

>

Title: The motion for consideration of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 (Discussion not concluded).

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री तथा सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी): आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ :

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

माननीय स्पीकर महोदय, मैं यह भी प्रस्ताव करता हूँ कि इस विधेयक को पारित किया जाए। मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने इस अहम बिल को सदन में रखने का और मुझे बोलने का मौका दिया।

महोदय, हमारा मोटर व्हीकल एक्ट, 1988 तीस साल पुराना है और इसका औचित्य कम हो रहा है।

18.00 hrs

विशेष रूप से आज आर.टी.ओ. दफ्तरों में भ्रष्टाचार की अनेक शिकायतें मिलती हैं, नागरिकों को असुविधा झेलनी पड़ती है। वहां सेवाओं में देरी तथा गुणवत्ता में कमी है, इसलिए सिस्टम में सुधार करने की जरूरत है। ट्रांसपोर्ट सिस्टम का सिम्प्लिफिकेशन करना भी बहुत आवश्यक है।

माननीय स्पीकर महोदय, हमारे देश का शायद बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण इतिहास है कि देश में हर साल पांच लाख एक्सिडेंट्स होते हैं और डेढ़ लाख मौतें होती हैं। दुनिया में हम नंबर-एक पर हैं। हम जब भी किसी इंटरनेशनल सेमिनार में जाते हैं और इस बात की चर्चा होती है, तो सब लोग इस बात के लिए भारत का उल्लेख करते हैं, इसलिए हमारे लिए यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण बात है।

माननीय स्पीकर महोदय, मैं आपके मार्फत सदन को यह आह्वान करना चाहूंगा कि इन मौतों को रोकना और सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देना हम सब की जिम्मेदारी है। मैं मानता हूँ कि यह विषय कोई राजनीतिक विषय नहीं है। वर्ष 1988 में जो फाइन 100 रुपये का था, अगर उसकी आज की कीमत निकाली जाए, तो वह 5-6 हजार रुपये से ज्यादा निकलती है। आज कानून के प्रति सम्मान और डर भी नहीं है। हमारे देश में इस प्रकार की स्थिति है। इस कानून का क्रियान्वयन करने में अनेक प्रकार की अड़चनें आ रही हैं। इस समय मैं सदन को विशेष रूप से इस बात की जानकारी देना चाहूंगा कि तमिलनाडु की सरकार ने विशेष रूप से एक्सिडेंटल डेथ कम करने के लिए बहुत अच्छा काम किया है। उन्होंने लगभग 29 प्रतिशत डेथ पिछले दो साल में कम की है। दूसरी ओर, उत्तर प्रदेश का ऐसा उदाहरण है कि वहां मरने वालों की संख्या बहुत बढ़ी है। तमिलनाडु की सरकार ने इसके लिए जो प्रयास किया है, उसके लिए मैं वहां के मुख्य मंत्री जी, ट्रांसपोर्ट मंत्री जी और उनके अधिकारियों का बहुत-बहुत अभिनंदन करता हूँ। उन्हीं से हमने बहुत-सी बातें ली हैं, जिनका हम लोग उपयोग करना चाहते हैं।

माननीय स्पीकर महोदय, परिवहन व्यवस्था में भी सुधार करने की जरूरत है। ट्रांसपोर्टेशन के नए-नए साधन आ गए हैं। आपको पता ही होगा कि हम मल्टी मॉडल हब बना रहे हैं। एक तरफ राष्ट्रीय महामार्ग है और दूसरी तरफ रेलवे है। हवाई यातायात में भी बहुत बड़ा रिवॉल्यूशन हुआ है, उसमें 22 परसेंट ग्रोथ है। जलमार्ग के निर्माण करने का कार्य शुरू हुआ है और हम इलेक्ट्रिक हाइवे की तरफ भी जा रहे हैं। हमारी टेक्नोलॉजी तथा इनोवेशन केवल ऑटोमोबाइल इंजीनियरिंग तक सीमित नहीं है। फ्यूल में भी काफी बड़ा सुधार हुआ है। यहां के ट्रक और बस के कोड बदल गए हैं। यूरोपियन देशों में जिस प्रकार की बसें हैं, एयर कंडीशन्ड बसें हैं और ऐसी बसें भारत की भी जनता चाहती है। जब इस प्रकार की नई टेक्नोलॉजी आई है, तो कहीं भी बड़ी-बड़ी सिटीज़ में जाने के लिए इस प्रकार की बसों का प्रयोग गरीब लोग भी कर रहे हैं। उनके कम्फर्ट्स को ध्यान में रखते हुए, इन सब नियमों को भी बदलने की

आवश्यकता है । विशेष रूप से हमें परिवहन व्यवस्था में सुधार करना है और नई-नई टेक्नोलॉजी तथा इनोवेशन को सुधारना है । पहले मैं इस बात को स्पष्ट कर देता हूं कि हम किसी भी राज्य सरकार के कोई अधिकार नहीं ले रहे हैं । जहां तक राज्य सरकारों में जो स्टेट ट्रांसपोर्ट हैं, जिसके बारे में मैं आपको बताना चाहूंगा कि उनके लिए जो कानून बना है, विशेष रूप से जो मोटर व्हीकल एक्ट है, वह स्टेट ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग के लिए है । उसके बारे में राज्य के अधिकार उसी प्रकार से कायम हैं, हम राज्य ट्रांसपोर्ट के कोई अधिकार लेना नहीं चाहते हैं । तमिलनाडु के बहुत से सदस्यों ने मुझसे कहा कि उनको यह डर है कि उनके पास 23,000 बसें हैं और हम उनके कानून अपने हाथ में ले रहे हैं । हम कोई कानून अपने हाथ में नहीं लेंगे, बल्कि स्टेट ट्रांसपोर्ट अण्डरटेकिंग के लिए जो मोटर व्हीकल एक्ट है, वह उसी प्रकार कायम रहेगा और आपका अधिकार भी उसमें कायम है । हम उसकी कोई भी चीज नहीं लेना चाहते हैं, इसलिए मैं इस बात का खुलासा करना चाहता हूं ।

माननीय स्पीकर महोदय, सुप्रीम कोर्ट के निर्णय के बाद इसमें बहुत प्रकार के नए सुधार आए हैं । दुर्घटनाग्रस्त पीड़ितों को जल्दी सहायता देना, दुर्घटना में मदद करने वाले लोगों को परेशानी से बचाना और समाज में मदद की भावना अच्छी तरह से प्रचलित करने की जरूरत है, उसका नियम इसमें बनाया गया है ।

अगर कोई व्यक्ति किसी एक्सीडेंट में जख्मी व्यक्ति को अस्पताल पहुंचाता है, तो उसी की इनकायरी होती है । इसलिए लोगों में इस प्रकार की भावना आई कि हम उसकी मदद ही न करें । सुप्रीम कोर्ट के आदेश के बाद इसमें सूचना दी गई है कि इसके बाद मदद करने वालों को कोई तकलीफ नहीं होगी । इसके अलावा जो मदद करेगा, उसको हम एक प्रकार से पुरस्कार देंगे । जो दुर्घटनाग्रस्त हुआ है, उसकी आर्थिक दृष्टि से तुरन्त मदद करने का काम भी हमने किया है ।

विशेष रूप से सूचना और प्रौद्योगिकी का उपयोग और सेवा में सुधार बहुत जरूरी है । टेक्नोलॉजी और कंप्यूटर की मदद से सिस्टम में सुधार कैसे ला सकते हैं, इस संबंध में लगातार काफी परिवर्तन हुआ है । मैं विशेष रूप से बताना चाहता हूं कि राज्यों को अधिक से अधिक अधिकार देना और उनके हाथ कैसे मजबूत करने हैं, इसके लिए हमने बिल में कोशिश की है । मोटर व्हीकल एक्ट के इंप्लीमेंटेशन में राज्यों और यूनियन टेरिटरीज का हमें बहुत बड़ा सपोर्ट चाहिए । ट्रांसपोर्ट की सेवाओं का सीधा असर पड़ता है । हम सिस्टम और सर्विसेज़ से वाकिफ हैं । हर नागरिक सुधार और करप्शनलेस सिस्टम चाहता है ।

