്നു, ഇവ ഉറപ്പുവരുത്തുകയാണ്

ഇതിന്റെ ഉദ്ദേശ്യം. FRBM Act അതായത്, Fiscal Responsibility and Budget Management Act, അതിനെക്കുറിച്ച് പറയുന്നത് ഇങ്ങിനെയാണ്. ഈ ആക്ട് പാർലമെന്റിൽ പാസ്സാക്കിയപ്പോൾ പറയുന്നത്, "Though the act aims to achieve deficit reduction Prima Facie" ഡെഫിസിറ്റ് റെഡ്യൂസ് ചെയ്യലാണ്. "An important objective is to achieve inter generational equity in fiscal management" ഫിസ്കൽ മാനേജ്മെന്റിൽ ജനരേഷണൽ ഇക്വിറ്റി വേണം. "This is because where there are high borrowing today. It should be repaid by the future generation" ഇന്ന് നമ്മൾ കടം വാങ്ങും, എന്നിട്ട് അടുത്ത ജനരേഷണനെക്കൊണ്ട് അത് വീട്ടിക്കും. "But the benefit from high expenditure and debt today goes to the present generation" അതായത് അന്നത്തെ പൈസയെടുത്തിട്ട് ഇന്ന് നമ്മൾ ചെലവാക്കുകയാണ്. "Achieving FRBM target thus ensures inter generation equity" ഈ നീതി നടപ്പാക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് കേന്ദ്രത്തോടും കേരളത്തോടും ഇങ്ങനെയൊരു നിയമം നടപ്പാക്കാൻ പറഞ്ഞത്. അതായത് നമുക്കിപ്പോൾ എടുക്കാവുന്ന പൈസയെടുത്തു മാത്രമേ ചെലവാക്കാൻ പാടുള്ളൂ. ഭാവി തലമുറയുടെ പണമെടുത്ത് ഇപ്പോൾ ചെലവാക്കരുത് എന്നതാണ് FRBM Act -ന്റെ ഉദ്ദേശ്യം. പക്ഷേ അത് പലപ്പോഴും നടക്കാറില്ല. ഈ

ഗവൺമെന്റിനെ കുറ്റപ്പെടുത്തുന്നില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത് ഇത് കേവലം ഒരു അധര വ്യായാമമായി മാറുന്ന സംഗതിയാണ്. സാധാരണ രീതിയിൽ ഭാവി തലമുറയ്ക്ക് അർഹതപ്പെട്ടത് ഇപ്പോൾ ഉപയോഗിക്കരുത്, അവർക്കായി മാറ്റി വയ്ക്കണമെന്നതാണ് FRBM Act -ന്റെ ഉദ്ദേശ്യം. കേരളത്തിൽ ഇത് തീർത്തും പ്രഹസനമാണ്. നമ്മളിപ്പോൾ കിഫ്ബി ബഡ്ജറ്റിലാണ്, അതായത് കിഫ്ബിയിലൂടെ നമ്മൾ സമാഹരിച്ച വായ്പ, മറ്റുള്ളവരിൽ നിന്നും കടമെടുത്തത് 4062.76 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിൽ 331 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ചു. ബാക്കി നമ്മുടെ ഫണ്ടിലിരിക്കുകയാണ്. 20000 കോടി ഇതിലൂടെ സമാഹരിക്കുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. അത് സമാഹരിച്ചിട്ടോ? ഭാവിയിൽ കിട്ടുന്ന റവന്യൂ വരുമാനത്തിൽ നിന്ന് ആ പണം നമ്മൾ വിനിയോഗിക്കുകയും ചെയ്യും. അങ്ങനെയൊരു നടപടി നല്ലതല്ല, അത് ചെയ്യരുതെന്നും, അത് ചെയ്യില്ല എന്ന് ഗവൺമെന്റ് ജനങ്ങൾക്ക് ഉറപ്പുകൊടുക്കാനാണ് FRBM Act പാസ്സാക്കുന്നത്. പക്ഷേ കേരളത്തിലോ, ഇവിടെ കിഫ്ബിയാണ്. കിഫ്ബി സത്യത്തിൽ ഈ ആക്ടിന് കടകവിരുദ്ധമാണ്. അപ്പോൾ കടകവിരുദ്ധമായ ഈ ആക്ടുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നത് പരസ്പര വിരുദ്ധമാണെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ നികുതി വരുമാനം കുറഞ്ഞതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്കൊന്നും ഞാൻ പോകുന്നില്ല. ഇന്നലെ പറഞ്ഞു,

10 ശതമാനത്തിൽ താഴെ നികുതി വളർച്ചയുണ്ടായ ഒരു സന്ദർഭമാണിത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ കേരളം ഇപ്പോൾ കടക്കെണിയിലാണ്. ഇത് മിസ്മാനേജ്മെന്റുകൊണ്ടുണ്ടായതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ ആക്ട് പാസ്സാക്കുന്നതും കിഫ്ബി ബഡ്ജറ്റ് സാമ്പത്തിക നയമായി പോകുന്നതും പരസ്പര വിരുദ്ധമാണ്. ഒറ്റക്കാര്യം മാത്രം, ഞാനിന്നലെ പ്രസംഗിച്ചപ്പോൾ പറഞ്ഞത് മണ്ണാർക്കാട് രണ്ടാളുകൾ കൊല്ലപ്പെടാനിടയായ സാഹചര്യം എന്നു പറയുന്നത് ഒരു ലീഗ്-മാർക്സിസ്റ്റ് സംഘർഷത്തിന്റെ ഭാഗമായിരുന്നില്ല. മാർക്സിസ്റ്റ് ഓഫീസ് ആരും ആക്രമിച്ചിട്ടില്ല, തിരിച്ച് ലീഗ് ഓഫീസും ആരും ആക്രമിച്ചിട്ടില്ല. എന്റെ സ്റ്റേഹിതൻ ശ്രീ. പി. കെ. ശശി അവർകൾക്കറിയാം. മുമ്പൊരാൾ കൊല്ലപ്പെട്ടിരുന്നു, അന്ന് കൊല്ലപ്പെട്ട ആളുടെ ആ കൊലക്കേസിൽ, ഇപ്പോൾ കൊല്ലപ്പെട്ടയാളുകൾ പ്രതികളാണ്, ഇപ്പോൾ കൊല്ലപ്പെട്ട രണ്ടാളുകളെ കൊല ചെയ്തതിൽ അന്ന് കൊല്ലപ്പെട്ടയാളുടെ മകനും പേരമക്കളും പ്രതികളാണ്. അതാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത് കുടുംബപരമായി, വർഷങ്ങളായി നിലനിൽക്കുന്ന കുടിപ്പകയാണ്. അതിൽ പ്രതികളായവരിൽ ലീഗ് പ്രവർത്തകരുണ്ടെന്ന് ഞാൻ ഇന്നലെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതുകൊണ്ടുമാത്രം അത് രാഷ്ട്രീയ കൊലപാതകമാകില്ല. അതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ വേറെയാണ്. പള്ളിയിൽ തർക്കമുണ്ടായി, അപ്പോൾ ഒരു രാഷ്ട്രീയ കാരണത്തിന്റെ

പേരിൽ സി.പി.ഐ.(എം) -ഉം ലീഗും തമ്മിൽ ഒരു സംഘർഷവുമുണ്ടായിട്ടില്ല. ഞാൻ ഇന്നലെ പറഞ്ഞിടത്തുതന്നെ നിൽക്കുന്നു, ഞങ്ങൾ രാഷ്ട്രീയ അക്രമങ്ങൾക്കെതിരാണ്, ഞങ്ങളെവിടെയും ആ വിധത്തിലുള്ള സംഘർഷങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടില്ല. ഞങ്ങൾ സമാധാനത്തിന്റെ പക്ഷത്ത് നിൽക്കുന്ന പാർട്ടിയാണ്. ഇവിടെ പറഞ്ഞ 44 കൊലപാതകങ്ങളും വിലയിരുത്തിയാൽ കുടുംബ വഴക്കുകളോ മറ്റു പല തർക്കങ്ങളോ ആണെന്ന് കാണാൻ സാധിക്കും. ഒരിക്കലും സി.പി.ഐ.(എം) -നെപ്പോലെ ലീഗിനെയാക്കാമെന്ന് നിങ്ങൾ ധരിക്കേണ്ട, നമ്മൾ രണ്ടും രണ്ടു പാർട്ടി തന്നെയാണ്, രണ്ട് സംസ്കാരമുള്ള പാർട്ടിയാണ്, ആ കാര്യത്തിലൊരു തർക്കവുമില്ല എന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാനീ ബില്ലിലുള്ള വിധേയജിപ്പ് ഇവിടെ രേഖപ്പെടുത്തുന്നു.

ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ: സർ, 2018-ലെ കേരള ധനസംബന്ധമായ

ഉത്തരവാദിത്ത (ഭേദഗതി) ബില്ലിനെ ഞാൻ പൂർണ്ണമായും പിന്തുണയ്ക്കുന്നു. സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിലും കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ സംരക്ഷിക്കുക എന്ന സമീപനത്തോടുകൂടി വളരെ ഉത്തരവാദിത്വത്തോടെയാണ് ഈ ഗവണ്മെന്റ് മുന്നോട്ടു പോകുന്നത്. ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഉത്തരവാദിത്വം ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടല്ല ഈ ബിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. തികഞ്ഞ

ഉത്തരവാദിത്വത്തോടെയാണ് ഈ ഭേദഗതി ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ച് പാസ്സാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് ശ്രമിക്കുന്നത്. ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ യാതാരുവിധ ആശങ്കയും വേണ്ട. മിസ്മാനേജ്മെന്റ് ആരാണുണ്ടാക്കിയതെന്ന് ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ നന്നായിട്ടറിയാം. കേരളത്തെ സാമ്പത്തികമായി പ്രതിസന്ധിയിലാക്കിയത് കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുവർഷം കേരളം ഭരിച്ച യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റാണെന്ന് ഞാൻ പറയാതെതന്നെ ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ നന്നായിട്ടറിയാം. അതുകൊണ്ട് ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ, കോൺഗ്രസിനോട് തുറന്നു പറയാനുള്ള സമീപനം സ്വീകരിച്ചതിൽ വളരെ സന്തോഷമുണ്ട്. കാരണം മിസ്മാനേജ്മെന്റ് ആരാണ് നടത്തിയതെന്ന് കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് നന്നായിട്ടറിയാം. ഈ കഴിഞ്ഞ ബി.ജെ.പി. സർക്കാർ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ള നയം, ജി.എസ്.ടി. നയം, ആ ജി.എസ്.ടി മൂലം ഉണ്ടായിട്ടുള്ള സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി നമുക്കെല്ലാവർക്കും നന്നായിട്ടറിയാം. കേരളത്തെ നന്നായി അത് ബാധിച്ചു. ആ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയെ എങ്ങനെ തരണം ചെയ്യാമെന്ന് വളരെ ഗൗരവമായി ആലോചിച്ച് പോകുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റാണിത്. വാറ്റിൽ നിന്ന് ജി.എസ്.ടി.-ലേയ്ക്ക് മാറിയപ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും നമുക്ക് ലഭിക്കേണ്ട നികുതി ഇല്ലാതെയായി. നികുതിയില്ലാത്തതും നികുതി കൊടുക്കേണ്ടതുമായ ഉൽപ്പന്നങ്ങളുണ്ട്. കോഴിക്ക്

ഇപ്പോൾ നികുതിയില്ലെങ്കിലും കോഴിയുടെ വില കുറയുന്നില്ല. ഇതുപോലെ ഒട്ടേറെ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. ജി.എസ്.ടി. നടപ്പാക്കിയപ്പോൾ ഓൺലൈൻ വ്യാപാരം ധാരാളമായി നടക്കുകയും ലഭിക്കേണ്ട വരുമാനം ലഭിക്കാതിരിക്കുന്നു എന്നതും മനസ്സിലാക്കേണ്ട കാര്യമാണ്. ഇതിനെല്ലാം കാരണം എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റല്ല. കേന്ദ്രത്തിൽ അധികാരത്തിലിരിക്കുന്ന ബി.ജെ.പി. സർക്കാരിന്റെ തെറ്റായ നയത്തിന്റെ ഫലമായിട്ടാണ് ഇതെല്ലാമുണ്ടായത്. അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് ധനകാര്യമന്ത്രിയോട് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത് ജി.എസ്.ടി. നടപ്പാക്കിയപ്പോൾ ചെക്ക്പോസ്റ്റുകൾ ഇല്ലാതായതിനാൽ കള്ളക്കടത്ത് ധാരാളമായി വരുന്നു. നികുതി കൊടുക്കാനുള്ള സാധനങ്ങളടക്കം ചെക്ക്പോസ്റ്റിൽ പരിശോധനയില്ലാത്തതു കാരണം ഇവിടേയ്ക്ക് എത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അത് പരിശോധിക്കാനും മോണിറ്റർ ചെയ്യാനും കണ്ടെത്താനും കഴിയത്തക്ക നിലയിലുള്ള ഒരു സംവിധാനം നമുക്കുണ്ടാകണം. അതിന് നമുക്കാവശ്യമായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ഇപ്പോഴുണ്ട്. കാരണം ചെക്ക് പോസ്റ്റില്ലാതായപ്പോൾ അവിടെയുണ്ടായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക് മറ്റ് ജോലികളില്ല. ഓൺലൈൻ വ്യാപാരം ധാരാളം നടക്കുമ്പോൾ ക്ലറിക്കൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക് ജോലി കുറയുന്നു. ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെല്ലാം ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള ഒരു വിജിലൻസ് സംവിധാനം ശക്തമാക്കി കേരളത്തിന്

ലഭിക്കേണ്ട വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. കാലാകാലങ്ങളിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്ന ബഡ്ജറ്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ടും അല്ലാതെയും നടപ്പിലാക്കുന്ന പദ്ധതികൾ സമയബന്ധിതമായി നടപ്പാക്കാൻ കഴിയണം. പലപ്പോഴും പദ്ധതികൾ സമയബന്ധിതമായി നടപ്പാക്കാൻ കഴിയാത്തതിനാൽ സാമ്പത്തികചെലവ് കൂടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയുള്ള ചെലവ് കുറയ്ക്കാൻ സമയബന്ധിതമായി പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ ധനവകുപ്പിനെ ഉപയുക്തമാക്കണം. പലപ്പോഴും പല കാര്യങ്ങൾകൊണ്ട് ധനകാര്യ വകുപ്പിൽ കാലതാമസം വരുന്നതുകാരണം കൂടുതൽ പണം പിന്നീട് ചെലവഴിക്കേണ്ട അധിക ബാധ്യത വരുന്നു. അതൊഴിവാക്കാൻ കഴിയത്തക്ക നിലയിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾകൂടി നടപ്പാക്കണം. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്ന നയം, 1946-ലെ ഇൻഡസ്ട്രിയൽ എംപ്ലോയ്മെന്റ് സ്റ്റാന്റിംഗ് ഓർഡർ ആക്ടിൽ ഭേദഗതി വരുത്തിയത് ഇപ്പോൾ രാജ്യത്തെ കോടിക്കണക്കിന് തൊഴിലാളികളെ പ്രതികൂലമായി ബാധിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അവർക്ക് തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സ്ഥിരം തൊഴിൽ എന്ന സംവിധാനം ഇല്ലാതായിരിക്കുന്നു. സ്ഥിരം തൊഴിലില്ലാതായപ്പോൾ പകരം ഹയർ ആന്റ് ഹയർ സിസ്റ്റം കൊണ്ടുവന്നതുകൊണ്ട് ഇഷ്യൂപോലെ തൊഴിലാളികളെ വാടകയ്ക്കെടുക്കുകയും പറഞ്ഞയയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്ന

ഒരു സമീപനമാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഇപ്പോൾ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിനെതിരായി ഏപ്രിൽ രണ്ടാം തീയതി ദേശവ്യാപകമായി തൊഴിലാളികൾ പണിമുടക്കുകയാണ്. ഈ പണിമുടക്കിനെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുകയാണ്. കാരണം തൊഴിലാളികൾക്ക് തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെടുമ്പോൾ തീർച്ചയായും അത് സാമ്പത്തിക മേഖലയെയാണ് ബാധിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ ജി.എസ്.ടി നടപ്പിലാക്കിയതിന്റെ ഫലമായി നിരവധി ആളുകൾക്ക് ഒട്ടേറെ നഷ്ടങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ദേശവ്യാപകമായി ഈ നയം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ അത് സാമ്പത്തിക മേഖലയെ ബാധിക്കുകയും തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെടുകയും ചെയ്യും. അങ്ങനെ തൊഴിൽ ദ്രോഹപരമായ സമീപനം സ്വീകരിച്ച്, സാമ്പത്തികമായി ഈ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളെ ബുദ്ധിമുട്ടിക്കുന്ന സമീപനം സ്വീകരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകുന്ന ബി.ജെ.പി.യും, കൂടാതെ ഈ നയം ഒരുപക്ഷെ ഇതിനുമുമ്പ് കേന്ദ്രത്തിൽ നടപ്പാക്കിയ കോൺഗ്രസും സാമ്പത്തികനയത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഒരുപോലെയാണെന്നു പറയുന്നതിൽ യാതൊരു തെറ്റുമില്ലെന്നതാണ് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നത്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കാനുതകുന്ന തരത്തിലേക്ക് ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുപോകുമ്പോൾ അതിനെ തുരങ്കം വയ്ക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്ന സമീപനം ഒരിക്കലും ശരിയല്ല, അത് നാടിന് ഗുണം ചെയ്യില്ലെന്നാണ് എനിക്ക് അതുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട് സൂചിപ്പിക്കുവാനുള്ളത്. ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നുള്ള നിലയിൽ അങ്ങ് തീർച്ചയായും കാരിരുമ്പിന്റെ ശക്തിയുള്ള മനുഷ്യനും തുവൽസ്പർശംപോലെ മുദ്രലവുമാണ്. ഏതു കാര്യത്തിലും വളരെ ശക്തമായ തീരുമാനമെടുക്കുന്നു. അതുപോലെ മുദ്രലമായ സമീപനം. ആർക്കും എന്തും ആവശ്യപ്പെടാൻ കഴിയുന്ന നല്ല മനസ്സാണ് അങ്ങയ്ക്കുള്ളത്. ആ മനസ്സുകൊണ്ട് എല്ലാവർക്കും ഒരുപോലെയാണ് ഇവിടെ ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ തന്നിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത് വിശുദ്ധ മത്തായിയുടെ സുവിശേഷത്തിൽ വിവരിപ്പിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന അഷ്ടസൗഭാഗ്യങ്ങൾ ക്രിസ്തീയ ജീവിതത്തിന്റെ മാനദണ്ഡവും ദർശനവുമാണ്. കണ്ണുകൾ ഉയർത്തി നോക്കുന്ന യേശു തന്റെ മുന്നിൽ നിൽക്കുന്നവരുടെ ജീവിത സാഹചര്യങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കി അവർക്ക് നൽകുന്ന പ്രതീക്ഷയാണ് അഷ്ടസൗഭാഗ്യങ്ങൾ. അങ്ങും യേശുവിനെ പോലെയാണ്. അങ്ങയുടെ മുന്നിൽ പ്രതീക്ഷയോടുകൂടി കാത്തുനിൽക്കുന്ന കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾക്ക് എല്ലാ പ്രതീക്ഷയും ഐശ്വര്യവും, പ്രതിസന്ധിയിൽ തളരാതെ ഈ രാജ്യത്തെ രക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള സമീപനം സ്വീകരിക്കുന്ന അങ്ങേയ്ക്കും എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിനും പൂർണ്ണമായി പിന്തുണ നൽകിക്കൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. സി. കെ. നാണ: സർ, ഞാൻ ഈ ബില്ലിനെ അനുകൂലിക്കുന്നു. നമ്മുടെ

