

>

Title: Discussion on the motion for consideration of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2012 (Discussion not concluded).

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (DR. C.P. JOSHI): Mr. Chairman, Sir, I beg to move:

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1988, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

सभापति महोदय, हमने राज्य सभा में 15 मई, 2007 को मोटर व्हीकल्स एक्ट इंट्रोड्यूस किया। राज्य सभा ने उसे स्टैंडिंग कमेटी को रैफर किया। स्टैंडिंग कमेटी ने अपनी रिपोर्ट 28 अप्रैल, 2008 को दी। स्टैंडिंग कमेटी की कुल 29 रिकमेंडेशन्स थीं। उनमें से जो रिकमेंडेशन हमारे मंत्रालय से संबंधित थीं, उन सबको हमने इनकॉर्पोरेट किया। There were six recommendations जो हमारे मंत्रालय के अलावा दूसरे मंत्रालयों से संबंधित थीं, उन्हें हम इनकॉर्पोरेट नहीं कर पाए। उन मंत्रालयों से हम इस संबंध में चर्चा कर रहे हैं।

सभापति महोदय, हम जो बिल लेकर आए हैं, उसमें मोटे तौर पर जो प्रोविजन्स हैं, वे हैं -

1. To enhance penalties, wherever considered necessary, for violation of provisions of the Motor Vehicles Act, 1988 with a view to ensure road safety and discipline;
2. To provide for civil penalty in addition to the existing criminal liability. The amount realised by way of civil penalty shall be credited to the Solatium Fund which is to be used for the accident victims;
3. To confer more powers to States and Union Territories;
4. To make regional transport authorities more responsive in discharge of their duties and responsibilities;
5. To remove anomalies and rationalise provisions for emerging new needs and requirements;
6. To provide for a rationale and streamlining of provisions dealing with payment of appropriate compensation to road accident victims; and
7. To provide for settling of the claims directly by the insurer with a view to reduce the hardships of the accident victims and accelerate disposal of cases relating to compensation claims.

में माननीय सदस्यों को अवगत कराना चाहता हूँ कि यह बात सही है कि हमने वर्ष 2007 में इस बिल को मूव किया। इस बिल को मूव करने में स्टैंडिंग कमेटी की रिकमेंडेशन के बाद आज हम इसे वर्ष 2012 में ला रहे हैं। इसमें डिले हुआ, इसे मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूँ। जब वर्ष 2007 में बिल इंट्रोड्यूस किया गया, उस समय सुंदर कमेटी की रिकमेंडेशन पर सेफ्टी के कारण दूसरा बिल मूव किया था। स्टैंडिंग कमेटी ने यह निर्णय किया कि जो बिल रैफर किया गया है, पहले उसे पास करें, उसके बाद दूसरा बिल लेकर आएँ। यह जानते हुए कि इस बिल में आपकी आकांक्षाएँ और अपेक्षाओं को इनकॉर्पोरेट करने का स्थान है, हम भरोसा दिलाना चाहते हैं कि अभी केवल मात्र राज्य सभा की स्टैंडिंग कमेटी की रिकमेंडेशन के आधार पर राज्य सभा ने जो पास किया, उसे हम यहाँ लेकर आए हैं। लेकिन बहुत जल्द ही सुन्दर कमेटी, जो वर्ष 2009 में एप्वाइंट की गयी, उसकी रिकमेंडेशन हमें मिल गयी है। चूंकि यह सब्जेक्ट कंक्रिट लिस्ट में है, इसलिए स्टेट्स की भी हमें इस बारे में राय लेनी है। स्टेट्स की राय आने के बाद हम एक कर्प्रीहेन्सिव बिल लायेंगे। कर्प्रीहेन्सिव बिल में हम वे सब चीजें एड्रेस कर पायेंगे, जिनके संबंध में हमें स्टेक होल्डर्स ने सजेरशन्स दिये हैं, चाहे वह अलग-अलग स्टेट्स के मंत्री हों, चाहे मैनुफैक्चरल में एसोसियेशन के लोग हों, दूसरे स्टेक होल्डर्स या एनजीओज हों। उन सबने हमें सजेस्ट किया कि एक कर्प्रीहेन्सिव बिल की आवश्यकता है। मैं भी यह महसूस करता हूँ कि एक कर्प्रीहेन्सिव बिल की आवश्यकता है। आज हमारे देश में काफी एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। लोगों को इस बारे में चिंता है कि कैसे हम रोड एक्सीडेंट के बारे में ज्यादा अच्छी तरह से मेजरर्स लें, जिससे रोड एक्सीडेंट कम हों। यह आवश्यक है कि जिस तरह से एक्सीडेंट्स की फिगर्स आ रही हैं, उसमें नैशनल हाईवे की रोड एक तरफ है, स्टेट की रोड एक तरफ है और गांव की रोड एक तरफ है। जो फिगर ऐबेलेबल है, वह यह इंडीकेट कर रही है कि गांव की रोड में एक्सीडेंट्स ज्यादा हो रहे हैं, बनिस्पत एनएचएआई की रोड में कम एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। इसलिए स्टेट गवर्नमेंट को, पंचायत में जो पीएमजीएसवाई के तहत रोड बन रही है, उन रोड्स के अंदर हम एलाइनमेंट फिक्स नहीं करते। पीएमजीएसवाई की सड़क पर हम कम्पैनसेशन नहीं देते हैं और जो एग्जिस्टिंग एलाइनमेंट है, उसी पर सड़क बना रहे हैं। जिस तरह से आटोमोबाइल में कृति आ रही है, उससे ज्यादा एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। इन सब चीजों की चिंता करते हुए मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूँ कि जब हम कर्प्रीहेन्सिव बिल लायेंगे, माननीय सदस्य जैसे सजेरशन्स देंगे, उनको भी हम इनकारपोरेट करेंगे और सुन्दर कमेटी की रिकमेंडेशन के आधार पर अलग-अलग स्टेट्स जो हमें रिकमेंडेशन दे रही है, उन सबको इनकारपोरेट करके एक कर्प्रीहेन्सिव बिल लायेंगे, यह मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ।

आज हम जो बिल लेकर आये हैं, यह बिल्कुल कनफाइन्ड है। राज्य सभा की जो स्टैंडिंग कमेटी है जिसमें हमने बिल इंट्रोड्यूस किया है, उसकी जो रिकमेंडेशन्स हैं, उनको इनकारपोरेट करके हम यह बिल लेकर आये हैं।

सभापति महोदय, मैं सदन से निवेदन करना चाहता हूँ कि इस बिल को कंसीडर किया जाये।

MR. CHAIRMAN : Motion moved :

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1988, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