मैं उदाहरण के लिए आपको बताता हूं कि जब आप नई गाड़ी खरीदते हैं, तो अभी नियम में ऐसा प्रावधान है कि आपको नई गाड़ी उठा कर आरटीओ आफिस में ले जाना चाहिए । आरटीओ उस गाड़ी का परीक्षण करेगा और परीक्षण करने के बाद आपको वह नंबर देगा । उसके बाद वह गाड़ी फिर वापस डीलर के पास आएगी और दिया हुआ नंबर उसमें लगेगा । आपको पता होगा कि कोई नई गाड़ी आरटीओ आफिस में आजकल नहीं जाती है । वह वहीं डीलर के पास खड़ी रहती है । इसमें हमने सुधार किया है कि कितना टैक्स लेना है, वह आरटीओ तय करेगा, नंबर कौन सा देगा, इसे आरटीओ तय करेगा । इसे केवल ऑनलाइन किया है । आरटीओ जो नंबर देगा, वह नंबर गाड़ी में लगेगा । जो रजिस्ट्रेशन के कागजात होंगे, डीलर के द्वारा ली जाने वाली जो फी है, वह उसे भर देगा । यह सब करने का अधिकार आरटीओ आफिस को है । गाड़ी उठाकर ट्रक में ले जाना और फिर वापस लाना होता था । इसे कोई वहां नहीं लाता था । इसके बदले में क्या होता है? यह आपको पता है । गाड़ी लाने और ले जाने के लिए जो एग्जम्पशन है, उसके लिए आरटीओ आफिस में क्या करना पड़ता है, आप सबको पता है । उसके भाव तय हैं । बड़े व्हीकल के लिए इतने हैं, कार के लिए इतने हैं और स्कूटर के लिए इतने हैं, ये डीलर से लिए जाते हैं । क्या यह करप्शन बंद नहीं होना चाहिए? ...(व्यवधान) इसी बात का इसमें प्रावधान किया है । जो राज्य सरकार बोलेगी, उतना ही टैक्स लगेगा । आरटीओ,

राज्य सरकार जो नंबर देगी, वही नंबर मिलेगा । हमने इसको ऑनलाइन किया है । हमने राज्यों के कोई अधिकार नहीं लिए हैं । इसमें केवल एक बात है कि इसका ऑनलाइन प्रयोग करने से करप्शन बंद हो जाएगा । देश के लाखों-करोड़ों लोगों को करप्शन से राहत मिलेगी । यही इसके पीछे उद्देश्य है ।

महोदय, पहले भी आपने यह बिल पास किया था । जीओएम का गठन वर्ष 2016 में हुआ । उसमें 18 राज्यों के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स थे और दस राजनीतिक पार्टियां थीं । इसमें तेलुगुदेशम से लेकर तृणमूल कांग्रेस तक, सबके ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर थे । यूनूस खान जी, जो उस समय राजस्थान के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर थे, उनकी अध्यक्षता में इनका ग्रुप बनाया गया । बाली जी, हिमाचल प्रदेश के ट्रांसपोर्ट मंत्री थे । तेलुगुदेशम से लेकर सभी 18 ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स ने इस बिल के बारे में अध्ययन किया । एक-एक का प्रजेंटेशन उनके सामने हुआ । उन्होंने बिल तैयार करके मुझे दिया । हमने उसको स्वीकार किया । वह संशोधन बिल मैंने अगस्त, 2016 में लोक सभा में प्रस्तुत किया । बिल को डिपार्टमेंट रिलेटेड पार्लियामेंट्री स्टैंडिंग कमेटी के पास भेजा गया । फिर यह स्टैंडिंग कमेटी के पास गया । स्टैंडिंग कमेटी के सामने फिर पेशी हुई, फिर सेक्रेटरी गए और फिर मैं गया । मैंने स्टैंडिंग कमेटी के सभी सदस्यों को इसके बारे में जानकारी दी । फिर स्टैंडिंग कमेटी ने अपने सुधार दिए, वे उसमें जोड़े गए । स्टैंडिंग कमेटी में सभी पार्टियों के लोग थे । स्टैंडिंग कमेटी द्वारा फरवरी, 2017 में रिपोर्ट दी गई । उसके ऊपर यह बिल तैयार हुआ । बिल के अधिकतर प्रावधानों से समिति ने सहमति जताई । उसने कुछ सुझाव दिए । वे हमने इस बिल में लिए हैं । लोक सभा ने 10 अप्रैल, 2017 को बिल को मंजूरी दी और फिर मैं यह बिल लेकर राज्य सभा में वर्ष 2017 में गया । मुझे इस बात का दुःख और दर्द है कि यह राज्य सभा में पास नहीं हो सका । एक साल वह अटका रहा ।

परसो मैंने राज्य सभा के माननीय सदस्यों से प्रार्थना की कि आप कह रहे हैं एक्सिडेंट कम होने चाहिए, आप कह रहे हैं रोड के लिए ड्राइविंग लाइसेंस से लेकर सभी चीजों में सुधार होने चाहिए । इसका प्रोविजन उस समय किया गया

था, लेकिन उस समय यह पास नहीं हो सका । तमिलनाडु के मेंबर ऑफ पार्लियामेंट, विशेष रूप से कुछ आंध्र प्रदेश और कुछ लोगों ने अलग-अलग आपत्तियां उठाईं, मैंने उनको सब जानकारी दी । उस समय राज्य सभा के उप-सभापति जी के यहां तीन-चार बार मीटिंग हुई । आज वह इस पद पर नहीं हैं, उन्होंने अपनी तरफ से सभी को कहा, लेकिन दुर्भाग्यवश कुछ नहीं हो पाया । इसलिए राज्य सभा की सैलेक्शन कमेटी ने भी इस विधेयक की सिफारिश की । उसके बाद चुनाव हो गया, फिर पार्लियामेंट बर्खास्त हो गई । फिर से रामायण की शुरुआत हुई और फिर से मैं आज आपके सामने खड़ा हूं । इतना रामायण सुनने के बाद मुझे विश्वास है कि कोई मुझसे यह नहीं पूछेगा कि राम की सीता कौन थी? अब मुझे पूरा सपोर्ट मिलेगा, यह मेरा विश्वास है ।

महोदय, बिल के बारे में चर्चा करते समय सदस्यों को बता देना चाहता हूं, इसमें 30 परसेंट बोगस ड्राइविंग लाइसेंस हैं । एक आदमी चार-चार लाइसेंस लेता है । बिल में ऑनलाइन लर्निंग लाइसेंस की सुविधा है, ऑनलाइन आइडेंटिटी वेरिफिकेशन की सुविधा है, इसके बाद नेशनल रजिस्टर बनेगा, उसमें स्थानांतरण आसान होगा और फर्जी लाइसेंस बंद हो जाएगा ।

मुझे कहते हुए दुख हो रहा है कि मैं जब कभी विदेशों में जाता हूं तो वहां के फॉरेनर्स कहते हैं कि अगर लाइसेंस लेना है तो सबसे अच्छा देश हिन्दुस्तान है जहां आसानी से लाइसेंस मिल जाता है । क्या यह हमारे लिए ठीक है? अमेरिका में लाइसेंस लेना कितना कठिन है, परीक्षा देनी पड़ती है, आप यूके में देखिए, कितना कठिन है । मैं यह सवाल किसी से नहीं पूछूंगा कि आपके पास अगर ड्राइविंग का लाइसेंस है तो क्या आपने आरटीओ ऑफिस में जाकर परीक्षा दी है । क्या उसके लिए कोई टेस्ट हुआ? मुझे लगता है कि यह केश्वन एम्बरसिंग होगा । वीडियो कैमरे के बीच यह परीक्षा होगी और उसकी रिकार्डिंग होगी, परीक्षा के लिए हमने हर राज्य को ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट दिया है, फिटनेस सर्टिफिकेट के अधिकार दिए हैं ।

हमारा प्रयास है कि बड़े शहरों को छोड़ कर, विशेष रूप से जो पिछड़ा क्षेत्र है, जो एग्रीकल्चर का क्षेत्र है, ट्राइबल क्षेत्र है, आदिवासी क्षेत्र है, वहां हम लोग हर जिले में एक-एक ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूल देने के लिए तैयार हैं। हमने कुछ प्रस्ताव मंजूर भी किए हैं। इस समय देश में पच्चीस लाख ड्राइवरों की कमी है। अगर आप लोग इसमें इंटरैस्ट लेंगे तो हमारी तरफ से एक करोड़ रुपये का अनुदान है, ड्राइविंग ट्रेक वगैरह सब बन सकता है और उसमें फिटनेस सर्टिफिकेट का भी अधिकार देंगे। मुझे लगता है कि इसका बहुत अच्छा उपयोग होगा। जिनको ट्रेन्ड लाइसेंस मिलेगा, ट्रेन्ड मैनपावर आएगा, इसका हमारे लिए बहुत उपयोग होगा।

जो नेशनल रजिस्टर होगा, उससे उस लाइसेंस का कहीं भी स्थानांतरण किया जा सकता है। वह आसान होगा, फर्जी नहीं होगा बल्कि गुणवत्ता के आधार पर होगा। टेस्ट की गुणवत्ता को भी निश्चित रूप से स्टैंडर्ड करेंगे। कम्प्यूटर और कैमरा द्वारा लाइसेंस का टेस्ट होगा, इसे किसी व्यक्ति के हाथ में नहीं रखा है क्योंकि व्यक्ति के हाथ में रखने के बाद उसके क्या-क्या परिणाम होते हैं, आप सभी को पता है। इससे ऑफिसेज में भ्रष्टाचार बंद हो जाएगा और लोगों को आसानी से लाइसेंस मिलेगा। लाइसेंस लेने के लिए परीक्षा देनी पड़ेगी। इस कारण नवयुवकों के लिए विशेष रूप से जिनका एक्सिडेंट होता है, इससे उसमें कमी आएगी। ट्रांसपोर्ट लाइसेंस तीन साल की जगह पांच साल के लिए वैध होगा, पहले तीन साल की शर्त थी अब पांच साल की है। बार-बार ऑफिस जाना पड़ता है, चक्कर काटना पड़ता है, इसमें हमने पांच साल का प्रावधान किया है। ड्राइवर की कमी को दूर करने के लिए, मेरा जब एक्सिडेंट हुआ था उस समय मैं महाराष्ट्र में लीडर ऑफ अपोजिशन था, पुलिस प्रोटेक्शन में एक्सिडेंट हुआ था, मेरे ड्राइवर को कैटरेक्ट था। मैंने बाद में महाराष्ट्र में चेकिंग कराया, पीडब्ल्यूडी के ड्राइवर की चेकिंग की। मुझे कहते हुए दुख हो रहा है कि चालीस ट्रक के ड्राइवर अंधे निकले, उनको कैटरेक्ट हुआ था। एक मुख्य मंत्री के ड्राइवर दोनों आंखों से अंधे थे। एक केन्द्र में कैबिनेट मंत्री थे, जिनका ड्राइवर एक आंख से अंधा था। ये पुलिस डिपार्टमेंट से आते हैं और गवर्नमेंट हॉस्पिटल

