

भारत सरकार
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
लोक सभा

लिखित प्रश्न सं. 703

जिसका उत्तर 21.07.2022 को दिया जाना है

सुरक्षा दोषों के कारण वाहनों को वापस लेना

703. श्री कराडी सनगन्ना अमरप्पा:

श्री एस. मुनिस्वामी:

श्री बी. वाई राघवेन्द्र:

श्री प्रताप सिम्हा:

डॉ. जयसिद्धेश्वर शिवाचार्य स्वामीजी:

डॉ. उमेश जी. जाधव:

श्री तेजस्वी सूर्या:

क्या सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान देश में सुरक्षा दोषों के कारण वापस लिए गए वाहनों की श्रेणी / प्रकार सहित उनकी कुल संख्या कितनी है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान देश में चौपहिया / हल्के मोटर वाहनों (एलएमवी) से हुई कुल सड़क दुर्घटनाओं की संख्या कितनी है;

(ग) क्या निर्धारित सुरक्षा मानकों को पूरा नहीं करने वाले वाहनों के लिए अनिवार्य रिकॉल पॉलिसी है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार ने उक्त अवधि के दौरान देश में चौपहिया / एलएमवी से हुई सड़क दुर्घटनाओं के संबंध में कोई अध्ययन किया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ड.) देश में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में कमी सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) सोसाइटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैनुफैक्चरर्स (एसआईएम) द्वारा रखे गए आंकड़ों के अनुसार एसआईएम के स्वैच्छिक रिकॉल कोड के तहत पिछले तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष के दौरान सुरक्षा दोषों के कारण देश में वापस बुलाए गए श्रेणी / प्रकार के वाहनों की कुल संख्या निम्नानुसार है:-

वर्ष	दो पहिया	यात्री कार
वित्त वर्ष 2019 - 2020	53,324	1,61,597
वित्त वर्ष 2020 - 2021	1,286	3,38,652
वित्त वर्ष 2021 - 2022	8,64,557	4,67,311
01 अप्रैल, 2022 – 15 जुलाई, 2022 तक	1,60,025	25,142
कुल	10,79,192	9,92,702

(ख) सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के पुलिस विभाग से प्राप्त आंकड़ों के अनुसार पिछले चार कैलेंडर वर्षों 2017 से 2020 के दौरान देश में कारों, टैक्सियों, वैनों और एलएमवी श्रेणियों से हुई सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्या निम्नलिखित तालिका में दी गई है:-

वर्ष	कारों, टैक्सियों, वैन और एलएमवी से हुई सड़क दुर्घटनाओं की कुल संख्या
2017	113737
2018	113490
2019	92196
2020	60986

(ग) मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 110क मोटर यानों को वापस बुलाना से संबंधित है। यह केंद्रीय सरकार को विनिर्माता को यह निदेश देने का अधिकार देता है कि वह किसी विशिष्ट किस्म के मोटर यानों या उसके परिवर्तियों को तब वापस बुलाएगी, यदि-

(क) उस विशिष्ट किस्म के मोटर यान में ऐसा कोई दोष है जो पर्यावरण या ऐसे मोटर यान के चालक या उसमें बैठने वाले व्यक्तियों या सड़क मार्ग का उपयोग करने वाले अन्य व्यक्तियों को क्षति पहुंचा सकता है; और

(ख) उस विशिष्ट किस्म के मोटर यान में ऐसा कोई दोष निम्नलिखित द्वारा केंद्रीय सरकार को रिपोर्ट किया गया है-

(i) स्वामियों के ऐसे प्रतिशत द्वारा, जिसे केंद्रीय सरकार, राजपत्र में अधिसूचना द्वारा विनिर्दिष्ट करे; या

(ii) किसी परीक्षण अभिकरण; या

(iii) किसी अन्य स्रोत।

इसके अलावा, मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 110क की उप-धारा (6) केंद्रीय सरकार को किसी ऐसे दोष के लिए, जो केंद्रीय सरकार की राय में पर्यावरण या ऐसे मोटर यान के चालक या उसमें बैठने वाले व्यक्तियों या सड़क मार्ग का उपयोग करने वाले अन्य व्यक्तियों को क्षति पहुंचा सकता है, मोटर यानों की किसी विशिष्ट किस्म या उसके परिवर्तियों को वापस बुलाने का विनियमन करने के लिए नियम बनाने का अधिकार देती है। तदनुसार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने सा.का.नि.173 (अ), दिनांक 11 मार्च, 2021 के माध्यम से केंद्रीय मोटर यान नियमावली, 1989 में एक नया नियम 127ग अतःस्थापित किया है जो दोषपूर्ण मोटर वाहनों को सड़क से हटाने की प्रक्रिया और रिकॉल नोटिस निर्धारित करता है।