**श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर):** सभापति महोदय, आपने मुझे मोटर व्हीकल अमेंडमेंट बिल, 2012 पर बोलने का अवसर दिया। मैं माननीय मंत्री जी के राज्य राजस्थान से ही आता हूँ। मंत्री जी अभी बता रहे थे कि इस बिल को लाने में हमें पांच साल लगे। वर्ष 2007 में बिल आना चाहिए था और आते-आते भी पांच साल लग गये और वर्ष 2012 में हम यह बिल ला रहे हैं, फिर भी यह बिल कपीहैन्सिव नहीं है। यह मंत्री जी अभी स्वीकार कर रहे थे। मैं अभी बैठा हुआ सुन्दर कमेटी की रिपोर्ट ही पढ़ रहा था। सुन्दर कमेटी की रिपोर्ट की चर्चा मैं अभी नहीं करूंगा, क्योंकि मंत्री जी खुद ही एक्सप्लेन कर रहे हैं कि उस कमेटी की बहुत सी ऐसी रिकमेंडेशन हैं, जो इस बिल में नहीं हैं। अब इस बिल में जो आया है, उस संबंध में चर्चा करने से पहले मैं आपको बताना चाहता हूँ कि बिल के माध्यम से इन्होंने पैन्ल्टीज बढ़ायी हैं। अगर कोई भी व्यक्ति ट्रैफिक रूल्स का वायलेशन करेगा, जिसमें ड्राइवर भी हो सकता है, मोटर मालिक भी हो सकता है, जो माल बेच रहा है, कंसाइनर भी हो सकता है। कोई भी रूल्स का वायलेशन करेगा, तो इसमें इन्होंने पैन्ल्टीज बढ़ायी हैं। दूसरा, स्टेट गवर्नमेंट को इन्होंने रेगुलेशन बनाने के लिए इम्पावर किया है कि कांस्ट्रक्ट कैरियर के बारे में बता दीजिए। इन्होंने टैरिफिंग स्टेशन बनाने की बात कही है। एक इन्होंने आटोमोबाइल एसोसियेशन को लाइसेंस देने के लिए ऑथोरिजेशन किया है, जैसे आर्टीओज जिलों में लाइसेंस देते हैं, वैसे ही इन्होंने आटोमोबाइल एसोसियेशन को भी ऑथोरिजेशन किया है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि रोड पर मोटर गाड़ी यानी वाहन होता है, एक उसको चलाने वाला ड्राइवर होता है। उसके साथ तीन-चार आदमी होते हैं, जिसमें खलासी या टेक्नीकल, नॉन टेक्नीकल, रिक्लड और अनरिक्लड कुछ आदमी कह सकते हैं। फिर जब एक्सीडेंट होता है, तो पैसेंजर के सम्पर्क में वह वाहन आता है। माननीय मंत्री जी ने एक्सीडेंट के कारणों का जवाब देते हुए बताया था कि प्रतिदिन मोटर वाहनों की बढ़ती संख्या, उनकी बढ़ती स्पीड, अकुशल वाहन चालकों द्वारा वाहन चलाना, वाहन चलाते हुए मोबाइल पर बात करते रहना, शराब पीकर वाहन चलाना, यातायात मार्ग-निर्देशों की कमी, गलत तरीके से ओवरटेकिंग किये जाने के कारण, पैदल यात्रियों की गलतियों के कारण, वाहन चालक की लापरवाही आदि ऐसे कुछ प्रमुख कारण मेरे ही एक वक्थन के जवाब में माननीय मंत्री जी ने कही हैं। ये सारी चीजें इसमें एड्रेस नहीं की गयी हैं। इसका मतलब है कि मंत्रालय को पता है कि इसमें ये कमियां हैं जिनके कारण एक्सीडेंट्स बढ़ रहे हैं। माननीय मंत्री जी ने कहा है कि वर्ष 2007 में डेथ का आंकड़ा 1,14,444 था, वह वर्ष 2009 में बढ़कर 1,25,660 हो गया। यह 2009 का आंकड़ा है, हम 2012 में बैठे हैं। इसलिए आप जवाब देते समय यह जरूर बताइए कि 2012 में यह आंकड़ा कहां तक गया और इसमें मास कैजुअल्टी के कितने केसेज हुए? मैं प्रतिदिन देखता हूँ कि मास कैजुअल्टी के बहुत से केसेज होते हैं, 10 आदमी मर गए, 15 मर गए, यह आम बात हो गयी है। रोड पर वाहन के सम्पर्क में आते हैं ड्राइवर, पैसेंजर और उनके साथ ही कुछ जानवर जैसे नीलगाय, ऊंट, हिरण आदि। सुंदर कमेटी की रिपोर्ट की बात मंत्री जी ने की। मोर्थ की रिपोर्ट भी इन्होंने ही बनाई थी और इन्हीं के विभाग की थी, मिनिस्ट्री ऑफ रोड्स ट्रांसपोर्ट एंड हाइवेज। इन्होंने खुद माना है कि शराब पीकर वाहन चलाने से भी एक्सीडेंट होता है। यह जो बिल लाए हैं, उसमें इसकी मातृ दी गयी है। मेरी समझ में नहीं आता है कि इसमें कहा गया है कि 60 से 120 मिलीग्राम पिण्डे, वह कितने पैग का होता है, मुझे पता नहीं है। मेरे ख्याल से किसी आदमी को एक पैग में ही नशा आ जाता है और किसी को चार पैग पीने पर भी नशा नहीं आता है।...(व्यवधान) मैं शराब पीता नहीं हूँ और सतपाल जी महराज बैठे हैं, ये भी शायद शराब नहीं पीते हैं, लेकिन यह मातृ कहां से आई?...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** नहीं पीते हैं।

**श्री अर्जुन राम मेघवाल :** मुझे सीखना नहीं है। मुझे इसका अनुभव नहीं है कि एक पैग पीने से नशा आता है या चार पैग पीने से आता है। इन्होंने इसमें 60 से 120 मिलीग्राम मातृ लिखी है। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर कोई शराब पिया हुआ है, तो उसने शराब पी हुई है, इसमें मातृ की बात कहां से आती है। अगर उसने एक पैग पिया है, तो भी दण्डित होगा और अगर चार पैग पिया है, तो भी दण्डित होगा।...(व्यवधान) इसमें से मातृ वाली बात हटा दीजिए। अगर कोई शराब पीकर वाहन चलाता है, तो दण्डित किया जाएगा, यह बात इसमें विलयर कीजिए। यह बात टेस्ट में आ जाएगी कि उसने शराब पी है, लेकिन अब वह बच जाएगा। अगर उसे 60 मिलीग्राम से कम पी होगी, तो आपके इस एक्ट में वह बच जाएगा। एक्सीडेंट भी कर लेगा और बच भी जाएगा।...(व्यवधान) वह खुद ही कह देगा कि मैंने थोड़ी सी पी है।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** समाप्त कीजिए। आपको बोलते हुए सात मिनट हो गए हैं, और भी वक्ता बोलने वाले हैं।

**श्री अर्जुन राम मेघवाल :** इंडियन फाउण्डेशन ऑफ ट्रांसपोर्ट रिसर्च एंड ट्रेनिंग ने कॉमन कैरियर एकाउण्टेबल फॉर ओवरलॉडिंग के बारे में चर्चा की। इन्होंने उन सिफारिशों को भी इसमें पूरी तरह से लागू नहीं किया है। ओवरलॉडिंग को जज करने के बारे में आप नेशनल रोड सेपटी एंड ट्रैफिक मैनेजमेंट बोर्ड में भी गए। मेरा एक सुझाव है कि क्या हम इसमें इनफार्मेशन टेक्नोलॉजी का यूज नहीं कर सकते। हमारे यहां टोल टैक्स हैं, यदि एक पब्लिक कैरियर, जो अगर बीकानेर से दिल्ली तक जाएगा, उसको दस टोल टैक्स के माध्यम से गुजरना पड़ेगा। हमें भी गुजरना पड़ता है, आम आदमी को भी गुजरना पड़ता है। क्या हम इनफार्मेशन टेक्नोलॉजी का यूज करके एक जगह उसकी रसीद कट जाए दस आदमियों की दिल्ली तक ठेका टोल टैक्स का हो, तो वे उस रसीद का पैसा आपस में बांट लें। ऐसी व्यवस्था हम इनफार्मेशन टेक्नोलॉजी के माध्यम से क्यों नहीं कर सकते हैं? विदेशों में ऐसा है। हम विदेशों से देखकर कुछ सीखने का प्रयास क्यों नहीं करते हैं? हम वहां से भी कुछ सीख सकते हैं।

**17.00 hrs.**

मैं यह बताना चाहता हूँ कि जब हम सिंगापुर जाते हैं तो वहां देखते हैं कि टोल टैक्स पर ही वजन हो जाता है, हमारे यहां तोड़ के लिए ट्रक को कांटे पर ले जाना होता है। अगर हम भी टोल टैक्स पर वजन तौलने की मशीन लगा दें तो उससे यह होगा कि वजन भी वहीं हो जाएगा और टोल टैक्स भी एक ही जगह रसीद काटकर बाकी जगह उसे डिस्ट्रिब्यूट करने का सिस्टम लागू हो जाए, तो इससे ट्रकों के आने-जाने के समय में और डीजल में भी काफी बचत होगी।

सुप्रीम कोर्ट ने एक निर्णय दिया है, उसको भी शायद मंत्री जी ने ध्यान में नहीं रखा। सुप्रीम कोर्ट ने दलबीर सिंह बनाम स्टेट आफ हरियाणा के मामले में कहा कि तीन चीजों पर ध्यान रखिए। पहली चीज इंफोर्समेंट है, लोग ड्राइव करते हुए मोबाइल का यूज करते हैं, बात करते हैं, शराब पीकर वाहन चलाते हैं। ये कहते हैं कि

राज्य सरकार इंफोर्स करेगी। कैसे इंफोर्समेंट होगा, यह सुप्रीम कोर्ट कह रहा है। इसलिए पहले तो इंफोर्समेंट करें। दूसरी चीज है गुड इंजीनियरिंग करें। ड्राइवर्स की ट्रेनिंग की व्यवस्था की जाए। आज आईआईटी और पोलोटेक्निक में ड्राइवर ट्रेनिंग में ट्रेड नहीं है। वहां पर ट्रेड घोषित करें और तीसरी ड्राइवर्स को एजुकेशन दीजिए, जनता को जागरूक करें। इसलिए ये जो तीन चीजें सुप्रीम कोर्ट ने कही हैं इन्हें भी आप साथ ले सकते हैं।

वाहन खराब होने पर रोड पर खड़ा रहता है। सामान्यतः जो एक्सीडेंट्स होते हैं, रोड पर ट्रैक्टर चलता है, जुगाड़ चलता है, उनकी बैक लाइट नहीं होती है। यह इंफोर्समेंट मंत्रालय कम से कम हाइवे पर तो कर सकता है। यह राज्य सरकार पर नहीं छोड़ा जाना चाहिए। ये चीजें सबसे बड़ा कारण एक्सीडेंट का बनती हैं। इसमें चाहें तो आप एनजीओज़ का भी साथ ले सकते हैं।

आपने ड्राइवर्स के लिए आठवीं पास की शर्त रख दी। ड्राइवर तो टेक्नीकल है, उसके लिए आठवीं पास क्यों किया। टेक्नीकल वाले के लिए भी आठवीं पास जरूरी कर दिया, जबकि इसमें तो पांचवीं पास भी कर सकते थे। इस संशोधन में तो सुंदर कमेटी कहीं आड़े नहीं आ रही थी?