രാജ്യം അടുത്തങ്ങും അഭിമുഖീകരിക്കേണ്ടി വന്നിട്ടില്ലാത്ത സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളത്. നോട്ട് പിൻവലിക്കലും ജി.എസ്.ടി.യും അതിനു പുറമെ, നമ്മൾ മതപരമായ പ്രശ്നങ്ങളെപ്പറ്റി പറയുമെങ്കിലും ഇന്ത്യയിലെ വൻകിട കുത്തകക്കാർക്ക് അവരുടെ താല്പര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഇന്ത്യാ രാജ്യത്തെ സാധാരണക്കാരായ ആളുകളെ എറിഞ്ഞുകൊടുത്ത ഒരു സാഹചര്യമുണ്ടായി. അങ്ങനെ എറിഞ്ഞുകൊടുത്തതല്ലെന്ന് ബോധ്യപ്പെടുത്താൻ മതപരമായ പ്രശ്നങ്ങൾ രാജ്യത്തുണ്ടാക്കും. ആളുകൾ അത് മതപരമായ കാര്യമാണ് എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് മതപരമായി ഡിവൈഡ് ചെയ്ത് നിൽക്കും. പക്ഷേ, പ്രശ്നം ഇന്ത്യയിലെ വൻകിട കുത്തകക്കാരുടെ താല്പര്യങ്ങൾ മാത്രം സംരക്ഷിക്കലാണ്. അതിന്റെ ഫലമായി നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ബഹുഭൂരിപക്ഷം വരുന്ന ആളുകൾ വലിയ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധി നേരിടുകയാണ്. കേരളം പോലുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനത്തിന് ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുക എന്നത് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള കാര്യമാണ്. അത്തരം ഒരു സാഹചര്യത്തെ വളരെ ഫലപ്രദമായ രൂപത്തിൽ അത് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ധനകാര്യമന്ത്രി അദ്ദേഹത്തിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ കൊണ്ടുവന്ന ഈ ബില്ലിനെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുന്നു.

ഡോ. എൻ. ജയരാജ്: സർ, ഫിസ്കൽ ഡെഫിസിറ്റ് റവന്യൂ ഡെഫിസിറ്റ്

കുറച്ചുകൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ധനമാനേജ്മെന്റ് കുറെക്കൂടി കാര്യക്ഷമമാക്കുക, സുതാര്യമാക്കുക എന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടിയാണ് ധനസംബന്ധമായ ഉത്തരവാദിത്ത നിയമം കൊണ്ടുവന്നത്. പക്ഷേ, ഇവിടെ പറഞ്ഞതിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായ ഒരു കാര്യമാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. റവന്യൂ കമ്മി കുറച്ചു കൊണ്ടുവന്നതിന്റെ ഭാഗമായി 2016-17-ലെ റവന്യൂ കമ്മി 2.53 ശതമാനമായിരുന്നത്

2017-18-ൽ 1.9 ശതമാനമായി കുറയ്ക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. റവന്യൂ കമ്മി കുറയ്ക്കുന്നു എന്നത് പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യമാണ്. ഇവിടെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം സാമ്പത്തിക അച്ചടക്കത്തിന്റെ പ്രശ്നമാണ്. മൊത്തത്തിൽ റവന്യൂ ഡെഫിസിറ്റിന്റെയും ഫിസ്കൽ ഡെഫിസിറ്റിന്റെയും പ്രധാന കാരണങ്ങളിലൊന്ന്, ചെലവിന്റെ കാര്യത്തിൽ സാമ്പത്തിക അച്ചടക്കം പാലിക്കുന്നില്ലെന്നതാണ്. റവന്യൂകമ്മി കുറച്ചു കൊണ്ടുവരുന്നതിന് കുറെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനമന്ത്രി കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. മാത്രമല്ല നമ്മുടെ ധനകമ്മി അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത് മൂന്നു ശതമാനമാണ്. അതിനെ ആ പരിമിതിയിൽ നിർത്തുകയും വേണം. തീർച്ചയായും സാമ്പത്തികമായ അച്ചടക്കം പാലിച്ചുകൊണ്ട് അനാവശ്യമായ ചെലവുകൾ, ധൂർത്തുകൾ എന്നിവ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് ധനകമ്മി

വർദ്ധിപ്പിക്കാനും നികുതിയുടെ, ജി.എസ്.ടി. വന്നതോടുകൂടി കുറെ പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഈ-വേ ബിൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള പുതിയ സംവിധാനങ്ങൾ കടന്നുവരുമ്പോൾ ജി.എസ്.ടി.-യിൽ നിന്നുള്ള വരുമാനം വർദ്ധിക്കാനുള്ള സാധ്യത തീർച്ചയായിട്ടുണ്ട്. ആ രീതിയിൽ ഫിസ്കൽ ഡെഫിസിറ്റിനോടൊപ്പം റവന്യൂ ഡെഫിസിറ്റും കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാനുള്ള ഒരു ശ്രമത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ വർഷങ്ങളായി ആഗ്രഹിക്കുന്ന ഒരു കാര്യമാണ്. ഏതായാലും ആ നിലപാടിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയട്ടെ എന്നുമാത്രമാണ് ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ആഗ്രഹിക്കാനുള്ളത്. ആ പൊതുധാരണ തീർച്ചയായിട്ടും സമൂഹത്തിനുള്ളതുകൊണ്ടാണ് വളരെ വൈകിയാണെങ്കിലും, ഈ ബിൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ ഫിനാൻസ് ബില്ലിനോടൊപ്പം വരേണ്ടതായിരുന്നു; അതിന് കഴിഞ്ഞില്ലെങ്കിൽപ്പോലും കൊണ്ടുവരാൻ എല്ലാവരും സഹകരിച്ചതെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ദാസൻ: സർ, ഞാൻ ഈ ബില്ലിനെ അംഗീകരിക്കുകയാണ്.

വളരെ ഗൗരവമായ ഒരു സാമ്പത്തിക ഞെരുക്കം കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് കേരളത്തിലുണ്ടായിരുന്നു. അതിന് പ്രധാനമായ കാരണം അഴിമതിയും കെട്ടുകാര്യസ്ഥതയുമാണ്. യു.ഡി.എഫ്. ഭരണത്തിൽ സംസ്ഥാന

ഗവൺമെന്റിന്റെ ധനസ്ഥിതി സംബന്ധിച്ച് ഒരു പരിശോധനയും നടത്താൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനമന്ത്രി തയ്യാറായിരുന്നില്ല. മാത്രമല്ല വരവും ചെലവും തമ്മിലുള്ള അന്തരം വർദ്ധിച്ചു വരുന്നതായിട്ടാണ് കഴിഞ്ഞ അഞ്ചുകൊല്ലക്കാലത്തെ ബാലൻസ് ഷീറ്റ് എടുത്തു നോക്കിയാൽ കാണാൻ കഴിയുന്നത്. യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ ചെയ്തികൾ എന്താണെന്ന് കൃത്യമായി 2016 ജൂൺ മാസത്തിൽ ഒരു ധവളപത്രമിറക്കി ഈ നാട്ടുകാരെയും മാലോകരെയും ബോധ്യപ്പെടുത്താൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. യഥാസമയം നികുതികൾ പിരിച്ചെടുക്കുക എന്നത് ഒരു ഗവൺമെന്റിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ ധന ഉത്തരവാദിത്വമാണ്. പക്ഷേ അത് നിർവഹിക്കാത്തതാണ് കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ പൊതുചെലവിലുണ്ടായ അസന്തുലിതാവസ്ഥയ്ക്ക് പ്രധാന കാരണം. നികുതികൾ പിരിക്കാതെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഖജനാവ് സമ്പന്നമാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന യാഥാർത്ഥ്യം പ്രതിപക്ഷത്തിരുന്നുകൊണ്ട് നമ്മൾ കൃത്യമായി ഉന്നയിച്ചിരുന്നു. പക്ഷേ അതൊന്നും പരിഗണിക്കാനോ ആ നിർദ്ദേശങ്ങൾ മുഖവിലയ്ക്കെടുക്കാനോ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് സന്നദ്ധമായില്ല. ഓരോ ബഡ്ജറ്റിലും വിഭവ സമാഹരണത്തിന് പുതിയ പുതിയ നികുതികൾ സാധാരണ ജനങ്ങളുടെമേൽ അടിച്ചേൽപ്പിക്കുന്ന ധന സമാഹരണമെന്ന നിലപാടാണ് യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ്

സ്വീകരിച്ചിരുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ പ്രതീക്ഷിത ലക്ഷ്യത്തിന്റെ അടുത്തെത്താൻപോലും കഴിയാത്ത രീതിയിൽ ബഡ്ജറ്റിൽ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങൾതന്നെ കൃത്യമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു സ്വപ്ന ബഡ്ജറ്റായിട്ടാണ് അന്ന് നമുക്ക് അനുഭവപ്പെട്ടത്. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ അധികാരത്തിലിരുന്ന 5 വർഷക്കാലം എന്റെ മണ്ഡലത്തിനായി രണ്ടരക്കോടി രൂപയാണ് എനിക്ക് നൽകിയത്. അത്രയേ ലഭിച്ചുള്ളൂവെങ്കിലും ഞാൻ വളരെ സമർത്ഥമായി ജനങ്ങൾക്കിടയിൽ വലിയ പ്രശ്നമില്ലാതെ ജയിച്ചുവന്നിട്ടുണ്ട്. യു.ഡി.എഫ്. ഭരണകാലത്ത് ഭരണകക്ഷിക്കാരോട് വിവേചനമാണ് കാണിച്ചിരുന്നത്. അവർക്ക് 155 കോടിയും 200 കോടിയും 265 കോടി രൂപയുമൊക്കെ അനുവദിക്കുമ്പോൾ പ്രതിപക്ഷ ബഞ്ചിലായിപ്പോയി എന്ന കുറ്റത്താൽ പ്രതിപക്ഷാംഗങ്ങളുടെ മണ്ഡലത്തെ പൂർണ്ണമായും അവഗണിക്കുന്ന നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചത്. എന്നാൽ കിഫ്ബിയെയൊക്കെ കുറ്റം പറയുന്ന ആളുകൾ ഇന്ന് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ സമീപിച്ച് വലിയ തുകകൾ ഓരോ മണ്ഡലത്തിലും നേടിയെടുക്കുന്നുണ്ട്. യു.ഡി.എഫ്-ന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള തുകയെ സംബന്ധിച്ച് അവർ തന്നെ പത്രസമ്മേളനം നടത്തി പറയുമ്പോൾ ഞങ്ങൾ അതുതപ്പെടുപോകുകയാണ്. ഇത്രയധികം പ്രതിപക്ഷ

ബഹുമാനം കാണിക്കേണ്ടതുണ്ടോയെന്ന സംശയം എനിക്കുണ്ട്. എന്നാൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ഭരണ-പ്രതിപക്ഷ എം.എൽ.എ.മാരെ തുല്യരായി കാണുന്നു എന്നതാണ് സത്യം. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് 900 കോടി രൂപയിലധികം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കമ്മി നികത്താനായി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ആ തുക എന്താണ് ചെയ്തത്; കേന്ദ്രത്തിൽനിന്ന് ലഭിച്ച സാമ്പത്തിക സഹായം എന്തിനാണ് ചെലവഴിച്ചത്; ധനപ്രതിസന്ധി പരിഹരിക്കാൻ എന്ത് നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചത്; അതിന്റെ ഭാഗമായി ധനക്കമ്മി നികത്തിയോ തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾക്ക് കൃത്യമായി മറുപടി പറയാൻ ധാർമ്മികമായും നിയമപരമായും ബാധ്യതയുണ്ട്. നികുതി ഇല്ലെന്നുമാത്രമല്ല, ആ ഘട്ടത്തിൽ ഒരു കാര്യവും കൃത്യമായി നിർവ്വഹിക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണ് കേരളത്തിലുണ്ടായത്. 6302 കോടി രൂപ അടിയന്തരമായി കൊടുത്തുതീർക്കാൻ ബാക്കിവെച്ചുകൊണ്ട് ഇറങ്ങിപ്പോയ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് ഈ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക രംഗത്ത് ധാരാളം പരിക്കുകളാണ് ഏൽപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. നമ്മുടെ സമ്പദ്ഘടനയ്ക്ക് വലിയ പ്രതിസന്ധിയാണ് അതിന്റെ ഭാഗമായി ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ദീർഘകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ സുസ്ഥിരമായ കരുത്തോടെ ധനകാര്യ മേഖലയെ മാറ്റിയെടുക്കാനുള്ള ഇച്ഛാശക്തി ഈ ഗവൺമെന്റ് കാണിക്കുകയും അത് ഇന്നും

പുലർത്തുകയും ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ടാണ് ദീർഘവീക്ഷണത്തോടെ സമ്പദ്ഘടനയെ മുന്നോട്ട് നയിക്കാൻ കഴിയുന്നത്. യു.ഡി.എഫ്. ഭരണം തകർത്ത സാമ്പത്തിക രംഗത്തെ റവന്യൂ കമ്മിയും ധനകമ്മിയും കുറച്ചുകൊണ്ടുവന്ന് ശരിയായ ദിശയിൽ സാമ്പത്തിക രംഗത്തെ ചലിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുമ്പോഴാണ് കൂനിൻമേൽ കുരു എന്ന നിലയ്ക്ക് കേന്ദ്രത്തിന്റെ ചില പരിഷ്കാരങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിൽ നാം സാക്ഷ്യം വഹിക്കേണ്ടി വന്നത്. നോട്ട് നിരോധനം ഇവിടെ സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ട്. ജി.എസ്.ടി.യും അതിന്റെ ഭാഗമായി വന്നതാണ്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തെമ്പാടും നൂറിൽപ്പരം ആളുകളാണ് നോട്ട് മാറ്റിയെടുക്കാൻവേണ്ടി ക്യൂ നിന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കഴഞ്ഞുവീണ് മരിച്ചത് എന്ന യാഥാർത്ഥ്യം നമ്മൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതുപോലെ 50 ദിവസം കൊണ്ട് ശ്രീ. നരേന്ദ്രമോദി ഇതൊക്കെ ശരിയാക്കിത്തരുമെന്ന് ജനങ്ങളെ വിശ്വസിപ്പിച്ച് നല്ല പ്രചരണം നൽകിയെങ്കിലും ഇതുസംബന്ധിച്ച് വലിയ പ്രയാസങ്ങൾ എല്ലാവർക്കുമുണ്ടായി എന്നുമാത്രമല്ല സാധൂക്കൽ വിചാരിച്ചത് 15 ലക്ഷമെങ്കിലും തങ്ങളുടെ അക്കൗണ്ടിലേയ്ക്ക് വന്നുചേരുമെന്നാണ്. പക്ഷേ ഒരു പൈസപോലും അതിന്റെ ഭാഗമായി ലഭിച്ചതുമില്ല, നമ്മുടെ പോക്കറ്റിൽനിന്നുള്ള സംഖ്യ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അങ്ങോട്ട് വാങ്ങുന്ന നിലയിലേയ്ക്കാണ് കാര്യങ്ങൾ നീങ്ങിയിട്ടുള്ളത്. 'ഒരു രാജ്യം ഒരൊറ്റ നീക്കത്തി' എന്നത് വളരെ ആകർഷകമായിട്ടുള്ള

