

നിയമനിർമ്മാണകാര്യം

താഴെപ്പറയുന്ന ബില്ലുകളുടെ അവതരണവും സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയവും

- (i) 2022-ലെ കേരള അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ
- (ii) 2022-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി): സർ, 2022-ലെ കേരള അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ, 2022-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ എന്നിവ ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ബിൽ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി): സർ, 2022-ലെ കേരള അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ, 2022-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ എന്നിവ വിദ്യുച്ഛക്തിയും തൊഴിലും തൊഴിലാളിക്ഷേമവും സംബന്ധിച്ച സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി VII-ന്റെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

റവന്യൂ-ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. രാജൻ): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി): സർ, കേരളത്തിലെ മോട്ടോർ തൊഴിലാളികളുടെ ഉന്നമനം ലക്ഷ്യംവെച്ചുകൊണ്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാർ 1985-ൽ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ആക്റ്റിനും പദ്ധതിക്കും രൂപം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. 1991-ലെ കേരള ആട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയും 2004-ലെ കേരള ആട്ടോമൊബൈൽ വർക്ക്ഷോപ്പ് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയും 1985-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയിൽ ലയിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഈ ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. 2022-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബില്ലാണ് കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളത്. കേരള ആട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിപ്രകാരം ചികിത്സാ ധനസഹായം 10,000/- രൂപയും മരണാനന്തരസഹായം 25,000/- രൂപയുമാണ് നിലവിലുള്ളത്. കേരള ആട്ടോമൊബൈൽ വർക്ക്ഷോപ്പ് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയിൽ ചികിത്സാ സഹായം പരമാവധി 10,000/- രൂപയും

മരണാനന്തര സഹായം 5,000/- രൂപയുമാണുള്ളത്. എന്നാൽ ടി ബിൽ പാസ്സായാൽ ഈ രണ്ട് പദ്ധതിയിലേയും തൊഴിലാളികൾ മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ അംഗങ്ങളാകുകയും ചികിത്സാ ധനസഹായമായി പരമാവധി ഒരു ലക്ഷം രൂപ വരെയും മരണാനന്തര സഹായമായി ഒരു ലക്ഷം രൂപയും മറ്റെല്ലാ ആനുകൂല്യങ്ങളും ലഭിക്കുകയും വലിയ തരത്തിലുള്ള മാറ്റങ്ങളിലൂടെ തൊഴിലാളികൾക്ക് ഗുണം ലഭിക്കുകയും ചെയ്യും. 1989-ലെ കേരള അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 19 കേരള സംസ്ഥാനത്തെ അബ്കാരിത്തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമത്തിനും പെൻഷൻ നൽകുന്നതിനുമുള്ളതാണ്. 1990-ലാണ് അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് രൂപീകരിച്ചത്. 1989-ലെ അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ആക്ട് പ്രകാരം അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി എന്ന നിർവ്വചനത്തിൽ "ലേബൽ ഒട്ടിക്കൽ, വെയർ ഹൗസുകളിലോ മൊത്ത വിൽപനശാലകളിലോ ബാറുകളിലോ ക്ലബ്ബുകളിലോ" എന്നീ വാക്കുകളും ചിഹ്നങ്ങളും കൂട്ടിച്ചേർക്കുന്നതിലൂടെ കൂടുതൽ തൊഴിലാളികളെ ഈ പദ്ധതിയിൽ അംഗങ്ങളാക്കാനും തന്മൂലം ബോർഡിൽനിന്നും ലഭിക്കുന്ന

വിവിധ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഈ വിഭാഗം തൊഴിലാളികൾക്ക് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും സാധിക്കുന്നതാണ്. അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധിയിൽ ഓരോവർഷവും അംഗത്വം നേടിയവരുടെയും അംഗത്വം നീക്കം ചെയ്തവരുടെയും പരാതി പരിഹരിച്ച് ഒരു ലിസ്റ്റ് പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്നതിനും ഈ ഭേദഗതിയിലൂടെ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. ഈ രണ്ട് ഭേദഗതികളുടെയും ഉദ്ദേശ്യലക്ഷ്യങ്ങൾ സംബന്ധിച്ചാണ് ഞാൻ ചുരുക്കി സൂചിപ്പിച്ചത്.

ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ, 2022-ലെ കേരള

അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം ആരായുന്നതിനായി 31-12-2022 വരെ സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന ഭേദഗതി 1(എ) നമ്പർ ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ബിൽ, യഥാർത്ഥത്തിൽ മദ്യമുതലാളിമാരെ സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ളതാണ്. ഉദാഹരണമായി, നാലാം വകുപ്പിലെ ഒന്നാം ഉപവകുപ്പുപ്രകാരം തൊഴിലാളികളുടെ അംശദായം തൊഴിലുടമയ്ക്ക് 10% ആക്കുകയും തൊഴിലാളികൾക്ക് 11.5% ആക്കി വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. സത്യത്തിൽ തൊഴിലാളികളെ

സംരക്ഷിക്കുന്ന ഒരു ബില്ലാണെങ്കിൽ ഇത്തരത്തിൽ തീരുമാനിക്കുമോ?

അതുപോലെ, രണ്ടാം വകുപ്പിലെ 'എം' ഖണ്ഡത്തിന്റെ (ii)-ാം ഉപഖണ്ഡത്തിൽ "ഓവർടൈം അലവൻസ്" എന്ന വാക്കുകൾ ഒഴിവാക്കുക എന്നതാണ് ഭേദഗതി. തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അവർക്ക് ഓവർടൈം ചെയ്യുന്നതിന് രണ്ട് ദിവസത്തെ വേതനം അതായത്, ഡബിൾ വേതനം ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള ആനുകൂല്യമാണ് എടുത്തുമാറ്റുന്നത്. തൊഴിലാളികളെ സഹായിക്കാനാണ് ഈ ബിൽ എന്ന് പറയുമ്പോഴും യഥാർത്ഥത്തിൽ തൊഴിലാളികളെ ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ട് മുതലാളിമാർക്കുമാത്രമായിട്ടുള്ള ഒരു ബില്ലായിട്ടാണ് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ് ഇത്തരം ബില്ലുകൾ സഭയിൽ കൊണ്ടുവരുന്നത്.

ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് തൊഴിലാളികൾക്കുവേണ്ടിയുള്ളതാണ്. എന്നാൽ ഇന്ന് ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് വലിയ നഷ്ടത്തിലാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം വിദേശമദ്യം ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്നതിന് കമ്പനികളുടെ വിറ്റുവരവ് നികുതി ഒഴിവാക്കി, പകരം വിൽപ്പന നികുതി 4 ശതമാനമായി വർദ്ധിപ്പിച്ചു. അതിന്റെ ഭാഗമായി മദ്യമുതലാളിമാർക്ക് ഒരുവർഷം 170 കോടി രൂപയാണ് അധിക വരവ് ലഭിക്കുന്നത്. സാധാരണ കർഷകർ,

കർഷകത്തൊഴിലാളികൾ,

തോട്ടംതൊഴിലാളികൾ,

ഫാക്ടറിത്തൊഴിലാളികൾ

എന്നിവരെയൊക്കെ

സഹായിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി

ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതെങ്കിൽ, ഈ ബില്ലിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തിലെ

പേജുകൾ വളരെ വ്യക്തമായി വായിച്ചാൽ, ഓരോ വകുപ്പും

സാധാരണക്കാരായ തൊഴിലാളികൾക്കുവേണ്ടിയുള്ളതല്ലെന്ന് മനസ്സിലാകും.

വിദേശമദ്യം ഉല്പാദിപ്പിക്കുന്ന കമ്പനികളുടെ വിറ്റുവരവ് നികുതി

പരിശോധിച്ചാലും അക്കാര്യം വ്യക്തമാകും. തൊഴിലാളി

പ്രസ്ഥാനത്തിനുവേണ്ടി ശബ്ദിക്കുന്ന ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി

മനസ്സിലാക്കേണ്ടത് ഇന്ന് ഓരോ മേഖലകളിലും തൊഴിലാളികൾ നടത്തുന്ന

സമരവും മറ്റ് പ്രചരണ പരിപാടികളും ഈ ഗവൺമെന്റിനെതിരെയുള്ള

അവരുടെ വികാരമാണെന്നാണ്. വയനാട് ജില്ലയിലെ തോട്ടം തൊഴിലാളി

മേഖലയിൽ വലിയ പ്രതിസന്ധി നേരിടുകയാണ്.

തെങ്ങുകയറ്റത്തൊഴിലാളികൾ, ടാക്സിത്തൊഴിലാളികൾ എന്നിവർക്കൊക്കെ

അപകടങ്ങൾ സംഭവിച്ചാലോ മരണപ്പെട്ടാലോ ക്ഷേമനിധിയുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട് നിയമനാനുസൃതമായി അവർക്ക് നൽകേണ്ട കോമ്പൻസേഷൻ

നൽകാൻ കഴിയാതെയാണ് ഇന്ന് ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകൾ
മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ഇത്തരത്തിലുള്ള ബിൽ കൊണ്ടുവരുന്നവോൾ
തൊഴിലാളികളെ സഹായിക്കുന്നതിനുള്ള മനോഭാവമാണ് സർക്കാരിന്
ഉണ്ടാകേണ്ടത്. എന്നാൽ, രാഷ്ട്രീയമായി കുത്തക മുതലാളിമാരെ
സഹായിക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഇന്ന് അദാനിക്കും അംബാനിക്കുംവേണ്ടി
കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് എങ്ങനെയാണോ ഇളവുചെയ്തുകൊടുക്കുന്നത്,
അതുപോലെയുള്ള നയമാണ് കേരളത്തിലും നടപ്പാക്കിക്കൊണ്ടുവരുന്നത്.
അതിനാൽ ഈ ബില്ലിനെ എങ്ങനെയാണ് അംഗീകരിക്കാൻ
സാധിക്കുന്നത്? പാവപ്പെട്ടവന്റെ പാർട്ടിയെന്ന് പറയുന്ന ഇടതുപക്ഷ
ജനാധിപത്യ മുന്നണി കേരളം ഭരിക്കുമ്പോൾ യഥാർത്ഥത്തിൽ
പാവപ്പെട്ടവർക്കായി ഇക്കാര്യങ്ങൾ മാറ്റേണ്ടതുണ്ട്. ചില കാര്യങ്ങളിൽ
കടുത്ത വിധേയത്വമില്ലാത്തതാണ്. മാത്രമല്ല, ഇവരുടെ തൊഴിൽ
ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള എന്ത് നിലപാടാണ് ഗവൺമെന്റിനുള്ളത്? പല
ഫാക്ടറികളിലും മദ്യശാലകളിലും കള്ള് ഷാപ്പുകളിലുമൊക്കെ ജോലി ചെയ്യുന്ന
തൊഴിലാളികൾക്ക് ഇന്ന് സ്ഥിരതയില്ല. മാത്രമല്ല, അവർക്ക് ക്ഷേമനിധി
സമയബന്ധിതമായി അടയ്ക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല, അടച്ച തുക ലഭിക്കുന്നില്ല. ഇന്ന്

കേരളത്തിൽ ഗുണമേന്മയുള്ള കള്ളു ഉല്പാദിപ്പിക്കാൻ കഴിയും, അതിനാവശ്യമായ കള്ളുചെത്ത് തൊഴിലാളികൾ നമ്മുടെ നാട്ടിലുണ്ട്. എന്നാൽ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്ന് കേരളത്തിൽ കള്ളു കൊണ്ടുവരുന്നതാണ് ഇന്നത്തെ സ്ഥിതി. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്ന് കള്ളു കൊണ്ടുവരുന്നത് കൃത്യമായി പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനംപോലും കേരളത്തിലില്ല. സാധാരണ പാലക്കാട് നിന്നാണ് വയനാട്ടിലൊക്കെ ശുദ്ധമായ കള്ളു എത്തിക്കുന്നത്. എന്നാലിന്ന് മറ്റുസംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നും മായംചേർത്ത കള്ളു അതിർത്തികടന്നുവരികയാണ്. അത് പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളൊന്നുമില്ല. വലിയ മാഫിയകൾ കേരളത്തെ വിഴുങ്ങുകയാണ്. അവർക്കെതിരെ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഒരു ബില്ലുപോലും സഭയിൽ കൊണ്ടുവന്നതായി കാണാൻ സാധിക്കുന്നില്ല.

'ലഹരി വിമുക്ത കേരളം' എന്നുപറഞ്ഞ് ക്യാമ്പസുകളിലും നിയോജകമണ്ഡലം, പഞ്ചായത്ത് തലങ്ങളിലുമൊക്കെ ഒക്ടോബർ 2 മുതൽ വലിയ പ്രചരണ പരിപാടികൾ നടത്തുകയാണ്. MDMA പോലുള്ള മാരകമായ ലഹരി പദാർത്ഥങ്ങൾ ഇന്ന് സംസ്ഥാനത്തുണ്ട്. 'മദ്യം ഒരു

ലഹരിയല്ല' എന്ന നിലപാട് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് ലഹരി പദാർത്ഥങ്ങൾക്കെതിരെ ക്യാമ്പയിൻ നടത്തുന്നതിൽ എന്താണ് കാര്യം? കേരളം എല്ലാ മേഖലകളിലും ലഹരിയിൽ കുളിച്ചുകിടക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ മദ്യശാലകൾ കൂടുതലായി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു. ഹൈവേയുടെ പേരുകൾ മാറ്റിയാണ് നിലവിലുള്ള മദ്യശാലകൾ നിലനിൽക്കുന്നത്. ഇവയൊക്കെ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ഈ ഗവൺമെന്റ് മുതലാളിമാരുടെ ഒരു ഗവൺമെന്റായി മാറുകയാണ്. അതിലാണ് കടുത്ത വിരോധിപ്പ്. തൊഴിലാളികളെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും സഹായിക്കുന്നതിനും വേണ്ടിയാണെങ്കിൽ ഈ ബില്ലിൽ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്താണ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്? ബില്ലിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തിൽതന്നെ പറയുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഈ ബിൽ യഥാർത്ഥത്തിൽ തൊഴിലാളികളെ സഹായിക്കുന്നതല്ല. ഈ ബില്ലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കടുത്ത വിരോധിപ്പ് ഇതിനകത്തുണ്ട്. ഇത് വൻകിട മുതലാളിമാരെ സഹായിക്കുന്നതിനുള്ള ബിൽ മാത്രമായിട്ടാണ് കാണുന്നത്.

ഡോ. മാത്യു കുഴൽനാടൻ: സർ, ഒരുസമയത്ത് കേരളത്തിൽ വളരെ പ്രധാനമായിരുന്നതും ഇന്ന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ സാധ്യതയുള്ളതുമാണ് കള്ളു വ്യവസായം. ഇന്റർനാഷണൽ ടൂറിസം മാപ്പ് നോക്കിയാൽ മനസ്സിലാക്കാം

ഏറ്റവും കൂടുതൽ വളർച്ചയുണ്ടായ മേഖലയാണ് തദ്ദേശീയമായ ഡ്രിങ്ക് എന്ന് പറയുന്നത്. ഏത് രാജ്യത്ത് പോയാലും അവരുടെ തദ്ദേശീയമായ ഡ്രിങ്ക് രുചിക്കുന്നത് ഇന്നത്തെ ടൂറിസം കൾച്ചറിന്റെ ഭാഗമായിട്ട് മാറുകയാണ്. നിർഭാഗ്യവശാൽ, കേരളത്തിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ സാധ്യതയായിരുന്ന കള്ളു വ്യവസായ മേഖല മരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് കണ്ടുനിൽക്കുന്ന നിസ്സഹായമായ ഒരു സർക്കാരിനെയാണ് ഇന്ന് നമ്മൾ കാണുന്നത്. കാരണം കേരളത്തിൽ വരുന്ന ഒരു ഇന്റർനാഷണൽ ടൂറിസ്റ്റിനെ തദ്ദേശീയമായ ഡ്രിങ്ക് ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ധൈര്യമായി പറഞ്ഞയക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു സ്ഥലം ഇന്ന് കേരളത്തിലില്ല. മറ്റൊന്ന്, പണ്ടത്തെപ്പോലെ മനുഷ്യരെ പൂർണ്ണമായും ആശ്രയിക്കുന്ന മേഖലയല്ല ഇന്നിത്. ഇന്ന് നിരവധി ടെക്നോളജികൾ ഉപയോഗിച്ച് ടാപ്പിംഗ് ഉൾപ്പെടെയുള്ളവ ലഘൂകരിക്കുന്നതിനുള്ള അവസരം വന്നിട്ടും സർക്കാർ കള്ളു മേഖലയെ നിലനിർത്താനോ പരിപോഷിപ്പിക്കാനോ ഉയർത്തിക്കൊണ്ടുവരാനോ പരിശ്രമിക്കുന്നില്ല എന്ന കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം

സൂചിപ്പിച്ചത് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. അക്കാര്യം ഈ ഗവൺമെന്റ് ആഴത്തിൽ

ചർച്ച ചെയ്യുന്നില്ല. മുമ്പ് അനധികൃതമായി Brewery/Distillery തുടങ്ങാൻ തീരുമാനിച്ചു. അതിനെതിരെ അന്നത്തെ പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് രമേശ് ചെന്നിത്തലയടക്കമുള്ള പ്രതിപക്ഷ അംഗങ്ങൾ ശക്തമായി ശബ്ദമുയർത്തി. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്ക് അന്ന് ആ തീരുമാനം പിൻവലിക്കേണ്ടിവന്നു. മുതലാളിമാർക്കുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ പിൻവലിക്കണമെന്നുള്ളതായിരുന്നു പ്രതിപക്ഷത്തിന്റെ ആവശ്യം. തൊഴിലാളികൾക്കെതിരെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ മാറിയിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ സൂചിപ്പിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. എല്ലാ ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളിലും കാതലായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി തൊഴിലാളികൾക്ക് മുൻഗണന കൊടുത്തുകൊണ്ടുള്ള ബില്ലായിരിക്കണം അവതരിപ്പിക്കേണ്ടത്; അല്ലാതെ തൊഴിലാളികളുടെ അംശദായം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും മുതലാളിമാരുടെ അംശദായം കുറയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്ന നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നതെന്ന് ഈ ബില്ലിലൂടെ കണ്ണോടിച്ചാൽ ഏത് കൊച്ചു കുട്ടിക്കും വളരെ പെട്ടെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും. അതുകൊണ്ട് വിദ്യാഭ്യാസനുമായ ഈ സംസ്ഥാനത്ത് സാധാരണക്കാരായ ജനങ്ങളുടെ മുമ്പിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള ബില്ലു കൊണ്ടുവന്നത്

അപമാനമാണെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ ഈ ബില്ലിന് വിയോജിപ്പ് രേഖപ്പെടുത്തുന്നു.