मैं एक अन्य बात कहना चाहता हूँ। सांसदों के लिए लाल बत्ती का मुद्दा है। यह मुद्दा कमेटी में भी गया, उसने एपूव करके इनके मंत्रालय को भेज दिया। अब मेरी समझ में यह नहीं आता कि संसद की

कमेटी ने जब एपूव करके इनके यहां भेज दिया तो फिर ये किस चीज की जांच कर रहे हैं। इसे तो आप लागू कर सकते हैं। इसे लागू करने में क्या दिक्कत आ रही है? अगर आपको लगता है कि दिल्ली में लागू नहीं कर सकते तो दिल्ली के वीआईपी एरिया छोड़ दें।...(व्यवधान)

**श्री विजय बहादुर सिंह (हमीरपुर, उ.प्र.):** हालांकि समय लगाया, लेकिन मंत्री जी मान गए हैं।...(व्यवधान)

**सभापति महोदय :** आपको जब मौका मिलेगा, तब आप अपनी बात कहें। अभी आप बैठ जाएं।

**श्री अर्जुन राम मेघवाल :** जिले में एडीएम भी लाल बत्ती लगा कर घूम रहा है और भी छोटे-मोटे अधिकारी लगाकर घूम रहे हैं और हम सांसद जो 18 लाख लोगों का प्रतिनिधित्व करते हैं, अगर वह लाल बत्ती लगाकर घूमेगा तो इन्हें क्यों आपत्ति हो रही है, यह मेरी समझ में नहीं आता। हमें संसद में आना पड़ता है और अगर टोल टैक्स आए तो हमें बिना लाल बत्ती के लाइन में खड़ा रहना पड़ता है। कमेटी ने भी रिकमंड कर दिया है इसलिए आप भी इसे मंजूरी दें।

**17.04 hrs.**

(Shri Francisco Cosme Sardinha *in the Chair*)

आपने बाइक की बात कही है और 50 सीसी की कंडिशन लगाई है। इसके अलावा 16 साल की उम्र होनी चाहिए और पैंट की अनुमति की कंडिशन भी है। मेरा यह कहना है कि इसमें 50 सीसी बाइक की कंडिशन हटा देनी चाहिए, क्योंकि आजकल के लड़के 50 सीसी वाली बाइक न के बराबर ही खरीदते हैं। अपनी कोचिंग के लिए या कालेज में जाने के लिए सब बच्चे 50 सीसी के ऊपर वाली बाइक ही खरीदते हैं इसलिए इस कंडिशन को संशोधन लाकर हटा देना चाहिए। इसके अलावा पैंट की कंडिशन को आप रखना चाहें तो रख सकते हैं और हटा भी सकते हैं। वर्तमान में आपने लाइट मोटर व्हीकल चलाने के लिए 18 साल की उम्र पर लाइसेंस देते हैं, ठीक है। ट्रंसपोर्ट व्हीकल में आप 20 साल में लाइसेंस देते हैं। एक शर्त आपने लगा रखी है कि लाइट मोटर व्हीकल 18 साल में लेने के बाद, एक साल बाद वह ट्रंसपोर्ट व्हीकल की एप्लीकेशन दे सकता है लेकिन ट्रंसपोर्ट व्हीकल के लिए आपने 20 साल का समय कर रखा है, उसे तो 19 साल कर दीजिए। इन छोटी-छोटी खामियों को दूर करके आप मोटर व्हीकल एक्ट को सही कर सकते हैं।

अभी मोटर व्हीकल एक्ट के जो मामले होते हैं जैसे एक्सीडेंट होते हैं जिनमें 5 या 10 आदमी मर गये या मास कैजुएलिटी हो गयी। अस्पताल में डिजास्टर मैनेजमेंट ठीक नहीं है, अगर कोई बीपीएल है, तो उसे कुछ पैसा मिल जाता है, अगर एपीएल फैमिली का आदमी मर गया, उसमें कोई परिवार का छोटा बच्चा जिंदा रह गया, विधवा रह गयी, तो वह परिवार का पालन कैसे करेंगे? इस तरह के मास-कैजुएलिटी के केस में एपीएल और बीपीएल का फर्क नहीं होना चाहिए। जब उसके परिवार में कोई बच्चा ही नहीं है तो वह तो बीपीएल से भी ज्यादा खराब हालत में हो गया।

बीपीएल के लिए आपने बीमा कवर दिया है लेकिन यह बीमा कवर भी ठीक नहीं दिया है। उसमें आपने ड्राइवर को पूरा-शर्त के साथ दे दिया है, जिसका हम विरोध कर रहे हैं और हमारे दूसरे साथी भी इस तरह के बीमा कवर का विरोध करेंगे।

आप एक ट्रिब्यूनल का मामला लाए हैं लेकिन वर्तमान में जो मोटर एक्ट फॉर्मूला है जो जजों के पास चल रहा है, उसमें पूछते हैं कि उसकी उम्र क्या है, कितना कमाता था, जिंदा रहता तो कितना कमाता, उसकी लाइबिलिटी कितनी है? इस फॉर्मूले के आधार पर ही जज केस तय करते हैं। मेरा यह मानना है कि जो ट्रिब्यूनल आपका आ रहा है उसमें ये फॉर्मूले रहेंगे, इसलिए इसे थोड़ा तर्कसंगत बनाइये। उसे जो कम्पनरेशन मिलना चाहिए वह 6 महीने में मिलना चाहिए, लेकिन आपने इसमें 2 साल का प्रावधान रखा है। यह दो साल का प्रावधान ठीक नहीं है। उसे 6 महीने में ही कम्पनरेशन मिलना चाहिये, तभी उसे इसका लाभ होगा।

डिट एंड रन के बारे में भी आपने इसमें प्रावधान किया है। अगर अज्ञात वाहन किसी को चोट पहुंचा गया और उसमें आदमी मर गये तो आप नये संशोधन में कह रहे हैं कि डेथ पर 50 हजार और घायल होने पर 25 हजार देंगे। एक आदमी जैसे मर गया, उसे आप 1 लाख देंगे, अज्ञात वाहन से मर गया, उसे आप 50 हजार देंगे, यह क्या तरीका है? इंसान तो वह भी है जो अज्ञात वाहन से मरा है। इस तरह की कुछ विरंगतियां हैं जिनको आप ठीक कीजिए। आपके संशोधन का हम समर्थन और स्वागत करते हैं, साथ ही हम माननीय मंत्री जी से मांग करते हैं कि कंप्रीहेंसिव बिल बहुत जल्दी लेकर आए, हम उसका भी स्वागत करेंगे तथा व्हीकल पर रेड-लाइट वाला इश्यू जो हमारा पेंडिंग है, उसका भी आप शीघ्र निर्णय करेंगे।

SHRI ADHIR CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, I rise to support the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2012 as has been

piloted by our hon. Minister Shri Joshi ji. He has also promised to bring a comprehensive legislation in view of the magnitude and importance of this Motor Vehicles Act.

In the wake of liberalization, privatization and globalization, it appears that we are being overwhelmed by motorization because the number of vehicles has been increasing by leaps and bounds in pursuance of the growth of our economy. In the year 1951, the total number of vehicles in our country was 1.5 millions. In the year 2010, it had gone up to 102 million. I do not know what the actual figure is right now. But it has been observed that the registration has increased to the tune of ten to twelve per cent year. So, naturally we are witnessing a phenomenal growth in the transport sector. The Government has been investing huge sums of money in infrastructure sector which includes aviation, water ways. Railways, shipping and road transport. Road transport is an essential ingredient of infrastructure and it further propels economic growth, socioeconomic development, and cultural prosperity.

The fact that every year we are losing nearly 1,50,000 of our citizens to road accidents in the country, is really shocking. The number of road fatalities has already assumed an alarming proportion much to the consternation of all of us. So, we need to put a check on the ever-increasing number of road fatalities in our country.

If you calculate the social cost of road fatalities, you may safely conclude that annually we are losing about 20 billion rupees because of road fatalities. The World Health Organisation has stated that 50 per cent of malnourished children of our country will be saved from their plight, if we are able to restrain the road fatalities cascading into a severe financial loss. I think the Government would take special care to restrain the road fatalities in our country.

The first Indian Motor Vehicles Act was passed in the year 1914 with only 18 sections. In the year 1939, the Motor Vehicles Act was enacted with the recommendations of the Indian Railways Enquiry Committee headed by Wadge Wood. Now we learn that the Sundar Committee has made further recommendations which the Ministry has got and we are waiting for the implementation of the salient features of the recommendations.

There are a number of salient features which are included in this Bill. First of all, I must appreciate that in this amendment more power has been delegated to the State Government. The hon. Minister has rightly pointed out that road transport is a subject in the Concurrent List. So, the Union Government, State Governments, Districts, Panchayats, all have to be involved in maintaining the road sector in our country.