മുദ്രാവാക്യമാണ്. പക്ഷേ സ്വന്തം നാടായ ഗുജറാത്ത് ഭരിക്കുന്ന ശ്രീ. നരേന്ദ്ര മോദിക്ക് അവിടത്തെ രത്ന വ്യാപാരികൾ നടത്തിയിട്ടുള്ള ഐതിഹാസികമായ സമരം ഒരിക്കലും വിസ്മരിക്കാൻ കഴിയില്ല. അതോടൊപ്പം അവിടെയുള്ള സാധാരണക്കാരായ പാവപ്പെട്ട പതിനായിരക്കണക്കിന് തൊഴിലാളികൾ ജോലിയിൽനിന്നും പുറത്തായി. ഫാക്ടറികൾ ലേ ഓഫ് ചെയ്തു, ചില വ്യവസായങ്ങൾ ലോക്കൗട്ട് ചെയ്തു, ചിലത് പൂർണ്ണമായും അടച്ചുപൂട്ടി. ഇതെല്ലാം നോട്ട് നിരോധനത്തിന്റെ ഭാഗമായുണ്ടായ ഗുരുതര പ്രശ്നങ്ങളാണ്. മാത്രമല്ല, പട്ടേൽമാർ ഗുജറാത്തിൽ വലിയ സമരങ്ങളാണ് നടത്തിയത്. ആ സന്ദർഭത്തിലാണ് ശ്രീ. അമിത്ഷാ കേരളത്തിലേയ്ക്ക് പറന്നുവന്ന് പിണറായിയിലേയ്ക്ക് കാൽനടജാഥ നടത്തിയത്. ഗുജറാത്താകെ കത്തുന്നു എന്ന് മനസ്സിലാക്കിയപ്പോൾ അദ്ദേഹം ജാഥ ഉപേക്ഷിച്ച് സ്വന്തം സംസ്ഥാനത്തേയ്ക്ക് പോകുന്ന സ്ഥിതിയാണുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. എന്നിട്ടും പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയാതെ ആ പ്രശ്നം ഗുരുതരമായ അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് മാറുകയാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിൽ പ്രതിസന്ധിയുണ്ടാകുന്ന ഘട്ടത്തിൽ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ദീർഘമായ കാഴ്ചപ്പാടിലൂടെ, സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് അനുപേക്ഷണീയമായി രൂപപ്പെടുവരേണ്ടുന്ന കാഴ്ചപ്പാടിലൂടെയാണ് ഈ സംസ്ഥാനത്തെ സാമ്പത്തികരംഗം മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോയിട്ടുള്ളതെന്ന് നമുക്ക്

കാണാൻ കഴിയും. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നികുതികളെല്ലാം പിരിച്ചെടുക്കാനുള്ള അവകാശം ജി.എസ്.ടി. വന്നപ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തിൽനിന്ന് കവർനെടുത്തിരിക്കുകയാണ്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ഈ അവകാശമുണ്ടായിരുന്നെങ്കിൽ നികുതികൾ 100 ശതമാനവും പിരിച്ചെടുത്ത് കേരളം സമ്പന്നമായ ഖജനാവുമായി മുന്നോട്ടുപോകുമായിരുന്നെന്ന് കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഇപ്പോൾ ആഡംബര നികുതി ചുമത്താനാവശ്യമായ നിലപാട് നമുക്ക് സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ ഒരു ചായ കുടിച്ചാൽപ്പോലും രണ്ട് രൂപ ജി.എസ്.ടി. എന്നുപറഞ്ഞ് അധികമായി കൊടുക്കേണ്ടിവരികയാണ്. അത്രയും രൂക്ഷമാണ് ജി.എസ്.ടി. നടപ്പിലാക്കിയപ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ അവസ്ഥ. അത്രയ്ക്കും വികലമായ രീതിയിൽ ഒരു പഠനവും കൂടാതെയാണ് ഇക്കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തത്. പ്രായം തികയാതെ പ്രസവിച്ച കുഞ്ഞിനെപ്പോലെ ജി.എസ്.ടി. ഇപ്പോഴും കേരളത്തിന്റെ മാത്രമല്ല, ഒട്ടുമിക്ക സംസ്ഥാനങ്ങളുടെയും സമ്പദ്ഘടനയ്ക്കുമേൽ തീർക്കുന്ന കെടുതികൾക്ക് ഒരു കുറവും ഇന്നുവരെ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഇങ്ങനെ നോട്ടുനിരോധനവും ജി.എസ്.ടി. യും ഒരു അശനിപാതം പോലെ പടർന്നുപിടിച്ചപ്പോൾ ഇന്ത്യൻ കാർഷിക സമ്പദ്ഘടനയ്ക്ക് മാരകമായ പ്രഹരമാണ് അതിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുണ്ടായത്. ചെറുകിട വ്യാപാരരംഗം ഏകദേശം പൂർണ്ണമായി തകരുന്ന രീതിയിലേക്കാണ്

കാര്യങ്ങൾ നീങ്ങുന്നത്. തൊഴിലില്ലായ്മയുടെ ദുരിതക്കടലാണ് ഈ രാജ്യത്തിന് സമ്മാനിച്ചത്. അഭ്യസ്തവിദ്യരായ തൊഴിലന്വേഷകർക്ക് ഒരു പ്രതീക്ഷയും നൽകാൻ കഴിയാത്ത, എല്ലാം തകർക്കുന്ന, ഒരു കാലത്തും കരകയറാൻ കഴിയാത്ത രീതിയിലുള്ള ഒരു സാമ്പത്തിക അവലോകനമാണ് ഇതിനകം ലഭ്യമായ കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. 2016-17-ൽ കേന്ദ്രത്തിൽ 8 ശതമാനമാണ് വർദ്ധനവുണ്ടായതെങ്കിൽ അത് 7.1 ശതമാനത്തിലേയ്ക്ക് വന്നത് നമ്മൾ ഗൗരവമായി കാണേണ്ട പ്രശ്നം തന്നെയാണ്. കേന്ദ്രം പുലർത്തിവരുന്ന വികലമായ സാമ്പത്തിക നയങ്ങൾക്കെതിരായി വിവിധ സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ഭരണാധികാരികൾ തങ്ങളുടെ നിലനിൽപ്പിനെ സംബന്ധിച്ച് പരിശോധന നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ് എന്നുള്ള കാര്യവും കാണാം. സാമ്പത്തിക അച്ചടക്കം ഉറപ്പാക്കി ധനക്കമ്മിയും റവന്യൂ കമ്മിയുമെല്ലാം കുറച്ചുകൊണ്ടുവന്ന് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക രംഗത്ത് ശക്തമായ ഇടപെടൽ ഈ ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്നു എന്ന് അഭിമാനകരമാണ്. പരമ്പരാഗത വ്യവസായങ്ങളായ കയർ, കൈത്തറി, കശുവണ്ടി, മത്സ്യബന്ധനം, ഈറ്റ, പനമ്പ് എന്നിവയെല്ലാം കേരളത്തിലെ 20 ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ ജീവിതമാർഗ്ഗമാണ്. അവരെ ആശ്രയിച്ചുകഴിയുന്ന ലക്ഷക്കണക്കിന് തൊഴിലാളികളും കുടുംബങ്ങളുമുണ്ട്. അവരെ സംരക്ഷിക്കാൻ

കഴിയുന്ന രീതിയിൽ കേന്ദ്രസർക്കാർ വരുത്തിക്കൂട്ടിയ ഈ നയത്തിൽനിന്ന് വേറിട്ടൊരു നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്തെ കയർ മേഖലയെ പുനരുജ്ജീവിപ്പിച്ചു, കൈത്തറി മേഖലയിൽ കാര്യമായ പ്രവർത്തനം നടത്തുന്ന, കേരളത്തിന്റെ മത്സ്യബന്ധന രംഗത്ത് മാറ്റങ്ങളുടെ പുതിയ തുടക്കം കുറിച്ചു, സാമൂഹ്യ സുരക്ഷാ പദ്ധതികളെല്ലാം ശക്തമായി നടപ്പിലാക്കുന്ന ഈ ഗവൺമെന്റ് ദീർഘവീക്ഷണത്തോടുകൂടി നടത്തുന്ന സാമ്പത്തിക നയങ്ങളെ അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, നമ്മുടെ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി പേരെടുത്ത ഒരു ധനതത്വ ശാസ്ത്രജ്ഞനാണ്. എന്നാൽ കാര്യമായ എന്തോ ഒരു കുഴപ്പവുമുണ്ട്. ചെയ്യുന്നതിനെല്ലാം വിപരീത ഫലങ്ങളാണ് ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. മാത്രവുമല്ല, പ്രതിപക്ഷത്തിരുന്നപ്പോൾ എതിർത്ത കാര്യങ്ങൾ മന്ത്രി ആകുമ്പോൾ അദ്ദേഹം തന്നെ നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. Government did bad things in big way and big things in a bad way. ഉദാഹരണത്തിന് അദ്ദേഹം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന കാര്യമെടുക്കാം. ധന ഉത്തരവാദിത്ത നിയമത്തിന്റെ ഭേദഗതിയാണ് അദ്ദേഹം അവതരിപ്പിച്ചത്. സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കുകപോലും ചെയ്യാതെ ഔട്ട് ഓഫ് അജണ്ടായാണ് ഇപ്പോൾ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. ഇത്രയും

ഉൾക്കൊണ്ടുകൊണ്ടുവന്ന ഇതിന്റെ മൂലനിയമത്തിൽ പിന്നീട് ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ അതിനെ ഏറ്റവും നിശിതമായി എതിർത്തത് നമ്മുടെ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് ആയിരുന്നു. ഇപ്പോൾ അദ്ദേഹംതന്നെ ഈ കൃത്യം നിർവ്വഹിക്കാൻ വിധിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു എന്നുള്ളതാണ് ഇവിടെ കാണാൻ കഴിയുന്ന മറ്റൊരു കാര്യം. 2011-ൽ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ ഈ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ, ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് നടത്തിയ ഒരു പ്രസംഗത്തിന്റെ പ്രസക്തമായ കുറച്ച് ഭാഗം ഞാൻ വായിക്കാം. "ഞങ്ങൾക്ക് രാഷ്ട്രീയപരമായി, അടിസ്ഥാനപരമായി ഇത്തരത്തിൽ ജനാധിപത്യപരമായി തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ഒരു സർക്കാരിനുമേൽ ധനപരമായ, rule based governance കൊണ്ടുവരുന്നതിനോട് യോജിപ്പില്ല." എന്നായിരുന്നു അദ്ദേഹം അതിനെ വിമർശിച്ചുകൊണ്ട് നടത്തിയ പ്രസംഗം. അതിനെക്കാൾ കൂടുതൽ ഇതിനെ ശക്തമായി എതിർത്തത് അന്നത്തെ പ്രതിപക്ഷ ഉപനേതാവായിരുന്ന ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ ആയിരുന്നു. അദ്ദേഹം വളരെ ശക്തമായ എതിർപ്പാണ് പ്രകടിപ്പിച്ചത്. അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത്, "പ്ലാൻ കട്ടിലേയ്ക്ക് എത്തിക്കാൻ പോകുന്നതിന്റെ ഭാഗമായാണ് ഇത്തരത്തിൽ ഒരു ഫിസ്കൽ റെസ്പോൺസിബിലിറ്റി ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. 13 ദിവസം കൊണ്ട് പാസ്സാക്കിയ എല്ലാ ഡിമാന്റ്സ് ഫോർ

ഗ്രാന്റ്സിനും കടകവിരുദ്ധമായി കട്ട് ചെയ്യാൻ ഈ നിയമസഭ തന്നെ അനുവാദം കൊടുക്കുന്ന സ്ഥിതിയിലേയ്ക്ക് എത്തിച്ചേരും. അതിന് വിരുദ്ധമായി ഒരു ബിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നത് ശരിയല്ല. ഈ വർഷം അത് പ്രാവർത്തികമാക്കിക്കൊണ്ട് ഭേദഗതിയോടുകൂടി കൊണ്ടുവരുന്ന ഇത്തരമൊരു ബില്ലിന് സഭ അംഗീകാരം കൊടുക്കരുത്. നിയമസഭ കഴിഞ്ഞ ദിവസങ്ങളിലെടുത്ത ബിസിനസ് മുഴുവൻ അസാധുവാക്കത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള ബിൽ അവതരിപ്പിക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ അനുവദിക്കരുത് എന്നാണ് എനിക്ക് അങ്ങയുടെ മുമ്പിൽ അവതരിപ്പിക്കാനുള്ളത്.” എന്നാണ് ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ പറഞ്ഞത്. ഇന്നത്തെ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയും സി.പി.ഐ.(എം.) സംസ്ഥാന സെക്രട്ടറിയും പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളാണ് ഞാൻ ഇന്നിവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്. ഈ ബിൽ പാസ്സായാൽ കഴിഞ്ഞ 13 ദിവസം ഇവിടെ നടത്തിയ ബഡ്ജറ്റ് ചർച്ചയും ഡിമാന്റ് പാസ്സാക്കലുമെല്ലാം അസാധുവാകുന്ന പരിപാടിയാണെന്നാണ് ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ പറഞ്ഞത്. അന്ന് അങ്ങനെയൊക്കെ പറഞ്ഞ അതേ ആളുകൾ തന്നെ അതേ നിയമം അതേ രൂപത്തിൽ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നുവെന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും രസകരമായ കാര്യം. കഴിഞ്ഞ 13 ദിവസമായി ഇവിടെ നടന്ന ബിസിനസ്സുകളെല്ലാം അസാധുവാക്കുന്ന

പ്രവർത്തനങ്ങളാണോ ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് ഇവിടെ ചെയ്യുന്നത്. പ്രതിപക്ഷത്തിരിക്കുമ്പോൾ നിങ്ങൾ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ ഭരണപക്ഷത്ത് വരുമ്പോൾ അതിന് നേരെ കടകവിരുദ്ധമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുവെന്നുള്ളതാണ് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നത്. 2003-ലാണ് യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ മൂലനിയമം കൊണ്ടുവന്നത്. കേന്ദ്രം Fiscal Responsibility and Budget Management (FRBM) നിയമം പാസ്സാക്കിയപ്പോൾ സംസ്ഥാനങ്ങളും അതനുസരിച്ചുള്ള നിയമം പാസ്സാക്കേണ്ടി വന്നു. അങ്ങനെയാണ് ഇവിടെയും പാസ്സാക്കിയത്. 2003 ഏപ്രിൽ 1-ന് ആരംഭിച്ച് 2007 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിക്കുന്ന 4 വർഷത്തിനുള്ളിൽ റവന്യൂ കമ്മി ഇല്ലാതാക്കുകയായിരുന്നു മൂലനിയമത്തിന്റെ ലക്ഷ്യം. രാജ്യത്തൊട്ടാകെ എല്ലാ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുകളും അനിയന്ത്രിതമായ നിലയിൽ കമ്മി വർദ്ധിപ്പിച്ച്, ധൂർത്ത് വർദ്ധിപ്പിച്ച് മുന്നോട്ട് പോയപ്പോഴാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അത്തരത്തിലൊരു നിയമം കൊണ്ടുവന്നതെന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. അതുപോലെ 2007-ഓടെ ധനക്കമ്മി 2 ശതമാനമായും കുറയ്ക്കാൻ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരുന്നു. 2011-ൽ അടുത്ത യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ അത് ഭേദഗതി ചെയ്തു. അതിനെ എതിർത്തുകൊണ്ട് നടത്തിയ പ്രസംഗത്തെക്കുറിച്ചാണ് ഞാൻ ആദ്യം പറഞ്ഞത്. 2011-12 മുതൽ 2014-15 വരെയുള്ള വർഷങ്ങളിൽ റവന്യൂ കമ്മി ഇല്ലാതാക്കുക. ധനക്കമ്മി 3

ശതമാനമായി കുറച്ചുകൊണ്ട് വരാനുമാണ് ലക്ഷ്യം വച്ചത്. ഇതിൽ വലിയൊരു ശതമാനത്തോളം ലക്ഷ്യം കൈവരിക്കാൻ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന് കഴിഞ്ഞുവെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഈ ലക്ഷ്യം കൈവരിക്കാൻ ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് എന്തെങ്കിലും സാമ്പത്തിക അച്ചടക്കം പാലിച്ചോ? ഒന്നും ചെയ്തില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, തികഞ്ഞ സാമ്പത്തിക അച്ചടക്കരാഹിത്യം പ്രകടമാക്കുകയാണെന്നാണ് കണക്കുകൾ നമ്മളെ പഠിപ്പിക്കുന്നത്. റവന്യൂ കമ്മിയും ധനക്കമ്മിയും കുറയുന്നതിന് പകരം അസാധാരണമായി കുതിച്ചുകയറി. ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസകിന്റെ ആദ്യവർഷം 1.73-ൽ നിന്ന് റവന്യൂ കമ്മി 2.51 ആയി കുതിച്ചുയരുകയാണ് ഉണ്ടായത്. ധനക്കമ്മി 3.19-ൽ നിന്ന് 4.29 ആയി കുതിച്ചുകയറി. എവിടെയാണ് ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് സാമ്പത്തിക അച്ചടക്കം പാലിച്ചത്. ധന ഉത്തരവാദിത്വ ബിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ കടബാധ്യതയുടെ തോത് കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാനും വ്യവസ്ഥ ചെയ്തു. 2017 മുതൽ 2020 വരെ ജി.എസ്.ടി.പി.യുടെ 30.4%, 30.1% 29.67% എന്നിങ്ങനെ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ ലക്ഷ്യം വയ്ക്കുന്നു. അത് നടക്കുന്ന ലക്ഷണങ്ങളൊന്നും ഇവിടെ കാണാൻ കഴിയുന്നില്ല. കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാര്യമെടുക്കാം. 2014-15-ൽ കടം 29.5 ശതമാനമാക്കാനാണ് ലക്ഷ്യം വച്ചതെങ്കിൽ അത് 26.42

ശതമാനത്തിൽ ഒതുക്കി നിർത്താൻ കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന് കഴിഞ്ഞു. ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്കിന്റെ ഒരു വർഷം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ കടത്തിന്റെ തോത് കുതിച്ചുയരുന്നതാണ് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. 26.42-ൽ നിന്ന് 30.22 ആയി കുതിച്ചുയർന്നു. അതിന്റെ അർത്ഥം ഇപ്പോൾ നമ്മൾ പാസ്സാക്കുന്ന FRBM ആക്ടിന്റെ ഒരു ധനകാര്യ ഉത്തരവാദിത്വവും നിറവേറ്റാൻ ഭാവിയിൽ നമുക്ക് കഴിയില്ലെന്നുള്ളതിന്റെ സൂചനയാണ്. മറ്റൊരു രസകരമായ കാര്യം, ബഡ്ജറ്റിൽ അദ്ദേഹം വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന കാര്യമല്ല ബില്ലിൽ അദ്ദേഹം പറയുന്നത്. 2018-19-ലെ ബഡ്ജറ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റിൽ കടം ജി.എസ്.ടി.പി.യുടെ 30.73 ശതമാനം ഉണ്ടാകുമെന്നാണ് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. പക്ഷെ ബില്ലിൽ പറയുന്നത് 30.40-ൽ നിലനിർത്തുമെന്നാണ്. ഒരേ മന്ത്രി തന്നെ ബഡ്ജറ്റിലും ധന ഉത്തരവാദിത്ത ബില്ലിലും രണ്ട് കാര്യങ്ങൾ പറയുന്നതാണോ ശരിയായ ധനകാര്യ മാനേജ്മെന്റ്? ഇത് ഈ ഗവൺമെന്റിന് ഭ്രഷണമായ കാര്യമാണോ? കടം വാങ്ങുന്നത് മോശമായ കാര്യമല്ലെന്ന കാഴ്ചപ്പാടാണ് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയ്ക്കുള്ളത്. ഞാനും ഒരു പരിധിവരെ അതംഗീകരിക്കുന്നു. ഒരു ഗവൺമെന്റിന് സാമൂഹ്യ സുരക്ഷാ പദ്ധതികളും മറ്റ് വികസന പദ്ധതികളും വേണ്ടിവരുമ്പോൾ കടം വാങ്ങേണ്ടിവരും. അദ്ദേഹംതന്നെ പറയുന്ന ഒരു കാര്യം ഞാൻ ആവർത്തിക്കുകയാണ്. കടം

വാങ്ങുന്നത് പ്രത്യുല്പാദനപരമായ കാര്യങ്ങൾക്ക് പ്രയോജനപ്പെടുത്തണം. നോൺ പ്രൊഡക്റ്റീവായ കാര്യങ്ങൾക്ക് കടം വാങ്ങി ചെലവഴിക്കുന്നത് ശരിയല്ല. അത് സംസ്ഥാനത്തെ സാമ്പത്തിക ആരോഗ്യത്തെ തകർക്കും, കടക്കണിയിൽ വീഴും എന്നാണ് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി നമ്മളെ നിരവധി തവണ ഓർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്.