से सर्टिफिकेट लाते हैं। अगर वह आंखों में कुछ कमी का सर्टिफिकेट लाए तो उसकी नौकरी चली जाती थी। हमने राज्यों के होम मिनिस्ट्री को सुझाव दिया, अगर किसी की एक आंख खराब हो जाती है तो उसको दूसरा काम दो।

उसे नौकरी से मत निकालो। स्वाभाविक है कि रिटायर होने तक आंखों में फर्क होने पर ड्राइविंग करेंगे तो गड़बड़ हो जाएगी। यह सत्य घटना है कि एक राज्य के मुख्य मंत्री ने मुझे बताया कि मेरा ड्राइवर दोनों आंखों से अंधा था और वह आवाज के आधार पर गाड़ी चलाता था। मैंने बचपन में जादूगर के प्रयोग देखे थे, वह आटे के बड़े गोले आंखों पर लगाकर काली पट्टी बांधकर बुलेट चलाता था। मैं जब स्कूल में था तब मैंने यह प्रयोग देखा था, उसी प्रकार के प्रयोग देश में चल रहे हैं। अब इससे एक्सीडेंट्स नहीं होंगे तो क्या होगा? निरपराध लोग मरेंगे नहीं तो क्या होगा? इसे रोकने के लिए यह सब करने की आवश्यकता है।

रिनुअल के लिए एक महीना पहले एप्लाइ कर सकते थे, तब तक कोई गाड़ी नहीं चला सकता था, अब एक वर्ष पहले एप्लाइ करने का प्रोवीजन किया गया है। पहले एक महीना पहले एप्लाइ करना पड़ता था, लोगों को टेंशन हो जाती थी, किसी ने फॉरेन जाना होता था, सोचते थे कि लैप्स होगा या क्या होगा। लाइसेंस की डेट खत्म होने से एक साल पहले एप्लाइ कर सकते हैं, यह इस बिल में किया गया है।

माननीय अध्यक्ष जी, जहां तक वाहनों के रजिस्ट्रेशन की बात है, आपको मालूम होगा कि नंबर प्लेट बदलना, इंजन का नंबर निकाल देना, गाड़ियों की चोरी करना, ये सब गोरखधंधा है। ये चोरियां इतने बड़े प्रमाण में होती हैं जिसका कोई हिसाब नहीं है। अब डीलर द्वारा रजिस्ट्रेशन की प्रक्रिया होगी, नागरिकों को आरटीओ दफ्तर के चक्कर भी नहीं काटने पड़ेंगे और राज्य में कहीं भी अपनी गाड़ी का रजिस्ट्रेशन कर सकते हैं। अब रजिस्ट्रेशन का सिस्टम ऐसा किया है कि इसके बाद कोई गाड़ी चोरी करके नंबर नहीं बदल सकेगा। इसमें पूरी इन्फॉर्मेशन टेक्नोलाजी का उपयोग करके नंबर प्लेट ऐसी बनाई गई है।

पहले इसमें भी बहुत बड़ा फ्रॉड था । एक राज्य में नंबर प्लेट 200 रुपये में मिलती थी और दूसरे राज्य में 3000 रुपये में मिलती थी । इसके लिए हमने कहा कि अब डीलर नहीं मैनुफैक्चरर नंबर प्लेट लगाकर भेजेगा । नंबर प्लेट में इतनी टेक्नोलाजी बदली है कि नंबर प्लेट के फोटोग्राफ से पूरी कुंडली आ जाएगी कि गाड़ी कब की है, किसके पास थी, सब बातें पता चल जाएंगी । अगर कोई आतंकवादी या गुनहगार होगा तो उसकी टोल पर फोटो आ जाएगी । हमने रजिस्ट्रेशन के सिस्टम को पूरी तरह से ई-गवर्नेंस के साथ जोड़ा है । इससे फर्जी, चोरी हुई गाड़ियों का रजिस्ट्रेशन करना नामुमकिन होगा । हम इससे चोरी भी रोक सकते हैं ।

हमारे देश में दिव्यांगों के लिए कोई प्रोवीजन नहीं है । कोई दो टायर स्कूटर में लगा देता है, लेकिन गाड़ियों में कोई सुधार नहीं है । पहली बार इस कानून में दिव्यांगों के वाहन पंजीकरण की सुविधा दी गई है । मैनुफैक्चरर से भी कहा है कि दिव्यांगों को जिस प्रकार की सुविधा गाड़ी में चाहिए, आपको वैसे मॉडल बनाने होंगे ताकि दिव्यांगों को गाड़ी चलाने में आसानी हो ।

फिटनेस सर्टिफिकेट के लिए जो पैसा देता है, उसे सर्टिफिकेट मिल जाता है, चाहे गाड़ी कितना भी धुआं छोड़े । अब इसे कम्प्यूटराइज किया गया है । इसकी कम्प्यूटर परीक्षा लेगा । ड्राइविंग की परीक्षा भी कम्प्यूटर लेगा । कम्प्यूटर पास या फेल डिक्लेयर करेगा । ड्राइविंग की फिटनेस की भी कम्प्यूटर परीक्षा लेगा, कितना धुंआ निकल रहा है, क्या हो रहा है, सब देखेगा और प्रामाणिकता से जांच के बाद सर्टिफिकेट मिलेगा ।

पुराने वाहनों की स्क्रेपिंग बहुत जरूरी है । हम इसके लिए भी नियम बना रहे हैं । नेशनल रजिस्टर में स्थानांतरण आसान होगा । अगर किसी को महाराष्ट्र की गाड़ी दिल्ली में बदलनी है तो बहुत मुश्किल होती है । ई-गवर्नेंस के साथ जुड़ने के कारण रजिस्ट्रेशन तुरंत हो जाएगा । आप घर में बैठकर इन्फॉर्मेशन भेजेंगे, फी भर देंगे तो रजिस्ट्रेशन आपके पास आ जाएगा ।

चोरी की गाड़ियां रजिस्टर नहीं हो पाएंगी । बिल में इन्हीं बातों के लिए विशेष सुधार किया जाएगा । परिवहन व्यवस्था में सुधार करने के लिए नेशनल ट्रांसपोर्टेशन पॉलिसी बना रहे हैं । इसके बारे में बहुत लोगों ने कहा कि आप हमारा ट्रांसपोर्ट ले लेंगे । मैं मल्टी मॉडल हब में इलैक्ट्रिक डबल डैकर लाने का प्रयास कर रहा हूं, जैसे हवाई जहाज में नीचे एग्जीक्यूटिव क्लास होती है, ऊपर इकोनामिक क्लास होगी । ऊपर महिला एयरहोस्टेज होगी, आपको चाय, पानी, नाश्ता मिलेगा । आप सोकर या बैठकर जयपुर से दिल्ली, दिल्ली से लुधियाना, दिल्ली से लखनऊ जा सकेंगे । ये बसें इलैक्ट्रिक होंगी, बायो फ्यूल पर चलेंगी, डबल डैकर बसें आएंगी, लग्जरी बसें आएंगी । अभी जो बसें चल रही हैं, जहां हॉर्न छोड़कर सब बजता है, इससे कम रेट की टिकट होगी क्योंकि फ्यूल की कॉस्ट कम हो जाएगी ।

माननीय अध्यक्ष जी, मैंने बहुत बार बताया है कि मुम्बई में 'बेस्ट' बस डीजल पर चलती है, उसकी कॉस्ट प्रति किलोमीटर 115 है ।

नागपुर में 100 परसेंट बायो इथेनॉल पर चलती हैं, वह 69 कि.मी. है और इलेक्ट्रिक बस पूना में आई है । सुप्रिया जी को पता होगा, कैसी बस है, सभा को बाद में बताइएगा । बहुत ही सुन्दर इलेक्ट्रिक बस है । ... (व्यवधान) वह पचास रुपये कि.मी. है और एयर कंडीशन्ड है । इससे टिकट के रेट में 10 से 25 परसेंट कम होने की संभावना है और हर गरीब आदमी कंडीशन्ड में घूमेगा और इम्पोर्ट सब्सिड्यूट कॉस्ट, इफेक्टिव पालूशन फ्री और इंडिजेनस होगा ।

