

>

Title: Further discussion on the Motor Vehicles (Amendments) Bill, 2019 (Bill Passed).

माननीय अध्यक्ष: Item No. 21, माननीय सदस्य प्लीज, बिल चालू हो गया है, आप बैठ जाइए ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: Item No. 21, मोटरयान संशोधन विधेयक, 2019 ।

श्रीमती कनिमोझी ।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, प्लीज आप बैठ जाइए ।

...(व्यवधान)

SHRIMATI KANIMOZHI (THOOTHUKKUDI): Sir, I rise to register some of the concerns that we have about the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 in its present form.

Yesterday, when the Minister spoke here, he spoke very convincingly. We were even convinced enough to believe that there is nothing for any State Government to worry. The Minister is not here, but still I would like to say that he is one of the most humble Ministers.

माननीय अध्यक्ष: यहां पर माननीय मंत्री जी हैं ।

SHRIMATI KANIMOZHI : No, I am not complaining, but I am just mentioning it. He is one of the most humble Ministers, and many of us

have to learn from him. He was very convincing, and I think that even when he spoke to all of us in the Rajya Sabha when we wanted the Bill to be sent to the Select Committee, the way he negotiated with us and listened to us was admirable. But, still, we have a lot of concerns about the Bill.

After the Bill was sent to the Select Committee and all of us had given suggestions and made amendments to the Bill, yet not even one of the amendments has been carried out and there is no change in the Bill. It has been brought back in the same form as it was without even one single amendment that was carried out in it.

The Minister had stated that the power of the States will not be infringed upon and if a State wants to opt out, then it can. But this is a promise that he has given on the floor of the House. Tomorrow, anything can happen in politics; anybody else can take his place; and the Government can change. So, just a mere promise on the floor of the House is insufficient for us and no State Government would feel confident that the promise will be carried out and fulfilled.

If we read the Bill, then we can actually identify many places where the Central Government is taking over the rights of the State Governments. The Central Government already has under its control three modes of transport, namely, airways, seaways and railways. Now, it wants to completely take over the road transport also.

Before going into the issue of rights of the States, I would also like to talk about another concern here. The Bill provides that the Central Government will set the design, construction and maintenance

standards. It will also impose a penalty for non-compliance of the safety standards with a fine of up to Rs. One lakh. It may be noted that in 2017-18, the NHAI had awarded 24 highway construction projects worth Rs. 20,000 crore covering a length of 1,280 km. Its average comes to around Rs. 15 crore per km. The Government wants to impose a fine of Rs. One lakh when the money awarded is Rs. 15 crore. What will a fine of Rs. One lakh actually mean to the contractor who is violating the rules?

Now, I come to the issue of rights of the States. There are many places where the State Government's rights are being taken away. For instance, where the Central Government says that it can levy and collect fees and taxes through any office, authority, body or agency owned and controlled by the Central Government in a particular manner, then is this not encroaching on the State Government's rights?

Sir, you were not there when I was complimenting you.

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS AND MINISTER OF MICRO, SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES (SHRI NITIN JAIRAM GADKARI): Thank you.

SHRIMATI KANIMOZHI : They also say that the dealers will be collecting the registration fees. ...(*Interruptions*)

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI : The account is online, and whatever amount is decided by the authority is directly deposited into the account of the State Government.

SHRIMATI KANIMOZHI : But the registration fees is submitted through the dealers.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI : No dealer is involved in it. The amount that the consumer is going to pay will directly go into the account of the State Government. It is deposited on the basis of whatever tax is decided by the competent authority, and there is no right for the dealer for any discretion.

SHRIMATI KANIMOZHI : Under the Clause 91, the Central Government shall have the power to delegate any power or function that has been conferred upon it by the Act to any public servant or public authority and it can authorise such public authority to discharge any of its powers, functions, and duties under this Act. Is this not taking away the power of the State Government?

In the case of Tamil Nadu, in 1969, the Tamil Nadu Government had nationalised all the buses so that there is a last mile connectivity. The State Government is not a profitable entity. The State Transport Corporation of Tamil Nadu is not in the profit-making business. But it ensures and makes sure that there are buses to rural areas, to hilly areas where you cannot make profit. If the Central Government now interferes and brings in private players, this will completely ruin the State Government's policy and its right to run these buses because the private players would only be interested in running their buses on profitable routes.

I just mentioned it. You made a promise on the floor of the House but it is not there in the Bill. We want that to be brought into the Bill. These were the amendments we gave in the Select Committee and none of these amendments has been carried out. That is where the fear comes from.

On the existing powers, the State Governments can enter into an Inter-State agreement with the neighbouring States. Now, the Central Government will be taking over this. Is it not intervening or interfering with the authority of the State Governments? In his speech, the Minister hailed the Tamil Nadu Government for reducing the road accidents. He even admitted that – he was large hearted enough – his Department has failed but the Tamil Nadu Government has been able to reduce the number of accidents. I think, the credit cannot go to one particular Government; it has been a long process over the years, which has brought it to this level. So, when already a State is running the Department so well, why does the Central Government have to intervene and ruin what is already there and when the State Government is already doing it efficiently?

The Sundar Committee has said that road safety is very important, and we need a scientific study of road infrastructure, which includes effective road engineering solutions at the design stage, and rectification of accident hotspots. Nearly 789 blackspots based on fatalities have been identified. I would like to know as to how many of these have been rectified. With only Rs.315 crore for road safety allocated in the Budget, how will this be possible? The Minister has said that dealers would actually be the ones who don't have to physically inspect the vehicles, and they will be issuing the certificates. He also went on to explain that because of the state in which the RTO offices are, and they are centres of corruption, the whole authority and power have been shifted to the dealers. This is like throwing the baby with the bathwater. Just because there are some officers, some offices which are corrupt, can we undermine the entire bureaucracy, can we undermine the entire cadre saying that it is entirely corrupt, and we will take away the powers from

them and give it to private players? Is this the solution we should be looking at? The Minister has also said that if you know how to drive, it is enough; you don't need educational qualifications to become a driver.

I think, on this day and at this stage, this will not be a right way of looking at it because we are looking at hundred per cent literacy and trying to promote hundred per cent literacy in this country. Saying that you do not need any education or qualification to become a driver will actually encourage many people to think that they do not have to go to school, they do not have to send their children to school thinking that they can still find a job of a driver somewhere. Education is still important even if they want to become a driver because today, we know that vehicles are more computerised. They need basic literacy and education to be able to operate these vehicles and to read the signs and to communicate with the people. So, I think the hon. Minister should reconsider that and take away the Section which says, "Education is not important".

The hon. Minister made a lot of promises. We all are happy to accept that he is one of the Ministers who run their departments very effectively and efficiently, but some of the promises are so tall and so big that it is like one of the many dreams which the BJP Government or the Modi Government promised to the people and nothing has been fulfilled.

I would just like to finish my speech with one quote by Tamryn Bennett in her poem – Dream Merchants.

“The Poem is not a line but a net.
Woven with strands,

Written in sand,
Carried by the wind,
A moment spun,
And then sent to sea.”

I hope the promises made by the hon. Minister will not be sent to sea and they will be fulfilled

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय जी । माननीय सदस्य आपकी पार्टी का समय 10 मिनट है । आपकी पार्टी के एक और माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपकी पार्टी के लिए बीएसी में 10 मिनट का समय आबंटित हुआ है और आपकी पार्टी के एक और माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं । नए माननीय सदस्य को भी थोड़ा-बहुत समय देना ।

प्रो. सौगत राय (दमदम) : हमारी ओर से कोई और नहीं बोलेंगे ।

माननीय अध्यक्ष : ठीक है । ...(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : मुझे आप जितना समय देंगे, मैं उतना बोलूंगा ।...(व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): इनकी पार्टी में कितना ... * है । इसे ... * कहते हैं कि एक बार नजर घुमा कर कह दिया, कोई नहीं बोलेगा ।...(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : रूडी जी को मंत्री नहीं बनाया, क्या यह ... * नहीं है?

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय जी ।

PROF. SAUGATA RAY : Sir, I rise to speak on the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019. I want to quote a Bengali Poem by Sukanta Bhattacharya –

“Bolte paro boro manush motor kyano chorbe; ar gorib kyano sei motor er tolai chapa porbe.”

It means, can you say why the rich man will ride in cars and why the poor will come under those cars? आज सवाल यह है कि इतनी गाडियां, इतने लोग, लेकिन गरीब आदमी मरते हैं । इसके बारे में गडकरी जी ने जो कदम उठाया है, मैं उसका समर्थन करता हूं ।

12.48 hrs

(Shri N. K. Premachandran *in the Chair*)

Sir, there are two parts in the Bill. I support one part where he has made the fines very strict on all sorts of traffic offences. On the other part, he has interfered in the realm of the State which I will oppose. I will put both the parts separately.

Before that, let me say that there is an urgent need for a Road Transport Policy but not like what Gadkari ji has proposed in the Bill. There is a separate need for National Urban Transport Policy and National Highway Transport Policy. All our cities have terrible traffic jams including Delhi. To avoid that, we are building more flyovers. Now, these flyovers only serve car owners. More flyovers, more cars, more pollution. We must reduce the number of cars on the roads in cities like Delhi and shift more people towards public transport. This means not only metro but also model low-floor buses with trolleys if necessary, trams which are pollution free, Bus Rapid Transit Systems with dedicated bus corridors, electric buses for which the budget offered many concessions, they are all good for avoiding pollution.

But we are far behind other countries. China sells twice as many electric vehicles every month than we sell in a whole year. They sell more electric vehicles every month than we sell in a whole year. Isolated developments like introduction of ethanol buses in Nagpur or electric vehicle in Pune will not solve our urban transport problem.

Sir, safety on highways is a major concern in the country. In 2017, the number of road accidents was 4,64,000 and the number of deaths was 1,47,913. The year before that, in 2016, we had 1,50,000 deaths. This is more deaths than those caused by any disease or pestilence. Road accidents are killers. This is clearly unacceptable. That is why, I support the various steps that the hon. Minister has taken to reduce the number of accidents. They include: strict provisions for offences like juvenile driving, driving without licence, rash driving, drunk driving, over speeding and over loading. On all these, penalties have been increased. But I have one objection.

The Bill proposes a Rs.10,000 fine for not providing way to emergency vehicles. This I do not think is proper. If my car is standing at a toll plaza, an ambulance is honking from behind, I have no place to go and I am fined Rs.10,000. Is it fair? I have given an amendment to that. You please look into that.

Aggregators like Uber and Ola violating licence norms will be fined up to Rs.1,00,000. The Bill includes penalties in the range of Rs.1,000 to Rs.2,000 for over speeding. While driving without insurance will be punishable with Rs.2,000 fine, driving without helmets would attract Rs.1,000 fine and three months' suspension of licence. The provisions also include that guardian owner will be deemed to be guilty in case of road offence by juveniles while registration of the vehicle will

be cancelled. Traffic violations will now attract a penalty of Rs.500 in place of Rs.100 earlier. While disobedience of orders of authorities will attract a minimum penalty of Rs.2,000 in place of Rs.500 earlier. Penalty for unauthorised use of vehicles without licence has been proposed at Rs.5,000. While driving without licence you have to shell out Rs.10,000. The other good feature of the Bill is on the good Samaritans who help people at the time of accidents. They will be spared trouble.

As I told you earlier, the aggregators are fined a hefty sum if they are not listening. Penalty for dangerous driving would be increased to Rs.5,000. Drunk driving would attract a fine of Rs.10,000. All these are steps which I wholly support. The Minister himself clearly said that he has not been able to reduce the number of accidents excepting three-four per cent, and Tamil Nadu has decreased accidents to the extent of 14 per cent. But the main thing, Gadkari Ji, is the enforcement, not a strict law. And who will do the enforcement? Enforcement will be done by the State Police. So, if you have a Central legislation without taking the State on board, without handholding the State, you shall never be able to implement your strict laws.

That is why I would like these parts to be left to the State and you do hand-holding to the extent possible. You have created motor vehicles insurance fund and you have created a National Road Safety Council. I support it. You have asked the highway builders to be more conscious of design and other matters. So, these are welcome steps.

Sir, Gadkari Ji is a dream merchant. He has dreams about providing good transport in the country. He may not be able to implement all that he speaks but we need dreamers in this country who can think big. He says that there will a cruise ship of 10,000 people in Mumbai and

electric buses will run on highway. This will take a long time to fructify. But you are thinking on those lines to make our transport good like Paris and to introduce Bus Rapid Transit system like in Curitiba in Brazil. It is good to dream on these lines so that we make at least some progress in these matters.

Lastly, Sir, I will point out where my objections to the Bill are. One is to Clause No. 19, where you have said that you are removing the requirement of production of a motor vehicle before the registering authority at the time of registration. You say there is corruption in the RTO but this corruption in the RTO will now transfer to the dealers. Why are you giving them that opportunity? Let them produce a car before it is registered so that the motor vehicles inspectors can check if it is mechanically sound at that time.

Sir, the other clause that I object to is Clause 30 which speaks about the establishment of a planning network for passengers and goods transportation within which transport bodies are to operate. So, the present scheme of State transport undertakings and inter-State agreements will be nullified and transport bodies will be operating under the new scheme of Motor Vehicles Act. The Central Government is not vested with any power to make laws derogatory to the interest of the State-owned Transport Corporation. The Central Government almost opened the gates for private sector for operating passenger transport services under the guise of schemes at the cost of State Transport Unions. Corporates should not enter the transport field. Transport has to be subsidised and provided mostly by the State Government.

Sir, a new section, Section 34 is attached to the Bill. The scheme under Section 88A proposes not for operating stage carriages by a

corporation exclusively owned by the Central Government as provided under Section 108 of Central Act. It is totally intended for the operation of corporate bodies, of course, with some shares of the Central Government. Such a corporate body cannot be equated with the instrumentality of the State Government which is fully financed by it. That is why, I have objection to only five clauses in the whole Bill.

The Standing Committee on Transport, Tourism and Culture headed by Shri Derek O'Brien pointed out this in their report. They have said, "...not to interfere in the realm of the State". You do hand-holding and you guide them on how to do it. You have better expertise and you have better resources. We also want, Gadkari Ji, highways where cars will run at 120 km/h with motels and petrol pumps on the way. We want beautification of all the land near highways. We want our highways to be dream highways. We want our cities to be pollution free from cars.

13.00 hrs

We do not want flyovers to be built for the rich only. We want a country in which communication will be the privilege of the poor. Gadkari *ji*, while supporting all the safety provisions in the Motor Vehicle (Amendment) Bill, I would request to extend your hand to the State Governments, take them on board and implement this Act for a better and safer country.

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET):

Hon. Chairperson, thank you for giving me this opportunity. When I wanted to speak on this Bill, one of my colleagues had told me to be careful, saying that Gadkari *ji* would be pre-empting whatever I want to

speak and that in his introductory speech itself, he would clarify most of the things and so I would not be left with anything to talk, which the hon. Minister has done yesterday. He has cleared almost all the apprehensions of the States and the issues that we are raising.

There are still some issues that I want to bring to the notice of the hon. Minister. As I come from Andhra Pradesh, in our teenage in 1990s, persons who came from overseas, used to say that in the US and England roads were very good but in India roads were very bad. All those comments would be passed on to us. But under Shri Vajpayee's leadership, the Golden Quadrilateral project was started and it paved way for better roads in this country. Consequently, whichever Government came, the condition of roads has improved.

Under Shri Gadkari's leadership, the roads and national highways have been improving drastically. He is adding so many national highways and taking up State highways to convert them into national highways and giving as much funds as possible to all the States. But as roads are being improved, widened and converted into national highways, the driving habits of the drivers have drastically gone down. That is the reason why we see so many accidents, as Prof. Ray mentioned earlier. Every hour, we lose around 52 lives, that is almost one life each minute. We always think it is because of the amazing roads that we have provided. But the main reason is that they do not know at what speed they are traveling; they do not know how to use the roads and all that. The hon. Minister has mentioned the Central Government will accredit the driving schools in each State and make sure that drivers who come out of these schools are of some skill level so that they can use the roads in a better manner. But yesterday, in his speech, the hon. Minister mentioned that people who drive do not have to be literate. I

object to that. These days when you see the roads, whether it is national highways or some other roads, there are so many signboards. For anyone to read them, he needs to have some level of literacy. The Minister is speaking very highly about battery vehicles coming up. If you see Tesla and other companies, most of their vehicles are auto-driven. That is the future and that is going to come into this country or any other country. Once to drive those cars, a person needs some level of literacy. It cannot be the other way around that we expect them to be very safe on the road. They need to know which way they should move and how they should give a signal when they come out of a highway or get into a highway.

I want the hon. Minister to please look at the best practices that have been adopted by Tamil Nadu. Tamil Nadu has reduced the accident rate and the accidental death rate drastically in the last few years. They have designated Additional SP in each district with the Commissionerate as a nodal officer for road safety. Secondly, they have made it mandatory to record the performance in their Annual Confidential Reports which will be seen at the time of promotions, increments, etc.

They have also ramped it up with a dedicated safety control room at the Police Headquarters along with uninterrupted regular meetings on accidents and related issues. This has proved useful and the results are there for all of us to see. You may take these suggestions.

The best practices are there in every State. So, we can take one best practice from one State and it could be implemented all across the country. You may please try to implement them.

The next issue I want to raise is this. There was no definition of road rage in this Bill and so, an official amendment is required to include road rage in the Bill. We do not know why it has not been

defined in this Bill. There is no mention of that in the Bill. In any road accident, only the drivers are blamed; nobody looks into the factors of traffic discipline, over-congestion, flaws in road engineering, lack of commitment on the part of the traffic police, number of vehicles beyond the capacity of the road, etc.

Clause 46 of the Bill which aims to amend section 135 of the Act says that the Central Government may, by notification in the official gazette, make one or more schemes to conduct in-depth studies on the causes and analyses of the road accidents. My point is this. Before completing such a study, how is it justified to blame the drivers or bring this Bill before Parliament? You may please explain that to us.

The next point is this. There is no mention in the Bill about safety audit of the roads to be carried out by an independent, multi-disciplinary agency. Safety audit is very important since it gives us qualitative estimates and reports on various aspects of road safety. So, I request the hon. Minister to look into it and make it mandatory for conducting safety audit of all the roads in the States.

The Bill proposes to amend section 8 of the MV Act and proposes to issue driving licences through electronic means. Driving licence is an important document which is also considered as a photo identity and also as an address proof. So, utmost care needs to be taken while issuing driving licences. If an applicant is allowed to get a driving licence from anywhere in the State, verification or authentication of his credentials is very difficult because we see aadhaar cards being issued in the local area rather than anywhere else. So, please look into this aspect also.

All the Members from our YSR Congress Party support this Bill. We want the accidents in this country to come down. Out of the 545

Members here, for sure, some family members of one or the other might have met with road accidents or some of them might have died in road accidents. We support this Bill. We want the road accidents to come down. It is better late than never. You have come up with a progressive Bill. We support it wholeheartedly.

Thank you.

माननीय सभापति : श्री प्रतापराव जाधव ।

श्री प्रतापराव जाधव (बुलढाणा): धन्यवाद सभापति महोदय, सबसे पहले मैं सम्माननीय श्री गडकरी साहब को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ, जिन्होंने बहुत अच्छी सोच से इस देश में जो बहुत सारे एक्सिडेंट्स होते हैं, बहुत सारे लोगों की जानें जाती हैं और जिसमें करप्शन भी बहुत ज्यादा होता है, उन सभी चीजों को ध्यान में रखते हुए एक अच्छा बिल इस संसद में पेश किया, मैं उसका समर्थन करने के लिए यहां पर खड़ा हुआ हूँ ।

महोदय, यहां पर इस बिल में कहा गया है कि बड़े वाहनों व कॉमर्शियल व्हीकल्स को हर दो साल बाद फिटनेस सर्टिफिकेट लेना पड़ेगा और ड्राइवरों के लिए भी बताया गया है कि उनकी आंखों की जांच होगी । ऐसा उन्होंने अपने कल के भाषण में भी बताया कि कई ऐसे मंत्री, वीआईपी लोग हैं, जिनके ड्राइवरों की आंखों में कई दोष हैं । इसी वजह से रास्ते में गाड़ी चलाते समय उनके एक्सिडेंट्स ज्यादा होते हैं । मैं माननीय मंत्री जी से यह चाहूंगा कि इस नियम में इतना और होना चाहिए कि जो ड्राइवर्स 40 साल से ऊपर के हैं, उनका हेल्थ चेकअप भी होना चाहिए । लोगों की या ड्राइवरों की सिर्फ आंखें ही खराब नहीं होतीं, बल्कि किसी को हार्ट की बीमारी भी होती है । बहुत से ऐसे उदाहरण हैं कि ड्राइवर को चलती गाड़ी में हार्ट अटैक आया और गाड़ी का बहुत बड़ा

एक्सिडेंट हो गया और कई लोगों की उसमें जानें चली गईं । किसी को शुगर की बीमारी होती है । गाड़ी चलाते समय कभी शुगर लो हो जाए तो चक्कर आ जाते हैं । इसलिए फिटनेस जांच हेतु उनके पूरे शरीर की जांच करने का प्रावधान भी निश्चित रूप से मंत्री महोदय जी करेंगे ।

सभापति महोदय, अभी इस नियम में ऐसा बताया गया है कि डीलरों के शोरूम में ही वाहनों की ऑनलाइन रजिस्ट्री होगी । गाड़ी को आरटीओ ऑफिस में ले जाने की आवश्यकता नहीं है । लेकिन मेरे मन में शंका है कि अगर डीलर के पास से कोई गाड़ी आती है, जैसे- इनोवा है । इसके कई तरह के मॉडल होते हैं । कोई वी मॉडल या जी मॉडल है । एक मॉडल की कीमत 20 लाख रुपये है तो उसी के सबसे ऊंचे मॉडल की कीमत 30-35 लाख रुपये तक होती है । अगर रजिस्ट्रेशन के टाइम पर वह उसकी कीमत कम बताता है तो सरकार को इससे टैक्स में नुकसान होगा, क्योंकि वह कम टैक्स भरेगा । गाड़ियों में सिक्योरिटी के लिए दो, चार या छः एयरबैग्स होते हैं । लेकिन वह दो की बजाय छः एयरबैग्स की गाड़ी लेता है और बताता नहीं है तो इसकी जांच-पड़ताल करने के लिए इस बिल में क्या प्रावधान किए गए हैं, यह मंत्री जी निश्चित रूप से अपने जवाब में बताएंगे ।

महोदय, इस बिल में एक्सीडेंट कम करने के लिए मल्टीलेवल पार्किंग या पार्किंग हब बनाने की सोच भी रखी गयी है । मैं इतना ही सूचित करना चाहूंगा कि ट्रैफिक जाम केवल बड़े शहरों में ही होता है और छोटे शहरों में नहीं होता है, ऐसा नहीं है । छोटी तहसीलों में भी मोटर साइकिल और फोर-व्हिलर्स की संख्या दिन-प्रतिदिन बढ़ रही है । लोग रास्ते में ही गाड़ी पार्क करके सामान खरीदने मार्किट चले जाते हैं । अब छोटे-छोटे गांवों में भी ट्रैफिक जाम हो रहा है । इसलिए कम से कम तहसील के स्तर पर मोटर साइकिल के लिए अलग पार्किंग और फोर-व्हिलर्स के लिए अलग पार्किंग की सुविधा प्रदान करने के लिए राज्य सरकारों और लोकल बॉडीज़ को इस कानून के माध्यम से बाध्य करना चाहिए ।

महोदय, जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उनके थर्ड पार्टी इंश्योरेंस भी होते हैं, लेकिन इंश्योरेंस का क्लेम मिलने में बहुत देरी होती है। इंश्योरेंस कम्पनियां इतनी छोटी-छोटी कमियां निकालती हैं कि उसकी पूर्ति करके क्लेम मंजूर कराने में दो-दो, चार-चार, पांच-पांच साल लग जाते हैं। इसके लिए कोई टाइम पीरियड होना चाहिए कि अगर किसी गाड़ी का एक्सीडेंट हो गया है और उसका इंश्योरेंस सही है, लेकिन कभी-कभी ऐसा होता है कि गाड़ी का तो इंश्योरेंस होता है, लेकिन ड्राइवर के पास लाइसेंस नहीं होता है। इससे क्लेम नहीं मिलता है, मालिक को ही नुकसान भरना पड़ता है। इसके नियम में कड़ा प्रावधान होना चाहिए कि अगर किसी की डेथ एक्सीडेंट में होती है, अगर गाड़ी की इंश्योरेंस है, लेकिन मालिक से कोई गलती हो गयी है तो भी एक्सीडेंट में मरने वाले या हानि होने वाले को तुरंत मुआवजा मिलना चाहिए।

सभापति महोदय, इस बिल के माध्यम से मंत्री जी से मैं एक और विनती करना चाहूंगा कि जितने भी हमारे राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, उन पर कम से कम 50 किलोमीटर के अंतर पर एक ट्रॉमा केयर सेंटर या हॉस्पिटल कम्प्लेसरी होना चाहिए। अगर कोई एक्सीडेंट होता है तो घायल को तुरंत उपचार और डॉक्टरों की सुविधा उपलब्ध हो सके। मेरे डिस्ट्रिक्ट में ऐसे राष्ट्रीय राजमार्ग हैं कि सौ, सवा सौ या डेढ़ सौ किलोमीटर तक कोई बड़ा हॉस्पिटल नहीं है। ऐसे में दूर के हॉस्पिटल तक पहुंचने में बहुत सारे घायल लोगों की जान जा सकती है। अगर हमें लोगों की जान बचानी है तो नेशनल हाईवेज़ पर हर 50 किलोमीटर पर हेल्थ डिपार्टमेंट की तरफ से ट्रॉमा सेंटर्स होने चाहिए।

महोदय, हम बहुत बार देखते हैं कि सड़कों पर ओवरसाइज गाड़ियां चलती हैं। बड़े-बड़े कंटेनर के साथ चलते हैं। दिन में भी चलते हैं और रात में भी चलते हैं, लेकिन लोगों की सेफ्टी के लिए उनमें कोई लाइट नहीं होती है, जिससे रात में वे दिखाई नहीं देते हैं। इस वजह से भी बहुत सारे एक्सीडेंट्स होते हैं। कुछ वाहन ऐसे होते हैं जिनकी हाइट और लम्बाई ज्यादा होती है, लेकिन पीछे से आने वाले या सामने से आने वाले व्हिकल को यह पता नहीं चलता है कि इसको

ओवरटेक करने में कितना समय लगेगा, इसकी लम्बाई कितनी है । इसके लिए सुरक्षा संबंधी उपाय किए जाने चाहिए ।

महोदय, मैं गडकरी साहब को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने पूरे देश में और साथ ही साथ मेरे निर्वाचन क्षेत्र बुलढाणा में बहुत सारे नेशनल हाईवेज़ के काम शुरू किए हैं । बहुत सारे नेशनल हाईवेज़ के काम पूरे होने को हैं, लेकिन कुछ चल रहे हैं । मैंने पिछली लोक सभा में भी यह सवाल उठाया था कि रोड का काम करने वाली बहुत सारी एजेंसियां इस काम को कर रही हैं । उदाहरण के तौर पर बुलढाणा में नांदूरा से जलगांव के बीच जो नेशनल हाईवे का काम चल रहा है, उसमें अथॉरिटी इंजीनियर्स नहीं हैं ।

चाहे हमारे नेशनल हाईवेज़ के भी इंजीनियर्स हों या डेप्यूटी इंजीनियर्स हों, उनकी भी संख्या बहुत कम है और उनके ऊपर काम का बहुत लोड है, इसलिए वह दिन-प्रतिदिन उसका ख्याल नहीं रख पाते हैं । अथॉरिटी इंजीनियर के न होने के कारण कांट्रैक्टर द्वारा गलत तरीके से रोड का काम किया होता है, चाहे वह रोड का डाइवर्जन हो या रोड की खुदाई हो । इस कारण से अभी तक बहुत बड़े-बड़े एक्सीडेंट्स हो चुके हैं । चार लोगों की मौत नांदूरा से जलगांव के बीच में हुई है, लेकिन कांट्रैक्टर के ऊपर उसकी कोई भी जिम्मेदारी नहीं आई है ।

दूसरे, मैं यह कहना चाहता हूं कि आपको नियम में यह स्पष्ट करना चाहिए कि जहां पर भी राष्ट्रीय महामार्ग का काम होता है और उसमें जो जंक्शन्स हैं, उसमें छोटे-छोटे देहातों से आने वाले रोड मिलते हैं, जब वे रोड्स मेन रोड्स से जुड़ते हैं, तो वहां पर उनका जो लेवल है, वह 50 मीटर तक नेशनल हाईवेज़ की हाईट और डेप्थ होगी । दूसरा जो आने वाला रोड है, उसमें भी 50 मीटर तक उसी लेवल पर उसका काम होना चाहिए, ताकि दूसरी तरफ से जो आने वाला वाहन है, वह 50 मीटर पर आकर रुक जाए, उसके लेवल पर रहे और जब यह देखे कि रोड पर कोई अन्य वाहन नहीं है, तब वह उस रोड पर आ जाए । अगर ऐसा नहीं होगा, तो उसमें बहुत सारी दुर्घटनाएं होंगी और हम जिन दुर्घटनाओं से होने वाली मौतों की संख्या कम करने के बारे में सोच रहे हैं, तो उनकी संख्या