Medium Term Fiscal Policy and Strategy Statement with Medium Term

Fiscal Plan for Kerala (2018-2019 to 2020-2021) ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി

അവതാരിക എഴുതി ധനകാര്യ വകുപ്പ് പുറത്തിറക്കിയ രേഖയിൽ പറയുന്ന പാരഗ്രാഫ് 31 ഞാൻ ക്വാട്ട് ചെയ്യുകയാണ്. അത് “ In 2016-17, State had to

utilize 83.59% of annual net borrowing of 18,524 crore for bridging the gap in the revenue account (revenue deficit) compared to 61.88% in 2015-16.

This higher ratio of revenue deficit to net borrowings elucidates that present fiscal condition and growing expenditure commitments forced the State to spend major chunk of the borrowed funds for non productive revenue expenditure rather than much needed capital expenditure.” ഇങ്ങനെയാണ്.

ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയാണ് പറയുന്നത്, നോൺ

പ്രൊഡക്റ്റീവായിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഞങ്ങൾ കടമെടുത്ത് ചെലവഴിക്കില്ല,

യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് നിങ്ങളുത് ചെയ്തു, അതാണ് ഈ സംസ്ഥാനത്തിനുവന്ന ഏറ്റവും വലിയ ദുര്യോഗം എന്ന്. അങ്ങനെ പറഞ്ഞ അതേ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിതന്നെ അദ്ദേഹത്തിന്റെ മിഡ് ടേം ഫിസ്കൽ പോളിസി സ്റ്റേറ്റ്മെന്റിനകത്ത് ഈ കാര്യം പറയുകയാണ്. ഈ ഗവൺമെന്റ് എവിടെ നിൽക്കുന്നു; പ്രത്യുൽപ്പാദനപരമല്ലാത്ത കാര്യങ്ങൾക്കാണ് സർക്കാർ ഈ കടം മുഴുവൻ വാങ്ങി ഉപയോഗിക്കുന്നതെന്ന് അങ്ങയുടെ മിഡ് ടേം ഫിസ്കൽ പോളിസി സ്റ്റേറ്റ്മെന്റിൽത്തന്നെ അങ്ങ് പറയുമ്പോൾ കാര്യങ്ങൾ എവിടെ ചെന്ന് നിൽക്കുന്നു? അതും യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തേക്കാൾ കൂടുതൽ തുക കടം വാങ്ങി നിത്യനിദാന ചെലവുകൾക്ക് ഈ സർക്കാർ ഉപയോഗിക്കുകയാണ്. ഇതൊരു ശരിയായ ധനകാര്യ മാനേജ്മെന്റുണ്ടോ; അങ്ങ് പറയണം. 2015-16-ൽ വായ്പ തുക 61.88 നോൺ പ്രൊഡക്ടിവ് മേഖലയിൽ ചെലവാക്കിയപ്പോൾ 2016-17-ൽ ഈ സർക്കാർ ചെലവാക്കിയത് 83.59 ശതമാനമാണ്. ഇതാണോ സാമ്പത്തിക അച്ചടക്കം, ഇതാണോ ബെറ്റർ ഫിനാൻഷ്യൽ മാനേജ്മെന്റ്? യു.ഡി.എഫ്. സംസ്ഥാനത്തെ സാമ്പത്തിക നില കുളംതോണ്ടിയെന്നാണ് ധവളപത്രത്തിൽ ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് പറഞ്ഞത്. അതിനുള്ള മറുപടിയാണ് ഈ രേഖയെന്നുപറയാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുന്നു. ആഗോള കുത്തകകൾക്കും സ്വകാര്യ

മുതലാളിത്ത സാമ്പത്തിക സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുമെതിരെ പോരാടുന്നതിൽ മുന്നിൽനിൽക്കുന്ന ആളാണ് നമ്മുടെ ധനകാര്യ മന്ത്രി. പക്ഷെ കിഫ്ബിയിലേയ്ക്കുവന്ന പണം എവിടെയാണ് നിക്ഷേപിച്ചതെന്ന് ഇന്നലെ ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ ഉന്നയിച്ച ചോദ്യത്തിന് മറുപടി പറയാൻ അദ്ദേഹത്തിന് കഴിഞ്ഞില്ല. ഇന്നെങ്കിലും അദ്ദേഹം മറുപടി പറയുമെന്ന് ഞാൻ കരുതുകയാണ്. കിഫ്ബിയിൽ സമാഹരിച്ച 4,062 കോടി രൂപയിൽ 1,227 കോടി രൂപ നിക്ഷേപിച്ചിരിക്കുന്നത് ബ്ലേഡ് കമ്പനികളെന്ന് സി.പി.ഐ.(എം.) നിരന്തരം പറയുന്ന ന്യൂ ജനറേഷൻ ബാങ്കുകളിലാണ്. ഇതാണോ സി.പി.ഐ.(എം.)-ന്റെ കുത്തകവിരുദ്ധ പോരാട്ടം; ഇതാണോ നിങ്ങളുടെ പുരോഗമനപരമായ നിലപാട്? സാധാരണ സർക്കാർ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളവും റിട്ടയർ ചെയ്തവരുടെ പെൻഷനും ദേശസാൽകൃത ബാങ്കുകളിൽനിന്ന് ട്രഷറിയിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയവരാണ് നിങ്ങൾ. എന്നിട്ട്, കിഫ്ബിയിലെ 1,227 കോടി രൂപ നിങ്ങൾ നിക്ഷേപിച്ചിരിക്കുന്നത് ദേശസാൽകൃതമല്ലാത്ത ന്യൂ ജനറേഷൻ ബാങ്കുകളിലാണ്. എസ്.ബി.ഐ.-ൽ സൂക്ഷിച്ചിരുന്ന പണമെടുത്ത് എവിടെയാണ് നിക്ഷേപിച്ചത്; ഇവിടെ ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത് എം.എൽ.എ.-യുടെ നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിടാത്ത 1911-ാം നമ്പർ ചോദ്യത്തിന് ലഭിച്ചിരിക്കുന്ന, 2018 ജനുവരി 31-ന് കിഫ്ബിയുടെ ബാങ്ക് നിക്ഷേപങ്ങളുടെ

വിശദാംശങ്ങളാണ് ഐ.സി.ഐ.സി.ഐ. ബാങ്ക്, ഇൻഡസ്ഇൻഡ് ബാങ്ക്, യെസ് ബാങ്ക്, കൊഡെക് മഹീന്ദ്ര എന്നിവയിലാണ്. കൊഡെക് മഹീന്ദ്രയൊക്കെ ആരാണ്? ഇവിടെ പണ്ട് ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന സമയത്ത് കൊച്ചിൻ മെട്രോയുടെ 50 ലക്ഷം രൂപ അന്ന് ആക്സിസ് ബാങ്കിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയത് അഴിമതിയാണെന്ന് പറഞ്ഞ് സമരം ചെയ്ത ആളുകൾ ഇപ്പോൾ കൊഡെക് മഹീന്ദ്രയ്ക്കുവേണ്ടിയും യെസ് ബാങ്കിനുവേണ്ടിയും ഇൻഡസ് ബാങ്കിനുവേണ്ടിയും ഐ.സി.ഐ.സി.ഐ. ബാങ്കിനും വേണ്ടിയാണ് നിൽക്കുന്നത്. ഇതെന്ത് നടപടിയാണ്? ഇവിടെ സി.പി.ഐ.(എം.)ന് എന്നുമുതലാണ് ഇത്തരം ന്യൂജൻ ബാങ്കുകളോട് സ്നേഹമുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. ഇതിന്റെ പിന്നിൽ ധനകാര്യ മന്ത്രിയാണെന്ന് ഞാൻ പറയുന്നില്ല. പക്ഷെ ഇതിന്റെ പിന്നിൽ നിക്ഷിപ്ത താൽപ്പര്യക്കാരും വ്യാപകമായ കമ്മീഷൻ ദാഹികളായ ആളുകളുമുണ്ട് എന്ന് പറയപ്പെടുന്നു. അങ്ങനെയ്ക്ക് പരിശോധിക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. ഈ കിഫ്ബി നിയമത്തിൽത്തന്നെ പറയുന്നത് investment should be a prudent investment എന്നാണ്. ഇതാണോ prudent investment? ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യമന്ത്രി നൽകിയ ചോദ്യത്തിനുള്ള ഉത്തരമാണ് ഞാനിവിടെ വായിച്ചത്. ഇത് ശരിയായ കാര്യമാണോ; +ഉയർന്ന പലിശ ലഭിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് ഇത് ചെയ്തതെന്ന കാര്യം,

എന്നാൽപ്പിന്നെ ഏതെങ്കിലും ബ്ലേഡ് കമ്പനിയിൽ കൊണ്ട് നിക്ഷേപിച്ചാൽ പോരായിരുന്നോ? കൂടുതൽ പലിശ കിട്ടുമായിരുന്നു. നമ്മുടെ നാട്ടിലുള്ള ചില വലിയ കമ്പനികൾ, ആ കമ്പനികളിൽ പണമിട്ടാൽ ഇതിനേക്കാൾ കൂടുതൽ വരുമാനം ലഭിക്കുമായിരുന്നു. ഓരോ ബാങ്കിലും ഓരോ പലിശയ്ക്കാണ് നിക്ഷേപിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഞാൻ അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്കൊന്നും പോകുന്നില്ല. രസകരമായ ഒരു കാര്യമുണ്ട്. 29-01-2018-ൽ ഇൻഡസ് ബാങ്കിൽ 7.16 ശതമാനം പലിശയ്ക്കാണ് നിക്ഷേപിച്ചിരിക്കുന്നത്. അന്നേദിവസം തന്നെ യെസ് ബാങ്കിൽ 7.40 ശതമാനം പലിശയ്ക്കാണ് പണം നിക്ഷേപിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒരേദിവസം ഒന്ന് കൂടിയ പലിശ, അന്നുതന്നെ കുറഞ്ഞ പലിശ, ഇതെന്ത് മറിമായമാണ്? ഇതിനാരാണ് ഉത്തരവാദി? കോടിക്കണക്കിന് രൂപയാണ് ഇവിടെ നിക്ഷേപിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഞാനത് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ഇതെന്തിനുവേണ്ടിയാണ്, ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യമന്ത്രി, അങ്ങിവിടെ വിശദീകരിക്കുമെന്ന് ഞാൻ കരുതുകയാണ്. 1,227 കോടി രൂപ ഈ ന്യൂജൻ ബാങ്കുകളിൽ ആർക്ക്, എന്തിനുവേണ്ടിയാണ് നിക്ഷേപിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് അങ്ങ് പറയുമെന്ന് ഞാൻ കരുതുകയാണ്. അതുപോലെതന്നെയാണ് ഇവിടെ ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ ഇന്നലെ ഉന്നയിച്ച കാര്യം. സഹകരണ ബാങ്കുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കോർ ബാങ്കിംഗ് സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള 168 കോടി രൂപയുടെ

കാര്യത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കാര്യമായ മറുപടി പറഞ്ഞില്ല. പറഞ്ഞ മറുപടി വിശ്വാസയോഗ്യവുമല്ല. മന്ത്രി ഒഴിഞ്ഞുമാറുകയാണ് ചെയ്തത്. കോർ ബാങ്കിംഗ് സിസ്റ്റം സംവിധാനമേർപ്പെടുത്താൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ 168 കോടി രൂപ ചെലവഴിക്കുമ്പോൾ അത് സുതാര്യമാകണ്ടേ; ജനങ്ങൾക്ക് ബോധ്യപ്പെടണ്ടേ? അതൊരു ടെണ്ടറിലൂടെ നടപ്പാക്കേണ്ടതല്ലേ? നമ്മുടെ നാട്ടിൽ അനാവശ്യമായ വിവാദങ്ങൾക്ക് എന്തിനാണ് സർക്കാർ വഴിവയ്ക്കുന്നത്? ആരോടെങ്കിലും പ്രത്യേകമായ ഫേവറൈറ്റിസം കാണിക്കേണ്ട കാര്യമെന്നാണ്; അപ്പോൾ ഈ സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം സർക്കാരിന്റെ ഫൈനാൻഷ്യൽ മാനേജ്മെന്റ് തകർന്നിരിക്കുന്നുവെന്നതും നാം കൂടുതൽ കൂടുതൽ കടക്കണിയിലേയ്ക്ക് എത്തുന്നു എന്നുള്ളതും വളരെ വ്യക്തമായ കാര്യമാണ്. ഒന്നിനും വ്യക്തതയില്ലാത്ത, ട്രാൻസ്പരൻസി ഇല്ലാതെ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നുവെന്നുള്ളതാണ്. കടത്തിന്റെ ശതമാനം നോക്കാം. ഇടതു സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് കടം ഉയരുകയാണ്. 2015-16-ൽ യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ കാലത്ത് 28.21 ശതമാനം, 2016-17-ൽ എൽ.ഡി.എഫ്.-ന്റെ കാലത്ത് 30.22 ശതമാനം. 2018-19-ൽ ബഡ്ജറ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റ് പ്രകാരം 30.70 ശതമാനം. ഇങ്ങനെ കടം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. നോൺ പ്രൊഡക്റ്റീവായ കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ഈ പണം ചെലവഴിക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്തെ

കണക്കെണിയിലെത്തിക്കുന്നു. പ്രൊഡക്ടീവായ ഒരു കാര്യവും ഇവിടെ നടക്കുന്നില്ല. സാമ്പത്തിക മാനേജ്മെന്റ് രംഗത്തുണ്ടായിരിക്കുന്ന ഈ ഗുരുതരമായ അവസ്ഥ അതീവ ഗൗരവത്തോടുകൂടി സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കണമെന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് ഗവൺമെന്റിനോട് ഇത്രയും കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞത്. ഞാൻ ഈ ബില്ലിനെ എതിർക്കുന്നു.