अध्यक्ष महोदय, हवा में चलने वाली डबल डैकर बस भी लाए हैं । वैबको वाले इस पर काम कर रहे हैं । अर्जुन मेघवाल जी के बीकानेर में भी उसका डी.पी.आर. बन रहा है । नए-नए जो ट्रांसपोर्ट सिस्टम आ रहे हैं, उसमें इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्ट सिस्टम है, जिसमें मल्टी मॉडल हब बनेंगे, पानी पर चलने वाला हवाई जहाज, रेलवे, ब्राड गेज रेलवे, ब्रॉड गेज मेट्रो ला रहे हैं । देश में सभी जगह सुधार

हो रहा है । प्रधान मंत्री जी की 21 वीं सदी में जो ट्रांसपोर्ट की संकल्पना है, वह एकदम अलग है । इसलिए हम नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी बना रहे हैं । अगर कोई राज्य यह कहेगा कि हमें इसे लागू नहीं करना है तो आप मत कीजिए । आपके ऊपर कोई जबर्दस्ती नहीं, मैंडेटरी नहीं है । लंदन ट्रांसपोर्ट में 9 ऑपरेटर्स हैं । आप सभी लंदन जाते हैं । लंदन में डबल डेकर की डिजाइन वहां के मेयर ने बनाई है, जो कितनी सुन्दर गाडियां हैं । ड्राइवर ऑपरेटर का और कंडक्टर कापॉरेशन का हो । 225-230 कि.मी. प्रतिदिन के हिसाब उसको पैसा मिलेगा जो 50 रुपये प्रति कि.मी. होगा तथा कॉर्पोरेशन का ड्राइवर पैसा कलेक्ट करेगा । इसमें कॉमन कार्ड का सिस्टम भी आ गया है । आपको एक कॉमन कार्ड मिलेगा । बस में टिकट देने में भी प्राब्लम है । पूरे राज्यों में ऐसी स्थिति है कि कंडक्टर पैसे रख लेते हैं, लेकिन टिकट नहीं बांटते हैं, जिसके कारण राज्य सरकारें घाटे में हैं, सबकी हालत खराब हो गई है । इसलिए इस नई व्यवस्था को लाने के लिए, इसको सपोर्ट करने के लिए, इसके लिए फॉरेन फंड लाने के लिए, जैसे एयरपोर्ट बने हुए हैं, वैसे ही मेरे डिपार्टमेंट में बस पोर्ट बन रहे हैं और ये बस पोर्ट एयर पोर्ट जैसे होंगे, एयर कंडीशन्ड होंगे । ये बसें वहां खड़ी होंगी, इसके मॉडल भी तैयार हो गए हैं । हम नई स्थिति में जाने के लिए नई ट्रांसपोर्ट पॉलिसी नेशनल लेवल पर बनाएंगे । इसमें एक सिस्टम को दूसरे सिस्टम से जोड़ा जाएगा, इसके नियम आसान होंगे, इसके लिए फॉरेन लोन एवलेबल करके देंगे, गवर्नमेंट की तरफ से भी मदद करेंगे । अगर कोई राज्य कहेंगे हमें नहीं चाहिए, ठीक है, नहीं चाहिए तो कोई प्राब्लम नहीं है । यह आपका अधिकार है । अगर आप अपने राज्य में धुआं छोड़ने वाली बसेज चलाना चाहते हैं तो चलाइए, जो हार्न छोड़कर सब बजता है, आप चलाइए, लोग उसका भी आनंद लेंगे, कोई जबर्दस्ती नहीं है ।

मैं आपको बताना चाहता हूं कि तमिलनाडु, आंध्र प्रदेश और तेलंगाना में अच्छी बसेज हैं । बिहार में तो लोग टॉप पर बैठते हैं । किसी राज्य में टॉप पर बैठना बंद हुआ या नहीं, मुझे मालूम नहीं है । अगर टॉप पर बैठने वाले लोग एयर कंडीशन्ड बस में घूमें और टिकट रेट भी 25 टका कम हो जाए तो लोग दुआ देंगे

। मुझे लगता है कि इसके लिए नीति, फॉरेन फाइनेंस, इसके डिजाइनिंग की व्यवस्था, बस का नया कोड, नई टेक्नोलॉजी, डीजल की बजाय अल्टरनेटिव फ्यूल इलेक्ट्रिक ये सभी प्रकार के जो रिवाल्यूशन हमारे एविएशन इंडस्ट्री में हुए हैं, वैसी ट्रांसपोर्ट में बनने वाली नीति हम बनाएंगे । हमने पहले ही कह दिया है कि जो राज्य इसके लिए कहेंगे हम उसको मदद करेंगे, जो नहीं कहेगा, वो अपनी व्यवस्था चलाते रहें, हम किसी के अधिकार को नहीं लेना चाहते ।

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा): सौगत दा से भी पूछ लीजिए ।

श्री नितिन जयराम गडकरी: जैसा वे चाहेंगे, वैसा होगा । ... (व्यवधान) राज्यों को अधिक अधिकार देने के लिए लास्ट माइल कनेक्टिविटी में ग्रामीण परिवहन, अभी हमने निर्णय किया है कि इलेक्ट्रिक बस, इलेक्ट्रिक ऑटो रिक्शा, इलेक्ट्रिक बाइक और बायो फ्यूल की ऑटो रिक्शा, बाइक, टैक्सी और बस इनको परमिट राज से मुक्त कर दिया है । कुछ स्टेट गवर्नमेंट सुन रहे हैं, कुछ नहीं सुन रहे हैं । हमने आगे जाकर कहा कि गरीब आदमी जो देहात में रहते हैं, उनको स्टेशन जाने के लिए बड़ा ऑटो रिक्शा लेना पड़ता है तो मैंने कहा कि इसके लिए इलेक्ट्रिक बाइक होगी, जिसमें इलेक्ट्रिक मीटर लगा होगा और वह बाइक लेकर अकेले बैठकर स्टेशन जाएगा । एक आदमी के लिए ऑटो रिक्शा क्यों चाहिए, ऑटो रिक्शा से आधे पैसे में वह चला जाएगा । चार आदमी के लिए गाड़ी होगी, तीन आदमी के लिए ऑटो रिक्शा होगा ।

मुझे लगता है कि यह भी इसमें प्रोविजन किया है । निश्चित रूप से हमने टूव्हीलर को भी टैक्सी में रूपांतरित करने का निर्णय किया है, लेकिन यह राज्यों पर डिपेन्ड है । ओला, ऊबेर की कोई गाइडलाइन ही नहीं है । इन पर कार्रवाई करने के लिए हमारे पास कोई अधिकार नहीं हैं । टैक्सी, कैब और बसों को नियंत्रित करने के लिए हम इस कानून को ला रहे हैं । माननीय अध्यक्ष जी, इसके अन्तर्गत वाहनों की जांच के नियम, टैस्टिंग संस्थाओं के लिए मापदंड, दोषपूर्ण वाहनों के लिए अनिवार्य रिकॉल, वाहन कंपनियों द्वारा अनियमितता की जांच के अधिकार और सख्त पैनल प्रोविजन रखे गए हैं । यह काम करने से अगर सबसे

महत्वपूर्ण कोई चीज होगी तो उन डेढ़ लाख लोगों की जिनकी एक्सीडेंट में मौतें हो रही है वह नहीं होगी । मैंने बहुत कोशिश की, लेकिन मैं 3 से 4 परसेंट ही कम कर सका । मैंने कहा था कि 50 परसेंट तक मौतें कम करेंगे, लेकिन मैं पूर्ण रूप से इस विफलता को स्वीकारता हूं कि यह नहीं हो पाया । मुझे लगता है कि हम इस कानून के इंप्लीमेंटेशन से और आप सभी के सहयोग से निश्चित रूप से मरने वाले लोगों की संख्या कम कर पाएंगे । देश में 40 परसेंट एक्सीडेंट एन.एच. पर होते हैं । मैं आज उसकी बात नहीं करूंगा इसके लिए इंटेलीजेंट ट्रैफिक सिस्टम होगा । अब पुलिस वाला चालान नहीं काटेगा । अब कैमरा होगा । ... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी: पहले चर्चा होने दीजिए...(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी: मैं पुराने बिल की बता रहा हूं । हमारे मंत्रिमण्डल के एक मंत्री हैं । उनकी गाड़ी ड्राइवर चला रहा था तो कैमरे ने कैच कर लिया और गाड़ी हाई स्पीड में चलाने के कारण उन मंत्री के नाम पर चालान आ गया, तो इंटेलीजेंट ट्रैफिक सिस्टम के कारण इसे लांच कर रहे हैं । पदयात्री और नोन मोटरराइज्ड आधार के बारे में बिल अभी राष्ट्रपति जी के साइन होने के लिए बाकी है, जिस दिन यह बिल साइन हो जाएगा, उस दिन हमारा डिपार्टमेंट आधार के साथ इसे जोड़ देगा । पदयात्री और नोन मोटरराइज्ड वाहनों के लिए नियम बनाना आवश्यक है, क्योंकि वे लोग बोलते हैं कि जब हम फुटपाथ पर जाते हैं तो कोई भी आकर हमें मार देता है, उनके अधिकारों का रक्षण भी इस बिल में है ।