और भी बढ़ने की संभावनाएं पैदा होंगी । इसलिए यह काम भी वहां पर होना चाहिए ।

सभापति महोदय, हमारे महाराष्ट्र राज्य के परिवहन मंत्री श्री दिवाकर रावते साहब ने माननीय गडकरी साहब को एक लेटर दिया है और उसमें कुछ आशंकाएं जताई हैं कि उसके खंड 34 में जो 88(सी) है, उसमें केन्द्रीय सरकार की राष्ट्रीय मल्टी मॉडल और अंतर्राज्यीय यात्रियों और मालों के परिवहन के लिए स्कीम्स बनाने की शक्ति है, क्या उसमें राज्यों के अधिकारों के बारे में कुछ हो सकता है? हमारे जो स्टेट परिवहन हैं, क्या इससे उनके ऊपर भी कुछ असर पड़ सकता है? अगर यह व्यवस्था हो सकती है, तो ऐसा करना चाहिए । स्टेट ट्रांसपोर्ट को कोई नुकसान नहीं होना चाहिए, क्योंकि वे पहले से ही घाटे में चल रहे हैं और लोगों की सेवा कर रहे हैं । इसलिए उनको और अधिक नुकसान न हो सके, इसका भी प्रावधान इस बिल में होना चाहिए ।

माननीय सभापति : अब आप समाप्त कीजिए ।

...(व्यवधान)

श्री प्रतापराव जाधव : सभापति महोदय, हमने अभी प्राइवेट कंपनियों और एजेंसियों को भी लाइसेंस देने की बात इसमें रखी हुई है । इसलिए, मैं मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगा कि हमारा जो स्टेट ट्रांसपोर्ट है, जो लोगों को सुविधाएं देता है, चाहे वह सीनियर सिटीजन्स हों, स्कूल में पढ़ने वाले लड़के और लड़कियां हों, स्टेट ट्रांसपोर्ट के माध्यम से उनको आधे रेट पर टिकट और अन्य सहूलियतें दी जाती हैं । जब हम प्राइवेट वाहनों को परमिट देंगे, तो क्या उसमें भी यह सुविधा दी जाएगी? हमारा जो स्टेट ट्रांसपोर्ट है, वह छोटे-छोटे देहातों से लोगों को लाने का काम कर रहा है ।

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

श्री प्रतापराव जाधव : सभापति महोदय, अगर हम प्राइवेट वाहनों को परमिट देंगे, तो उनको जहां पर ज्यादा मुनाफा, ज्यादा पैसा, ज्यादा पैसजर्स मिलेंगे, उन्हीं

रूटों पर ऐसी गाड़ियां चलेंगी और देहातों से लोगों को आने-जाने में दिक्कतें होंगी । अगर उसके लिए भी इसमें कुछ सुधार किया जा सकता है, तो मंत्री जी को निश्चित रूप से इसको करना चाहिए । मैं एक बार फिर आदरणीय गडकरी साहब को हमारी शिवसेना पार्टी और हमारी पार्टी के नेता श्री उद्धव साहेब ठाकरे जी की ओर से बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं, क्योंकि उन्होंने एक बहुत ही उच्छा बिल इस संसद में पेश किया है । मैं उसका अपनी और अपनी शिव सेना पार्टी की ओर से पूरा समर्थन करता हूं ।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : सभापति महोदय, मुझे आपने मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 की चर्चा में भाग लेने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं । मैं इस संशोधन विधेयक का समर्थन करता हूं । मैं यह कहना चाहता हूं कि मोटर यान अधिनियम, 1988 के नियमों को और अधिक कड़ा बनाने तथा इस संबंध में केन्द्र सरकार को अधिक अधिकार देने संबंधी संशोधन सरकार द्वारा किया जा रहा है । वर्तमान में लगातार बढ़ रही सड़क दुर्घटनाओं को देखते हुए यह आवश्यक हो गया था कि कानून को और अधिक सक्षम बनाया जाए, जिससे लोगों में यातायात नियमों के उल्लंघन के प्रति एक डर का माहौल बना रहे । वह हमेशा नियमों का पालन करने के लिए सतर्क रहें । आज देखा जाता है कि लोग यातायात नियमों का पालन नहीं करते हैं और उनकी अवहेलना करने में भी संकोच नहीं करते हैं । यह कैसा नियमन है कि देश में करीब 30 लाख बोगस ड्राइविंग लाइसेंस बने हुए हैं । यही नहीं एक व्यक्ति के पास कई जगहों का भी लाइसेंस है । माननीय मंत्री जी का भी ऐसा मानना है । देश में लगभग हर साल पांच लाख सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, जिसमें करीब पांच लाख लोगों की मौत हो जाती है, ऐसे आंकड़े थे । मैं

मंत्री जी को बधाई भी देना चाहता हूं कि उनके प्रयासों से विगत पांच वर्षों में सड़क दुर्घटनाओं में करीब 3 से 4 प्रतिशत की कमी आई है ।

उनके अनुसार अगर कानून अधिक कड़ा एवं कठोर हो तो लोगों को पालन करने के लिए मजबूर होना पड़ेगा ।

महोदय, यह सच है कि लोग यातायात नियमों का पालन नहीं करते हैं । लाल बत्ती है, फिर भी आगे बढ़ जाते हैं । लाइन में ड्राइविंग तो करते ही नहीं हैं । हमेशा देखा जाता है कि दूसरी गाड़ी से आगे निकलने की घटनाएँ अधिक होती हैं और इसके कारण दुर्घटनाएँ तो होती ही हैं, आपस में झगड़ा भी हो जाता है और मर्डर भी हो जाते हैं । पार्किंग के लिए मर्डर हो जाते हैं और गोलीबारी भी हो जाती है । जाम के समय तो और भी विकट स्थिति रहती है । कोई भी ट्रैफिक के नियमों का पालन करने के लिए तैयार नहीं होता है । आगे-पीछे, इधर-उधर सभी गाड़ियाँ अस्त-व्यस्त हो जाती हैं । घंटों तक सड़क पर जाम रहता है । इससे आम जनता को काफी परेशानी होती है । मरीज जाम में फंस जाते हैं । उनके समय पर अस्पताल नहीं पहुँचने से उनकी मृत्यु भी हो जाती है । लोगों की फ्लाइट, रेल या बस की यात्रा बाधित होती है । साथ ही देश को राजस्व की भी हानि होती है । अतः यातायात के नियमों का सही तरह से पालन किया जाए तो सारी समस्याओं का हल हो जाएगा ।

मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 का खण्ड 51 अधिनियम में एक नई धारा 164(ख) स्थापित की जा रही है । यह बहुत अच्छी बात है, इससे दुर्घटनाओं से पीड़ित व्यक्तियों को आपातकालीन चिकित्सा उपचार और उनके कुटुम्बों को अनिवार्य बीमा के लाभ का प्रावधान है ।

एक प्रावधान कुछ जटिल सा महसूस किया जा रहा है कि अत्यधिक जुर्माना बढ़ाया जाना । अभी नशे में गाड़ी चलाने पर 2,000 रुपये के जुर्माने का प्रावधान है, उसे 10,000 रुपये किया जा रहा है । ओवर टेकिंग के लिए 100 रुपये से बढ़ाकर 5,000 रुपये, बिना लाइसेंस के लिए 500 रुपये से बढ़ाकर 5,000 रुपये,

बिना सीट बेल्ट के लिए 100 रुपये से बढ़ाकर 1,000 रुपये, गाड़ी चलाते समय फोन का इस्तेमाल करने पर 1,000 रुपये से बढ़ाकर 5,000 रुपये एवं हिट एंड रन के मामले में 25,000 रुपये से बढ़ाकर दो लाख रुपये और बिना हेलमेट के लिए 100 रुपये से बढ़ाकर 1,000 रुपये, तेज गति के लिए 500 रुपये से बढ़ाकर 5,000 रुपये, आपातकालीन गाड़ियों को रास्ता नहीं देने पर 10,000 रुपये, नाबालिग को गाड़ी चलाने पर अभिभावकों पर जुर्माने का प्रावधान और ओवर लोडिंग पर 20,000 रुपये न्यूनतम के साथ 1000 प्रति टन का अतिरिक्त जुर्माना है। क्या यह उचित प्रतीत होता है? अधिक जुर्माना वसूलने से अच्छा होगा कि जागरूकता लाई जाए। जागरूकता से सभी समस्याओं का हल निकाला जा सकता है।

अंत में, मैं एक प्रश्न माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि वे अपने जवाब में इसका स्पष्टीकरण दें कि इस संशोधन में राज्यों के अधिकारों का कोई हनन न हो। राज्य सरकार से भी इस पर विचार-विमर्श लेना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

KUMARI CHANDRANI MURMU (KEONJHAR): Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak.

I rise to speak on behalf of Biju Janata Dal on Motor Vehicle (Amendment) Bill. I congratulate the hon. Minister for speaking elaborately on the amendments while introducing the Bill. My dynamic Chief Minister, Shri Naveen Patnaik, has taken revolutionary steps regarding safety measures and road development of the State. My Party, Biju Janata Dal, supports this amendment Bill, but there are certain

issues which I want to raise. I hope the Minister will reply to them during his reply.

The Bill mandates the State Governments to ensure electronic monitoring and enforcement of road safety measures on the National Highways, the State Highways and urban roads as per guidelines framed by the Central Government. It is unclear who will bear the cost of implementing such safety measures. Ensuring electronic monitoring across roads in a State would involve a significant amount of investment on infrastructure such as CCTV cameras, speed detectors, etc. on the part of the State.

The Bill does not specify whether such costs will be borne through a Central Scheme or through additional grants to the States from the Centre. The Financial Memorandum of the Bill also does not provide for any financial support to States to implement such infrastructure.

Sir, my second point is this. The Bill provides for a National Road Safety Board to be created by the Central Government through a notification. The Board will provide advice to the Central and State Governments on all aspects of road safety and traffic management including standards of design, registration and licence of vehicles, promotion of new vehicle technology etc. The Government proposes to open driving training institutes in every district of our country to train people as we are in need of more than 25 lakhs of drivers. This is a very welcome step taken by the Government. Earlier, there was a norm for drivers to be minimum matriculates but now the hon. Minister proposes to remove this clause which will help unemployed and uneducated youth to get employment which is also a very welcome step taken by the Government.

The Central Government may make rules regarding the terms and conditions of appointment in the Board and other functions in the Board while the amendment proposes setting up of a National Road Safety Board which will still be advisory in nature. The Sundar Board Committee recommended that the National Road Safety Board should have the freedom to set safety standards with regard to the design. With regard to construction and maintenance of the roads and motor vehicles, the agency should have the necessary powers to monitor compliance, issue directions and levy penalties wherever necessary.

Sir, I would also like to draw the attention of the House to the fact that this Bill provides that the Central Government will set the design, construction and maintenance standards. The Sundar Committee on Road Safety recommended that the powers to set standards and follow up on their compliance cannot be vested in the same Department which is also responsible for the construction and maintenance of roads. In this case, the Central Government is primarily responsible for the development of National Highways and it carries out these functions through the NHAI. The penalty for non-compliance with safety standards will be a fine of up to Rs. One lakh. The question is whether a fine of Rs. One lakh would be a sufficient deterrent for a contractor when the cost of such projects is above Rs. 15 crore per kilometre on an average.

Most of the accidents in the highways occur during late hours, mostly between 12 am to 4 am. So, I would like to urge upon the hon. Minister to make provisions for rampant checking on the highways. Also, I would like to request the hon. Minister to take care of it. This proposed amendment should not encroach upon the powers of the State Government.

Sir, I have one more issue to refer to. The Bill proposes to increase the minimum compensation for 'hit and run' cases which is now Rs. 25,000 to Rs. One lakh in case of death and from Rs. 12,500 to Rs. 50,000 in case of grievous injury which is not sufficient nowadays. So, I would like to request the hon. Minister to consider increasing this amount keeping in view the seriousness of the injury.

With these words, I conclude.

Thank you.

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद ।

मैं यहाँ मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 के ज्यादातर बिन्दुओं पर समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ । यह बिल काफी विलम्ब से आया है । इस बिल को पहले आ जाना चाहिए था । मैं माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी को बधाई देना चाहता हूँ कि वे इस विधेयक में काफी अच्छे सुझाव और अमेंडमेंट्स लेकर सदन के सामने आए हैं ।

सभापति महोदय, हम सभी लोग यह जानते हैं कि किस तरीके से रोज एक्सीडेंट्स में सैकड़ों जानें जाती हैं और इस देश में जिस तरीके से ड्राइविंग लाइसेंस दिए जाते हैं, यह किसी से छिपा नहीं है । यह सच्चाई है । मेरा तो यह मानना है कि अगर एक ड्राइविंग लाइसेंस इश्यू होता है तो उस ड्राइविंग लाइसेंस को इश्यू करते वक्त, कितने लोगों की जान को उस ड्राइवर के हाथों में हम देते हैं, यह बहुत गम्भीर विषय है । इसको स्ट्रिन्जेंट बनाना चाहिए कि इतनी आसानी से ड्राइविंग लाइसेंस न दिए जाएं । हम देखते हैं कि किस तरीके से रूरल एरियाज में, जिनके पास ड्राइविंग लाइसेंस नहीं होता है, वे स्कूल के बच्चों को

वैन्स में लेकर, गाड़ियों में लेकर दौड़ाते हैं । उसमें मासूम बच्चों की जानें जोखिम में होती हैं ।

सभापति महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करते हुए आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यही कहूंगा कि अगर इसमें और सेफ्टी प्रोविजंस लाएं तो यह और भी अच्छा होगा । जहां तक पब्लिक ट्रांसपोर्ट की बात है, उससे लगातार पिछले कुछ दशकों में, हमारी सरकारें अपने आप को विदड़ों कर रही हैं । जैसा कि पूरे सोशल सेक्टर से सरकार ने फेज़वाइज विदड़ों करने का काम किया है, ऐसे ही पब्लिक ट्रांसपोर्ट से भी सरकारें अपने आप को विदड़ों कर रही हैं । यह अच्छी बात है कि हमारे सड़क परिवहन मंत्री जी का विज़न बहुत बड़ा है । अच्छे हाईवेज़, अच्छी ट्रांसपोर्टेशन, बिजली से चलने वाली डबल डेकर बसेज तक लाने का उनका विज़न है । मेरे संसदीय क्षेत्र अमरोहा का एक असेम्बली सेगमेंट राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में आता है । मैं तो माननीय मंत्री जी से गुज़ारिश करूंगा कि इस बिल को इंट्रोड्यूस करते वक्त आप डबल डेकर बसेज और बिजली से चलने वाले ट्रांसपोर्ट की जो चर्चा कर रहे थे, उसे पहले फेज में ही कम से कम राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की अंतिम सीमा तक हम लेकर जाएं । मेरे संसदीय क्षेत्र में गढ़मुक्तेश्वर ब्रज घाट एक बहुत ही पावन नगरी है । हरिद्वार जाने के लिए तो मेरे अमरोहा संसदीय क्षेत्र में वह एक विधान सभा क्षेत्र है ।

HON. CHAIRPERSON : You had placed the same demand last time also.

कुंवर दानिश अली : सभापति महोदय, ऐसी नाइंसाफी मत कीजिए । इतने अच्छे मंत्री हैं, जिनसे हम कुछ डिमांड कर सकते हैं और अपने क्षेत्र में कुछ ले सकते हैं ।

माननीय सभापति: इसलिए, भाषण कुछ कम होना चाहिए ।

कुंवर दानिश अली : सभापति महोदय, मैं ज्यादा वक्त नहीं लूंगा । मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहूंगा कि हमारे यहां टोल टैक्स गेट्स के पास से जब

एम्बुलेंसेज जाती हैं, चूंकि यह माननीय मंत्री जी से जुड़ा हुआ विभाग है, तो कई बार यह होता है कि टोल गेट्स पर एम्बुलेंसेज वगैरह के लिए जो एग्ज़ेम्प्टेड लेन्स होती हैं, उनमें परमानेंट बैरियर खड़े कर दिए जाते हैं। मैं खुद अपने क्षेत्र की बात करता हूं। मेरे अमरोहा लोक सभा संसदीय क्षेत्र में दो टोल गेट्स हैं और दोनों का वही हाल है। इसके बारे में मैं वहां पर कई बार कह चुका हूं। मैंने वहां के जिलाधिकारी को भी कहा, लेकिन इस पर कुछ नहीं हुआ। कई बार एम्बुलेंसेज ट्रैफिक में फँस जाती हैं और वे नहीं निकल पाती हैं, जिससे रोगियों की मौत हो जाती है।

महोदय, मेरा क्षेत्र दिल्ली से लगा हुआ है। वहां बहुत-सी इल्लीगल बसेज चलती हैं। उसे कौन चलवाता है? इससे राज्य सरकार का रेवेन्यू लॉस तो होता ही है, लेकिन उस पर ऐसे अनट्रेन्ड ड्राइवर्स और कंडक्टर्स रहते हैं कि अगर उन्हें प्रशासन पकड़ने की भी कोशिश करता है तो वे रैश ड्राइविंग करके भागते हैं और उसमें अक्सर एक्सीडेंट्स होते हैं।

मेरा आपके माध्यम से यह भी कहना है कि इस पर भी मंत्री जी गौर फरमाएं। हमारे यहां जो इल्लीगल ट्रांसपोर्ट चल रहा है, राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से लेकर वेस्टर्न यूपी के अंदर हजारों की तादाद में बिना परमिशन के बसें चल रही हैं, उन पर कुछ कंट्रोल होना चाहिए। स्टेट्स के जो कुछ कन्सर्न आए हैं, उनको भी शामिल किया जाए। मैं अपनी पार्टी की ओर से इस बिल का समर्थन करता हूं।

बहुत-बहुत शुक्रिया।

SHRI KOTHA PRABHAKAR REDDY (MEDAK): Thank you very much, Sir, for giving me this opportunity. Our TRS Party supports the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019.

Sir, it is astonishing to know that every year, about 1.5 lakh people die, and about 5 lakh people get injured in road accidents in the country. So cashless treatment may be provided to the accident victims during the golden hour, and there is also a need to increase the minimum compensation for death and injury cases.

There is a dire need for mandatory recall of those motor vehicles if a defect in those vehicles may cause damage to the environment, or the driver, or other road users, from time to time with a ban on use of those vehicles which have completed 10 or 15 years of life across the country.

सर, इसके अलावा विभिन्न स्टेट्स में अलग-अलग टैक्स हैं । कर्नाटक में एक तरीके का टैक्स है और आंध्र प्रदेश तथा तेलंगाना में दूसरे तरीके का टैक्स है । उसी प्रकार से नॉर्थ इंडिया के स्टेट्स में अलग-अलग टैक्स हैं । इन स्टेट्स में टैक्स के लिए गवर्नमेंट्स के रूल्स-रेगुलेशंस के लिए कोई कंडीशन नहीं हैं और स्टेट्स अपनी मर्जी से टैक्स वसूल करते हैं । छोटे स्टेट्स में भी ज्यादा टैक्स हैं । टैक्स का जो बड़ा वॉल्यूम होता है, उसमें टैक्सेशन का वैरीएशन डिफिकल्ट है । इसके लिए भी मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाह रहा हूं कि आप छोटे-बड़े स्टेट्स में टैक्स को थोड़ा मोडिफाई करने के बारे में सोचें । छोटे स्टेट्स में टैक्स थोड़ा कम किया जाए ।

इसके अलावा, जो कंपनी गाड़ी की मैन्युफैक्चरिंग करती हैं, उनके लिए एक कैलेण्डर तथा फाइनेंशियल ईयर होता है । इस बारे में बिल के अंदर क्लैरिटी नहीं है । क्लैरिटी का मतलब क्या है? इसका मतलब है कि जनवरी से दिसम्बर महीने तक जो मैन्युफैक्चरिंग होती है और दिसम्बर महीने में जो इन्वॉइस होती है, उसी गाड़ी के जनवरी महीने के इन्वॉइस में चैसीस तथा इंजन नंबर मेशन करके मैन्युफैक्चरिंग ईयर 2020 के बेचने का चांसेस ज्यादा रहता है । मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इसको भी थोड़ा रेक्टिफाई किया जाए । अगर दिसम्बर महीने का इन्वॉइस जनवरी महीने में रेज़ किया जाए, तो भी

व्हीकल की वैल्यू कम हो जाती है । अगर व्हीकल का फाइनेंशियल ईयर अलग है, कैलेण्डर तथा फाइनेंशियल ईयर में डिफरेंस हैं, उसके बारे में भी कोई क्लैरिटी नहीं है, तो उसके लिए भी मैं सुझाव देना चाहता हूं कि उसको ठीक किया जाए ।

महोदय, हमारे देश में ड्राइवर्स का भी एक मेजर इश्यू है । सारे इंडिया में हर जगह ड्राइवर्स के बहुत सारे प्रॉब्लम्स हैं । मोटर व्हीकल ड्राइवर्स, लॉरी ड्राइवर्स, कार ड्राइवर्स के साथ-साथ कंस्ट्रक्शन मशीन, मॉटर ग्राइन्डिंग, एक्स्कवैटर, कोल माइनिंग में चलने वाली मशीनों के लिए ऑपरेटर्स की बहुत शॉर्टेज है । इसके लिए यूनियन गवर्नमेंट को आईटीआई तथा डिप्लोमा, जैसे छह-सात महीने या एक-दो साल के कुछ नए कोर्सेज शुरू करने चाहिए । आज पूरे इंडिया में इम्पोर्टेंट मशीनों का इम्पोर्ट हो रहा है, लेकिन किसी भी स्टेट में उसके लिए कोई प्रॉपर ऑपरेटर नहीं है । ऑपरेटर्स के अभाव में हजारों मशीनों का काम हेल्ड अप हो जाता है । इसके बारे में भी यूनियन गवर्नमेंट को सोचना चाहिए, क्योंकि इससे बेरोजगारी दूर होने के चांसेज हैं ।

इसके बारे में सोचना चाहिए । In European countries and other countries, the drivers are being allotted code, licences are issued through online mode, and they are allotted fixed duties per day through GPS systems. बाहर की कंट्री में जो ड्राइवर है, वह कितने घंटे चलाता है, कैसे चलाता है, उस ड्राइवर का जीपीएस लिंक-अप रहता है । अपने देश में भी वह सिस्टम लगाएं । ड्राइवर कितने घंटे ड्यूटी पर है, वह कब गाड़ी से उतरा, कितने घंटे गाड़ी चलाई, अगर यह सिस्टम अपने देश में भी लगाएं, तो एक्सीडेंट कम होने के चांस ज्यादा होंगे । The Union Government may take steps to set up educational institutions at the ITI level with the introduction of theory and practical courses to provide sufficient training to the drivers of motor vehicles of private operators on how to deal with guests.

पिछले कुछ सालों से एमएनसी कंपनीज मोटर व्हीकल के शोरूम इंडिया में खोलकर, कंपनीज बनाकर गाड़ियों की मार्केटिंग कर रही हैं । 15 साल के बाद अभी भी गाड़ी के स्पेयर पार्ट्स दूसरी दुकानों में मिलने के चांसेज नहीं हैं । अगर पार्ट्स लेने हैं, तो सीधे शोरूम में जाकर उसी की वर्कशॉप में काम कराना पड़ता है । वह काम कहीं बाहर नहीं हो पाता है । इसकी वजह से डीलर्स द्वारा कस्टमर से ज्यादा पैसे लेने और चीटिंग करने के चांसेज ज्यादा हैं । अगर मोटर व्हीकल एक्ट के अंदर यह प्रावधान हो कि कोई नया शोरूम, नया डीलर है, तो एक-दो साल के बाद शोरूम के बाहर उसके सभी पार्ट्स मिलें, तो इससे कस्टमर्स को सुविधा होगी ।

इंडिया के अंदर कई राज्यों में डुप्लीकेट स्पेयर पार्ट्स का ज्यादा प्रयोग हो रहा है । ओरिजनल स्पेयर पार्ट्स की जगह डुप्लीकेट एयरपार्ट्स शोरूम्स में मिल रहे हैं, इसकी वजह से व्हीकल्स डैमेज हो रहे हैं । जहां भी ब्लैक स्पॉट्स हैं, चाहे नेशनल हाईवेज के अंदर हों या स्टेट हाईवेज के अंदर हों, उनको इमीडिएटली कवर करने का काम करना होगा ।

इसके अलावा पार्किंग की बहुत सारी जगहों पर प्रॉब्लम्स हैं । पार्किंग की वजह से नए ड्राइवर्स और नए ऑपरेटर्स के आने में दिक्कत हो रही है । यह बहुत बड़ा मुद्दा है । यूनियन गवर्नमेंट के एक्ट में जो महत्वपूर्ण इश्यूज हैं, उनमें इसे जोड़ने के लिए मैं सजेशन दे रहा हूं ।

जब गाड़ी का एक्सीडेंट होता है, तो गाड़ी को पुलिस स्टेशन में खड़ा कर देते हैं । गाड़ियों को रिलीज होने से पहले 15 से 20 दिनों तक पुलिस स्टेशन पर रुकना पड़ता है । एक्सीडेंट करने वाले ड्राइवर को दण्डित करना चाहिए । पुलिस स्टेशन में अगर ऑपरेटर की गाड़ी खड़ी की है, तो हर दिन गाड़ी का टैक्स भरना होता है । इस नए मोटर व्हीकल एक्ट में इसके बारे में मेरा सुझाव है ।

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI): Mr. Chairman, Sir, I stand here with mixed feelings actually about this Bill because just day-before-yesterday, मेरे निर्वाचन क्षेत्र बारामती के दौंड ताल्लुका में नौ बच्चों की एक गाड़ी एक्सीडेंट में मौत हुई है और उन बच्चों की उम्र 19 से 21 वर्ष के बीच है । So, this Bill has actually come at an apt time when our State and several of us go through such severe accidents and I have just lost 9 children from my constituency. Therefore, I am very hopeful and optimistic that this Bill is going to bring in a positive change. The intent of the hon. Minister is to bring in positive changes.

I have two or three pointed questions to the hon. Minister. The Minister has said that this entire Bill is not compulsory for States. Even the Transport Minister in my State, who is also from the same party as that of Shri Nitin Gadkari, has shown some reservations. My colleague Jothimani is going to talk about them extensively and so I will not speak about them now.

I would like to ask the Minister that if it is not compulsory for the States, how will it become seamless if there is so much flexibility? I think the Minister's intention to have once licence across the country is very good so as to make it above board and reduce corruption. But if all States are not going to agree, how are we going to make it seamless? This is my first question.

Yesterday, the hon. Minister, while moving the Bill for consideration, talked about electric buses. I would just like to make an intervention since the hon. Minister talked about it yesterday. So, I will speak for two minutes on these issues which he brought up yesterday.

He talked about electric buses. These buses are made in my constituency, under the leadership of Mr. Ravi Pandit, who has done an exceptionally good job, but the problem of these electric buses is the costing which is very high. It is like paying for seven years of diesel at one shot, which is not a bad thing, because there is a flip side to it that it helps reduce pollution. But the subsidies which are required are very, very high. Yesterday, the hon. Minister was talking about the London model. Worldwide electric buses are not showing very good results being cost effective. So, how are you going to make them cost effective?

The second point is this. He talked about it now, but we have done it in Pune. I would here like to bring up a slightly old issue and I would definitely like to complement the UPA Government here, not because of the fact that we were part of it, but in 2006, the UPA came up with the Urban Transport Policy Document. At that time, the Minister was Jaipal Reddy Ji and it was drafted by O.P. Agarwal, the Secretary. I am sure the hon. Minister has looked at this Urban Transport Policy of 2006, which is one of the finest documents, which has ever been written and it is valid in 2012. The reason I am connecting this is that this policy was brought at the time when JNNURM was there and spiritually when we talk about Pune, we had excellent buses coming at that time. Then the 'Smart City' came, which was actually a similar project but just with the name changed. Smart City has not been able to deliver superior results to us.

The other problem which we have with the electric buses is - the hon. Minister is fully aware of this - that even China is making them and now they are dumping them on. For example, KPIT which he talked about in Pune, KPIT has tied up with Aisha. It does not matter who they

are tied up with, but they have a very serious problems of costing. What is happening is that there are four plans to it because we do not have a comprehensive policy. The NITI Aayog talks about cleaning up. The hon. Minister absolutely understands his business because he understands that the subsidy has to be given per kilometre which his Ministry is agreeing to. But the Commerce Ministry is not very comfortable about the subsidies, so is what I have read in a report. I request the hon. Minister to kindly clarify it. The Heavy Industries Ministry says that the capex subsidy per bus should be given. So, one Government is thinking in four verticals. So, the Road and Transport Ministry is saying that it should be per kilometre subsidy, which is the right way, while the Heavy Industries is saying something else, NITI Aayog is saying something else and Commerce Ministry is saying something else. So, what is the roadmap further since this topic is extensively brought up by the hon. Minister? I request the hon. Minister to kindly tell us if there could be some comprehensive scheme. We need a facilitating body. For example IRDA is there for insurance. We need an absolute system which makes a seamless movement. It is not important to have one road in isolation or one license. If we are looking at safety and security, they have to be integrated. I would like to give the example of Indore. Indore has done a PPP model excellently with actually one of those people who does it and he is from Maharashtra. Hon. Minister is aware of it. That project works very well. But when they asked for a bay even to park the buses, the bay is not being given in Indore. So, if we are integrating the transport system of railways, integrated with airports, integrated with public transport, it should work seamlessly. The body which will monitor it are private players, maybe in PPP model.