ധനകാര്യവും കയറും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ പറഞ്ഞുതുടങ്ങിയത് ധന ഉത്തരവാദിത്വ നിയമം അവതരിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം മറന്നുപോയി എന്നാണ്. ആ മറവി ഇപ്പോൾ ഈ രണ്ടുവർഷം കൊണ്ടല്ല, പതിനാലാം ധനകാര്യ കമ്മീഷന്റെ അവാർഡ് വന്നിട്ട് രണ്ടുവർഷം യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരുമുണ്ടായിരുന്നു. ആ മറവി അന്നു തുടങ്ങിയതാണ്. ഏതായാലും നമുക്ക് ഇപ്പോൾ ഇത് തിരുത്തിയേ പറ്റുകയുള്ളൂ. ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് പറയുന്നത് നേരത്തെ അസംബ്ലിയിൽ ഇതിനെ എതിർത്ത് സംസാരിച്ചിട്ടില്ലേ എന്നുള്ളതാണ്. 2003-ലെ മൂലനിയമം പാസ്സാക്കിയ വേളയിൽ അങ്ങ് നടത്തിയ പ്രസംഗം വായിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇതിനേക്കാൾ നിശിതമാണ്. ആ നിലപാടിൽ മാറ്റവുമില്ല. എന്താണ് നിലപാട്; റവന്യൂ കമ്മി കുറച്ചുകൊണ്ടുവരിക എന്നുപറയുന്നത്

അടികാമ്യമാണെങ്കിലും കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പ്രായോഗികമായി നടപ്പാക്കാൻ വലിയ പ്രയാസമാണ്. അതിന്റെ കാരണങ്ങളൊക്കെ വിശദീകരിക്കുന്നുണ്ട്. നമ്മുടെ സോഷ്യൽ എക്സ്പെൻഡിച്ചറിന്റെ ഘടനയൊക്കെ വച്ചുനോക്കുമ്പോൾ... എന്നാൽ ധനകമ്മി 3 ശതമാനത്തിൽ നിർത്തുന്നത് സാമ്പത്തിക ശാസ്ത്രപരമായിട്ടോ പ്രായോഗികമായിട്ടോ ഒരു യുക്തിയുമില്ല. അന്നും ഇന്നും ഈ നിലപാട് തന്നെ. പിന്നെ എന്തിനാണ് ഇത് ചെയ്യുന്നത്; ഈ അഭിപ്രായമൊക്കയാണെങ്കിലും ഇൻഡ്യൻ ഫിസ്കൽ ഫെഡറലിസത്തിന്റെ ഹ്രെയിംവർക്കിൽ നിന്നുകൊണ്ടുമാത്രമേ ഒരു സംസ്ഥാന സർക്കാരിനും ധനമന്ത്രിയ്ക്കും പ്രവർത്തിക്കാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ. ആ അഭിപ്രായം മാറ്റിവെച്ചുകൊണ്ടല്ല, ഒരു ധനകമ്മീഷൻ വരുന്നുണ്ട്, അപ്പോൾ ഇങ്ങനെയൊരു നിയമം പോലും നിങ്ങൾ ഭേദഗതി ചെയ്തിട്ടില്ല എന്നൊരു വിമർശനത്തിലേയ്ക്ക് പോകാൻ പാടില്ല. എന്നാൽ അതിന്റെ അർത്ഥം ഇത് നിരർത്ഥകമാണെന്നാണോ; അല്ല. ധനകമ്മി 3.1 ശതമാനമായി ഇപ്പോൾ നമ്മൾ ചുരുക്കിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ 2016-17-ൽ 4.1, 2017-18-ൽ 3.4 ആക്കി ചുരുക്കി. പുതുക്കിയ ബഡ്ജറ്റിൽ അത് 3.3 ശതമാനം മാത്രമാണ്. 2018-19 ൽ അത് 3.1 ശതമാനമായി. ധനകമ്മി 3 ശതമാനത്തിലേയ്ക്ക് കുറയ്ക്കുകതന്നെ ചെയ്യും. ഒരു സംശയവും വേണ്ട. എന്നാൽ റവന്യൂ

കമ്മി അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ പ്രശ്നമുണ്ട്. റവന്യൂ കമ്മി 2016-17-ൽ 2.5 ശതമാനം എന്നാണ് അങ്ങ് ഉദ്ധരിച്ചത്. പക്ഷെ 2017-18-ലെ ബഡ്ജറ്റിൽ 2.1 ശതമാനമാണ്. 2017-18 ന്റെ പുതുക്കിയ കണക്ക് keep ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നാണ് ഉറച്ച വിശ്വാസം. 1.9 ശതമാനമാക്കി. 2018-19 ലേയ്ക്ക് 1.6 ശതമാനമാണ്. ആ റവന്യൂ കമ്മി ഗണ്യമായി കുറച്ചു കൊണ്ടുവരണം. റവന്യൂ കമ്മി കുറയ്ക്കുകയെന്ന് പറഞ്ഞാൽ അതിനർത്ഥം നമ്മളെടുക്കുന്ന വായ്പയിൽ കൂടുതൽ പങ്ക് മൂലധനച്ചെലവിന് മാറ്റി വയ്ക്കുകയെന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇവിടെ സ്വീകരിക്കുന്ന നയസമീപനം റവന്യൂ കമ്മി എത്രവേണമെങ്കിലും കൂടിക്കോട്ടെയെന്നതല്ല, മറിച്ച് ധവളപത്രത്തിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ വീണ്ടുമൊരു തിരുത്തൽ....., റവന്യൂ കമ്മി കഴിഞ്ഞ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് വളരെ താഴ്ന്നതിൽനിന്നും വീണ്ടും കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ഉയർന്നത് വീണ്ടും കുറച്ചുകൊണ്ടുവരും. ആദ്യത്തെ വർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. എന്നിട്ടും ആ കുറവ് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇവിടെ ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് ചില പരാമർശം നടത്താതെ പോകുന്നത് ശരിയല്ല. ശ്രീ. പി. കെ. ശശി ഇവിടെ ആറുവർഷത്തെ കണക്കുകൾ വിളിക്കാൻ പാടില്ലായെന്ന് പറഞ്ഞു. ഇല്ല. മിസ്സിംഗ് കണക്കുകൾ മാത്രമേ നോക്കുകയുള്ളൂ. ഒരുകോടിയേക്കാൾ കൂടുതൽ ടേബിളാവറുള്ള വ്യാപാരികളുടെ കണക്ക് നോക്കാം.

അത് കൃത്യമായി പരിശോധിച്ച് കഴിഞ്ഞിട്ട് എങ്ങനെ കൈകാര്യം ചെയ്യണമെന്ന് നമുക്ക് കൂട്ടായിട്ട് തീരുമാനിക്കാം. പരിശോധന നടക്കണം. അതുകൊണ്ട് ചെറുകിട വ്യാപാരികൾക്കൊന്നും ഇതിന്റെ പ്രശ്നങ്ങളും പ്രയാസങ്ങളും ഉണ്ടാവില്ല. ഇവിടെ ശ്രീ. ചിറ്റയം ഗോപകുമാർ ചെക്ക്പോസ്റ്റുകളെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ശരിയാണ്. എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. വായ്പയെടുക്കുന്നത് ഭാവിയിലെ അപകടത്തിലാക്കുന്ന ഏർപ്പാടൊന്നുമല്ല. കാരണം, അന്നന്നുള്ള പണംകൊണ്ട് മാത്രമാണ് ചെലവ് നടത്താൻ പോകുന്നതെങ്കിൽ ഉണ്ടാകുന്ന അവസ്ഥ എന്തായിരിക്കും? ഇന്നിപ്പോൾ ചെയ്യുന്ന നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ....., കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിയമത്തിൽ പറയുന്ന യുക്തിയൊന്നും ഞാൻ അംഗീകരിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ: സർ, ഞാനിവിടെ പറഞ്ഞത്, നമ്മൾ ഇന്ന് പാസ്സാക്കിയ എഫ്.ആർ.ബി.എം. ആക്ടിന്റെ അമെന്റ്മെന്റ് ആ ആക്ടിന്റെ താല്പര്യം കടങ്ങൾ ഒരുപാട് വാരികൂട്ടുകയും വരുംകാലത്തെ തലമുറകൾക്ക് അവകാശപ്പെട്ടതുപോലും ഇപ്പോൾ വിനിയോഗിക്കുന്നത് നിർത്തൽ ചെയ്യാനാണ് ഇങ്ങനെയൊരു ആകെടുന്നാണ്. അപ്പോൾ ആ ആക്ടിന് ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നുകൊണ്ട് കിഫ്ബിയിൽ നമ്മൾ ധാരാളം പണം വാങ്ങുന്നത് പരസ്പര വിരുദ്ധമാണെന്നാണ്.

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക് : ഒരിക്കൽ പറഞ്ഞതുതന്നെ വീണ്ടും റിപ്പീറ്റ്

ചെയ്യുന്നു. അത് നമ്മളെല്ലാപേരും കേട്ടതാണ്. ഞാൻ പറഞ്ഞത്, ഇത്തരത്തിൽ കേരളത്തിൽ പശ്ചാത്തല സൗകര്യങ്ങളുണ്ടാകുന്നതിന്റെ നേട്ടം നാളെയാണ് വരുന്നത്. ഇന്നൊരു റോഡ് പണിതുകൊണ്ട് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് ചാടിവരാൻ പോകുന്നില്ല. ഇതൊരുക്കുന്നത് നാളെയുടെ വളർച്ചയുടെ വേഗത വർദ്ധിപ്പിക്കുകയാണ് ചെയ്യുക. ഭാവിയിലെ കണ്ടുകൊണ്ടാണ് ഇത്തരത്തിലൊരു നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നത്. അപ്പോൾ ഇത് അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ തന്നെ അതിന് കീഴടങ്ങി നിൽക്കാനാണോ ; അല്ല. നിങ്ങൾ വിമർശിക്കുന്ന കിഫ്ബി ഇതിൽനിന്ന് വഴിമാറി നടക്കാനുള്ളൊരു സന്ദർഭമാണ്. കിഫ്ബിയെക്കുറിച്ച് പ്രതിപക്ഷനേതാവ് ഇന്നലെ ഉന്നയിച്ച പ്രശ്നങ്ങൾ വീണ്ടും ആവർത്തിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഞാനത് കൃത്യമായി വിശദീകരിക്കാം. ഒന്ന്, കിഫ്ബിയെന്ന് പറയുന്ന ധനകാര്യ സ്ഥാപനം വലിയ തോതിൽ വായ്പയെടുക്കേണ്ടി വരും. അമ്പതിനായിരം കോടി രൂപയുടെ വായ്പയെടുക്കേണ്ടിവരും. ആ വായ്പയെടുക്കുന്നത് നമ്മൾ ചെലവാക്കുന്നതിന്റെ കൃത്യമായ കണക്ക് നോക്കിയിട്ടില്ല. മറിച്ച്, പലിശ എപ്പോൾ കുറഞ്ഞുനിൽക്കുന്നു അപ്പോൾ കൂടുതൽ വായ്പയെടുക്കും. നമ്മൾ വായ്പയെടുക്കുന്നത് ഒരമിച്ചായിരിക്കും. ചെലവാക്കുന്നത് നമ്മുടെ ബില്ലുകൾ വരുന്ന മുറയ്ക്കായിരിക്കും.

അതുകൊണ്ട് ഈ അസറ്റ് - ലയബിലിറ്റി മാച്ച് എന്നുപറയുന്നത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ഈ പണം നമ്മുടെ ട്രഷറിയിലിട്ടുകഴിഞ്ഞാൽ സ്പെഷ്യൽ ടി.എസ്.പി. അക്കൗണ്ട് പലിശ കൊടുക്കുന്നില്ല. നമുക്ക് വേണമെങ്കിൽ വേറെ ഏതെങ്കിലും ബാങ്കിൽ ഡെപ്പോസിറ്റായി ഇടാം. ആ കിട്ടുന്ന പലിശ സുരക്ഷിതമാണ്. അതെല്ലാം നമ്മൾ ഇൻവെസ്റ്റ് ചെയ്യുകയാണ്. കിഫ്ബി വായ്പയെടുക്കാനുള്ള ശേഷി, അതിന്റെ ക്രെഡിറ്റ് റേറ്റിംഗ് നിങ്ങളുടെ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് എത്രമാത്രം ഫലപ്രദമാണ് എന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആശ്രയിച്ചിരിക്കും. ഇത് ചെയ്യാൻ പ്രാപ്തിയും കഴിവുമുള്ള ആളുകളെയാണ് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് മാനേജിംഗ് കമ്മിറ്റിയിൽ വെച്ചിരിക്കുന്നത്. SEBI (Securities and Exchange Board of India) യുടെ ഫോർമർ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടർ ശ്രീ. ജെ.എൻ ഗുപ്ത, ഇൻഷുറൻസ് റെഗുലേഷൻ ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റിയുടെ ഇപ്പോഴത്തെ മെമ്പർ ശ്രീ. രാധാകൃഷ്ണൻ, നേരത്തെ അദ്ദേഹം SEBI-യുടെ മെമ്പറായിരുന്നു. നമ്മുടെ സി.ഇ.ഒ. SEBI-യുടെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടറായിട്ടുണ്ടായിരുന്ന മാനന്യദേഹമാണ്. ഇങ്ങനെയുള്ളൊരു കമ്മിറ്റിയെയാണ് ഇത് പരിശോധിക്കുന്നതിനും തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിനും നിയോഗിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്ത് കഴിവും പ്രാപ്തിയും തെളിയിച്ചിട്ടുള്ളവർ. അതിന് ഉപയോഗിക്കുന്ന തത്വമെന്താണ്? രണ്ട് കാര്യങ്ങളുണ്ട്. നമ്മുടെ പണം

സുരക്ഷിതമായിരിക്കണം, റിസ്ക് കുറയ്ക്കണം. രണ്ട്, നമ്മുടെ വരുമാനം കൂട്ടണം. അത് പരമാവധിയാണ്. ഇത് രണ്ടും ഒരുമിച്ച് കൊണ്ടുപോകാൻ പ്രയാസമാണ്. റിസ്ക് കൂടുതലാകും വരുമാനം കൂടും. പക്ഷെ വലിയ വരുമാനത്തിന് പോയാൽ ഇത് പൊളിയുമ്പോൾ നമ്മുടെ സുരക്ഷിതത്വം ഉണ്ടാകില്ല. അതിന്റെ പിന്നിലൊരു ശാസ്ത്രമുണ്ട്, കലയുണ്ട്. റിസ്ക് കുറയ്ക്കാനുള്ള മാർഗ്ഗമെന്ത്; അതിപ്പോൾ നമ്മൾതന്നെ കണക്കുകൂട്ടുന്നതിനെക്കാൾ നല്ലത് SEBI അപ്രൂവ്ഡ് ക്രെഡിറ്റ് റേറ്റിംഗ് ഏജൻസികൾ, എത്രമാത്രം റിസ്ക് ഓരോ സ്ഥാപനത്തിനുമുണ്ടെന്നുള്ള അവരുടെ വിലയിരുത്തൽ നോക്കാം. ആ വിലയിരുത്തൽ എടുത്തുകഴിഞ്ഞാൽ പിന്നെ രണ്ടാമത്തെ paramount തത്വമെന്തെന്നാൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ പലിശ കിട്ടുന്ന ബാങ്കിൽ കൊണ്ടിടലല്ല, മറിച്ച് diverse effect portfolio. ആ diversification-ൽ നിന്നാണ് റിസ്ക് പരമാവധി കുറയ്ക്കുന്നത്. കൃത്യമായി ഗ്രാഫ് വരച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ portfolio diversification വർദ്ധിക്കുന്തോറും നമ്മുടെ റിസ്ക് കുറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കും. ഒരു ഘട്ടം കഴിയുമ്പോൾ പിന്നെ കുറവ് നിൽക്കും. ഇത് രണ്ടും സംയോജിപ്പിച്ച് കൊണ്ടുപോകാൻ നമുക്ക് കഴിയണം. ഈ രണ്ട് കാര്യങ്ങൾ - ഒന്ന്, diversify ചെയ്യണം. രണ്ട്, നമുക്ക് നല്ല റിട്ടേൺ കിട്ടുന്ന ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് വേണം. ഈ തത്വങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ടാണോ 1224 കോടി രൂപ ഇൻവെസ്റ്റ്

ചെയ്തിട്ടുള്ളതെന്നാണ് ഇവിടെ ചോദിക്കാനുള്ളത്. ആദ്യത്തെ പ്രശ്നം ഇത് പ്രൈവറ്റ് ബാങ്കിലിടാൻ പാടുണ്ടോ; നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്ക് അല്ലെങ്കിൽ sovereign bonds ഇതിൽ മാത്രമേ ഇൻവെസ്റ്റ് ചെയ്യാൻ പാടുള്ളൂ എന്നാണ് ഒരു വാദമുണ്ടായിരുന്നത്. ആ വാദത്തിനുള്ള വിശദീകരണം തൊട്ടുതാഴെയുള്ള എക്സ്പ്ലനേഷനിൽ വരുന്നുണ്ട്. അതാണ് ഞങ്ങളെടുക്കുന്ന നിലപാട്. For the purpose of this sub section prudent investment shall mean those investments which can carry the highest rating from appropriate regulatory body or credit rating agency for their class of investment. ഇത് പൊതുവേലയിലാണോ അല്ലയോ എന്നുള്ളതല്ല നിയമത്തിൽ പാസ്സാക്കിയിട്ടുള്ളത്. മറിച്ച് investments which carry highest rating of appropriate regulatory body. അങ്ങനെ നോക്കുമ്പോൾ ഈ റെഗുലേറ്ററി ഏജൻസി highest rating കൊടുക്കുന്ന സ്ഥാപനം നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്ക് മാത്രമല്ല. അപ്പോഴാണ് രണ്ടാമത്തെ ചോദ്യം വരുന്നത്. ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് എന്നല്ലേ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്, ഡെപോസിറ്റ് എന്നല്ലല്ലോയെന്ന്. അത് ഇന്ന് അങ്ങനെ ചോദിച്ചില്ല. ഇന്നലെ ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ ചോദിച്ചു. ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് പറയുന്ന ജനറൽ കാറ്റഗറി നമ്മൾ അക്കാദമിക് ആയിട്ടും പ്രായോഗികമായിട്ടും തരംതിരിക്കുന്നത് രണ്ട് തരത്തിലാണ്. ഒന്ന്, fixed income investments. രണ്ട്,

variable income investment അല്ലെങ്കിൽ equities. ആദ്യം പറഞ്ഞ fixed income investment കാറ്റഗറികളിൽ മൂന്നിനങ്ങൾ വരാം. (1) ഡെപ്പോസിറ്റ്; (2) ഫിക്സ്ഡ് റിട്ടേൺ തരുന്ന ബോണ്ടുകളിലും മറ്റുമുള്ള ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ്; (3) ഡിറോവേറ്റീവ്സ്. ഇനി, ഇക്വിറ്റിയാകാം, അത് വേറെ കാറ്റഗറിയാണ്. അതിൽ നിന്നും എന്ത് റിട്ടേൺ കിട്ടുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ ഉറപ്പില്ല. മ്യൂച്വൽ ഫണ്ടുകളാകാം. അതല്ലെങ്കിൽ ഇതിന്റെയെല്ലാം ഡിറോവേറ്റീവ്സിലേയ്ക്ക് പോകാം. ഇതാണ് ക്ലാസിഫിക്കേഷൻ. ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് എന്ന് ഇവിടെ പറയുന്നതിൽ ഡെപ്പോസിറ്റുംപെടും. അല്ലാതെ ബോണ്ടിലുള്ള നിക്ഷേപം മാത്രമല്ല. ഇപ്പോൾ മൂന്നാമത് ഒരു ചോദ്യം വരുന്നുണ്ട്. നിങ്ങൾ എങ്ങനെയാണ് ഈ ബാങ്കുകളെ തിരഞ്ഞെടുക്കുന്നത്? ടിപ്പിൾ എ റേറ്റിംഗുള്ള ബാങ്കുകളേയെ എടുക്കുകയുള്ളൂ എന്നതാണ് കണ്ടീഷൻ. സെബി അപ്രൂവ്ഡ് റേറ്റിംഗ് ഏജൻസികൾ ടിപ്പിൾ എ നൽകിയ ബാങ്കുകളിൽ മാത്രമേ നമ്മൾ ഇൻവെസ്റ്റ് ചെയ്യുകയുള്ളൂ. അങ്ങനെയുള്ള ഏത് ബാങ്കിനും സ്ഥാപനത്തിനും നമ്മളുമായി ബന്ധപ്പെടാം. അതുകൊണ്ടിൽ നമ്മൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യും. രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുകഴിഞ്ഞാൽ ഓരോ തവണയും നിക്ഷേപം നടത്താനുദ്ദേശിക്കുമ്പോൾ ഞങ്ങൾക്ക് ഇത്രയും ഓഫറിംഗുണ്ട്, നിങ്ങൾ എത്ര റേറ്റിംഗിൽ തരമെന്ന് കാണിച്ച് ഇവർക്കെല്ലാം ഓട്ടോമാറ്റികായി ഇ-മെയിൽ പോകും. അവർ റേറ്റ് ക്വാട്ട് ചെയ്യും.