(घ) और (ड.) राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़ों के आधार पर, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने "भारत में सड़क दुर्घटनाएं" शीर्षक से वार्षिक रिपोर्ट प्रकाशित की है।

राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के आंकड़ों के विश्लेषण से पता चलता है कि कई कारणों और विभिन्न पारस्परिक कारकों के परिणामस्वरूप सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, जिन्हें मोटे तौर पर मानवीय त्रुटि, सड़क की दशा/पर्यावरण और वाहनों की स्थिति में वर्गीकृत किया जा सकता है।

मंत्रालय ने शिक्षा, इंजीनियरिंग (सड़क और वाहन दोनों), प्रवर्तन और आपातकालीन देखभाल के आधार पर सड़क सुरक्षा के मुद्दे का समाधान करने के लिए एक बहु-आयामी रणनीति तैयार की है। तदनुसार, मंत्रालय द्वारा विभिन्न पहल की गई हैं जिनका विवरण नीचे दिया गया है:-

(1) शिक्षा:

- i. मंत्रालय ने सड़क सुरक्षा के बारे में प्रभावी जन जागरूकता पैदा करने के लिए सोशल मीडिया, इलेक्ट्रॉनिक मीडिया और प्रिंट मीडिया के माध्यम से सड़क सुरक्षा पर विभिन्न प्रचार उपाय और जागरूकता अभियान चलाया है। इसके अलावा, मंत्रालय ने सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न एजेंसियों को वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए एक सड़क सुरक्षा प्रचार व्यवस्था योजना लागू की है।
- ii. जागरूकता फैलाने और सड़क सुरक्षा सुदृढीकरण के लिए प्रति वर्ष राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा माह/ सप्ताह मनाना।
- iii. भारतीय राजमार्ग अभियंता अकादमी (आईएचई) में सड़क सुरक्षा ऑडिटर्स के लिए एक प्रमाणन पाठ्यक्रम शुरू किया गया है।
- iv. मंत्रालय, मौजूदा और इच्छुक ड्राइवरों को सैद्धांतिक और व्यावहारिक दोनों प्रकार का ड्राइविंग प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए और परीक्षण कौशल की वैज्ञानिक प्रक्रिया के उद्देश्य के आधार पर ड्राइविंग प्रशिक्षण और ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने के मानक स्थापित करने और निगरानी के लिए देश के आकांक्षी जिलों और अन्य ग्रामीण क्षेत्रों में जिला स्तर पर ड्राइविंग प्रशिक्षण और अनुसंधान संस्थान (आईडीटीआर), क्षेत्रीय ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (आरडीटीसी) और ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्र (डीटीसी) की स्थापना हेतु एक योजना लागू कर रहा है।

(2) इंजीनियरिंग (सड़कों और वाहनों दोनों)

2.1 सड़क इंजीनियरिंग

- i. सड़क सुरक्षा को योजना स्तर पर सड़क डिजाइन का एक अभिन्न अंग बनाया गया है। सभी राजमार्ग परियोजनाओं का सड़क सुरक्षा ऑडिट सभी चरणों अर्थात् डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव में करना अनिवार्य कर दिया गया है।
- ii. राष्ट्रीय राजमार्गों पर ब्लैक स्पॉट्स (दुर्घटना संभावित स्थानों) को चिह्नित और सुधार करने को उच्च प्राथमिकता।
- iii. मंत्रालय ने चिह्नित सड़क दुर्घटना ब्लैक स्पॉटों के दोष निवारण के लिए विस्तृत प्राक्कलनों के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के क्षेत्रीय अधिकारियों को तकनीकी अनुमोदन के लिए शक्तियों का प्रत्यायोजन किया है।
- iv. दिव्यांगों के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों पर पैदल यात्री सुविधाओं के लिए दिशानिर्देश भी सभी राज्यों/संघ-राज्य क्षेत्रों को जारी कर दिए गए हैं।

- v. पूरे भारत में सड़क दुर्घटनाओं के आंकड़ों को दर्ज करने, उनका प्रबंधन और विश्लेषण के लिए एक केंद्रीय भंडार स्थापित करने के लिए इलेक्ट्रॉनिक विस्तृत दुर्घटना रिपोर्ट (ई-डीएआर) परियोजना शुरू की गई है।
- vi. इस मंत्रालय और आईआरसी ने विभिन्न सड़क सुरक्षा उपायों को लागू करने के लिए समय-समय पर विभिन्न कोड और दिशानिर्देश जारी किए हैं, ताकि राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं को कम किया जा सके।

2.2 वाहन इंजीनियरिंग:

