

मजदूर –किसान संघर्ष रैली

सीटू-अखिल भारतीय किसान सभा-अखिल भारतीय खेत मजदूर यूनियन

5 सितम्बर 2018

संसद के समक्ष

आटो और टैक्सी वर्करस के जीवनयापन की रक्षा करो घीसी पीटी नीतियों के खिलाफ संघर्ष करो

आज के युग में आटो रिक्शा पूरे देश में यातायात का आम साधन है। एक समय में यह शहरों तक सीमित था लेकिन यह साधन गांवों में भी यातायात का आम साधन बन चुका है। इसका इस्तेमाल एक गांव से दूसरे गांव जाने के लिए या गांव से शहर जाने के काम आता है। गांव के गरीबों के लिए स्थानीय नौजवानों के द्वारा चलाए जाने वाले शेयरिंग आटो एक खर्चा सहन करने वाला और आसानी से मिलने वाला यातायात है। शहरों में यह जनता को पहली और आखरी मंजिल तक जोड़ने वाला साधन है शहरों में पर्याप्त सार्वजनिक वाहनों की कमी के कारण शहरों से हजारों लोग आटो रिक्शा पर निर्भर करते हैं।

इसी तरह बड़े शहरों, छोटे कस्बों या बड़े गांवों में टैक्सीज की संख्या बढ़ गई है। नीजी परिवहन सेवाओं में टैक्सियों के बढ़े चल रहे हैं ताकि लोगों की स्थानीय, या आपातकालीन जरूरतों पर परिवहन, पर्यटन को पूरा किया जा सके।

नवउदारवादी दौर में यहाँ रोजगार मिलने के मौके कम होते जा रहे हैं ज्यादा से ज्यादा नौजवान जीविका कमाने के लिए आटोरिक्शा या टैक्सी चलाने के काम से जुड़ रहे हैं। बेरोजगारी की बढ़ती समस्या के कारण ग्रेजुएट, पोस्टग्रेजुएट व इंजीनियरिंग ग्रेजुएट इस धन्धे को अपना रहे हैं।

आटो टैक्सी चलाने का 90 प्रतिशत हिस्सा स्वरोगार वाला है। वह अपने वाहन खुद चलाते हैं। इनमें से बहुमत ने वित्तीय कम्पनियों से उधार लेकर वाहन खरीदे हैं। इस क्षेत्र के लिए सरकार ना तो कुछ वित्तीय मदद देती है और ना ही वाहन खरीदने के लिए बैंकों से ऋण की व्यवस्था करती है।

इनमें से बहुत से लोगों के खर्चे बढ़ते जा रहे हैं लेकिन आमदनी में गिरावट है। डीजल की कीमतें रोजना बढ़ाई जा रही है जो बहुत ज्यादा बढ़ चुकी हैं। 1 लीटर डीजल की जून में 57.28 थी अब बढ़कर 69.20 हो गई है। यहां 2 रुपये की बढ़ोतरी है। सामान्य तौर पर एक आटो 5 लीटर डीजल से 100 किलोमीटर चल पाता है। इसका अर्थ यह हुआ कि एक आटो ड्राइवर को साल में 21600 रुपये केवल डीजल पर खर्चने होंगे।

इसी तरह बीमा की किस्त हर साल बढ़ती है। थर्ड पार्टी बीमा की सलाना किस्त 1212 रुपये है। अप्रैल, 2018 में यह रुपये 2595 हो गई। इस बढ़ोतरी का कोई औचित्य नहीं। बीमा की रेगुलटरी आथोरिटी यह नहीं बताती की किस्तों से कितना रुपया इकट्ठा हुआ और दुर्घटनाओं के कारण कितने रुपये दिये गए। प्रीमीयम की तर्कहीन बढ़ोतरी केवल देशी और विदेशी नीजी बीमा कम्पनियों की तीजोरी भरने के लिए है। सड़क परिवहन मंत्रालय ने परिवहन विभाग के खर्चे जैसे की लाइसेन्स फीस, नवीनीकरण और फिटनेस आदि को बहुत अधिक बढ़ा दिया है। फिटनेस में देरी के लिए प्रतिदिन 50 रुपये जुर्माना रखा गया है।