അതിൽ ഏറ്റവും ഉയർന്ന റേറ്റ് ക്വാട്ട് ചെയ്യുന്നവർക്ക് കൊടുക്കുന്നു. കൂടുതൽ പണമില്ലെങ്കിൽ ഹയ്സ് ക്വാട്ട് ചെയ്യുന്ന ഒരാൾക്ക് മാത്രം കൊടുക്കും. ഇല്ലെങ്കിൽ ഡെവേഴ്സിഫിക്കേഷൻ വച്ച് രണ്ടാമത്തെയൊളെ എടുക്കും. ഇത്തരത്തിൽ സുതാര്യമായ രീതിയിലാണ് ഇത് ചെയ്യുന്നത്.

പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, 29-01-2018-ൽ 7.16

ശതമാനത്തിനാണ് ഇൻഡസ് ബാങ്കിൽ നിക്ഷേപിക്കുന്നത്. അതേ ദിവസം തന്നെ യെസ് ബാങ്കിൽ 7.40 ശതമാനത്തിനും നിക്ഷേപിക്കുകയാണ്. ഈ വ്യത്യാസം മനസ്സിലാകുന്നില്ല. ഉയർന്ന റേറ്റിനാണ് കൊടുക്കുന്നതെങ്കിൽ ഒരിടത്ത് മാത്രം നിക്ഷേപിച്ചാൽ പോരേ?

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, ബേസിക്കായ ചില കാര്യങ്ങളുണ്ട്.

250 കോടി രൂപയാണ് അന്ന് നിക്ഷേപിക്കുന്നത്. 250 കോടി രൂപ ഒരു ബാങ്കിൽ മാത്രമായി നിക്ഷേപിക്കുകയില്ല. അത് ഡെവേഴ്സിഫൈ ചെയ്യും. എന്തുകൊണ്ട് അത് യെസ് ബാങ്കിന് മാത്രമായി കൊടുത്തില്ല? യെസ് ബാങ്കിന് ആ ദിവസം ഔട്ട്സ്റ്റാന്റിംഗായി നമ്മുടെ നിക്ഷേപം വേറെയുണ്ട്. അപ്പോൾ ഇത്രയും വലിയ നിക്ഷേപം ഒരു ബാങ്കിൽ മാത്രമായി ഇടുന്നത് ശരിയല്ല. അതാണ് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ തീരുമാനം.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, രണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങളുണ്ട്. അങ്ങ്

ഇവിടെ ബോർഡ് ഓഫ് ഡയറക്ടേഴ്സിന്റെ പേരെല്ലാം വായിച്ചു. ഞാൻ ഇപ്പോഴും ആ ഉറച്ച നിലപാടിൽ നിൽക്കുന്നു. എന്റെ ചോദ്യം, Whether this Board of Directors

have any right to take a decision against the provisions of this Act ? അങ്ങ്

ഈ ആക്ടിലെ പ്രധാന്യം ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് എന്ന എക്സ്പ്ലിസിറ്റ് സൗകര്യത്തിനുവേണ്ടി ഇൻ്റർപ്രട്ട് ചെയ്യുകയാണ്. ക്രെഡിറ്റ് റേറ്റിംഗ്

ഏജൻസിയായി അങ്ങ് പറയുന്നത് സെബിയെയാണ്. സെബിയിൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടറായിരുന്ന, ഇപ്പോഴും സെബിയിൽ അംഗമായ രണ്ടുപേരെ വച്ച് ക്രെഡിറ്റ്

റേറ്റിംഗ് ഏജൻസിയെക്കൊണ്ട് ഈ ബാങ്കുകളുടെ പേര് എഴുതിവാങ്ങി ഡെപോസിറ്റ് ചെയ്യുക എന്നുപറഞ്ഞാൽ..., ഞങ്ങൾ പറയുന്നത് നിങ്ങൾ ഇതിന് മുമ്പെടുത്ത്

സ്റ്റാന്റിന് വ്യത്യസ്തമായ നിലപാടെടുക്കുന്നു എന്നുള്ളതാണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് മെട്രോയുടെ 50 ലക്ഷം രൂപ ആക്സിസ് ബാങ്കിൽ

ഡെപോസിറ്റ് ചെയ്തപ്പോൾ വലിയ അഴിമതി ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ട് സഭ മറിച്ചുവെച്ചവരാണ് നിങ്ങൾ. 50 ലക്ഷം രൂപയ്ക്കുവേണ്ടി പ്രശ്നമുണ്ടാക്കിയ ആളുകൾ

1227 കോടി രൂപ ഈ ബാങ്കുകളിൽ കൊണ്ടുപോയി നിക്ഷേപിക്കുകയാണ്. ഇത് വളരെ വ്യക്തമാണ്. What was the purpose of this provision ? What was the

entire intention of this provision? ഇത്രയും സ്ഥാപനങ്ങളിൽ കൊണ്ടുപോയി നിക്ഷേപിക്കാതെ ഏറ്റവും സേഹായ സ്ഥലങ്ങളിൽ നിക്ഷേപിക്കണമെന്ന ഇന്റൻഷനാണുണ്ടായിരുന്നത്. അതിനെ ലംഘിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഇപ്പോൾ ഈ നടപടി സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. അങ്ങയുടെ കീഴിലുള്ള ബോർഡ് ഓഫ് ഡയറക്ടേഴ്സ് ചെയ്തിരിക്കുന്ന തെറ്റായ നടപടികളെ നിയമം തെറ്റായി വ്യാഖ്യാനിച്ചുകൊണ്ട് അങ്ങ് ന്യായീകരിക്കുകയാണ്.

പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, ഒരുമിച്ച് ഈ പണം ഒരു ബാങ്കിൽ ഇട്ടത് ശരിയല്ല. കൊഡക് മഹീന്ദ്രയിൽ 500 കോടി രൂപ എങ്ങനെയാണ് നിക്ഷേപിച്ചത്; 250 കോടി രൂപയാണ് മറ്റ് ബാങ്കുകളിലിട്ടത്. കൊഡക് മഹീന്ദ്രയിൽ മാത്രം 500 കോടി രൂപ ആരുടെ ഉപദേശപ്രകാരമാണ് നിക്ഷേപിച്ചത്?

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശന്റെ വാദം ഞാനും അംഗീകരിക്കുന്നില്ല. നിയമത്തിൽ അതിനുള്ള അവകാശമുണ്ട്. സെബി എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടേഴ്സിനെ നിങ്ങൾക്ക് വിശ്വാസം പോരെങ്കിൽ ഇതിൽ ഫണ്ട് ട്രസ്റ്റ് അഡ്വൈസറി കമ്മിറ്റിയുണ്ടല്ലോ. അതിന്റെ റിപ്പോർട്ട് നിയമസഭയിൽ വെച്ചിട്ടുണ്ടല്ലോ. ആ റിപ്പോർട്ടിൽ ഇതിന്റെ അവസാനത്തെ നിക്ഷേപമൊഴിച്ച്

ബാക്കിയുള്ളതിന്റെ കണക്ക് ഏജൻസി വൈസ് നൽകിയിട്ടുണ്ടല്ലോ. ആരാണ് ഫണ്ട് ട്രസ്റ്റി; വിനോദ് റോയ് - മുൻ സി&എ.ജി.-യായിരുന്നു; റിസർവ് ബാങ്കിന്റെ ഡെപ്യൂട്ടി ഗവർണർമാരായിട്ടുള്ള ഉഷാ തോറാട്ടും രാധാകൃഷ്ണനും. ഞാൻ അവരെ ട്രസ്റ്റ് ചെയ്യുന്നു. അവർ പറയുന്നു ഈ നിയമത്തിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്ത പ്രകാരം തന്നെയുള്ളതാണെന്ന് പറഞ്ഞാൽ I trust them. ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിനും ചോദ്യം ചെയ്യുന്നതിനുമെല്ലാം താങ്കൾക്ക് സ്വാതന്ത്ര്യമുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ ഇങ്ങനെയൊരു നിയമമുണ്ടാക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ലായിരുന്നു. ബോർഡ് ഓഫ് ഡയറക്ടേഴ്സ് തീരുമാനിക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് നടത്തുമെന്ന് നിയമത്തിൽ പറഞ്ഞാൽ മതിയായിരുന്നു. അത് ചെയ്തില്ല.

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, നിയമത്തിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തതുപോലെ തന്നെയാണ് കിടക്കുന്നത്. നിയമത്തിൽ പ്രൂഡന്റ് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് വിത്ത് ഹയ്സ്റ്റി റേറ്റിംഗ് എന്നുപറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് ഉടമസ്ഥതയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലല്ല. അതുകൊണ്ടാണ് എഫ്പാക് ഇതിന് അംഗീകാരം കൊടുത്തിട്ടുള്ളത്. അപ്പോൾ അടുത്ത ചോദ്യം, എന്തിനാണ് നിങ്ങൾ സേവിംഗ്സ് ബാങ്കിൽ ഇട്ടത്? സേവിംഗ്സ് ബാങ്കിൽ ഇട്ടതിന് കാരണം ആവശ്യമായ പണം

ഫിക്സ്ഡ് ഡെപ്പോസിറ്റിൽ നിന്നും എടുത്തുകൊടുക്കാൻ കഴിയില്ല. നമുക്ക് പേമെന്റ് നടത്തണം. അപ്പോൾ ചോദ്യം, അതിന് 500 കോടി ഇടണോ; ആകെ 350 കോടി രൂപയല്ലേ ചെലവാക്കിയിട്ടുള്ളൂ. വിവിധ നിർവ്വഹണ ഏജൻസികൾ അടുത്ത മാസത്തേയ്ക്കും അടുത്ത വർഷത്തേയ്ക്കുമുള്ള അവരുടെ പേമെന്റ് ഷെഡ്യൂളുകൾ തന്നിട്ടുണ്ട്. ആ ഷെഡ്യൂളുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പണം വയ്ക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് തീരുമാനിക്കുന്നത്. അതിൽ പലതും ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചാണ്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന് ബുള്ളറ്റ് പേമെന്റാണ്. ഇവിടെയുണ്ടായിരുന്ന സാഹചര്യം എന്താണ്; എഫ്.എ.സി.ടി.-യുടെ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വരികയാണെങ്കിൽ അതിനുള്ള തയ്യാറെടുപ്പ് വേണം. അതുകൂടി കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ 500 കോടി രൂപ അതിരുകവിഞ്ഞെന്ന് നിങ്ങൾക്ക് പറയാൻ കഴിയില്ല. കാരണം ഈ സ്ഥാപനത്തിന്റെ വിശ്വാസ്യത എപ്പോൾ ബിൽ സമർപ്പിക്കുന്നോ ഓൺലൈനായി ബിൽ പേമെന്റ് നടക്കുന്നുവെന്നുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് ആ റിസ്ക് നമുക്ക് എടുക്കാൻ കഴിയില്ല. അങ്ങയുടെ ചോദ്യം, കൊഡക് മഹീന്ദ്രയിൽ 500 കോടി രൂപ നിക്ഷേപിച്ചത് എന്തിനാണ്? കൊഡക് മഹീന്ദ്രയിൽ 5.4 ശതമാനവും എസ്.ബി.ഐ.-യിൽ 4 ശതമാനവുമാണ് റിട്ടേൺ. ബാക്കിയുള്ള ബാങ്കുകൾ വന്നിട്ടുണ്ടോ ഇല്ലയോ എന്നുള്ളത് നോക്കിയിട്ടേ പറയാൻ

സാധിക്കുകയുള്ളൂ. എസ്.ബി.ഐ. 4 ശതമാനമാണ് തരുന്നത്. രണ്ട് പ്രാവശ്യം എസ്.ബി.ഐ. ക്വാട്ടിനപോലും വന്നില്ല. സേവിംഗ്സ് അക്കൗണ്ടിൽ പണം സൂക്ഷിക്കുന്നതിന് പബ്ലിക് സെക്ടർ ബാങ്കുകൾ ക്വാട്ട് ചെയ്തിരിക്കുന്ന ശരാശരി പലിശ 5.3 ശതമാനമാണ്. അതേ സമയം മറ്റ് ബാങ്കുകളുടേത് 6.7 ശതമാനമാണ്. 6.7 ശതമാനം വരുമ്പോൾ എത്രയാണ് വ്യത്യാസമെന്ന് അറിയാമോ; ഒരു വർഷം 16 കോടി രൂപ അധിക വരുമാനമായി കിഫ്ബിക്ക് കിട്ടുകയാണ്. റിസ്കുണ്ടോ; ഇത് പൂർണ്ണമായും ടിപ്പിൾ എ റേറ്റിംഗുള്ളതാണ്.

പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, ഞങ്ങൾ പറഞ്ഞതിനല്ല അങ്ങ് മറുപടി പറയുന്നത്. ഞാൻ അങ്ങയോട് ചോദിച്ചത്, 29-01-2018-ന് 7.16 ശതമാനത്തിനും 7.40 ശതമാനത്തിനും ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് നടത്തുന്നു. ഡെവേഴ്സിഫിക്കേഷൻ ആവശ്യമാണെന്നാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞത്. ഒരേ ബാങ്കിൽതന്നെ ഇത്രയും തുക ഇടാൻ പാടില്ല. അപ്പോൾ കൊഡക് മഹീന്ദ്രയിൽ എങ്ങനെ 500 കോടി രൂപ നിക്ഷേപിച്ചു. അങ്ങ് അതിന് മറുപടി പറയുന്നില്ല. അവിടെ ഡെവേഴ്സിഫിക്കേഷൻ വേണ്ടേ?

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, നമ്മൾ സേവിംഗ്സ് അക്കൗണ്ടിൽ നിക്ഷേപിക്കാൻ തുടങ്ങുമ്പോൾ പല ബാങ്കുകൾ ക്വാട്ട് ചെയ്തു. എത്ര ബാങ്കുകളുണ്ടെന്ന്

പരിശോധിച്ച ശേഷം പറയാം. ചിലപ്പോൾ അന്ന് ക്വാട്ട് ചെയ്ത ബാങ്കുകൾ പരിമിതമായിരിക്കാം. അല്ലെങ്കിൽ റിട്ടേണിൽ ഈ പറയുന്ന വ്യത്യാസമുണ്ടാകാം. അങ്ങനെ വന്നപ്പോൾ ടിപ്പിൾ റേറ്റിംഗുള്ള ഒരു സ്ഥാപനത്തിന് കൊടുത്തു.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, അവിടെ അങ്ങ് കോട്ടക് മഹീന്ദ്രയും ഇൻഡസ് ബാങ്കുമായല്ല കമ്പയർ ചെയ്യുന്നത്. നേരത്തെ പറഞ്ഞ 7.40%-ഉം 7.10%-ഉം രണ്ട് ന്യൂജെൻ ബാങ്കുകളാണ്. 500 കോടി രൂപയുടെ ഒരു ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റിനെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ അങ്ങ് കമ്പയർ ചെയ്യുന്നത് ന്യൂജെൻ ബാങ്കുമായിട്ടല്ല, വേറൊരു നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കുമായിട്ടാണ്. അതിന്റെ നാലുശതമാനമാണ്. മറ്റേതും പറയണം. മറ്റ് ബാങ്കുകൾക്ക് അങ്ങ് എത്രയാണ് ഓഫർ ചെയ്തതെന്ന് പറയണം. രണ്ട് ന്യായീകരണം പറഞ്ഞുകൊണ്ടാണ്.

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, വേണമെങ്കിൽ ഇനിയും ഏതൊക്കെ ബാങ്കുകളാണ് ക്വാട്ട് ചെയ്തതെന്ന് പറയാൻ യാതൊരു തടസ്സവുമില്ല, പരിശോധിച്ചിട്ട് പറയാം. ഇപ്പോൾ ഞാൻ പരിശോധിച്ചിട്ടില്ല. അന്ന് ക്വാട്ട് ചെയ്ത പൊതുമേഖലാ ബാങ്കുകളുടെ റേറ്റാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. കോട്ടക്കിന്റേതിൽ 1.7% വ്യത്യാസം വന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അത് വേണ്ടെന്നുവെക്കാൻ കഴിയുമോ? അതിന്റെ ഫലമായി 16 കോടി രൂപ കിഫ്ബിക്ക്.

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: സർ, അങ്ങ് ഇപ്പോൾ കമ്പയർ ചെയ്തത് നാഷണലൈസ്ഡ് ബാങ്കും ന്യൂജനറേഷൻ ബാങ്കുമാണ്. കോട്ടക്കിന്റെ റേറ്റ് സാധാരണ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റിൽ ഒരു ശതമാനം കൂടുതൽ എന്നുപറയുന്നതിൽ Its a function of interest and time period. ഇതിൽ ടൈം പിരീഡ് എന്ന ഫങ്ഷനെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് പറയുന്നില്ല. കോട്ടക് ബാങ്ക് അഞ്ചരയോ ആറോ ശതമാനം തരുന്നതിന്റെ കാലാവധി എത്രയാണ്. പ്രൈവറ്റ് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റിൽ കോട്ടക് സേവിംഗ്സിൽ മറ്റുള്ളവർ 9 ശതമാനം തരമ്പോൾ കോട്ടക് 10 ശതമാനം തരും. സമയം കുറവാണ്.

