

an>

Title: Further discussion on the motion for consideration of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2014 (Discussion concluded).

HON. DEPUTY SPEAKER: Now we take up Item No. 23, the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2014. Shrimati Anupriya Patel to continue her speech now.

श्रीमती अनुप्रिया पटेल (मिर्जापुर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं सरकार द्वारा प्रस्तुत मोटर व्हीकल अमेंडमेंट बिल, 2014 का स्वागत करती हूँ, क्योंकि यह बिल देश की उस आवाम के हितों को दृष्टिगत करते हुए लाया गया है, जो दलित, पिछड़े और गरीब समुदायों से आते हैं। आज भी वे लोग दिल्ली समेत देश के तमाम राज्यों, जैसे उत्तर प्रदेश, पश्चिम बंगाल और महाराष्ट्र में स्वयं शिवशा चलाकर लोगों और सामान को ढोने का काम करते हैं। चाहे जो भी परिस्थितियाँ बारिश, आंधी, तूफान, सर्दी या गर्मी हो, इनको यह कार्य करने के लिए विवश होना पड़ता है, क्योंकि इसी से यह अपने परिवार का पेट पातते हैं।

हमारे देश में इससे ज्यादा अमानवीय कोई और व्यवस्था नहीं हो सकती, जिसमें एक इंसान को स्वयं शिवशा चलाकर सामान और लोगों को ढोना पड़ता है। आज अगर हमारी सरकार यह बिल ऐसे तमाम लोगों को संदेश देने के लिए लेकर आयी है कि उन्हें भी इंसान की तरह सम्मान से जीवन जीने का अधिकार है तो हम सबको, पूरे सदन को मिलकर इस बिल की संवेदनशीलता को समझते हुए इसे पारित करने के लिए अपना-अपना सहयोग देना चाहिए।

मैंने अपने तमाम विपक्ष के साथियों की दलीलों को सुना है। कुछ साथियों ने कहा कि दिल्ली चुनाव के चलते एक तालीपॉप के रूप में सरकार इस बिल को लायी है, मैं अपने उन साथियों से यही कहना चाहती हूँ कि कभी-कभी गरीबों के हित में हमें अपने चुनावी अंकगणित की अवधारणा से ऊपर उठकर सदन में कुछ बिलों को पास करने में सहयोग करना चाहिए। कुछ साथियों ने यह कहकर इस बिल का विरोध किया कि यह ई-कार्ट्स और ई-रिक्शाज ट्रैफिक कंजेशन की समस्या को पैदा करेंगे। उन साथियों से मेरा यही कहना है कि वे ईमानदारी से मुझे जवाब दें कि क्या हमारी दिल्ली या तमाम राज्यों की सड़कों पर जो ट्रैफिक कंजेशन है, उसे बढ़ाने में ई-कार्ट्स और ई-रिक्शाज का योगदान ज्यादा होगा या हमारे जैसे सम्पन्न परिवारों के लोगों का ज्यादा होगा, जहाँ परिवार के एक-एक सदस्य के पास अपनी-अपनी गाड़ी है? एक ही परिवार दिल्ली की सड़कों पर छः से सात चार पहिया वाहनों से ट्रैफिक कंजेशन को बढ़ाने में योगदान दे रहा है, इसलिए इस आधार पर हमें इस गरीब के हितों को संरक्षित करने वाले बिल का विरोध नहीं करना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय, कुछ साथियों ने यह भी कहा कि सुरक्षा की दृष्टि से यह सही नहीं है। कई एक्सीडेंट्स होते हैं जो ई-कार्ट्स और ई-रिक्शाज की वजह से हो रहे हैं। इस कारण हाई कोर्ट ने भी इस पर प्रतिबंध लगाया था। मैं उनसे यह सवाल पूछना चाहता हूँ कि वे दुर्घटनाएं केवल ई-रिक्शाज और ई-कार्ट्स से होती हैं? क्या वे कारों, ट्रेनों से नहीं होती? क्या एयरप्लेन कैंसल नहीं करता? उन्हें तो हम बंद नहीं करते? अगर हम उन्हें बंद नहीं करते, तो वे ई-कार्ट और ई-रिक्शा, जो गरीबों से जुड़ा हुआ है, जिसे गरीब चलाते हैं, जिससे गरीब की आमदनी होती है, उसे हम इस आधार पर क्यों रोकना चाहते हैं कि उससे सुरक्षा की समस्याएं पैदा होंगी? जहाँ तक सुरक्षा की बात है, हमारी सरकार इसके लिए पहले से ही बहुत जागरूक है। सरकार ने ई-रिक्शा रजिस्ट्रेशन नंबर प्लेट, लाइसेंस, ट्रांसफर ऑफ ओनरशिप और वैलिडिटी आफ फिटनेस सर्टीफिकेट को अनिवार्य किया है।

