പതിനാലാം കേരള നിയമസഭ
പതിനാലാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്രചിഹ്നമിടാത്ത ചോദ്യം നം. 1771 	05.02.2019 ൽമറുപടിയ്ക്ക്

മോട്ടോർ വാഹന ഭേദഗതി ബിൽ

ചോദ്യം ശ്രീ.എ.പി. അനിൽ കുമാർ		മറുപടി ശ്രീ.എ.കെ.ശശീന്ദ്രൻ (ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി)	
(എ)	കേന്ദ്ര സർക്കാർ പാസ്സാക്കിയ മോട്ടോർ വാഹന ഭേദഗതി ബിൽ റോഡ് ഗതാഗത രംഗത്ത് സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് ഉണ്ടായിരുന്ന അധികാരം വൻതോതിൽ വെട്ടിക്കുറയ്ക്കുന്നതാണെന്നത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ;	(എ)	കേന്ദ്ര സർക്കാർ പുതുതായി പാർലമെന്റിൽ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള വാഹന നിയമം കേരളം ഉൾപ്പെടെയുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളെ എങ്ങനെ ബാധിക്കുമെന്ന് പഠിച്ചിട്ടുണ്ട്. പ്രധാനമായും ബാധിക്കുന്നവ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു. (1) 1988 ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 9(4) ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനായി നിർദ്ദിഷ്ട മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയിലെ ഉപവാക്യം 5(iii) പ്രകാരം അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതിയ ഭേദഗതി പ്രകാരം ട്രാൻസ് പോർട്ട് വാഹനം ഓടിക്കുന്നതിന് ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ വിദ്യാഭ്യാസ യോഗ്യത നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുള്ള കേന്ദ്ര സർക്കാരിനുണ്ടായിട്ടുള്ള അധികാരം എടുത്ത് കളഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. റോഡ് സേഫ്റ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അടയാളങ്ങളും, നിയന്ത്രണങ്ങളും മനസ്സിലാക്കുവാൻ കുറഞ്ഞൊരു വിദ്യാഭ്യാസ യോഗ്യതയെങ്കിലും ആവശ്യമായതിനാൽ വിദ്യാഭ്യാസ യോഗ്യത നിഷ്കർഷിക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം നിലനിർത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. (2) 1988 ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 14(2)(ബി) ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനായി നിർദ്ദിഷ്ട മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയിലെ ഉപവാക്യം 9(ii) പ്രകാരം അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതിയ ഭേദഗതി പ്രകാരം നോൺ ട്രാൻസ് പോർട്ട് വാഹനം ഓടിക്കുന്നതിനുള്ള ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസിന്റെ കാലാവധി നിർണ്ണയിക്കുന്നത് ലൈസൻസ് ഹോൾഡറുടെ വയസ്സിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലായിരിക്കും. ഈ സമ്പ്രദായം വളരെ സങ്കീർണ്ണമായതിനാലും, വളരെയധികം ആശയക്കുഴപ്പം സൃഷ്ടിക്കുമെന്നതിനാലും പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്. ആയതിനാൽ നിലവിലുള്ള സ്ഥിതി തന്നെ തുടരണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. (3) നിലവിലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമം അനുസരിച്ച് കാലാവധി കഴിഞ്ഞ ലൈസൻസ് കാലവധി തീർന്ന തീയതി മുതൽ 5 വർഷത്തിനുള്ളിൽ പുതുക്കി എടുക്കാമായിരുന്നു. എന്നാൽ 1988 ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 15(4) ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനായി

നിർദ്ദിഷ്ട മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയിലെ ഉപവാക്യം 10(iii) (ബി) പ്രകാരം അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതിയ ഭേദഗതി പ്രകാരം 5 വർഷ കാലാവധി 6 മാസമായി കുറച്ചിരിക്കുകയാണ്.

മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമാണ് കേരളത്തിന്റെ സ്ഥിതി. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് വലിയൊരു വിഭാഗം ജനം അന്യരാജ്യങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നവരാണ്. രണ്ടോ, മൂന്നോ വർഷത്തിലൊരിക്കലായിരിക്കും അവർ മാതൃരാജ്യത്തേക്ക് വരുക. ഇത്തരം സന്ദർഭങ്ങളിൽ തങ്ങളുടെ ലൈസൻസ് പുതുക്കി എടുക്കുക എന്നുള്ളത് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള കാര്യമായിരിക്കും. ആയതിനാൽ 6 മാസം എന്നുള്ളത് മാറ്റി ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത് 2 വർഷമെങ്കിലും നൽകണമെന്ന് വകുപ്പ് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(4) 1988 ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 44(1) ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനായി നിർദ്ദിഷ്ട മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയിലെ ഉപവാക്യം 18 പ്രകാരം അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതിയ ഭേദഗതി പ്രകാരം പുതുതായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതിനായി വാഹനം പരിശോധനയ്ക്കായി ഹാജരാക്കേണ്ടതില്ല.