There is another example from Nagpur where he comes from. In Nagpur, there is a metro coming up. We are all very happy about the metro, but it needs to be integrated with the public transport. There are about 150 buses, as per the data of Government of Maharashtra, of the Municipal Corporation which are not functional today. This Government has thousands of crores of Rupees to be put in Metros, but they do not have about 150 crore for PMPML. Probably Nagpur also needs Rs. 100 crore or Rs. 150 crore. ग्यारह हजार करोड़ रुपये मेट्रो में देंगे लेकिन सौ करोड़ रुपये पब्लिक ट्रांसपोर्ट को नहीं देंगे ।

The Minister could kindly intervene and tell us how we can change this because this will all happen with safety and security norms, but we need a seamless plan and we need a transport facilitating body. We need a proper and detailed policy because the 2006 policy of Jaipal Reddy Ji which was drafted is one of the best policies even in this context after 12 years. So, I would urge the hon. Minister to look into it.

There are last two small points. Several Members have spoken about public infrastructure. There are allied services which will go with safety like, somebody has talked about drivers falling asleep. The accident, which happened, where nine children had died, took place in my Constituency. One of the drivers fell asleep. Issues like having insurance or licence are very complex. How can we streamline this? We would like to have a little bit of clarification from the hon. Minister on this. Could we put a certain amount of money, which is going into road transport, into these allied services? The services like rest areas, food, safety, security and toilets are very important. Can we put a certain amount of money into it? That will, really, be a game changer.

Sir, my last point is about double taxation for surcharge of re-registration of vehicles. When you take one vehicle from one State and take it to another State, there are 61 types of surcharges that you have to pay. Is this also going to be streamlined?

I am very hopeful that with the clarifications which the hon. Minister gave yesterday and since the intent of the whole House is to reduce accidents, we will have a safer model of transport for all. I support the Bill but with a few of these clarifications. The hon. Minister's speech was like a dream come true. I hope, this dream will become a reality.

श्री अजय मिश्र टेनी (खीरी): माननीय सभापति जी, मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। वर्ष 1988 में मोटर यान एक्ट बना था, निश्चित रूप से उस समय की जरूरतों के हिसाब से प्रावधान किए गए होंगे। उन जरूरतों के हिसाब से उस समय को देखें तो 30 साल का समय हो चुका है और 30 सालों में बहुत सारे परिवर्तन आए हैं, इसलिए इस बिल में बहुत से संशोधनों की आवश्यकता थी, जिसे वर्ष 2019 के इस बिल के माध्यम से किया गया है। रोड कनेक्टिविटी में सुविधाएं बढ़ें, लोगों की सुरक्षा हो, समय पर चिकित्सा मिल सके, बीमा, मुआवजा और परिवहन संबंधी प्रक्रियाओं का सरलीकरण हो इसलिए ऑनलाइन की व्यवस्था गई है। इन सब चीजों को ध्यान में रखने के साथ-साथ यह भी ध्यान में रखा गया है कि यात्रा सुविधाजनक हो। यात्री, दुलाई, संचालन, ड्राइविंग लाइसेंस, बीमा संबंधित केसेस आदि के लिए भी इस बिल में काफी संशोधन किए गए हैं।

माननीय सभापति जी, दुनिया में लगातार जिस तरह से परिवर्तन हो रहे हैं, परिवहन की सुविधाएं भी तेजी से बढ़ रही हैं, वहीं सड़क निर्माण और वाहनों में नई तकनीक भी आई हैं। अब हम देखते हैं कि सड़कों का निर्माण नई टेक्नोलॉजी के माध्यम से हो रहा है और वाहनों में भी नई तकनीक आ रही है। भारत की पूरी दुनिया के साथ प्रतिबद्धता पर्यावरण और अन्य मामलों में है। ब्राजीलिया के साथ एग्रीमेंट किया गया है कि वर्ष 2020 तक सड़क दुर्घटनाओं और कैजुएलिटीज़ को 50 प्रतिशत तक कम करेंगे। इन सारी चीजों को लेकर इस समय इस बिल की बहुत आवश्यकता थी। इस बिल को इंट्रोड्यूज़ करते समय माननीय मंत्री जी ने भी जिक्र किया है, इसलिए मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूं।

इसमें सेफ्टी के बारे में एक नई चीज है, जिसके बारे में मैं जरूर कहना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी ने रोड सेफ्टी की इलेक्ट्रॉनिक निगरानी सुनिश्चित करने की बात कही है। इसका प्रभार राज्य सरकारों को दिया गया है, जैसे स्पीड कैमरा, सीसीटीवी, स्पीड गन आदि। ये सब चीजें निश्चित रूप से सड़क यात्रा को सुरक्षित बनाने के साथ-साथ सार्वजनिक परिवहन को विस्तार देने का अच्छा प्रयास करेंगी। व्यावहारिक रूप से जो समस्याएं आती थीं, जैसे ड्राइविंग लाइसेंस या वाहनों को आरटीओ ऑफिस ले जाने का जिक्र किया गया था, जो कि होता नहीं था, व्यावहारिक रूप से संभव नहीं था। इसके लिए एक प्रक्रिया बनाई गई है क्योंकि इसमें भ्रष्टाचार होता था। इसे समाप्त करने का बहुत बड़ा काम किया गया है।

मैं दो-तीन बातें आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं, दुनिया में कई अध्ययन हुए हैं और उस अध्ययन के माध्यम से कुछ बातें निकलकर आ रही हैं। जहां तक भारत की बात है, अगर एक्सीडेंट पर कंट्रोल कर लेते हैं, इससे जीडीपी में लगभग तीन प्रतिशत के नुकसान का अनुमान लगाया गया है।

इसका सीधा-सीधा मतलब है कि लगभग साढ़े चार लाख करोड़ रुपये प्रतिवर्ष हमारा नुकसान होता है । अगर बजट के अनुमान से देखें तो हम लोगों ने राजकोषीय घाटा 3.3 प्रतिशत कम करके रखा है । यदि हम एक्सीडेंट पर कंट्रोल कर लें तो हम राजकोषीय घाटे से बच जाएंगे और निश्चित रूप से यह हमारी अर्थव्यवस्था के लिए बहुत महत्वपूर्ण होगा ।

माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि एक्सीडेंट के जो प्रमुख कारण होते हैं, उनमें तेज रफ्तार से चलना भी एक कारण है । एक अध्ययन में कहा गया है कि यदि 4 से 5 कि.मी. स्पीड कंट्रोल हो जाए तो हादसों में 10 प्रतिशत से ज्यादा की कमी आ जाएगी और हमारा जो लक्ष्य वर्ष 2020 तक 50 प्रतिशत कैजुअलिटी समाप्त करने का है, उसमें भी सहयोग मिलेगा । तेज रफ्तार के विषय में हम लोगों को यह ध्यान में रखना होगा कि जो हमारे किशोर बच्चे हैं, वे ड्राइविंग बहुत फास्ट करते हैं । उन पर नियंत्रण करने के लिए हम लोगों को कुछ न कुछ उपाय करने चाहिए ।

दूसरा, गलत ड्राइविंग का परिणाम कभी-कभी यह होता है कि दूसरा व्यक्ति, जिसका एक्सीडेंट हो जाता है, उसकी कोई गलती नहीं होती है । कोई दूसरा आदमी गलत ड्राइविंग करके गाड़ी ठोक देता है । गलत ड्राइविंग न हो, इस पर भी हम लोगों विशेष रूप से कुछ न कुछ नियम बनाने चाहिए ।

वाहन चालकों द्वारा नियम का पालना करना । नियम तो हमने बना दिए, लेकिन नियमों का पालन भी हो, ऐसा एक सिस्टम विकसित करने की आवश्यकता है । नियमों के पालन करने के लिए हम क्या कर सकते हैं, इस पर भी माननीय मंत्री जी को विचार करना चाहिए ।

जिन सड़कों पर गाड़ी चलती है, उनका अभी तक कोई स्टैंडर्ड तय नहीं है । गाड़ियों के स्टैंडर्ड के विषय में कहा जाता था, लेकिन गाड़ियों के स्टैंडर्ड और मानक ऐसे तय हो गए हैं कि वे सुरक्षित की श्रेणी में आने लगी हैं । लेकिन, अभी अपने देश में सड़कों के मानक तय करने की हम सबको आवश्यकता है । इसमें चाहे सड़क का डिजाइन, आधारभूत संरचना या जो हम नई टेक्नोलॉजी को उपयोग कर रहे हैं, वे दुर्घटनाओं को रोकने में कितनी मदद कर सकती है, इस पर हम लोगों को ध्यान देना चाहिए । इसके साथ-साथ इसमें बहुत अच्छे प्रावधान किए गए हैं । जो इमरजेंसी मेडिकल सेवा देने वाले लोग होते थे या सहयोग करने वाले लोग होते थे, उनको एक कानून भय बना रहता था कि कहीं हम फंस न जाएं, उससे अब छुट्टी दी गयी है । अगर मेडिकल रिलीफ समय पर मिल जाती है तो हम ऐसी कैजुअलिटी को 50 प्रतिशत तक रोक सकते हैं । इनकी संभावनाएं बढ़ी हैं । इसके साथ-साथ माननीय मंत्री जी जब विधेयक को इंट्रोड्यूस कर रहे थे तो उन्होंने एक बात कही थी कि टॉयर की क्वालिटी भी हम लोगों को तय करनी चाहिए । साइक्लोन मिक्स जो टॉयर होते हैं, विदेशों में टॉयरो में नाइट्रोजन भरी जाती हैं, जिससे टॉयर एकदम से फटता नहीं है । हमारे यहां 10 प्रतिशत से ज्यादा हादसे केवल सड़कों पर टॉयर फटने की वजह से होते हैं । कई बार तो वह डिवाइडर क्रॉस करके दूसरी तरफ चला जाता है, इसलिए हम लोगों को इस पर भी ध्यान देना चाहिए ।

मैं माननीय मंत्री से यह भी कहना चाहूंगा कि हमारे यहां खासकर उत्तर प्रदेश में पशुओं के कारण बहुत एक्सीडेंट हो रहे हैं, इसमें एक नील गाय और दूसरे पशु भी हैं । इस ओर भी हम लोगों को ध्यान देना चाहिए ।

स्पीड कंट्रोल का एक सिस्टम डेवलप करने के लिए हम लोगों को विचार करना चाहिए । शराब पीकर जो लोग गाड़ी चलाते हैं, हम लोगों ने एक मानक तय किया हुआ है कि कुछ मात्रा तक शराब में एल्कोहल है तो वे गाड़ी चला सकते हैं । लेकिन कई बार किशोर, जो छोटे बच्चे नाबालिग हैं, वे भी चलाते हैं तो हम लोगों को ध्यान देकर उनके लिए अलग से नियम डेवलप करने चाहिए ।

सीट बेल्ट की अक्सर चर्चा होती है । मैं परसों ही एक टेलीविजन पर समाचार देख रहा था, उसमें एक न्यूज आई कि एक गाड़ी ने कई पलटें खाईं, लेकिन इसके बाद भी उसके अंदर बैठा हुआ व्यक्ति बिल्कुल सेफ निकल आया, क्योंकि उसने अपनी सीट बेल्ट बांध रखी थी और सारे बैलून भी खुल गए और वह बच गया । अगर हम सीट बेल्ट का ध्यान रखें तो 40 से 50 प्रतिशत तक कैजुअलिटी जो हो रही हैं, उनको हम कम करने में सफल होंगे । उन कैजुअलिटीज में, जिनमें मृत्यु हो जाती है, उसमें 60 प्रतिशत तक एक अध्ययन के अनुसार कमी ला सकते हैं, ऐसा इसमें बताया गया है ।

ड्राइविंग लाइसेंस की बात माननीय मंत्री जी ने बहुत विस्तार से कही थी और भी कई लोगों ने यह बात कही है इसलिए मैं उसका विस्तार नहीं करूंगा ।

14.00 hrs

(Shri A. Raja in the Chair)

ड्राइविंग लाइसेंस के लिए एक बात कही गई है कि स्वैच्छिक अर्हता को समाप्त किया गया है। निश्चित रूप से हमारे प्रधान मंत्री जी और हमारे माननीय मंत्री जी का स्किल के प्रति एक विश्वास है कि जो स्किल्ड लोग हैं, उनमें ज्यादा क्षमता होती है । यह निश्चित रूप से उसका ही प्रभाव है । यह ठीक भी है, लेकिन मैं इसके साथ यह जरूर कहना चाहूंगा कि चाहे उसकी कोई शिक्षा तय नहीं हो, लेकिन कम से कम ड्राइविंग स्कूलों के माध्यम से, हमारे ट्रैफिक नियमों की जानकारी से समय पर उसका उपयोग कर सके । इन सभी चीजों के लिए हमें ड्राइविंग स्कूल्स भी ब्लॉक में खोलने चाहिए, जिसका जिक्र माननीय मंत्री जी ने किया भी है । मैं उनको धन्यवाद देता हूं ।

एक जो बहुत ही महत्वपूर्ण बात है वह यह है कि इसमें तत्काल लाभ देने के लिए प्रावधान किया गया है । यह कहा गया है कि जिसकी दुर्घटना में मृत्यु हो उसको पांच लाख रुपये और जो दुर्घटनाग्रस्त हो उसे ढाई लाख रुपये बीमा कंपनियों द्वारा मुआवजा देने का प्रावधान किया गया है । मेरा यह कहना है कि

जो पहले से चल रही प्रचलित व्यवस्था थी, जिसमें व्यक्ति की आयु, उसके परिवार के साथ कितने लोग जुड़े हुए हैं, उसकी जरूरतें क्या है इन सबको लेकर के यह तय किया जाता था कि किस तरह और कितना मुआवजा उसको दिया जाए, जिससे वह मुआवजा लाखों से करोड़ों तक हो जाता था । अभी बीमा कंपनियां आम तौर पर यही करेंगी कि पांच लाख रुपये का तत्काल लाभ देकर उसको समाप्त करेंगी, तो मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि हम लोगों को मुआवजे के मामले में ट्रिब्यूनल को ध्यान रखना चाहिए । मेरे दो पॉइन्ट्स हैं इन दो पॉइन्ट्स को पूरा करके मैं अपना भाषण समाप्त कर रहा हूं ।

इसके साथ ही साथ जो फास्ट ट्रेक की व्यवस्था है, उसमें मैं यह चाहता हूं कि हमारे जितने भी टोल बूथ है, उन सभी पर फास्ट ट्रेक लेन बनाई जाए, क्योंकि 375 टोल बूथों में केवल 10 प्रतिशत ही ऐसे हैं, जिनमें केवल एक ही लेन है । दूसरा एक अंतिम सुझाव यह है, मैं यह चाहता हूं कि स्कूल बस के लिए कुछ ऐसे विशेष प्रावधान किए जाएं जिसमें बच्चों की निगरानी और बच्चों की सुरक्षा के लिए हम विशेष व्यवस्था कर सकें, इसके लिए मैं आपसे अनुरोध करूंगा ।

SUSHRI S. JOTHIMANI (KARUR): Sir, I would like to share some serious concerns on the Motor Vehicle (Amendment) Bill, 2019 in the present form.

At the outset, I would like to state that we all share the same concerns with regard to the road safety. I would like to share with a heavy heart some incidents that happened in my Parliamentary Constituency, Karur. In my Constituency alone, there are more than 1000 accidental deaths happened within few years of time due to lack of either subway or over-bridge on the National Highway No. 7. If one constituency has witnessed more than 1000 accidental deaths, how many accidental deaths could have happened across the country? I use this

opportunity to request the hon. Minister to urgently build either the overbridge or subway in the following places of my constituency on the National Highway No. 7 near Manmangalam – Vaangaampalaylam circle, Semmadai – Periyar circle, Kodaangipatti in Karur Assembly, Veerakkiyam circle in Krishnarayapuram Assembly and Kodumbaalur in Viralimalai Assembly which need to be constructed with utmost urgency to prevent unfortunate deaths.

Sir, the hon. Minister is a decent gentleman. He is a very experienced Minister. I have no reason not to believe him but the past record of the Government of which he is a part of is known for its regressive, despotic, and autocratic attitude. This Government will not miss a single opportunity to undermine the States' rights, centralise power, disempower people and favour the corporate. Despite having many salient features in this Bill, this Bill has no exception to their general attitude.

Sir, hon. Minister said in his opening remarks that there will be a National Transportation Policy in place but if the States have any objection, it will not be imposed. I would like to ask the hon. Minister, through you, “why did this Government think that the State Governments are not competent enough to create a policy on their own in the first place?”

Secondly, if you do not want to impose anything on the States, why are you formulating a universal policy rather than allowing the States to formulate their policy according to their ground necessities?

The past experience shows that this Government will not listen to the States, if they have any objection on important issues, once the policy is in place. We have seen this time and again. What happened in

the case of NEET? Tamil Nadu is vehemently opposing the NEET. Already, eight poor students have committed suicide. Despite the uproar in Tamil Nadu, this Government is hell-bent on imposing NEET at the cost of the lives of poor students.

Therefore, the suspicion stems from the past experience of dealing with this Government's policies. The Minister has repeatedly said he is not willing to infringe upon the States but the draft Bill is not reflecting this.

In sub-section 10 of section 41, for the words "for a period of five years", the words "for such period, as may be prescribed by the Central Government" have been substituted.

The following provisions have also been inserted: -

"Provided that the Central Government may prescribe different periods of renewal for different types of motor vehicles."

At present, 15 years have been fixed for the renewal of motor vehicle registration certificate. Then, it is five years for the next renewal. But in the proposed Bill, this time limit has been taken away and it has been made mandatory that all vehicles should be tested before renewal.

This would pave the way for the manufacturers to go for their own monopoly of brand and they will try to retain the vehicle ownership. Therefore, the owner will be at the mercy of the vehicle dealers and thereby, he will be charged more for the maintenance of his vehicle.

Over a period of time, private spare parts dealers will be affected and private roadside workshops will be closed. This will result in a serious unemployment crisis. So, we should not forget that this

Government has the highest unemployment rate of 6.1 per cent in 45 years to its credit. Is it not favouring the big private players over the small self-employed youth?

At present, as per the Motor Vehicles Act, all transport vehicle permits are issued by the Regional Transport Authorities, namely, the District Collectors for their district jurisdiction, with one more adjacent district. For more than two districts and for inter-States permits, the State Transport Authority issues the permits.

Now, a new term, 'licence' has been introduced in Clause 29 with respect to sections 66 and 88 of the parent Act of 1988. Also, the Central Government has been given the power to issue licences for transport vehicles. The Central Government is planning to create a parallel authority to the existing authorities for issuing these permits or licences.

At the same time, the operators have the liberty to choose either permits issued by the State Government or by the Central Government and because of this, more confusion will arise among the operators. Moreover, the operators will always work on the profit approach and go for operation in the peak hours.

In my State like Tamil Nadu, there is a policy that even when a private vehicle is given the permit to operate in a profitable route, the main route, it will be asked to operate in a non-profitable route.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SUSHRI S. JOTHIMANI : I have eight minutes' time. I am the second speaker from my party, and probably, the last speaker.

They will operate in rural areas for the purpose of transporting school-going children and market-going farmers. That will be imposed as a condition clause. How will the Central Government, sitting in Delhi, decide in case of a remote place like Karur, which permit has to be given in which route? This is not infringing upon the right of the States! Then, what else?

The newly inserted section 215(A) states that the Central Government shall have the power to delegate any power or functions that have been conferred upon it by the Act to any public servant or public authority and authorize such public servant or public authority to discharge any of its powers, functions and duties under this Act. This is same with the State Government. From the above proposed insertion, the Central Government derives power to delegate function under this Act.

Also, section 211(A) empowers the Central Government to take full control of developing software to collect fees, fine and taxes which are well within the State subject. What is the guarantee that one fine day, the Central Government may take control over the revenue by mere administrative order by using the power under section 215? Even your alliance partner, the Transport Minister of the BJP Government in Maharashtra, is objecting vehemently to make any further changes in the Bill.

I would also like to bring one more thing to the notice of the august House. In the name of increasing the infrastructure, they need to put an amount of Rs.1 crore. Already, the self-employed youth are running the driving schools in the very remote rural areas, which is helping the poor people to get their driving licences, especially the women. I see driving

as a form of empowerment and freedom for a woman. This step will adversely affect that.

Already the Government is unable to create new employment. But if the people are generating self-employment, why is the Government, by favouring the corporate, spoiling the lives of self-employed youth, who run the driving schools in rural areas? I request the hon. Minister to seriously consider this provision and allow the self-employed youth to run their businesses.

Sir, I would also like to compliment the Government for certain salient features in this Bill like cashless treatment of road accident victims during golden hour. This Bill is very sensitive towards the differently-abled people. The Bill allows the Central Government to order for recall of motor vehicles if a defect in the vehicle may cause damage to the environment, or the driver, or other road users. The provisions of this Bill make it mandatory for the Government to constitute a Motor Vehicle Accident Fund to provide compulsory insurance cover to all road users in India. Treatment of injured persons and compensation to be paid is also a welcome step.

Along with the welcome steps, I request the hon. Minister, through you, Sir, to withdraw the regressive provisions from this Bill. Thank you.

SHRI K. NAVASKANI (RAMANATHAPURAM): Thank you, hon. Chairperson, Sir. I appreciate the hon. Minister, who is very vibrant and practical, for bringing in this very important Bill. Although it has been delayed, this piece of legislation is very much needed for this country. For this, I must say *Der Aaye, Durust Aaye*. It is the need of the hour.

Sir, I would focus on road safety throughout my speech. Last month itself in Ramanathapuram, Sathish Kumar, 35 years old, died and Kalamammal, who was riding pillion, suffered injuries when the two-wheeler they were riding collided with a car at Pottagavayal. Sathish Kumar, who died of head injuries, was not wearing a helmet. Not only common people, we have also lost many of our prominent political leaders in road accidents including the former President of India Shri Giani Zail Singh, the former Union Ministers, Shri Rajesh Pilot and Shri Gopinath Munde and the former Chief Minister of Delhi, Shri Sahib Singh Verma.

I read it somewhere that as a tribute to Shri Gopinath Munde, Shri Nitin Gadkari, who took charge of the Ministry of Road Transport and Highways in the same Cabinet, promised to bring in a strong law to make roads safer. I appreciate the hon. Minister for taking this initiative. But this Bill has come very late. It took almost two years since 2017 when it was passed in Lok Sabha and referred to the Select Committee of Rajya Sabha.

The year when the Motor Vehicles (Amendment) Bill was first introduced, India saw 1.5 lakh deaths in road accidents. In 2017, when it was re-introduced, there had been a marginal decline in that number. But the loss of lives from road accidents remains high in the country. Therefore, this Bill should be passed and implemented at the earliest.

Sir, the Bill amends the Motor Vehicles Act, 1988 to address issues such

as third-party insurance, regulation of taxi aggregators and road safety measures. The amendments also focus on issues relating to protection of

Vulnerable Road Users (VRUs), electronic enforcement, vehicle recall policy, unified driver licenses and vehicle registration system.

I also have some reservations and suggestions about this Bill. On an average, 1.5 lakh people are killed and close to 10 lakh are injured in road crashes across India every year. As per data of the Ministry of Road and transport, over 14 per cent fatalities were due to overloading of vehicles. In 2017, a total number of 20,848 people were killed due to overloading of vehicles, that is, an average of 57 deaths per day.

In Tamil Nadu, according to the road accident analysis data released by the Transport and Road Safety Commissioner, out of 15,044 road accidents witnessed in the State, Chennai alone recorded 1,990 accidents till March this year. As far as fatalities are concerned, the city again topped with 341 deaths as against the State's total of 2,774.

“Road accident victims largely constitute young people in the productive age groups underscoring major implication on the economic cost of road accidents,” says a report. Young adults in the age group of 18-45 years accounted for the high share percentage in the total number of deaths.

The maximum accidents are caused by two-wheelers, 43.94 per cent of total accidents, while the four-wheelers like car, jeep etc. account for 27.74 per cent of total accidents and stand at second position; 47.28 per cent of the deaths in two-wheelers occurred due to non-wearing of helmets. Therefore, the State Governments should strictly implement traffic rules.

Sir, I would like to talk about aggregators.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI K. NAVASKANI : Sir, this Bill provides for the recall of vehicles if the defective vehicle is a danger to the environment, the driver or other road-users. It is a good provision. So far, only manufacturers were at the helm of product recalls.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please conclude. Time is up.

SHRI K. NAVASKANI : Okay.

Sir, the 1988 Act already has the provision of a Solatium Fund for victims of hit-and-run accident cases. The old Act provided Rs. 12,000 for grievous injury and Rs. 25,000 for death, but the new Bill has also provided for another fund. This Bill provides Rs. 50,000 for grievous injury and two lakh rupees or more for death.

Thank you.

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): Sir, I thank you for giving me this opportunity.

I rise to support this Bill. I appreciate the efforts of Shri Nitin Gadkariji, in his last term and continuing them in this term also, for building world-class roads and providing world-class infrastructure in the road sector and also his efforts to reform the transport industry. My family is into transport business since 1928, for almost 90 years, and I am the right person to talk on this Bill.

Sir, for any nation, transport sector is like the nervous system of a human body. Transport sector has been facing a lot of problems since Independence. I hope, and I feel, that only Gadkariji can reform the

transport sector and bring it in a very good shape. So, I will point out some of the problems that the transport sector is facing in this country.

I have five main points to make. Fuel prices are changing on a daily basis. In 2012, a litre of diesel was costing Rs. 52 and now, it is costing Rs. 82, even after a drastic reduction in crude oil prices in the international market. I think, if that issue is addressed, the transport sector will benefit.

There is heavy taxation on motor vehicles. Now, 12 per cent GST is imposed on transporters, which is actually a huge burden on this sector, accompanied with toll fee. In a recent statement, the hon. Minister said that the people have to pay toll if they want good roads, making it clear that the toll system will stay forever. I appreciate and support the intention of Gadkariji in building a great country, but I would like to bring to his notice that once the Government of India gets back investment on a particular road, I think, toll can be removed on that particular road. This will give a little relief to the overburdened transport industry.

I would also like to give one suggestion. To encourage electric vehicle industry and electric vehicle movement in the country, I think, giving small incentives, like no toll, will go a long way.

The Government has announced very recently that there will be a ten per cent to twenty per cent hike in the insurance rates. This will put a pressure on the transport sector which is already facing a tough time.

Also, there is lack of infrastructure on the state highways. Gadkariji is putting all his good efforts and doing good things to create world-

class infrastructure on the national highways, but the situation of state highways is very bad.

Lack of infrastructure like proper sanitation facilities, trauma care centres, etc. is troubling the industry.

The amendment to section 44 (a) (e) of the Income Tax Act 2019 significantly increases the income tax amount payable by the transporters. Though it is not related to the Ministry of Transport and Highways, I request the hon. Minister to impress upon the Minister of Finance and reduce the income tax on the transporters for the betterment of the industry.

Coming to the Bill, that is the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019, I appreciate the Minister for protecting good Samaritans. This is a very good move. It is a welcome move which keeps them out of the legal hassle. That is a very good move. The Bill proposes a heavy penalty in case of violations. The proposal is very much appreciated. But this opens up opportunities for more corruption. Hence, I request the hon. Minister to assure the House that all measures to tackle corruption will be taken.

The country needs good drivers because only good drivers can assure proper road safety. Hence I request the hon. Minister to establish one Government training institute in each and every district of this country.

The last and the most important point is related to my Constituency, Vijayawada. Two National Highways, 16 and 65, pass through the city of Vijayawada. There is a need for a bypass in the city of Vijayawada, which has been pending for a long time. Even though the bypass was

sanctioned seven years ago, the work has not started yet. I request the Minister to instruct the officials to start the work immediately and instruct them to complete it as early as possible.

With these words, I thank you and I support the Bill.

SHRI P.R. NATARAJAN (COIMBATORE): Mr. Chairman, Sir, thank you for this opportunity.

The five amendments are directly encroaching upon the powers of the States and will have serious impact on the States' revenue, functioning of the State Transport Undertakings and the Motor Vehicles Department. It will also adversely impact the job security of the staff of the State Transport Undertakings and other Government Departments, besides imposing severe drawbacks on providing transport facilities to rural and hilly areas, which is now being done by the State Transport Undertakings without a profit motive.

The insertion of new section 211 A to clause 89 is intended to empower the Central Government to levy and collect fees and taxes through any office, authority, body or agency owned or controlled by the Central Government in a particular manner. That will not only be an encroaching operation on the exclusive power of the State Governments but will also affect the States' revenue. The reasons for entrusting the work of collecting fees and taxes to a body is not explained.