ശ്രീ. സി. എച്ച്. കുഞ്ഞമ്പു ചുമതലപ്പെടുത്തിയ പ്രകാരം (ശ്രീ. പി. പി. ചിത്തരഞ്ജൻ): സർ, 2022-ലെ കേരള അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ ഒരു സെലക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന '2 ബി' നമ്പർ ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

വർഷത്തിൽ 365 ദിവസവും തൊഴിലെടുക്കുന്ന അബ്കാരി മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമവും അവരുടെ അവധി വേതനവും ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി കേരളത്തിലെ ഇടതുപക്ഷ ഗവൺമെന്റ് പ്രതിജ്ഞാബദ്ധമാണെന്ന് തെളിയിക്കുന്നതാണ് ഈ ബില്ലിന്റെ ഉള്ളടക്കം. തൊഴിൽമേഖലയിൽ പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ ക്ഷേമം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എല്ലാകാലത്തും നിരവധി നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത് എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരുകളാണെന്നുള്ളത് കേരളത്തിലെ ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളുടെ ചരിത്രം പരിശോധിച്ചാൽ മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്. ഈ ബില്ലിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തിലേക്ക് കടക്കുമ്പോൾ ഇന്നിപ്പോൾ നിലവിലുള്ള അവധി വേതനം അതിന്റെ

"ഓവർടൈം അലവൻസ്" എന്നത് തെറ്റായി വ്യാഖ്യാനിക്കുവാൻ സാധ്യതയുള്ളതുകൊണ്ടാണ് 1989-ലെ 'കേരള അബ്കാരി തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ആക്ടിന്റെ' രണ്ടാം വകുപ്പിലെ (എം) ഖണ്ഡത്തിലെ രണ്ടാം ഉപഖണ്ഡം മുൻകാലപ്രാബല്യത്തിലൂടെ ഭേദഗതി ചെയ്യണമെന്ന് കേരള അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് സർക്കാരിനോട് അഭ്യർത്ഥിച്ചത്. പ്രസ്തുത ഭേദഗതി നടപ്പാക്കിയാൽ 1990 മുതലുള്ള അംശദായതുക തൊഴിലാളികൾക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള വേതനവും അധികവേതനവും കൂട്ടിച്ചേർത്ത തുകയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പുതുക്കി നിശ്ചയിക്കേണ്ട ആവശ്യമുണ്ടാകില്ല. ഈ കാര്യങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടാണ് ബോർഡിന്റെ അഭ്യർത്ഥന സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നതെന്ന് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നു. അതിനായിട്ടുള്ള നിയമനിർമ്മാണമാണ് ഈ സഭയുടെ മുമ്പിൽ വന്നിട്ടുള്ളത്. അബ്കാരി മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയം സംസാരിച്ചപ്പോൾ, ഉടമകളുടെ താൽപ്പര്യങ്ങളെ സംരക്ഷിക്കാനാണ് ഈ സർക്കാർ നിൽക്കുന്നതെന്നാണ് യു.ഡി.എഫ്.-ന്റെ പ്രതിനിധിയായി സംസാരിച്ച അംഗം പറഞ്ഞത്. തൊഴിലാളികളുടെ താൽപ്പര്യങ്ങൾക്ക് മുൻഗണന

കൊടുക്കുന്നതോടൊപ്പം ഉടമകളെ സംരക്ഷിക്കുന്ന നിലപാടും സംസ്ഥാന സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്നുണ്ട്. ഒന്നായി മാത്രം ഒരു ഗവൺമെന്റിന് പോകാൻ സാധിക്കില്ല. വൻകിടക്കാരായിട്ടുള്ള ആൾക്കാരുടെ താൽപ്പര്യം സംരക്ഷിക്കുന്നുവെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. അതിനുവേണ്ടി അദ്ദേഹം സൂചിപ്പിച്ചത്, ഡിസ്റ്റിലറികൾക്ക് കൊടുത്ത ഇളവിനെ സംബന്ധിച്ചാണ്. എന്താണ് വസ്തു? സംസ്ഥാനത്തുതന്നെ വിവിധ ഡിസ്റ്റിലറികളിലായി ജോലിയെടുക്കുന്ന ആറായിരത്തോളം വരുന്ന തൊഴിലാളികളുണ്ട്. ഡിസ്റ്റിലറികൾ പലതും വലിയ സാമ്പത്തിക നഷ്ടത്തിലേക്ക് വരികയും അടച്ചുപൂട്ടുന്ന നിലയിലേക്ക് എത്തുന്നതിനും കാരണം സ്പിരിറ്റിന്റെ അമിതമായിട്ടുള്ള വിലവർദ്ധനയാണ്. അങ്ങനെ ഇവിടെയിത് അടച്ചുപൂട്ടിക്കഴിഞ്ഞാൽ അത്രയും തൊഴിലാളികൾക്ക് തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെടുകയാണ്.

കർണ്ണാടകത്തിലെ മദ്യലോബികൾ വലിയ ബന്ധമുള്ളവയാണെന്ന് അറിയാമല്ലോ? ആ ലോബികളുമായി ബന്ധമുള്ളവർ ആരൊക്കെയാണെന്നുള്ള കാര്യം ഞാൻ ഈ സഭയിൽ പറയേണ്ട കാര്യമില്ലല്ലോ; പ്രഗൽഭരായ പല കോൺഗ്രസ്സ് നേതാക്കൻമാർക്കെല്ലാം

ബാംഗ്ലൂരിൽ എത്രയോ ഡിസ്റ്റിലറികൾ; ഇപ്പോൾ ബി.ജെ.പി.-ക്കാർക്കും ഇഷ്ടംപോലെ ഡിസ്റ്റിലറികളുണ്ട്. അത്തരത്തിലുള്ള ഡിസ്റ്റിലറി ഉടമകളുടെ താൽപ്പര്യങ്ങളെയല്ല, മറിച്ച് ഇവിടെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ആറായിരത്തോളംവരുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ തൊഴിലുപോലും സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയുന്ന നിലയിലേയ്ക്കുള്ള ഏറ്റവും പ്രായോഗികമായ നടപടിയാണ് 4 ശതമാനം നികുതി കുറച്ചുകൊടുത്തിരിക്കുന്നത്. അത് ആരെയോ സംരക്ഷിക്കാൻ വേണ്ടിയാണെന്ന് പറയുന്നത് ശരിയല്ല. ഒരിക്കലും ആ ഇളവ് അവർക്കുവേണ്ടിയുള്ളതല്ല, വ്യവസായത്തിന്റെ നിലനിൽപ്പിനുവേണ്ടി ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണെന്ന് ആ രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഐ.എൻ.റ്റി.യു.സി.-യുടെ നേതാക്കന്മാർപോലും അംഗീകരിക്കുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. ഞാൻ അതിനെ സംബന്ധിച്ച മറ്റ് വിശദാംശങ്ങളിലേയ്ക്കൊന്നും കടക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ച് ഈ സർക്കാരിന് ക്ഷേമനിധി ബോർഡിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ എങ്ങനെ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ കഴിയും എന്ന് പരിശോധിച്ചതിന്റെ ഫലമായാണ് നമ്മുടെ ഈ സഭയിൽതന്നെ ഈ ബിൽ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ശ്രീ. ടി. പി രാമകൃഷ്ണൻ കേരളത്തിലെ തൊഴിൽവകുപ്പ് മന്ത്രിയെന്നുള്ള നിലയിൽ ഒന്നാം

പിന്നറായി സർക്കാരിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ നിർദ്ദേശിച്ച ചില കാര്യങ്ങൾ ഈ സഭ വന്നതിനുശേഷവും അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. 16 ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളെ 11 ആയി ചുരുക്കിക്കൊണ്ട് അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുത്തുകയും പാഴ്ച്ചെലവുകൾ ഒഴിവാക്കുകയും ചെയ്തുകൊണ്ട് എല്ലാ നിലയിലും എങ്ങനെയാണ് തൊഴിലാളികളെ സഹായിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് പരിശോധിച്ചു. എല്ലാവർക്കും അറിയാവുന്നതുപോലെ, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കുന്ന നയങ്ങൾ വ്യാവസായികമേഖലയിൽ ഉണ്ടാക്കുന്ന ഗുരുതരമായ പ്രതിസന്ധിയും അതോടൊപ്പംതന്നെ തൊഴിൽമേഖലയാകെ നേരിട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന സങ്കീർണ്ണമായ പ്രതിസന്ധിയും തരണംചെയ്ത്, പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളിക്ക് അവന്റെ അദ്ധ്വാനത്തിന്റെ വേതനം വാങ്ങുന്നതിലും മറ്റാനുകൂല്യങ്ങളും അവകാശങ്ങളും സംരക്ഷിക്കുന്നതിലും ഒന്നാംസ്ഥാനത്താണ് കേരളമെന്നുള്ളത് അഭിമാനത്തോടെതന്നെ പറയുവാൻ സാധിക്കും. കാരണം ഈ ഗവൺമെന്റ് പണിയെടുക്കുന്നവരോടൊപ്പം നിൽക്കുന്ന ഗവൺമെന്റാണ്, അവന്റെ വിയർപ്പിന്റെ ഫലമായി ഉണ്ടായിട്ടുള്ള ഗവൺമെന്റാണ്, അങ്ങനെയുള്ള ഗവൺമെന്റ് ഓരോ മേഖലയിലും പണിയെടുക്കുന്ന തൊഴിലാളികളുടെ

താൽപ്പര്യങ്ങളെ സംരക്ഷിച്ചുതന്നെയാണ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. കേന്ദ്രത്തിൽ അധികാരത്തിലിരിക്കുന്ന ബി.ജെ.പി. ഗവൺമെന്റ് തൊഴിലവകാശങ്ങളെ മുഴുവൻ ഇല്ലാതാക്കി ബ്രിട്ടീഷുകാരുടെ കാലഘട്ടത്തിൽ ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന തൊഴിലവകാശങ്ങളെപ്പോലും കവർന്നെടുക്കുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ ഈ കേരളത്തിലെ പരമ്പരാഗത വ്യവസായമേഖലയെയും മറ്റ് സംഘടിതമേഖലയെയും സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളോട് സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നതാണ്. കാരണം വളരെ പ്രതിസന്ധി നിറഞ്ഞ ഒരു ഘട്ടത്തിലൂടെയാണ് നമ്മൾ മുന്നോട്ടുപോകുന്നത്. ക്ഷേമനിധികളെ സംബന്ധിച്ച് അതിന്റെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭിക്കുന്നതിന് ഓൺലൈൻവഴി അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങളൊരുക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പംതന്നെ ആനുകൂല്യങ്ങളുടെ വിതരണം 'Direct Benefit Transfer' മുഖേനയാക്കി കാലതാമസം ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിന് ഗവൺമെന്റിന് കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നത് വസ്തുതയാണ്. അധ്വാനശക്തിമാത്രമാണ് തൊഴിലാളിയെ സംബന്ധിച്ച് ഉപജീവനത്തിനായി വിൽക്കാനായിട്ടുള്ളത്. ഇല്ലെങ്കിൽ അവർ

പട്ടിണിയിലാകും. ക്രയവസ്തുവായിട്ടുള്ള മനുഷ്യരുടെ അധ്വാനത്തെ ഉൽപ്പാദനോപാധികളുടെ ഉടമകളായ തൊഴിലുടമകൾ വിൽക്കുമ്പോൾ അവർ നൽകുന്ന തുകയാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ തൊഴിലാളിക്ക് ലഭിക്കുന്ന വേതനം. ഈ പ്രക്രിയയിൽ ലഭിക്കുന്ന വേതനത്തെക്കാൾ മൂല്യമാണ് തൊഴിൽശക്തി സൃഷ്ടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ആ മൂല്യത്തിന്റെ ഒരു ഭാഗം മാത്രമാണ് തൊഴിലാളിക്ക് വേതനമായി ലഭിക്കുന്നത്. ശേഷിക്കുന്നതിനെ മിച്ചമൂല്യമെന്നാണ് വിളിക്കുന്നത്. ഈ മിച്ചമൂല്യമാണ് മുതലാളിയുടെ ലാഭത്തിന്റെ ഉറവിടം. ഇവിടെ മുതലാളിയുടെ ലാഭത്തിന്റെ ഉറവിടം വർദ്ധിപ്പിക്കുക എന്നതല്ല, തൊഴിലാളിയുടെ വരുമാനവും തൊഴിൽദിനങ്ങളും വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും അവന്റെ ജീവിതം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനും എന്തൊക്കെ ചെയ്യുന്നതിന് സാധിക്കുമോ, അതെല്ലാം ചെയ്തുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകുന്ന ഒരു സർക്കാരാണ് കേരളത്തിൽ അധികാരത്തിലിരിക്കുന്ന ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി ഗവൺമെന്റ്. അക്കാര്യത്തിൽ കേരളത്തിലെ തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി, ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടിയുടെ ഇടപെടൽ, അങ്ങേയറ്റം സ്വാഗതാർഹമായിട്ടുള്ള കാര്യംതന്നെയാണ്. യന്ത്രവൽക്കരണത്തിന്റെ ഫലമായി പരമ്പരാഗത മേഖലയിൽ ഒട്ടനവധി പ്രതിസന്ധികളുണ്ട്. ഇവിടെ

ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ കള്ളുചെത്ത് വ്യവസായമടക്കമുള്ള പരമ്പരാഗത വ്യവസായങ്ങളെ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുപോകുന്ന ഒരു ഗവൺമെന്റാണ് നമ്മുടേത്. എന്നുമാത്രമല്ല, കഴിഞ്ഞ ഒന്നാം പിണറായി ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തായാലും ഇന്നത്തെ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തായാലും കേരളത്തിൽ ഒരു മദ്യദുരന്തവും ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നുള്ളത് ഈ ഗവൺമെന്റിന് ഒരു പൊൻതൂവലല്ലേ; ഇതിനുമുമ്പ് കേരളത്തിന്റെ അവസ്ഥ എന്തായിരുന്നു? ആരാണ് ഈ കേരളത്തിൽ വ്യാജമദ്യം ഒഴുക്കുന്നതിനും അതുപോലെതന്നെ വ്യാജമദ്യദുരന്തം ഉണ്ടാക്കുന്നതിനുമെല്ലാം അവസരം ഒരുക്കിയിട്ടുള്ളത്? അത്തരം അവസരങ്ങൾ ഒരുക്കാതെ വളരെ ശാസ്ത്രീയമായി കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുപോകുകയല്ലേ; കേരളം ഒന്നടങ്കം ഏറ്റെടുത്തിരിക്കുന്ന ലഹരിക്കെതിരായ ക്യാമ്പയിനെ സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ പരാമർശിച്ചു. കേരളത്തിലെ ഗവൺമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം എങ്ങനെയും മദ്യം വിൽക്കുക; അല്ലെങ്കിൽ ലഹരി ഉപയോഗം വർദ്ധിപ്പിക്കുക, എന്നുള്ള നിലപാടല്ല സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതിന്റെയെല്ലാം ഉപഭോഗം കുറച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നതിന് സാധിക്കുന്ന നിലയിൽ വളരെ ശക്തമായ

ഇടപെടലുകളാണ് ഇന്ന് കേരളത്തിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ലഹരിക്കെതിരായി ഉയർന്നുവന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരു വലിയ ജനകീയ മുന്നേറ്റം ഈ കേരളത്തിനുതന്നെ അഭിമാനമല്ലേ. കാരണം, നമ്മുടെ പുതിയ തലമുറ വഴിതെറ്റിപ്പോകുമ്പോൾ സ്വാഭാവികമായും ലഹരിയുടെ ഉപയോഗം കുറയ്ക്കാൻവേണ്ടിയും അവരെ അതിൽനിന്നും പിന്തിരിപ്പിക്കാൻവേണ്ടിയും കേരളത്തിൽ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ അങ്ങേയറ്റം മാതൃകാപരമായിട്ടുള്ളതാണെന്നും ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ഈ സന്ദർഭത്തിൽ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ തൊഴിലാളികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, ഈ മേഖലയിൽ പണിയെടുക്കുന്ന അബ്കാരി തൊഴിലാളി സ്ഥാപനങ്ങൾ 365 ദിവസങ്ങളിലും പ്രവർത്തിക്കുന്നവയാണ്. ഈ കരാറിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, തൊഴിലാളികളുടെ സൗകര്യർത്ഥം അവധി ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് 50 മുതൽ 110 വരെയുള്ള ദിവസങ്ങൾ അവർക്ക് അവധിയായി അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ അവധി ഭാഗികമായി മാത്രമാണ് അവർ പ്രയോജനപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ബാക്കി അവധി ദിവസങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്യുകയും ജോലി ചെയ്യുന്ന തൊഴിലാളികൾക്ക് അവധി വേതനം നൽകുകയും ചെയ്യാറുണ്ട്. ഈ അവധി വേതനം

സാധാരണ വേതനം നൽകുന്ന രീതിയിലാണ് വേജസ് രജിസ്റ്ററിൽ ചേർത്തിരിക്കുന്നത്. അങ്ങനെയാണ് തൊഴിലാളികൾ അത് വാങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഓവർടൈമായി ജോലിയെ പരിഗണിക്കുകയോ അതനുസരിച്ച് ഇരട്ടി ശമ്പളം നൽകുകയോ ചെയ്യുന്ന കീഴ്വഴക്കം ഈ വ്യവസായത്തിൽ ഇന്ന് നിലവിലില്ല. അവധി വേതനം ഉൾപ്പെടെയുള്ള വേതനത്തിന് പത്ത് ശതമാനമാണ് തൊഴിലാളി വിഹിതയിനത്തിൽ തൊഴിലുടമ ഇപ്പോൾ അടച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അംശദായവിഹിതം നിർണ്ണയിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച അന്വേഷണങ്ങളിൽ തൊഴിലുടമകൾക്ക് പറയാനുള്ളത് കേൾക്കുന്നതിനും തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണം, അവർക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള വേതനം എന്നിവ സംബന്ധിച്ചുള്ള രേഖകൾ ഹാജരാക്കുന്നതിനും മതിയായ അവസരങ്ങൾ നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. എന്നാൽ തൊഴിലുടമകൾ ഈ അവസരങ്ങൾ പലപ്പോഴും വിനിയോഗിക്കാറില്ലെന്നതാണ് യാഥാർത്ഥ്യം. പ്രസ്തുത അന്വേഷണങ്ങളിൽ ഇപ്രകാരം നൽകിയിട്ടുള്ള അവധി വേതനം ഓവർടൈം ബോണസാണെന്ന് സ്ഥാപിക്കുകയോ അതിനാധാരമായ രേഖകൾ ഹാജരാക്കുകയോ ചെയ്യാറില്ല. ഇത്തരമൊരു

സാഹചര്യത്തിലാണ് ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് ഗവൺമെന്റിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയും ഗവൺമെന്റ് അത് പരിഗണിക്കുകയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഈ ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. അതിനെ സ്വാഗതം ചെയ്തുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ വാക്ക് അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

ചെയർപേഴ്സൺ: നന്ദി. രണ്ട് അംഗങ്ങളും സമയക്ലിപ്ത പാലിച്ചുകൊണ്ടാണ് സംസാരിച്ചത്. ഉച്ചയ്ക്കുശേഷം ഒരു മണിക്ക് പ്രത്യേകമായി ഡിസ്കഷനാണ്.