अध्यक्ष महोदय, आज पूरे नेशनल हाईवे पर पार्किंग हो जाती है । ट्रक रोड़ पर खड़े होते हैं तो गाड़ियां आकर टक्कर मार देती है, जिससे अनेक एक्सीडेंट होते हैं और लोग मर जाते हैं, उसके लिए भी नियम इसमें आए हैं । मैं आपकी मार्फत एक छोटी सी बात करके अपना भाषण खत्म करूंगा । हेलमेट पहनने के लिए कड़ा प्रावधान है । इस पर चर्चा हो रही है कि हेलमेट पहनेंगे या नहीं पहनेंगे । कानून में प्रावधान किया है कि एक्सीडेंट होने के बाद यह cashless treatment

during golden hour पहले एक घंटे में मदद करने का प्रोविजन है । ओवरलोडिंग रोकने के लिए अधिक पावर दी गई है । नियमों का उल्लघन करने वालों के लिए कठोर प्रावधान है और कठोर प्रावधान यह है कि जो वर्ष 1988 में 100 रुपये का फाइन था वह आज तीन से चार-गुना बढ़ाकर 300 से 400 रुपये किया है । अगर रुपये के हिसाब से देखें तो वर्ष 1988 के 100 रुपये की कीमत आज 5000 रुपये है, तो ऐसा कुछ नहीं है कि बहुत फाइन किया है । हमने केवल 100 रुपये की जगह 300-400 रुपये तक का फाइन किया है । मुझे लगता है कि आज के जमाने में यह करना आवश्यक है । डेंजरस ड्राइविंग के अंतर्गत जो छोटे बालक हैं वे गाड़ियां चलाते हैं और उनसे एक्सीडेंट होते हैं तो उनके माता-पिता के लिए भी इसमें प्रोविजन है । ओवरस्पीडिंग की बात है, मोबाइल पर बात करते हैं, सीट बेल्ट नहीं लगाते हैं । अब नियमों के उल्लघन पर अधिक प्रावधान है और इसके अंतर्गत लाइसेंस निलंबित हो सकता है । जो हैब्वियुल हैं, जो सोचते हैं कि नियम तोड़ते रहेंगे, लेकिन उनका कोई कुछ बिगाड़ नहीं सकता तो जैसे-जैसे यह पाइंट बढ़ेंगे तो एक बार उसका लाइसेंस कैंसिल हो जाएगा, फिर एक साल के लिए कैंसल हो जाएगा । जो खराब सड़के हैं अगर दुर्घटना में सड़क जिम्मेदार है तो उसमें भी दंड करने का प्रोविजन किया गया है । मोटर वाहनों से संबंधित पैनल्टी में हर वर्ष 10 प्रतिशत बढ़ोतरी हुई है और मुझे लगता है कि आज के जमाने में यह ज्यादा नहीं है । यह वर्ष 1988 के हिसाब से जुड़ी हुई है । इलैक्ट्रानिक एनफोर्समेंट, नेशनल रोड सेफ्टी बोर्ड का गठन, एंबुलेंस को रास्ता न देने पर कठोर प्रावधान और खराब सड़क के कारण दुर्घटना होने पर कान्ट्रेक्टर पर जुर्माने का भी प्रोविजन किया है । इश्योरेंस आखिरी मुद्दा है कि थर्ड पार्टी इश्योरेंस रिफार्म में पहले ड्राइवर था, लेकिन ड्राइवर के साथ एक सहयोगी होता है जिसे हम लोग कंडक्टर कहते हैं, अगर वह मर जाता था तो उसे कुछ नहीं मिलता था, तो उस सहयोगी को भी हमने शामिल किया है । इसके कारण उसे फायदा मिलेगा । No cap on liability of insurance, पहले हमने 10 लाख की कैप रखी थी । कमेटी ने कहा कि इसको कैंसल करो तो हमारा जो मोटर वाहन ट्रिब्युनल है वह जो देना चाहता है वह दें ।

यह भी हमने इसमें कर दिया है । इन्श्योरेंस का मुआवजा 50,000 रुपये से बढ़ाकर 5 लाख रुपये किया गया है । क्लेम प्राप्ति की प्रक्रिया को आसान बनाया गया है । सालों-साल क्लेम नहीं देते थे, झगड़ा करते थे, कोर्ट में जाते थे, उस सिस्टम को सुधारा गया है कि क्लेम की प्रक्रिया आसान हो जाए । मुआवजे के भुगतान के लिए समय-सीमा निश्चित की गई है कि इन्श्योरेंस कंपनी क्लेम के एक माह के भीतर भुगतान करेगी, यदि क्लेम 5 लाख रुपये मुआवजा लेने को तैयार है । लगभग 80 प्रतिशत मामलों में तीन से चार महीनों में सेटलमेंट, हिट एंड रन के मुआवजे में आठ गुना बढ़ोतरी करके 25 हजार रुपये से दो लाख रुपये हमने किया है । इससे मुआवजे के लिए मुकदमेबाजी में महत्वपूर्ण कमी होगी । सुप्रीम कोर्ट तक मामले चल रहे हैं, मरे हुए परिवारों के लोगों को दस-दस साल तक पैसा नहीं मिल रहा है और यह एक प्रकार से उनके ऊपर अन्याय है । यही प्रॉविजन करने वाला यह बिल है । मैं फिर से एक बार सभी सम्माननीय सदस्यों को बता देना चाहता हूँ कि हमारे संविधान में स्टेट लिस्ट है, कनकरेंट लिस्ट और सेंट्रल लिस्ट है । ट्रांसपोर्ट का विषय कनकरेंट लिस्ट में है । राज्य सरकार के कोई भी अधिकार लेने का हमारा उद्देश्य नहीं है, उनके ऊपर कोई जबरदस्ती नहीं की जाएगी, केवल इस क्षेत्र में सुधार करने के लिए यह बिल लाया गया है । सम्माननीय सदस्यों से मैं प्रार्थना करूँगा कि वे इस विधेयक पर विचार करें, इस पर चर्चा भी करें, सुझाव भी दें और उसके बाद इसे मंजूर भी करें । यही रिक्वेस्ट करते हुए, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ । बहुत-बहुत धन्यवाद । ... (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य: मंत्री जी, क्या ड्राइवरों की योग्यता का कोई मापदण्ड है?... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, अभी चर्चा शुरू नहीं हुई है । आप वरिष्ठ सदस्य हैं । बैठ जाइए ।

... (व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी: अध्यक्ष जी, एक छोटा-सा विषय है, बता देता हूं ।
...(व्यवधान) ड्राइवर्स के लिए यह प्रावधान डाला गया था कि आठवीं पास व्यक्ति ही ट्रक ड्राइवर बनेगा, यह बिल्कुल गलत था और अब इसे निकाल दिया गया है । हरियाणा के मुख्य मंत्री जी मेरे पास आए थे । ड्राइवर ड्राइविंग अच्छा करता है, इससे इसका संबंध है । उसे क्या वहां किताब पढ़ना है या भाषण देना है, उसका कोई संबंध नहीं है । इसलिए इस कंडीशन को हमने निकाल दिया है ।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

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

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी, अब आप इनका जवाब मत दें ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए । अभी इस पर चर्चा होगी ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, मैं फिर आपसे आग्रह कर रहा हूं कि जब मैं एक बार माननीय सदस्य बोल दूं तो दूसरी बार में आप बैठ जाएं । नहीं तो मुझे तीसरी बार नाम लेकर पुकारना पड़ेगा ।

...(व्यवधान)

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Sir, I thank you very much for allowing me to participate in the discussion on the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 which seeks to amend the Motor Vehicles Act, 1988.

18.33 hrs

(Shri Kodikunnil Suresh *in the Chair*)

First of all, I would like to place my concerns over the Bill, if it is passed. The Government claims that the intention of this amendment is to enhance road safety measures and scale up efficiency in the transport sector. However, on the pretext of this move, the Government is trying to take away the powers of the State Governments thereby harming our federal system. It intends to privatise the transport sector.

Clauses 3, 12, 25, 30, 34 and 40 of the Bill seek to curtail the powers of the State Governments to regulate the procedures regarding the issuance of driving licences, registration of vehicles, operating Road Transport Corporations and inter-State bus services. ...(*Interruptions*) These clauses affect the revenue of the State Governments from the issuance of driving licences and registration of vehicles. Clause 3 of the Bill seeks to insert a new Section ...(*Interruptions*)

Clause 3 of the Bill seeks to insert a new Section, namely, Section 2B which empowers the Central Government to exempt certain types of

mechanically propelled vehicles from the application of the provisions of the Act.

Clause 12 seeks to insert a new section, Section 25A, into the Motor Vehicles Act. Section 25A stipulates that the Central Government shall maintain a National Register of Driving Licenses. It further provides that “all State Registers of Driving Licenses shall be subsumed under the National Register of Driving Licenses by a date to be notified by the Central Government.” This means that the State Governments will lose their powers to process the vehicle registrations thereby losing their revenues.