The object of the proposed amendment, that is 'for facilitating the public' could be effectively carried out only by the officers of the State

Motor Vehicle Department themselves, in accordance with the provisions of the Principal Act, 1988. Hence, the insertion of the new section 211 A has to be deleted.

The proposed amendment to clause 91 encroaches on the rights of the State Transport Corporation in the States. Under this section, the Central Government shall have the power to delegate any power or functions that have been conferred upon it by the Act to any public servant or public authority and authorise such public servants or public authority to discharge any of its powers, functions and duties under this Act.

Such excess delegation of powers to private persons or a group of persons in the name of any public servant or public authority is not only against the Constitution of India but also provides a gateway for private bodies in operation of public services which is not in tune with the policy of any Government.

In order to avoid the entry of private bodies, please delete the Sections 215 A, B and C.

Clause 29 introduces a new provision, Section 66A, enabling the Central Government to develop a comprehensive national transportation policy for facilitating barrier free movement of freight across the States, liberalising public transport including city taxi permit systems. Another new provision, Section 88A, has been introduced by Clause 33 of the Bill, empowering the Central Government to make schemes for inter-State transportation of goods and passengers and also liberalising the prevailing permit system in respect of inter-State transportation of goods and passengers.

The proposed amendment, Clauses 29 and 33, implies that the powers under these Sections can be exercised only by the Central Government not just in the context of inter-State transportation.

It will also affect the interests of the State Transport Undertakings of the State. The policy of the present Bill with regard to the inter-State Agreements will be a retrograde step to the provisions of Section 20 of the Road Transportation Corporation Act, 1950.

This will result in the powers of the States to control and regulate the movement of public service vehicles by grant of permit and levy of taxes and fees, being taken away by the Central Government. This would directly impact transport services provided by the State Transport Undertakings to the majority of the population of Tamil Nadu covering rural, urban, hilly and remote areas. The nationalisation policy of the State would be overrun by the proposed Clauses....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI P. R. NATARAJAN : One minute, Sir. By introducing the Clause 18, the revenue generated through registration related fees, would be taken away by the dealers who would logically like to register the vehicles without any physical inspection and thus leading to loss of revenue to the States as well as compromising the road safety.

So, I request the Minister to withdraw all the amendments and I oppose all the amendments.

डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर) : धन्यवाद, सभापति महोदय ।

महोदय, मैं सबसे पहले आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 पर बोलने का अवसर दिया। जब श्री नरेन्द्र मोदी देश के प्रधान मंत्री बने तो वर्ष 2014 में लोगों को बड़ी उम्मीद थी। इस देश में दुर्घटनाओं में भारत पूरी दुनिया में नंबर-वन पर आता है, उस बारे में प्रधान मंत्री जी क्या करेंगे, उसमें सड़क परिवहन मंत्री नितिन गडकरी जी क्या करेंगे। यह बहुत दुखद विषय था, लगभग एक साल में 5 लाख एक्सीडेंट्स होते थे और डेढ़ लाख लोग अकाल मृत्यु को प्राप्त होते थे।

सभापति महोदय, एक ऐसी पीड़ा, जो उस व्यक्ति को महसूस होती है, जो दुर्घटना में अपने हाथ-पैर खो देता था या अपनी जान गंवा देता था, आप उसके परिवार से पूछिये कि उसकी पीड़ा क्या होती है। ऐसी अनेक प्रॉब्लम्स थीं। चाहे कोई व्यक्ति आरटीओ दफ्तर में लाइसेंस बनवाने जाए तो वहां उसको अनेक प्रकार की समस्याओं का सामना करना पड़ता था। चाहे ड्राइविंग लाइसेंस हो या फिटनेस सर्टिफिकेट हो, कहीं न कहीं विभिन्न राज्यों में कुछ अधिकारी भ्रष्टाचार में लिप्त होते थे और जो आम आदमी लाइसेंस बनवाने जाता था या रजिस्ट्रेशन करवाने जाता था, उसको लगता था कि इस देश का क्या होगा। क्या इस देश का नेतृत्व किसी ऐसे व्यक्ति के हाथ में होगा, जो हमको भ्रष्टाचार से मुक्त ये सारी व्यवस्थाएं देगा?

माननीय सभापति महोदय, मैं केन्द्रीय सड़क एवं परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी को धन्यवाद देना चाहूंगा और हमारे देश के प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने देश के विकास का सपना देखा और उस सपने को अपने पिछले कार्यकाल में उन्होंने पूरा भी किया। चाहे देश में नेशनल हाईवेज़ का बहुत बड़ा जाल हो, चाहे भारतमाला के तहत पूरे देश में सड़कों का निर्माण हो, आधुनिक नेशनल हाईवेज़ और ब्रिजेज़ का निर्माण हो और इसके साथ ही सामान्य परिवहन व्यवस्थाओं को कैसे आधुनिक किया जा सकता है, इन सबके विकास का ढांचा पूरे अमेरिका और यूरोप के बराबर भारत

को लाकर खड़ा करने का सपना भी हमारे देश के प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और उनके साथ हमारे सड़क परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी ने देखा था ।

उन्होंने एक तरफ तो विकास की वह गंगा बहाई कि देश में सड़क एवं परिवहन को एक आदर्श स्थिति की ओर ले जाने का काम उन्होंने किया और आज भी जिस गति से हमारे केन्द्रीय मंत्री जी प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में काम कर रहे हैं, ऐसा प्रतीत होता है जैसा कि उन्होंने अपने शुरुआती भाषण में कहा था कि आने वाले समय में भारत सड़क और परिवहन के क्षेत्र में कैसी नई-नई परिकल्पनाएं करके, नए-नए प्रोजेक्ट्स लाकर बहुत आधुनिक देश बनने जा रहा है ।

माननीय सभापति जी, श्री नितिन गडकरी जी के ऑफिस में एक बार मैं गया था । वहां पर एक कोटेशन लिखी हुई थी कि अमेरिका के राष्ट्रपति जी ने कहा था कि अमेरिका इसलिए विकसित है, क्योंकि यहां की सड़कें बहुत शानदार हैं । मुझे लगता है कि वही सपना श्री गडकरी जी इस देश में पूरा करने जा रहे हैं । आज मैं बड़े गर्व के साथ कह सकता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र करौली और धौलपुर के बीच कभी 5 घंटे लगते थे, लेकिन गडकरी जी जब वहां गए तो आज हम डेढ़ घण्टे में वहां पहुंच जाते हैं । इन्होंने इस प्रकार की अनेक सड़कें पूरे देश में दी हैं ।

माननीय सभापति महोदय, एक सपना वर्ष 2016 में देखा गया था, जब ग्रुप ऑफ मिनिस्टर्स का गठन किया गया था और जिसमें लगभग 18 राज्यों सहित 10 पार्टियों ने उसमें भाग लिया था और इस देश की रोड और ट्रांसपोर्ट व्यवस्था को आधुनिक बनाने की दिशा में काम किया गया था । मैं आज बड़े गर्व के साथ कह सकता हूं कि इस बिल के अंदर माननीय मंत्री जी ने माननीय प्रधान मंत्री जी की भावनाओं को समझते हुए भ्रष्टाचार मुक्त भारत का निर्माण करने के लिए रजिस्ट्रेशन और ड्राइविंग लाइसेंस के अंदर ऑनलाइन व्यवस्था की है । जिस प्रकार से कम्प्यूटराइज्ड वीडियो कैमरे के सामने ड्राइविंग लाइसेंस को बनाया जाएगा और जब रजिस्ट्रेशन भी डीलर के यहां होने लगेगा तो मैं समझता हूं कि

आरटीओ दफ्तरों में जो भ्रष्टाचार की गूँज गूँजती थी, उसको रोकने में काफी हद तक सफलता मिलेगी । आधुनिक तकनीक और कम्प्यूटर टेक्नोलॉजी का इस्तेमाल हमारे मंत्री जी अपने मन में रखते हैं, इसलिए मैं समझता हूँ कि इस बिल के माध्यम से आने वाले समय में भारत में ड्राइविंग लाइसेंस की प्रक्रिया, वाहनों के रजिस्ट्रेशन की प्रक्रिया काफी आधुनिक हो जाएगी ।

माननीय सभापति महोदय, आजकल आधार कार्ड की बात होती है । आधार कार्ड से ड्राइविंग लाइसेंस, वाहनों के रजिस्ट्रेशन को जोड़ दिया जाएगा । माननीय मंत्री जी बता रहे थे कि एक आदमी कई जगह लाइसेंस बना लेता है । भारत में लगभग 30 प्रतिशत बोगस लाइसेंस हैं और ऐसे-ऐसे ड्राइवर गाड़ियाँ चलाते थे, जिनको ड्राइविंग का कोई अनुभव नहीं था । वे फर्जी तरीके से लाइसेंस बना लेते थे और आमजन के जीवन को खतरे में डालते थे । हमारे मंत्री जी ने जिस तरह से यह बिल लाया है, उससे पता चलता है कि इस देश के आम नागरिक की जान की कितनी कीमत होती है, इसका उदाहरण यह मोदी सरकार है ।

माननीय सभापति : प्लीज़ कनक्लूड ।

डॉ. मनोज राजोरिया : यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण बिल है और यह देश की जनता के जीवन से जुड़ा हुआ है । यह दर्शाता है कि देश की एक-एक जान कितनी कीमती है, जिसे बचाने के लिए हमारी सरकार माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में कितनी जिम्मेदारी से काम कर रही है । एक सर्वे के मुताबिक अगर रोड कानूनों को सख्त नहीं किया गया तो आज रोड एक्सिडेंट्स का जो आंकड़ा 1 लाख 50 हजार है, वह बढ़कर वर्ष 2025 तक 2 लाख 50 हजार भी हो सकता है । इसलिए ऐसे समय में जब इसको बहुत गंभीरतापूर्वक विचार किया जाना था, हमारे माननीय मंत्री जी यह बिल आज इस सदन के समक्ष हमारे अनुमोदन के लिए और सबके सहयोग के लिए लेकर आए हैं । जिस प्रकार से विभिन्न पेनल्टीज़ का प्रोविजन किया गया है, ड्राइविंग लाइसेंस के बिना पेनल्टी को बढ़ाया गया है, शराब पीकर गाड़ी चलाने पर पेनल्टी को बढ़ाया गया है और दण्डित किये जाने

का यह प्रावधान किया गया है, उससे स्पष्ट है कि कोई भी कानून से ऊपर नहीं है ।

माननीय सभापति : प्लीज़ कन्क्लूड नाओ ।

डॉ. मनोज राजोरिया : अगर कोई कानून तोड़ेगा तो उसे जुर्माना भरना पड़ेगा । माननीय मंत्री जी को मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि नाबालिगों के लिए भी एक महत्वपूर्ण कानून इस बिल में लेकर आए हैं कि अगर कोई नाबालिग व्यक्ति वाहन चलाएगा और उसके द्वारा कोई दुर्घटना होती है या वह कोई नियम तोड़ता है तो उसके माता-पिता अथवा वाहन का मालिक जिम्मेदार होगा । माननीय सभापति, मैं आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ । धन्यवाद ।

श्री सय्यद ईमत्याज जलील (औरंगाबाद): सभापति महोदय, आज मोटर व्हीकल अमेंडमेंट बिल, 2019 लाया गया है । जिन मंत्री जी के द्वारा यह बिल लाया गया है, उनकी नीयत पर कभी शक नहीं किया जा सकता है । हम विरोध में रहने के बावजूद भी यह मानते हैं कि इस देश के अंदर यदि कोई मंत्री सबसे अच्छा काम करता है तो वह गडकरी जी करते हैं । इसका जिंदा सुबूत है कि जब पुणे-मुम्बई एक्सप्रेस-वे बनाया गया था तो पूरी दुनिया को दिखाया था कि कोई अच्छा काम हम करना चाहें तो कैसे कर सकते हैं । इसका पूरा श्रेय अगर किसी को जाता है तो वह माननीय नितिन गडकरी जी को जाता है ।

महोदय, इस बिल के माध्यम से हम लोगों ने एक्सीडेंट्स के बारे में चर्चा की कि कितने लोगों की एक्सीडेंट्स में जान जाती है । लेकिन मंत्री जी को मैं बताना चाहता हूँ कि इंसानियत का मुद्दा भी इस बिल से जुड़ा हुआ है । दो दिन पहले नवी मुम्बई के कामोठे इलाके में सार्थक चोपड़े नाम का सात साल का लड़का अपने माँ-बाप के साथ सड़क से जा रहा था, शाम का वक्त था । सामने से एक

स्कोडा गाड़ी तेज रफ्तार से आती है और सड़क पर चलने वाले लोगों के साथ-साथ रास्ते पर चलने वाली जितनी गाड़ियां उसके सामने आती हैं, उनको कुचलकर निकल जाती है। वह सात साल का लड़का अपनी जान गवां बैठा। वह मर गया। उसके मां-बाप अपनी आंखों से देखते रहे कि जिस लड़के को वे घुमाने निकले थे, वह मर गया। उसी के साथ-साथ 32 साल का वैभव गुरव नाम का लड़का उसी गाड़ी के चक्के के नीचे आ जाता है और मर जाता है। इन लोगों का क्या कुसूर था। इनका कुसूर कुछ भी नहीं था। ये कुसूर अगर किसी का था तो सामने से आ रही गाड़ी के ड्राइवर का था जो शराब पीकर गाड़ी चला रहा था। सात लोग आज भी जिंदगी और मौत से जूझ रहे हैं। अस्पताल में वे लोग जिंदगी और मौत से लड़ रहे हैं। मुझे मालूम है कि इस अमेंडमेंट के ज़रिए हम लोग सेफ्टी और सिक्योरिटी के बारे में चर्चा कर रहे हैं, लेकिन आप मुझे यह बताइए कि उस मां-बाप को आप क्या जवाब देंगे, जिनका सात साल का बच्चा, जिसको घुमाने के लिए वे निकलते हैं और उनकी आंखों के सामने वह बच्चा अपनी जान दे देता है। आप यह कहेंगे कि हम उन्हें कम्पनसेशन देंगे, लेकिन कोई भी कम्पनसेशन एक मां को अपने बच्चे की कीमत नहीं दिला सकता है। आप हमें यह बताइएगा कि ड्रिंक एंड ड्राइव के कितने केसिस होते हैं, कितने एक्सीडेंट्स होते हैं, कितनी मौतें होती हैं? ड्रिंक एंड ड्राइविंग का मतलब है कि आप एक तरफ कह रहे हैं कि शराब की दुकानें धड़ल्ले से खोली जाएं, शराब पीने दी जाए, क्योंकि हमें रेवेन्यू मिलता है, लेकिन उसकी वजह से कितने लोगों की जान जाती है, इसके बारे में आपके पास क्या मेकेनिज्म है, यह बताने की कोशिश करें। आपके पास कोई मेकेनिज्म नहीं है। सुप्रीम कोर्ट ने जब यह आदेश दिया था कि नेशनल और स्टेट हाईवेज़ के पांच सौ मीटर के दायरे में कोई भी शराब की दुकान नहीं रहनी चाहिए, पूरे देश ने इसका स्वागत किया था। लेकिन जितने भी शराब की दुकान वाले थे, जितने भी बीयर बार वाले थे, उन्होंने एक लॉबी तैयार की और उसके बाद इस फैसले को बदल दिया गया। कहा गया कि अगर सिटी लिमिटेड्स में स्टेट और नेशनल हाईवेज़ जा रहे हैं तो वहां इजाज़त दी जाए। इसका मतलब है कि अगर कोई नेशनल या स्टेट हाईवे

किसी शहर से गुजर रहा है, वहां वह शराब पीकर गाड़ी चला रहा है और उसी हाईवे पर एक्सीडेंट कर रहा है तो उसका जवाबदेह कौन रहेगा? हम केवल लाइसेंसिंग के बारे में बात कर रहे हैं कि उससे एक्सीडेंट्स हो रहे हैं । लेकिन शराब पीकर गाड़ी चलाने के कारण कितने एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, इस पर गम्भीरता से विचार करने की जरूरत है । आप हमें यह बताइएगा कि इसका मेकेनिज्म क्या है?

महोदय, दूसरी बात यह है कि जब हम लाइसेंस इश्यू करते हैं तो हम बताते हैं कि लेफ्ट साइड, राइट साइड, कैसे रुकना चाहिए, कैसे सिग्नल्स होते हैं । लेकिन लाइसेंस इश्यू करते वक्त यह बहुत जरूरी है कि यह बताया जाए कि अगर पीछे से कोई एम्बुलेंस आ रही है, अगर आप विदेश में जाते हैं तो देखते हैं कि अगर कोई एम्बुलेंस जा रही है और सायरन की आवाज हो रही है तो पूरी गाड़ियां वहीं की वहीं रुक जाती हैं और फायर ब्रिगेड की गाड़ियों और एम्बुलेंस को सेफ एक्सैस दिया जाता है । लेकिन हमारे यहां किसी शहर या गांव में आप देख लीजिएगा कि एम्बुलेंस में पेशेंट पड़ा हुआ है, वह जिंदगी और मौत से लड़ रहा है, सायरन बज रहा है, लेकिन कोई गाड़ी हटने को तैयार नहीं है, क्योंकि हमें लाइसेंस देते वक्त सिखाया ही नहीं गया है कि किस-किस गाड़ी के सायरन के समय गाड़ी को साइड में करना चाहिए ।

महोदय, तीसरी बात यह है कि हम यह मानकर चलते हैं कि एक बहुत अच्छा सिस्टम इसके ज़रिए आप कर रहे हैं । सेफ्टी के मामले में पूरा सदन आपको सपोर्ट करता है । लेकिन हम समझते हैं कि ड्रिंक एंड ड्राइविंग एक ऐसा मुद्दा है, जिस पर पूरे सदन को बहुत गम्भीरता से सोचने की जरूरत है और हम समझते हैं कि मंत्री जी इस पर अपना स्पष्टीकरण देंगे कि किस तरह से हम ड्रिंक एंड ड्राइविंग के एक्सीडेंट्स को कम कर सकते हैं । बहुत-बहुत धन्यवाद ।

SHRIMATI ANUPRIYA PATEL (MIRZAPUR): Sir, I rise to speak in support of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 which seeks to replace the Motor Vehicles (Amendment) Act, 1988. It contains several good provisions which will go a long way in making India's roads safer. It is a very progressive Bill and I want to congratulate the hon. Minister for introducing this Bill because this Bill will eventually ensure and it is not an exaggeration, that India will drive safely in times to come.

We all know how urbanisation has grown and how incomes have risen, as a result of which, the number of motor vehicles on the roads has also gone up. This coupled with the absence of a coordinated policy to control the number of road accidents has also gone up, and there has been a need to control or reduce the number of road accidents but we were unable to do so because there were defects in the Motor Vehicles Act, 1988. The need was being felt for a very long time to address these gaps. Unfortunately, Chairman, Sir, the successive Governments which were there at the Centre did not really address these gaps which existed in the Motor Vehicles Act, 1988.

Today, I am glad we have a Government here led by the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji who is committed to saving the lives of millions of people and we have our competent Minister Shri Nitin Gadkari ji who is committed to this objective and that is why he has brought this Bill today which will not just ensure road safety but will also bring about a disciplined use of vehicles on the road and will also expand the transport network of the country.

There are several provisions of the Bill which I appreciate, like there is a scheme for providing cashless treatment to the road accident

victims during the golden hour. It is a very good step. It will help in saving a lot of lives which would be lost due to the road accidents because people are not able to receive any help at that moment when the accident takes place. There is a provision regarding constitution of a Motor Vehicles Accident Fund to provide compulsory insurance to all the road users. The best thing about the Bill is the protection of the 'Good Samaritans', i.e. the people who come forward to help any of the road accident victims, they will not be harassed in any way by means of a civil or a criminal action. I think, in times to come, more and more people, the commoners, will get encouraged to help anybody who is in need and who has met with a road accident.

Other than this, there is a provision for the recall of vehicles in case a defect is noticed which can cause any damage to the environment, the driver or the road users and there are other things like creation of a Road Safety Board and increasing the penalties for severe offences like over-speeding, driving without licence, insurance, riding without helmets or drunk driving. So, what I want to say to the hon. Minister is that these are the laws which need to be implemented only with the help of the State Governments. Unless we take the States on board, how will we be able to implement these laws and impose these penalties because these are the things which keep happening every day? So, the States must be taken on board to keep a check. I appreciate all these provisions but there are certain apprehensions in my mind and I want the hon. Minister to clarify while he makes his final reply to the House.

Sir, there is a provision in the Bill regarding the electronic monitoring of the road safety. I want to ask the hon. Minister whether it would be on the National Highways, State Highways or the urban roads. What I want to understand from the hon. Minister is, who exactly is

going to bear the cost of this electronic monitoring of the road safety? Is it the Central Government or is it the State Government? The Bill does not clarify this. I want the hon. Minister to clarify this while he replies to the debate.

The second point is that the Bill talks about the creation of a Road Safety Board but it also says at the same time that the Road Safety Board is going to be functioning in an advisory capacity. Now, here I want to mention about the Sundar Committee which was set up in 2007. It said that the Road Safety Board must be created and it should have all the freedom and all the power not just to set up the safety standards but also to look into the compliance, monitoring of the compliance and levy penalties.

Now, if we take the example of the U.S., Australia and Sweden, these countries have National Government Agencies which look into the traffic safety and management but the kind of bodies and the kind of institutions we have in India, like, currently, we have the Road Safety Council, they are not equipped enough and they do not have the adequate statutory backing, resources and the mandate to effect road safety.

So, in such a situation, if you keep this Road Safety Board only in an advisory capacity, are we doing justice to the objective of road safety; are we doing enough to make sure that our roads are safer for the citizens of India? That is my second question.

My third question, Sir, is regarding the creation of a National Transport Policy and the Government's decision to make schemes for governing the national, multimodal and inter-state movement of the passengers as well as the goods, even for rural mobility and for

providing the last-mile connectivity. Somewhere this is an apprehension raised by many Members of the opposition parties as well and I want to understand from the hon. Minister - are we not taking away the power of the States? When States make these arrangements, they do it to suit their local conditions and as per the local needs of their population. Are we not taking away that right of the States to provide roads in the rural areas, even when they are not on profitable routes, as a social service? If we allow the private players, they will only like to run the transport services on profitable routes and not for the purpose of doing any social work or for the greater human good.

These are the questions I wanted to ask the hon. Minister and I want him to clarify. I support this Bill. With this, I conclude.

***SHRI M. SELVARAJ (NAGAPPATTINAM):** Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Thank you for this opportunity to speak on Motor Vehicles Amendment Bill, 2019.

At this time of technological advancement, we need to protect our human lives. That can only be considered as technological development in the true sense. But every day the number of accidents, particularly the road accidents, is on the rise. I oppose the reasons as stated in the Bill that the driver alone is responsible for accidents. Not only the drivers, non-maintenance of roads and non-availability of signs Boards are also the reasons that lead to accidents. At this juncture, I want to state that non-maintenance of roads is the main reason for increase in number of accidents. The financial assistance or compensation from the

Government to the road accident victims is inadequate. Particularly, if a person dies in a road accident, his family gets a compensation of Rs.2 lakh, and if a person is seriously injured, he gets a compensation of Rs.50,000/- and for simple injuries the compensation amount is Rs.10,000/-. This compensation amount announced by the Government, from time to time, is not helpful to the affected families. This compensation amount should be enhanced. If the head of the family or the lone earning member dies in an accident, the situation become worse. Therefore, the financial assistance given by the Government should be enhanced. Secondly, there are several irregularities in the issuance of driving licenses. Middlemen are involved in bringing corrupt practices in the system for issuance of licenses. I therefore urge upon the Union Government to strengthen the license issuance system by bringing amendments in this regard. The details about the accident victims are given under Section 161 AB of the Bill. Even after the accident, the affected families have to run from pillar to post even to the courts, for getting settlement of insurance claims due to privatisation of insurance companies.

The affected families are forced to spend more than the claimed insurance amount. This insurance claim settlement process should be made easy. While speaking on this Bill, I want to say that due to privatisation, the sufferings, pain and agony in getting back the insured amount are becoming immeasurable. There is lack of proper maintenance of roads, particularly in regard to the State Highways and National Highways. There should be surveys and studies on the drivers, particularly the details like where is he coming from, How many miles has he driven the vehicle, and for how long he was on driving duty etc. Such surveys and research studies will help prevent the road accidents.

The rest rooms along the Highways will definitely help prevent accidents. Otherwise, we cannot prevent the number of accidents that is continuously on the rise. The Motor Vehicles Act of 1988 is itself sufficient. There is no need for any amendment. This amendment Bill is trying to take away the rights of the State Governments. The Union Government wants to dominate the affairs. I therefore oppose all the amendments made in this Bill. Thank you for this opportunity. Vanakkam.

श्री हनुमान बैनिवाल (नागौर): महोदय, आपने मुझे मोटर यान संशोधन विधेयक, 2019 पर हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद ।

निश्चित तौर पर कल जब मंत्री जी बिल के बारे में बोल रहे थे, तो उन्होंने बताया था कि बिल में ट्रैफिक नियमों के उल्लंघन के साथ-साथ दुर्घटनाओं को रोकने के लिए महत्वपूर्ण कदम उठाए गए हैं और सजा का प्रावधान भी बढ़ाया गया है । सड़क निर्माण और उसके रख-रखाव में कमी के चलते होने वाली दुर्घटनाओं में पहली बार रोड कान्ट्रैक्टर के खिलाफ जुर्माने का प्रावधान किया गया है, जो बहुत ही अच्छा कदम है ।

महोदय, इसके बिल के अंदर यह प्रावधान किया गया है कि बिना लाइसेंस के ड्राइविंग करने, तेज गति से गाड़ी चलाने, सीट बेल्ट न बांधने, मोबाइल फोन पर बात करते हुए गाड़ी चलाने आदि में जुर्माने की राशि बढ़ाई गई है । इस बिल के माध्यम से पहली बार ऐसा किया गया है कि किसी आपातकालीन गाड़ी को रास्ता नहीं देने पर, चाहे वह एम्बुलेंस हो या अन्य कोई आपातकालीन गाड़ी हो, 10 हजार रुपये के जुर्माने का प्रावधान किया गया है ।

महोदय, इस देश के अंदर हमारी सरकार द्वारा नये-नये बिल लाये जा रहे हैं । मैंने वर्ष 2014 से 2019 तक इसे देखा है । वर्ष 2019 के चुनाव के बाद यह 17वीं लोक सभा का प्रथम सत्र चल रहा है, निश्चित रूप से हमारी सरकार एक से एक अच्छे बिल भी ला रही है और आम आदमी को उसका अधिकार दिलाने का प्रयास भी कर रही है । सड़क दुर्घटनाओं के अंदर जहाँ पूरे के पूरे परिवार खत्म हो जाते हैं, उनकी पीड़ा और दुख को समझते हुए मंत्री जी ने इस बिल के अंदर ठोस प्रावधान किए हैं ।

मैं माननीय मंत्री जी से एक निवेदन करना चाहूँगा कि चाहे आप कितने ही बिल लेकर आ जाएं, कितने ही पुल बना दें, कितनी ही सड़कें बना दें, लेकिन जब तक देश के अंदर जनसंख्या पर नियंत्रण नहीं होगा, तब तक यह मामला रुकने वाला नहीं है । आज देश के 17 राज्य ऐसे हैं, जहाँ जनसंख्या नियंत्रण के आसपास है, लेकिन पूरी तरह से नियंत्रित नहीं है । देश के 7 राज्य ऐसे हैं, जहाँ जनसंख्या अभी नियंत्रण के बाहर है । उत्तर प्रदेश, बिहार, राजस्थान, मध्य प्रदेश, झारखंड, दिल्ली में देश की 40 प्रतिशत आबादी रहती है । आबादी से संबंधित बिल यदि कोई ला सकता है, तो उसे मोदी जी ही ला सकते हैं । जब चीन के अंदर जनसंख्या नियंत्रण का बिल आ सकता है, तो हिन्दुस्तान के अंदर भी ऐसा बिल आना चाहिए । आप इस बिल में 2 की जगह 3 संतान का प्रावधान रख सकते हैं ।...(व्यवधान) एक संतान के प्रावधान से तो गड़बड़ होने के चांस रहते हैं।...(व्यवधान) मान लो किसी के एक बेटा हो और दुर्भाग्य से, किसी वजह से उसकी मृत्यु हो जाए, तो फिर ठीक नहीं रहता है ।...(व्यवधान) इसमें 3 संतान का प्रावधान कर सकते हैं।...(व्यवधान) जगह-जगह वहाँ की राज्य सरकारों ने पंचायती राज के अंदर यह प्रावधान किया है कि जिसकी 2 से अधिक संतान हैं, वह पंचायत का चुनाव नहीं लड़ सकता है । जब वे ऐसा प्रावधान पंचायती राज व्यवस्था में कर रहे हैं, तो फिर एमएलए और एमपी के ऊपर भी यह प्रावधान होना चाहिए । सबसे पहले हमें अपने से ही शुरुआत करनी चाहिए और जिसकी 2 या 3 से अधिक संतानें हैं, उसे एमएलए और एमपी का टिकट नहीं देना चाहिए । ऐसा करने से अपने आप काम ठीक हो जाएगा ।

महोदय, मैं चाहूँगा कि जनसंख्या पर नियंत्रण का कानून मोदी जी की सरकार लेकर आए । मैं गडकरी जी से भी इसके लिए अनुरोध करूँगा । इस कानून को आप लोग ही ला सकते हैं । मोदी जी की सरकार ही इस संबंध में कोई बिल ला सकती है । 50 साल के अंदर किसी ने भी इस बारे में नहीं सोचा कि जब तक देश की जनसंख्या नियंत्रित नहीं होगी, तब तक देश का भला नहीं होगा । यह दिल्ली शहर है, यहाँ बाहर से बहुत लोग रोजगार के अभाव में आ गए हैं । रोजगार नहीं है, गाँव के गाँव खाली हो रहे हैं और रोजगार के अभाव में लोग गाँवों से पलायन करके शहरों की तरफ आ रहे हैं । वे शहरों के अंदर झुग्गी-झोपड़ियों के अंदर जी रहे हैं । वहाँ महामारी फैल रही है । आप अखबार पढ़ेंगे, तो रोज आपको कहीं न कहीं इस संबंध में पढ़ने को मिलेगा । मैं मंत्री जी को यह बिल लाने के लिए धन्यवाद देता हूँ ।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, this Bill is Motor Vehicles (Amendment) Bill. It is not regarding the Health Ministry.