ശ്രീ. ജി. സുരേഷ് ചുമതലപ്പെടുത്തിയതുപ്രകാരം (ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ)): സർ, 2022-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം ആരായുന്നതിനായി 30-12-2022 വരെ സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന '1 എ' നമ്പർ ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ലോകകപ്പ് ഫുട്ബോൾ ഖത്തറിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ ജർമ്മനി-കോസ്റ്ററിക്ക മത്സരത്തിൽ മൂന്ന് വനിതാ റഫറിമാരാണ് ആ കളിയെ നിയന്ത്രിച്ചതെന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. അതുപോലെത്തന്നെ കേരള നിയമസഭയുടെ ചരിത്രത്തിൽ ആദ്യമായി

ചെയർ ഓഫ് പാനലിൽ മൂന്ന് വനിതകളെ തീരുമാനിച്ച ചെയറിനോടുള്ള അഭിനന്ദനം ഞാൻ അറിയിക്കുകയാണ്.

കേരളത്തിലെ മോട്ടോർ തൊഴിലാളി മേഖലയിൽ, കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ആക്ടിലൂടെയാണ് ആദ്യമായി 1985-ൽ ബസ് തൊഴിലാളികൾക്ക് മാത്രമായി ഒരു ക്ഷേമനിധി പ്രഖ്യാപിക്കുന്നത്. പിന്നീടാണ് 1991-ൽ കേരള ഓട്ടോറിക്ഷാത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡ് എന്ന നിലയിൽ ഓട്ടോറിക്ഷാ മേഖലയിലുള്ള തൊഴിലാളികൾക്കുവേണ്ടിയും ഒരു ക്ഷേമനിധി പ്രഖ്യാപിച്ചത്. 2004-ലാണ് കേരള ഓട്ടോമൊബൈൽ മേഖലയിലുള്ള തൊഴിലാളികൾക്കായി കേരള ഓട്ടോമൊബൈൽ വർക്ക്ഷോപ്പ് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധിയെന്ന നിലയിൽ മൂന്നാമതൊരു ക്ഷേമനിധി പ്രഖ്യാപിച്ചത്. എന്നാൽ 1985-ലെ ക്ഷേമനിധിയിൽ ഭേദഗതിയോടുകൂടി കേരളത്തിൽ മോട്ടോർ തൊഴിലാളികൾക്കുവേണ്ടി മാത്രമായി കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡും അതിനായി ചെയർമാനെയും അംഗങ്ങളെയും തീരുമാനിച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നത് 2005-ലാണ്. എന്നാൽ 1991-ലെയും 2004-ലെയും ക്ഷേമനിധികൾ നിലനിൽക്കേത്തന്നെയാണ്

2005-ൽ പുതിയ ഭേദഗതിയോടുകൂടിയ ക്ഷേമനിധി ഇവിടെ നടപ്പിലാക്കുന്നത്. ആ രണ്ടിലും അംഗത്വമെടുത്തിട്ടുള്ള തൊഴിലാളികൾക്ക് ഇതിൽ ചേരാനോ മറ്റ് ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനോ കഴിഞ്ഞില്ല. ആ രണ്ട് ക്ഷേമനിധികളെയും 2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ ലയിപ്പിക്കുകയെന്നതും ആ തൊഴിലാളികൾക്ക് ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന വലിയ തോതിലുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ ഈ മേഖലയിലുള്ള മുഴുവൻ തൊഴിലാളികൾക്കും ലഭ്യമാക്കുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടിയാണ് 2022-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. ഇത് കഴിഞ്ഞ പതിനഞ്ച് വർഷത്തോളമായി മോട്ടോർ മേഖലയിൽ പണിയെടുക്കുന്ന ലക്ഷക്കണക്കിന് വരുന്ന തൊഴിലാളികളുടെയും ഉടമസ്ഥരുടെയും ആവശ്യമാണ്. ആ ആവശ്യം അംഗീകരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ബിൽ അവതരിപ്പിച്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് കേരളത്തിലെ തൊഴിലാളികൾക്കുവേണ്ടി ഞാൻ അഭിനന്ദനം അറിയിക്കുകയാണ്. ഇന്ന്, കാർഷികമേഖല കഴിഞ്ഞാൽ മോട്ടോർ മേഖലയിലാണ് ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ തൊഴിലാളികൾ പണിയെടുക്കുന്നത്. അതുപോലെതന്നെ

കേരളത്തിൽ പതിനഞ്ച് മുതൽ ഇരുപത് ലക്ഷത്തിലധികം തൊഴിലാളികൾ മോട്ടോർ മേഖലയിൽ പണിയെടുക്കുന്നുണ്ടെന്നാണ് കണക്കുകൾ തെളിയിക്കുന്നത്. സർക്കാരിന് ഒരു രൂപയുടെ മുതൽമുടക്കുമില്ലാതെയാണ്.... സ്വന്തം കിടപ്പാടമോ, എടുക്കുന്ന വാഹനത്തിന്റെ ആർ.സി. ബുക്ക് ഏതെങ്കിലും സേട്ടുവിന്റെ കയ്യിലോ ബാങ്കിലോ പണയപ്പെടുത്തിയും ഭാര്യയുടെ കെട്ടുതാലിവരെ പണയപ്പെടുത്തിയുമാണ് സ്വന്തമായി ഒരു തൊഴിൽ അന്വേഷിക്കുന്ന ചെറുപ്പക്കാരനോ അല്ലെങ്കിൽ ഡ്രൈവിംഗ് പണി അറിയാവുന്നവരോ, വർക്ക്ഷോപ്പ് തുടങ്ങുന്നയാളുകളോ, ഗുഡ്സ് വെഹിക്കിൾ ഓടിക്കുന്നവരോ, കാർ, ട്രാവലർ എന്നിവ വാങ്ങുന്ന തൊഴിലാളികളായ ഉടമസ്ഥരോ ഈ മേഖലയിലേയ്ക്ക് കടന്നുവരുന്നത്. ഒരു തൊഴിലെന്ന നിലയിൽ ഇതിൽനിന്നും കിട്ടുന്ന വരുമാനം ഓരോ വർഷം കഴിയുമ്പോഴും കുറഞ്ഞുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിലും, 60 വയസ്സ് കഴിഞ്ഞാൽ ഈ ക്ഷേമനിധിയിൽനിന്നും ലഭിക്കുമെന്ന് വിശ്വസിക്കപ്പെടുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ തന്നെയാണ് അവരുടെ ഏക ആശ്രയം. ലൈറ്റ് മോട്ടോർ രംഗത്തെ വാഹനങ്ങളെടുത്തുനോക്കിയാൽ 90 ശതമാനത്തോളം വരുന്ന തൊഴിലാളികളായ ഉടമസ്ഥരാണ് ഈ മേഖലയിൽ പണിയെടുക്കുന്നതെന്ന്

കാണാം. അതുകൊണ്ട് ഈ ഭേദഗതിയിലൂടെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭ്യമാകുന്നത് ഈ മേഖലയിലെ ലക്ഷക്കണക്കിനുള്ള തൊഴിലാളികൾക്കാണ് എന്നുള്ളത് ഏറെ ആശ്വാസകരം തന്നെയാണ്. ഈ ഭേദഗതിയിലൂടെ ഗുണമുണ്ടാകാൻ പോകുന്ന മറ്റൊരു കാര്യമുണ്ട്. ബസ്സുമസ്ഥർ 20 തൊഴിലാളികളിൽ താഴെയാണ് വരുന്നതെങ്കിൽ കുറഞ്ഞ തുകയടച്ച് ഇ.പി.എഫ്.-ലേക്ക് അവരെ കൊണ്ടുവരികയോ അല്ലെങ്കിൽ അംഗത്വമെടുപ്പിച്ച് ചെറിയ ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകുകയോ ചെയ്യുന്നു എന്നൊരു വലിയ തട്ടിപ്പ് ഈ മേഖലയിലുണ്ടായിരുന്നു. ഈ ബിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നതോടെ അതും അവസാനിപ്പിക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളത് ആശ്വാസകരം തന്നെയാണ്. ക്ഷേമനിധിയിൽ ഉടമസ്ഥ വിഹിതമടച്ച് റെസീപ്റ്റ് കൈപ്പറ്റിയാൽ മാത്രമേ നിലവിലുള്ള മോട്ടോർ വാഹന നികുതി ഭേദഗതിയിലൂടെ ഉടമസ്ഥർക്ക് അവരുടെ വാഹനത്തിന്റെ ടാക്സ് അടയ്ക്കാൻ കഴിയുന്നതും ക്ഷേമനിധിയിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് ആനുകൂല്യങ്ങൾ നഷ്ടമാകില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല സമ്പത്തും കൃത്യമായി അടയ്ക്കാൻ കഴിയുന്നുവെന്നതും വലിയ ആശ്വാസം തന്നെയാണ്. ഈ രണ്ട് ഭേദഗതികളും ഇതിനോടൊപ്പം വരുന്നുവെന്ന് മോട്ടോർ മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികൾ ഏറെ

പ്രതീക്ഷയോടെ തന്നെയാണ് കാത്തിരിക്കുന്നത്. കേരളത്തിൽ ഏഴരലക്ഷം ഓട്ടോറിക്ഷകളും രണ്ടരലക്ഷത്തിലധികം ടാക്സികളും നാലേമുക്കാൽ ലക്ഷത്തോളം ഗുഡ്സ് വെഹിക്കിളുകളും പതിനയ്യായിരത്തിലധികം ബസ് സർവ്വീസുകളുണ്ട്. കേരളത്തിൽ നാൽപ്പതിനായിരത്തോളം ബസ് സർവ്വീസ് ഉണ്ടായിരുന്നത് കോവിഡാനന്തരം അത് പതിനയ്യായിരത്തിൽ താഴെ മാത്രമായി കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അവരുടെ കണക്ക് പറയുന്നത് 7000 മാത്രമേയുണ്ടാകൂയെന്നാണ്. സ്വാഭാവികമായി ഒറ്റപ്പെട്ട മേഖലകളിൽ ബസ് സർവ്വീസ്സില്ലാതെപോകുകയാണ്. അതിന്റെ ഭാഗമായി തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെടുന്ന സാഹചര്യവും നിലവിലുണ്ടാകുകയാണ്. പതിനായിരത്തിലേറെ ടൂറിസ്റ്റ് ബസ്സുകളും യാത്രാസൗകര്യം ഒരുക്കുന്നതിനും ചരക്ക് കടത്തുന്നതിനുമായി പതിനഞ്ച് ലക്ഷത്തിലധികം വാഹനങ്ങളുമുണ്ടെന്നാണ് കണക്കുകൾതന്നെ പറയുന്നത്. ഏകദേശം മൂന്ന് ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന തൊഴിലാളികൾ സ്വന്തമായി വർക്ക്ഷോപ്പ് തുടങ്ങുകയും സ്പെയർപാർട്സ് കട നടത്തുകയും മോട്ടോർ മേഖലയുടെ അനുബന്ധ മേഖലകളിൽ തൊഴിലെടുക്കുകയും ചെയ്യുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ട്. മൂന്നരലക്ഷത്തോളം തൊഴിലാളികൾ ഈ രംഗത്ത് വരുമെന്നാണ് കണക്ക് പറയുന്നത്. ഇന്ന് ഈ ബോർഡിൽ ഏകദേശം

15,22,474 വാഹനങ്ങളും 10,93,899 രജിസ്റ്റേർഡ് തൊഴിലാളികളുണ്ട്.

പതിനാറോളം വരുന്ന മറ്റേതൊരു ക്ഷേമനിധിയുമായി തട്ടിച്ചുനോക്കിയാലും

ആസ്തിയുടെ കാര്യത്തിൽ സമ്പന്നമാണ് നമ്മുടെ മോട്ടോർ തൊഴിലാളി

ക്ഷേമനിധിയെന്നത് വളരെ വ്യക്തമായ കാര്യമാണ്. ഏകദേശം

മുപ്പത്തിമൂവായിരത്തിലധികം കോടി രൂപയുടെ ആസ്തിയാണ് ഇന്ന് ഈ

ക്ഷേമനിധിയിലുള്ളത്. 1991-ലെ കേരള ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളി

ക്ഷേമനിധി പദ്ധതി പ്രകാരം തൊഴിലാളി 25 രൂപയും ഉടമ 25 രൂപയും

മാത്രമാണ് വിഹിതം അടയ്ക്കുന്നത്. ഓട്ടോമൊബൈൽ മേഖലയിലുള്ള

വർക്ക്ഷോപ്പ് തൊഴിലാളികൾ അടയ്ക്കേണ്ടിവരുന്ന പ്രതിമാസ വിഹിതം

20 രൂപയും ഉടമസ്ഥവിഹിതം 10 രൂപയുമാണ്. എന്നാൽ ഈ

ക്ഷേമനിധിയിൽ അല്പം വർദ്ധനവ് ഉണ്ടാകുന്നുണ്ടെങ്കിലും ആനുകൂല്യത്തിന്റെ

കാര്യത്തിൽ വലിയ തോതിലുള്ള വർദ്ധനവാണുണ്ടാകുന്നത്. 1991-ൽ

ഓട്ടോറിക്ഷാ ക്ഷേമനിധി അംഗങ്ങൾക്ക് മരണാനന്തര സഹായമായി

കേവലം 25000/- രൂപയും ചികിത്സാ ധനസഹായമായി 10000/- രൂപയും

മാത്രമാണ് ലഭിക്കുന്നത്. കുട്ടികളുടെ വിദ്യാഭ്യാസത്തിന് കൊടുക്കുന്ന

സ്കോളർഷിപ്പ് 300 മുതൽ 400 രൂപ വരെയാണ്. അതേസമയം

ഓട്ടോമൊബൈൽ വർക്ക്ഷോപ്പ് തൊഴിലാളികൾക്ക് മരണാനന്തര സഹായമായി 5000/- രൂപയും ചികിത്സാ ധനസഹായമായി 10000/- രൂപയും മാത്രമാണ് ലഭിക്കുന്നത്. മറ്റൊരു ആനുകൂല്യങ്ങളും ആ രണ്ട് ക്ഷേമനിധിയിലുമില്ല. 2005-ലെ ക്ഷേമനിധിപ്രകാരമുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ എടുത്തുപരിശോധിക്കുമ്പോൾ, ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകുന്ന ക്ഷേമനിധി എന്ന നിലയിൽ പ്രസവ ധനസഹായം 15000/- രൂപ, പെൻഷൻ - സ്റ്റേജ് ക്യാരേജിനും കോൺട്രാക്ട് ക്യാരേജിനും 5000/- രൂപ, ഹെവി-ലൈറ്റ് ഗുഡ്സ് വെഹിക്കിളിന് മിനിമം 3500/- രൂപ, ടാക്സിക്ക് മിനിമം 2500/- രൂപ, ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളികൾക്ക് കൊടുക്കുന്ന പെൻഷൻ 2000/- രൂപ, എട്ട് വർഷത്തിൽ കൂടുതലുള്ള ഓരോ അധിവർഷത്തിനും മിനിമം പെൻഷൻ തുകയിൽ തന്നെ 150 രൂപ, 100 രൂപ, 75 രൂപ, 50 രൂപ എന്നീ ക്രമത്തിൽ വർദ്ധനവും വരുന്നുണ്ട്. അവശതാ പെൻഷനുവേണ്ടി ഒരു മെഡിക്കൽ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ഹാജരാക്കി പണിയെടുക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് തെളിയിക്കപ്പെട്ടാൽ അവർക്ക് 1600/- രൂപ പെൻഷനായി ഏത് സമയത്തും പ്രായം നോക്കാതെ കൊടുക്കുന്ന സാഹചര്യവുമുണ്ട്. സ്വയം വിരമിച്ചാൽ പെൻഷനായി 2000/- രൂപയും

അപകട മരണാനന്തരമുള്ള സഹായം രണ്ട് ലക്ഷം രൂപയും കൊടുക്കുന്നു. മരണാനന്തര സഹായമായും ചികിത്സാ ധനസഹായമായും ഓരോ ലക്ഷം രൂപ വീതവും ആയത് 10 വർഷം കഴിഞ്ഞ് വീണ്ടും ചികിത്സാ ധനസഹായത്തിന് അപേക്ഷ നൽകിയാൽ വീണ്ടും ഒരു ലക്ഷം രൂപ വരെ കൊടുക്കാൻ കഴിയാവുന്ന ക്ഷേമനിധിയാണ് ഈ മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി.

അപകട ചികിത്സാ ധനസഹായം ഒരു ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഒരപകടമുണ്ടായാൽ മറ്റൊരു തൊഴിലിനും പോകാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയിലാണ് ഈ മേഖലയിലുള്ള തൊഴിലാളികളുടെ കഷ്ടത എന്നത് യാഥാർത്ഥ്യമായതിനാൽ അവർക്ക് ഒരു സഹായമെന്ന നിലയിൽ ചികിത്സാ ധനസഹായമായി ഒരു ലക്ഷം രൂപ നൽകുന്നു.

കുട്ടികളുടെ സ്കോളർഷിപ്പിനായി എട്ടാം ക്ലാസ്സ് മുതൽ പ്രൊഫഷണൽ രംഗത്ത് പഠിക്കുന്ന വിദ്യാർത്ഥികൾക്കുൾപ്പെടെ ഏകദേശം 500 രൂപ മുതൽ 7500 രൂപ വരെയാണ് വിദ്യാഭ്യാസ ആനുകൂല്യമായി ഇപ്പോൾ കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ശവസംസ്കാര ചടങ്ങിനുവേണ്ടി 10,000/- രൂപ നൽകുന്നു. പെൻഷൻ വാങ്ങുന്നയാൾ മരണപ്പെട്ടാൽ മറ്റ് പെൻഷനുകളിൽ ഇന്നില്ലാത്തതും എന്നാൽ ഈ പെൻഷനുകൾക്ക് 50% കുടുംബപെൻഷനായി കൊടുക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം ഈ ക്ഷേമനിധിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. അപ്രകാരം കൊടുക്കുന്നുമുണ്ട്. ഏത് അസുഖത്തിനും 72 മണിക്കൂർ ആശുപത്രിയിൽ കിടത്തി ചികിത്സിച്ചാൽ മരണവാങ്ങുന്നതിനായി 5000/- രൂപ ഈ ക്ഷേമനിധിയിൽനിന്നും കൊടുക്കുന്നു. തൊഴിലാളി അടയ്ക്കുന്ന ക്ഷേമനിധി വിഹിതം സർക്കാർ നിശ്ചയിക്കുന്ന പലിശ സഹിതം അതിന്റെ കാലാവധി കഴിയുമ്പോൾ തിരിച്ചുകൊടുക്കുന്നതും ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ മഹത്വം തന്നെയാണ്. 8000 രൂപ മുതൽ 9000 രൂപ വരെ 30 വർഷം സർവ്വീസുള്ള തൊഴിലാളികൾക്ക് ഇപ്പോൾ ഈ ക്ഷേമനിധി പെൻഷനായി കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. മറ്റേതൊരു ക്ഷേമപെൻഷൻ എടുത്തുനോക്കിയാലും അതിലൊക്കെ ഇരട്ടിയായി കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്നത് ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ സമ്പന്നമായ ആസ്തിമൂലം തന്നെയാണ്.