पुलिस द्वारा उत्पीड़न एक अतिरिक्त बोझ है। पुलिस वाले आटो टैक्सी चालकों को एक कमजोर भाग मानकर उन पर कई तरीको से रोब झाड़ते हैं। पुलिस के एक हिस्से के लिए इन पर मुकदमे बनाकर पैसा इकट्ठा करना उनकी आमदनी का हिस्सा बन गया है। यह पाया गया है कि एक आटो चालक को लगभग 600 रुपये मासिक देने पड़ते यह पैसा कभी-कभी 1000 भी हो जाता है।

इसके चलते और बढ़ती प्रतियोगिता के कारण ज्यादातर आटो चालको की कमाई कम हो रही है। एक आटो चालक चार साल पहले एक दिन में 1000 रु0 कमाता था आज 600 रु0 से 800 रु0 पर ही कमा पा रहा है। वो भी 10 से 12 घंटे काम करने के बाद।

इसके आलावा आटो चालकों के लिए ई एस आई, पी एफ इत्यादि सामाजिक सुरक्षा भी नहीं है और न ही बुढ़ापा पेंशन है। 2015 में हुए 46 वें श्रम सम्मेलन ने आटो चालक व रिक्शा चालको के लिए ई एस आई सुविधा लागू करने की सर्वममत सिफारिश की थी। भारत सरकार के श्रम मंत्रालय की एक स्वायत्त संस्था वी वी गिरी नेशनल लेबर इन्सटीच्यूट ने सिफारिश की थी कि परिवहन क्षेत्र में अगर वर्कर भी काम करता हो, श्रम कानून लागू होने चाहिए। ना तो कांग्रेस और ना ही बीजेपी सरकार ने इसे लागू किया।

बहुत से कसबों और शहरों में वाहनो का यातायात कई गुणा बढ़ गया है। हमारे देश में ज्यादातर शहरों में यातायात में अवरोध एक आम बात हो गई है। ट्रैफिक सिग्नल के कारण देरी बहुत सा समय खा जाती है। वाहन चलाना शारिरीक व मानसिक तौर पर बहुत ही तनावपूर्ण व कठिन हो गया है।

सड़क पर क्रोध के कारण हिंसा और हमलों की घटनाएं बहुत से शहरों से मिल रही हैं। लेकिन सरकार मीटर के दर तय करते समय इन परिस्थितियों व डीजल की बढ़ी कीमतों पर ध्यान नहीं देती। मीटरों की दरें लम्बे संघर्षों के बाद ही बढ़ाई जाती हैं। इससे अकसर आटो चालकों व आम जनता के बीच वेमनस्य पैदा हो जाता है। बढ़ती कीमतों, आमदनी कम होने, प्रतिसर्पदा से बढ़ती बेरोजगारी सामाजिक सुरक्षा की कमी के हालात में उम्मीद का जाती है कि सरकार आटो रिक्शा चालकों के हालात को सुधारने के लिए हस्तक्षेप करे। यह करने के विपरीत बीजेपी सरकार दुर्घटनाओं को कम करने के नाम पर मोटर व्हीकल (संशोधन) विधेयक जिसका सड़क परिवहन वर्करस व उनके संगठनों ने पूरजोर विरोध किया। कुछ राजनैतिक पार्टियों खासतौर पर वामपंथी पार्टियों के विरोध के बावजूद लोकसभा में अपने बहुमत के कारण बीजेपी ने इसे पास करवा लिया। लेकिन वामपंथी पार्टियां व विपक्ष ने इसे राज्यसभा में पारित नहीं होने दिया क्योंकि यहां बीजेपी का बहुमत नहीं है। अगर यह बिल संसद द्वारा पारित होकर कानून बन जाता है तो इसके क्या परिणाम होंगे।

इसमें एक प्रमुख संशोधन " समूहक " की प्रस्तावना जिसका मकसद एक ही वाहन के मालिक को हटाना है। सरकार इस सारे कारोबार की उबर और ओला जैसी कारपोरेट कम्पनियों को सौंपना चाहती है। बहुत से राज्यों में यह और दूसरी सामूहिक कम्पनियों ने टैक्सी और आटो रिक्शा चलाने शुरू कर दिए हैं। इन बड़ी सामूहिक परिवहन कम्पनियों का विध्वंसकारी प्रभाव को आटो व टैक्सी चालक महसूस कर रहे हैं। अगर यह संशोधन पास हो जाता है व्यक्तिगत मालिकों को बड़ी कम्पनियों के आगे आत्म समर्पण करना होगा। अन्यथा यह धंधा छोड़ना होगा।