... (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Please speak on the Bill.

श्री हनुमान बैनिवाल : सभापति महोदय, मैं बिल पर ही बोल रहा हूँ ।

सभापति महोदय, सड़क के गलत डिजाइन, उसके निर्माण में कमी के कारण भी बहुत बार दुर्घटनाएं होती हैं । सड़कों में कहीं-कहीं पर गड्ढे होते हैं और कहीं-कहीं पर तो घातक मोड़ भी होते हैं, जहां पर सूचक नहीं लगा होता है । इसके कारण भी दुर्घटनाएं हो जाती हैं । इसके लिए कॉन्ट्रैक्टर, कंसल्टेंट और सिविक एजेंसी जिम्मेदार होगी । इस प्रावधान से करोड़ों रुपये लेकर सड़क बनाने में मनमर्जी करने वाले लोगों पर लगाम लगेगी ।

महोदय, इस बिल के अनुसार ऐसी दुर्घटनाओं के एवज में मुआवजे के दावे का निस्तारण भी छः महीने के अन्दर करना होगा, नहीं तो लोगों का जीवन इस मुआवजे की रकम के लिए कोर्ट-कचहरी का चक्कर काटते-काटते ही बीत

जाता है। वे वकीलों के चक्कर में भी पड़ जाते हैं। इसलिए इसका निस्तारण छः महीने के भीतर करना जो अनिवार्य किया गया है, यह स्वागत योग्य कदम है। गाड़ी के कल-पुर्जों की कम क्वालिटी होने के कारण अगर दुर्घटना होती है तो सरकार उन सभी गाड़ियों को बाजार से वापस लेने का अधिकार रखेगी। साथ ही, निर्माता कम्पनियों पर अधिकतम 500 करोड़ रुपये का जुर्माना भी लगा सकती है। यह बहुत ही स्वागत योग्य कदम है।

ओवरलोडिंग पर 20,000 रुपये न्यूनतम जुर्माने के साथ-साथ एक हजार रुपये प्रति टन अतिरिक्त जुर्माने का भी प्रावधान किया गया है, जो एक अच्छा कदम है। मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि इसमें बहुत बड़ा भ्रष्टाचार होता है। सरकार को अरबों रुपये के राजस्व का नुकसान होता है। मैं राजस्थान का एक उदाहरण दूंगा। वैसे तो आर.टी.ओ. खुला है। वे सड़कों पर डंडे लेकर वसूली करते हैं। वे अपने साथ पहलवान भी रखते हैं, जो ट्रकों को रोकते हुए नजर आ जाएंगे। राजस्थान में ट्रांसपोर्ट विभाग ने वर्ष 2014 से लेकर 2017 तक खानों से खनिज भरकर निकलने वाले ट्रांसपोर्ट वाहनों से 566 करोड़ रुपये वसूले जबकि स्टेट डायरेक्टर ऑफ रेवेन्यू इंटेलिजेंस के मुताबिक यह जुर्माना 11,205 करोड़ रुपये होना था। सरकार को इतने पैसे का लॉस हुआ।

जैसा कि हमारे मंत्री जी ने कहा कि देश में हर साल पाँच लाख दुर्घटनाएं हो जाती हैं और पाँच लाख लोगों की मृत्यु हो जाती है। इसलिए जुर्माने की राशि बढ़ाना बहुत ही जरूरी है। यह बहुत ही अच्छी सोच है और एक अच्छा कदम है। सड़क हादसे में मारे गए लोगों को मिलने वाले मुआवजे में बढ़ोतरी की गई। पहले अगर अज्ञात वाहन से कोई किसी को टक्कर मारकर चला जाता था तो उसे पचास हजार रुपये मुआवजा मिलता था। इसे बढ़ाकर पाँच लाख रुपये किया गया है। यह बिल ऐसा है कि पूरे देश के तमाम राज्य, जहां भारतीय जनता पार्टी और एन.डी.ए. की सरकारें नहीं हैं, वे भी इस बिल को मानेंगे क्योंकि जनहित में इस बिल से बढ़िया कोई और बिल नहीं आ सकता है।

सभापति महोदय, मेरे कुछ सुझाव हैं। जो बाल वाहिनियां चलती हैं, स्कूल की बसें चलती हैं, तो इसकी गाड़ियों में लोग कहीं न कहीं से पुराने डिस्पोज्ड या असेम्बल्ड इंजन लगा देते हैं और जहां 40 बच्चे होने चाहिए, वहां वे उसमें 100-100 बच्चे डाल देते हैं, जिससे बड़ी दुर्घटनाएं होती हैं। इसलिए बाल वाहिनियों की चेकिंग समय-समय पर की जाए और अगर वे सही नहीं पाए जाएं तो उस संबंधित स्कूल का लाइसेंस रद्द किया जाए।

आज 100 में से 80 मौतें मोटरसाइकिल के एक्सीडेंट्स से होती हैं। लोग दहेज में मोटरसाइकिल तो ले लेते हैं लेकिन फ्री में हेलमेट नहीं मिलता।

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now. You have already consumed more than eight minutes.

श्री हनुमान बैनिवाल : सभापति महोदय, मैं तो तीन दिनों के बाद बोल रहा हूं। मैं एक मिनट में अपनी बात पूरी कर रहा हूं। आप घड़ी की तरफ देख लीजिए। मैं एक-डेढ़ मिनट में अपनी बात पूरी कर दूंगा।

महोदय, चालक हेलमेट नहीं लगाते हैं। यह भी एक्सीडेंट होने का मुख्य कारण है। इस बिल के अन्दर इस बात के लिए जो प्रावधान रखा गया है, यह ठीक है। कुछ लोग सड़क के किनारे ही हेलमेट्स लेकर सस्ते हेलमेट्स बेचते रहते हैं। लोग भी ऐसा करते हैं कि जहां पुलिस वगैरह दिखता है, वहां तो हेलमेट लगाते हैं, नहीं तो उसे उतार कर रख देते हैं। इसलिए इसको भी हमें अच्छे से देखना होगा।

भारतमाला परियोजना के तहत श्रीगंगानगर से बाड़मेर को अभी चालू नहीं किया गया है। इसमें हमारा एक निवेदन है कि जोधपुर, बाड़मेर से लेकर पंजाब से जो सड़क सीमावर्ती क्षेत्रों तक जा रही है, इसमें उपजाऊ जमीन बहुत ज्यादा तादाद में है। इसका भी मुआवजा मिलना चाहिए।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, one more Bill is there. That Bill has to be passed before 1800 hours. Please conclude now.

श्री हनुमान बैनिवाल : सभापति महोदय, मैं बस एक मिनट में अपनी बात खत्म कर रहा हूँ ।

महोदय, मैं जानना चाहता हूँ कि अमृतसर से भावनगर के बीच एक ग्रीन कॉरिडोर बन रहा है । वह कब चालू होगा?

आर.टी.ओ. के कर्मचारी बीच सड़क पर ही वाहनों को रुकवाते हैं । इससे कई बार हड़बड़ाहट के कारण एक्सीडेंट्स हो जाते हैं । इसलिए ओवरलोड वाहनों सहित अन्य चेकिंग के लिए देश भर में जो सर्कुलर है, वह लागू हो ।

विकट मोड़ों और गांवों के रास्ते, जो राष्ट्रीय राजमार्गों से मिलते हैं, वहां इलेक्ट्रॉनिक सूचक बोर्ड लगाए जाएं ।

-

15.00 hrs

सभापति महोदय, मेरा एक लास्ट सुझाव है कि जहां कैमरा लगा हुआ है, अगर उस कैमरे के सामने कोई अपनी गाड़ी राँग साइड से लेकर आएगा, तो उसका फोटो कैमरे में आ जाएगा । आज लोग सस्ता कैमरा खरीदते हैं, इसलिए वह खराब हो जाते हैं । इसमें आप प्राइवेट व्यक्तियों को भी अधिकार दीजिए ।
...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Nothing will go on record.

... *

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, hon. Chairman, Sir.

I rise to speak on the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019. The Motor Vehicles Act of 1988 was enacted to consolidate and amend the law relating to motor vehicles. Road safety is a multi-sectoral and multi-dimensional issue. Road safety is a developmental issue of great concern. Road safety has a good impact on the economy, public health, and general welfare of the people, particularly the low income groups. Over 90 per cent of the world's fatalities are on the roads, especially in low and middle income countries which have only 54 per cent of the world's registered vehicle population.

15.01 hrs

(Shrimati Rama Devi *in the Chair*)

Madam, according to the WHO Report, by 2020 road crash death may increase by 80 per cent. That is why the UN General Assembly declared 2011 to 2020 as the 'Decade of action plan for road safety'. The Brazilian Declaration is also committed to reducing the number of road accident fatalities by 50 per cent by 2020.

In India, as rightly the hon. Minister has stated in his opening remarks, fatality in road accidents constitute eight to ten per cent of the global road deaths where our vehicular population is only just two per cent of the global vehicular population. The road traffic in India is growing at an annual rate of seven to ten per cent but the vehicular population is growing by twelve per cent. There lies the disparity that has to be addressed.

Regarding the number of accidents, 1,48,707 people are killed in road accidents each year and more than five lakh people are being injured in road accidents. It is further estimated that the country is losing around Rs. 750 billion, which is two to three per cent of the GDP, every year due to road traffic accidents. India has to address this issue. For

this, the hon. Minister has piloted and introduced a Bill, which is now taken up for consideration. The point to be discussed in the House is whether the Bill is sufficient to meet the situation.

The only apprehension we would like to raise before the hon. Minister is this. The Bill is Central-centric and takes away the inherent powers of the States. That is the main opposition which we were all putting forth at the time of introduction and even at this time. I accept that the hon. Minister is always giving a satisfactory answer to us. Whatever money collected at the time of registration by the dealer in terms of tax revenues would be given back immediately by an online transfer. We accept that but the principal point of opposition is that the power which has been vested in the State Government is being taken away by the Central Government. We are now living in the era of decentralisation of power but unfortunately this is a Central-centric legislation. That is our principal opposition.

The other point of opposition is that it is against the principle of co-operative federalism. As you may kindly see, 'motor vehicles' comes under the Concurrent List. The State Government has certain absolute powers in the existing Act of 1988. The proposed amendments encroach upon the powers of the State. The authority of the State Government is being curtailed a little bit. That is the main opposition we have to this Bill.

By virtue of clause 3 of the Bill, a new section, 2 (b) is to be incorporated by which the Central Government is given ample power to exempt the application of the Motor Vehicles Act to certain categories of vehicles in the name of new technology, innovation, and invention. So, that is an exemption power being given to the Central Government.

By virtue of clause 12 of the Bill, a new section, 25A is incorporated by which the Central Government shall maintain a national register of driving licence and all State registers of driving licences would be subsumed in the national register of driving licence.

By virtue of clause 25 of the Bill, new sections, 62A and 62B are incorporated by which the Central Government shall maintain a register of motor vehicles and all State Government registers of motor vehicles would be subsumed in the Central list.

By virtue of clause 30 of the Bill, a new section 66A is incorporated by which the Central Government may develop a National Transport Policy. I agree with the hon. Minister regarding the policy. It is right that the Government of India has to make and enunciate the policy and guidelines and provide them to the State Governments; let the State Governments make the law and let them implement the law.

The authority of the State shall not be taken away by the Centre. I do not doubt the intentions of the hon. Minister. Your intention is absolutely correct. The entire House is applauding, supporting, and appreciating you. But still, the basic principle of decentralisation of power is being taken away by this Bill and that is the objection which we would like to make.

In Clause 40, a new Section 110 (a) is being incorporated by which the Central Government can recall the motor vehicles on default. Manufacturing default comes under Section 110(a) and (b). If we examine all these, we will find that the Centre is getting more powers

and that is why, we say that it is against the principles of cooperative federalism and the federal character of our Constitution.

The other point which I would like to make is regarding the public transport system. I am not going into the details and explain the sections one-by-one. The public transport system is owned by the State Road Transport Corporation. The monopoly of the State Road Transport Corporation is being taken away. It is being liberalised. What is the impact of it?

As far as I know, the Kerala State Road Transport Corporation is running in big loss. You have to understand that the State Road Transport Corporation is plying its vehicles in rural areas which is commercially not viable. None of the private vehicle or the transport company will ply its vehicles in hilly areas or routes inhabited by the down-trodden, Scheduled Caste and Scheduled Tribe people, which are not commercially viable routes. No private bus owner will ply his vehicle in these areas. Only the State Road Transport Corporation is plying vehicles in these areas. Some monopoly has to be given. We are living in a competitive era. I can very well understand the writing on the wall. We have to protect the interests of the common, downtrodden, and poor people, especially the Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the backward areas. The State-owned transport corporation will ply buses even though the route is not commercially viable. This is my second apprehension.

I would like to seek one clarification with regard to the driving schools. A big apprehension has come from the driving schools with regard to the provisions of this Act. Hundreds of youngsters are being employed in the driving schools. They also have an apprehension that

some multi-national company or big corporate company will come into the field and the users will have to obtain the licence only from them. A number of conditionalities will have to be complied with in order to obtain driving licence. This has to be clarified.

I fully agree with the safety aspect. I also do not dispute the intent of the hon. Minister. I would, once again, like to draw the attention of the Government towards the federal character of the Constitution. The principles of cooperative federalism have to be complied with, at least in framing the rules in future. With these words, I conclude.

Thank you very much.

श्री रामचरण बोहरा (जयपुर): सभापति महोदया, मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि आपने मुझे मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 पर बोलने का अवसर दिया। मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 पर अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूँ। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में 16वीं और 17वीं लोक सभा में बहुत अच्छा काम हो रहा है। देश में सड़कों का जाल बिछाया जा रहा है। माननीय मंत्री जी कई तरह के अमेंडमेंट्स लाकर इस कानून को बहुत अच्छा बना रहे हैं। मैं माननीय गडकरी जी और एमओएस जनरल वी.के. सिंह को इसके लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि आजकल अनट्रेंड ड्राइवर पैसा देकर, लाइसेंस लेकर अपनी मनमर्जी से वाहन चलाते हैं। पिछले 10 दिनों के अंदर मेरे संसदीय क्षेत्र में दो दुर्घटनाएं हुईं। लाल बत्ती पर यात्री रुके हुए खड़े थे, तभी पीछे से तेज गति से आते हुए वाहन ने उनको टक्कर मारी। इस टक्कर से एक 28 वर्ष और दूसरा 30 वर्ष की आयु का व्यक्ति लगभग 70 फीट दूर जाकर गिरा।

उसके दो दिन बाद उसकी मृत्यु हो गई । उसने स्वीकार किया कि मुझे ड्राइविंग करनी नहीं आती है । ऐसे व्यक्ति को लाइसेंस देने वाले अधिकारियों पर कड़ी कार्रवाई होनी चाहिए । उसके दो दिन बाद ही उसी जगह पर एक एक्सिडेंट हुआ, जिसमें एक गाड़ी ने स्कूटर को टक्कर मारी । स्कूटर वाला चालीस-पचास फीट दूर जाकर गिरा । उसको चालीस-पचास फ्रैक्चर्स हुए, वह दो दिनों तक अस्पताल में जीवन और मौत से लड़ता रहा और अंत में उसकी मृत्यु हो गई ।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहूंगा कि वह मोटर वाहन अधिनियम में ऐसे अनुच्छेद कब जोड़ने जा रही है जिससे वाहन दुर्घटना को रोकने में मदद मिल सके । मैं इस विषय में सरकार को कुछ सुझाव देना चाहता हूं । चालक को लाइसेंस जारी करने से पहले कड़ाई से परीक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए तथा इससे पहले गहन प्रशिक्षण निश्चित किया जाना चाहिए । वाहनों के फिटनेस के लिए प्रभावी तंत्र विकसित किया जाना चाहिए तथा फर्जीवाड़े पर लगाम लगानी चाहिए । सतर्कता एवं निरीक्षण की प्रभावी व्यवस्था सुनिश्चित की जानी चाहिए । लाइसेंस जारी करने वाले अधिकारियों की जिम्मेदारी तय हो, ताकि भविष्य में किसी प्रकार का एक्सिडेंट न हो ।

सभापति महोदया जी, सड़कों के निर्माण व रखरखाव में जिस तरह की खामियां हैं, यही इन हादसों का बड़ा कारण है । अतः निर्माण व रखरखाव के प्रति बेपरवाह ठेकेदारों को भी हादसों का जिम्मेदार मानते हुए अधिनियम में दंडित करने का प्रावधान होना चाहिए । उच्च अधिकारियों की भी जिम्मेदारी तय करनी चाहिए ।

मैं इस अवसर पर माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि जिस तरह से हमारे देश में ड्राइवरों की कमी है उसको देखते हुए हर जिले में वर्ल्ड क्लास ड्राइवर ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट बनाना चाहिए । इसमें सीएसआर फंड का इस्तेमाल किया जाना चाहिए, ताकि भविष्य में किसी प्रकार की दुर्घटना न हो ।

मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने इलैक्ट्रिक वाहनों को कर मुक्त करके गैर-परंपरागत ऊर्जा के उपयोग को बढ़ावा देने के साथ-साथ पर्यावरण प्रदूषण से भी मुक्ति दी जा सकती है। इस दिशा में वाहन निर्माता कंपनियों और विक्रेताओं को भी प्रोत्साहन दिए जाने की आवश्यकता है। मोटर वाहन अधिनियम की समीक्षा करके इसे प्रभावी लोकोपयोगी और तर्कसंगत बनाए जाने की इस समय आवश्यकता ही नहीं, बल्कि अनिवार्यता भी हो गई है।

सभापति महोदया जी, मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करना चाहूंगा कि मेरे द्वारा दिए गए सुझाव को शामिल करके मोटर वाहन अधिनियम को और अधिक कारगर बनाना चाहिए। मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

SHRI P. RAVEENDRANATH KUMAR (THENI): Hon. Chairperson, Madam, thank you for giving me the opportunity to speak on 'The Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019', which is the reform of the existing system as per the Motor Vehicles Act, 1988.

The Government has committed itself to expand the road network and to ensure road safety for people across the country. The milestone achieved by the Government is another feature of 'New India' vision by our hon. Prime Minister of India, Shri Narendra Modi Ji. I appreciate the hon. Minister, Shri Nitin Jairam Gadkari Ji for his efforts and steps taken to bring best infrastructure and safety on Indian roads. Madam, I am sure that by implementing this Bill, the number of accidents will come down further in future.

The new technology of online tax payment will lead to corruption-free system with no place for middlemen. The hon. Minister has also

stated that every year, we have one and a half lakh deaths due to road accidents and a majority of accidents mainly occur due to unskilled driving and driving by minors. Therefore, there is a need to ensure skilled driving at the time of issuing licence. Further, as informed by the hon. Minister, almost 30 per cent of licences are bogus in our country.

Under these circumstances, the establishment of National Register for Driving Licences will reduce fake licences and encourage skilled drivers.

This Bill also paves way for the safety of a person who renders emergency medical or non-medical assistance to a victim at the accident spot. This Bill will encourage fellow citizens to come forward to provide immediate help to the victim in road accident.

I appreciate and welcome this Bill with one request to the hon. Minister. With all the modern technological advancement, in automobile vehicle manufacturing unit, there is no specific motor vehicle model for physically-disabled persons being produced at present. Hence, there is a need for production of Government approved motor vehicle for physically-disabled persons.

Therefore, I would request the hon. Minister to frame necessary rules for manufacturing such vehicles and provide insurance and driving licences to physically-disabled persons.

With these words, I support the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 with a request to the Government to implement the same, ensuring the rights of the State Government. I am thankful to the hon. Minister for appreciating the Government of Tamil Nadu for taking steps to

decrease the number of accidents. In Tamil Nadu, the number of accidents has come down by 27 per cent. I support this Bill.

श्री दिलीप घोष (मेदिनीपुर): माननीय सभापति महोदया जी, मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 का समर्थन करते हुए, दो-तीन बिंदु, जो हमेशा हमें फेस करने पड़ते हैं, की तरफ माननीय मंत्री जी की दृष्टि आकर्षित करना चाहता हूँ ।

यह मामला बंगाल ओरिएंटल है । यहां ट्रक मालिक, ट्रांसपोर्टर्स के सामने एक बहुत बड़ी समस्या है । माननीय मंत्री जी ने देश भर में ट्रांसपोर्टर्स को पहले के मुकाबले चार टन अधिक माल ढोने की अनुमति दी है । इससे उनको फायदा हो रहा है । रोड भी अच्छे हो गए हैं क्योंकि ये साइंटिफिक वे में बनते हैं । माल जल्दी पहुंचता है, गाड़ियां भी बहुत अच्छी हैं । बंगाल के ट्रक मालिकों को यह अनुमति नहीं मिली है इसलिए दूसरे प्रदेशों की तुलना में उनको नुकसान का सामना करना पड़ रहा है । यहां अन्य प्रदेशों की गाड़ियां जाती हैं, उनको चार टन ज्यादा माल ढोने की अनुमति है जबकि यहां के ट्रक मालिकों को अनुमति नहीं है, इसलिए इनको नुकसान का सामना करना पड़ रहा है और ट्रक तक बेचना पड़ रहा है । वे लोग कई बार मुझसे आकर मिले और बोले कि इस विषय को उठाइए । आज मौका मिला, आपने अनुमति दी, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी के सामने इस विषय को रख रहा हूँ । मेरा निवेदन है कि इस पर ध्यान दिया जाए । मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि इसकी अनुमति बंगाल में भी मिलनी चाहिए ।

दूसरी बात हाईवे की है । माननीय अटल जी का दूरदर्शी प्रयास था, ड्रीम प्रोजेक्ट के कारण पूरा देश एक सूत्र में जुड़ गया । इससे ट्रांसपोर्ट बिजनेस में

एक क्रांति आ गई । हमारे यहां हाईवे है, लेकिन दुख की बात यह है कि पुलिस की बाधा के कारण लोगों को इस सुविधा से वंचित रहना पड़ता है । लोगों को टोल टैक्स देना पड़ता है, रास्ते में रोककर वसूली की जाती है । हमारे यहां इसे 'तोलाबाज़ी' बोलते हैं । यह पुलिस करती है । मुझे भी कई बार रात को हाईवे पर इसका सामना करना पड़ा । मैंने ईस्ट मेदिनापुर डिस्ट्रिक्ट के डीएम को फोन किया । पांसकुरा नाम की जगह है, यहां तीन लेन है, तीनों को बंद करके एक जगह ट्रक छोड़े जाते हैं । इससे रात को मीलों लंबी लाइन लग जाती है, एक-डेढ़ बज जाता है । डीएम साहिबा बोलती हैं - मैं क्या कर सकती हूं, यह तो मेरे ज्युरिस्टिक्शन में नहीं है, आप एसपी को फोन कीजिए । इतना खर्च करके देश में गति आने के बाद कहीं किसी की गलती के कारण इस प्रकार से लोगों को अड़चनों का सामना करना पड़ रहा है ।

हमारे यहां आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु से अंडा, मांस, मछली काफी मात्रा में आता है । ट्रक मालिक बोलते हैं कि आंध्र प्रदेश से बंगाल आने में पांच रुपये खर्च होते हैं लेकिन बॉर्डर से कोलकाता तक 5000 रुपये खर्च होता है । इससे सार्वजनिक रूप से ट्रांसपोर्ट बिजनैस में भी रुकावट आ रही है । यहां के लोगों को इस समस्या का सामना करना पड़ रहा है । इस बारे में भी चिंतन किया जाए ।

दूसरी समस्या टोटो की है । माननीय मंत्री जी का दूरदर्शी चिंतन था कि टोटो गरीब लोगों के लिए, सामान्य युवाओं की कमाई का साधन है । यह कम खर्च में पैसेंजर ढोने का साधन है । इसमें व्यवधान आ रहा है क्योंकि बर्धमान जिले में टोटो पर कमर्शियल टैक्स लगाया गया है जो कि देश में कहीं नहीं है । मंत्री जी ने बाकी सबको अनुमति दी है । यह गरीबों की कमाई का जरिया है । एकमात्र जिला है जहां कमर्शियल टैक्स लगाया गया है । यहां नेताओं के सैकड़ों टोटो हैं, वे बाकी लोगों के पेट पर लात मारकर कमाते हैं । यह बहुत ही दुखदायी बात है । माननीय मंत्री जी इस पर ध्यान दें तो अच्छा होगा । धन्यवाद ।

***SHRI THOL. THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM):** Hon. Madam Chairperson, Vanakkam. I wholeheartedly thank you for allowing me to speak on this Bill. I welcome this amendment Bill which is introduced for maintenance, up-gradation and safety related works of urban roads, State Highways and National Highways. It is a matter of worry that there is no clear demarcation in this Bill about the responsibilities of the State Government as well as the Union Government. Who will bear the financial burden -- whether it is the State or the Union Government? I want to say that there is no mention about this in this amendment Bill. At the same time, I want to bring to the notice of this august House another important issue. Approximately 372 toll plazas are installed in different places by the National Highways Authority of India (NHAI) throughout the country. These toll plazas collect toll fee or toll tax from the drivers, passengers and owners who use these toll roads. During the year 2017-18, an amount of Rs. 22,820 crore had been collected as toll fee alone. We understand that this fund is meant for maintenance and up-gradation of roads and providing medical help to save the lives of accident victims. Because of lack of maintenance of Highways, on an average in every State, 1.5 lakh people die due to road accidents. Instead of saying that we are trying to reduce the number of accidents that take place, more importantly, the Government should elaborate on what it is doing to prevent such accidents. Toll gates and toll fee have become a heavy burden on the people of this country. For how long these toll gates will be collecting such toll fees? There is no mention about this anywhere. It is clearly displayed that every vehicle should pass through the toll gate. Who are all exempted from paying toll fee or toll tax is also mentioned at the display board outside every toll gate. But for how long this toll gate or toll plaza is allowed to collect toll fee? There is no mention about this

anywhere. For how many years they will be collecting this tax? This should properly be displayed at the display boards outside every toll gate or toll plaza, for the information of general public.

Otherwise I should say that these toll plazas are involved in collection of toll fee continuously which is against the interests of the people of this country. In most of the toll plazas, even there are bouncers who are used to manhandle people and to threaten them for paying toll tax. Road tax is paid at the time of purchase of a vehicle. Union Government has also recently levied a cess Rs.1 per litre of petrol and diesel. In this scenario, it is very pertinent to ask this Union Government that whether collection of toll fee at toll plazas is necessary. Thank you for this opportunity. Vanakkam.