8200 പേർക്കാണ് ഇപ്പോൾ നിലവിൽ പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്നത്. ഓരോ വർഷവും ഏകദേശം 75 കോടി രൂപയുടെ ക്ഷേമപ്രവർത്തനങ്ങളാണ്

ഇന്ന് ഈ ക്ഷേമനിധിയിലൂടെ നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുന്നത്. കോവിഡ് കാലത്തുമാത്രം എടുത്തുനോക്കിയാൽ പുതുതായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത തൊഴിലാളികൾക്കുൾപ്പെടെ അഞ്ച് ഘട്ടങ്ങളിലായി ഏകദേശം 79 കോടി രൂപയുടെ ആനുകൂല്യമാണ് കൊടുത്തത്. അതുമാത്രമല്ല, 21 മാസത്തെ ഉടമസ്ഥരുടെ വിഹിതം, തൊഴിലാളികളുടെ വിഹിതം, പൂർവ്വകാല പ്രാബല്യത്തോടുകൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി ആ വിഹിതത്തിൽനിന്നും ഒഴിവാക്കിക്കൊടുത്തു. 300 കോടി രൂപയുടെ ആനുകൂല്യമാണ് അതിന്റെ ഭാഗമായി വന്നിട്ടുള്ളത്. 1991-ലെ ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളി ക്ഷേമപദ്ധതിയെയും 2004-ലെ ഓട്ടോമൊബൈൽ വർക്ക്ഷോപ്പ് തൊഴിലാളി ക്ഷേമപദ്ധതിയെയും ലയിപ്പിക്കുന്നതോടുകൂടി ആ മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് വലിയ തോതിലുള്ള ആനുകൂല്യം ലഭിക്കും എന്നതുകൊണ്ട് ഈ ഭേദഗതിയെ അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ടുപോകാൻ നമുക്ക് കഴിയേണ്ടതിനാലാണ് ഞാൻ പൂർണ്ണമായും പിന്തുണയ്ക്കുന്നത്.

കേരളത്തിലെ 16 ക്ഷേമനിധികളിൽ പെൻഷനുകൾപ്പെടെ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകുന്നതും ഈ ക്ഷേമനിധിയിലാണ്. സമ്പന്നമായ ക്ഷേമനിധിയാണെങ്കിലും ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ ഹെഡ്ഡാഫീസ്

കൊല്ലത്ത് വാടകക്കെട്ടിടത്തിലാണ് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. അതിനെ സ്വന്തമായി ഒരു സ്ഥാപനമെന്ന നിലയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരണം. ഇന്ന് തിരുവനന്തപുരം ഒഴികെ ബാക്കി 13 ജില്ലകളിലും വാടകക്കെട്ടിടത്തിൽ ഈ ഓഫീസുകൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനാൽ അവയെ സ്വന്തമായ ഓഫീസ് എന്ന നിലയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയണം. ഏറ്റവും കൂടുതൽ തൊഴിലാളികൾ അംഗത്വമെടുത്ത ഈ ക്ഷേമനിധിയിൽ 1985-ലെ സ്റ്റാഫ് പാറ്റേൺ അനുസരിച്ച് പോകുന്നതിനാൽ വിപുലീകൃതമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ സ്റ്റാഫുകളെ നിശ്ചയിക്കുന്നതിനും നിയമിക്കുന്നതിനും അവശ്യമായ നടപടി ഉണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

കോൺഗ്രസ് നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്ന യു.പി.എ. ഗവൺമെന്റ് ആരംഭിക്കുകയും ബി.ജെ.പി. നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്ന നിലവിൽ അധികാരത്തിലുള്ള എൻ.ഡി.എ. ഗവൺമെന്റ് നടപ്പിലാക്കിയ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സെഹ്ലി ബിൽ എന്ന പേരിൽ ഇന്ത്യയിലെ മോട്ടോർ മേഖലയാകെ കോർപ്പറേറ്റ് വൽക്കരിക്കുന്ന നയത്തിന്റെ ഭാഗമായി ദുരിതമനുഭവിക്കുകയാണ് മോട്ടോർ മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികൾ.

ഇന്നലെയില്ലാത്ത തരത്തിലുള്ള ഫൈനുകൾ ഓരോ തൊഴിലാളിക്കും അടയ്ക്കേണ്ടിവരുന്നതിനാൽ അവർ ഏറെ പ്രയാസകരമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നു. അതുപോലെ ഇൻഷുറൻസ് പ്രീമിയം വർദ്ധനവ്, പെട്രോളിയം വില വർദ്ധനവ്, വാഹനങ്ങളുടെയും സ്പെയർ പാർട്ട്സുകളുടെയും അമിതമായ വില വർദ്ധനവ്, സ്റ്റീഡ് ഗവേണൻസ്, ജി.പി.എസ്. ഉൾപ്പെടെയുള്ള പുതിയ രീതികൾ കൊണ്ടുവന്നതും പതിനഞ്ച് വർഷം പഴക്കം ചെന്ന എല്ലാ വാഹനങ്ങളെയും പൊളിച്ചടുക്കണമെന്ന് കഴിഞ്ഞ പാർലമെന്റ് ബഡ്ജറ്റ് അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര ധനകാര്യമന്ത്രി പ്രഖ്യാപിച്ചതും ഒരു ഉപജീവനമാർഗ്ഗം എന്ന നിലയിൽ വാഹനമുപയോഗിച്ച് ജീവിക്കുന്ന പാവങ്ങളുടെ വയറ്റുത്തടിക്കുന്ന രൂപത്തിലേയ്ക്കാണ് പോയത്. അതുകൊണ്ട് ഈ ക്ഷേമനിധിയുടെ ആനുകൂല്യം ഏറെ ആശ്വാസകരമാകുമെന്നതിൽ ഒരു തർക്കവുമില്ല. അത്തരം പ്രതിസന്ധികൾക്കിടയിലും ദുരിതപൂർണ്ണമായ ജീവിതവഴി താണ്ടാൻ മോട്ടോർ വാഹനമേഖലയിലെ ലക്ഷക്കണക്കിന് വരുന്ന തൊഴിലാളികൾക്ക് ആശ്വാസമേകുന്ന 2022-ലെ കേരളാ മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ഭേദഗതിയെ ഞാൻ അംഗീകരിക്കുന്നു. ഒറ്റക്കാര്യം പറഞ്ഞ്

അവസാനിപ്പിക്കാം.

ശ്രീ. എച്ച്. സലാം: സർ, മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധിയിൽ അംഗങ്ങളായിട്ടുള്ള ആളുകൾക്ക് അവരുടെ അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കാനും പണമടയ്ക്കാനുമുള്ള ജില്ലകളിലെ സൗകര്യത്തിനായി ഒരു പോയിന്റിൽ ഒരു ഓഫീസ് മാത്രമാണ് വരുന്നത്. അതിനാൽ വളരെ കിലോമീറ്റർ സഞ്ചരിച്ച് ഓഫീസിലെത്തി അപേക്ഷ നൽകുകയും ആ സേവനം ലഭ്യമാക്കുകയും ചെയ്യേണ്ട സാഹചര്യം പലപ്പോഴും വരുന്നു. അതുകൊണ്ട് ആ സേവനം കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുത്തി, ഓൺലൈൻ സംവിധാനമുൾപ്പെടെ കൂടുതൽ വിപുലീകരിച്ച് തൊഴിലാളികളെ കുറച്ചുകൂടി സഹായകരമായ നിലയിലേക്ക് ഇതിനെ എത്തിക്കണമെന്ന പ്രശ്നം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽ വന്നിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ): സർ, തീർച്ചയായും ഇതൊരു പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം തന്നെയാണ്.

ഡോ. മാത്യു കുഴൽനാടൻ: സർ, 15 വർഷം കഴിഞ്ഞ വാഹനങ്ങൾ condemn ചെയ്യണമെന്നുള്ള ഒരു നയം തെറ്റാണെന്ന രീതിയിലാണ് അങ്ങ് പറഞ്ഞത്. എക്കണോമിക്കലിയായും എൻവയോൺമെന്റലിയായും മറ്റ് ആസ്പെക്റ്റിൽ നോക്കുമ്പോഴും വളരെ നല്ലൊരു പ്രോഗ്രസീവ് സ്റ്റേപ്പാണ്

അതിനെ നോക്കിക്കണ്ടിട്ടുള്ളത്. ആ അർത്ഥത്തിൽ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യ മുന്നണി 15 വർഷം കഴിഞ്ഞ വാഹനങ്ങൾ condemn ചെയ്യണമെന്നതിനെ എതിർക്കുന്നുണ്ടോ; മാത്രമല്ല ആയത് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരത്തോടുകൂടിയാണ് സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കുന്നതെന്നുള്ള കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ): സർ, ഇവിടെ രണ്ട് കാര്യങ്ങളാണ് ഉന്നയിച്ചത്. ഒന്നാമതായി ശ്രീ. എച്ച്. സലാം എം.എൽ.എ. പറഞ്ഞത് സംബന്ധിച്ച്, സ്വാഭാവികമായും ഓൺലൈൻ സിസ്റ്റം വന്നിട്ടുണ്ടെന്ന് മാത്രമല്ല ചില ബാങ്കുകളെയും ഇപ്പോൾ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

ചെയർപേഴ്സൺ: അങ്ങേയ്ക്ക് അനുവദിച്ച സമയം കഴിയാറായി, കൺക്ലഡ് ചെയ്യണം.

ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ): സർ, മണി ട്രാൻസാക്ഷൻ മുഴുവൻ മൊബൈൽ മുഖേന നടപ്പിലാക്കുന്ന ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ തൊഴിലാളികൾക്ക് അത്തരമൊരു ആശങ്കയില്ലാത്ത രൂപത്തിൽ കൊണ്ടുപോകുന്നത് വളരെ നന്നായിരിക്കും. 15 വർഷം കാലപ്പഴക്കംചെന്ന വാഹനങ്ങൾ പൊളിച്ചടുക്കുന്നതിന്റെ തീരുമാനത്തെ എതിർക്കുകയല്ല; ഗ്രീൻ

പ്രോട്ടോക്കോൾ പാലിക്കേണ്ടതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്വം....

ചെയർപേഴ്സൺ: ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം... കൺക്ലൂഡ് ചെയ്യണം.

ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ): സർ, പ്രോട്ടോക്കോൾ അനുസരിച്ച് അത് ചെയ്യേണ്ടത് തന്നെയാണ്. പക്ഷേ പല വിദേശരാജ്യങ്ങളിലും ഇത്തരത്തിൽ 15 വർഷം കാലപ്പഴക്കമുള്ള വാഹനങ്ങൾ പൊളിച്ചടുക്കുന്ന സമയത്ത് ആ വാഹന ഉടമസ്ഥർക്ക് പുതിയ വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങുന്നതിനാവശ്യമായ സമ്പത്ത് ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കും. ഇവിടെ ആരാണ് അപ്രകാരം കൊടുക്കുന്നത്; ഞാൻ കൃത്യമായി എത്രവേണമെങ്കിലും പറഞ്ഞുതരാം.

ശ്രീ. പി. പി. ചിത്തരഞ്ജൻ: സർ, മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധിയുടെ ജില്ലാ ഓഫീസുകൾ പലയിടത്തും പ്രവർത്തിക്കുന്നത് ജില്ലയുടെ ഏതെങ്കിലും ഒരു അറ്റത്തായിരിക്കും. ഒരു ജില്ലയുടെ ഹെഡ് ക്വാർട്ടേഴ്സ് എന്നുള്ള നിലയിലല്ല സംസ്ഥാനത്താകെ പലയിടത്തും ഓഫീസുകൾ പ്രവർത്തിക്കുന്നതെന്ന് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. ഉദാഹരണത്തിന് ആലപ്പുഴയിലെ തൊഴിലാളികൾക്ക് കായംകുളത്തിനടുത്തുവരെ പോകണം. അത്രേ മൂതൽ ഇങ്ങോട്ടുവന്നശേഷമാണ് കായംകുളത്തേക്ക് പോകേണ്ടത്. അതിനാൽ ജില്ലാ

ഹെഡ് ക്വാട്ടേഴ്സ് പോലെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ക്ഷേമനിധിയുടെ ഓഫീസുകൾ മാറ്റിസ്ഥാപിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള അങ്ങയുടെ അഭിപ്രായമെന്താണ്?

ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ): സർ, ജില്ലാ ഹെഡ് ക്വാർട്ടേഴ്സിൽ തന്നെ ഈ ഓഫീസുകൾ വരണം. അമിതമായ വാടക നൽകിയാണ് ഇപ്പോൾ പല കെട്ടിടങ്ങളും പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. സ്വാഭാവികമായും ഇത്രയേറെ ആസ്തിയുള്ള ഈ സ്ഥാപനത്തിന് സ്വന്തമായി സ്ഥലം വാങ്ങി ഓഫീസ് പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആദ്യംതന്നെ പറഞ്ഞിരുന്നു. ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

തൊഴിലാളികൾ വാഹനമെടുത്ത് വീട്ടിൽനിന്നും പുറത്തേയ്ക്കിറങ്ങുമ്പോൾ ഒരു പിൻവിലിയുണ്ട്. വീട്ടുകാരുടെ അന്നത്തെ ആവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റാൻ ആ ദിവസം ഓടിക്കിട്ടു പണംകൊണ്ട് ഇന്നിയിന്ന സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കൊണ്ടുവരണമെന്ന പിൻവിലിയാണ്. അത് അപശകനമായി മാറും. വടക്കോട്ടും തെക്കോട്ടുമോടിയിട്ട് പോക്കറ്റിലൊന്നും പണമില്ലേയെന്നാണ് ചിലയാളുകൾ ചോദിക്കുന്നത്. വടക്കോട്ടും തെക്കോട്ടും ഓടുന്ന ചിലയാളുകൾ ഇപ്പോൾ നമ്മുടെ സമൂഹത്തിലുണ്ട്. ഒരാൾ അങ്ങ് തെക്കുനിന്നും വടക്കോട്ടുപോയി. താടിയൊക്കെ വളർത്തി കഴുത്തിൽ മാലയൊക്കെ

അണിഞ്ഞ് പുത്താലവുമായി നിൽക്കുന്ന ഒരു ചിത്രം അടുത്ത ദിവസം വന്നപ്പോൾ ഞാനൊന്ന് ഞെട്ടിപ്പോയി. അപ്പോൾ ഇവിടത്തെ ചിലയാളുകൾക്കൊക്കെ വലിയ ആവേശമായിരുന്നു. തെക്കേനിന്ന് വടക്കോട്ട് പോയതിലെ ആവേശഭരിതമായ അനുഭവമാണ് കേരളത്തിലുണ്ടായത്. ഞാൻ ഏതു പാർട്ടിയാണെന്നൊന്നും പറയുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ ഒരാൾ വടക്കുനിന്നും തെക്കോട്ട് വരുന്നുണ്ട്. വടക്കുനിന്നും തെക്കോട്ട് വരുമ്പോൾ ചിലയാളുകൾക്ക് എന്തുമാത്രം ആശങ്കയാണ്, മനസ്സിൽ ഒരു പിടപിടപ്പാണുണ്ടാകുന്നത്. ആ പിടപിടയ്ക്കുന്ന ആളുകളും ഈ ക്ഷേമനിധിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യത്തിൽ പിന്തുണയ്ക്കണം, പിന്താങ്ങണം എന്നുമാത്രം അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ: സർ, 2022-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട്

തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ ഒരു സെലക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്കയയ്ക്കണമെന്ന 2 (ബി) നമ്പർ ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

തൊഴിലാളി ക്ഷേമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലുള്ള മൂന്ന് ക്ഷേമപദ്ധതികൾ (മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി

പദ്ധതി, കേരള ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതി, കേരള ആട്ടോമൊബൈൽ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതി) ഉൾക്കൊള്ളിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു പുതിയ ബിൽ (2022-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ) ബഹുമാനപ്പെട്ട വിദ്യാഭ്യാസവും തൊഴിലും വകുപ്പുമന്ത്രി ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുകയാണ്. മേൽ സൂചിപ്പിച്ച പദ്ധതികളെല്ലാം കൊല്ലം ആസ്ഥാനമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു ക്ഷേമനിധി ബോർഡിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലാണുള്ളത്. വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിലായി നിലവിൽ കോടിക്കണക്കിന് രൂപയുടെ നിക്ഷേപം പ്രസ്തുത ബോർഡിനുണ്ടെന്നത് വളരെയേറെ അഭിനന്ദനാർഹമാണ്. തൊഴിൽ വകുപ്പിന് കീഴിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ബോർഡുകളിൽ സാമ്പത്തിക ഭദ്രതയുള്ള ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട ബോർഡാണിത്. മൂന്ന് ക്ഷേമനിധി പദ്ധതികളിലും ഉൾപ്പെട്ട തൊഴിലാളികൾക്ക് ഒരേ തരത്തിലുള്ള ആനുകൂല്യം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കുകയെന്ന ഈ ബില്ലിന്റെ ലക്ഷ്യം, ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടതിലൂടെ സാധിച്ചിരിക്കുകയാണെന്നതിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രിയെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. '2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പരിഷ്കരിച്ച പദ്ധതി' പ്രകാരം