- i. मंत्रालय ने वाहन की अगली सीट पर चालक के बगल में बैठे यात्री के लिए एक एयरबैग के अनिवार्य प्रावधान को अधिसूचित किया है। इसके अलावा, मंत्रालय ने यह भी प्रस्ताव दिया है कि 01 अक्टूबर, 2022 के बाद निर्मित एम1 श्रेणी के वाहनों में फ्रंट रो आउटबोर्ड सीटिंग पोजीशन की सवारियों के लिए एक-एक दो साइड/साइड टोरसो एयर बैग और आउटबोर्ड सीटिंग पोजीशन के प्रत्येक व्यक्ति के लिए दो साइड कर्टेन/ट्यूब लगे होंगे।
- ii. मंत्रालय ने 01 जुलाई 2019 से निम्नलिखित सूचीबद्ध सुरक्षा प्रौद्योगिकियों के अनिवार्य रूप से लगाने को अधिसूचित किया है।
एम1 श्रेणी के वाहनों के लिए:
क) ड्राइवर और सह-चालक के लिए सीट बेल्ट रिमाइंडर (एसबीआर)
ख) सेंट्रल लॉकिंग सिस्टम के लिए मैनुअल ओवरराइड
ग) तेज रफ्तार चेतावनी प्रणाली
सभी एम और एन श्रेणी के वाहनों के लिए:
क) रिवर्स पार्किंग चेतावनी प्रणाली
- iii. इस मंत्रालय ने प्रस्ताव दिया है कि 01 अक्टूबर 2022 को और उसके बाद निर्मित एम1 श्रेणी के वाहनों में सभी फ्रंट फेसिंग सीटों पर थ्री पॉइंट सीट बेल्ट उपलब्ध कराए जाएं।
- iv. एल [चार पहियों से कम वाले मोटर वाहन और क्वाड्रिसाइकिल शामिल हैं] एम [यात्रियों को परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले कम से कम चार पहियों वाले मोटर वाहन] और एन [माल के परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले कम से कम चार पहियों वाले मोटर वाहन, जो बीआईएस मानकों में निर्धारित शर्तों के अधीन माल के अलावा व्यक्तियों को भी ले जा सकते हैं] श्रेणियों के कुछ वर्गों के लिए एंटी-लॉक ब्रेकिंग सिस्टम (एबीएस)।
- v. इस मंत्रालय ने आगे से टक्कर की स्थिति में सवारी की सुरक्षा, आमने-सामने से टक्कर की स्थिति में वाहन के स्टीयरिंग पर नियंत्रण की आवश्यकताओं, पीछे से टक्कर की स्थिति में सवारी की सुरक्षा के लिए और मोटर वाहन से टक्कर की स्थिति में पैदल चलने वालों और अन्य असुरक्षित सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा के संबंध में वाहनों के अनुमोदन को अनिवार्य कर दिया है।
- vi. भारत न्यू कार असेसमेंट प्रोग्राम के लिए विनियम - सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने 24 जून 2022 को एक मसौदा अधिसूचना जारी की है, जिसके तहत भारत न्यू कार असेसमेंट प्रोग्राम (बीएनसीएपी) के संबंध में सीएमवीआर (केंद्रीय मोटर यान नियमावली), 1989 में एक नया नियम 126ड. अंतःस्थापित करने का प्रस्ताव है।

- vii. मंत्रालय ने दो पहिया, तीन पहिया, क्वाड्रिसाइकिल, दमकल वाहन, एम्बुलेंस और पुलिस वाहनों को छोड़कर सभी परिवहन वाहनों में गति नियंत्रण फंक्शन / गति नियंत्रण डिवाइस को अनिवार्य कर दिया है।
- viii. इस मंत्रालय ने 1 अप्रैल 2019 को और उसके बाद विनिर्मित पूरी तरह से निर्मित बसों (चालक को छोड़कर 22 यात्रियों या उससे अधिक के बैठने की क्षमता वाली) में आग का पता लगाने, अलार्म और दमन प्रणाली की आवश्यकताओं के अनुपालन को अनिवार्य कर दिया है। इसके अलावा, एम3 श्रेणी की टाइप III बसों और स्कूल बसों में सवारी के कंपार्टमेंट में फायर अलार्म और सुरक्षा प्रणाली का अनुपालन भी अनिवार्य किया गया है।
- ix. मंत्रालय ने एक प्रपत्र निर्धारित किया है, जिसमें वाहन निर्माता मोटर वाहनों के पंजीकरण के लिए सड़क योग्यता प्रमाणन जारी करते हैं।
- x. स्वचालित प्रणाली के माध्यम से वाहनों की फिटनेस के परीक्षण के लिए केंद्रीय सहायता से प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में एक आदर्श निरीक्षण और प्रमाणन केंद्र स्थापित करने की योजना।
- xi. इस मंत्रालय ने 15 फरवरी, 2022 की अधिसूचना के माध्यम से, सवारी करने या मोटर साइकिल पर ले जाने वाले चार साल से कम उम्र के बच्चों के लिए सुरक्षा उपायों से संबंधित मानदंड निर्धारित किए हैं। इसके अलावा, इसमें एक सुरक्षा हार्नेस, क्रैश हेलमेट के उपयोग को निर्दिष्ट किया गया है और गति को 40 किमी प्रति घंटे तक सीमित किया गया है।