Clause 25 of the Bill seeks to insert a new section, Section 62B, into the Act. This Clause provides that all State Registers of Motor Vehicles shall be subsumed under the National Register of Motor Vehicles, and thereafter, the State Government will lose its powers over vehicle registrations. ...*(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please wait for a few minutes. Yes, hon. Minister.

... *(Interruptions)*

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: I have already insisted on it that whatever the tax decided by the State Government, only that total amount will be deposited into the account of the State Government. We do not want to take anything. The system is that the dealer is taking the vehicle to the RTO. Due to this, there is corruption. But now, no one is taking it. That is the reason that whatever the State Government or the RTO decides, that amount is to be deposited into their account through online system, and the number will be given by the State Government.

We are not taking even a single *paisa*. Whatever amount will be fixed by the State Government, that will be the registration charge. We do not want to take anything. Please try to understand.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please continue.

SHRI ANTO ANTONY: Sir, the Government proposes to insert a new section, Section 66A into the Motor Vehicles Act through Clause 30 of the Bill. Section 66A seeks to empower the Central Government to frame a National Transportation Policy. The aim of the National Transportation Policy is to establish a planning framework for all forms of road transport covering passengers and goods transportation, which include granting service permit and specifying priorities for the transportation system. This policy will also seek to enhance private participation and public-private partnership in the transport sector. The proposed National Transportation Policy will have grave consequences that it may lead to the destruction of the public transportation system in the country by eliminating State Road Transport Corporations functioning across the country.

At present, the Road Transport Corporations are being operated by various State Governments in the country. These Corporations cater to the needs of the rural poor, by connecting far-flung areas and remote villages. The privatisation as per the NTP will not serve this purpose because the private operators see the transportation as a lucrative business rather than a service.

Clause 34 of the Bill seeks to insert a new section, Section 88A which empowers the Central Government to make schemes for national multimodal and Inter-State transport of passengers and goods.

Sir, at present, almost all State Road Transport Corporations, involved in Inter-State transportation of passengers, are issuing travel tickets at fair prices. However, since National Transportation Policy is aimed at privatisation of the transport sector and the empowerment of the Central Government in making schemes on Inter-State transportation, it will adversely affect the interest of the people using public transportation facilities.

The amendment of Section 110 of the Motor Vehicles Act through Clause 40 seeks to empower the Central Government to direct a manufacturer to recall the motor vehicles harmful to the people and the environment. The insertion of new sections, Section 110A and Section 110B are virtually curtailing the powers of the State Governments in this regard.

The aim of Clauses 4, 5, and 7 is to amend sections 8, 9, and 11 of the Motor Vehicles Act, which is regarding the procedures for obtaining a learner's license.

As per this section, the issuance of Learner's Licence is the prerogative of "the licensing authority having jurisdiction in the area". However, the Bill seeks to substitute this by a provision which empowers "any of the licensing authority in the State". There is no clarification on the nature of authority. It can either be a Government agency or a private agency having jurisdiction across the State. I am afraid that the new provision will lead to malpractices and corruption as there is no clarity regarding the nature of authority and its jurisdiction.

Clause 5 of the Bill also seeks to amend Section 9 of the Act by omitting the criterion of minimum educational qualification for the applicants of licence. What is the pressing need for diluting the

provision for minimum educational qualification for procuring a driving licence? The Government should stick to the minimum qualification if it really wishes to ensure road safety.

Clause 16 of the Bill seeks to amend Section 40 of the Motor Vehicles Act by replacing the words “a registering authority” with “any registering authority in the State”. What does it mean? Like other licensing agencies, does the Government want to delegate a number of private registering authorities the responsibility of the registration of motor vehicles? What are the criteria for the selection of such ‘registering authorities’? The provision of ‘any’ can lead to malpractices and corruption. Therefore, I request the Government to make a clarification in this regard.

The Government seeks to insert a sub-section into Section 116 of the Motor Vehicles Act through Clause 42, and this sub-section also portends Government’s move to privatise the transport sector. The sub-section 1A of Section 116 empowers the National Highways Authority of India and “any other agency” authorised by the Central Government to construct traffic signs on highways. I suspect that the ambiguity regarding the selection criteria for the agency is to help some private agencies. In the same vein, Clause 43 of the Bill seeks to amend Section 117 of the Act by inserting a provision which empowers “any other agency” authorised by the Central Government to determine parking places.

Therefore, I conclude my speech with an observation that the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 is aimed at the curtailment of the powers of the State Governments. This bill is virtually against the federal nature of our Constitution. If the Bill is passed, it will definitely

affect the public transportation system in our country by eliminating State-owned bus services from our roads. It is against the interest of the common people in the country since the Bill indicates the Government's move to privatise the transport sector in the country. Hence, I strongly recommend and request the Government to withdraw the move to insert the aforesaid Clauses into the Motor Vehicles Act.

श्री गोपाल शेट्टी (मुम्बई उत्तर) : माननीय सभापति जी, मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं सम्माननीय मंत्री नितिन गडकरी जी का अभिनंदन करता हूँ, जिस प्रकार उन्होंने इस बिल के बारे में पूरे सदन को ही अवगत नहीं कराया, बल्कि पूरे देश के लोगों को अवगत कराया। इस विषय के संदर्भ में उनकी वेदना कितनी जागृत है, इसका उन्होंने परिचय दिया है।

सभापति जी, मैं नितिन जी के बारे में सोचता हूँ। जब उनका एक्सीडेंट हुआ था, वे उस एक्सीडेंट से बच गए और दुरुस्त होकर फिर काम पर लग गए। महाराष्ट्र में पुलकरी के नाम से गडकरी जी प्रख्यात हो गए। मुंबई जैसे शहर में अनेक उड़ान पुल, फ्लायओवर ब्रिजेज़ और नए-नए रास्तों का निर्माण कर के पूरे देश में किस प्रकार का बदलाव लाना चाहिए, इसका उन्होंने परिचय दिया।

मैं आज सम्माननीय स्वर्गीय अटल जी को भी याद करना चाहूंगा कि दिल्ली में बैठने के बाद भी महाराष्ट्र में एक व्यक्ति इस प्रकार से इतना अच्छा काम करता है, इसका जायजा लेते हुए उन दिनों अटल जी ने नितिन जी को दिल्ली में बुलाकर काम दिया और उस काम को उन्होंने आगे बढ़ाया। मैं नरेन्द्र मोदी जी

को भी धन्यवाद देना चाहूंगा कि वर्ष 2014 में भारतीय जनता पार्टी की सरकार आने के बाद उन्होंने नितिन जी को उसी काम लगाकर रखा और नितिन जी इतनी बड़ी क्रांति इस क्षेत्र में लाए हैं। नितिन जी ने अपनी भावना प्रकट करते हुए एक बात को बहुत खुले मन से इस सदन में स्वीकार किया है। वह पहले मंत्री होंगे जिन्होंने वास्तविकता को स्वीकारा और कहा कि मैं चार साल में इस देश में जो 5 लाख एक्सीडेंट और 1.5 लाख मौतें होती हैं, उनमें कुछ कमी नहीं कर पाया। इसको यहां उन्होंने बहुत खुले मन से स्वीकार किया है। मैं नितिन जी को एक बात कहना चाहूंगा कि ये जो 5 लाख एक्सीडेंट और 1.5 लाख मौतें होती हैं, लेकिन आपने सड़कों का मायाजाल पूरे देश में बिछाया है, अगर आपने यह नहीं किया होता तो एक्सीडेंट की संख्या भी बढ़ती और मौतों की संख्या भी बढ़ती। इसलिए जो संख्या कम हुई और आज की जो स्थिति है, वह दुखदायी है और वेदनादायी है, लेकिन नितिन गडकरी जी के कारण यह संख्या कंट्रोल में है। मैं यह बात भी सदन के माध्यम से देश भर के लोगों तक पहुंचाना चाहता हूं।

नितिन जी ने बिल के मेरिट में इतना कुछ कह दिया है कि मुझे नहीं लगता कि सदस्यों के कहने के लिए कुछ बचा है। सुविधा और भ्रष्टाचार से लेकर इलैक्ट्रेड रिप्रेजेण्टेटिव को जितनी जानकारी भ्रष्टाचार के बारे में है, उन्होंने उससे भी अधिक जानकारी दी है। वहां पर भी उन्होंने ब्लॉकिंग कर दिया है। मुझे ऐसा नहीं लगता कि सदस्यों के लिए कुछ कहने के लिए बचा है। मुझे एक बात का दुख जरूर होता है कि बिल पार्लियामेंट्री डेमोक्रेसी में इलैक्ट्रेड रिप्रेजेण्टेटिव को कितनी डेमोक्रेसी मिलनी चाहिए, इसके बारे में हमें सदन में कभी चर्चा करनी पड़ेगी। एक 'पीपल फ्रैण्डली बिल', यूजर-फ्रैण्डली बिल, जिससे लोगों की जानें बच सकती हैं, जिससे लोगों को सुविधा मिल सकती है, जिससे पूरे अंतर्राष्ट्रीय जगत में भारत देश का नाम बढ़ सकता है, ऐसे बिल को भी यहां प्रस्तुत करके पास करने के लिए अगर 3-3 साल लगते हैं तो मैं मानता हूं कि एक इलैक्ट्रेड रिप्रेजेण्टेटिव के लिए यह बहुत बड़ा कोई सर्टिफिकेशन प्राप्त करने वाला मुद्दा नहीं है। पार्लियामेंट में पास होने के बाद, स्टैंडिंग कमेटी द्वारा स्वीकृति देने के बाद अगर राज्य सभा के बुद्धिमान सांसद उसको पास नहीं करते हैं, फिर एक