എല്ലാ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളും വാണിജ്യ വാഹനങ്ങളും പദ്ധതിയിൻ കീഴിൽ വരുന്നു. എന്നാൽ '1991-ലെ കേരള ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതി'യിൽ ഉൾപ്പെട്ട ഓട്ടോറിക്ഷാ വാഹനങ്ങളെ പ്രസ്തുത പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല. അതുപോലെതന്നെ '2004-ലെ കേരള ഓട്ടോമൊബൈൽ വർക്ക് ഷോപ്പ് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതി'യിലെ തൊഴിലാളികൾക്കും പരിമിതമായ ആനുകൂല്യങ്ങൾ മാത്രമാണ് ലഭ്യമാകുന്നത്. നിലവിൽ ഒരേ ബോർഡിനുകീഴിലുള്ള മൂന്ന് ക്ഷേമനിധി പദ്ധതികളിലായി ഒരേ വിഭാഗം തൊഴിലാളികൾക്ക് മൂന്ന് വ്യത്യസ്തങ്ങളായ ആനുകൂല്യങ്ങളാണ് ലഭിക്കുന്നത്. '1991-ലെ കേരള ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതി'യിൽ അംഗമായവർക്ക് പദ്ധതിയിൽനിന്നും സ്റ്റോളർഷിപ്പ്, ചികിത്സാ ധനസഹായം, പ്രസവ ധനസഹായം, മരണാനന്തര ധനസഹായം എന്നീ ആനുകൂല്യങ്ങൾ മാത്രം ലഭിക്കുമ്പോൾ, കേരള മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയിൽ അംഗമായവർക്ക് പെൻഷൻ, സ്വയം വിരമിക്കൽ പെൻഷൻ, അവശതാ പെൻഷൻ, ഫാമിലി പെൻഷൻ, വിവാഹ ധനസഹായം, സ്റ്റോളർഷിപ്പ്, പ്രസവാനുകൂല്യം, ചികിത്സാ ധനസഹായം, അപകട ചികിത്സാ ധനസഹായം, മരണാനന്തര

ധനസഹായം, അപകട മരണാനന്തര ധനസഹായം, സ്പെഷ്യൽ റിവാർഡ് തുടങ്ങി ആകർഷകങ്ങളായ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭ്യമാകുന്നു. ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളികൾ രണ്ട് വ്യത്യസ്തങ്ങളായ പദ്ധതികളിൽ അംഗമായതുകാരണം രണ്ടുതരത്തിലുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങളാണ് ലഭ്യമാകുന്നത്, ആനുകൂല്യങ്ങളിൽ വലിയ അന്തരം കാണുന്നുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ കേരള ഓട്ടോമൊബൈൽ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെട്ട തൊഴിലാളികൾക്കും പരിമിതമായ ആനുകൂല്യങ്ങൾ മാത്രമാണ് ലഭ്യമാകുന്നത്. കേരള മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയിൽ 2022 ഒക്ടോബർ മാസംവരെ പത്ത് ലക്ഷത്തിലേറെ തൊഴിലാളികൾ അംഗങ്ങളായിട്ടുണ്ട്. അതിൽത്തന്നെ 275000 സജീവാംഗങ്ങൾ പ്രസ്തുത ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയിൽ ഇപ്പോഴുണ്ട്. കേരള ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയിൽ 16866 തൊഴിലാളികളും 1522474 വാഹന ഉടമകളും രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ 8230 പെൻഷൻകാർ ഇതിന്റെ കീഴിലുണ്ട്. കേരള ഓട്ടോമൊബൈൽ വർക്ക്ഷോപ്പ് ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയിൽ 16983 തൊഴിലാളികൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ രണ്ട് പദ്ധതികളും പുതുക്കിയ കേരള മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതിയിൽ

ലയിക്കുന്നതോടുകൂടി പദ്ധതി അംഗങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ

മുപ്പതിനായിരത്തിലധികം പേരുടെ വർദ്ധനയുണ്ടാകും. ഭാവിയിൽ പെൻഷൻ

ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭിക്കുന്ന സാഹചര്യം ഇതുകൊണ്ടുണ്ടാകും.

നമുക്കറിയാവുന്നതുപോലെതന്നെ, '1985 -ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട്

തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ആക്ട് സംബന്ധിച്ച ബിൽ സഭയിൽ

അവതരിപ്പിച്ചത് 1984 മാർച്ച് 22-നാണ്. പ്രസ്തുത ബിൽ അന്ന് സഭയിൽ

അവതരിപ്പിച്ചത് അന്നത്തെ തൊഴിൽ വകുപ്പ് മന്ത്രിയായിരുന്ന കെ.

ശിവദാസൻ (കടവൂർ ശിവദാസൻ) ആയിരുന്നു. '2005-ലെ കേരള മോട്ടോർ

ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബിൽ' സഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ചത്

2005 ജൂലൈ 7-ന് അന്നത്തെ തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. ബാബു

ദിവാകരനായിരുന്നു. ഇന്ന് അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ട പുതിയ ഭേദഗതിയോടെ

മേൽസൂചിപ്പിച്ച ക്ഷേമനിധികളിലായി നിലവിൽ വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിൽ

കിടക്കുന്ന നിക്ഷേപം തൊഴിലാളികൾക്ക് ഗുണപ്രദമായ രീതിയിൽ

പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കുമെന്നതാണ് ഈ ബില്ലുകൊണ്ടുള്ള പ്രധാന

നേട്ടം. 1952-ലെ ഇ.പി.എഫ്. ആക്ട് സബ് സെക്ഷൻ 3 (1) പ്രകാരം

നിർബന്ധിതമായി ഉൾപ്പെടുന്ന സംരംഭകർക്ക് മാത്രം സംഭാവന

നൽകാനുള്ള ഇളവ് പരിമിതപ്പെടുത്തുന്നതിനായി പ്രസ്തുത നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 4(a) പ്രോവിസോ ഭേദഗതി ചെയ്യാനായി സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചു. ഇ.പി.എഫ്. ആക്ട് പ്രകാരം തൊഴിലുടമ ഒടുക്കേണ്ട വിഹിതം ഉച്ചമായതിനാൽ തൊഴിലുടമകൾ തൊഴിലാളികളെ ഇ.പി.എഫ്.-ൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്ന രീതിയാണ് തുടരുന്നത്. എന്നാൽ തൊഴിലാളികൾ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധിയിൽ അംഗമാകുന്നതോടുകൂടി കൂടുതൽ ആനുകൂല്യങ്ങൾ അവർക്ക് ലഭ്യമാകും. കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതി പ്രകാരം വാഹനങ്ങളുടെ തരംതിരിവിന് അനുസരിച്ച് അടയ്ക്കേണ്ട അംശദായം താഴെപ്പറയുന്ന വിധത്തിലാണ്.

ടേബിൾ 1 -ലെ സൂചന പ്രകാരം,

സ്റ്റേറ്റ് ക്യാരേജ് ഹെവി വെഹിക്കിളിന് തൊഴിലാളി വിഹിതം 180 രൂപയും തൊഴിലുടമ വിഹിതമായി 1260 രൂപയും പ്രതിമാസം പദ്ധതിയിൽ അടയ്ക്കണം.

സ്റ്റേറ്റ് ക്യാരേജ് (ലൈറ്റ് & മീഡിയം) വെഹിക്കിൾ/കോൺട്രാക്ട് ക്യാരേജ്/ലക്ഷ്യറി വെഹിക്കിൾ എന്നിവയിൽ തൊഴിലാളി വിഹിതം 180 രൂപയും തൊഴിലുടമ വിഹിതം 840 രൂപയും പ്രതിമാസം

അടയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്.

ടേബിൾ 2-ലെ സൂചന പ്രകാരം:

ചരക്ക് വാഹനങ്ങൾ (ഹെവി&മീഡിയം)- തൊഴിലാളി വിഹിതം പ്രതിമാസം 120 രൂപയും തൊഴിലുടമ വിഹിതം 480 രൂപയും അടയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്.

ചരക്ക് വാഹനങ്ങൾ (ലൈറ്റ്)- തൊഴിലാളി വിഹിതം 120 രൂപയും തൊഴിലുടമ വിഹിതം 240 രൂപയും പ്രതിമാസം അടയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്.

ടേബിൾ 3 -ലെ സൂചന പ്രകാരം:

ട്രാക്ടർ/കാർ തുടങ്ങിയ വാഹനങ്ങൾ - തൊഴിലാളി വിഹിതം 60 രൂപയും തൊഴിലുടമ വിഹിതം 120 രൂപയും പ്രതിമാസം അടയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്.

ടേബിൾ 4 -ലെ സൂചന പ്രകാരം:

ഓട്ടോ/ട്രാക്ടർ/ട്രിപ്പിൾ - തൊഴിലാളിയും തൊഴിലുടമയും പ്രതിമാസ വിഹിതമായി 60 രൂപ അടയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്.

കേരള ഓട്ടോറിക്ഷാ തൊഴിലാളി ക്ഷേമ പദ്ധതി പ്രകാരം തൊഴിലാളി- തൊഴിലുടമ വിഹിതം പ്രതിമാസം 25 രൂപ വീതമാണ്. കേരള

ഓട്ടോമൊബൈൽ വർക്ക്ഷോപ്പ് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി പദ്ധതി പ്രകാരം അംശദായമായി തൊഴിലാളി 20 രൂപയും തൊഴിലുടമ വിഹിതമായി 10 രൂപയും പ്രതിമാസം അടയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്. എന്നാൽ മേൽസൂചിപ്പിച്ച പദ്ധതികൾ ലയിപ്പിക്കുന്നതോടുകൂടി രണ്ട് ക്ഷേമനിധി പദ്ധതികളിലുമായി ഉൾപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾക്ക് അടയ്ക്കേണ്ട അംശദായ തുകയിൽ വർദ്ധനയുണ്ടാകും, അവർക്ക് ലഭ്യമാകുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിച്ചുകിട്ടാനും ഇതുവഴി സാധിക്കും. ബഹുമാനപ്പെട്ട വകുപ്പുമന്ത്രിയെ ഒരിക്കൽക്കൂടി അഭിനന്ദിച്ചുകൊണ്ട് നിർത്തുന്നു.

പൊതുവിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി):

സർ, ഞാൻ വളരെ ദീർഘമായി മറുപടി പറയുന്നില്ല. ഈ രണ്ട് ബില്ലുകളിലും തൊഴിലാളികളെ സംരക്ഷിക്കുന്ന സമീപനമാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത് എന്ന് ബിൽ അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ ഞാൻ പറഞ്ഞു. കേരള അബ്കാരി തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ തൊഴിലാളികളുടെ പ്രതിമാസ വിഹിതം 10 ശതമാനത്തിൽനിന്ന് 11.5 ശതമാനമായി വർദ്ധിപ്പിക്കുമ്പോൾ ഉടമയുടെ വിഹിതത്തേക്കാൾ രണ്ട് ശതമാനം വർദ്ധനവ് വരികയാണ്. നിലവിൽ തൊഴിലാളികൾക്ക് നൽകേണ്ട ഗ്രാറ്റുവിറ്റി 5 ശതമാനമായിരുന്നത് 7

ശതമാനമായി ഉയരുകയാണ്. വർദ്ധിക്കുന്ന രണ്ട് ശതമാനം തുക ഉടമയാണ് അടയ്ക്കേണ്ടത്. ബോർഡിലെ തൊഴിലാളികളുടെ അംശദായം അടവ് 25 ശതമാനമായിരുന്നത് 28.5 ശതമാനമായി ഉയരും. അത് തൊഴിലാളിക്ക് ഗുണകരമാണ്. കേരളത്തിൽ ഒന്നും രണ്ടും പിണറായി വിജയൻ ഗവൺമെന്റുകൾ തൊഴിലാളിപക്ഷ നിലപാടുതന്നെയാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇവിടെ നേരത്തെ ചർച്ച ആരംഭിച്ചുകൊണ്ട് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, രാജ്യത്തെ വൻകിട കുത്തക മുതലാളിമാരെ സഹായിക്കുന്ന സമീപനമൊന്നും ഈ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ല. ഈ ബില്ലിലും അതിനെക്കുറിച്ച് സൂചിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. തൊഴിലാളി സൗഹൃദ നിലപാടാണ് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ചെറുകിട സ്ഥാപനങ്ങളിലെ ആളുകളാണ് ഇതിന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്നത്. അവരെയൊന്നും ശത്രുക്കളായി കാണുന്ന സമീപനവുമില്ല. രണ്ടാം പിണറായി വിജയൻ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ഒൻപത് ബില്ലുകൾ ഈ സഭ പാസ്സാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ആ ബില്ലുകൾ മിക്കവാറും ഏകകണ്ഠമായിത്തന്നെയാണ് പാസ്സാക്കിയത്. ചെറിയ ഭേദഗതിയാണെങ്കിൽപ്പോലും വർത്തമാന കാലഘട്ടത്തിന്റെ ആവശ്യമനുസരിച്ച് തൊഴിലാളികൾക്ക് ന്യായമായി കൂടുതൽ ആനുകൂല്യങ്ങൾ

ലഭിക്കുന്ന നിലയിലാണ് ആ ബില്ലുകൾ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിന്റെ അവസ്ഥയിൽനിന്ന് എത്രയോ ഭിന്നമായ അവസ്ഥയാണ് ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിലനിൽക്കുന്നത്. രാജ്യത്താകെ തൊഴിൽ ചെയ്യുന്നവർ 56 കോടിയോളമുണ്ട്. ഇവരിൽ 23 കോടി കർഷകത്തൊഴിലാളികളും 31 കോടി കാർഷികേതര ജോലി ചെയ്യുന്നവരുമാണ്. ഈ 31 കോടിയിൽ സ്ഥിരം ജോലിയുള്ളവർ കേന്ദ്ര/സംസ്ഥാന സർവ്വീസുകളിലുൾപ്പെടെ അഞ്ച് കോടിയോളം വരും. ബാക്കിയുള്ള 26 കോടിയോളം തൊഴിലാളികൾ അസംഘടിത/പരമ്പരാഗത തൊഴിൽ ചെയ്യുന്നവരും സ്വയംതൊഴിലിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്നവരുമാണ്. രാഷ്ട്രത്തിന്റെ ജി.ഡി.പി.-യുടെ അൻപത് ശതമാനം സംഭാവന ചെയ്യുന്നവരാണിവർ. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് പതിനാറ് ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളുണ്ട്. എല്ലാ ക്ഷേമനിധി ബോർഡുകളും തൊഴിലാളികളെ സംരക്ഷിക്കുന്ന സമീപനമാണ് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ ക്ഷേമനിധി ബോർഡിന്റെ പ്രവർത്തനം കൂടുതൽ സജീവമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാനായി ഇതിന്റെ ഓഫീസ് നഗരത്തിൽ ജില്ലയുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട കേന്ദ്രങ്ങളിൽത്തന്നെ വേണമെന്നുള്ള ആവശ്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഇക്കാര്യം ബോർഡുമായി സംസാരിക്കാം. ഈ രണ്ട് ബോർഡും ചർച്ച ചെയ്ത് വന്നിട്ടുള്ള ഭേദഗതികളാണ് ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ഞാൻ ദീർഘിപ്പിക്കുന്നില്ല.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ പുതുതായി അംഗങ്ങളായി ചേരാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നവർക്ക് അതിനുള്ള അവസരം ലഭിക്കുന്നില്ല. ഓൺലൈനായി അപേക്ഷ കൊടുക്കണമെന്നാണ് പറയുന്നതെങ്കിലും വെബ്സൈറ്റ് ഓപ്പൺ ആകാത്തതിനാൽ അപേക്ഷ നൽകാൻ കഴിയുന്നില്ല. അതിനാൽ ഓഫീസുകളിൽ നേരിട്ട് അപേക്ഷ സ്വീകരിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. ഒരു വാഹനത്തിന്റെ ടാക്സ് അടയ്ക്കുമ്പോൾ, ക്ഷേമനിധിയുടെ അംശദായം അടയ്ക്കണമെന്നത് നിർബന്ധമാണ്. അങ്ങനെ കോടിക്കണക്കിന് രൂപ അംശദായ ഇനത്തിൽ ക്ഷേമനിധി ബോർഡിന്റെ കൈവശമുണ്ട്. എന്നാൽ പലപ്പോഴും തൊഴിലാളിക്കാവശ്യമായ ആനുകൂല്യങ്ങൾ സമയബന്ധിതമായി കൊടുക്കുന്നില്ല എന്നുള്ളത് ഒരു യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. പത്ത് ലക്ഷം പേർ മോട്ടോർ തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ അംഗങ്ങളാണ് എന്നാണ് പറയപ്പെടുന്നത്. എന്നാൽ രണ്ട്

ലക്ഷം പേരാണ് ആനുകൂല്യം കൈപ്പറ്റിയിട്ടുള്ളത്. ബാക്കിയുള്ള ആളുകൾ ഇപ്പോൾ ക്ഷേമനിധിയിലില്ല എന്നാണ് അതിനർത്ഥം. പുതിയ ആളുകൾക്ക് ക്ഷേമനിധിയിൽ അംഗങ്ങളാകുന്നതിന് അവസരമൊരുക്കണം. ബന്ധപ്പെട്ട ഓഫീസുകളിൽ നേരിട്ട് അപേക്ഷ സ്വീകരിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാകണം. മറ്റൊരു കാര്യംകൂടി അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താനുണ്ട്. പതിനഞ്ച് വർഷമായ വാഹനങ്ങൾ condemn ചെയ്യുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ പറഞ്ഞു. കളക്ടറേറ്റ്, പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ തുടങ്ങി എല്ലാ പൊതുഓഫീസുകൾക്ക് മുമ്പിലും വാഹനങ്ങൾ തുരുമ്പെടുത്ത് നശിച്ചുപോകുകയാണ്. അവ നിയമപരമായി condemn ചെയ്യേണ്ടതല്ല, പല കാരണങ്ങളാൽ റവന്യൂ/എക്സൈസ് വകുപ്പുകൾ പിടിച്ചെടുത്ത, കോടാനുകോടി രൂപ വിലവരുന്ന വാഹനങ്ങൾ തുരുമ്പെടുത്ത് നശിച്ചുപോകുകയാണ്. ഈ വാഹനങ്ങൾ പിടിക്കപ്പെട്ടതിലൂടെ ആ വാഹനത്തിൽ ജോലി ചെയ്തിരുന്ന തൊഴിലാളിക്ക് തൊഴിൽ നഷ്ടമുൾപ്പെടെയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇതിനെല്ലാം പരിഹാരമുണ്ടാക്കണം. ഒരു വാഹനം പിടിക്കപ്പെട്ടാൽ ഒരു നിശ്ചിത സമയത്തിനകം അത് റിലീസ് ചെയ്ത് കൊടുക്കണമെന്ന നിയമമില്ലെങ്കിൽ ഇങ്ങനെ വലിയൊരു പൊതുനഷ്ടം നമ്മുടെ സമൂഹത്തിന്

ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കും. ഇക്കാര്യംകൂടി അങ്ങയുടെ സജീവ പരിഗണനയിലുണ്ടാകണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നു.