कुछ साथियों ने यह कह कर इस बिल का विरोध किया है कि इसे सरकार ला रही है क्योंकि किसी विशेष कंपनी को फायदा पहुंचाना चाहती है। मैं उन साथियों से यही कहना चाहती हूँ कि वे अपनी जानकारी को दुरुस्त कर लें क्योंकि देश में सिर्फ एक ही कंपनी नहीं है जो ई-रिक्शा या ई-कार्ट्स को बनाती है बल्कि ऐसी हजारों कंपनियाँ हैं। हमें गरीब विरोधी मानसिकता से उबरने की आदत डालनी होगी क्योंकि जब हम सब पब्लिक प्लेटफॉर्म पर जाते हैं तो हमेशा गरीबों के हक और अधिकार की बात कहते हैं।

कुछ साथियों ने यह दलील दी कि लाइसेंस प्रक्रिया में भ्रष्टाचार की बहुत संभावनाएं हैं। मुझे बड़ा आश्चर्य होता है कि ऐसे दलों के लोग भ्रष्टाचार की बात कह रहे हैं जिन्होंने देश के सामने भ्रष्टाचार के न जाने कितने रिकॉर्ड कायम कर दिए हैं। यह तो यही बात हुई - सूप बोले तो बोले, छलनी क्या बोले जिसमें बहतर छेद। छेद से एक घोटाला देश के अंदर टपक रहा है। ऐसे साथियों को भ्रष्टाचार के बारे में प्रवचन देने से पहले सोचना चाहिए।

जहाँ तक लाइसेंसिंग की बात है, सरकार ने इसका सख्तिकरण किया है क्योंकि पूर्व में लाइसेंस देने की प्रक्रिया में आठवीं कक्षा तक शैक्षणिक योग्यता अनिवार्य थी। सरकार ने इस संबंध में अपनी संवेदनशीलता दिखाई है और इस बात को समझा है कि जो लोग ई-कार्ट्स या ई-रिक्शा चलाते हैं, वे दलित, गरीब, पिछड़े समुदाय के लोग हैं, जिनके पास दो वक्क की रोटी का जुगाड़ नहीं है, उन्हें आठवीं की शिक्षा कहाँ से मिलेगी? सरकार ने गरीबों के हितों को ध्यान में रखते हुए सख्तिकरण किया है।

इस बिल को कई साथियों ने स्टैंडिंग कमेटी में भेजने की बात कही है, मैं समझती हूँ कि सरकार ने बिल के समस्त प्रावधानों पर पहले ही विस्तृत अध्ययन कर लिया है। स्टैंडिंग कमेटी को भेजने से यह प्रक्रिया तीन-चार महीने और लंबित हो जाएगी। यह सिर्फ दिल्ली के एक-दो लाख लोगों की रोजी रोटी का सवाल नहीं है, देश के तमाम राज्यों में लगभग एक करोड़ लोग हैं जिनकी रोजी रोटी इससे प्रभावित हो रही है। स्टैंडिंग कमेटी में इस मामले को भेजकर चार महीने और लंबित करना देश के गरीबों के हित में नहीं है। सरकार पूरी तरह से गरीबों के हितों को ध्यान में रखकर बिल को लाई है। हम सबको इसका स्वागत करना चाहिए। यह रिक्शा बैटरी संवाहक है इसलिए पर्यावरण को किसी प्रकार का नुकसान नहीं है। मैं पूरे सदन से अपील करती हूँ कि असंगठित क्षेत्र में कार्य करने वाले लाखों करोड़ों गरीब, दलित और पिछड़े समुदाय से आने वाले लोगों के हितों को ध्यान में रखते हुए सहयोग करें और इस बिल को पारित करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ। धन्यवाद।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी (नई दिल्ली): माननीय उपाध्यक्ष जी, वर्तमान में ई-उपसर्ग का इस्तेमाल हर शब्द के साथ हो रहा है। ई-रिक्शा का तात्पर्य उस रिक्शा से है जिसमें बैटरी लगी है। ई-गवर्नेंस, ई-टिकटिंग और अब ई-रिक्शा। ई-रिक्शा की आवश्यकता का कारण एक अमानवीय प्रथा है जिसमें आदमी ही आदमी को ढोने का काम कर रहा है। ऐसी स्थिति में अमानवीय प्रचलित प्रथा को हटाने के लिए ई-रिक्शा प्रचलन को बढ़ाना होगा। इसके लिए हाल के कानून में जो भी संशोधन लाए गए हैं, वह कहीं न कहीं अनिवार्य थे।