बार लोक सभा का कार्यकाल पूरा होने के बाद दोबारा उसको पार्लियामेंट में लाना, दोबारा चर्चा करना, तो मैं मानता हूँ कि हम लोग पार्लियामेंटी डेमोक्रेसी या पार्लियामेंट की जो गरिमा है, उसको कहीं न कहीं कम करते हैं। ऐसे एक नहीं, कई बिल होते हैं। मैं इस बात का साक्षी हूँ कि नितिन जी ने कम से कम इस बिल के बारे में तीन बार खड़े होकर विस्तृत जानकारी दी है। हम जैसे प्रतिनिधियों के लिए यह अच्छी बात नहीं है। मैं यह मानता हूँ कि यहां जो ऑनलाइन सिस्टम आया है, ऑनलाइन सिस्टम के माध्यम से इस बिल का विरोध करने वाले कौन हैं, उनकी मानसिकता क्या है, यह लोक सभा टी.वी. के माध्यम से पूरे देश के लोगों को दिखाने का नया सिलसिला हमें प्रारम्भ करना पड़ेगा। इससे उनको थोड़ा बुरा लगेगा, जो इलैक्ट्रिक रिप्रेजेण्टेटिव मेरी बात सुन रहे होंगे, लेकिन मैं मानता हूँ कि हमको अपने आप में बदलाव लाने का एक सुनहरा अवसर प्राप्त होगा। इसके बारे में भी कभी न कभी हमको विचार करना पड़ेगा। यह भी मेरा मत है।

अध्यक्ष जी, मैं बिल के मेरिट में बिल्कुल जाना नहीं चाहूंगा, क्योंकि बिल बहुत अच्छा है। इस बिल की पूरी जानकारी यहां पर दी गई है, लेकिन मेरे कुछ सुझाव आर.टी.ओ. या एक्सीडेंट के बारे में प्रस्तुत करना चाहूंगा। एक्सीडेंट होने के बाद में एक बहुत बड़ा बदलाव इस बिल के माध्यम से यह भी हो रहा है कि पहले एक्सीडेंट होने के बाद लोग मदद नहीं करते थे, लेकिन अब मदद करेंगे और मदद करने वाले को इंसेंटिव भी दिया जाएगा। मैं ऐसा मानता हूँ कि यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि है। जिसका भी एक्सीडेंट होता है, उसको तुरंत रिलीफ मिलेगी। मैं मंत्री महोदय जी को एक बात बताना चाहूंगा कि सारा सिलसिला, सारी जवाबदेही सरकार को लेनी है और यह लेनी भी चाहिए, लेकिन सरकार को नियम बनाने चाहिए, सरकार को व्यवस्था बनानी चाहिए। बहुत सारे अलग-अलग अंग हमारे देश में हैं, जो इस काम में अपना-अपना योगदान दे सकते हैं। जैसे हमारे देश के प्रधान मंत्री स्वच्छ भारत अभियान लाए और उससे सारे देश के लोग जुड़ गए। क्यों न एक्सीडेंट से रिलेटेड जो हॉस्पिटल्स हैं, वे हाइवे या बड़े-बड़े रोड्स, जहां एक्सीडेंट होते हैं, वहां पर सुविधा उपलब्ध कराए। जैसे

गुजरात और बहुत सारे राज्यों में 108 की सुविधा उपलब्ध करा रखी है, जिसमें फोन करते ही गाड़ी आ जाती है ।

हॉस्पिटल्स के लोगों को भी अपनी एक व्यवस्था शुरू करनी चाहिए ताकि जो एक्सिडेंट्स होते हैं, तो पेशेंट को वे तुरन्त हॉस्पिटल लेकर जाएं और उसकी चिकित्सा प्रारम्भ करें । मैं मानता हूं कि इंश्योरेंस कंपनी के लोगों को इसमें एक बड़ा काम करना चाहिए । वाहन का इंश्योरेंस होता है, व्यक्ति का इंश्योरेंस होता है । यदि कोई आदमी मर जाता है तो इंश्योरेंस कंपनी को उसके पैसे देने पड़ते हैं । अतः उसे बचाने के लिए भी इंश्योरेंस कंपनी को अपना योगदान देना चाहिए । लाइफ इंश्योरेंस कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया के पास एक लाख करोड़ रुपये से ज्यादा धन है, देखा जाए तो यह सारा पैसा तो पब्लिक का ही है । पैसा आपके पास पड़ा है और लोग उसका उपयोग नहीं कर पाते हैं तो क्यों न इस पैसे को इसमें जोड़कर हॉस्पिटल्स का निर्माण ज्यादा से ज्यादा किया जाए और जहां पर भी रोड एक्सिडेंट्स होते हैं, तुरन्त कुछ ही क्षणों में उस पेशेंट को अटेंड करके उसे हॉस्पिटल में एडमिट करें, उसकी दवा-दारू की व्यवस्था करें ।

सभापति महोदय, कभी-कभी पेशेंट को लोग अस्पताल तो पहुंचा देते हैं, लेकिन हॉस्पिटल में जब तक पैसा जमा नहीं होता तब तक उसका ट्रीटमेंट शुरू नहीं होता । यह सबसे बड़ा एक मुद्दा है । मैं इस बिल के माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह भी अनुरोध करूंगा कि इंश्योरेंस कंपनी के लोगों को एक्सिडेंट केस की स्टार्ट से एण्ड तक की पूरी जवाबदारी लेनी चाहिए । इस हेतु एक मैकेनिज्म का निर्माण करना पड़ेगा ।

सभापति महोदय, माननीय नितिन जी को ट्रैफिक के बारे में भी एक सुझाव यह देना चाहूंगा कि आरटीओ का जो ट्रैफिक ऑफिसर होता है, उसे सिर्फ ट्रैफिक का उल्लंघन करने वालों का ही चालान करना चाहिए । उसे वहां पैनाल्टी लगाकर पैसा भी जमा नहीं करना चाहिए । पैसा जमा करने का काम दूसरे ऑफिसर को करना चाहिए, जिससे भ्रष्टाचार को रोकने में काफी मदद मिलेगी । पैनाल्टी का रेट तो आपने बढ़ा दिया है, यह अच्छी बात है । मैं तो चाहूंगा कि और

बढ़ाना चाहिए और कड़क नियम लागू करना चाहिए । कभी-कभी हम लोग बोलते हैं कि इतना पैसा चार्ज क्यों किया जाता है, तो भाई साहब, अगर आप गलत करेंगे तो आपको चार्ज भरना ही पड़ेगा । आप गलत करिए ही मत, तो आपको चार्ज नहीं भरना पड़ेगा । चार्ज चाहे जितना अधिक हो, उसकी चिंता हमें नहीं करनी चाहिए । अगर आप गलती नहीं करेंगे तो आपको चार्ज भरने की आवश्यकता ही नहीं पड़ेगी । कभी-कभी पैनाल्टी ज्यादा होने से जो पुलिस ऑफिसर चालान रसीद फाड़े बगैर ही सेटलमेंट कर देते हैं, जैसे कि अगर हजार रुपया देना है तो पांच सौ रुपए देकर अपना काम पूरा कर लो । आजकल तो बहुत सारे लोग मोबाइल वीडियो के माध्यम से शूट भी करते हैं । तो पैसा देने वाले भी भ्रष्टाचार को बढ़ावा देते हैं । इस प्रकार के लोगों को हम पकड़-पकड़ कर सजा देना प्रारंभ करेंगे । ऐसा करने से मैं मानता हूं कि इस देश से भ्रष्टाचार तुरंत बन्द हो जाएगा ।

सभापति महोदय, मैं एक मांग यह भी करना चाहूंगा कि जो आरटीओ के ऑफिसर्स होते हैं, वे पीक आवर्स में गाड़ी रोकने का काम न करें । ऑफिसर्स को थोड़ा वेहिकल यूजर फ्रेंडली भी होना चाहिए । पीक आवर्स में ट्रैफिक क्लीयर करने का काम उसे काम करना चाहिए । यदि ऑफिसर को फाइन लगाना है तो कोई और सिस्टम डेवलप करिए । ट्रैफिक ऑफिसर गलत लोगों को पकड़ें, लेकिन ट्रैफिक के समय अन्य गाड़ियों को रोककर, अन्य पब्लिक को परेशान करके ट्रैफिक जाम का एक नया सिलसिला प्रारम्भ करना कोई ठीक बात नहीं है । इसके बारे में भी हमको आने वाले दिनों में ध्यान देने की आवश्यकता है । इस पर भी हम लोगों को आने वाले दिनों में काम करना पड़ेगा ।