We have been observing that on a number of occasions the judiciary has been directing or instructing the Government so as to reduce pollution, so as to reduce road fatalities. I think we should take serious note of it. In view of the rapid growth of our economy, the number of vehicles will be growing which would cause congestion and pollution. Out of the total vehicles in our country, one-third has already surpassed ten years of age, and one-fifth has already surpassed 15 years of age. That means, they lead to higher emission, lower fuel efficiency and insufficient safety parameters. So, the Government should take concrete measure to determine the age of the vehicles. The performance of the vehicle depends largely on the age of the vehicles.

In the Automotive Mission Plan 2006-2016, the industry has demanded retirement of old vehicles of more than 15 years, along with a scarp policy. I would like to be enlightened by the hon. Minister as to the present thinking of this Government, of the plan and policy cited.

Most of the nagging problem in this area is the third party insurance and compensation to the victims of road accidents. It is reported that around 1.4 million cases, relating to motor accident claims have piled up in the Motor Accident Claim Tribunals and Courts. Right now, I do not know the exact number. Instances have also come to notice where more than one claim has been filed under different Sections of the Act. Here, the Government has provided a very salient measure which state that under Section 163 (c) where a person is entitled to claim compensation under Section 163 (a) and Section 163 (b), shall claim relief under only one of the said Sections, and the option once exercised shall be final. Earlier, under the structured compensation formula, there were two options – no-fault principle or fault-principle; it was causing delay in payment of compensation to the victims and adversely affecting the insurance companies who were therefore reluctant to provide such insurance policies.

A number of provisions have been included for rationalization relating to payment of interest, filing of combined claims in case of multiple dependents, simplification and revision of structured compensation formula and the most important area is Solatium Scheme. It is a very innovative idea; this scheme has been constituted through this enactment, whereby the Solatium Fund shall be utilized for paying compensation in accordance with the provisions of this Act, and compensation in respect of the dead or of grievous hurt to person resulting from hit and run motor accidents.

There was a serious confusion insofar the hit and run motor accidents were concerned. Now it has become

simplified. The Insurance Regulatory and Development Authority or any other agency specified by the Central Government shall manage the Solatium Fund. The insurance companies shall make such contribution to the Fund as the Central Government may, from time to time, by order, specify.

"Subject to the provision of this Act and the Scheme there shall be paid as compensation out of the solatium fund. In respect of the death of any person resulting from a hit and run motor accident, a fixed sum of Rs.1 lakh; in respect of grievous hurt to any person resulting from a hit and run motor accident a fixed sum of Rs.50,000"

Sir, here I would like to say that in view of the inflation that we are experiencing in our economy as also in view of the rise in the cost of living in our country we should take a re-look into the amount of compensation and I would propose to increase it in tune with the present market position.

According to the Sundar Committee Report, it has been prescribed that the Government should establish a mechanism to update the staff of the driver training schools, add infrastructure and make rules for the periodic and surprise audit of the schools, both by the national level and the State level auditors. When the Government is delegating powers to the State Governments, the States also are outsourcing the private organisations for getting test certificates. We are nowadays witnessing mushrooming of the private organisations in our country. We should take a serious view as to whether these institutions are well-equipped and have adequate infrastructure for discharging this kind of responsibility.

Sundar Committee has also recommended for setting up of an independent Regulatory Authority at the national level to promote the orderly growth of public transport, rationalisation of the tax structure and to evolve consensus among States for fixing a floor rate of tax.

Last but not the least, each one of us experiences the fatigue. Fatigue is evident everywhere; for mechanical instrument it is called the mechanical fatigue and for human being it is called human fatigue. A driver also undergoes some sort of human fatigue while driving the vehicle. We should think and ascertain as to how many hours a driver can drive a vehicle. I would propose that not more than 12 hours a driver should be allowed to drive a vehicle because fatigue of a driver is also one of the major causes of the road fatalities in our country. With these words, I support the Bill.

**श्री शैलेन्द्र कुमार (काँशाम्बी):** माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2012 पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। अभी जब माननीय मंत्री जी ने इस बिल को सदन में प्रस्तुत किया तो मैं सुन रहा था, उन्होंने अपने आपमें कहा कि अभी एक तरीके से यह जो विधेयक संशोधन के रूप में वह लाये हैं, उसमें कुछ कमियाँ और खामियाँ हैं। जैसे इसी सदन में अभी कुछ सम्मानित सदस्यों ने इस बात की चर्चा की कि सुंदर समिति की रिपोर्ट भी अभी नहीं आ पाई है और मंत्री जी अभी उसे देख रहे थे। मेरे ख्याल से सुंदर समिति की रिपोर्ट पर अगर गहन चर्चा हो जाती, उसका अध्ययन कर लेते और उसके बाद यह बिल आता तो बहुत अच्छा होता।

दूसरी बात यह है कि अब चूंकि आपकी मजबूरी है, यह राज्य सभा से पास होकर आया है तो लोक सभा में पास करना बहुत जरूरी है। मुझे ऐसा लगता है कि आप बहुत जल्दी इसमें फिर से संशोधन लेकर आओगे, क्योंकि आप 1988 के संशोधन करने वाले विधेयक को लेकर आए हैं। सभापति महोदय, आज अगर आंकड़े देखे जाएं तो प्रति वर्ष करीब 70 हजार लोग मरते हैं, जिनमें ज्यादातर गरीब लोग होते हैं, जिनके पास कोई सवारी नहीं होती है। जो हल्की-फुल्की सवारियों से या हल्के-फुल्के वाहनों से चलते हैं। भारी ट्रकों या हैवी विहकल्स से टक्कर लगती है तो उसमें बहुत कमजोर वर्ग के गरीब लोग मरते हैं। अभी मेरे क्षेत्र में ऐसा हुआ। पांच लोग भट्टे से काम कर के आ रहे थे। सभी की उम्र 20 से 19, 20 और 21 साल के बीच की थी। पांच लड़के भट्टे से काम कर के आ रहे थे, सड़क के किनारे जा रहे थे। पता नहीं कैसे बंदर आया। एक रिक्वाट गाड़ी थी, छोटी कार आ रही थी, उसने उन्हें टक्कर मारी। वे बिल्कुल कहां उछल गए, कहां गिरे कुछ पता नहीं। चार तो दर पर मर गए और एक घायल हो गया। चारों के घर में जा कर देखा, जीते जी छप्पर यानि पंख की झोपड़ी उनके पास थी। मेरे पास जो भी था मैंने दो-दो हजार रुपये उनकी मिट्टी करने के लिए दिए। ये स्थिति है और आंकड़े बताते हैं कि कितने ज्यादा एक्सीडेंट हो रहे हैं। आपने अभी इसी एक्ट में बताया है। ज्यादातर देखा गया है कि कुछ जगह, जो घर का मुखिया है, कमाने वाला वही डेथ कर जाता है। ऐसी स्थिति में तो उस परिवार पर तो एक बहुत बड़ा वज्रपात हो जाता है। उसका जीवन नहीं चल पाता है। वह बच्चों की पढ़ाई-लिखाई खाना-पीना और अपना जीवन-यापन कैसे कर सके। इसमें आपको प्रावधान लाना चाहिए। आपने मृत्यु पर यह कहा कि हमने सहायता के तौर पर दी जाने वाली धनराशि को चार गुना बढ़ा दिया है। 24 हजार से आपने एक लाख कर दिया। इस एक्ट में आपने ज्यादातर दुर्घटनाओं के बारे में वलेंटिफाई किया है कि मोबाइल से बात करते वक्त दुर्घटनाएं होती हैं। जो हैलमेट नहीं लगाते हैं, उन्हें हैड इंज्यूरी हो जाती है। ज्यादा स्पीड और रेड-लाइट जंप करने पर, रेड लाइट को क्रास करने पर आपने तमाम जुर्माने लगाए हैं।

अभी अर्जुन मेघवाल जी कह रहे थे कि सौ एमएल रक्त में अगर 30 एमजी अल्कोहल आता है, अब इसको नापने की क्या बात है। 30 से 60 एमजी वालों पर दो हजार और 30 एमएल है। शराब तो शराब होती है। अगर एक बूंद भी पी है, कुछ भी पी है। कोई आदमी एक कुल्कहड़ नहीं पीता है, वह पीता है तो अपनी भरपूर डोज़ लेता है। मैं एक बात कहना चाहूंगा। अभी सुप्रीम कोर्ट ने भी कहा कि गाड़ियों में काला शीशा लगाने वालों पर चालान होगा। मैं तो कहूंगा कि सबसे पहले मंत्री लोग जो गाड़ियों पर काला शीशा लगा कर चलते हैं, उनके काले शीशे उतारें। जो अधिकारी नीली बत्ती लगा कर चलते हैं, उनके काले शीशे पहले उतारने चाहिए, तब लोगों के काले शीशे आप उतारिए। यह पक्षपात नहीं चलेगा कि कुछ लोगों को छूट है और कुछ लोगों को नहीं है। दूसरी, बात यह है कि आज थर्ड पार्टी बीमा, जो दावे होते हैं एक्सीडेंट के बाद, 14 लाख ऐसे मामले पेंडिंग पड़े हुए हैं, जिनका अभी तक निबटारा नहीं हो पाया है। इस सदन में प्रमुखता से एक बात उठी है कि मेरे ख्याल से माननीय मंत्री जी भी मान गए। एक माननीय मंत्री जी चिदम्बरम साहब नहीं मान रहे हैं। काउंसिलर और स्टेट के एमएलए लोग लाल बत्ती लगा कर चलते