श्री सुनील कुमार पिंटू (सीतामढ़ी): माननीय सभापति महोदया, मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद और साधुवाद देना चाहता हूँ कि वे इस प्रकार का एक अच्छा कानून सदन में लाए हैं। सबसे बड़ी बात यह है कि लोगों के मन में कानून का डर होना चाहिए। पर, आज तक मोटर व्हीकल कानून से कोई डर नाम की चीज लोगों के मन में नहीं है। पहली बार मंत्री जी ने इसको इंट्रोड्यूस किया कि लोगों के अंदर कानून का एक डर दिखे। 100 रुपये का चालान कटने का डर आज किसी के मन में नहीं है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से कहना चाहता हूँ कि आप एक प्रस्ताव लाए, जिसको विद्‌ड्रॉ कर लिया। विद्‌ड्रॉ करने के बजाय उसमें संशोधन करने की जरूरत थी।

एक मिनिमम शैक्षिक योग्यता होनी चाहिए। इसमें यह किया जा सकता है कि जिनका जन्म वर्ष 2005 या वर्ष 2010 में हुआ हो तो जब वे 18 साल के होंगे,

तब उनको लाइसेंस मिलेगा । उनके पास उस समय एक शैक्षिक योग्यता होनी चाहिए, क्योंकि जिस प्रकार आप हाईवे बना रहे हैं और हाईवे पर जिस तरह से बोर्ड्स लगा रहे हैं, साइन बोर्ड लगा रहे हैं, अगर उसे पढ़ने वाला कोई नहीं होगा तो उससे भी मोटर दुर्घटना होगी । अगर हम पुराने लोगों को लाइसेंस की शैक्षिक योग्यता में छूट दे रहे हैं तो आने वाली नई जनरेशन के लिए हम इस कानून के तहत बाध्यता दे सकते हैं । आपने पांच लाख रुपये का प्रोविजन रखा है । मेरा आपसे आग्रह होगा कि मुआवजा न मिलने के कारण भी लोग रोड्स को अनावश्यक जाम करते हैं, क्योंकि उनको पिछली दुर्घटना का मुआवजा नहीं मिला होता । ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए कि उन्हें मुआवजा जल्द मिले । एक और बात मैं कहना चाहता हूँ कि जो शराब पीकर गाड़ियां चलाते हैं, जिनके कारण एक्सीडेंट होते हैं, जिससे मृत्यु भी होती है, उन पर धारा 302 का मुकदमा चलना चाहिए । मोटर व्हीकल एक्ट के तहत उन पर मुकदमा होता है, लेकिन कानून में जो खामियां हैं, उसके कारण वह मुकदमे से बाहर निकलने का काम करता है । मैं आपको कहना चाहता हूँ कि जिस प्रकार बिहार के माननीय मुख्य मंत्री जी ने शराब बंदी की है और मोटर व्हीकल एक्ट में माननीय सदस्यों ने यह मुद्दा बार-बार उठाया है तो यह शराब बंदी पूरे देश में लागू होनी चाहिए । इससे जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उन पर हम रोक लगा सकते हैं ।

माननीय सभापति महोदया, जिस प्रकार इंजीनियर्स पर खराब रोड़ के कारण जुर्माना लगाया गया है, उसके साथ-साथ जहां एन.एच. खराब हैं, वहां जो टोल टैक्स ले रहे हैं, जिनको मैनटेनेंस का आपने अधिकार दे रखा है, उनके ऊपर भी आप जुर्माना लगाने का काम करें, क्योंकि वे मैनटेनेंस समय पर नहीं कर रहे हैं, जिसके कारण रोड्स खराब हैं । उनका रोड्स की मरम्मत कराने का काम है । आपने मुझे बहुत कम समय दिया, फिर भी मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूँ । धन्यवाद

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): Madam, I thank you for giving me this opportunity to speak on a Bill which holds immense importance.

I stand to oppose the Bill on several issues as has been put forward already by our respected Member, Prof. Saugata Roy but, since the ruling Party has the numbers and will get the Bill passed, it is my duty to put forward certain important suggestions which should be looked into, and provisions should be made accordingly.

15.28 hrs

(Hon. Speaker *in the Chair*)

It is known to all that vehicles on the road have been increasing steadily and have led to manifold increase in accidents. In the past decade, over a million people have been killed in India. More than 400 deaths occur every single day which is equivalent to a fully loaded Jumbo Jet 747 crashing on India every day. Addressing the gaps in the existing Act is the need of the hour. I will not take much time of the House and will quickly go through the points which need to be enacted upon.

Firstly, and most importantly, India needs a nation-wide access number that will provide immediate assistance in case of any mishap. Different States have different numbers. Some States have a ten-digit mobile number to reach out for help. This causes delay in providing trauma care and increases the death toll. I sincerely request the Government to provide for a pan Indian medical emergency assistance access number.

Secondly, we have provisions for seat belts just for the front row of cars whereas rear seat passengers are equally vulnerable in case of accidents. Every developed country in the world has compulsory provision for seat belts on the back seat. India should also work on the same path to make this possible.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्या, आप जिस पर संशोधन चाहती हैं, उस पर बोलिए कि इस बिल में इस जगह संशोधन चाहिए। हां आप सजेशन दे दें।

SHRIMATI PRATIMA MONDAL : Thirdly, it should be made binding on the two-wheeler riders to have a child restraint system. Two wheelers are a dangerous form of transport as far as a child is concerned. A sudden brake or push can cause unimaginable consequence. It is necessary to have a precautionary system to secure child safety because careless driving, overtaking etc., more so with a child, is not an uncommon scenario.

Fourthly, in page 11 of the Bill, the Government is ensuring mitigation and prevention of accidents by enhanced road engineering, by inserting Section 66A and 66B. I would request the Minister to elaborate on this point. It is indeed important to make more roads and better roads but it will lead to more vehicles and an increase in number of accidents. How will the Government overcome this situation? ...(*Interruptions*)

Sir, I could not finish. Please give me only one minute. ... (*Interruptions*)

Fifthly, I would like to point out the five pillars of safety namely Road Safety Management, Infrastructure, Safe Vehicles, Road User Behaviour, and Post-Crash Response. These were enumerated in the Decade of Action for Road Safety 2011-20 in order to stabilise, and then

reduce global road traffic fatalities by 2020. So, we stand nowhere close in achieving the targets. It is very important to formulate a strict action plan based on these pillars and spread awareness on the streets because implementation of laws is more important than forming them.

Sixthly, the Bill talks about compensation for the injured. Here, it is necessary to look into the matter of rehabilitation of the injured person. A severely injured person might lose his ability to discharge his or her functions to earn a livelihood.

Finally, I would like to draw the Government's attention towards a very serious matter that goes unnoticed. Various platforms on social media contain numerous videos and pictures of stunts performed on bikes. They influence young minds and take away numerous lives when tried to be enacted. It is very difficult to control the content of social media but every form of 'show-off' stunt, if caught, should be heavily penalised up to an extent of imprisonment along with cancelling the license. Vehicles are a mode of transport to ease a human's life. It is not a toy to be played with. ...(*Interruptions*) Thank you for giving me this opportunity. ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : आपने बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं । धन्यवाद ।

SHRI MARGANI BHARAT (RAJAHMUNDRY): Thank you, hon. Speaker Sir, for giving me this opportunity. ...(*Interruptions*)

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): सर, इनके लीडर यहां बैठे थे, उन्होंने कहा था कि उनके अलावा कोई अन्य वक्ता नहीं है । पूरे सदन ने इस बात को सुना था और उसके बाद एक अन्य सदस्य बोलने लगे । यह बात मैं सिर्फ आपके संज्ञान

में लाना चाहता हूं। उन्होंने कहा था कि मेरे अलावा कोई मेंबर बोलने वाला नहीं है।

माननीय अध्यक्ष: मैंने व्यवस्था दी है।

श्री राजीव प्रताप रूडी : सर, मैं व्यवस्था का आदर करता हूं, लेकिन उन्होंने सदन में किसी अन्य सदस्य के नहीं बोलने के लिए कहा था।

माननीय अध्यक्ष: उन्होंने बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं।

मारगनी भरत साहब, आप संक्षेप में अपने सुझाव दीजिए।

SHRI MARGANI BHARAT : Sir, I will give only two suggestions. Actually, we are having 22 Members from our Party. So, I would request you to, at least, give us ample time to speak. Our colleague has taken not even five minutes. So, please give us ample time so that we can give some suggestions. I have three suggestions which I would like to give, through you, to the hon. Minister. The first issue is regarding the stray cattle on National Highways. The stray cattle on National Highways are causing very many accidents. In this connection, I would like to say that the stray cattle are causing accidents when they are coming on the National Highways. So, there should a protection and control for the stray cattle. They should not be there on the National Highways. I would request the hon. Minister to make an arrangement to take the stray cattle to the barren Government lands, and construct a compound wall so that the stray cattle present on the National Highways can stay on the barren Government lands. We can even construct ponds for rain water harvesting so that the stray cattle can remain there and there are no accidents due to them.

Apart from that, the second point I would like to say is about the National Highways which are nearer to the cities. I will give a fine

example. Near my constituency, where the city is extended towards the National Highway, there are very many accidents happening on National Highway. As per the statistics of 2018-19, near my constituency in Rajahmundry in Andhra Pradesh, almost, 500 accidents have taken place in three junctions. The death toll was around 185. Around 185 people were killed in those accidents. So, I request the hon. Minister to consider constructing fly overs on the National Highways which are near to the urban areas, or else extend the by-pass roads, which are on the existing National Highways, so that many accidents can be controlled.

Moreover, the hon. Minister has brought out the Vehicle Scrap Policy in 2018. As per this policy, the vehicles manufactured in the year 2000 have to be scrapped in the year 2020. In this connection, I would like to say that in the Vehicle Scrap Policy the Government has to fix a standard price because these vehicles are owned by the middle-class people. We should not encourage middlemen in the matter of vehicle scrapping. So, if the Government fixes a standard price for the vehicles which are to be scrapped, the middle-class people can have optimum utilisation of these vehicles.

Sir, in the end, I would like to say that the hydrocarbon emission causes a lot of havoc to the environment. So, I would request the Government to bring out some kind of a policy to ban not only the outdated commercial vehicles, but also all other vehicles causing catastrophic emissions which ultimately cause havoc to the environment.

I would request that these three suggestions may be considered.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य पहली बार चुन कर सदन में आए हैं। यह फिल्म में एक्टिंग भी करते हैं और इन्होंने सदन में विधेयक पर अच्छी चर्चा की है

Shri D. Ravikumar.

DR. D. RAVIKUMAR (VILUPPURAM): Sir, I want to speak on the Unlawful Activities (Prevention) Amendment Bill, not on this Bill.

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी ।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री तथा सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी): माननीय स्पीकर महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण बिल पर चर्चा करने की अनुमति दी है और सभी सम्माननीय सदस्यों ने इसके बारे में जो सुझाव और मत यहां रखे हैं, मैं उन सभी को बहुत धन्यवाद देता हूं और उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूं । मैं उनको यह भी विश्वास दिलाना चाहता हूं कि आपके बताए हुए सुझाव कुछ बिल में आए हैं और कुछ नहीं आए हैं, पर जो भी सुझाव आपने दिए हैं, निश्चित रूप से उनके ऊपर विभाग की ओर से विचार होगा और कार्रवाई होगी ।

माननीय अध्यक्ष महोदय, बहुत से लोगों ने विशेष रूप से राज्य सरकार के अधिकारों को कम करने की बात कही है । यह सब्जेक्ट कन्करेन्ट लिस्ट में है और कन्करेन्ट लिस्ट में होने के कारण, स्वाभाविक रूप से राज्य को क्या करना चाहिए और केन्द्र को क्या करना चाहिए, इसे ठीक से डिफाइन किया गया है ।

माननीय स्पीकर महोदय, राज्य में ऑलरेडी जो राज्य की स्टेट ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग कारपोरेशंस हैं, उनके लिए एक्ट है और उस एक्ट के अनुसार राज्य के स्टेट ट्रांसपोर्ट को जिला स्तर पर, विभाग स्तर पर अपने राज्य में नियम बनाने का अधिकार है । कारपोरेशंस के कार्यों पर भी उनका कंट्रोल है । हमारा कोई उद्देश्य स्टेट ट्रांसपोर्ट को इंटरफेयर करने का नहीं है और उसमें किसी प्रकार का गतिरोध पैदा करने का भी नहीं है । स्टेट ट्रांसपोर्ट जो अच्छा चलाते हैं, वे

चलाएं । जहां वे लॉस मेकिंग है और राज्य सरकार उन्हें चलाना चाहती हैं, तो वे भी चलाएं, इसके बारे में हमें कोई आपत्ति नहीं है । यह जो नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी है, यह भी राज्य सरकारों के सभी लोगों और स्टेक होल्डर्स को बुलाकर उनसे चर्चा करने के बाद तय करेंगे ।

मैंने इस बिल के प्रारंभ में आपको कहा है कि सभी राज्यों के 18 ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स, जो 10 पॉलिटिक पार्टीज को रिप्रेजेंट करते थे, उन्होंने इस बिल को अध्ययन करके हमारे पास भेजा है । फिर, हम ने उनके सुझाव स्वीकार किए । उसके बाद, स्टैंडिंग कमेटी और ज्वाइंट सेलेक्शन कमेटी ने काम किया । उसके बारे में सेक्रेट्री के लेवल पर मैं खुद मीटिंग के लिए गया । वहां हमने उनको अपनी बात कही । सभी से विचार-विनियम करने के बाद यह बात सामने आई है कि नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी में नेशनल मोबिलिटी और इंटर-स्टेट जो दो राज्यों के बीच में, चार राज्यों के बीच में ट्रांसपोर्ट होगा और अंतर्राज्यीय दो राज्यों के बीच में होगा, उसके लिए केवल हम अपना विचार देने वाले हैं और वह भी राज्य सरकार से सुलह होने के बाद देंगे । बहुत लोगों ने कहा है कि पब्लिक ट्रांसपोर्ट को बढ़ावा देना चाहिए, यह बिल्कुल सही है ।

हमारे देश में जिस तरह से गाड़ियों की संख्या बढ़ रही है, यह इकोनॉमी के लिए अच्छा है । 45 हजार करोड़ रुपये का हमारा आटोमोबाइल का एक्सपोर्ट है और साढ़े चार लाख करोड़ रुपये की यह इंडस्ट्री है । देश में यह सबसे ज्यादा रोजगार देने वाली इंडस्ट्री है । हमारे लिए यह भी एक समस्या है कि गाड़ियों की संख्या लगातार बढ़ रही है । यदि एक व्यक्ति को रेलवे स्टेशन जाना है, तो वह चार पहिए की गाड़ी में बैठ कर जाता है । हमने निर्णय लिया है कि उसका रेलवे स्टेशन जाना भी सस्ता हो और चार पहिए की गाड़ी से ट्रैफिक भी ज्यादा न हो । कई बार यह कहा जाता है कि हम धनवान लोगों के लिए ही कर रहे हैं, इसलिए हमने आम लोगों के लिए टू-व्हीलर को टैक्सी बनाया । जो इलेक्ट्रिक टू-व्हीलर्स है या बॉयो फ्यूल का टू-व्हीलर है, मीटर चलाकर एक आदमी उस पर बैठेगा और वह कहीं भी जा सकेगा । यह व्यवस्था मुम्बई, दिल्ली, बैंगलुरु, चेन्नई आदि शहरों

के लिए ही नहीं है, यह छोटे-छोटे गांवों में तहसील स्तर पर एक व्यक्ति के लिए मीटर से जाने की व्यवस्था करने का सुझाव हमने राज्य सरकार को दिया है। मैं राज्य सरकारों से आग्रह करूंगा कि इसे माना जाए, लेकिन इसे मानना या न मानना उनका अधिकार है। विशेष रूप से स्टेट ट्रांसपोर्ट की हालत सही नहीं है। मैं समझ रहा था कि केरल और तमिलनाडु का स्टेट ट्रांसपोर्ट प्रॉफिट में है, लेकिन केरल के माननीय सदस्य ने बताया कि केरल में भी यह लॉस में है।... (व्यवधान) तमिलनाडु में भी लॉस में है। आपको जो बात सम्माननीय सुप्रिया सुले जी ने कही, उसे मैं समझाना चाहता हूँ कि डिपार्टमेंट में कन्फ्रन्टेशन नहीं है। आप इस मुद्दे को गंभीरता से लीजिए कि आप बिना ज्यादा पैसा खर्च किए और लोगों के टिकट के पैसे 25-30 परसेंट कम करके उन्हें एसी गाड़ियों में घुमा सकते हैं। हम ऐसा कर सकते हैं क्योंकि जैसा मैंने बताया कि लंदन ट्रांसपोर्ट के 9 ऑपरेटर्स हैं। वर्ल्ड बैंक की मदद से उनका बहुत सुंदर ट्रांसपोर्टेशन सिस्टम है। प्राइवेट इन्वेस्टर उसमें इन्वेस्ट करेगा और गाड़ी खरीदेगा। कॉरपोरेशन कांट्रैक्ट करता है कि मिनिमम सवा दो सौ किलोमीटर आप डेली गाड़ी चलाएंगे और प्रति किलोमीटर के हिसाब से आपको पैसा दिया जाएगा। आदरणीय सावंत जी बैठे हैं, इन्होंने इलेक्ट्रिक बसों के लिए सहूलियत दी। सौगत राय जी, केवल एक बस नहीं है। दिल्ली की कॉरपोरेशन करीब डेढ़ हजार इलेक्ट्रिक बसें लेने की सोच रही है। पुणे में डेढ़ सौ इलेक्ट्रिक बसें आई हैं। अभी हिमाचल प्रदेश में इलेक्ट्रिक बसें शुरू हुई हैं और उसके लिए वे सब्सिडी भी दे रहे हैं। हम गरीबों के लिए सोच रहे हैं। आप यह मत सोचिए कि हम धनवानों के लिए सोच रहे हैं। डीजल के फ्यूल की बात सम्माननीय सदस्य ने कही कि फ्यूल की कास्ट बढ़ना ट्रांसपोर्ट के लिए सबसे बड़ी समस्या है। इनका परिवार वर्ष 1929 से ट्रांसपोर्ट का धंधा कर रहा है और उन्होंने अपना अनुभव बताया है कि फ्यूल की कास्ट बढ़ी है। हमने इसके लिए रास्ता निकाला कि मुम्बई में बेस्ट की बस डीजल से चलती है उसकी प्रति किलोमीटर कास्ट 115 रुपये प्रति किलोमीटर है। जो बस इथेनॉल पर चल रही है, उसकी कास्ट 69 रुपये प्रति किलोमीटर है और जो इलेक्ट्रिक बस है, उसकी

कास्ट 50 रुपये प्रति किलोमीटर टेंडर में है । आप मुझे बताएं कि 225 किलोमीटर के लिए आप 115 रुपये के हिसाब से पैसा देंगे तो कितना पैसा बनेगा और यदि 50 रुपये देंगे, तो कितना पैसा बनेगा? 50 रुपये में एयरकंडिशनड लग्जरी गाड़ी में गरीब बैठेगा । टिकट रेट 25 से 30 परसेंट कम होगा और लोगों को कम्फर्ट भी मिलेगा क्योंकि इलेक्ट्रिक गाड़ी डीजल से सस्ती पड़ती है । यह डेढ़ करोड़ रुपये की बस है । बस की केपिटल कास्ट महंगी है, लेकिन फ्यूल कास्ट कम है और इसलिए भारी उद्योग मंत्री जी ने इसके ऊपर सब्सिडी दी है और इस वजह से इसकी कास्ट कम होगी । जैसे जब शुरू-शुरू में मोबाइल फोन आया, तब वह डेढ़ लाख या सवा लाख रुपये का मिलता था, अब 8 हजार रुपये में मिलता है और 1500 रुपये में भी मिलता है । जब व्हीकल्स की मैनुफैक्चरिंग ज्यादा होगी, तो इसकी कास्ट कम होगी । यदि कास्ट कम होगी, तो उसका फायदा हम सभी को मिलेगा, इसलिए नई टेक्नोलॉजी, नये इनोवेशन के बारे में हमारी सोच है । आपने पब्लिक ट्रांसपोर्ट की बात कही । सौगत राय जी मैं आपको जरूर कहूंगा कि प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में उन्होंने भी बहुत सारी बातें देश में कही हैं और मैं भी कह रहा हूं, यानी आपकी भाषा में हम सपने दिखा रहे हैं । मैं एक बात याद रखता हूं कि सपने दिखाने के बाद यदि वे पूरे नहीं होंगे, तो जनता उनको बदल देती है । लेकिन दिखाए गए सपनों को जो पूरा करते हैं, उन्हें जनता फिर से चुनती है ।

इसलिए मैं आपसे कहूंगा, आपने कहा, कहाँ है आइस क्रीम? मुम्बई में इंटरनेशनल क्रीम टर्मिनल बन रहा है और वहाँ 350 क्रीमेज़ आने वाले हैं । डोमेस्टिक टर्मिनल्स भी बन रहे हैं । कोलकाता-हल्दिया में भी उसकी व्यवस्था कर रहे हैं । मैं आपको आमंत्रित करूंगा, मुम्बई से गोवा के लिए अंग्रिया नाम से क्रीम शुरू हुआ है । कोचीन, बेंगलोर आदि सिटीज में क्रीमेज़ आते हैं, इंटरनेशनल क्रीम भी आ रहे हैं । आपको मैं बताना चाहूंगा कि मुम्बई में इंटरनेशनल और डोमेस्टिक क्रीम टर्मिनल्स बनने के बाद साढ़े आठ सौ क्रीमेज़ आएंगे । एक-एक क्रीम में लगभग चार-चार हजार लोग बैठ सकेंगे ।

गंगा में जलमार्ग शुरू हुआ । इलाहाबाद से कोलकाता तक आप बोट में बैठकर जा सकेंगे, ऐसा जलमार्ग अभी बना है । यमुना में दिल्ली से मथुरा, मथुरा से आगरा और आगरा से इटावा होकर इलाहाबाद तक के जलमार्ग के लिए 12 हजार करोड़ रुपये का डीपीआर बनाकर वर्ल्ड बैंक को दिया गया है । अगर यह हो जाएगा, तो आप जलमार्ग के द्वारा दिल्ली से कोलकाता तक जा सकते हैं । आज इलाहाबाद से कोलकाता-हल्दिया जलमार्ग निर्माण का काम इसी सरकार ने किया है ।

मुझे लोग कहते थे कि आप सपने दिखा रहे हैं, गंगा में क्या होगा? इस साल 280 लाख टन माल की ढुलाई हुई है । वह सस्ता भी होगा । हमने उसका फ्यूएल बदला है । ... (व्यवधान) सौगत राय जी, आप मुझे बताइए, बंगाल के ही उद्योगपति हैं, मैं कोई पॉलिटिकल टीका-टिप्पणी नहीं करना चाहता हूँ, वहाँ फाइव स्टार और सेवन स्टार क्रूज़ चल रहे हैं । एक बात जरूर है कि शुरुआत में जब कोई कहता है, मैंने पहले कहा था कि पानी पर उतरने वाला हवाई जहाज आएगा, तो आधे लोग हँस दिये कि यह कैसा हवाई जहाज होगा, वह पानी में कैसे उतरेगा, यह मंत्री क्या सपना दिखा रहा है । लेकिन मैं खुद उसमें बैठा हूँ । पिछली सरकार में टीआरएस के एविएशन मिनिस्टर थे, उनके साथ मैं उसमें दो बार बैठा, समुद्र में उतरा, दो बार ऊपर उड़ा, उस पर ट्रायल ली । फिर प्रधान मंत्री जी ने मुझे फोन किया कि तुमने देखा है, अब मुझे भेजो, मुझे भी देखना है । मुझे प्रधान मंत्री जी के सुरक्षा सलाहकार ने कहा कि आप यह कैसे कह रहे हैं? प्रधान मंत्री जी के लिए डबल इंजन का ही विमान चाहिए, उनके लिए ये-ये नियम हैं । मैंने उनसे कहा कि ऐसे-ऐसे नियम हैं, तो ये अड़चन है । लेकिन उन्होंने कहा कि मुझे यह देखना ही है । फिर मैंने उनको अहमदाबाद भेजा, वहाँ फ्लोटिंग जेट्टी बनी । वहाँ प्रधान मंत्री जी पानी पर उतरे, वहाँ से गये और फिर आए भी । यह आप सबने देखा । इसलिए हम कोई सपना नहीं दिखाएंगे ।

मैं, प्रधान मंत्री, इस सरकार और अपनी ओर से आपको आश्वस्त करना चाहूंगा कि हमने जो डिक्लरेशन किए हैं, हमारे द्वारा की गई जो घोषणाएँ हैं,

उनमें से हमने जो-जो पूरे नहीं किये हैं, तो विपक्ष के नाते उसके बारे में टीका-टिप्पणी करने का आपका संवैधानिक अधिकार है और आप यह जरूर कीजिए । आप हमारे ध्यान में लाकर दीजिए, हम उसका स्वागत करेंगे । लेकिन हम देश की जनता और आपके साथ ऐसी कोई बात नहीं करेंगे, जो हम पूरी नहीं कर सकते । इसलिए मैं आपको बताना चाहूंगा कि ट्रांसपोर्ट सेक्टर में चेंजेज हो रहे हैं । यह बात जरूर है कि हमारे देश में नई टेक्नोलॉजी है । आप बताइए, यहाँ पर अर्जुन मेघवाल जी बैठे हैं, ये मेरे साथ स्टेट मिनिस्टर थे, जब मैं दावोस गया था, तो टॉफेल-मेयर नाम की कंपनी के पास 28 टाइप्स की टेक्नोलॉजीज थीं । मैंने पूरा प्रजेंटेशन देखा । जब मैं इंडिया वापस आया, तो मैंने एनएचएआई के अधिकारियों से कहा कि यह करो, वह करो, तो उन्होंने कहा, हमारा मैनडेट नहीं है । मैंने कहा, तुम मत करो, तुम बाजू हटो । मैंने वापकोस लिमिटेड को बुलाया, वह मेरी मिनिस्ट्री के अंदर थे । मैंने उससे कहा कि तुम इसे कर सकते हो, तो वे बोले, कर सकते हैं । मैंने वापकोस का एग्रीमेंट करा दिया । अब हवा में चलने वाली डबल डेकर बस में 260 लोग बैठते हैं, वह टेक्नोलॉजी आई है । यह चंडीगढ़ वगैरह के लिए बहुत अच्छी है । मैंने वहाँ के एलजी साहब को भी प्रजेंटेशन के लिए भेजा था । वह 'मेक इन इंडिया और मेड इन इंडिया' की होगी । यह अभी तक शुरू नहीं हुआ । ... (व्यवधान)

यह हवा में चलने वाली पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम ऑन इलैक्ट्रिसिटी है । ... (व्यवधान) इसमें रोप-वे, टेबल-कार, फनिकुलर रेलवे, स्काई बस आदि हैं । ... (व्यवधान)

सौगत राय जी, मैं आपको एक छोटा-सा उदाहरण देता हूँ ।

मैंने अपने ट्रांसपोर्ट भवन में, जो यहां से तीन मिनट की दूरी पर है, उसके बाजू में सात मंजिलों का पार्किंग प्लाज़ा बनाया है । उसमें गाड़ी लिफ्ट से ऊपर नंबर पर जाती है और नंबर देने पर गाड़ी चढ़ती है और उतरती है । मैं आपको आमंत्रित करूंगा । इसके लिए बहुत कठिनाइयां आईं और बहुत परमीशन्स लीं । वह पार्लियामेंट के बाजू में है । अब वह चालू है, आप उसे देखने के लिए आइये

। सबसे अच्छी बात यह है कि उसके ऊपरी फ्लोर पर हमने एक रेस्टोरेंट बनाया है, जिसमें हम मुंबई से शेफ लाए हैं। पानी पूरी, पाव भाजी जिसको खानी है ... (व्यवधान) मैं आप सबको आमंत्रित करता हूं। ... (व्यवधान) अभी एक सैंपल बना है। ... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : गडकरी जी, आप सिर्फ सौगत जी को ही निमंत्रण क्यों दे रहे हैं? ... (व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : मैं आपको भी निमंत्रित करता हूं। ... (व्यवधान) मैं सभागृह के सभी सदस्यों को आमंत्रित करता हूं। ... (व्यवधान) आप देखिए कि यह जो कार लिफ्ट की टेक्नोलॉजी इटली से आई है, इटली से आई है, आप खुश होंगे ... (व्यवधान) यह टेक्नोलॉजी आई तो केरल की सरकार ने 14 पार्किंग प्लाज़ा बनाने के लिए एनएचआईडीसीएल को ऑर्डर्स दिए। ... (व्यवधान) अब हमारे पास 28 ऑर्डर्स आए हैं कि पार्किंग सिस्टम बनाओ।

आप सबने पार्किंग सिस्टम का उल्लेख किया है, जिससे कम जगह में 200-250 गाड़ियां पार्क हो सकती हैं। एनएचआईडीसीएल को केरल की सरकार ने क्यों बुलाया? केरल की सरकार ने 14 प्रोजेक्ट्स क्यों दिए? ऐसे ही सभी राज्यों के लोग बोल रहे हैं। इससे एक नया गेटवे ओपन हो गया है। उन्होंने नई टेक्नोलॉजी का जॉइंट वेंचर किया है। यह सब करने के लिए राज्य सरकार को टेक्नोलॉजी एवेलेबल कर के देनी होती है।

मैं आपको सबसे इम्पोर्टेंट चीज़ के बारे में बताता हूं। इन सब बातों के लिए फॉरेन इनवेस्टमेंट लानी पड़ेगी। हमारे पास पैसा नहीं है, न राज्य सरकार के पास पैसा है, न केन्द्र सरकार के पास पैसा है। यह पैसा लाने के लिए, कैपिटल कॉस्ट विद लो-इन्ट्रस्ट, मैं एमएसएमई का मंत्री हूं। अभी वर्ल्ड बैंक के साथ, केएफडब्ल्यू के साथ, एडीबी के साथ, मैंने छोटे-छोटे उद्योगों के लिए उनकी क्रेडिट लाइन प्राप्त की है, ताकि इन्ट्रस्ट कॉस्ट कम हो, हमारी इन्ट्रस्ट कॉस्ट 10-11 परसेंट है। हमारे छोटे लोगों को क्यों न 6-7 परसेंट तक लोन मिल जाए? हम