जिन टैक्सी मालिकों ने अपनी गाड़ियां ओला या उबर में लगाई हैं कर्ज की किस्तों लायक भी पैसा नहीं कमा पा रहे हैं। इन्हीं दिनों में कुछ चालकों ने आत्म हत्याएं भी की हैं। इस बिल के कानून बनने पर समूहक कम्पनियां अगर आटो-रिक्शा क्षेत्र में भी आ जाती हैं तो आटो रिक्शा वालों के लिए भी विध्वंसकारी होगा।

आज बहुत से आटो रिक्शा शेयरिंग सर्विस के अस्थाई प्रबन्ध पर चल रहे हैं ताकि ज्यादा ग्राहकों की सहायता कर सकें। प्रस्तावित संशोधन के अनुसार इसे पथभ्रष्टता माना जाएगा जिसका जुर्माना हर बार 500 रु0 होगा। सवारी ज्यादा भरने पर 200 रु0 प्रति पैसेंजर जुर्माना और फालतू पैसेंजर को उतारा जाएगा। छोटे कसबों और ग्रामीण इलाकों में कोई आटो चालक इस हालात में जिंदा नहीं रह सकते। यहां तक कि शहरों में भी आटो चालकों का जिंदा रहना मुश्किल होगा।

इसके ऊपर एक और तर्क है कि भविष्य में मरम्मत और सर्विस भी अधिकृत सर्विस स्टेशनों पर होगी। यहां तक कि पूर्ण भी ब्रान्डेड कम्पनी के होने चाहिए। दुरुस्ती का सर्टिफिकेट भी

अधिकृत एजेन्सी से भारी भरकम फीस देकर लेना होगा। यह बहुत महंगी होगी और ज्यादातर आटो चालकों की पहुँच से परे होगा। दुर्घटनाएं रोकने के नाम पर जुर्माने और सजाएं आटो चालकों के लिए असमान्य है।

दुर्घटनाएं कम करने के मुखौटे के पीछे जुर्माने और सजाएं बिना सोचे बढ़ा दी है। बिना सोचे कि उनकी अदा करने की योग्यता है भी या नहीं। दुर्घटनाओं का असली कारण देश में सड़कों की दुर्दशा है। बहुत से इलाकों में एक ही बारिस से सड़कों की हालत बिगड़ जाती है। अलग-अलग एजेन्सियों तार या पाईप डालने के लिए सड़कें तोड़ देते हैं लेकिन उनकी मरम्मत नहीं करते। इन समस्याओं को सुधारने के लिए सरकारें इस पर बिल्कुल ध्यान नहीं देती।

मोटर व्हीकल्स संशोधन कानून का असली मकसद व्यक्तिगत वाहन वालो आटो और टैक्सी वालो को इस क्षेत्र से बेदखल करके उबर और ओला कम्पनियों व नीजी देशी और विदेशी कम्पनियों के मुनाफे बढ़ाने के लिए है। यह नवउदार का हिस्सा ही है जिसके माध्यम से लालची कारपोरेट को आम जनमानस मजदूर और किसान की कीमत पर लाभ पहुँचाना है।

5 सितम्बर, 2018 को मजदूर किसान रैली इस मजदूर विरोधी नवउदारवाद के खिलाफ है। यह रैली मजदूर विरोधी, जनविरोधी मोटर व्हीकल्स एक्ट में संशोधनों के खिलाफ है। इस रैली के माध्यम से इस सरकार को जोकि नवउदारवादकी नीतियां लागू करने को आमदा है यह चेतावनी देने के लिए है कि इस देश का मजदूर, किसान और खेतीहर मजदूर उनकी जीविका पर हमले को बर्दास्त नहीं करेंगे। इस देश का मेहनतकश आवाम इन नीतियों को पलटने के लिए एकताबद्ध अनवरत संघर्ष करेंगे।

एकताबद्ध संघर्ष करो!

- सभी सरकार के खिलाफ जो 0.1 प्रतिशत के लिए काम करती है।
- ऐसी नीतियों के लिए जिनसे 99.9 प्रतिशत को लाभ पहुँचे।