हैं तो मेंबर ऑफ पार्लियामेंट, जिसकी बहुत बड़ी कंस्टीट्यूसी होती है, उन्हें दो-दो, तीन-तीन, चार-चार जिलों में जाना पड़ता है। सेप्टी पॉइंट ऑफ व्यू से उन्हें कम से कम लाल बत्ती लगाने या सॉयलन बजाने की अनुमति मिलनी चाहिए। कोई शौकिया नहीं कि हर समय वह पॉ-पॉ-पॉ कर के सॉयलन बजाए या हर समय लाल बत्ती जलाए, विशेष परिस्थितियों में आप उसे अलाउ करें।

हाइवे की स्थिति यह है कि आपने फ्रीव्हीएसी तय की है कि इतनी स्पीड की गाड़ी जाएगी और इतनी देर में पहुंचेगी। आज हाइवे की स्थिति यह है कि सुरक्षा और मानक के अनुसार आप इसे देखें, हाइवे पर, उन जगहों में जबरदस्त एन्फोर्समेंट है, जहां आपकी सड़कें फोर लाइन की हैं। आपने मोबाइल मेडिकल वैन की व्यवस्था की है। मैं चाहूंगा उसमें ब्लड ग्रुप की व्यवस्था होनी चाहिए। अगर इमिजिएट एवरीडेंट होता है तो रक्त का इतना ज्यादा स्तृव होता है कि आदमी मर जाता है। आप मेडिकल मोबाइल वैन में ब्लड ग्रुप भी रखिए कि जरूरतमंद को तत्काल ब्लड चढ़ना शुरू हो जाए। उसे फर्स्ट-एड मिले। ये सब व्यवस्थाएं आपको करनी पड़ेंगी। बहुत जगह आपने अभी तक टोल-टैक्स चालू नहीं किया है। टोल-टैक्स चालू होने से यह होता है कि आदमी रूकता है। उसकी स्पीड कम होती है। जहां-जहां भी इस प्रकार के हाइवे हैं। वहां आप टोल-टैक्स की व्यवस्था तत्काल काराएं।

मैं मुख्य बात कहकर अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा कि दावे के अनुसार कम्पेन्सेशन मिलेगा, अगर एक लाख या उससे ज्यादा इनकम वाला है तो आपने फिक्स कर दिया है कि केवल दस लाख कम्पेन्सेशन मिलेगा, यह एक तरीके से गलत है। इसमें नहीं करना चाहिए, इसमें तो यह है कि कई तरीके के आदमी होते हैं, जैसा मैंने पहले भी कहा कि घर का मुखिया मर जाता है, कमाने वाला मेन व्यक्ति मर जाता है, यही पैसा अगर उनके बच्चों को मिल जाये तो मेरे ख्याल से उनका जीवन-यापन हो सकता है। मैं ज्यादा कुछ न कहकर बस इतना कहना चाहूंगा कि जब दुर्घटना होती है तो वह अमीरी-गरीबी देखकर नहीं होती है। किसी भी समय अचानक दुर्घटना होती है। ज्यादातर बेचारे वे लोग जो हल्के-फुल्के वाहन से चलने वाले लोग होते हैं, जिनके पास पैसे नहीं रहते हैं, गरीब आदमी ही मरता है। इसलिए मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी जो सुन्दर कमेटी की रिपोर्ट आयी है, उसका गहन अध्ययन कर लीजिये, अगर उसके बाद यह पास हो तो मेरे ख्याल से बहुत अच्छी बात है, नहीं तो बहुत जल्दी ही आपको फिर से संशोधन लाना पड़ेगा। इन्हीं बातों के साथ मैं इस बिल का कुछ संशोधनों के साथ समर्थन करना चाहूंगा, लेकिन मैंने जो सुझाव दिये हैं, जो मैंने विचार रखे हैं, उन पर जरूर अमल कीजियेगा।

**श्री विजय बहादुर सिंह (हमीरपुर, उ.प.):** महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2012 पर अपनी बातें कहने का अवसर दिया। सबसे पहली बात यह है कि मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2012 और जैसा मंत्री जी ने कहा कि इसका मेन मतलब सेप्टी से है और अगर एवरीडेंट है तो उसका कंपन्सेशन। सुन्दर कमेटी ने करीब 25 रिक्मंडेशंस दी हैं, जो छपी हैं, क्योंकि समय बहुत तेज चल रहा है, आप घंटी बजा देंगे, इसलिए मैं उन्हें पढ़ना नहीं चाहता हूँ। लेकिन अगर इस बिल को देखा जाये तो यह सुन्दर कमेटी की रिक्मंडेशंस के बिल्कुल विपरीत है। मैं इसे बताना चाहता हूँ। जैसे हिट एंड रन में अगर कोई गाड़ी भिड़ जाती है तो उसे पहले 50,000 रूपया कंपन्सेशन इंश्योरेंस कंपनी देती थी। अब आपने उसे एक लाख कर दिया है। एक मनुष्य, एक आदमी की कीमत अगर आप एक लाख रूपया असेस कर रहे हैं, तो आदमी की जिंदगी के साथ इससे गंभीर मजाक कोई नहीं हो सकता है। कंपन्सेशन मिल रहा है, वह वाहन इंश्योर है और अगर यह बात हो जाये तो आर्टिकल 21 ऑफ दि कांस्टीट्यूशन में अगर देखा जाये, तो उसमें लिखा है कि यह आपका ऑब्लिगेशन है, protection of life and liberty of the citizen is a fundamental right. उसकी कीमत एक लाख रूपया, यह तो बिल्कुल गलत है। कोई हार्ट सर्ज है, हिट एंड रन एंड ही हैज गॉट बीन सीन। आजकल देख लीजिये बीएमडब्ल्यू से कितने लोग मर रहे हैं तो उसका कंपन्सेशन एक लाख है। यह तो अल्ट्रा वायरस है, कांस्टीट्यूशन के खिलाफ है और अगर यह स्पीड से बन रहा है तो मोटर विहकल एक्ट में लिखा हुआ है कि आप स्पीड के खिलाफ न चलिये। इसे और सोच लीजिये। कौन सा इसमें पेशर है कि इसे कल पास ही करना है। इसे ठीक से एग्जामिन कर लीजिये। इस पर डिस्कशन कर लीजिये। सुन्दर कमेटी की रिपोर्ट को पढ़ लीजिये।

हम आपके साथ एक बात और करना चाहते हैं। सबसे बड़ी चीज इसमें है, which is a glaring writing on the wall. हम मंत्री जी के ध्यान में एक बात लाना चाहते हैं, पेज 3 पर 9(a) इन्होंने अब ड्राइविंग लाइसेंस का पॉवर ऑटोमोबाइल एसोसिएशंस को दे दिया है। ये रजिस्टर्ड बॉडीज हैं, एक हजार, पन्द्रह सौ रूपया देकर आपने ऑटोमोबाइल रजिस्ट्रेशन करा लिया, तीन साल बाद वह बॉडी खत्म हो गयी और वे दनादन-दनादन लाइसेंस बना रहे हैं, यह क्या है? सबसे बड़ी इनीशियल गलती लाइसेंसिंग में हो रही है। यह मोटर विहकल एक्ट है, यह समवर्ती सूची में है, स्टेट को पॉवर है, सेंट्रल को पॉवर है, समवर्ती सूची में आप देखें तो लिस्ट नम्बर-32 में मोटर विहकल एक्ट गर्नल होता है। आपने क्या लिख दिया-

"Provided a licensing authority may exempt from test of driving if he has permission from the Automobile Association."

मतलब ऑटोमोबाइल एसोसिएशन वीजा और पासपोर्ट दे देगा अगर वह कह देता है तो आपको लाइसेंस की कोई जरूरत नहीं है। मंत्री जी इस पर गौर कर लें। यह पेज 3 में लिखा हुआ है।

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (DR. C.P. JOSHI): This facility is for commoners and it is not for commercial vehicles.

**श्री विजय बहादुर सिंह :** आप इसको ज़रा गौर से पढ़िये। ...(व्यवधान) माननीय सभापति जी, मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि यह राजनीति नहीं है, यह कानून है। इसको समझने में थोड़ा समय लगेगा। मैं फिर से बता देता हूँ।

It says in Section 4,

"Provided that the licensing authority may exempt the applicant from the test to drive a motor (not being a transport vehicle) if the applicant possesses a driving test certificate issued by an institution or automobile association recognized in this behalf by the State Government."

Who is the automobile authority?

It says in the second proviso to the sub-section (3), after the words, "issued by any institution", the words "or automobile association" shall be inserted.