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, എപ്പോൾ കിഫ്ബി ഈ പണം ഇന്ന അക്കൗണ്ടിലേയ്ക്ക് ട്രാൻസ്ഫർ ചെയ്യാൻ പറഞ്ഞാൽ അവർ ട്രാൻസ്ഫർ ചെയ്യുന്നു. കോട്ടക്കിനെ എടുത്തതിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം ഫിനാൻഷ്യൽ ട്രാൻസ്ഫർ സിസ്റ്റം നമ്മളുമായി പൂർണ്ണമായും ഇന്റഗ്രേറ്റ് ചെയ്തിട്ടുള്ള ബാങ്ക് ആയതുകൊണ്ടാണ്. അവരാണ് ഇതിനുവേണ്ടി ഏറ്റവും കൂടുതൽ ശ്രമിക്കുന്നത്. മറ്റുള്ള ബാങ്കുകൾക്ക് പണം ട്രാൻസ്ഫർ ചെയ്യുന്നതിന് ഇതിനെക്കാൾ വലിയ കാലതാമസമുണ്ട്. അതുംകൂടി പരിഗണനയിലുണ്ട്. സേവിംഗ്സ് അക്കൗണ്ടാണ് ടൈം കമ്പോണൻ്റല്ല.

ശ്രീ. കെ. എസ്. ശബരീനാഥൻ: സർ, എല്ലാം ബാങ്കുമായും നമ്മുടെ ടോംസ്

ആന്റ് കണ്ടീഷൻസ് ഇന്റർസ്റ്റ് നിരക്കൊഴിച്ച് ബാക്കിയെല്ലാം ഫ്ലാറ്റാണോ?

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, എല്ലാം same തന്നെ.

ബാക്കിയുള്ളതെല്ലാം 91 ദിവസത്തേക്കാണ്. 91 ദിവസത്തെക്കാൾ കൂടുതൽ

ദൈർഘ്യത്തിൽ നമ്മൾ ഡെപ്പോസിറ്റ് ചെയ്യുന്നില്ല. എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട

പ്രതിപക്ഷ നേതാവിനോടും ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശനോടും പറയാനുള്ളത് I am

making an offer. എന്ത് പ്രശ്നമുണ്ടോ, നിങ്ങൾക്ക് എന്ത് ക്ലാരിഫിക്കേഷൻ വേണോ

It should be open, come. ഏത് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുമായും സീനിയേഴ്സുമായും ഇരുന്ന്

നിങ്ങൾക്ക് എന്ത് ക്ലാരിഫിക്കേഷനും വാങ്ങാം. ഞാൻ വീണ്ടും പറയുന്നു,

ഇങ്ങനെയൊരു ഡിബേറ്റിലേയ്ക്ക് ഇതിനെ കൊണ്ടുപോകരുത്. ശ്രീ. കെ. ദാസൻ

സംസാരിച്ചപ്പോൾ പറഞ്ഞു പ്രതിപക്ഷത്തിന് കൂടുതൽ കൊടുത്തുവെന്ന്.

അങ്ങനെയൊക്കെയുണ്ടെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. ചിലർക്കൊക്കെ കൂടുതൽ കിട്ടിയെന്ന്

വരാം. പക്ഷെ പ്രതിപക്ഷ-ഭരണകക്ഷി വിവേചനത്തിനെക്കുറിച്ചുള്ള ഒരു

ആരോപണംപോലും വയ്ക്കാൻ സാധിക്കാത്തത് എന്തുകൊണ്ടാണ്? വരുത് എന്ന

ശാഢ്യം എന്തുകൊണ്ടാണ്? കാരണം കിഫ്ബിയെന്ന സ്ഥാപനത്തെ

കോൺട്രവേഴ്സിലാക്കി മാറ്റിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഒരു ഇൻവെസ്റ്റർ വരുമ്പോൾ ആദ്യം

ഗുഗിളിൽ സെർച്ച് ചെയ്തുകൊണ്ടും. അപ്പോൾ ഗുഗിളിൽ ആദ്യം ഈ തലക്കെട്ടാകും

വരുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ വയ്ക്കുന്ന ഓഫർ പ്രതിപക്ഷ നേതാവോ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് നിയോഗിക്കുന്ന മറ്റാർക്കോ സി.ഇ.ഒ.-യുമായിട്ടോ മറ്റ് ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായിട്ടോ ഏത് പ്രശ്നത്തെക്കുറിച്ചും മനസ്സിലാക്കാം. വിവരാവകാശ നിയമം വഴിയാകണമെന്നില്ല. വന്നാൽ തരാം.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ഞങ്ങൾ മെട്രോ റെയിൽ പദ്ധതി തുടങ്ങിയശേഷം 50 ലക്ഷം രൂപ ആക്സിസ് ബാങ്കിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയപ്പോൾ അങ്ങയുടെ ഈ ഗുഡ്വിൽ എവിടെപ്പോയിരുന്നു? അന്ന് ആ സ്ഥാപനത്തിന് ഈ ഗുഡ്വിൽ വേണ്ടായിരുന്നോ? അന്ന് ഈ നിയമസഭയിൽ എന്താണ് നടന്നത്? 50 ലക്ഷം രൂപ അഴിമതിക്കുവേണ്ടി കമ്മീഷൻ വാങ്ങിയാണ് നിക്ഷേപിച്ചതെന്നുള്ള ആരോപണം ഈ സഭയിൽ കൊണ്ടുവന്നിരുന്നു. അന്നത്തെ സഭയിലുണ്ടായിരുന്നവർക്കെല്ലാം അത് ഓർമ്മയുണ്ടാകും. അന്ന് എവിടെപ്പോയിരുന്നു ഈ ഗുഡ്വിൽ?

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ അത്ര ദേഷ്യപ്പെടേണ്ട. ഏതെങ്കിലും ടാൻസ്പരന്റായ പ്രൊസീഡ്യൂവർ വച്ചാണോ അന്ന് നിങ്ങൾ ചെയ്തത്. ഇവിടെ എല്ലാ ബാങ്കുകൾക്കും ഈ റേറ്റിംഗ് ഉണ്ടെങ്കിൽ അപ്പോ ചെയ്യാം. ഓരോ തവണയും നിക്ഷേപം നടത്തുന്നതിനുമുമ്പ് അവർക്കെല്ലാവർക്കും മെസേജ് കൊടുക്കുന്നു. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ക്വാട്ട് ചെയ്യുന്നത്. ഈ

പ്രൊസിഡ്യൂവർ അന്ന് ഉണ്ടായിരുന്നോ? ഇതുമൂലം വേറെ ഏർപ്പാട് നടക്കില്ല. ഞാൻ വീണ്ടും നിങ്ങളോട് പറയുന്ന ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശനോ പ്രതിപക്ഷത്തുള്ള മറ്റാർക്കോ ഈ രീതിയെക്കുറിച്ച് എന്ത് സംശയമുണ്ടെങ്കിലും come, we sit down and discuss. അവിടെ തീർന്നില്ലെങ്കിൽ പബ്ലിക് ഡിബേറ്റിൽ കൊണ്ടുവരാം. കാരണം ഇൻവെസ്റ്റർ ഗൂഗിളിൽ സെർച്ച് ചെയ്യുമ്പോൾ ഇതായിരിക്കും വരുന്നത്. ഇന്നലെ നടന്ന ചർച്ച എന്തൊക്കെ രീതിയിലാണ് ഇന്ന് പത്രങ്ങളിൽ വന്നത്. ഓരോ രീതിയിലാണ് എഴുതുന്നത് അതുകൊണ്ട് ആളുകൾക്ക് മുഴുവൻ മനസ്സിലാക്കുകയില്ല.

പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): അങ്ങയുടെ നിയമത്തിൽ

പറയുന്ന കാര്യങ്ങളാണ് ഞങ്ങൾ ഉദ്ധരിക്കുന്നത്. മൂന്നുതരത്തിലുള്ള ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റിൽ അവസാനത്തേതാണ് പ്രൂഡന്റ് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ്. ഇതിനെ സംബന്ധിച്ച് അങ്ങ് പറയുന്ന ആരാണെങ്കിലും ശരി its a public money. ബാങ്കുകളിൽ public money നിക്ഷേപിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ട്രാൻസ്പരൻസി വേണമെന്ന് പറയുന്നതിൽ എന്ത് തെറ്റാണുള്ളത്? ഞങ്ങൾക്ക് മനസ്സിലാക്കുന്നില്ല. ഞങ്ങൾ ഇതിനെ അട്ടിമറിക്കാൻ നോക്കുകയല്ലല്ലോ? കിഫ്ബി പബ്ലിക് മണിയാണ്. ഇവിടെ വരുന്ന borrowing ആണ്. അത് ഓരോ ബാങ്കിലും നിക്ഷേപിക്കുമ്പോൾ എന്തിനാണ് പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞ ചില ന്യൂജെൻ ബാങ്കുകൾ, ഇവ

നിലനിൽക്കുമോയെന്ന് തന്നെ അറിയില്ല. ഇതിനെപ്പറ്റി ധാരാളം ആശങ്കകൾ രാജ്യത്ത് നിലവിലുണ്ട്. അപ്പോൾ ഒരു ശതമാനം പലിശ കൂടുതൽ ലഭിക്കുമെന്ന് കരുതി ഇത്തരം ബാങ്കുകളിൽ നിക്ഷേപിച്ചാൽ... പണ്ട് മ്യൂച്വൽ ഫണ്ടിൽ നിക്ഷേപം നടത്തി തട്ടിപ്പോയ ആളുകൾ അങ്ങയുടെ ഈ കാബിനറ്റിലുണ്ട്. ഞാൻ അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ പറയുന്നില്ല. മ്യൂച്വൽ ഫണ്ടിൽ നിക്ഷേപിച്ചിട്ട് പണം ലഭിക്കാത്ത കേസുകളുണ്ട്. 2227 കോടി രൂപയുടെ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് നടക്കുമ്പോൾ അത് പ്രൂഡന്റായിരിക്കണമെന്ന് ഞങ്ങൾ പറയുന്നതിൽ അങ്ങയ്ക്ക് ആശങ്കയുണ്ടാകേണ്ട കാര്യമെന്താണ്?

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: ആശങ്കയല്ല. ഇത് പൂർണ്ണമായും ട്രാൻസ്പറന്റ് പ്രൊസീഡ്യർ ആണെന്ന് ഞാൻ ഇപ്പോൾ വിശദീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. രണ്ടാമത്, നമ്മൾ പാസ്സാക്കിയ നിയമത്തിൽ ഇങ്ങനെ ചെയ്യുന്നതിന് യാതൊരു തടസ്സവുമില്ല. മൂന്നാമത്, ഇതിന് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ നിലപാടുകൂടി ഞാൻ പറയാം. 20% എങ്കിലും ഇതിനെക്കാൾ ഹൈ റിട്ടേൺ വരുന്ന റേറ്റിൽ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് വേണം അത് പരിശോധിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ്. കാരണം ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞതുപോലെ നമുക്ക് വായ്പയെടുക്കാനുള്ളത് നമ്മുടെ സ്ഥാപനത്തിന്റെ റേറ്റിംഗ് അനുസരിച്ചായിരിക്കും. ഇപ്പോൾ എ ഡബിൾ പ്ലസേ കിട്ടിയിട്ടുള്ളൂ.

ടിപ്പിളിലേയ്ക്ക് പോകാൻ കഴിയുമോയെന്ന് അറിയില്ല. പക്ഷെ ഇവിടെയെങ്കിലും നിലനിർത്തണം. ഇപ്പോൾ രണ്ട് ഏജൻസികളാണ് റേറ്റിംഗ് തന്നിട്ടുള്ളത്. അതിന് അസറ്റ് ലയബിലിറ്റി മാച്ചിംഗ്, എഫിഷ്യൻ്റ് സ്ഥാപനങ്ങൾ നടത്തുന്നതുപോലെ നടത്തണം. സുരക്ഷിതത്വമെന്ന് പറഞ്ഞ് ഒരു ബാങ്കിൽ മാത്രം നിക്ഷേപം നടത്തിയാൽ ഈ റേറ്റിംഗ് ലഭിക്കില്ല. ചോദിച്ചത് തെറ്റെന്നല്ല ഞാൻ പറഞ്ഞത്, ചോദിക്കണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. എങ്കിലേ നമ്മളും ശ്രദ്ധിക്കൂ. I am not debate about it. It is your right you can raise anything. പക്ഷെ ഒരു സർക്കംസ്റ്റാൻഷ്യൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ വേണമെന്ന അഭ്യർത്ഥന എനിക്കുണ്ട്. ഞാൻ ഡിബേറ്റിലേയ്ക്ക് പോകാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. പക്ഷെ സന്ദർഭം എന്ന നിലയിൽ just take five minutes only. ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ, ഫിലോസഫിക്കലി നിങ്ങൾ നിയോലിബറൽ നിലപാടാണ്, ഞങ്ങൾ അല്ല. എന്താണ് നിയോലിബറൽ നിലപാട് ശാപവചനം പോലെ വഹിക്കുന്നത്. ലിബറലിസം എന്നുപറയുന്നത് വളരെ ഉദാത്തമായ ഒരു ദർശനമായിരുന്നു. ഫ്യൂഡൽ കാലഘട്ടത്തിനെതിരായി അന്നത്തെ വ്യക്തിയുടെ മഹത്വത്തെ ഉയർത്തിപ്പിടിച്ച്, കമ്പോളത്തിന്റെ മഹത്വത്തെ ഉയർത്തിപ്പിടിച്ച് ഫ്യൂഡലിസം തകർക്കുന്നതിന് ലിബറലിസം വഹിച്ച പങ്ക് വളരെ വലുതാണ്. അന്ന് വളരെ പ്രോഗ്രസീവായ വീക്ഷണമായിരുന്നു. എന്നാൽ പിന്നീട്

മാർക്സും കെയിൻസും വന്നതോടുകൂടി Laissez faire വിട്ട് സർക്കാർ ഇടപെടണമെന്ന് വന്നു. ഈ ഇടപെടലും, പ്ലാനിംഗും മറ്റും സാമ്പത്തിക ശാസ്ത്രത്തിന്റെ മേധാവിത്വത്തിലേക്ക് പോയി. 1949-ൽ സ്വിറ്റ്സർലാന്റിൽ Mont Pelerin Society-യിൽ ഫെഡറിക് വോൺ ഹൈക്ക് കോൺഫറൻസ് വിളിച്ചുകൂട്ടി. അതിൽ പങ്കെടുത്ത മിൽട്ടൺ ഫ്രീഡ്മാൻ ഇക്കനോമിസ്റ്റ്, കാൾ പോപ്പർ ഫിലോസഫർ, ലൂഡ്വിഗ് വോൺ മിസെസ് എന്നിവർ പറഞ്ഞത് പഴയ ലിബറലിസം വ്യക്തി സ്വാതന്ത്ര്യം അപകടത്തിലാണ്, കമ്പോളമില്ലാതെ സ്വാതന്ത്ര്യമില്ലെന്നാണ്. ഇത് വളരെ പ്രോഗ്രസീവായി നിൽക്കുന്ന കെയ്നീഷ്യനിസത്തിനെക്കൊണ്ടും വെല്ലുവിളിക്കുന്നതുകൊണ്ട് എല്ലാവരും, അവരടക്കം സ്വയം നിയോ ലിബറലിസം എന്ന പേരുകൊടുത്തു. പഴയ ലിബറലിസമല്ല, വ്യത്യസ്തമായത്. അങ്ങനെയാണ് നിയോ ലിബറലിസം വരുന്നത്. ഇത് പിന്നോക്കയാണ് ആദ്യം നടപ്പാക്കുന്നത്. ഇപ്പറഞ്ഞ Milton Friedman-ന്റെ ചിക്കാഗോ ബോയ്സെല്ലാം അവിടെയായിരുന്നു. അതിനെത്തുടർന്ന് താച്ചർ, റീഗൻ... അതിനെത്തുടർന്നുള്ള വാഷിംഗ്ടൺ കോൺസർവ്സസ്. ഒരു പ്രത്യേക ദർശന നിലപാടായി വന്നു. ആ ദാർശനിക നിലപാടാണ് കോൺഗ്രസ്സും ബി.ജെ.പി.-യും ഷെയർ ചെയ്യുന്നത് എന്നാണ് ഞാൻ പറഞ്ഞത്. എന്റെ വാദം മാത്രമേയുള്ളൂ, തർക്കത്തിലേക്ക് പോകുന്നില്ല.

രണ്ടാമത്തേത്, ഈയൊരു കാഴ്ചപ്പാടുവെച്ച് നോക്കുമ്പോൾ ഞാൻ ആ സാമ്പത്തികയുക്തി മൊത്തം പറയുന്നില്ല. തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഇൻഎക്ലോറബിളാണ്. നിങ്ങൾ ഇറക്കുമതി ഉദാരവൽക്കരിക്കുന്നു. അതിനെ പിടിച്ചുനിർത്തണമെങ്കിൽ നിങ്ങളുടെ എക്സ്പേഞ്ച് റേറ്റ് കൈവിടണം. എക്സ്പേഞ്ച് റേറ്റിനെ കൈവിടുകഴിഞ്ഞാൽ പിന്നീട് അത് സ്റ്റേബിലൈസ് ചെയ്യണമെങ്കിൽ ഫോറിൻ ക്യാപിറ്റൽ വന്നേ തീരൂ. ഫോറിൻ ക്യാപിറ്റൽ വരാനായി തുറന്നുകൊടുത്താൽ നാട്ടിൽ പല രീതിയിലുള്ള റീഫോംസ് നടപ്പാക്കിയാലേ പറ്റുകയുള്ളൂ. അടുത്ത പടിയായി ഈ പരിഷ്കാരങ്ങളിൽ പൊതുവേലയും മറ്റ് കാര്യങ്ങളും മാത്രമല്ല, ഹ്യൂമൻ ഫെയ്സും ഇല്ലാതാകുന്നതിലേക്ക് പോകണം. പണക്കാരനിൽ നിന്നും നികുതി പിരിക്കാൻ പാടില്ല. നിങ്ങളുടെ എഫ്. ആർ. ബി. എം. Act full stringent ആകണം. ഇപ്പോൾ കൊണ്ടുവരാൻ പോകുന്നുണ്ട്. കൊണ്ടുവരാൻ പോകുന്നത് 2003-ൽ നിങ്ങൾ പാസ്സാക്കിയ 2 ശതമാനമുണ്ടല്ലോ, നിങ്ങൾ അറിയാതെ അത് വായിച്ചു. കേന്ദ്രംപോലും ഫിസ്കൽ ഡെഫിസിറ്റ് മൂന്ന് ശതമാനമേ പറയുന്നുള്ളൂ. നിങ്ങൾ 2 ശതമാനത്തിലേക്ക് ചുരുക്കാൻ നോക്കുകയാണ് ചെയ്തത്.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, ഇന്ന് രാജ്യത്ത് നടക്കുന്ന കാര്യങ്ങൾ

അങ്ങേയ്ക്ക് അറിയാമല്ലോ. പ്ലാനിംഗ് കമ്മീഷനിലൂടെ, നീതി ആയോഗാണ്. ടൂത്ത് ലെസാണ്. അതിന് യാതൊരു നിയന്ത്രണവുമില്ല. ഓരോ സംസ്ഥാനങ്ങളിലും എക്സ്ട്രാർബിറ്റററായിട്ടുള്ള ഡെഫിസിറ്റുകൾ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. Nobody is to regulate this. ഈ സാഹചര്യംകൂടി അങ്ങ് മനസ്സിലാക്കണം.