ശ്രീ. കുറുക്കോളി മൊയ്തീൻ: സർ, നീര ചെത്താൻ കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അനുമതി നൽകിയിരുന്നു. ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അത് നിരസാഹപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി. ഇപ്പോൾ കള്ള് ചെത്തത് തൊഴിലാളികൾക്ക് തൊഴിൽ ദിനങ്ങൾ നഷ്ടപ്പെടുന്ന ഒരു സാഹചര്യംകൂടിയുണ്ട്. അവരെ പുനരധിവാസിപ്പിക്കാൻകൂടി കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ, കർഷകർക്ക് ഗുണകരമായ രീതിയിൽ നീരചെത്തിനെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്ന ഒരു സാഹചര്യമുണ്ടാക്കിക്കൂടെ?

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, ക്ഷേമനിധി ബോർഡിൽ അംഗത്വമെടുക്കുന്നതിന് നേരിട്ട് ചെന്നാൽ എന്തെങ്കിലും അസൗകര്യമുണ്ടാകുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അക്കാര്യം ബന്ധപ്പെട്ടവരുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്താം. ഓൺലൈൻ സംവിധാനം ഒഴിവാക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. ഓൺലൈനായി അപേക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള വെബ്സൈറ്റ് ഓപ്പൺ ആകുന്നില്ല എന്ന കാര്യം പരിശോധിക്കാം. നിയമാനുസൃതമായി അപേക്ഷ നൽകിയിട്ടും ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭിച്ചില്ലെങ്കിൽ അക്കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയാൽ

പരിശോധിക്കാം. ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭിക്കുന്നില്ലെന്ന് മൊത്തത്തിൽ പറഞ്ഞാൽ ഗുണമുണ്ടാകില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. പ്രത്യേകമായി അക്കാര്യം സൂചിപ്പിച്ചാൽ ഇടപെട്ട് പരിഹാരം കാണുന്നതിന് പരിശ്രമിക്കാം. വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യം തൊഴിൽ വകുപ്പുമാത്രം തീരുമാനിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങളല്ലെന്ന് അങ്ങേയറ്റം നിയമവിരുദ്ധമായ നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളെയാണ് പോലീസ് അറസ്റ്റ് ചെയ്ത് കൊണ്ടിട്ടിരിക്കുന്നത്. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ, സംസ്ഥാനത്താകെ പല പോലീസ് സ്റ്റേഷനുകൾക്ക് മൂന്നിലും വർഷങ്ങളായി വാഹനങ്ങൾ കിടക്കുന്നുണ്ട്. അക്കാര്യം പോലീസ് വകുപ്പിന്റെ കൂടി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി പൊതുപ്രശ്നമായി കണ്ടുകൊണ്ട് അതിന് എങ്ങനെ പരിഹാരം കാണാം എന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാം.

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള: സർ, അത് തൊഴിലാളികളെക്കൂടി ബാധിക്കുന്ന വിഷയമാണ്. ഈ വാഹനങ്ങൾ പിടിക്കപ്പെട്ട് വർഷങ്ങൾ കഴിയുമ്പോൾ മറ്റൊരു വാഹനത്തിൽ ജോലി ചെയ്യാൻ അവർക്ക് അവസരം ലഭിക്കുന്നില്ല. തൊഴിലാളികളെക്കൂടി ബാധിക്കുന്ന വിഷയമായതിനാൽ ഏകോപിപ്പിച്ച് ഇതിനൊരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കാൻ അങ്ങ് ശ്രമിക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ

പറഞ്ഞത്.

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, അതിന് ശ്രമിക്കാം. നിയമവിരുദ്ധമായ വാഹനത്തിൽ ജോലി ചെയ്തശേഷം വാഹനം പിടിക്കപ്പെട്ട് പോലീസ് സ്റ്റേഷന് മുന്നിലിട്ടിരിക്കുമ്പോൾ തൊഴിലാളിക്ക് ജോലി നഷ്ടപ്പെടും. തൽക്കാലം മറ്റൊരു വാഹനത്തിൽ ജോലി ചെയ്യാൻ ആ തൊഴിലാളികളോട് ആവശ്യപ്പെടണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ച നീരയുടെ വിഷയം ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിഗണനയിലില്ല. കള്ള് ചെയ്താണ് പരിഗണനയിലുള്ളത്. അതിനെ പ്രോത്സാഹിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാം.

ശ്രീ. മഞ്ഞളാംകുഴി അലി: സർ, ഇന്ന് ഒരു ടെലിവിഷൻ ചാനലിൽ ആർട്ടിഫിഷ്യൽ കള്ളുണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് വളരെ കൃത്യമായി വിശദീകരിക്കുകയുണ്ടായി. ഇത് കുടിച്ചാൽ പെട്ടെന്ന് മരണം സംഭവിക്കും. ഇക്കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; കുറേയധികം കെമിക്കൽസ് ചേർത്ത് ആർട്ടിഫിഷ്യൽ കള്ളുണ്ടാക്കുകയും അത് കുടിക്കുന്നവർ മരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ടെന്ന് പറയുന്നു. ഇതേപ്പറ്റി സർക്കാർ അന്വേഷിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി: സർ, മനുഷ്യന് അപകടമുണ്ടാകുന്ന കളക്ട്

കഴിക്കരുതെന്ന് ബോധവൽക്കരണം നടത്താം. ടി.വി.-യിൽ സംപ്രേഷണം ചെയ്തെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞ കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ടി.വി.-യിൽ വരുന്ന കാര്യങ്ങളെല്ലാം വിശ്വസിക്കാൻ കഴിയില്ല. നിജസ്ഥിതി എന്താണെന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കാം. ഈ ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയിൽ വരുമ്പോൾ ബാക്കി കാര്യങ്ങൾ അവിടെ സംസാരിക്കാം.

2022-ലെ കേരള അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ

ചെയർപേഴ്സൺ: ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ അവതരിപ്പിച്ച 1(എ)

നമ്പർ ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

(Not in the seat)

ശ്രീ. ഐ. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ അവതരിപ്പിച്ച 1(എ) നമ്പർ ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. പി. പി. ചിത്തരഞ്ജൻ അവതരിപ്പിച്ച 2(ബി) നമ്പർ ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

(Not in the seat)

ശ്രീ. പി. പി. ചിത്തരഞ്ജൻ അവതരിപ്പിച്ച 2(ബി) നമ്പർ ഭേദഗതി

സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിച്ചിരിക്കുന്നു.

2022-ലെ കേരള അബ്കാരിത്തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി)

ബിൽ വിദ്യുച്ഛക്തിയും തൊഴിലും തൊഴിലാളിക്ഷേമവും സംബന്ധിച്ച സബ്ജക്ട്

കമ്മിറ്റി VII- ന്റെ പരിഗണനയ്ക്കുതക്കമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി VII-ന്റെ പരിഗണനയ്ക്കുതക്കുന്നു.

2022-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി)ബിൽ

ചെയർപേഴ്സൺ: ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ) അവതരിപ്പിച്ച 1(എ)

നമ്പർ ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

(Not in the seat)

ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ) അവതരിപ്പിച്ച 1(എ) നമ്പർ ഭേദഗതി

സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ അവതരിപ്പിച്ച 2(ബി) നമ്പർ ഭേദഗതി പ്രസ്

ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ: സർ, ഞാൻ പ്രസ് ചെയ്യുന്നില്ല.

ചെയർപേഴ്സൺ: ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ അവതരിപ്പിച്ച 2(ബി) നമ്പർ ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടെ പിൻവലിച്ചിരിക്കുന്നു.

2022-ലെ കേരള മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് തൊഴിലാളി ക്ഷേമനിധി (ഭേദഗതി) ബിൽ വിദ്യുച്ഛക്തിയും തൊഴിലും തൊഴിലാളിക്ഷേമവും സംബന്ധിച്ച സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി VII-ന്റെ പരിഗണനയ്ക്കയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി VII-ന്റെ പരിഗണനയ്ക്കയ്ക്കുന്നു.

(iii) 2022-ലെ കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽ വാരൽ നിയന്ത്രണവും (ഭേദഗതി) ബിൽ

(iv) 2021-ലെ കേരള ഭൂപരിഷ്കരണ (ഭേദഗതി) ബിൽ

റവന്യൂ-ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. രാജൻ): സർ,

2022-ലെ കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽ വാരൽ നിയന്ത്രണവും

(ഭേദഗതി) ബില്ലും 2021-ലെ കേരള ഭൂപരിഷ്കരണ (ഭേദഗതി) ബില്ലും ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ബില്ലിലെ അപാകത

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, 2022-ലെ കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽ വാരൽ നിയന്ത്രണവും (ഭേദഗതി) ബില്ലാണ് അങ്ങ് അവതരിപ്പിച്ചത്. ഇതിൽ പ്രത്യക്ഷത്തിൽ ഒരു വൈരുദ്ധ്യം നിലനിൽക്കുകയാണ്. ബില്ലിലെ രണ്ട് വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വ്യത്യാസമുണ്ടാക്കുന്നതായാണ് ഇവിടെ കാണുന്നത്. ഒന്ന്, ആക്ടിന്റെ 20-ാം വകുപ്പ്, 'ഈ ആക്ടിന്റെ ലംഘനത്തിലുള്ള ശിക്ഷ- ഈ ആക്ടിലെ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകളോ അതിൻ കീഴിലുണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും ചട്ടങ്ങളോ ലംഘിക്കുന്ന ഏതൊരാളിനെയും കുറ്റസ്ഥാപനത്തിന്മേൽ രണ്ടുവർഷം വരെയോകാവുന്ന തടവുശിക്ഷയോ, ഇരുപത്തി അയ്യായിരം രൂപവരെയോകാവുന്ന പിഴശിക്ഷയോ അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടുംകൂടിയുള്ള ശിക്ഷയോ ലംഘനം തുടരുന്ന സംഗതിയിൽ അങ്ങനെ ലംഘനം തുടരുന്ന ഓരോ ദിവസത്തിനും ആയിരം രൂപവരെയോകാവുന്ന അധികമായ പിഴ ശിക്ഷയും കൂടി നൽകി ശിക്ഷിക്കപ്പെടേണ്ടതാകുന്നു' എന്നാണ് നേരത്തെ

എഴുതിയിരുന്നത്. ഈ അമെന്റ്‌മെന്റ് വന്നപ്പോൾ ആ ഭാഗം ഒഴിവാക്കി എന്നുമാത്രമല്ല അതിൽ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട മാറ്റം, പീനൽ പ്രൊവിഷൻ 'ഇരുപത്തി അയ്യായിരം രൂപ' എന്നതിനുപകരം 'അഞ്ചുലക്ഷം രൂപ' എന്നാക്കി മാറ്റി എന്നതാണ്. അപ്രകാരം അഞ്ചുലക്ഷം രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിച്ചപ്പോൾ സൈമൾട്ടേനിയസായി ഈ ശിക്ഷയിലും മാറ്റം വരുത്തേണ്ടതാണ്, പക്ഷെ മാറ്റംവരുത്തിയില്ല. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ അമെന്റ്‌മെന്റ് നിലവിലുള്ള നിയമത്തെ ചെറുതാക്കുകയാണ്. അതിന്റെ ശക്തികുറയ്ക്കുന്ന രൂപത്തിലാണ് വന്നത്. മണൽ വാരൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഏറ്റവും ഗുരുതരമായ പ്രശ്നമാണ്. ആ പ്രശ്നത്തെ നേരിടുന്നതിനുവേണ്ടിയായിരിക്കണം അങ്ങ് ഇതുപോലൊരു നിയമം കൊണ്ടുവന്നതെന്ന് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് നിയമം കുറച്ചുകൂടി ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനുവേണ്ടി പ്രസ്റ്റീജ് നോക്കാതെ അതിന്റെ പ്രൊവിഷൻസ് നോക്കി ശിക്ഷാ കാലാവധി സൈമൾട്ടേനിയസായി ഉയർത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടിയുണ്ടാകണം. അല്ലെങ്കിൽ ഇതൊരു തെറ്റായ കീഴ്വഴക്കമായി പോകും. ശിക്ഷാനടപടികളിൽനിന്നും കുറച്ച് ആളുകളെ രക്ഷപ്പെടാൻ സഹായിക്കുന്നതായിരിക്കും ഇതിന്റെ പരിണത

ഫലം.

രണ്ടാമത്തെ പ്രശ്നം, കടവ് കമ്മിറ്റികളും മണൽ വാരലും നോക്കുന്നതിനും മണൽ വാരൽ തിട്ടപ്പെടുത്തുന്നതിനുംവേണ്ടി ആതറൈസ്ഡ് ഓഫീസറായി നിയമിച്ച് ജില്ലാ കളക്ടർക്ക് അധികാരം നൽകിയിരിക്കുകയാണ്. ഒരു ജില്ലയിൽ എത്രയോ നദികളുണ്ടാകും. അവിടെ എത്രയോ കടവ് കമ്മിറ്റികളുണ്ടാകും. അവിടെയെല്ലാം ജില്ലാ കളക്ടർ നേരിട്ട് ഇടപെടണമെന്നുപറഞ്ഞാൽ അത് അപ്രായോഗികമാണ്. ഇപ്പോൾത്തന്നെ നമ്മുടെ ഭരണസംവിധാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏകദേശം 104 കമ്മിറ്റികളുടെ അധ്യക്ഷൻ ജില്ലാ കളക്ടറാണ്. അതിനുപുറമെ ഈ നദികളിലെല്ലാം പരിശോധന നടത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൂടി ഏറ്റെടുക്കണമെന്നുപറഞ്ഞാൽ അത് അപ്രായോഗികമായിപ്പോകും. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാകണം.

മൂന്നാമത്തെ പ്രശ്നം, മണൽ പിടിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ ഇത് നിക്ഷേപിക്കേണ്ട ഒരു സ്ഥലമുണ്ട്. ഇതിന് പ്രത്യേകമായൊരു സിസ്റ്റംതന്നെയുണ്ടാകണം. അങ്ങനെയൊരു സിസ്റ്റമില്ലാതെവന്നാൽ പിടിക്കാൻ കഴിയില്ല. ഈ മണൽ തൊണ്ടിസാധനമാകും. ആ തൊണ്ടിസാധനം റിമൂവ് ചെയ്യാൻ കഴിയാതെ

പോകും. അങ്ങനെ ഇത് പൂർണ്ണമായും നടപ്പാക്കാൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയിലേയ്ക്ക് പോകും. അത് വളരെ തെറ്റായ രൂപത്തിലേയ്ക്കാണ് പോകുന്നത്. മണലിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് കുറച്ചുകൂടി ശ്രദ്ധിക്കണം എന്നുതന്നെയാണ് എന്റെ പക്ഷം. അതുകൊണ്ട് ഈ ബിൽ കുറച്ചുകൂടി സമഗ്രമാക്കണം. ഈ ബില്ലിലെ മറ്റ് കാര്യങ്ങളെ ഒന്നും എതിർക്കുന്നില്ല. ഇതുകുറച്ചുകൂടി ശക്തിപ്പെടുത്തണം. അതിനായി വേറൊരു ബില്ല് അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിയിലേയ്ക്ക് പോകണം. സമയക്കുറവുകാരണമാണ് ചുരുക്കി സംസാരിക്കുന്നത്. പക്ഷെ വളരെ ഗുരുതരമായതുകൊണ്ടാണ് പറയാതിരിക്കാൻ പറ്റില്ല എന്ന നിലയിൽ വളരെ സ്പോംഗായി നിൽക്കുന്നത്. ദയവായി അങ്ങ് ഇത് പിൻവലിച്ച് സമഗ്രമായ ചർച്ചയ്ക്കുശേഷം ശിക്ഷാകാലാവധി കൂട്ടത്തക്കവിധത്തിൽ പുതിയ ബിൽ കൊണ്ടുവരണം എന്നതാണ് എന്റെ അഭ്യർത്ഥന.

റവന്യൂ-ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. രാജൻ): സർ, ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ നമ്മുടെ സഭയിലെ വളരെ പരിണത പ്രജ്ഞനായ അംഗമാണ് എന്നതുകൊണ്ട് അദ്ദേഹത്തിന്റെ അഭിപ്രായങ്ങളുടെ ആശയങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നവരാണ് ഞങ്ങൾ. പക്ഷെ, ഈ ഭേദഗതി

ബില്ലുകൾ സംബന്ധിച്ച് ഒന്നരണ്ട് തെറ്റിദ്ധാരണകൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിനങ്ങായോ എന്നെനിക്ക് സംശയമുണ്ട്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന ഈ ഭേദഗതി യാതൊരു കാരണവശാലും നിലവിലെ ശിക്ഷാ കാലയളവിനെ കുറയ്ക്കുന്ന സംവിധാനമേ അല്ല. അങ്ങിവിടെ വായിച്ചതുപോലെ, നേരത്തെയുള്ള ആക്റ്റിൽ പറയുന്ന പ്രകാരം വകുപ്പ് 20- ഈ ആക്റ്റിന്റെ ലംഘനത്തിനുള്ള ശിക്ഷയാണ്. അതിൽ 'ഈ ആക്റ്റിലെ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകളോ, അതിൻ കീഴിലുണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും ചട്ടങ്ങളോ ലംഘിക്കുന്ന ഏതൊരാളിനെയും കുറ്റസ്ഥാപനത്തിന്മേൽ രണ്ട് വർഷം വരെ ആകാവുന്ന തടവുശിക്ഷയോ ഇരുപത്തി അയ്യായിരം രൂപ വരെ ആകാവുന്ന പിഴശിക്ഷയോ അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടും കൂടിയുള്ള ശിക്ഷയോ ലംഘനം തുടരുന്ന സംഗതിയിൽ അങ്ങനെ ലംഘനം തുടരുന്ന ഓരോ ദിവസത്തിനും ആയിരം രൂപവരെയാകാവുന്ന അധികമായ പിഴശിക്ഷയും കൂടി നൽകി ശിക്ഷിക്കപ്പെടേണ്ടതാകുന്നു' എന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ഇതിനകത്ത് മറ്റൊന്നിലും മാറ്റം വരുത്തുന്നില്ല. 'ഇരുപത്തി അയ്യായിരം രൂപ' എന്ന് നിശ്ചയിച്ച പിഴ തുക അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ കുറേക്കൂടി ഗൗരവമാക്കണം എന്നതുകൊണ്ട് 'അഞ്ചുലക്ഷം' ആക്കി ഉയർത്തുകയും

നേരത്തേ പറഞ്ഞതുപോലെ ഓരോ ദിവസത്തിനും 'ആയിരം രൂപ' എന്നത് 'അമ്പതിനായിരം' രൂപയാക്കി ഉയർത്തുകയും ചെയ്യുക എന്നതുമാത്രമാണ് 20-ാമത്തെ വകുപ്പിന്റെ ഭേദഗതിയിൽ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. കൂടുതൽ കഠിനമായ ശിക്ഷ നൽകിക്കൊണ്ട് അനധികൃത മണൽ വാരൽ തടയണമെന്നതന്നെയാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ താൽപ്പര്യം.