सात आदमी रजिस्ट्रेशन करा लें, ऑटोमोबाइल एसोसिएशन बना लें और कहें कि हम दो हज़ार रुपये लेंगे, पाँच हज़ार रुपये लेंगे, आपको लाइसेंस का सर्टिफिकेट देंगे और उसको एक्जैम्प्ट करा लेंगे। License would be auctioned and anybody can go and purchase a license. लाइसेंस स्टेज पर आप यूरोप चले जाइए। मैंने खुद वहाँ टैस्ट दिया और दो बार फेल हो गया और चालीस साल से गाड़ी चला रहा था। वहाँ इतना सख्त नियम है। वहाँ ढाल पर गाड़ी खड़ी कर देते हैं और अगर आप हैंड ब्रेक न लगाएँ और गाड़ी स्टार्ट करें और गाड़ी छः इंच पीछे हो जाए तो फेल कर देते हैं। आप जब लाइसेंस देने में इतना लिबरल हो रहे हैं तो मोटर व्हीकल एक्ट में कोई गवर्नमेंट की बाँडी हो जो पब्लिक को आन्सरेबल हो। दूसरी बात आप देखिये जो बिल्कुल वेग है जिसको हमारे माननीय मेघवाल साहब भी कह रहे थे।

In Section 21 it says;

"Where the authority authorized to check the driving license of any driver, is satisfied after breath analyzer test or any other test as may be prescribed by the State Government that the driver is under the influence of alcohol, may suspend the driving license on the spot for a period not exceeding three months."

आज यह बात बिल्कुल विलयर हो गई है कि एल्कोहल का टैस्ट बिल्कुल कैमिकल एनालिसिस है। इंस्ट्रुमेंट आ गए हैं, लेकिन आपने उसको वेग कर दिया। मैं माननीय मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूँ कि अगर विदेशों में जाइए तो अगर ड्रिंकिंग पार्टी है तो एक व्यक्ति कहता है कि हम नहीं पी रहे हैं, क्योंकि वह कहता है कि मैं ड्राइविंग कर रहा हूँ। अगर चार आदमी होंगे तो तीन शराबी होंगे और एक नहीं पियेगा क्योंकि लौटकर सबको गाड़ी में लेकर जाना है। आप इसमें एक किरम से ड्रंक्न ड्राइविंग का लाइसेंस दे रहे हैं। ऐसा लगता है कि यह बिल बहुत जल्दी में या हड़बड़ी में पाँच-दस घंटे में बन गया है।

DR. C.P. JOSHI: I do not want to disturb the hon. Member. But this entire exercise was done by the Standing Committee of Parliament...(*Interruptions*)

SHRI VIJAY BAHADUR SINGH : Sir, I will come to the point. Parliament is supreme and not the Standing Committee...(*Interruptions*)

**श्री दया सिंह चौहान (घोसी):** मंत्रालय हर रिपोर्ट को थोड़ी मानता है। ...(*व्यवधान*)

**श्री विजय बहादुर सिंह:** अगर पार्लियामेंट की कमेटी की बात हो रही है तो चूँकि मंत्री जी ने माना है, मंत्री जी बहुत राजनैतिक आदमी हैं और हम इनकी कद्र करते हैं तो आप बताएँ कि प्रिविलेज कमेटी और पूरा हाउस कह रहा है कि सांसदों को लाल बत्ती दे दीजिए, लेकिन नहीं देते हैं। आपको मालूम नहीं, मेरी कांस्टीट्यूंसी 160 किलोमीटर की है। अगर आप खजुराहो से चलें और कानपुर तक आएँ तो हर 50 मील पर 500 ट्रवस की लाइन लगी है। आप लाइन में खड़े रहिये। अगर लाल बत्ती रहेगी तो कम से कम आप समय से डेस्टिनेशन पर तो पहुँच सकते हैं। अगर लाल बत्ती रहेगी तो आपको प्रोटेक्शन तो मिल रहा है। आप टोल बूथ पर चले जाइए, आप लाख आइडेंटिफिकेशन सर्टिफिकेट दिखाइए, वे ऐसे फेंक देते हैं। मेरा खुद उन्होंने ऐसे फेंका। पार्लियामेंट से जो इतना बड़ा बिल्ला मिला हुआ है, वे कहते हैं कि ये क्या है, ऐसा तो सब लोगों के पास होता है। लगता है कि मंत्री जी ने वह यातना नहीं झेली। फिर इसमें कौन है?

अभी-अभी लोक सभा की 60वीं वर्षगाँठ मनाई गई। माननीय स्पीकर महोदय ने कहा कि पार्लियामेंट्री डेमोक्रेसी में Parliament and Members of Parliament are supreme. इनका जयगान किया एक हाथ, और दूसरे हाथ आपको 500 एमपीज़ को लाल बत्ती देने में कौन सी दिक्कत है, कौन सी आफ़त हो रही है? ...(*व्यवधान*) वह बात नहीं है। हम दूसरी बात बताना चाहते हैं। इसमें स्टेटस सिम्बल की बात नहीं है। ...(*व्यवधान*) मैं बताना चाहता हूँ कि यह क्या है। इस लाल बत्ती से मैम्बर ऑफ़ पार्लियामेंट का राइट ऑफ़ फ़्री मूवमेंट एनश्योर होता है। कभी कभी ऐसा होता है कि ट्रेन नहीं होती है तो आदमी 400 मील बाय रोड यहाँ पार्लियामेंट अटैन्ड करने आते हैं। मैं अपने साथ कांस्टीट्यूशन की किताब लाया हूँ। यह सबजैवट कान्क्रेन्ट लिस्ट में है। हमारी पूर्व मुख्यमंत्री बहन मायावती जी को जब हम लोगों ने एप्रोच किया तो उन्होंने हर मैम्बर ऑफ़ पार्लियामेंट, राज्य सभा, लोक सभा, कर्टिन एक्ज़ेस दी पार्टी लाइन, सभी को रैड लाइट दे दी। अब वहाँ से लाल बत्ती में आते हैं, लेकिन नोएडा पहुँचते ही पेवकस निकाल कर लाल बत्ती निकाल कर झोले में रखें, क्योंकि दिल्ली में दिक्कत है। जब वापस जाएं तो एक मिस्ट्री लेकर उसे फिर उसे फिट करवाएं। यह क्या मज़ाक हो रहा है?...(*व्यवधान*) अगर आप माफ़ करें। यह बहुत सीरियस बात है। एक अंग्रेज़ जज कोलकाता में थे। He was very fond of puppies. वह उससे बात कर रहे थे। एक हिन्दुस्तानी बैरिस्टर चैटर्जी उनसे आर्गुमेंट कर रहे थे, तो वे चुप हो गए। तो उन्होंने कहा- "No, no, you continue." तब बैरिस्टर चैटर्जी ने कहा "I thought that your Lordship was under consultation." इसलिए चुप हो गया। मैंने इसलिए अपने को ब्रेक लगाया, क्योंकि आप बात कर रहे थे।

महोदय, मैं कहना चाहता हूँ कि इस मोटर व्हीकल एक्ट में एक बहुत सीरियस गड़बड़ी है। एक थर्ड पार्टी इंश्योरेंस होता है और एक कर्पीहेंसिव इंश्योरेंस होता है। थर्ड पार्टी इंश्योरेंस में The first party always, under law, is the insurance company. सैंकेंड पार्टी वह है जो इंश्योरेंस करवाता है, जैसे कि मोटर व्हीकल का मालिक और थर्ड पार्टी वह है, जिसे चोट लगती है। इस पर बहुत मुकदमे चल रहे हैं। मान लीजिए कि गाड़ी पलट गई और उससे किसी थर्ड पार्टी की डेथ हो गई और उसने मुकदमा कर दिया, तो इंश्योरेंस कम्पनी कहती है कि आप थर्ड पार्टी नहीं हैं। आप इसमें अमेंडमेंट कीजिए। The first party is the insurance

company. The second party is the person who pays the insurance amount and the third party is the one who is injured. Why are you denying the benefit of insurance although the insurance company gets the third party insurance money? Then why are you denying it? आप पेज 16 पर नीचे से छठी लाइन देखें।

"The amount of compensation payable for Permanent Total Disablement as defined in Schedule I of the Workmen's Compensation Act, 1923 shall be determined by application of appropriate multiplier to proved income subject to maximum of Rs. 10 lakhs."