വാഹന പരിശോധന ഇല്ലാത്തതിനാൽ സാങ്കേതികമായും, സുരക്ഷാപരമായും നിലവാരമില്ലാത്ത വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള സാധ്യത വളരെ കൂടുതലാണ്. ഇത് ആത്യന്തികമായി വാഹന ഉടമയ്ക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ സൃഷ്ടിക്കും. വാഹന പരിശോധനയുടെ അഭാവം ഫോം 21 ൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നതിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമായ ചേസ്സിസ് നമ്പർ/എഞ്ചിൻ നമ്പർ ഉള്ള വാഹനങ്ങളുടെ രജിസ്ട്രേഷനിലേക്ക് വഴി തെളിയിക്കുന്നതിനുള്ള സാധ്യത കൂടുതലാണ്. വാഹനം അപകടത്തിൽ പെടുകയാണെങ്കിൽ ചേസ്സിസ് നമ്പർ/എഞ്ചിൻ നമ്പർ വ്യത്യസ്തമായതിനാൽ വാഹന ഉടമക്ക് നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടുന്നതിനുള്ള സാധ്യത ഇല്ലാതാവും. ആയതിനാൽ വാഹനം രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുമ്പോഴുള്ള വാഹന പരിശോധന നിലനിർത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(5) 1988 ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 56(1) ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനായി നിർദ്ദിഷ്ട മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയിലെ ഉപവാക്യം 22(i) പ്രകാരം അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതിയ ഭേദഗതി പ്രകാരം 01-10-2018 മുതൽ വാഹനം ഓട്ടോമേറ്റഡ് ടെസ്റ്റിംഗ് സ്റ്റേഷനിൽ ടെസ്റ്റ് ചെയ്തിട്ടില്ലെങ്കിൽ അത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് ഫിറ്റ്നസ്സ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകേണ്ടതില്ല.

ഇത് അപ്രായോഗികമായതിനാൽ കൂടുതൽ സമയം അനുവദിക്കണമെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് ആവശ്യ പ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(6) 1988 ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 56(4) ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനായി നിർദ്ദിഷ്ട മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയിലെ ഉപവാക്യം 22(iii)(ബി) പ്രകാരം അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതിയ ഭേദഗതി പ്രകാരം