(3) प्रवर्तन

- i. मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 सख्त अनुपालन सुनिश्चित करने और यातायात नियमों के उल्लंघन के प्रतिवारण बढ़ाने और प्रौद्योगिकी के उपयोग के माध्यम से सख्त प्रवर्तन के लिए कठोर शास्तियों का प्रावधान करता है।
- ii. गुड समरिटन्स की सुरक्षा के लिए दिशानिर्देश जारी किए गए हैं और मोटर यान (संशोधन) अधिनियम, 2019 के अनुसार नियम प्रकाशित किए गए हैं।
- iii. सा.का.नि. 652 (अ), दिनांक 23 सितंबर 2021 के माध्यम से अधिसूचना - स्वचालित परीक्षण स्टेशनों की मान्यता, विनियमन और नियंत्रण प्रदान करती है। ये नियम स्वचालित उपकरणों के माध्यम से वाहनों के फिटनेस परीक्षण की प्रक्रिया और एटीएस द्वारा फिटनेस प्रमाण पत्र प्रदान करने की प्रक्रिया को परिभाषित करते हैं। ये नियम 25 सितंबर, 2021 को लागू हुए थे।
- iv. सा.का.नि. 272 (अ), दिनांक 05 अप्रैल, 2022 की अधिसूचना द्वारा केवल स्वचालित परीक्षण स्टेशनों के माध्यम से वाहनों की अनिवार्य फिटनेस का प्रावधान किया गया है। यह केवल स्वचालित परीक्षण स्टेशनों के माध्यम से ही 01 अप्रैल, 2023 से भारी माल वाहनों / भारी यात्री मोटर वाहनों और 01 जून, 2024 से मध्यम माल वाहनों / मध्यम यात्री मोटर वाहनों और हल्के मोटर वाहनों (परिवहन) की फिटनेस जांच को अनिवार्य करता है।
- v. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने इलेक्ट्रॉनिक निगरानी और सड़क सुरक्षा के प्रवर्तन के लिए अधिसूचना सा.का.नि.575(अ), दिनांक 11 अगस्त, 2021 जारी की है। इन नियमों में इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन उपकरणों (स्पीड कैमरा, क्लोज-सर्किट टेलीविजन कैमरा, स्पीड गन, बाँड़ी वियरेबल कैमरा, डैशबोर्ड कैमरा,

ऑटोमैटिक नंबर प्लेट रिकॉग्निशन (एएनपीआर), वेट इन मशीन (डब्ल्यूआईएम) और ऐसी किसी भी तकनीक) को लगाने के विस्तृत प्रावधान निर्दिष्ट किए गए हैं।

राज्य सरकारें यह सुनिश्चित करेंगी कि राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्यीय राजमार्गों पर उच्च-जोखिम और उच्च-सघनता वाले गलियारों पर और 132 गैर-पहुंच शहरों (राष्ट्रीय स्वच्छ वायु कार्यक्रम के तहत) सहित कम से कम दस लाख से अधिक शहरी आबादी (दस लाख से अधिक शहरी समूह या शहर पर आधारित उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार: भारत की जनगणना 2011 या नवीनतम जनगणना के अनुसार) वाले प्रमुख शहरों में महत्वपूर्ण जंक्शनों पर उपयुक्त इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन उपकरण लगाए गए हैं और इलेक्ट्रॉनिक प्रवर्तन उपकरण इस तरह से लगाए जाएंगे, ताकि उनसे कोई रुकावट, नजर आने में असुविधा या यातायात प्रवाह में बाधा न हो।

(4) आपातकालीन देखभाल:

- i. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने राष्ट्रीय राजमार्गों के पूरे हो चुके कॉरिडोर के टोल प्लाजाओं पर पैरामेडिकल स्टाफ/आपातकालीन चिकित्सा तकनीशियन/नर्स के साथ एम्बुलेंस तैनात करने का प्रावधान किया है।
- ii. मंत्रालय ने ऐसे गुड़ समारिटन को पुरस्कार प्रदान करने की योजना लागू की है, जिसने मोटर वाहन से किसी घातक दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति की तत्काल सहायता करके और चिकित्सा उपचार उपलब्ध कराने के लिए दुर्घटना के गोल्डन आवर के भीतर अस्पताल / ट्रॉमा केयर सेंटर में पहुंचाकर उसकी जान बचाई है।