गरीबों के लिए ही सोच रहे हैं । टैक्नोलॉजी, इनोवेशन, एंटरप्रेन्योरशिप, साइंस, रिसर्च और स्किल, इसको हम नॉलेज कहते हैं । देश के विकास के लिए यह सब लाना, कनवर्ज़न ऑफ नॉलेज इन्टू वैल्यू, यही सरकार की भूमिका है ।

मुझे यही कहना है कि हम इसके द्वारा स्टेट गवर्नमेंट के कोई अधिकार नहीं लेंगे । मैं विशेष रूप से आपको फिर से आश्चस्त करना चाहूंगा कि यह नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी बनने के बाद अगर एक स्टेट केरल कहता है कि उसको इसे लागू नहीं करना है तो वह न करे, किसी से ज़बरदस्ती नहीं है । कल अगर महाराष्ट्र कहता है कि उसे यह करना है, तो वह करे । यह एक सिस्टम है, हम इसमें आपको मदद करेंगे । यह मैनुअल नहीं है । क्या एक-एक राज्य इतनी टैक्नोलॉजी ला सकता है? एक-एक राज्य से टैक्नोलॉजी वाला अलग पैसे लेगा, इसके बजाय एक ही ने टैक्नोलॉजी का पैसा दिया और उसे इंडीजिनाइज़ किया और पूरी तरह से उसे मेक इन इंडिया और मेड इन इंडिया बनाया तो उसकी कॉस्ट कम हो जाएगी । कॉस्ट कम हो जाएगी तो वह राज्यों में सस्ती मिलेगी ।

मेरा आपसे अनुरोध है कि इसके लिए ट्रांसपोर्ट सैक्टर में बड़े परिवर्तन करने की इसके पीछे कोशिश है । दूसरी बात यह है कि आप ट्रांसपोर्ट पॉलिसी पर कभी एक बार चर्चा रखिये । मैं स्पीकर साहब से प्रार्थना करूंगा कि इसकी नॉलेज सबको मिलनी चाहिए । हमारे देश के आप सब लोग मालिक हैं । हम तो सेवक हैं, लोगों ने हमें चुनकर भेजा है । आपने यह जो टीवी बनाया, कभी किसी दिन इनोवेटिव टैक्नोलॉजी द्वारा इसका प्रेज़ेंटेशन करने की व्यवस्था कीजिए । इसे आप सब देख लेंगे तो आप सबका विश्वास बढ़ जाएगा । हिमाचल प्रदेश ने वेप्कॉस को 14 प्रोजेक्ट्स दिए हैं । उत्तराखंड ने भी दिए हैं, कश्मीर में भी बात चल रही है, अब यह टैक्नोलॉजी आई है, एग्रीमेंट्स हो रहे हैं, उसके लिए फॉरेन इनवेस्टमेंट लाने की बात हो रही है । वेप्कॉस 100 परसेंट ओन्ड बाय भारत सरकार है, उन्हीं के पास यह टैक्नोलॉजी आई है । मैंने उनको कहा कि टैक्नोलॉजी लाने के बाद उनका इम्पोर्ट मैटेरियल मिनिमम होना चाहिए, सब इंडिया में बनाओ । इंडिया में बनाने से उसकी कॉस्ट कम से कम 50 परसेंट कम

हो जाएगी, हमारे युवाओं को रोज़गार मिलेगा और हम उसे एक्सपोर्ट करेंगे । मैंने आपको एक उदाहरण दिया था । हमारी पार्टी ने, जब मारूति गाड़ी आई थी, जब मारूति को कन्वर्ट किया गया तब मैं बहुत छोटा था । उस समय बहुत टिप्पणियां हुई थीं, लेकिन जापान की कंपनी सुज़ूकी जब मारूति गाड़ी लाई, उससे इंडियन ऑटोमोबाइल इंडस्ट्री का भविष्य बदल गया । नई-नई टेक्नोलॉजी आई और आज इंडिया की ऑटोमोबाइल इंडस्ट्री 4.5 लाख करोड़ रुपये की हो गई है ।

45 हजार करोड़ का एक्सपोर्ट है । सबसे ज्यादा लोगों को रोजगार मिला है, क्योंकि नई टेक्नोलॉजी आई है । मैं पहले पोर्ट का मंत्री था, आप तुतीकोरिन, मुंबई पोर्ट, कांडला आदि । आप सब जगह जाकर देखिए । ट्रक, बसेज़ लाइन से खड़ी हैं । वे अब जहाज में जा रही हैं । हमारे देश में अब गाड़ियां आती नहीं हैं, हम लोग एक्सपोर्ट कर रहे हैं । क्या यह देश के लिए आवश्यक नहीं है? क्या इससे नए रोजगारों का निर्माण नहीं होगा? कल ऐसा आएगा कि हम नई टेक्नोलॉजी लाएंगे । आज हम सैटेलाइट बनाते हैं, पहले हम सैटेलाइट नहीं बनाते थे । जब से हम सैटेलाइट बनाने लगे हैं, तो सबसे चीप सैटेलाइट हमारा है । लोग हमसे सैटेलाइट लेने लगे हैं । मेरा यह कहना है कि यह पॉलिसी नैशनल लेवल पर होगी, टेक्नोलॉजी आएगी, लो कॉस्ट कैपिटल की इन्वेस्टमेंट आएगी । एक राज्य है जहां टप में बैठकर लोग चलते हैं । वे बोलेंगे कि नहीं, हमें नया कुछ भी नहीं लेना । इलेक्ट्रिक वाली पब्लिक ट्रांसपोर्ट नहीं चाहिए, धुआं छोड़ने वाली डीज़ल की गाड़ियां चलेंगी, हमको टिकट रेट कम नहीं करवाना है, हम लोग टप में ही बैठेंगे और खुली हवा में ऑक्सीजन लेंगे । आप हमें कुछ मत कहिए । हम बोलेंगे कि आप ऐसा चलने दें । हमें कोई आपत्ति नहीं है । श्री रविशंकर प्रसाद जी, ठीक है न? अगर आप पटना में नया चाहते हैं तो देंगे, नहीं चाहते तो जो चल रहा है, वह चलने देंगे, हम जबर्दस्ती नहीं करेंगे ।

अध्यक्ष महोदय, यह जो नैशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी है, यह कोई हस्तक्षेप नहीं करेगी । अब डीलर वाली बात आपने की । नियम क्या है? अगर आप नई गाड़ी

खरीदते हैं तो डीलर के यहां से ट्रक में स्कूटर को रखकर आरटीओ ऑफिस में ले जाना, फिर वह आकर देखेगा कि यह गाड़ी ठीक है कि नहीं है। मेरी समझ में आज तक नहीं आया कि नई गाड़ी खरीदने के बाद आरटीओ उसमें क्या चेकिंग करेगा? न मशीन है, न कुछ और, केवल आंखों से देखता है। वह गाड़ी ट्रक में डालकर वहां ले जाएगा और ले जाने के बाद वह रजिस्ट्रेशन करके नंबर देगा और गाड़ी वापस फिर डीलर के पास आएगी, फिर गाड़ी कन्ज्यूमर को मिलती है। अब सच्चाई क्या है, मैं आपको बताता हूं। तमिलनाडु में भी ऐसी स्थिति है। अगर मैं गलत हूं तो मुझे बताइए। क्या आप जो गाड़ी खरीदते हैं, तो डीलर उसे ट्रक में रखकर आरटीओ ऑफिस में ले जाता है? पूरे देश में नहीं ले जाते हैं। इसका कारण यह हुआ कि डीलर के गाड़ी न ले जाने के कारण वह नियम भंग करता है, जिसके लिए उसे चार्ज देना पड़ता है। तभी आरटीओ ठप्पा मारता है। क्या यह पद्धति बन्द नहीं होनी चाहिए? रजिस्ट्रेशन अथॉरिटी स्टेट गवर्नमेंट के पास है, कितना पैसा लेना है यह अथॉरिटी भी स्टेट गवर्नमेंट के पास है। सब अधिकार आपके हैं। गाड़ी का रजिस्ट्रेशन करने की जिम्मेदारी, जो पहले गाड़ी मालिक की थी, वह डीलर को दे दी गई है कि डीलर गाड़ी का रजिस्ट्रेशन करे। सब कुछ आरटीओ ऑफिस ही तय करेगा, वही नंबर भी देगा, जितना पैसा लेना है वह भी वही लेगा। मुझे बताइए कि इसमें कौन से राज्य का रेवेन्यू लॉस है? अगर आप कहेंगे कि इस पर इतने प्रतिशत टैक्स लगाइए, यह कीमत है और इतना टैक्स लगेगा और वह आपके अकाउंट में ऑनलाइन सिस्टम से जमा हो जाएगा। मुझे यह बताइए कि पैसा लेने का अधिकार राज्य सरकार का, कितना टैक्स लगाना है, यह अधिकार भी राज्य सरकार का, पैसा भी सरकार के अकाउंट में उसी समय जमा हो जाएगा। नंबर देने का अधिकार भी राज्य सरकार का होगा। मुझे यह बताइए कि इस नए सिस्टम में केवल गाड़ी लेकर जो बीच में चल रहा है, केवल उसे रोका है, इसमें हमने कौन सा अधिकार लिया है और भारत सरकार को कौन सा रेवेन्यू मिल रहा है? 18 ट्रांसपोर्ट मंत्रियों और 10 पार्टियों के लोगों ने जब इन सब बातों को स्वीकार किया, तब यह लाया गया। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि इसमें आप जरूर सहयोग करिए।

अध्यक्ष महोदय, रोड एक्सिडेंट्स के बारे में जो बात की गई, वह बिल्कुल सही है। इसमें तमिलनाडु का 29 प्रतिशत है। बहुत अच्छा काम किया गया है। तमिलनाडु के पुलिस अधिकारी, डीजी ने एसपी पर जो कार्रवाई की, जिसका उल्लेख किया गया है, उन सब बातों का अनुकरण देश में करना चाहिए। मैंने तो यह कहा कि जो मैं नहीं कर सका वह उन्होंने करके दिखाया। इससे ज्यादा क्या काम्प्लिमेंट दिया जा सकता है? मैं उनका अनुकरण करना चाहता हूँ। अगर एक-दो स्टेट्स अच्छे हैं, चाहे वहां किसी भी पार्टी की सरकार हो, उन्होंने अगर कोई अच्छी बात की है तो उसे हम स्वीकार करेंगे और वही किया गया है। आपने पूछा कि एनएचएआई के एक्सिडेंटल स्पॉट का क्या हुआ? देश में 40 प्रतिशत एक्सिडेंट एनएचएआई पर हो रहे हैं। एनएचएआई की 40 हजार किलोमीटर नई रोड हमने बनवाई है और अभी फिर से काम शुरू है। मुझे लगता है कि 96 हजार एनएचएआई की रोड लिंक थी, अब लगभग 1 लाख 40 हजार किलोमीटर तक हम पहुंचे हैं। 21 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से रोड कंस्ट्रक्शन हुई है। श्री प्रतापराव जाधव साहब ने जो बात कही, वह बिल्कुल सही है कि जो इंडिपेंडेंट इंजीनियर्स या अथॉरिटी इंजीनियर्स हैं, अच्छा हुआ आपने उनके बारे में कहा।

16.00 hrs

मैं डिपार्टमेंट को बहुत बार कहता था, पर मैं आज यहां कमिट करूंगा ताकि हमारे जो सेक्रेटरी गैलरी में बैठे हैं, उनको लिखित में इसका ऑर्डर निकालना पड़े। पहली बात, इंडीपेंडेंट इंजीनियर यानी 70 साल का टोपी पहना हुआ कोई व्यक्ति आता है। एक रिटायर्ड आदमी इतने बड़े रोड पर कहां जाता है, यह मुझे भी मालूम नहीं है। यह प्रथा बहुत गलत है। मैं आज घोषणा करता हूँ कि इंडीपेंडेंट अथॉरिटी इंजीनियर की जो प्रथा है, उसको बंद करेंगे। दो-चार-पांच सौ कम्पनियों को प्रोजेक्ट मेनेजमेंट कंसल्टेंसी की जिम्मेदारी देंगे, जिनमें सॉइल स्टेबलाइज़ करने वाला एक्सपर्ट होगा, स्ट्रक्चरल इंजीनियरिंग का एक्सपर्ट भी होगा, ट्रैफिक और रोड एक्सिडेंट्स के बारे में जानकारी रखने वाला भी होगा

और उस कम्पनी को उतना ही चार्ज मिलेगा, लेकिन वह पूरे रोड की चैकिंग करेगी ताकि बाद में दिक्कत न हो ।

आपने ब्लैक स्पॉट्स के बारे में कहा था । उसमें 789 ब्लैक स्पॉट्स एनएचएआई के द्वारा आइडेंटिफाई किए गए थे । उसमें से 650 ब्लैक स्पॉट्स नेशनल हाईवेज़ पर थे और 362 ऑलरेडी रेक्टिफाई किए जा चुके हैं । 230 के काम को अवार्ड किया जा चुका है और प्रोग्रेस में हैं । 41 बिडिंग स्टेज पर हैं, जबकि 17 स्पॉट्स को लेना बाकी है । यह करने के बाद ध्यान में आया कि यह संख्या 14000 से ज्यादा है । इसका कारण कोई नहीं है । इसका कारण रोड इंजीनियरिंग है । डीपीआर गलत बनाते हैं । हर डीपीआर गलत बनती है । यहां आंध्र और तेलंगाना के मैक्सिमम मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट कांट्रैक्टर हैं । ये मेरी बात को समझ लेंगे । यह सब डीपीआर बनाने वाले जिम्मेदार हैं । इसलिए हमने 14 हजार करोड़ की प्रोविज़निंग की है । जिस दिन मैंने बिल प्रेज़ेंट किया था, उस दिन आपको बताया था कि अभी देश में 14 हजार ब्लैक स्पॉट आइडेंटिफाई किए गए हैं । उसमें केवल नेशनल हाईवेज़ ही नहीं हैं, स्टेट हाईवेज़ भी हैं, डिस्ट्रिक्ट रोड्स भी हैं, म्यूनिसिपल रोड्स हैं । सभी स्पॉट्स को आइडेंटिफाई करके हमने वर्ल्ड बैंक और एडीबी को यह प्रपोज़ल दिया है, जिसे फाइनेंस मिनिस्ट्री ने रिकमण्ड किया है । सात हजार करोड़ रुपये एडीबी ने प्रिंसीपली अप्रूव कर दिए हैं । उसका पत्र भी मिल गया है । सात हजार करोड़ रुपये के लिए वर्ल्ड बैंक से चर्चा हुई और उन्होंने भी दिया है । इसको 14 हजार करोड़ रुपये खर्च करके करेंगे । क्योंकि आप में से बहुत से लोगों ने कहा है कि आपके पास 380 करोड़ रुपये का फण्ड है और यह काम कैसे होगा । यह मिनिस्ट्री का फण्ड है । एनएचएआई ने काम किया, जिस 789 स्पॉट के बारे में मैंने आपको बताया, वह अलग है । एडीबी और वर्ल्ड बैंक का जो लोन है, वह 14 हजार करोड़ रुपये लाकर इस काम की शुरुआत कर रहे हैं ताकि इस देश में एक्सीडेंट्स में लोगों की मृत्यु न हो । सबसे दुखद बात कोई है तो यह है कि 65 परसेंट 18 से 35 साल के जवान लड़के और लड़कियां एक्सीडेंट्स में मर रहे हैं ।

यह देश के भविष्य की जनरेशन है । इसलिए इन सब बातों को संवेदनशीलता के साथ और आपके सहयोग के साथ आगे लेकर जाना है ।

महोदय, स्क्रेपिंग पॉलिसी पर भी हम आगे बढ़ रहे हैं । सभी माननीय सदस्यों ने रोड सेफ्टी पर अपने विचार रखे हैं और इसमें सुधार करने के लिए जितने सुझाव आप लोगों ने रखे हैं, उन सबका उल्लेख मैं नहीं कर रहा हूं । मैंने सब कुछ नोट किया हुआ है । ... (व्यवधान) ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूल्स के बारे में मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आपने कहा कि आठवीं पास को ड्राइविंग लाइसेंस देने को एनकरेज क्यों नहीं कर रहे हैं । मेरे सामने समस्या यह आयी कि जो ट्रक ड्राइवर्स आठवीं पास नहीं थे, उनका लाइसेंस ही रिन्यू नहीं हो रहा था । इस कारण से लाखों लोग बेरोजगार हो गए । हरियाणा के मुख्यमंत्री मेरे पास आए और उन्होंने कहा कि आपने लोगों को बेरोजगार कर दिया है । आपने कंडीशन डाल दी है । मैंने कहा कि हम इसको एग्जैम्प्ट करेंगे और हमने इसको एग्जैम्प्ट किया । ऑर्डर भी निकला है । मैं आपको बताना चाहता हूं कि हम जो ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूल्स खोल रहे हैं, उसमें फिटनेस सर्टिफिकेट देने का अधिकार भी उन्हीं को देने की बात कर रहे हैं । ड्राइविंग ट्रेनिंग होगी, विडियो कैमरे से कम्प्यूटर परीक्षा लेगा, उसमें किसी की सिफारिश नहीं चलेगी और कम्प्यूटर यस और नो कहेगा । अगर हरी लाइट जलती है तो पास होगा और लाल लाइट जलती है, अगर मैं भी गाड़ी चलाऊंगा और लाल लाइट जलती है तो मुझे भी लाइसेंस नहीं मिल सकता है । यह सिस्टम पूरी तरह से कम्प्यूटराइज्ड है और विडियो कैमरे से जुड़ा हुआ है । आज 22 लाख ड्राइवर्स की कमी है तो नॉन मैट्रिक को भी हम सिखाएंगे । मैनर्स, एटिकेट्स, बोर्ड कैसे पढ़ते हैं, ड्राइविंग के लिए क्या-क्या करना चाहिए, यह सब कर रहे हैं ।

बहुत से लोगों ने कहा है कि दारू पीकर ड्राइविंग करते हैं । मुझे एक एल्कोहल लॉक के प्रेजेन्टेशन के बारे में पता चला । मैं आपके सुझाव पर उसे रेकमेंड करूंगा । अगर कोई दारू पीकर स्टीयरिंग व्हील पर बैठता है, तो गाड़ी चालू नहीं होगी । उसकी स्मेल उसमें जाएगी, तो इंजन चालू नहीं होगा । नए-नए

रिसर्च हुए हैं, नए-नए इनोवेशन्स आए हैं । मुझे लगता है कि यह सब करने से हम मरने वाले लोगों की संख्या को कम कर सकते हैं । इसलिए ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट, जिसके बारे में मुझे आपसे कहना है कि जो बड़े शहर हैं, जैसे मुंबई, कोलकाता, चेन्नई और बेंगलुरु इनको छोड़ दीजिए । लेकिन जो बैकवर्ड एरियाज़ हैं, जो ट्राइबल एरियाज़ हैं, जो रूरल एरियाज़ हैं और एग्रीकल्चर एरियाज़ हैं, मैं यह देख चुका हूँ कि वह स्मेल से बंद होता है ।...(व्यवधान) उसके ऊपर भी कार्रवाई के प्रावधान है । इसलिए आने वाले समय में जैसे आप अभी बेल्ट लगाते हैं, एक नया आया है कि जो बेल्ट नहीं लगाएगा, तो तुरंत सायरन बजेगा । अगर ओवर स्पीड हो रही है, तो 120 किलोमीटर के बाद सायरन बजेगा । अगर किसी ने बेल्ट नहीं लगाई है, तो पुलिस हेडक्वार्टर में गाड़ी के नंबर सहित ड्राइवर के नाम पर शिकायत हो जाएगी कि फलाने ड्राइवर ने इस समय बेल्ट नहीं पहनी है । उसके ऊपर कार्रवाई हो जाएगी । यह जो नई टेक्नोलॉजी और जो इनोवेशन आएगा, यह निश्चित रूप से हमारे ट्रांसपोर्ट सेक्टर में सुधार करेगा । आपने जो भी बातें कही हैं, मैंने उन सब बातों को विशेष रूप से नोट कर लिया है ।...(व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : जब एक्सीडेंट होता है, तो ड्राइवर गाड़ी खड़ी करता है और उसकी जमानत तुरंत हो जाती है । उसके लिए भी कुछ प्रावधान करना चाहिए ।...(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : वह कोड ऑफ क्रिमिनल प्रोसीजर (सीआरपीसी) में जाता है । वह मेरे डिपार्टमेंट के अधिकार क्षेत्र में नहीं है ।... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : गडकरी जी, आप कहते हैं कि 31 किलोमीटर पर-डे रोड बनाते हैं और दूसरी तरफ यह कहते हैं कि डीपीआर डिफेक्टिव है । आप ब्राजीलिया डिक्लेरेशन में यह सिग्रेचर करके आए हैं कि 2050 के अंदर रोड में जो मौतें होती हैं, उनको आधा कर लिया जाएगा । लेकिन मान लीजिए कि रोड नेटवर्क में 39 प्रतिशत का ग्रोथ होता है, जहां वाहनों में 159 प्रतिशत की ग्रोथ

होती है । एनएच आपका हिस्सा है, उसमें सबसे ज्यादा 28 से 40 फीसदी मौतें होती हैं । एनएच तो आपके मंत्रालय में आता है, एनएच आपके रख-रखाव में है, इसमें अगर रोजाना 400 लोगों की मौतें होंगी और आप यहां कहते हैं कि हम सब कुछ ठीक कर लेंगे, तो हम कैसे उसको मानेंगे? आपने इलेक्ट्रिक व्हीकल्स की बात कही है ।...(व्यवधान) मैंने पिछले दिन भी कहा था कि आपको इलेक्ट्रिक व्हीकल्स के लिए जो राँ मैटेरियल्स चाहिए, वह हिन्दुस्तान में नहीं है ।... (व्यवधान) आप कैसे इतने सारे इलेक्ट्रिक व्हीकल्स के इंतजाम करेंगे ।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, मेरा आग्रह है कि कोई भी माननीय सदस्य आपसे बीच में क्लेरिफिकेशन मांग रहा है, तो भी आप मत दीजिए ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए ।

...(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष महोदय, मैं सभी सम्मानित सदस्यों का सम्मान करता हूं और उन्होंने जो भी बातें कही हैं, मैं उसका जवाब भी दूंगा । मैं आपको स्पष्ट रूप से बताता हूं कि मैं ब्राजील में यह कमिट करके आया था कि हम 50 टका काम करेंगे । मैं आपके सामने यह बता चुका हूं और अभी भी स्पष्ट रूप से यह कह चुका हूं कि अभी 3.5-4 प्रतिशत हुआ है । तमिलनाडु ऐसा इकलौता राज्य है, जिसने 29 प्रतिशत किया है । मैंने यह भी कहा है कि मैं तमिलनाडु का अनुकरण करूंगा । मैंने यह भी पब्लिकली एक्सेप्ट किया है कि मैं मेरे टारगेट को पूरा नहीं कर सका हूं । मैं वह क्यों नहीं कर सका हूं, अब मैं दोष नहीं देना चाहता हूं । मेरा बिल एक साल तक राज्य सभा में अटकता रहा । मैं हर आदमी को अपना इंटरव्यू देता रहा और घूमता रहा कि इसको दे दो, दे दो । आपके पास भी आया है, फिर भी मैं जिम्मेदारी को अपने ऊपर लेता हूं और मैं

आपको यह विश्वास दिलाता हूँ कि आज यह बिल पास होने के बाद और मेरे पास आने के बाद निश्चित रूप से मेरे पास आगे आने वाले चार साल, पांच साल हैं । इसमें निश्चित रूप से एक्सीडेंट्स में कमी आएगी, मैं आपको यह विश्वास दिलाना चाहता हूँ । आप जो बात कह रहे हैं, चूंकि आपने कहा है, इसलिए मैं बताना चाहता हूँ कि यूपीए सरकार के कार्यकाल में नेशनल हाइवेज़ 96,000 किलोमीटर था । यूपीए के पूरे दस साल के कार्यकाल में उसे क्यों बढ़ाया नहीं गया था।...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : आपने इसको बढ़ाया है, इसलिए मैं आपकी तारीफ करता हूँ।...(व्यवधान) लेकिन रोजाना दुर्घटनाएं भी बढ़ रही हैं ।...(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष महोदय, यह बात सच है कि देश में 52 लाख किलोमीटर की रोड लेंथ है । उसमें से नेशनल हाइवेज़ 96,000 किलोमीटर है, यानी सिर्फ 2 प्रतिशत है । देश का 40 प्रतिशत ट्रैफिक 2 प्रतिशत रोड पर चलता है ।...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : मौतें भी 28 परसेंट होती हैं ।...(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : मैं बता रहा हूँ । अभी नेशनल हाइवे को 1,47,000 किलोमीटर तक लेकर गए और 40,000 किलोमीटर नया कंस्ट्रक्शन पूरा किया । आने वाले समय में हमारे मैनीफेस्टो में लिखा है कि हम नेशनल हाइवे की लेंथ दोगुनी करेंगे । यह भारतमाला क्या है? अभी सम्मानित सदस्य बोल रहे थे कि यह राजस्थान की बॉर्डर है, जो पाकिस्तान से लगा हुआ है, वहाँ कोई रोड का पता नहीं, वहाँ हम पूरे रोड बना रहे हैं । देश में 17 जगह ऐसी हैं कि रोड-कम-एयरस्ट्रिप होगी । यह सब रिवाँल्यूशन हो रहा है, इसमें कुछ बन भी गए हैं । वहाँ हवाई जहाज भी उतर सकेगा ।...(व्यवधान)

श्री हनुमान बैनिवाल (नागौर): मंत्री जी, वहाँ मुआवज़ा कम दे रहे हैं ।...