अगर कोई हार्ट सर्जन है, जो एक लाख रुपए रोज का आपरेशन करता है, आपने 10 लाख की लिमिट कर दी। यह क्या मजाक है। यह सुंदर कमेटी में तो नहीं लिखा! फिर आप देखें ग्निवियस इंजरी में 50 हजार और नॉन ग्निवियस इंजरी में 20 हजार। अगर किसी महिला का नाक दुर्घटना में टूटा हो जाए, तो उसकी तो सारी जिंदगी शादी नहीं होगी। अगर शादी होगी तो तलाक हो सकता है और आप मुआवजा केवल 20 हजार दे रहे हैं। यह क्या मजाक है? Leave it to the court. It depends on what it says. बीएसपी जब पावर में थी, तो यह डिले हो रहा था। एक ट्रक चला और टोल टैक्स पर खड़ा हुआ। जैसा कि मेघवाल साहब बता रहे थे कि वहां से आने में दस जगह रुकता है। अगर दस-दस मिनट रुका तो तीन घंटे की देर हो गई। पूरा टोल टैक्स एबोलिशन कर दिया ताकि स्पीड दी जा सके। मैं एक बात कह कर समाप्त करना चाहता हूँ। हमारी प्रिविलेज कमेटी आयी। इसके चेयरमैन चाको साहब थे। दस संसद सदस्य लोकसभा और राज्य सभा के थे। प्रिविलेज कमेटी ने रिक्मेंड किया। In Sri Lanka, वहां के सांसद का प्रिंसीडेंस 14 है। उनकी डेमोक्रेसी हमारी तरह परिपक्व नहीं हुई है। हमारे यहां वॉरंट ऑफ प्रिंसीडेंस में 22 पर था।

प्रिविलेज कमेटी कहती है, I quote:

"The Committee recommends that Members of Parliament should be placed at serial no. 17 instead of 21 in the Warrant of Precedence. Further, Chairperson of a Parliamentary Committee should also be placed at serial no. 7 in the Warrant of Precedence before the Members of Parliament."

Then the Committee also speaks of the inclusion of Speaker. आप भी गोवा विधान सभा के स्पीकर रहे हैं। मान लीजिए कल आप संसद सदस्य न रहें हालांकि मैं चाहता हूँ कि आप परमानेंट रहें। सभापति महोदय, आप भी उस प्रिविलेज कमेटी में सिग्नेटरी हैं।

In paragraph 44, it says:

"The Committee recommends that the Ministry of Surface Transport, Government of India, should issue notification under the provisions of the Central Motor Vehicles Act permitting the use of red light/beacon light for the Members of Parliament. "

इसमें कौन-सी बड़ी आफत है और किस कारण दिक्कत हो रही है? हमें बताया गया, मैंने मंत्री जी से बात की, लेकिन आज वे सदन में उपस्थित नहीं हैं, नहीं तो हम उनसे वार्तालाप करते।

MR. CHAIRMAN : Now, please wind up. All our colleagues have said the same thing.

...(Interruptions)

**श्री विजय बहादुर सिंह :** हमारे पास दौ सौ संसद सदस्यों के हस्ताक्षर हैं और हम प्रधानमंत्री के पास इसे ले कर जाएंगे। यह कहा जाता है कि अगर हम लाल बत्ती दिल्ली में लगाएंगे, तो इससे लॉ एंड आर्डर में बड़ी दिक्कत होगी। क्या संसद सदस्य से लॉ एंड आर्डर की प्रॉब्लम होगी? हम यहां आते हैं, हमारे पास बैग है और इसे कोई सर्व नहीं कर रहा है। I may carry anything. I may carry one or two mobile phones or anything else और हमें लाल बत्ती लगाने में इतनी बड़ी समस्या आ रही है। यह तो कोलोनियल इंस्टिट्यूट जो ब्रिटिश इंडिया वाले छोड़ गए थे, उसकी बद्दू, उसकी स्मैल अभी भी चल रही है। इससे कैसे काम चलेगा?

मैं अन्त में कुछ कहना चाहता हूँ। मैं आगे सेकण्ड में कन्वल्ड कर रहा हूँ। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please do not disturb him now.

...(Interruptions)

**श्री विजय बहादुर सिंह :** मैं तो इसमें जोशी जी की तारीफ करता हूँ। लेकिन, आप संसद की साठवीं वर्षगांठ न मनाएं, कंडोलेंस बनाएं क्योंकि मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट की इज्जत नहीं करने में अगर आपको अप्रत्यक्ष रूप से कोई संतुष्टि मिलती है तो You are doing very well.

अन्त में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि मोटर वैहिकल एक्ट एक बड़ा टेक्नीकल सब्जेक्ट है। इसको हड़बड़ी में न पास करें। इसके लिए आप जल्दी न करिए। हमने सुन्दर कमेटी की रिपोर्ट भी पढ़ी है। हमने कमेटी के चौदह-पन्द्रह पेज को रिक्मेंडेशन किया है। यह दस-पन्द्रह साल पुरानी है। It is a complete science. It is a very technical issue. मैं कहना चाहता हूँ कि मोटर वैहिकल्स एक्ट के सेक्शन 60 के अंतर्गत नियम बनाने का अधिकार केन्द्र सरकार को भी है और राज्य सरकार को भी है। अगर इसमें सेक्शन 108 के अंतर्गत एक्स नियम का एक नोटिफिकेशन हो जाए, Onwards all the Members of Parliament, belonging to both the Lok Sabha and the Rajya Sabha, henceforth will have the red beacon light, what is wrong about that?

अगर आप वेयर के तौर पर डायरेक्शन दे देते हैं तो उसमें बात तो करनी ही पड़ेगी, नहीं तो ऐसे ही होता रहेगा। अगर यह सरकार सिर्फ प्रेशर से ही काम करती है तो हम लोग प्रेशर भी बनाएंगे। लेकिन, हम नहीं चाहते हैं कि इस छोटे-से इश्यू में प्रेशर बनाया जाए।

अन्त में, मैं आपके इस बिल का उन संशोधनों के साथ सपोर्ट करता हूँ कि इसमें थर्ड पार्टी इश्योर्स को वलैरीफाई कर दिया जाए। इसकी लिमिट दस लाख रुपए न की जाए। Leave it to the court. इसमें अगर किसी की नाक तिरछी हो जाए तो उसे दस हजार रुपए मिलेंगे, This is not fair. यह बिल्कुल अमानवीय है। Under article 21 of the Constitution, it is your obligation and it is our fundamental right to settle the matter.

**श्री विश्व मोहन कुमार (सुपौल):** सभापति महोदय, मोटर यान अधिनियम, 1988 में संशोधन हेतु जो बिल लोक सभा में पेश किया गया है, जो राज्य सभा से पास होकर आया है, इसका मैं समर्थन करता हूँ।

इसमें जैसा कि पूर्व वक्ता लोग बता रहे थे कि इसमें बहुत सारी खामियां हैं। सुन्दर कमेटी जो बनी थी, उसकी भी रिक्मेण्डेशंस आई थीं, उसमें बहुत सारी छूट गई हैं। मंत्री जी बता रहे थे कि हम कॉंप्रिहेंसिव बिल लेकर आएंगे, उस समय में बहुत सारी बातें इसमें इन्क्लूड होंगी। उस समय में अगर यह बिल आता तो बहुत अच्छा होता, लेकिन यह मजबूरी है तो इसमें कोई बात नहीं है। 142 वर्ष पुराना जो यह बिल है, यह 1965 में बना था, उसी को फिर से पुनर्संशोधन करते हुए 1994, 2000 और 2001 में संशोधित किया गया है। इस बार भी संशोधन होने के लिए यह बिल राज्य सभा से पारित होकर 2012 में आया है, मैं इसका समर्थन करता हूँ।

इसमें बहुत सारी बातें हैं, जो एक्सीडेंट्स वगैरह होते हैं, हम देखते हैं कि बराबर एक्सीडेंट्स होते रहते हैं। माननीय मंत्री जी हमारे क्षेत्र सुपौल में गये थे। वहां एक 4 लेन महासेतु का उद्घाटन था। वहां रोड अच्छी बनी है, लेकिन उसके चलते बहुत सारी परेशानियां लोगों को होती हैं। जैसा कि लोग बता रहे थे कि एक्सीडेंट्स जो होते हैं, वे रोड अच्छी होने की वजह से नहीं होते हैं, लोगों में अवेयरनेस नहीं है, लोगों की सोचने की ऐसी शक्ति नहीं है, लोग मद्यपान कर गाड़ी चलाते हैं, मद्यपान करके चलाते हैं, मोबाइल पर बात करते हुए चलाते हैं। हमने देखा है कि छोटे-छोटे बच्चे, जो 12-14 साल के बच्चे होते हैं, वे गांवों में ट्रैक्टर चलाते हैं, छोटी-छोटी गाड़ियां, जो मोटर व्हिकल्स होती हैं, वे चलाते हैं और ट्रैफिक के नियमों को तोड़ते हैं। यह सब जो बच्चे गाड़ियां चलाते हैं, इस पर पाबन्दी लगनी चाहिए।