सभापति महोदय, हेलमेट के बारे में भी माननीय मंत्री जी ने अभी कहा कि जो लोग हेलमेट नहीं पहनते, उनको फाइन लगाया जाता है । मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि आप बहुत बड़े-बड़े, नए-नए इनोवेटिव आइडियाज़ लाते हैं । इसका एक सिस्टम बनाइए कि जो ट्रैफिक ऑफिसर्स हैं, वे गाड़ी में

हेलमेट रखकर जाएं । जिसके पास हेलमेट नहीं है, उसे फाइन के बदले तुरन्त हेलमेट दीजिए । गाड़ी चलाने वाले को यह लगना चाहिए कि सरकार उसकी जान की सुरक्षा करने की ज्यादा चिंता करती है, न कि फाइन लगाकर पैसे जमा करने की । उसकी जान की कीमत की चिंता सरकार को अधिक है । हमें यह भी मैसेज देने का काम करना पड़ेगा । यदि आप उससे तुरन्त पांच सौ रुपये का फाइन लें और साथ ही उसे तुरन्त हेलमेट देने की व्यवस्था भी करें, तो इसमें बहुत बड़ा बदलाव आ जाएगा ।

सभापति महोदय, सीट बेल्ट के बारे में मैं मानता हूं कि सभी कायदे-कानून अच्छे हैं, लेकिन कायदे-कानून का अगर कभी ऑफिसर्स दुरुपयोग करते हैं, तो इसको भी हम लोगों को दूर करना पड़ेगा । लोगों की शिकायत यह होती है कि मुंबई जैसे शहर में यदि किसी व्यक्ति की गाड़ी 10 से 20 किमी/घंटा की स्पीड से भी नहीं चलती है, तो भी अगर उसने सीट बेल्ट नहीं पहनी हो, तो उसे रोककर फाइन लगाया जाता है । यह फॉरेन कांसेप्ट आ गया है कि हाई-वे पर जहां 200 किमी/घंटा की स्पीड से गाड़ियां चलती हैं, वहां पर सीट बेल्ट बांधनी ही चाहिए । यह अच्छी बात है कि सरकार कायदे-कानून गाड़ी चलाने वाले की रक्षा करने के लिए बनाती है, लेकिन यदि भ्रष्टाचार के माध्यम से इसका दुरुपयोग होता है तो लोग ज्यादा परेशान होते हैं । इस पर भी हमें थोड़ा ध्यान देने की आवश्यकता है ।

बाकी बहुत सारे बदलाव इस बिल में लाए गए हैं कि किसी के भी लाइसेंस की एक्सपायरी डेट खत्म हो जाती थी और वह अप्लाई करता था, लेकिन उसको समय पर लाइसेंस नहीं दिया जाता था । वह जब पकड़ा जाता था तो उस पर फाइन लगाया जाता था । इसका पीरियड एक साल के लिए बढ़ा दिया गया है, यह एक बहुत अच्छा डिसिजन है ।

थर्ड पार्टी इंश्योरेंस के बारे में बहुत सारे लोगों का कहना है कि एक साल के बजाय इसे पांच साल का किया जाना चाहिए क्योंकि एक साल में जब वह लैप्स हो जाता है तो बीमा करवाने वाले को पता नहीं चलता है कि उसका

इंश्योरेंस लैप्स हो गया है । उसके बाद अगर एक्सीडेंट हो जाता है तो उसको बहुत परेशानी होती है । बहुत सारी जगहों पर आपने एक साल से तीन साल का किया है, इसलिए यहां भी थर्ड पार्टी इंश्योरेंस का टाइम बढ़ा देते हैं तो लोगों को इससे रिलीफ मिलेगा ।

यह बिल बहुत अच्छा है, मेरेटिड बिल है, बिल के बारे में डिटेल में मंत्री महोदय ने बता दिया है, इसलिए मैं उसमें बहुत ज्यादा जाना नहीं चाहूंगा । वर्ष 2020 तक 50 परसेंट एक्सीडेंटल डेथ कम करने की संकल्पना थी । मैं मानता हूं कि हम इस बिल को पास करेंगे और सभी राज्य सरकारें इसको अपने यहां पास करेंगी तो कम से कम वर्ष 2020 तक मौतों में कमी शायद न हो, लेकिन बिल के पास हो जाने से आने वाले दिनों में हमें जो करैक्शन्स करनी हैं, वह हम कर पाएंगे । मैं कहना चाहूंगा कि यह जो फ़ैडरलिज्म का कंसैट है, मंत्री महोदय ने कहा कि जो राज्य नहीं करना चाहते हैं, यह हम उनके ऊपर छोड़ेंगे । मेरा मानना है कि इस पर भी हमें आने वाले दिनों में बदलाव लाने की आवश्यकता है । जनहित का जो बिल है, उसे सभी राज्य सरकारों को इम्प्लीमेंट करना ही चाहिए । फ़ैडरलिज्म के बारे में इस सदन में एक बार चर्चा होनी चाहिए कि फ़ैडरलिज्म में केन्द्र सरकार को कि स्टेट गवर्नमेंट्स के किस-किस अधिकार में हस्तक्षेप नहीं करना चाहिए । After all, we are one country and one people. So, one law must be there. ... (व्यवधान) हमें कनकरेंट लिस्ट के बारे में सोचना होगा, उसमें बदलाव करना होगा । जो है, उसी को लेकर अगर हम आगे चलेंगे तो फिर बदलाव कैसे आएगा? जनहित का जो भी बिल केन्द्र सरकार के माध्यम से पारित होता है, उसे सभी राज्य सरकारों को मानना चाहिए । हमारे देश के प्रधान मंत्री जी तो कोआपरेटिव फ़ैडरलिज्म की बात करते हैं और कोआपरेटिव फ़ैडरलिज्म आता ही है तो किसी भी राज्य सरकार को इसे मानने में दिक्कत क्या है? मुझे नहीं लगता है कि इसमें कोई दिक्कत है । इसलिए केन्द्र सरकार जनहित के बारे में जो भी कानून संसद के माध्यम से पारित करती है, उसे सभी राज्य सरकारों को बड़े मन से स्वीकार करना चाहिए । इसमें प्रोविजन है कि राज्य सरकार बिल बनाए और उसे लगता है कि यह बहुत कठोर है, अगर

केन्द्र सरकार कहती है कि सभी को हिन्दी का उपयोग करना चाहिए तो तमिलनाडु ऐड कर सकती है कि उनके यहां तमिल में होगा या महाराष्ट्र में मराठी में होगा या उत्तर प्रदेश में हिन्दी में होगा । इस प्रकार से राज्य सरकारें अपनी-अपनी राज्य भाषा के अनुसार अमेंडमेंट करके उपयोग कर सकती हैं, लेकिन उसका जो मूल है, उसके फंडामेंटल्स हैं, उनको डिस्टर्ब न करते हुए सभी राज्य सरकारों को इसे मानना चाहिए ।

मैं बिल का समर्थन करते हुए नितिन जी को फिर एक बार धन्यवाद देना चाहता हूं कि एक बहुत अच्छा बिल वे लेकर आए हैं । नितिन जी जैसे सक्षम मंत्री, जिनसे सत्ताधारी पक्ष के लोग तो प्रभावित हैं ही, विपक्ष के लोग भी प्रभावित हैं, ऐसे मंत्री को भी इस बिल को पास करवाकर लोगों के सामने प्रस्तुत करने में तीन साल लग गए, यह हम सब के लिए पीड़ादायक बात है । यह राज्य सभा के माध्यम से नहीं हो पाया । मैंने स्टैंडिंग कमेटीज़ में काम किया है । जो नया बिल होता है उस पर निश्चित ही स्टैंडिंग कमेटी में चर्चा होनी चाहिए । लेकिन कभी-कभी जनहित के काम पर सभी पार्टियों के लोगों को एक साथ मिलकर काम करना चाहिए, जिससे लोगों को लाभ होगा । इसलिए जितने बायपास हैं, उनको साइड में रखकर हम सभी लोगों को बिल पास करके देश के लोगों को ज्यादा से ज्यादा सुविधा देने पर आगे बढ़ना चाहिए । हमने देश के लोगों का बहुत समय गंवाया है । बहुत अच्छी सुविधा देने से बहुत साल तक हमने लोगों को वंचित रखा है । एक अच्छी, काम करने वाली और संवेदनशील सरकार आई है तो मैं मानता हूं कि ताबड़तोड़ बिल पास होंगे और उनका लाभ देश के लोगों को मिलेगा । इस तरह की मानसिकता के साथ काम करते हुए हमें आगे बढ़ना चाहिए । यही भाव प्रकट करते हुए मैं एक बार फिर से मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं । बहुत-बहुत धन्यवाद ।

भारत माता की जय ।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, it is almost 7 'o' Clock. The discussion on the Bill will be continued tomorrow. If the House agrees, the time of the House may be extended till the Zero Hour list is completed.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes, Sir.

HON. CHAIRPERSON: Now, Shrimati Meenakashi Lekhi Ji.