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: ഇരുപത്തി അയ്യായിരം രൂപ ശിക്ഷ വിധിക്കുമ്പോൾ രണ്ടുവർഷം വരെ നീളാവുന്ന തടവുശിക്ഷയുണ്ട്. അഞ്ചുലക്ഷം രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിക്കുമ്പോൾ ആ ശിക്ഷയിൽ മാത്രം മാറ്റം വരുത്തുന്നില്ല. അതാണ് പ്രശ്നം. അങ്ങിത് ഗൗരവമായി എടുക്കുമെന്നതന്നെയാണ് വിശ്വസിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് പീനൽ പ്രൊവിഷൻ നീട്ടിയത് നന്നായി. അതേസമയം രണ്ടുവർഷം വരെ നീളാവുന്ന എന്നുപറഞ്ഞാൽ രണ്ടുവർഷം വരണമെന്നില്ല, ആറുമാസം മുതൽ രണ്ടുവർഷം വരെ ഏതുമാകാം. അതിനകത്ത് ഒരു മാറ്റവുമില്ലാതെ, അതിന്റെ പീനൽ പ്രൊവിഷൻ മാത്രം മാറ്റി... അത് ഇംബാലൻസാണെന്നതാണ് എന്റെ വാദഗതി.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, അനധികൃത മണൽ വാരുനവർക്കെതിരെ

കർശന നടപടിയെടുക്കണമെന്ന കാര്യത്തിൽ അങ്ങേയ്ക്കും എനിക്കും ഒരേ അഭിപ്രായമാണെന്നത് ഞാൻ മാനിക്കുന്നു. ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം തുക വർദ്ധിക്കുന്നതിനനുസരിച്ച് ശിക്ഷ വർദ്ധിക്കുക എന്നുപറയുന്ന ശീലം അങ്ങ് എവിടെയെങ്കിലും നേരത്തെ കണ്ടിട്ടുണ്ടോ എന്നെനിക്കറിയില്ല. ഇവിടെയുണ്ടാകുന്നതായ പ്രശ്നം, ഒരു 'or' വന്നതുകൊണ്ട് 'രണ്ടുവർഷം വരെയാകാവുന്ന തടവുശിക്ഷയോ ഇരുപത്തി അയ്യായിരം രൂപ വരെയാകാവുന്ന പിഴ ശിക്ഷയോ അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടും കൂടിയുള്ള ശിക്ഷയോ' ഇതാണ് ആക്ട് രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള കാര്യം. പലപ്പോഴും അങ്ങ് പറയുന്നതുപോലെ 'upto 2 years' എന്നത് ഒരു മാസത്തിലോ രണ്ടുമാസത്തിലോ മൂന്നുമാസത്തിലോ ആറുമാസത്തിലോ ആകുന്നുവെന്ന് മാത്രമല്ല അതിൽ ശിക്ഷ വേണ്ട, തടവുവേണ്ട എന്ന് തീരുമാനിച്ചാൽ കേവലം 25000 രൂപ അടച്ച് ഇയാൾക്ക് രക്ഷപ്പെടാം എന്നതാണ് ഇപ്പോഴുള്ള വകുപ്പിലെ അപകടകരമായ പ്രശ്നം. ആ പ്രശ്നത്തെ അഭിസംബോധന ചെയ്യുമ്പോൾ രണ്ടുവർഷം വരെ തടവുകൊടുക്കുന്ന കേസുകൾ..... ഞാൻ ഇത് ട്രയൽ ചെയ്യുന്ന കോടതിയെയോ അതിന്റെ സംവിധാനങ്ങളെയോ ചോദ്യം

ചെയ്യപ്പെടാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല, അതിന് സാധ്യവുമല്ല. പക്ഷെ നിലനിൽക്കുന്ന സാഹചര്യം വച്ചുകൊണ്ട് ഒരു 'or' കൂടിയുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ കേവലം 25,000 രൂപയടച്ച് ഒരാളും രക്ഷപ്പെടാൻ എന്ന ഇംഗിതമാണ് ഗവൺമെന്റിന് ഇക്കാര്യത്തിലുള്ളത്. അതാണ് ഈ സെക്ഷൻ ഓപ്പൺ ചെയ്യുന്നതിന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം.

രണ്ടാമത്തേത്, 23 എ-ൽ (6)-ാം ഉപവകുപ്പുപ്രകാരമുള്ള മാറ്റത്തെ സംബന്ധിച്ചാണ്. ഓരോ കടവിലും ജില്ലാ കളക്ടർ നേരിട്ടുപോകുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഓരോ കടവിലും നേരിട്ടുപോയി കളക്ടർ ലേലം നടത്തുക എന്നതിനെക്കുറിച്ചേയല്ല, ഈ ആക്റ്റിലെ അദ്ധ്യായം 3-ൽ 12, 13, 14 വകുപ്പുകളിലായി കടവിലുണ്ടാകുന്ന മണൽ ലേലം ചെയ്യുന്നതുസംബന്ധിച്ച് വിശദമായ രേഖകൾ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതിൽ മാറ്റം വരുത്താനോ ആ വകുപ്പ് ഓപ്പൺ ചെയ്യാനോ നമ്മൾ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. 23 എ വകുപ്പിന്റെ (6)-ൽ നേരത്തെ പറയുന്നത്, '(4)-ാം ഉപവകുപ്പുപ്രകാരം കണ്ടുകെട്ടിയ മണൽ, പൊതുമാതൃക വകുപ്പ് കാലാകാലങ്ങളിൽ നിശ്ചയിക്കുന്ന നിരക്കിൽ, നിർമ്മിതി കേന്ദ്രത്തിന് അഥവാ 'കലവറയ്ക്ക് വിൽക്കേണ്ടതും അപ്രകാരം ലഭിക്കുന്ന തുക

റിവർ മാനേജ്മെന്റ് ഫണ്ടിൽ അടയ്ക്കേണ്ടതുമാണ് എന്നാണ്. ഇതിനുപകരം '(4)-ാം ഉപവകുപ്പുപ്രകാരം കണ്ടുകെട്ടിയ മണലിന്റെ മതിപ്പുവില ജില്ലാ കളക്ടർ നിശ്ചയിക്കേണ്ടതും നടപടിക്രമങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ട് വിവിധ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കോ വ്യക്തികൾക്കോ ലേലത്തിലൂടെ വിൽപന നടത്തേണ്ടതു് എന്ന് ചേർക്കേണ്ടതാണ്. അങ്ങ് പറഞ്ഞ പ്രശ്നമാണ് ഇവിടെ ഏറ്റവും പ്രധാനമായി ഞങ്ങൾ പ്രതിപാദിക്കുന്നത്. അങ്ങയുടെയും ഞങ്ങളുടെയും ഒരേ വികാരമാണ്. പലപ്പോഴും കടവിൽ വച്ചല്ല മണൽ പിടിക്കുന്നത്. കടവിൽ നടക്കുന്ന ലേല പ്രവർത്തനങ്ങൾ നേരത്തെ നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കടവ് കമ്മിറ്റി നിശ്ചയിക്കുന്നതനുസരിച്ചാണ്. അത് അവിടെ ലേലം ചെയ്ത് വിൽക്കാൻ അവർക്ക് അധികാരവുമുണ്ട്. അങ്ങനെ തീരുമാനിച്ചതനുസരിച്ച് എടുക്കുന്ന മണലാണ്. എന്നാൽ കടവ് കമ്മിറ്റിയുടെ അനുവാദമില്ലാതെ അനധികൃതമായി കൊണ്ടുപോകുന്ന മണൽ പലപ്പോഴും പിടിക്കുന്നത് റോഡിലോ ഏതെങ്കിലും സ്ഥലത്തോ വച്ചാണ്. അങ്ങനെ പിടിച്ചാൽ, 23 എ-യുടെ (4) പ്രകാരം കണ്ടുകെട്ടാനുള്ള അനുവാദം കൊടുക്കുമ്പോൾ അതിനൊരു പ്രൊവിസോ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. പിടിച്ചെടുത്ത വസ്തുക്കളുടെ ഉടമസ്ഥനോ അവയുടെ നിയന്ത്രണമുള്ള ആൾക്കോ

കണ്ടുകെട്ടിയ വസ്തുക്കൾക്ക് പകരമായി മണൽ ഒഴികെ ജില്ലാ കളക്ടർ നിശ്ചയിക്കുന്ന പ്രകാരമുള്ള വിലയ്ക്ക് കണ്ടുകെട്ടിയ വസ്തുക്കൾക്ക് തുല്യമായ തുക അടച്ചുകൊണ്ട് അവ വീണ്ടെടുക്കുന്നതിനുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യം നൽകേണ്ടതാണ്. ഇത് കണ്ടുകെട്ടലിന്റെ പ്രൊവിസോ ആണ്. ഒരു ടെമ്പോയിലാണ് മണൽ കൊണ്ടുപോകുന്നതെങ്കിൽ അങ്ങുപറഞ്ഞ ജില്ലാ കളക്ടർ നിശ്ചയിക്കുന്ന വിലയടച്ച് അയാൾ മണൽ അവിടെ തട്ടി വണ്ടിയും കൊണ്ടുപോകും. ഈ മണൽ അപ്പോൾ നിശ്ചയിച്ചതനുസരിച്ച് കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയാതെ വരും. ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾ വേഗതയിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി അങ്ങിവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ District Expert Committee (DEC)-യുടെ ചെയർമാനായ ജില്ലാ കളക്ടറാണ് ഈ വകുപ്പനുസരിച്ച് അനധികൃതമായി പിടിച്ചെടുക്കുന്ന മണൽമാത്രം ലേലം ചെയ്യാനുള്ള പ്രത്യേക അനുവാദം കൊടുത്തുകൊണ്ട് ഇവിടെയൊരു തീരുമാനമെടുക്കുന്നത്. ഇതൊരു കാരണവശാലും വൈകിക്കില്ല, വേഗതയിലാക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. കളക്ടർക്ക് ലേലം ചെയ്യാൻ എല്ലാ കടവിലും പോകേണ്ടതില്ല. അങ്ങിവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ അദ്ധ്യായം 3-ലെ 12 മുതൽ 14 വരെയാണ്. 14-ൽ മണലിന്റെ വിലയിന്മേലുള്ള

നിയന്ത്രണം മുതലായ കാര്യങ്ങൾകൂടി പറയുന്നുണ്ട്. അതനുസരിച്ചുതന്നെ പോകും, അതിൽ കളക്ടർ ഇടപെടേണ്ട കാര്യമില്ല. അനധികൃതമായി പിടിച്ചെടുക്കുന്ന മണൽ സംബന്ധിച്ചുള്ള കാര്യങ്ങൾ വേഗതയിലാക്കാനാണ് ഭേദഗതി. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട രണ്ട് വകുപ്പുകൾ മാത്രമാണ് സർക്കാർ ഇപ്പോൾ ഓപ്പൺ ചെയ്യുന്നതിനായി ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ക്ലാരിഫിക്കേഷൻ നൽകിയില്ലേ; നമുക്കിത് അവസാനിപ്പിച്ചുകൂടെ?

ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ: സർ, ഈ നിയമത്തിന്റെ ശക്തി കുറയ്ക്കുന്നുവെന്നതാണ് ഇവിടത്തെ പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയം. ശക്തികുറയ്ക്കുന്നുവെന്ന് പറയാനുള്ള കാരണം, ഇതിലെ ശിക്ഷാ നടപടി കുറയ്ക്കുകയും ബാക്കി കൂട്ടുകയും പഴയത് നിൽക്കുകയും ചെയ്താൽ ശിക്ഷാ നടപടി കുറയ്ക്കുന്നുവെന്നതെന്നതാണ്. ആ നിലയിൽതന്നെ അങ്ങ് വാദിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതിൽ ഞാൻ ചേദം രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഇത് ഒരു ടാസ്ക് ഫോഴ്സിനെ ഏൽപ്പിക്കണം. അത് ഏൽപ്പിക്കുന്നതിന് സാമ്പത്തിക ചെലവുകളുണ്ട്. പക്ഷേ ഇപ്പോഴത്തെ അവസ്ഥയനുസരിച്ച് കൺസോളിഡേറ്റഡ് ഫണ്ടിൽനിന്ന് ചെലവുവന്നാൽ ഗവർണ്ണർക്ക്

ബന്ധപ്പെട്ട ഫയൽ പോകേണ്ടിവരുന്നതുകൊണ്ട് അത് ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടിയെടുത്തുവെന്ന ആക്ഷേപം സമൂഹത്തിൽ നിൽക്കുകയാണ്. ഞാൻ ആ ആക്ഷേപം പ്രസ് ചെയ്യുന്നില്ല. പക്ഷേ സത്യം അതാണെന്നുള്ള യാഥാർത്ഥ്യം കാണുകയാണ്. അങ്ങ് രണ്ട് കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൽ മതി. കുറ്റം ചെയ്ത് പിടിക്കുന്ന ആളുകൾക്ക് കൊടുക്കുന്ന ശിക്ഷ കൂട്ടുന്നതുകൊണ്ട് എന്ത് അപകടമാണുള്ളത്; അവരോട് എന്തിനാണ് നമ്മൾ ദൈന്യത കാണിക്കുന്നത്; കുറ്റം കാണിക്കുന്ന ആളുകൾ കുറച്ചുകാലം ജയിലിൽ കിടക്കട്ടെ, അവർക്കുവേണ്ടി അനുകൂല തീരുമാനമെടുക്കുന്നത് എന്തിനാണ്? അങ്ങ് അത് ചെയ്യുമെന്ന് എനിക്ക് വിശ്വാസമില്ല. അങ്ങയുടെ മനസ്സ് എന്താണെന്ന്, ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയിടത്തോളം ഈ കള്ളകച്ചവടത്തിനെതിരാണ്. അതുകൊണ്ട് അങ്ങ് ഈ നിയമത്തിൽ ഇത് ചേർക്കണമെന്നാണ് എനിക്ക് ഓർമ്മിപ്പിക്കാനുള്ളത്.

ശ്രീ. കെ. രാജൻ: സർ, രണ്ട് വർഷത്തെ തടവും 25,000 രൂപ പിഴയുമുണ്ടായിരുന്നത് അഞ്ച് ലക്ഷം രൂപ പിഴയടപ്പിക്കാനുള്ള തീരുമാനമാണുണ്ടായിട്ടുള്ളത്. 23 എ-യിലെ 1 മുതൽ 7 വരെയുള്ള ഉപവകുപ്പുകൾ അനുസരിച്ച് അനധികൃതമായി മണൽ കടത്തുന്നവരെ

പിടികൂടുന്നതിനും തടയുന്നതിനുമുള്ള കർശന സംവിധാനം നമുക്ക് ഒരുമിച്ചുണ്ടാക്കാം. അതുകൊണ്ട് ഈ ബിൽ അവതരിപ്പിക്കാനുള്ള അനുമതി നൽകണം. ഇതിൽ നിയമവിരുദ്ധമായ യാതൊന്നുമില്ല. ഇത് നിയമത്തെ കൂടുതൽ സ്ട്രോംഗ്തൻ ചെയ്യുകയാണെന്ന കാര്യം ബോധ്യപ്പെടുത്തുന്നു.

റൂളിംഗ്

മി. സ്പീക്കർ: ഓർഡർ..... ഓർഡർ, 2021-ലെ കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽ വാരൽ നിയന്ത്രണവും (ഭേദഗതി) ബിൽ അവതരണവേളയിൽ ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ ഉന്നയിച്ച തടസ്സവാദവും അതിന്മേൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട റവന്യൂ-ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി നൽകിയ മറുപടിയും ചെയർ വിശദമായി പരിശോധിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചത്, മൂലനിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകളിന്മേൽ വരുത്തേണ്ട മാറ്റങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുണ്ടായ ക്രിയാത്മകമായ ചില നിർദ്ദേശങ്ങളാണ്. അതുസംബന്ധിച്ച സർക്കാരിന്റെ നിലപാട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി വിശദീകരിച്ചു. ഇതിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ മൂലനിയമത്തിലെ ചില ഭേദഗതികൾ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന ഈ ബിൽ സഭയിൽ

അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനോ അതിന്മേൽ തുടർനടപടികൾ

സ്വീകരിക്കുന്നതിനോ ഭരണഘടനപ്രകാരമോ സഭയുടെ നടപടി

ചട്ടപ്രകാരമോ ഒരു തടസ്സവുമില്ല. അതിനാൽ ഉന്നയിക്കപ്പെട്ട തടസ്സവാദം നിലനിൽക്കുന്നതല്ല.

ഓർഡർ.....ഓർഡർ..... രണ്ട് ബില്ലുകളും അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു.

റവന്യൂ-ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. രാജൻ): 2022-ലെ കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽ വാരൽ നിയന്ത്രണവും (ഭേദഗതി) ബില്ലും 2021-ലെ കേരള ഭൂപരിഷ്കരണ (ഭേദഗതി) ബില്ലും ഭൂനികുതിയും ദേവസ്വവും സംബന്ധിച്ച സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി II-ന്റെ പരിഗണനയ്ക്കയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

വനം-വന്യജീവി വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ): സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

റവന്യൂ-ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. രാജൻ): 2022-ലെ കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽ വാരൽ നിയന്ത്രണവും (ഭേദഗതി) ബില്ലിൽ രണ്ട് ചെറിയ ഭേദഗതികളാണ് നിർദ്ദേശിക്കുന്നത്. ഒന്ന്, ഇതിന്റെ ശിക്ഷയിൽ കുറേക്കൂടി കഠിനമായ പിഴ നിശ്ചയിക്കുന്നതിനാണ്. രണ്ട്, ഇത്

കെട്ടിക്കിടക്കാതിരിക്കാനും വിൽപ്പന നടത്താനും ഇപ്പോൾ സർക്കാർ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന നടപടിക്രമങ്ങൾക്ക് വേഗത വർദ്ധിപ്പിക്കാനും വേണ്ടിയാണ്.