			വാഹനത്തിന്റെ ഫിറ്റ്നസ്സ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് റദ്ദാക്കുന്നതിന് നിർദ്ദിഷ്ട അതോറിറ്റിക്ക്, വാഹന ഉടമ തെരഞ്ഞെടുത്തിട്ടുള്ള ഓതറൈസ്ഡ് ടെസ്റ്റിംഗ് സ്റ്റേഷനിൽ നിന്നുമുള്ള കൺഫർമേഷൻ ആവശ്യമാണ്. ഫിറ്റ്നസ്സ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് റദ്ദാക്കുന്ന അതോറിറ്റി, മറ്റൊരു ടെസ്റ്റിംഗ് സെന്ററിന്റെ അനുമതിക്ക് കാത്തുനിൽക്കുകയാണെങ്കിൽ കബളിപ്പിക്കപ്പെടുന്നതിനുള്ള സാധ്യത വളരെ കൂടുതലാണ്. കൂടാതെ, ഫിറ്റ്നസ്സ് റദ്ദാക്കുന്ന അതോറിറ്റി ഒരു വാഹനത്തിന്റെ കാര്യക്ഷമത വിലയിരുത്തുവാൻ പ്രാപ്തനുമാണ്. ആയതിനാൽ ഒരു കൺഫർമേഷൻ അതോറിറ്റിക്ക് പകരം വാഹന ഉടമയുടെ പരാതിക്ക് പരിഹാരം കാണുന്നതിനായി ഒരു അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റിയെ നിയമിക്കുവാൻ കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. (7) 1988 ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 164(1) ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനായി നിർദ്ദിഷ്ട മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയിലെ ഉപവാക്യം 49 പ്രകാരം അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതിയ ഭേദഗതി പ്രകാരം വാഹനാപകടത്തിൽ മാരകമായി പരിക്കേറ്റ ഒരു വ്യക്തിക്ക് നൽകേണ്ട ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ നഷ്ടപരിഹാരത്തുക 5 ലക്ഷം രൂപയും, വാഹനാപകടത്തിൽ മരണപ്പെട്ട ഒരു വ്യക്തിക്ക് വേണ്ടി നൽകേണ്ട ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ നഷ്ടപരിഹാര തുക 10 ലക്ഷം രൂപയുമാണ്. എന്നാൽ നിർദ്ദിഷ്ട വകുപ്പ് 164(3), ഇൻഷ്വറൻസ് കമ്പനിയിൽ നിന്നും ലഭിക്കുന്ന തുകയ്ക്ക് പുറമേ ലഭിക്കുന്ന തുകയിൽ കുറവ് വരുത്താവുന്നതാണെന്ന് വിഭാവന ചെയ്യുന്നു. ഇത് ഇൻഷ്വറൻസ് തുകയ്ക്ക് പുറമേ ലഭിക്കുന്ന മറ്റ് ആനുകൂല്യങ്ങളെ ബാധിക്കുന്നതാണ്. മാത്രമല്ല അപകടത്തിൽ പെട്ട വ്യക്തിയുടെ അവകാശങ്ങളെയും ഇത് ഹനിക്കും. (8) 1988 ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 215 എ (1) ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നതിനായി നിർദ്ദിഷ്ട മോട്ടോർ വാഹന നിയമ ഭേദഗതിയിലെ ഉപവാക്യം 89 പ്രകാരം അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതിയ ഭേദഗതി പ്രകാരം കേന്ദ്ര സർക്കാരിനും, സംസ്ഥാന സർക്കാരിനും നിർദ്ദിഷ്ട നിയമ പ്രകാരം നിക്ഷിപ്തമായിരിക്കുന്ന ഏത് അധികാരവും സർക്കാർ നിശ്ചയിക്കുന്ന ഏതൊരു വ്യക്തിയേയോ, വ്യക്തി സമൂഹത്തിനെയോ ഏല്പിക്കാവുന്നതാണ്. ഇത് റോഡ് സുരക്ഷാ മാനദണ്ഡങ്ങൾ നടപ്പവരുത്തുന്നതിനെ സാരമായി ബാധിക്കും. ആയതിനാൽ നിർദ്ദിഷ്ട ഭേദഗതിയിൽ നിന്നും മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ അധ്യായങ്ങൾ V, VI, VIII, XIII, XIV എന്നിവയെ ഒഴിവാക്കണമെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.
(ബി)	റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർക്ക് തേർഡ് പാർട്ടി ഇൻഷ്വറൻസ് നിർബന്ധമാക്കിയുള്ള പ്രസ്തുത	(ബി)	കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി 2007 മുതൽ പുതിയതായി നിരത്തിലിറക്കുന്ന ബസ്സുകൾക്ക് ഇൻഷ്വറൻസ് പരിരക്ഷ എടുത്തിട്ടുള്ളതാണ്. നിലവിൽ 6134 ബസ്സു

	വ്യവസ്ഥ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനത്തെ എപ്രകാരം ബാധിക്കുമെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;		കൾക്ക് ഇൻഷ്വറൻസ് പരിരക്ഷ ഉള്ളതാണ്. ഇൻഷ്വറൻസ് പരിരക്ഷ ഇല്ലാത്ത 285 ബസ്സുകൾ ഉണ്ട്. റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർക്ക് തേർഡ് പാർട്ടി ഇൻഷ്വറൻസ് നിർബന്ധമാക്കിയിട്ടുള്ള വ്യവസ്ഥയിൽ കെ എസ് ആർ ടി സി ക്ക് ഇൻഷ്വറൻസ് പരിരക്ഷ എടുക്കുന്നതിലൂടെ അധിക സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യത വരുമെങ്കിലും മോട്ടോർ വാഹന അപകടങ്ങൾ മൂലമുണ്ടാകുന്ന നാശനഷ്ടങ്ങൾ നല്കുന്നതിനുള്ള ബാദ്ധ്യതയിൽനിന്ന് ഒഴിവാകുവാൻ കഴിയും. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ടി വ്യവസ്ഥ കെ എസ് ആർ ടി സി യെ ഒരുതലത്തിലും ദോഷകരമായി ബാധിക്കുന്നതല്ല.
(സി)	പ്രസ്തുത ഭേദഗതി നിയമം സംസ്ഥാനത്തെ മോട്ടോർ തൊഴിലാളികളെ എപ്രകാരം ബാധിക്കുമെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ?	(സി)	ഇത് സംബന്ധിച്ച് ഗതാഗത വകുപ്പ് പഠനം നടത്തിയിട്ടില്ല.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