(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : आप 2 परसेंट रोड के मालिक हैं और 28 परसेंट मौत...*...(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : पहली बात तो ऐसी है कि मैंने इस बात को स्वीकार किया है कि नेशनल हाइवे के इंजीनियर्स ने जो डिज़ाइन्स बनाए हैं, उनमें फॉल्ट हैं । केवल ड्राइवरों का दोष नहीं है । जो 786 ब्लैक स्पॉट्स निकाले गए, हमने इनको सुधारने का कार्य किया है । अभी हम ब्लैक स्पॉट्स के लिए 14,000 करोड़ रुपये लाए हैं, उसमें केवल हमारा डिफेक्ट है, ऐसा नहीं है । स्टेट्स के भी हैं, डिस्ट्रिक्ट्स रोड के भी हैं और म्यूनिसिपल कारपोरेशन के भी हैं । मैं किसी को दोष नहीं देता और आप अगर कहेंगे तो मैं तो मॉरैली ज़िम्मेदार हूँ । आप जो कह रहे हैं कि इस बात को रोकना मेरा काम है, इसलिए मैं आपको बताता हूँ कि अगले पाँच साल में जिस प्रकार के सुधार हो रहे हैं, जिस प्रकार के ब्लैक स्पॉट्स इम्प्रूव हो रहे हैं, 22 तो ग्रीन हाइवेज़ बन रहे हैं, ट्रैफिक का डाइवर्सिफिकेशन होगा । अभी दिल्ली-मुम्बई नया रोड बन रहा है, ग्रीन है । ऐसे 22 एक्सप्रेस हाइवेज़ बन रहे हैं । ये सब बन जाएँगे तो ट्रैफिक का डाइवर्सिफिकेशन होगा । आपने कहा कि गाड़ियों की संख्या बढ़ी है । अभी दिल्ली का उदाहरण लीजिए । दिल्ली में पंजाब, हरियाणा, उत्तराखंड, हिमाचल, कश्मीर हर गाड़ी उत्तर प्रदेश और राजस्थान में जाने के लिए दिल्ली के बीच में से जाती थी । आप मुझे बताइये कि दिल्ली का रिंग रोड सुप्रीम कोर्ट में गया । राज्यों ने पैसे नहीं दिए, हमने पूरा रिंग रोड बनाया । दिल्ली का 29 परसेंट पॉल्यूशन कम हुआ और दिल्ली में 60,000 ट्रक रोज़ाना कम हुए । दिल्ली के बाहर से वहाँ ट्रैफिक जा रहा है । मेरे डिपार्टमेंट की ओर से 50,000 करोड़ रुपये के काम दिल्ली में हो रहे हैं । द्वारका एक्सप्रेस हाइवे 10,000 करोड़ रुपये का है । मैं आपको बताऊँ कि यह धौला कुआं का ट्रैफिक जाम था, उसका काम अभी पूरा हो रहा है । हमने सब आइडेंटिफाई किए हैं । इन कामों में थोड़ा बहुत समय

लगेगा । मैं आपसे यही प्रार्थना करूँगा कि नई टेक्नोलॉजी को लाना, ट्रांसपोर्ट के हमारे सिस्टम को कम्प्यूटराइज्ड करना, ई-गवर्नेंस के साथ जोड़ना, रेड टेपिज़्म और करप्शन को हटाना, ऑटोमोबाइल इंजीनियरिंग में नए-नए इनोवेशन्स को लाना, उसकी सुरक्षा की चिंता करना, रोड सेफ्टी के बारे में कड़ा प्रावधान रखना ताकि उसका पालन हो । हेलमेट के लिए भी हमने तय किया, आपने उसके बारे में रखा कि कोई भी रास्ते में हेलमेट बेच रहा है । उसके भी स्टैंडर्ड तय किए गए । अब लाइट वेट हेलमेट बस स्टैंडर्ड अच्छा, ऐसा भी लाने की कोशिश कर रहे हैं । हर चीज़ में नई टेक्नोलॉजी, नया इनोवेशन, नए रिसर्च के साथ ट्रांसपोर्ट सेक्टर में आमूल परिवर्तन हो । पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम के सिवा पर्याय नहीं है और पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम और इलेक्ट्रिसिटी यही ऑप्शन है । उसके लिए मैंने कहा कि कितनी-कितनी टेक्नोलॉजी आई । मैं आपको यही कहना चाहूँगा, we are in process. यह एक परिवर्तन की शुरुआत हुई है । पर परिवर्तन की जो बातें हम कह रहे हैं, आज भले ही आपको सपने लगेंगे, पर यह शुरुआत है और शुरुआत में भी ट्रैक रिकार्ड ऐसा नहीं है कि हमने कहा और किया नहीं है । पाँच साल तो हम भी राज कर चुके हैं । मेरा आपसे यह अनुरोध है कि इसको आने के लिए कुछ समय लगेगा । मैं आपके मार्फत राज्य सरकारों को भी यह आह्वान करूँगा कि अभी आर.टी.ओ. के चैकपोस्ट है, टेक्नोलॉजी बदल गई है । मोबाइल पर आप चैक कर सकते हो, कैमरे लग गए हैं, सैटेलाइट से जी.पी.एस. सिस्टम आया है । अब आप किसलिए यह पोस्ट रख रहे हो । मैं आपके द्वारा सभी राज्य सरकारों को और आप सभी पार्टी के लोगों को, सब को आह्वान करता हूँ कि हम सब लोग मिलकर यह जो रोड सेफ्टी की बातें हैं, लोगों की जान बचाने के लिए सहयोग करें । सोशल आर्गेनाइजेशन, एजुकेशनल आर्गेनाइजेशन, एनजीओज़, पोलिटिकल पार्टीज़, गवर्नमेंट सब मिलकर मदद करें ।

दूसरी बात जो नई टेक्नोलॉजी आ रही है, उसके लिए मदद करें । मेरा विश्वास है कि अगर हम सब लोग मिलकर, यह केवल मैं अकेला नहीं कर सकता, केवल मेरा डिपार्टमेंट नहीं कर सकता, राज्य सरकार के सहयोग के

बिना कुछ नहीं हो सकता । हम उनके किसी भी अधिकार को हाथ में नहीं लेंगे । हम उनके काम को और आसान करने के लिए मदद करेंगे । उनको टेक्नोलॉजी की मदद करेंगे, उनको कैपिटल रेज़ करने के लिए मदद करेंगे । नई-नई इलेक्ट्रिक बसेस, बायोफ्यूल बसेस लाए, उसके लिए मदद करेंगे ।

मैं पुणे गया था । सुप्रिया जी हाथ ऊपर कर रही हैं, मैं कमिश्नर के पीछे पड़ा कि आप इलेक्ट्रिक बस लो, अब उन्होंने 150 बसें ली हैं । अब ये पूरे देश में आ रही हैं । मैनुफैक्चरिंग शुरू हो रही है । अब जब लीथियम आयन बैटरी की बात कर रहे हैं । वैसे भी इंडियन साइंटिस्ट इतने होशियार हैं कि उन्होंने लीथियम आयन के भी अल्टरनेटिव ढूँढ़ लिए हैं । अब अलग-अलग से उसका भी बहुत सस्ता कर दिया है । मेरा आपसे एक ही कहना है कि हमारी टेक्नोलॉजी, रिसर्च आदि पर बहुत बड़ी क्षमता है । रोज नई टेक्नोलॉजी आ रही है । हम दुनिया से आगे जा सकते हैं, इतनी ताकत हमारे पास है । हम आप सबके सहयोग और राज्य सरकारों के सहयोग से इस ट्रांसपोर्ट सेक्टर को पूरी तरह चेंज कर सकते हैं । जो-जो बातें आपने कही हैं, वे सब मैंने लिख ली हैं । ज्यादा समय नहीं है, इसलिए मैंने मुख्य-मुख्य चीजों का जवाब दिया है ।

मैं आपसे अनुरोध करूँगा कि आप सब लोग इस बिल को सहमति दीजिए और आप सब लोगों के साथ लोगों की जान बचाने का जो हमने प्रयास किया है, उसका सहयोग कीजिए । इस सेक्टर को ट्रांसफॉर्म करने के लिए, 21वीं सदी का ट्रांसपोर्ट निर्माण करने के लिए आप मदद कीजिए । हम लोग तन-मन-धन तीनों से राज्य सरकारों को पूरा सहयोग उनके सिस्टम को सुधारने के लिए देंगे । मैं यही विश्वास जताते हुए आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ । आपने जो सुझाव दिए हैं, मैं उन पर गंभीरता से विचार करने का आश्वासन देते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूँ । आप बिल पास कीजिए, यही आपसे मेरा अनुरोध है । बहुत माननीय सदस्यों ने अमेंडमेंट दिये हैं, मैं अनुरोध करूँगा कि अमेंडमेंट वापस लीजिए और इस बिल को पास करने के लिए सभी लोग सहयोग कीजिए ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि मोटर यान अधिनियम, 1988 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार* किया जाए ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष : अब सभा विधेयक पर खण्डवार विचार करेगी ।

खण्ड 2 **धारा 2 का**
संशोधन ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 2 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।
खण्ड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

-

खण्ड 3 **नई धारा 2 ख का**
अंतःस्थापन ।

नवपरिवर्तन का संवर्धन ।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, since the hon. Minister is very pro-active, positive and responsive, I will move only

very essential amendments.

I am not moving this amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 3 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।
खण्ड 3 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 4
संशोधन I

धारा 8 का

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

...(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय (दमदम): आपके हल्ले के कारण नहीं, मंत्री जी, अच्छे आदमी हैं, इसलिए मैं संशोधन प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ ।

माननीय अध्यक्ष : ठीक है ।

प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 4 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।
खण्ड 4 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 5 से 8 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

-

**खण्ड 9
संशोधन I**

धारा 14 का

माननीय अध्यक्ष : श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, my amendments are in support of the Bill. So, I wish to move them.

I beg to move:

Page 4, line 3,--

after “five years”

insert “subject to the condition that the driver successfully undergoes one day refresher course each year as prescribed”. (18)

Page 4, lines 6 and 7,--

for “such conditions as the Central Government may *or prescribe*”

substitute “subject to the condition that the driver shall pass the medical fitness test and one day refresher course each year”. (19)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी द्वारा खण्ड 9 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 18 और 19 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 9 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।
खण्ड 9 विधेयक में जोड़ दिया गया।

-

खण्ड 10 धारा 15 का संशोधन I

माननीय अध्यक्ष : श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my amendments.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 10 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।
खण्ड 10 विधेयक में जोड़ दिया गया।
खण्ड 11 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 12 नई धारा 25 क का अंतःस्थापना।
चालन अनुज्ञप्तियों का राष्ट्रीय

रजिस्टर ।

माननीय अध्यक्ष : श्री कोडिकुन्निल सुरेश जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, I am not moving my amendment.

माननीय अध्यक्ष : श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am moving my amendment because there should be cooperative federalism.

I beg to move:

Page 5, line 36,--

for “as may be prescribed by the Central Government”

substitute “as may be agreed to between the Central Government

and the State Government”. (24)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं एन.के.प्रेमचन्द्रन जी द्वारा प्रस्तुत खण्ड 12 में संशोधन संख्या 24 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 12 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 12 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 13 धारा 26 के स्थान पर नई धारा का प्रतिस्थापन ।

राज्य चालन अनुज्ञप्ति रजिस्ट्रों का रखा जाना ।

माननीय अध्यक्ष: श्री कोडिकुन्निल सुरेश, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I am not moving Amendment No. 2 to Clause 13.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 13 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 13 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 14 से 16 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खंड 17

धारा 41 का संशोधन ।

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, I am moving Amendment No. 25 to Clause 17.

I beg to move:

Page 6, line 35, --

after “such motor vehicle”

insert “without levying any fee or charge from the owner
other than the actual amount of fee for registration”.

(25)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 17 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 25 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

-

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

-

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 17 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 17 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 18 से 20 विधेयक में जोड़ दिए गए।

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI KANIMOZHI (THOOTHUKKUDI): Sir, I am moving Amendments No. 56 to 59 to Clause 21.

I beg to move:

Page 8, line 8, --

for "Central Government"

substitute "State Government". (56)

Page 8, line 15, --

for "Central Government"

substitute "State Government". (57)

Page 8, line 17, --

for "Central Government"

substitute "State Government". (58)

Page 8, line 23, --

for "Central Government"

substitute "State Government". (59)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि द्वारा खंड 21 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 56 से 59 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

-

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 21 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 21 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 22 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 23 धारा 56 का संशोधन I

माननीय अध्यक्ष: प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SAUGATA RAY : Sir, I am not moving Amendments No. 11 and 12 to Clause 23.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 23 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 23 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 24

धारा 59 का संशोधन

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving Amendment No. 26 to Clause 24.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 24 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 24 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 25 से 28 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

-

खंड 29

धारा 66 का संशोधन ।

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): Sir, I am not moving Amendment No. 60 to Clause 29.

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI KANIMOZHI : Sir, since the Minister has clarified I am not moving Amendment No. 60 to Clause 29.

माननीय अध्यक्ष: वैसे माननीय मंत्री जी ने सबको इसके लिए आग्रह कर दिया था और सभी सदन में माननीय मंत्री जी की बात को स्वीकार भी कर रहे थे ।

प्रश्न यह है :

“कि खंड 29 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 29 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 30 नई धारा 66 क और धारा 66 ख का अंतःस्थापन ।

राष्ट्रीय परिवहन नीति ।

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, I am moving Amendment No. 27 to Clause 30.

I beg to move:

Page 11, line 25, --

for “in consultation with”

substitute “with the consent of”. (27)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 30 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 27 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving Amendments. No. 61 and 62 to Clause 30.

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI KANIMOZHI : Sir, I am moving Amendments No. 61 and 62 to Clause 30.

I beg to move:

Page 11, line 41, --

for “promote competition,”

substitute “strengthen state-owned transport corporations and promote competition”. (61)

Page 11, lines 44 and 45, --

for “seeking to enhance private participation and public private partnership”.

substitute “strengthening state-owned transport corporations”. (62)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि द्वारा खंड 30 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 61 एवं 62 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं ।

-

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

-

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 30 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 30 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI KANIMOZHI : Sir, I want it to be changed from public servant or public authority to Government servant or Government authority. I beg to move:

Page 12, *for* lines 20 and 21 –

Substitute “strengthening state-owned transport corporations”.

(63)

Page 12, line 33 –

after “Official Gazette,”

insert “direct the state owned transport corporations to”.

(64)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि द्वारा खंड 31 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 63 और 64 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

-

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

-

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 31 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 31 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 32 और 33 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खंड 34

नई धारा 88 क का अंतःस्थापन ।

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving the amendments.

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 34 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 34 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 35 से 37 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खंड 38 धारा 96 का संशोधन I

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन संख्या 67 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती कनिमोज़ी करुणानिधि, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI KANIMOZHI : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन संख्या 68 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 38 विधेयक का अंग बने । ”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 38 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 39 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

**खंड 40 नई धारा 110 क और धारा 110 ख का
अतःस्थापन ।**

मोटर यानों का वापस बुलाना ।

माननीय अध्यक्ष: श्री कोडिकुन्निल सुरेश, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I am not moving the amendments.

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am moving amendment Nos. 29 and 30 because the repair should be done to the full satisfaction of the buyer.

I beg to move:

Page 15, *for* lines 15 and 16,-

Substitute “(i) a minimum of three percentage of owners” (29)

Page 15, line 29,-

for “Act or repair it”

substitute “Act to the full satisfaction of the buyer” (30)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 40 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 29 और 30 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 40 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 40 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 41 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 42 धारा 116 का संशोधन ।

माननीय अध्यक्ष: श्री कोडिकुन्निल सुरेश, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 42 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 42 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 43 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

**खंड 44 धारा 129 के स्थान पर नई धारा का
प्रतिस्थापन ।**

सुरक्षात्मक सिर के पहनावे का पहना जाना ।

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 44 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 44 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 45 और 46 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खंड 47 नई धारा 136 क का अतःस्थापन ।

सड़क सुरक्षा की इलैक्ट्रानिक मॉनीटरी और प्रवर्तन ।

माननीय अध्यक्ष: श्री कोडिकुन्निल सुरेश, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 47 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 47 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 48 से 50 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

**खंड 51 अध्याय 11 के स्थान पर नए अध्याय का
प्रतिस्थापन ।**

माननीय अध्यक्ष: श्री कोडिकुन्निल सुरेश, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I am moving amendment Nos. 8 and 9, but not amendment No.7.

I beg to move:

Page 27, line 25,-

for “two lakh rupees”

substitute “ten lakh rupees”. (8)

Page 27, line 28,-

for “fifty thousand rupees”

substitute “five lakh rupees”. (9)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री कोडिकुन्निल सुरेश द्वारा खंड 51 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 8 और 9 सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

माननीय अध्यक्ष : श्री सौगत राय जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY : Sir, actually, I had moved for increase of the compensation amount, but, I think that Rs. Five lakh and Rs. Two and a half lakh is good enough an amount. So, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष : एन. के. प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I beg to move :

Page 19, line 25, --

after “motor vehicle”

insert “, buildings and all other movable and
immovable property”. (33)

Page 21, line 15, --

for “liability”

substitute “unlimited liability”. (34)

Page 21, line 38, --

omit “of receipt of such record” (35)

Page 26, line 14, --

after “police officer”

insert “, not below the rank of an

inspector,”. (36)

Page 27, line 25, --

for “two lakh rupees”

substitute “five lakh rupees”. (37)

Page 27, line 28, --

for “fifty thousand rupees”

substitute “two lakhs rupees”. (38)

Page 28, *for* “lines 11 and 12, --

substitute “so much of the other”. (39)

Page 28, line 38, --

for “or of two and a”

substitute “or an amount not less than two and a”. (40)

Page 28, line 46, --

for “shall”

substitute “shall not”. (41)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 51 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 33 से 41 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि खंड 51 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 51 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 52 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 53

धारा 166 का संशोधन ।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खंड 53 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 53 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 54 से 56 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खंड 57

धारा 173 का संशोधन ।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खंड 57 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 57 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 58

धारा 177 का

संशोधन ।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खंड 58 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 58 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

**खंड 59
संशोधन ।**

धारा 177क का

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendments.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खंड 59 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 59 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 60 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 61

धारा 179 का संशोधन ।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendments.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खंड 61 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 61 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

**खंड 62
संशोधन ।**

धारा 180 का

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खंड 62 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 62 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 63 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

-
**खंड 64
संशोधन ।**

धारा 182 का

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendments.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खंड 64 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 64 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

-

**खंड 65
प्रतिस्थापन ।**

धारा 182क का

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खंड 65 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 65 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 66 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

-

**खंड 67
संशोधन ।**

धारा 184 का

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

for “shall be punishable with imprisonment for a term which may extend to six months, or with a fine of ten thousand rupees or with both”.

substitute “shall be punishable with a fine of five thousand rupees”. (14)

Sir, this is the only Amendment that I move because the Minister has moved that : “whoever is having a motor vehicle ...”. ...
(Interruptions) यह कहता है कि गाड़ी चलाते समय पीछे से कोई एंबुलेंस आ गई और वह नहीं हटा, तो उसे 6 महीने की जेल होगी और 10 हजार रुपये का फाइन होगा । ऐसा समझिए कि पूरा रास्ता जाम है और इधर-उधर नहीं हट सकते, तो उसको 6 महीने की जेल हो जाएगी । I want this to be reduced, and that is why I am moving Amendment No. 14.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य मैं आपका क्लेरिफिकेशन करा दूंगा । माननीय मंत्री जी सक्षम हैं । वे आपकी बात का क्लेरिफिकेशन कर देंगे ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं प्रो. सौगत राय जी द्वारा खंड 79 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 14 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खंड 79 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 79 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 80 से 84 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

**खंड 85 नई धारा 199क और धारा 199ख का
अंतःस्थापन ।**

किशोर द्वारा अपराध ।

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : I am moving Amendment No. 55 to Clause 85.

I beg to move:

Page 40, *omit* lines 26 to 28.

(55)

Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister to this. If the juvenile travels by a motor vehicle.....(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: मैं माननीय मंत्री जी से सभी का जवाब दिलवा दूंगा ।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : I agree that the Minister would satisfy everyone. If a child, a juvenile uses the motorcycle or any

vehicle, the court will presume that it will be with the consent of the guardian. How can it be?

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 85 प्रस्तुत संशोधन संख्या 55 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

“कि खंड 85 विधेयक का अंग बने । ”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 85 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 86 से 91 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खंड 92 नई धारा 215क, धारा 215ख, धारा 215ग, और धारा 215घ का अंतःस्थापन ।

केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकार द्वारा शक्तियों के प्रत्यायोजित किए जाने की शक्ति ।

माननीय अध्यक्ष: प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY : I am not moving.

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम आरिफ, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving the amendment.

HON. SPEAKER: Shrimati Kanimozhi, are you moving your amendments?

SHRIMATI KANIMOZHI : I am moving Amendment Nos. 69 to 71 to Clause 92.

I beg to move:

Page 43, lines 32 to 33, -

for “public servant or public authority”.

substitute “Government servant or Government authority”.

(69)

Page 43, lines 36 and 37, -

for “public servant or public authority”.

substitute “Government servant or Government authority”.

(70)

Page 44, *omit* lines 14 to 45.

(71)

Again, I would like the Government to substitute ‘Government servant or Government authority’, instead of ‘public servant or public authority’.

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि द्वारा खंड 92 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 69, 70 और 71 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

“कि खंड 92 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 92 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 93 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष महोदय, अगर कोई जानबूझकर एम्बुलेंस को जगह नहीं देगा और गतिरोध पैदा करेगा तो वीडियो पिक्चर देखने के बाद ही कोई कार्रवाई होगी। यह कोई टोल नाके पर हुआ, ऐसा किसी के साथ अन्याय नहीं होगा।

प्रो. सौगत राय : आप इसमें एक वर्ड अनविटिंगली और अननोइंगली जोड़ दीजिए।

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष महोदय, आपने जो बात कही है, उसको मैं वैरिफाई करूंगा।

SHRIMATI KANIMOZHI : I think, the question raised by Shri Premachandran on juvenile driving is important. It is stated that the guardian has to take the responsibility. It is not that always the parents or the guardian knows about children taking the vehicle.

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष महोदय, ये छोटे बच्चे घर से गाड़ी लेकर कार चलाते हैं और एक्सिडेंट होता है । इसमें लोग मर जाते हैं । कई बार किसी को गाड़ी के नीचे जाना होता है, कई बार इस प्रकार की स्थिति होती है तो कहते हैं कि The master is responsible for the act of his servant. छोटे बच्चे अगर घर में खुराफात करेंगे तो माता-पिता की भी कुछ जिम्मेदारी है या नहीं, ऐसे कैसे उनको गाड़ी मिली और वे चले गए । आप मुझे बताइए, क्या हम छोटे बच्चों पर कार्रवाई करें? अगर एक आदमी मर जाएगा तो क्या छोटे बच्चों पर कार्रवाई करें? इसका भाव यही है कि माता-पिता इस बात की चिंता करें कि उनकी गाड़ी की चाबी छोटे बच्चे के हाथ में न मिले, इस बारे में वह कॉन्सियस रहें ।

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI): Sir, in his reply the hon. Minister said that policy for electric vehicles in his view is 'per kilometre', while the policy of Shri Arvind Sawant's Department relates to 'CAPEX'. So, which one is the final decision of the Government? Will it be by bus or by kilometre?

श्री नितिन जयराम गडकरी: माननीय अध्यक्ष जी, पहली बात तो यह है कि मैंने पॉलिसी का उल्लेख नहीं किया है । इलैक्ट्रिक व्हीकल पर क्या सब्सिडी देनी है, वह अरविंद सावंत जी के डिपार्टमेंट की नीति है । मैंने आपको प्रपोजल लंदन ट्रांसपोर्ट का दिया था, जो वर्ल्ड में सक्सेसफुल है । वर्ल्ड बैंक का प्रपोजल था, जैसे पुणे और नागपुर में सिस्टम है कि ऑपरेटर टैंडर भरे और प्रति किलोमीटर अपना रेट क्वोट करे । मैंने आपको कहा कि प्राइवेट ऑपरेटर का डीजल का 115 रेट आया, इथनॉल का 69 आया और इलैक्ट्रिक का 50 रुपये आया । मुम्बई कारपोरेशन ने भी इसे लिया है । यह कमर्शियल मॉडल है, इन्वेस्टमेंट के बिना ऑपरेटर के थ्रू लोगों के लिए टिकट का रेट भी कम करना है और एयरकंडीशन कम्फर्ट पर नियम के अधीन रहकर कारपोरेशन ने ट्रांसपोर्ट को चलाना है । महाराष्ट्र में यह मॉडल लगभग सबने स्वीकार किया है । नागपुर मॉडल नाम से सब जगह गया है । इसके ऊपर सबने सहमति दी है । यह ऑपरेशन की

पॉलिसी है, अगर ठीक लगती है तो कीजिए नहीं तो मत कीजिए । स्टेट ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन के पास कैपिटल नहीं है इसलिए प्राइवेटली खर्च करके कंडक्टर कारपोरेशन और ड्राइवर ऑपरेटर का होगा । यह लंदन ट्रांसपोर्ट का मॉडल है । मैंने आपको एग्जाम्पल के रूप में दिया है ।

जहां तक आपने जेएनआरयूएम का उल्लेख किया, अर्बन मिनिस्ट्री सब्सिडी दे रही है, यह उनकी नीति है । इलैक्ट्रिकल व्हीकल, टू व्हीलर, फोर व्हीलर पर कितनी सब्सिडी देनी है, डेढ़ करोड़ पर कितना परसेंट देना है, यह अरविंद सावंत जी की नीति है । मैंने बताया कि सब्सिडी को छोड़ दीजिए, डेढ़ करोड़ दूसरा लाएगा, बस का मालिक दूसरा होगा, गरीब लोग फोकट में घूमेंगे, कारपोरेशन एक रुपये की इन्वेस्टमेंट नहीं करेगी, कंडक्टर कारपोरेशन का होगा, ड्राइवर ऑपरेटर का होगा । मैंने यह मॉडल के रूप में सुझाया है, इसमें किसी बात की जरूरत ही नहीं है । इसमें टिकट के रेट भी 30 परसेंट कम हो जाएंगे और सब गरीब एयरकंडीशन गाड़ी में घूमेंगे । मैंने यह सक्सैसफुल मॉडल एग्जाम्पल के रूप में बताया है ।

माननीय अध्यक्ष: सौगत राय जी, आपकी तरफ से बहुत स्पष्टीकरण हो गया है ।

अधीर रंजन जी, आप बोलिए ।

...(व्यवधान)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR):
Gadkari ji, there is confusion which needs to be dispelled with regard to the aggregator. The Bill defines the 'aggregator' as a digital intermediary or market place. Secondly, the aggregator will also be required to comply with the Information Technology Act, 2000. The 'aggregator' is defined as a 'network provider' in the Information Technology Act, 2000. According to Section 79 of the Information

Technology Act, 2000, no person providing any service as a network service provider shall be liable for any third-party information or data made available by him under this Act or rules and regulations made thereunder. If he proves that the offence or contravention was committed without his knowledge or that he had exercised all due diligence to prevent the commission of such offence or contravention, then it seems that the safety provisions adopted by the operator are insufficient. The auto and taxi drivers will lose their competitive race to huge multi-national aggregator companies.

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): I would like to speak about the education qualification of the driver. The hon. Minister has talked about modern vehicles, a lot of technology and innovation. If a person wants a driving licence or wants to be employed to run a transport vehicle or his own vehicle, I think in today's time, he definitely needs minimum education. As per my experience, already there are a lot of cars like Volvo, Mercedes, etc. which run on an advanced technology. Without having basic education, I feel these persons cannot understand the features of these vehicles and whatever alerts are there in the car's system, they should take care of it. The renewal of the licence should be as per the old educational qualification.

माननीय अध्यक्ष: मंत्री जी, क्या आप जवाब देंगे? वैसे तो सब आपके जवाब से संतुष्ट हैं ।

श्री नितिन जयराम गडकरी: माननीय अध्यक्ष जी, आजकल जब कोई होटल भी जाता है तो वेटर भी ग्रेजुएट होता है । वैसे साक्षरता का प्रसार इतना बढ़ा है कि मेजॉरिटी में लोग काफी भाषाओं को समझते हैं, चर्चा करते हैं । प्रॉब्लम यह है कि जो लोग अभी 50-55 साल के हैं, पुराने लोग हैं । वे जब हैवी ट्रक ड्राइवर

का लाइसेंस रिन्यू करने के लिए गए तो यह प्रोब्लम हरियाणा और पंजाब में आया है ।

SHRI KESINENI SRINIVAS : For renewal, it is okay. For those who want a new licence, some educational qualification is required.

श्री नितिन जयराम गडकरी: मैं इसमें आपसे थोड़ा डिफर होता हूं । मेरा सुझाव यह है कि जो ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर हैं, जहां हम ड्राइविंग की ट्रेनिंग दे रहे हैं, उनको मिनिमम पढ़ने के बारे, क्योंकि कोई न कोई 4,5, 7 वीं कक्षा तक पढ़े होते हैं, उनको हम पूरा ट्रेनिंग देने की व्यवस्था करेंगे । इसके बाद अगर यह कंडिशन डाल देंगे, यह मेरी अड़चन नहीं है । By theory you are absolutely correct. पर गरीब आदमी के विरोध मैं है । जो पचास साल पहले स्कूल में नहीं गया था, आपको उदाहरण देना ठीक नहीं है, जो मैट्रिक नहीं हुए, वे अच्छे-अच्छे चीफ मिनिस्टर हुए हैं, अच्छे-अच्छे मंत्री हुए हैं । इसलिए न पढ़े होने के बावजूद भी वे कॉमनसेंस से, अपने एक्सपीरिएंस से बहुत-सी बातें सीखते हैं, एक्सपीरिएंस आदमी को सिखाता है । मुझे उस समय प्रोब्लम हुई, जब 55 साल के लोग, जिन्होंने 8 वीं कक्षा भी पास नहीं की थी, पर ड्राइविंग बढ़िया कर रहे थे, नियम देख रहे थे, सब कुछ कर रहे थे, जब उनका रोजगार छीना जा रहा था, ये विषय जब मेरे सामने लाए गए तब मैंने उनके हितों के लिए यह निर्णय किया है । आपकी बात प्रिंसिपली सही है कि मिनिमम 8 वीं कक्षा तक का ज्ञान होना चाहिए, पर जो देश के लाखों गरीब लोग हैं, जो 30-40 साल से ड्राइविंग कर रहे हैं, यदि उन बेचारे लोगों को ड्राइविंग लाइसेंस रिन्यू नहीं होगा तो उनके रोजगार का क्या होगा । इसलिए हमने यह विचार किया है । पर मैं आप सबको यह विश्वास दिलाना चाहता हूं कि ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टिट्यूट में उस ड्राइवर को स्पेशल मैनर, एटिकेट्स, काम कैसे करना है, बोर्ड कैसे पढ़ना है, इसकी ट्रेनिंग देने की व्यवस्था करेंगे और परीक्षा लेते समय इन सब बातों की टेस्टिंग भी होगी तभी उनको चलाने की अनुमति देंगे

जो बातें सम्मानित चौधरी जी ने कही हैं, ओला और उबर के ऊपर जो केसेज हुए थे तब ध्यान में आया कि इनके लिए कोई एग्रीगेटर के लिए कानून ही नहीं है । हम उनके ऊपर कोई कार्रवाई नहीं कर सकते हैं । पब्लिक इंटरैस्ट में हमने रखा कि अगर इस प्रकार के ऑपरेटर द्वारा कानून के बाहर कुछ होता है तो उनको पकड़ने के लिए प्रोविजन नहीं होगा तो हम उन पर कोई कार्रवाई नहीं कर सकते थे । इसके लिए यह नियम लाया गया है

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी प्रस्ताव करें कि विधेयक को पारित किया जाए ।

श्री नितिन जयराम गडकरी: सम्माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं सदन से प्रार्थना करता हूँ कि आज जो विधेयक मैंने रखा है, आपकी अनुमति से इसको सदन सर्वसम्मति से पारित करे ।

महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि विधेयक पारित किया जाए ।”

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक पारित किया जाए ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

-

-