14.39 hrs. (Shri Arjun Charan Sethi in the Chair)

एक शहर जब कार या गाड़ियाँ खरीदना तय करता है तो वह गाड़ियाँ ही खरीदना चला जाता है और इतनी गाड़ियाँ खरीदता है कि चलने की जगह नहीं बचती है। इसी कारण से प्लैनर्स को अलग-अलग सड़क और अलग-अलग जरूरत के अनुसार तरह-तरह के यातायात के साधन खरीदने की अनिवार्यता पर ध्यान देना चाहिए। इसी अनिवार्यता को ध्यान में रखते हुए 276 या 274 जगह दिल्ली में चुनी गई हैं जहाँ ई-रिक्शा नहीं चलाई जाएगी। लास्ट माइल कनेक्टिविटी की बात लगातार शहर को डिजिटाइज करने के लिए की जाती है, उसके लिए ई-रिक्शा अनिवार्य है। अगर आप मेट्रो बढ़ाना चाहते हैं, यदि आप पब्लिक ट्रांसपोर्ट को बेहतर करना चाहते हैं, यदि आप चाहते हैं कि लोग अधिक-से-अधिक मात्रा में बसों का इस्तेमाल करें, आज ट्रांसपोर्टेशन के लिए मध्यम आय वर्ग और निम्न आय वर्ग के व्यक्तियों की जो हालत है, यातायात के साधनों के लिए, तो उनके पास साधन हैं- मेट्रो और बसें। ऐसे में जो बसें चल रही थीं, वर्ष 2012 में जिस प्रकार की बसें नैर-लाइसेंस की जगहों पर चल रही थीं और उसके कारण निर्भया वाला हादसा हुआ। अभी नैर-लाइसेंसिंग जगह पर उबर कैब कांड हुआ। ऐसे में जो बेहतरीन तरीका है, शहर को डि-कंजेशन करने का और इन सबसे मुक्ति दिलाने का, वह मसला ई-रिक्शा द्वारा ही खत्म किया जा सकता है। अधिक से अधिक लोग मेट्रो का इस्तेमाल करें और उसके बाद जो लास्ट माइल कनेक्टिविटी है, उसे ई-रिक्शा के रूप में इस्तेमाल किया जाए। यातायात संसाधनों पर रिसर्व के मुताबिक पता चला है कि अधिकतर लोग पाँच किलोमीटर की रेंज में सबसे अधिक गाड़ी चलाते हैं। पाँच किलोमीटर की वह रेंज है, जिसमें सब्जी खरीदने, बच्चों को स्कूल ड्रॉप करने, कोई सामान लाने या मेट्रो स्टेशन तक आने-जाने की सुविधा के लिए, यदि उन सुविधाओं पर हम ई-रिक्शा को मकमल करें तो बहुत बड़ी मात्रा में हम