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, ഞാൻ പറയുന്നത്, നിങ്ങൾ ഒരു കണ്ണി അവിടെ പൊട്ടിച്ചു. ഈ ലോജിക്കൽ റിഫോമിന് ഓരോ മേഖലയിലും അനിവാര്യതയുണ്ട്. വേറൊരു സർക്കാർ വന്നെന്നിരിക്കട്ടെ, മറ്റ് നിവൃത്തിയൊന്നുമില്ല. ലാറ്റിനമേരിക്കൻ രാജ്യങ്ങളിൽ പല സർക്കാരുകളും മാറിവന്നു. മാറ്റിനിർത്തി വേറിട്ട് പോകാൻ സാധിച്ചോ, സാധിക്കില്ല. കാരണം ഇതിന്റെ ലോജിക് തന്നെ ഇതാണ്. നിങ്ങൾ ഇന്നിപ്പോൾ ഈ റിഫോംസ് വരേണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞാൽ you will be cut off from the rest of the world. അപ്പോൾ ഇതിന്റെ ലോജിക് ഇങ്ങനെ അൺഫോൾഡ് ചെയ്തുവരുമ്പോൾ ഒന്നാം യു.പി.എ. സർക്കാരിന് നിങ്ങൾ പറയുന്ന ഹ്യൂമൻ ഫെയ്സൊക്കെയുണ്ട്. രണ്ടാം ഫെയ്സ് എത്തുമ്പോൾ അത് undermine ചെയ്യപ്പെടുമുണ്ടാകുകയാണ്. അത് ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ പറഞ്ഞ മൊത്തം തുകയുടെ കണക്കല്ല, ഞാൻ പറഞ്ഞ ശതമാനക്കണക്കാണ് അതിന്റെ ശരി. ഈ നിയമങ്ങളെല്ലാമുണ്ടായിട്ടും സോഷ്യൽ

സെക്ടറിലെ വർദ്ധനവ് നിന്നു. ആ നിലയിൽ നിന്ന് കുറേ താഴ്ന്നു തുടങ്ങി. I have got my data everything. ബി.ജെ.പി. വന്നപ്പോൾ ഇത് കർശനമായി കുറഞ്ഞുതുടങ്ങി. കാരണം ഇന്നത്തെ റീഫോംസിന്റെ പുതിയ ഘട്ടത്തിൽ ഇനി ആ സൂക്ഷ്മരീതിയിൽ റിഫോംസിൽ മാത്രം നിന്നാൽ പോരാ, സോഷ്യൽ സെക്ടർ സ്പെൻഡിംഗിൽ കട്ട വേണം. എന്തൊക്കെ ചെയ്തും ഡെഫിസിറ്റ് കുറയ്ക്കണം. ഇതെല്ലാം നിർബന്ധമായിട്ടും മാറുകയാണ്. എന്റെ വാദം, നിങ്ങളുടെ ഫിലോസഫി അതാണെന്നാണ്. നിങ്ങൾ പുലിപ്പുറത്ത് കയറിയതാണ്. ഇറങ്ങാൻ പറ്റില്ല. ഇത് വലിയ നീളത്തിൽ പോകുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, അങ്ങ് നിയോലിബറലിസത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ഞങ്ങൾ കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് തിയറിയൊന്നുമല്ലെല്ലോ ഇവിടെ ചെയ്തത്. ജവഹർലാൽ നെഹ്റുവിന്റെ വളരെ സെപ്പറേറ്റായിട്ടുള്ള മിക്സഡ് എക്കണോമി ഞങ്ങൾ ഫോളോ ചെയ്തു. അത് ആ ടൈമിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ ഡിമാന്റായിരുന്നു. അത് ഏറ്റവും ഫലപ്രദമായി ചെയ്തു. പിന്നീട് ഒരു സ്റ്റേജിലെത്തിയപ്പോഴേക്കും സ്റ്റാഗ്നേഷൻ വന്നു. കാരണം വേൾഡ് മാർക്കറ്റ് ചെയ്തായി. നമ്മൾ അതിൽ നിന്ന് കുറേക്കൂടി ഡീവിയേറ്റ് ചെയ്തു. ഞാൻ ഇപ്പോഴും ഉറച്ചുനിൽക്കുന്നത്, നമ്മുടെ ഇത്തരം പോളിസിയിൽ പരയുന്നത് ഇരുമ്പുലക്ക അല്ലെന്നാണ്. നമ്മളെന്തിനാണ്

പോളിസിയുണ്ടാക്കുന്നത്; സാധാരണക്കാർക്ക് വേണ്ടിയാണ്. നമുക്ക് വലിയ ഗ്രോത്തുണ്ടായി, ഇക്കണോമി ഡെവലപ് ചെയ്തു, നമ്മൾ വെൽത്ത് ക്രിയേറ്റ് ചെയ്ത് റീ ഡിസ്ട്രിബ്യൂട്ട് ചെയ്തു. ഇപ്പോൾ ലോകം മുഴുവൻ ചർച്ച ചെയ്യുന്നു. ഈ പോളിസിക്ക് കുറേ കുഴപ്പങ്ങളുണ്ട്. മെരിറ്റുകളും ഡീമെരിറ്റുകളുമുണ്ട്. നമ്മൾ ചിന്തിക്കണം. ഇതിൽ നിന്നും മാറ്റം വരുത്തണം. ഞാൻ എ.ഐ.സി.സി.-യിൽ സംസാരിച്ചത്, This is the right time for introspection and self criticism എന്നാണ്. ഇതിൽ നമുക്ക് റാഡിക്കലായ ചെയ്ഞ്ചസ് വരുത്തണം. അതുകൊണ്ട് ഈ ചെയ്തത് മുഴുവൻ തെറ്റാണെന്ന് പറയുമോ. അങ്ങയുടെ കണക്ക് 2008-ലെ റിസഷൻശേഷമുണ്ടായ ഓരോ സെക്ടറിലും പണംകൊടുത്തതിനെക്കുറിച്ചാണ്. എന്താണ് ഗ്ലോബൽ റിസഷൻ? മാത്രമല്ല ഞാൻ ഇന്നലെ പറഞ്ഞു, 2008 ജൂലൈയിൽ ഒരു ബാരൽ എണ്ണയുടെ വില 147 ഡോളറായിരുന്നു. ഓയിൽ പ്രൈസ് കുറഞ്ഞതുകൊണ്ട് 6 ലക്ഷം കോടി രൂപയുടെ ലാഭമാണ് ഇപ്പോഴത്തെ ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിനുണ്ടായത്. അത്തരം പ്രതിസന്ധിയിൽ നിന്നപ്പോൾ പോലും കാര്യമായി തുകയൊന്നും കുറയ്ക്കാതെ സോഷ്യൽ സെക്ടറിനെ ഞങ്ങൾ പ്രൊട്ടക്ട് ചെയ്തില്ലേ. ആ സാഹചര്യത്തെയാണ് അങ്ങ് കുറച്ചു എന്ന് ഇപ്പോൾ പറയുന്നത്.

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: നിങ്ങൾ 2008-നശേഷമുള്ള ഫിസ്കൽ

ഡെഫിസിറ്റ് നോക്കൂ. 5 ശതമാനത്തിൽ മുകളിൽ പോയില്ല. അതിനർത്ഥം നിങ്ങൾക്ക് സ്പെൻഡ് ചെയ്യാനുള്ള പണം കുറയുകയല്ല, കൂടിയിട്ടേയുള്ളൂ. വളരെ ഗണ്യമായി കൂടി. നിങ്ങൾ എഫ്.ആർ.ബി.എം. ആക്ടിലെ നിയന്ത്രണങ്ങൾക്ക് പുറത്തുപോയി. അപ്പോഴും നിങ്ങളുടെ സോഷ്യൽ സെക്യൂർ ലെൻഡിംഗ് പെർസന്റേജ് വൈസ് വർദ്ധിക്കുന്നില്ല എന്നുകാണാം. അപ്പോഴാണ് രണ്ട് ചോദ്യം, നിങ്ങളുടെ ബദലെന്താണ്; അവിടെ ഞങ്ങളും നിങ്ങളും തമ്മിലുള്ള ഇപ്പോഴത്തെ വ്യത്യാസം. ഒന്ന്, കാർഷിക മേഖല കടാശ്വാസങ്ങൾക്കാണ് നല്ലത്. പക്ഷെ അടിസ്ഥാനപരമായ ലാന്റ് റിഫോംസ് കോൺഗ്രസ്സിന്റെ അജണ്ടയിലുണ്ടോ? നിങ്ങൾക്ക് നാട്ടിലെ ബഹുഭൂരിപക്ഷം വരുന്ന ആളുകളെ സ്വന്തം കാലിൽ നിൽക്കാൻ അവരുടെ ക്രയശേഷി വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള ഈ നടപടിയില്ലാതെ ഒരു ഹ്യൂമൻ ഫെയ്സും ഇന്ത്യയിൽ സൃഷ്ടിക്കാൻ കഴിയില്ല. രണ്ട്, ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾ വേണം. നിങ്ങളുടെ കാലത്ത് തുടങ്ങിയ മേജർ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് പ്രോഗ്രാം, ആ പ്രോഗ്രാമിന്റെയൊക്കെ പണം എവിടെ നിന്നാണ്; നമ്മുടെ പൊതുമേഖലാ ബാങ്കുകളിൽ നിന്നല്ലേ. ആ ബാങ്കുകളെല്ലാം കഴപ്പത്തിലായിരിക്കുകയല്ലേ. പൊതുമേഖലാ ബാങ്കുകളിൽ നിന്നെല്ലാം കടമെടുത്ത് മലയാളപ്പോലുള്ളവരും അംബാനിയെപ്പോലുള്ളവരും അദാനിയെപ്പോലുള്ളവരും

നികേഷപിടിക്കുന്നതിനുപകരം എന്തുകൊണ്ട് പബ്ലിക് ഏജൻസി ഈ നിക്ഷേപം നടത്തിക്കൂടാ. നമ്മൾ കേരളത്തിൽ ചെയ്യാൻ ശ്രമിക്കുന്നത് അതാണ്. പബ്ലിക് സെക്ടർ സംരക്ഷണം, we have got a definitely an alternative program. ലാന്റ് റിഫോംസ് നടപ്പാക്കാൻ എന്താണ് അപ്രായോഗികമായിട്ടുള്ളത്, പറയൂ. പക്ഷെ ഞങ്ങൾക്കൊന്നുണ്ട്, അതിൽ നിങ്ങളിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമാണ്. കേരളത്തിൽ നിങ്ങൾ എന്താണ് ചെയ്യുന്നതെന്നും നിങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതെല്ലാം നിയോലിബറലിസമല്ലേയെന്നും ശ്രീ. എൻ. ഷംസുദ്ദീൻ ചോദിച്ചു. ഞാൻ ഇപ്പോൾ എഫ്.ആർ.ബി.എം. ആക്ട് ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നു. ചീഫ് ഫെയിം വർക്കിലേ നിൽക്കാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ. ഞാൻ ശൂന്യാകാശത്തല്ല, ഇന്ത്യയ്ക്ക് പുറത്തല്ല, ഇന്ത്യയ്ക്കുള്ളിലാണ്. ആ പരിമിതികൾക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് വ്യത്യസ്തമായ മാർഗ്ഗം സാധ്യമാണെന്ന് കാണിക്കാൻ പറ്റുന്ന നിലപാടാണ് ഓരോ മേഖലയിലും സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അങ്ങ് വീണ്ടും വീണ്ടും പറയുന്നതുകൊണ്ട് ഓരോ മേഖലയുമെടുത്ത് ഞാനിപ്പോൾ വിശദീകരിക്കുന്നില്ല. ഞാൻ പലവട്ടം ഈ സഭയിൽ അത് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. ആ പരിമിതികൾക്കുള്ളിൽ നിന്ന് വേറൊന്ന് സാധ്യമാണെന്ന് ഇന്ത്യൻ ജനതയുടെ മുമ്പിൽ പറയാൻ പറ്റുന്ന പരിപാടി ഞങ്ങൾ ആവിഷ്കരിച്ചുകൊണ്ട് നടപ്പാക്കുകയാണ്. ഇതാണ് മൊത്തത്തിലുള്ള കാഴ്ചപാട്. I

enjoyed the debate. ഒരു ക്ലാരിറ്റിയുണ്ടായെന്ന് തോന്നുന്നു. അവർക്ക് ക്ലാരിറ്റിയുണ്ടായില്ലെങ്കിലും എനിക്ക് കൃത്യമായ ക്ലാരിറ്റിയുണ്ടാക്കാൻ സഹായിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: ഇന്നലെ ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശനും ഇന്ന് ഞാനും ഉന്നയിച്ച കാര്യങ്ങൾ അവ്യക്തമായിത്തന്നെ നിലനിൽക്കുകയാണ്. ഞങ്ങൾ അങ്ങയെ കുറ്റപ്പെടുത്തുന്നില്ല, അങ്ങയെ വലുതായി വിശ്വസിക്കുന്നവരെ ഞങ്ങൾ വിശ്വസിക്കണമെന്നില്ല. അത് വേറൊരു കാര്യം. കിഫ്ബി ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഞങ്ങളുടെ സംശയങ്ങൾ നിലനിൽക്കുകയാണ്. ആ സംശയങ്ങൾ ദൂരീകരിക്കാനുള്ള ബാധ്യത അങ്ങേയ്ക്കുണ്ട്. അങ്ങ് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിയാണ്. പൊതുമേഖലാ ബാങ്കുകളെ ശക്തിപ്പെടുത്തണമെന്ന് ഒരു വശത്ത് പറയുകയും മറുവശത്ത് ന്യൂ ജനറേഷൻ ബാങ്കുകളിൽ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് നടത്തുകയും ചെയ്യുന്ന നടപടിയോട് ഞങ്ങൾക്ക് യോജിക്കാൻ കഴിയില്ല. ഇതിൽ സംശയങ്ങൾ നിലനിൽക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് യു.ഡി.എഫ്. ഒറ്റക്കെട്ടായി വാക്കുട്ട് ചെയ്യുകയാണ്.

(യു.ഡി.എഫ്. അംഗങ്ങൾ സഭ വിട്ട് പുറത്ത് പോയി.)

മി. സ്പീക്കർ: 2018-ലെ കേരള ധനസംബന്ധമായ ഉത്തരവാദിത്ത (ഭേദഗതി)

ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ...

അനുകൂലിക്കുന്നവർ....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ...

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കുന്നു.

വകുപ്പിരിച്ചുള്ള പരിഗണന

രണ്ടാം വകുപ്പ്

ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്: സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന ഔദ്യോഗിക

ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു:

ബില്ലിലെ രണ്ടാം ഖണ്ഡപ്രകാരം പകരം ചേർക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്ന പ്രധാന ആക്ടിലെ 4-ാം വകുപ്പ് (2-ാം) ഉപവകുപ്പിൻ, “ പ്രത്യേകിച്ചും ” എന്ന് ആരംഭിക്കുന്നതും “ റവന്യൂ കമ്മി പൂജ്യമായി നിലനിർത്തേണ്ടതും ” എന്ന് അവസാനിക്കുന്നതുമായ ഭാഗത്തിന് പകരം താഴെപ്പറയുന്ന ഭാഗം ചേർക്കേണ്ടതാണ്, അതായത്:-

“ പ്രത്യേകിച്ചും മുൻപറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥയുടെ സാമാന്യതയ്ക്ക് ഭംഗം വരാതെയും, സർക്കാർ റവന്യൂ കമ്മി 2017-18 മുതൽ 2019-2020 വരെയുള്ള കാലയളവിൽ

പൂർണ്ണമായും ഇല്ലാതാക്കേണ്ടതും.-”

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ഔദ്യോഗിക ഭേദഗതി സഭ സ്വീകരിച്ചു.

ഭേദഗതി ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള രണ്ടാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഭേദഗതി ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള രണ്ടാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന പ്രശ്നം സഭ അംഗീകരിച്ചു.

ഭേദഗതി ചെയ്ത പ്രകാരമുള്ള രണ്ടാം വകുപ്പ് ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുന്നു.

ഒന്നാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും

(ഭേദഗതിയില്ല)

ഒന്നാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന പ്രശ്നത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഒന്നാം വകുപ്പും പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമാക്കണമെന്ന പ്രശ്നം സഭ

അംഗീകരിച്ചു.

ഒന്നാം വകുപ്പ് പീഠികയും പേരും ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായിരിക്കുന്നു.

മൂന്നാം വായന

ധനകാര്യവും കയറും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്): സർ,
2018-ലെ കേരള ധനസംബന്ധമായ ഉത്തരവാദിത്ത (ഭേദഗതി) ബിൽ
പാസ്സാക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ
പിന്താങ്ങുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: 2018-ലെ കേരള ധനസംബന്ധമായ ഉത്തരവാദിത്ത (ഭേദഗതി)
ബിൽ പാസ്സാക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ പാസ്സായിരിക്കുന്നു.

ഓർഡർ..... ഓർഡർ....., സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും ചൊവ്വാഴ്ച രാവിലെ

8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(2018 ഏപ്രിൽ 3-ാം തീയതി ചൊവ്വാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിലേയ്ക്കായി സഭ വൈകുന്നേരം 4.21-ന് പിരിഞ്ഞു.)