2021-ലെ കേരള ഭൂപരിഷ്കരണ (ഭേദഗതി) ബില്ലാണ് മറ്റൊന്ന്. ഇതിൽ പറയാനുള്ള കാര്യങ്ങൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിനനുസരിച്ച് പറയാം. 7 (ഇ) വകുപ്പുപ്രകാരം ടൈറ്റിൽ സർട്ടിഫിക്കറ്റിന് അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കുമ്പോൾ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ലാൻഡ് ട്രിബ്യൂണൽ വിധിക്കെതിരെ അപ്പീൽ കൊടുക്കാൻ പ്രോവിഷനില്ലെന്നത് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. ഇത് കുറച്ചുകാലമായി ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റിയുടെ മുമ്പിൽ അനവധി കാര്യങ്ങൾക്ക് അപേക്ഷ നൽകാമെങ്കിലും 7 (ഇ) പ്രകാരമുള്ള ആളുകൾക്ക് 106(ബി) അനുസരിച്ച് ലഭ്യമാകുന്ന അവരുടെ ക്രയസർട്ടിഫിക്കറ്റ് സംബന്ധിച്ച ഏതെങ്കിലും ഒരു വിധിയിൽ അപ്പീൽ കൊടുക്കാനുള്ള പ്രോവിഷനില്ല. അതുകൊണ്ട് ചട്ടത്തിലെ (102)-ൽ 106 (ബി) അനുസരിച്ച് ക്രയസർട്ടിഫിക്കറ്റ് കിട്ടുന്നവരെ സംബന്ധിച്ചുകൂടി ഉൾപ്പെടുത്താൻ കഴിയണമെന്ന ആശയമാണ് ഇവിടെ ഉന്നയിച്ചിട്ടുള്ളത്. 963-ാം വകുപ്പിലെ സെക്ഷൻ 125 പ്രകാരം സിവിൽ

കോടതിയുടെ വിചാരണയ്ക്കും വിചാരണാധികാരത്തിനും തടസ്സമുള്ളതുകൊണ്ട് അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റി അല്ലാതെ മറ്റുമാർഗ്ഗമില്ല. ആയതിനാൽ 106 (ബി) പ്രകാരം 7 (ഇ) അവകാശവാദം ഉന്നയിക്കുന്നവർക്ക് ലാൻഡ് ട്രിബ്യൂണലിൽ അപേക്ഷ നൽകി ക്രയസർട്ടിഫിക്കറ്റ് കിട്ടാൻ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള പ്രശ്നമുണ്ടെങ്കിൽ, സർക്കാരിനോ, ജന്മിക്കോ, കുടിയാനോ അപേക്ഷ നൽകാൻ ഒരു വേദിയുണ്ടാകണം എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് 102 അനുസരിച്ച് ചട്ടത്തിലെ അപ്പീൽ പ്രൊവിഷനിൽ ഇത് ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ഈ രണ്ട് ഭേദഗതികളാണ് പ്രധാനമായും മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ: രണ്ട് ബില്ലുകളുടെയും ചർച്ച ഒരുമിച്ചാണ്.

ശ്രീ. യു. എ. ലത്തീഫ്: സർ, 2022-ലെ കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽ വാരൽ നിയന്ത്രണവും (ഭേദഗതി) ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം ആരായുന്നതിനായി 28-3-2023 വരെ സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന 1 (എ) ഭേദഗതി അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ആദ്യമായി ഇതിന് സമഗ്ര നിയമം കൊണ്ടുവന്നത് 2001-ലെ കേരള നദീതീര സംരക്ഷണവും മണൽവാരൽ നിയന്ത്രണവും ആകുന്നു.

28-11-2001-ന് കെ. എം. മാണിസാർ നിയമസഭയിൽ അവതരിപ്പിച്ചു.

06-12-2001-ന് ബിൽ സഭ പാസ്സാക്കി. ഉദ്ദേശ്യലക്ഷ്യങ്ങളിൽ പ്രധാനപ്പെട്ടവ താഴെപ്പറയുന്നവയാണ്.

1. അനിയന്ത്രിതമായ മണൽ വാരുന്നതുകൊണ്ടുണ്ടാകുന്ന മണ്ണിടിച്ചിൽ
2. പരിസ്ഥിതി വ്യവസ്ഥയെ മാറ്റിമറിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച്
3. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളെ ബാധിക്കുന്നത്
4. മണൽ വാരലിന്റെ പൂർണ്ണമായ നിരോധനംകൊണ്ട് തൊഴിലാളികൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചത്.

ഇത് പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് നിയമം പാസ്സാക്കിയത്.

ഇതിലെ വ്യവസ്ഥകൾ താഴെപ്പറയുന്നവയാണ്.

1. മണൽവാരൽ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുള്ള പൊതുവ്യവസ്ഥകൾ
2. സർക്കാരിനും കളക്ടർക്കും അധികാരം നൽകുന്നത്
3. തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം
4. റിവർ മാനേജ്മെന്റ് ഫണ്ട് പാസ്സുകൾ സംബന്ധിച്ച വ്യവസ്ഥകൾ
5. ഈ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കുന്നവർക്കുള്ള ശിക്ഷ

2013-ൽ ഈ ബില്ലിന് ഭേദഗതി കൊണ്ടുവന്നു. ആ ഭേദഗതി

13-02-2013-ന് അന്നത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ് അവതരിപ്പിച്ച് 18-02-2013-ൽ പാസ്സാക്കി. അതിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ലക്ഷ്യങ്ങൾ,

1. 2001-ലെ നിയമവ്യവസ്ഥകളുടെ നിർവ്വഹണത്തിന് മേൽനോട്ടം വഹിക്കുന്നതിൽ ലാൻഡ് റവന്യൂ കമ്മീഷണർക്ക് അധികാരം നൽകുക.
2. ജില്ലാ വിദഗ്ദ്ധ സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്ന സംരക്ഷണ പദ്ധതികൾ സൂക്ഷ്മ പരിശോധന നടത്തുന്നതിന് സംസ്ഥാനതലത്തിൽ ഒരു ഉന്നതതല സമിതി രൂപീകരിക്കുക.
3. വിദഗ്ദ്ധ സമിതിയിലും കടവ് കമ്മിറ്റിയിലും തൊഴിലാളി പ്രാതിനിധ്യം ഉറപ്പുവരുത്തുക.
4. പിടിച്ചെടുക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ വിട്ടുനൽകുന്നതിനുള്ള പ്രത്യേക വ്യവസ്ഥകൾ ഉൾക്കൊള്ളിക്കുക എന്നിവയായിരുന്നു.

അതിൽ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കുന്നവർക്ക് രണ്ട് വർഷം തടവ്, 25,000 രൂപ പിഴ, ലംഘനം തുടരുന്ന ഓരോ ദിവസത്തിനും 1000 രൂപ പിഴ വേറെയുമാണ്. ഇതിനുപുറമെ ദേശീയ ഹരിത ട്രൈബ്യൂണലിന്റെ നിരവധി വിധികൾ വന്നു. The Sustainable Sand Mining Management

Guidelines 2016 (SSMMG), State Environment Impact Assessment Authority (SEIAA)-യുടെ അനുമതി തുടങ്ങി ധാരാളം നിബന്ധനകൾ അതിനുശേഷം നിലവിൽ വന്നു. പക്ഷേ പ്രളയത്തിനുശേഷം നദികളിൽ അടിഞ്ഞുകൂടിയ മണ്ണ്, മാലിന്യങ്ങൾ എന്നിവ പൂർണ്ണമായും നീക്കം ചെയ്യാത്തതുകൊണ്ട് മണലിന്റെ ലഭ്യതയും നദികളുടെ ആഴവും കുറഞ്ഞു. ഇതുമൂലം ഇനിയും വെള്ളപ്പൊക്കത്തിനും സാധ്യതയുണ്ടാകുന്നു. ചെളിയും മണ്ണും ഉണ്ടായതുകൊണ്ട് പുഴമീനിന്റെ സ്വാദും കുറഞ്ഞു. മണലിന്റെ ലഭ്യത കേരളത്തിലെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് അത്യാവശ്യമാണ്. മുകളിൽപ്പറഞ്ഞ കർശന വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പിലാക്കിയപ്പോൾ ജനങ്ങൾ മണലിനുപകരം എം-സാന്റ് ഉപയോഗിക്കാൻ തുടങ്ങി. ഇന്നത് സർവ്വ സാധാരണവും സാർവ്വത്രികവുമായി. മണൽ വാരൽ അറുപത് എഴുപത് ശതമാനത്തിലധികം ഇല്ലാതായി. ക്രിമിനൽ കേസുകൾ മൂന്നുവർഷം മുമ്പുണ്ടായിരുന്നതിന്റെ പത്ത് ശതമാനമായി കുറഞ്ഞു. ബഹുമാനപ്പെട്ട കേരള ഹൈക്കോടതി ഫുൾ ബഞ്ച് Shan Vs State of Kerala എന്ന കേസിൽ പിടിച്ചെടുത്ത വാഹനങ്ങൾ CrPC - 451, 457 വകുപ്പുകൾ പ്രകാരം കോടതികൾക്ക് ഉടമസ്ഥർക്ക് വിട്ടുനൽകാമെന്ന പ്രസക്തമായ വിധിയാണ്

പുറപ്പെടുവിച്ചത്. പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ പരിസരത്ത് കെട്ടിക്കിടക്കുന്ന തുരുമ്പ് പിടിച്ച വാഹനങ്ങൾ ഇപ്പോൾത്തന്നെ ധാരാളമുണ്ട്. ആർക്കമത് റിലീസ് ചെയ്ത് കൊടുക്കുന്നില്ല. ഈ വിധിയുടെ ഫലമായി തുരുമ്പ് പിടിച്ച വാഹനങ്ങൾ ഇനിയും ഇവിടത്തെ പോലീസ് സ്റ്റേഷൻ കോമ്പൗണ്ടിലേയ്ക്ക് വരാതിരിക്കാൻ സഹായിച്ചുവെന്നുള്ളതാണ്. ബില്ലിൽ രണ്ട് ഭേദഗതികളാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒന്ന് 20-ാം വകുപ്പിലെ "ഇരുപത്തി അയ്യായിരം" എന്ന വാക്കുകൾക്ക് പകരം "അഞ്ച് ലക്ഷം" എന്നും "ആയിരം" എന്ന വാക്കിന് പകരം "അമ്പതിനായിരം" എന്ന വാക്കും യഥാക്രമം ചേർക്കേണ്ടതാണ് എന്നതാണ്. അതിനുമുമ്പ് രണ്ടുവർഷം തടവ് എന്നുള്ളത് അവിടെ നിൽക്കുന്നുണ്ട്. വലിയ ലോറികളിൽ അനധികൃതമായി മണൽ കയറ്റിക്കൊണ്ട് പോകുന്നതിനും ഒരാൾ തലച്ചുമടായി ഒരു ചാക്കിൽ മണൽ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനും ഒരേ ശിക്ഷയെന്ന് പറയുന്നത് യുക്തിക്ക് യോജിക്കുന്നതല്ല. ഇന്ത്യൻ ശിക്ഷാ നിയമത്തിലെ സെക്ഷൻ 511 പ്രകാരം എവിടെയും ഇത്രയും വലിയ ശിക്ഷ കാണുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് എന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ കുറ്റത്തിന്റെ ഗ്രാവിറ്റിയനുസരിച്ച് ശിക്ഷ നിർദ്ദേശിക്കേണ്ടതാണ്. ഏറ്റവും വലിയ കുറ്റം ചെയ്യുന്നവർക്കും വളരെ

ചെറിയ കുറ്റം ചെയ്യുന്നവർക്കും ഒരേ രീതിയിലുള്ള ശിക്ഷ നിർദ്ദേശിക്കുന്നത് ശരിയല്ലെന്ന അഭിപ്രായമാണ് എനിക്കുള്ളത്. നിലവിൽ രണ്ടുവർഷവും 25,000/- രൂപയുടേന്ന് പറയുന്നത് വർദ്ധിപ്പിച്ച് അഞ്ച് ലക്ഷവും അമ്പതിനായിരവുമാക്കി നിർണ്ണയിക്കേണ്ട ഒരാവശ്യവുമില്ലെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. മാത്രമല്ല, വിശദീകരണക്കുറിപ്പിൽ ഇത് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ എന്താണ് കാരണമെന്നും സൂചിപ്പിക്കുന്നില്ല. ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ എതിരായി സംസാരിക്കുന്നതല്ല. പക്ഷേ, വലിയ കുറ്റവും ചെറിയ കുറ്റവും ഒരേരീതിയിൽ കാണാൻ പാടില്ലെന്ന അഭിപ്രായം ഈ സഭയിൽ പറയുകയാണ്. രണ്ട്, കണ്ടുകെട്ടിയ മണലിന്റെ മതിപ്പ് വില ജില്ലാ കളക്ടർ നിശ്ചയിക്കേണ്ടതും അത് വിലുന നടത്തേണ്ടതും സംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് വയ്ക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം ജില്ലാ കളക്ടറോ അല്ലെങ്കിൽ ആതറൈസ്ഡ് ഓഫീസറോ ആയിരിക്കണമെന്നാണ്. ജില്ലാ കളക്ടർക്ക് അല്ലെങ്കിൽത്തന്നെ സമയക്കുറവാണ്. ഈ ഒരു ഭേദഗതി കൂടി നിർദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ.....

ശ്രീ. നജീബ് കാന്തപുരം: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട യു. എ. ലത്തീഫ്

സംസാരിക്കുന്നതിനിടയിൽ സൂചിപ്പിച്ച വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം നദീതീര സംരക്ഷണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മണൽ വാരൽ നിയന്ത്രണവുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട നിയമ നിർമ്മാണത്തിന്റെ കാര്യമാണ്. അതോടൊപ്പം, ഹരിത കേരള മിഷൻ കൊണ്ടുവരുമ്പോൾ കേരളത്തിലെ നദികൾക്ക് സംഭവിക്കുന്ന മാറ്റങ്ങളെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇന്നലെ സഭയിൽ സംസാരിക്കുമ്പോൾ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. അതിൽ പ്രധാനമായും അദ്ദേഹം ഉപയോഗിച്ചൊരു വാക്ക് നദീജലം കൈകളിൽ കോരിയെടുക്കാൻ കഴിയും വിധം മാറുന്നൊരു കാലമാണ് ഏറ്റവും വലിയ സ്വപ്നം, അതിനുവേണ്ടിയാണ് സർക്കാർ ഈ മിഷൻ കൊണ്ടുവന്നതെന്നാണ്. ഇന്നത്തെ മലയാള മനോരമയുടെ കുഞ്ഞുക്കുറുപ്പ് വളരെ രസകരമായി അതിനെ അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ശരിക്കും കേരളത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞത് നടന്നുകഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. കേരളത്തിലെ ഏത് നദിയിൽ നിന്നും കൈകൊണ്ട് കോരാവുന്നതേയുള്ളൂ ഇപ്പോൾ നദികൾ തന്നെയെന്നുള്ളതാണ്. 'എന്ന് നിന്റെ മൊയ്തീൻ' എന്ന സിനിമയിലെ പാട്ട് പോലെയാണ്. 'പുഴ മെലിഞ്ഞു, കടവാഴിഞ്ഞു, കാലവും കടന്നുപോയി' എന്ന് പറഞ്ഞതുപോലെ നമ്മുടെ പുഴകളെല്ലാം പോകുന്നൊരു ഘട്ടമാണ്. ഇപ്പോൾ വളരെ ലളിതമായിട്ടുള്ള നിയമനിർമ്മാണത്തിലെ ചെറിയ കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി വലിയ സംസാരങ്ങൾ നടക്കുന്നതിനുപകരം കേരളത്തിലെ നദികൾ

സംരക്ഷിക്കാൻവേണ്ടി യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ ഗവൺമെന്റ് യാതൊരു കാര്യവും ചെയ്യുന്നില്ലെന്നകാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ? അങ്ങ് യൂറോപിലും സ്കാൻഡിനേവിയൻ രാജ്യങ്ങളിലുമൊക്കെ നിരന്തരമായി സഞ്ചരിക്കുന്ന ഒരാളാണ്. അതുകൊണ്ട് മറ്റ് രാജ്യങ്ങളിലെ നദികളെക്കുറിച്ചും നദീ സംരക്ഷണത്തെക്കുറിച്ചുമെല്ലാം വാചാലമായി സംസാരിക്കാൻ കഴിയുന്നൊരാളാണ്. ഈ നിയമനിർമ്മാണത്തിലെ വളരെച്ചെറിയ കാര്യങ്ങളിൽ വലിയ തോതിലുള്ള ചർച്ചകൾക്കുപകരം ഈ നദികൾതന്നെ മരിച്ചുപോകുന്നൊരു കാലത്ത്, നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ വളരെ സമഗ്രമായി ഈ വിഷയത്തെ അടിസംബോധന ചെയ്യേണ്ടതല്ലേയെന്ന കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. യു. എ. ലത്തീഫ്: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗത്തിന്റെ അഭിപ്രായം വളരെ പ്രസക്തമാണ്. തുലാവർഷം അധികം ലഭിച്ചിട്ടില്ലെങ്കിലും നദികളിലെ ജലം വളരെക്കുറവാണ്. കൈയിൽ കോരാവുന്ന അത്രയും കുറവാണ്. ജലം നിലനിർത്താൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ സജീവ ശ്രദ്ധയുണ്ടാകണമെന്ന നിർദ്ദേശം വളരെ നല്ലതാണ്. യൂറോപ്യൻ

രാജ്യങ്ങളിൽ സഞ്ചരിച്ചപ്പോൾ കാണാൻ സാധിച്ചത് അവിടെ ഇതുപോലുള്ള മണൽ കോരലല്ല. അവിടെ മറ്റുപല രീതികളുമാണ് കണ്ടത്. ഏതായാലും അതിലേയ്ക്ക് പ്രവേശിക്കുന്നില്ല. എനിക്കൊരു നിർദ്ദേശം വയ്ക്കാനുണ്ട്. നമ്മുടെ പുഴകളിൽ മുങ്ങി മണലെടുക്കുന്ന ഏറ്റവും പാവപ്പെട്ട തൊഴിലാളികളുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്ത് റവന്യൂ, പോലീസ്, തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുൾപ്പെടെ അടങ്ങുന്ന കടവ് കമ്മിറ്റി നിലവിലുണ്ട്. ആ കടവ് കമ്മിറ്റി അവർക്ക് നേരിട്ട് പാസ്സ് നൽകുകയാണെങ്കിൽ ഇടത്തട്ടുകാരുടെ ചൂഷണം ഒഴിവാക്കാൻ സാധിക്കും. അതിനുവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന അഭ്യർത്ഥന പാവപ്പെട്ട തൊഴിലാളികൾക്കുവേണ്ടി അഭിപ്രായപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഈ ബില്ലിനെ ഞാൻ എതിർക്കുന്നു. ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ഇന്ന് അടിയന്തരപ്രമേയം ചർച്ചയ്ക്കെടുക്കാമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഒരു മണിയോടുകൂടി ചർച്ച ആരംഭിക്കേണ്ടതാണ്. അതുകൊണ്ട് ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളിയെ ഇപ്പോൾ ചർച്ചയ്ക്ക് വിളിക്കുന്നില്ല. അടിയന്തരപ്രമേയ ചർച്ചയ്ക്കുശേഷം അദ്ദേഹത്തിന് ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുക്കാവുന്നതാണ്. സമയം ഏതാണ്ട് ഒരുമണിയോട്

അടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. എം. വിൻസെന്റ്, അങ്ങേയ്ക്ക് സഭ ഇപ്പോൾ നിർത്തിവയ്ക്കണമെന്ന

പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.