सैण्टर और स्टेट की जहां तक बात है, सैण्टर और स्टेट अगर कानून बनाते हैं तो एन्फोर्समेंट उसमें नहीं होता है। वह बात अगर आती है तो उसमें लगे कि कानून का पालन हो रहा है। क्योंकि, उसमें जान तो हमारे सिटीज़न की जाती है। एक्सीडेंट अगर होता है तो हमारे नागरिक का यहां पर होता है। मैं चाहूंगा कि इसमें जैसा कि लोग बता रहे थे कि शराब पीकर जो गाड़ी चलाते हैं, इसमें मातृ पर लगाया गया है कि जो 30 एम.एल. पिंएंगे, जो 60 एम.एल. पिंएंगे, जो उससे ज्यादा पिंएंगे, उसमें अलग-अलग प्रावधान किया गया है, लेकिन यह बात गलत है। शराब पीना शराब पीना है, अगर शराब पी है तो उस पर जुर्माना एक तरह का होना चाहिए। जुर्माना और अधिनियम हमेशा बनते रहते हैं। पहले भी अधिनियम बना है, पहले भी जुर्माने होते रहे हैं। मैंने दिल्ली में देखा है और बहुत सारी जगह देखा है कि कुछ दिनों के लिए अभियान चलाया जाता है, फिर वह अभियान बन्द कर दिया जाता है। ट्रैफिक का जहां तक नियम है, हमारे यहां जनसंख्या भी बढ़ी है, उसके हिसाब से ऑटोमोबाइल्स भी बढ़ी हैं, बहुत सारी यहां पर गाड़ियां भी आई हैं। ट्रैफिक जो हमारे यहां पर है, बहुत लचर-पचर हो गया है। ट्रैफिक में बहुत सारी लोगों को एक जगह से दूसरी जगह जाने में परेशानियां आती हैं। नियम का पालन नहीं करने पर मातृ सौ रुपये की जगह दो हजार रुपये से लेकर पांच हजार रुपये जुर्माना लगाने से ही यह काम नहीं होगा।

दुर्घटना बीमे में लाखों की संख्या में मामले अभी तक लम्बित हैं। जितनी भी दुर्घटनाएं होती हैं, हमारे यहां बहुत सारे लोग उससे वंचित हैं। हमारे गांव में महीने भर पहले, जो रोड गई है, वहां पर एक महिला अपने खेत में काम करके नाशता कर रही थी, उसके बगल की रोड पर एक मोटर वाहन जा रहा था, वहां पर ड्राइवर ने जाकर उस महिला का एक्सीडेंट कर दिया। वह अपने परिवार के साथ नाशता कर रही थी। बाद में पता चला कि ड्राइवर दो-तीन रात से सोया नहीं था, वही गाड़ी चला रहा था, वह एक्सीडेंट कर गया। उसकी जो पत्नी वहां पर थी, वह भी उसमें घायल हो गई। बाद में ड्राइवर भाग गया। पता चला कि वह नशे में था या दो रात से सोया नहीं था तो इस सब में कानून हम लोगों को संशोधित करना पड़ेगा, ताकि जो हमारे ड्राइवर हैं, वे मोबाइल पर बात नहीं करें। अगर हम लोग यहां भी जाते हैं तो देखते हैं कि मोबाइल से ड्राइवर बात कर रहा है, उस समय हमें डर लगा रहता है कि क्या होगा, इसलिए मोबाइल से बात नहीं हो, इस पर सख्त कानून बने और उस पर अमल हो और काम अच्छे से हो।

जो हमारे यहां डिस्ट्रिक्ट में लाइसेंस बनाते हैं, वहां पर हम देखते हैं कि लाइसेंस में बहुत घपलेबाजी होती है। बायां-दायां करके लाइसेंस बना दिया जाता है। जब उसका परीक्षण होता है तो परीक्षण में हम लोग देखते हैं कि ठीक से परीक्षण नहीं होकर किसी को भी लाइसेंस दे दिया जाता है। इस पर हम लोगों को ठोस कदम उठाना चाहिए। सड़क दुर्घटना के शिकार लोगों को जो मुआवजा दिया जाता है, वह पहले 25 हजार रुपये था, अभी एक लाख रुपये किया गया है, जैसा वीर बहादुर सिंह जी कह रहे थे, उससे कुछ नहीं होगा।

रैड लाइट की बात, लाल बत्ती की बात सभी लोगों ने बताई है, मैं भी उसका समर्थन करता हूँ। हम लोग देखते हैं कि क्षेत्र में एस.पी., डी.एस.पी. सब, जिला परिषद् के अध्यक्ष, उपाध्यक्ष सब लाल बत्ती लगाते हैं, लेकिन एम.पी. जो 17 लाख, 20 लाख लोगों का प्रतिनिधित्व करता है, उसको वह नहीं मिल पाती है, इसलिए मैं चाहूंगा कि उसको भी यह अधिकार मिले।

एक बात और कि हमारे क्षेत्र में या और सब जगह हम देखते हैं कि मोटरसाइकिल का जो इंजन होता है, उसको लगाकर तीन पहिया जिस तरह से आँटो चलता है, उस तरह से लोग चलाते हैं। उसका न रजिस्ट्रेशन होता है, न ही उसमें वेसिस नंबर होता है। अगर उसकी कहीं दुर्घटना हो जाएगी तो जो नागरिक उस दुर्घटना में मरेंगे, उनका मुआवजा भी नहीं मिलेगा, क्योंकि वह मोटर व्हिकल नियम में आता ही नहीं है। मैं चाहूंगा कि इस पर ध्यान दिया जाए और इसको भी इन्क्लूड किया जाए। इस पर बैं लगाया जाए या इसे जारी रखते हैं, तो इसका भी रजिस्ट्रेशन होना चाहिए।

महोदय, डबल डेकर स्लीपर बस धड़ल्ले से चल रही है, जबकि मोटरयान अधिनियम में इस तरह का कोई जिक्र ही नहीं है। इससे देश का प्रतिवर्ष करोड़ों रुपए वाणिज्य का नुकसान होता है। दिल्ली, राजस्थान, हरियाणा एवं उत्तराखंड में वे बसें धड़ल्ले से चलती हैं। मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ, लेकिन जो भी खामियां इसमें गिनायी हैं और जो भी इसमें खामियां हैं, जैसा कि माननीय मंत्री जी बता रहे थे कि इसमें 6 प्रावधान इन्क्लूड किए गए हैं, उसके अलावा और भी जितने हैं, उनको इन्क्लूज्ड करके कॉंप्रिहेंसिव बिल लाया जाए। मैं इसका समर्थन करता हूँ,

DR. RATNA DE (HOOGHLY): Sir, I thank you for allowing me to speak on the Motors Vehicles (Amendment) Bill which is aimed at amending the Motor Vehicles Act, 1988 by way of enhancing penalties for offences and also provides different penalties for first and subsequent violations. While welcoming such an attempt by the Government, at the same time, it should not be too much in terms of penalties. Here, I would like to say that penalties should not be used as a weapon to bring about a change; it should be to exercise restraint on the road users to ensure that they follow the rules strictly to ensure not only their own safety but also that of others.

There should be the right monitoring mechanism to ensure that these strict rules should not lead to corrupt enforcing authorities. I hope, the hon. Minister would think over and respond to the same mirroring the viewpoint of his Ministry and Government. The Bill also gives enhanced powers to the State Governments. I welcome them wholeheartedly.

I would not hesitate to state that the punishment should not be harsh to the extent of suspending the driver's license if one fails a breath analyzer test. Another pertinent aspect of the Bill as the Bill fails to specify as to which process it would adopt which helps the driver to defend himself. I would request the hon. Minister to clarify on this important aspect of the Bill as there is confusion.

Likewise, computing of compensation is not specified. This is in regard to the courts having the power to estimate and award compensation for motor accident cases which establishes the fault of the driver. I would request the hon. Minister to come out with some very clear guidelines for the courts to be followed. Otherwise, it would lead to courts computing the way they like.

Another important aspect of the Bill which I fully endorse is that the Bill seeks to make the consignor liable for overloading of goods. I think, it is the right step as ultimately it is the consignor who sends the consignment and not the driver or the owner of the vehicle.

Standing Committee has recommended many good points. I feel that they are genuine and hence, it needs to be accepted.

The Ministry has set up the Sundar Committee, which has examined the whole gamut of issues concerning motor vehicles and has submitted its Report. Many recommendations have been made by the Committee. Would the hon. Minister throw some light on the recommendations of the Committee, which have been accepted by his Ministry?

I read in the newspapers of late that ladies too have to wear helmet. There is a school of thought that insists that helmets should not be made compulsory for women. It seems there is some confusion on this aspect. There is also a talk of inferior quality or bad helmets.

On the other hand, there is a report in *the Hindustan Times*, New Delhi edition, dated 1<sup>st</sup> March, 2012 that gave the data that 101 women died without helmet last year. This is really a disturbing news. Under these conflicting viewpoints, would the hon. Minister state as to what is the position of the Ministry on these queries of mine?

Lastly, I would request the hon. Minister to ensure that compensation in the case of persons who get killed or sustain injuries in hit and run motor accidents should reach fast; there should not be any delay in reaching of compensation to relatives of those killed or those who get severely injured.

In fine, we appreciate the efforts being made to amend the Motors Vehicles Act and I support this Bill.

**18.00 hrs.**

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, it is 6 o'clock and we have still 12 more Members who want to speak on this Bill. I want to take the sense of the House. Should we take up 'Zero Hour' now or continue with this Bill?

SEVERAL HON. MEMBERS: Sir, please take up 'Zero Hour' now.

MR. CHAIRMAN: All right. The discussion on the Bill will continue next time. We take up 'Zero Hour' now.