शहर को डि-कंजैस कर सकते हैं। आज आये दिन जब दिल्ली के अखबारों में खबर छपती है कि दिल्ली सबसे अधिक प्रदूषण के दौर से गुजर रही है तो उसमें भी ग्रीन एनर्जी के तहत ई-रिक्शा बेहतरीन उपाय है। इन दोनों मापदंडों पर ई-रिक्शा पूरी तरह से खरी उतरती है। इस कारण ई-रिक्शा का प्रावधान अनिवार्य है। मेरे मन में एक और बात है। ई-रिक्शा एक ऐसा माध्यम हो सकती है, जो कहीं न कहीं जेडर इन्वालिटी भी लाती है। जेडर इन्वालिटी इसलिए कह सकते हैं क्योंकि अक्सर रिक्शा चालक एक गरीब तबके का पुरुष होता है। क्योंकि रिक्शा को खींचने के लिए जो शारीरिक क्षमता चाहिए, वह महिलाओं में नहीं होती है। लेकिन यदि ई-रिक्शा की लाइसेंसिंग प्रथा को हम ठीक करें, तो एक सशक्त महिला के लिए ई-रिक्शा आय का एक साधन भी बन सकता है, इसलिए भी ई-रिक्शा भी अनिवार्य है। इन सब विषयों पर जब ई-रिक्शा प्रखरता से खरी उतरती है तो इस विषय को लाइसेंसिंग से जोड़ा जाता है। एक लाख ई-रिक्शा देश भर में चल रही हैं, जिसमें से तकरीबन 91 हजार ई-रिक्शाएँ केवल दिल्ली में चल रही हैं। जब 91 हजार ई-रिक्शाएँ दिल्ली में चल रही हैं तो लाइसेंसिंग के बारे में भी, जिसे कोर्ट ने भी कहा, उसका सरलीकरण अतिआवश्यक था। जब कॉमन वेल्थ गेम्स के दिनों में तत्कालीन दिल्ली सरकार ने डी.टी.सी. में भर्ती के लिए नियमों को सरल कर सकती है, कम पढ़े-लिखे लोगों को नौकरी दे सकती है तो ई-रिक्शा चलाने वाले व्यक्तियों के लिए ऐसा क्यों नहीं किया जा सकता? इसके खिलाफ दो आर्गुमेंट्स दिये गये, एक आर्गुमेंट यह दिया गया कि सड़कें कंजैस्ट हो जाएंगी। मेरा यह मानना है कि सड़कें तब कंजैस्ट होती हैं, जब बिना सोचे-समझे प्लाई-ओवर्स बनाये जाते हैं। प्लाई-ओवर्स कभी भी सरफेस एरिया को नहीं बढ़ाते, बल्कि सिर्फ आपको एक रेड लाइट टपा देते हैं। अगर सड़कों को डि-कंजैस्ट करना था तो एलिवेटेड रोड्स की आवश्यकता थी, लेकिन कॉमन वेल्थ गेम्स के दौरान तमाम तरह के घोटाले-घपले हमने देखे। उसी दौरान यह भी देखा कि प्लाई-ओवर्स तो बने, लेकिन दिल्ली का ट्रैफिक डि-कंजैस्ट नहीं हुआ। दिल्ली का ट्रैफिक डि-कंजैस्ट हो सकता है बेहतरीन पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम के द्वारा, जिसमें डी.टी.सी. की सरकारी बसें अधिक से अधिक चलायें ताकि कम से कम लोगों को प्रोड्युक्टिव चार्ज्ड बसों का इस्तेमाल करना पड़े। लास्ट-माइल कनेक्टिविटी बस स्टेशन या मेट्रो स्टेशन से लेकर उनके घर तक ई-रिक्शा के द्वारा हो। ई-रिक्शा के साथ ही, ई-कार्ट भी बहुत आवश्यक है, इससे सामान ढोने का काम होता है। कम से कम संसद में बैठे हुए लोगों के मन में मानवीय भावनाएं जरूर आती होंगी क्योंकि यहां बैठे लोग ज्यादा संवेदनशील तबके के लोग हैं, इसलिए जनता उन्हें चुनकर यहां भेजती है। जनता उन्हें चुनकर भेजती है क्योंकि उन्हें मानवता और अमानवीयता में अंतर पता है। जब एक व्यक्ति सामान ढोने की गाड़ी खींचने का काम करता है तो मुझे लगता है कि अगर वह गाड़ी बैटरी ऑपरेटेड है तो वह सिस्टम को बेहतर करती है और अमानवीय प्रथाओं को समाप्त करती है। इसके विशेष में दूसरा आर्गुमेंट एवसीडेंट्स का दिया गया है, कुछ एवसीडेंट्स हुए हैं। मेरा यह मानना है कि अगर आप रोड एवसीडेंट्स की संख्या हम देखें तो दिल्ली नम्बर एक पर है और वे सभी रोड एवसीडेंट्स ई-रिक्शा के नहीं हैं, बल्कि बीएमडब्ल्यू से लेकर अन्य तमाम गाड़ियों के हैं। क्या हमने बीएमडब्ल्यू या किसी अन्य गाड़ी को बंद करने का प्रावधान किया या उस पर विचार किया? यदि नहीं, तो ई-रिक्शा, जो एक आम व्यक्ति को उसके घर तक कम पैसों में पहुंचाने का, प्रदूषण रहित दिल्ली बनाने का और लगभग एक से दो लाख व्यक्तियों के रोजगार का एक सरल माध्यम है, उस पर किसी प्रकार का प्रतिबंध जायज नहीं है। मैं सरकार से अनुरोध करना चाहती हूँ कि जो गाड़ी चलाने वाला ड्राइवर है, वही उसका मालिक बने, इस पर भी सरकार को काम करना चाहिए। इसके लिए बैंस से लोन का प्रावधान हो, माइनारिटी विभाग के पास कुछ बजट रहता है, वह बजट सिकल ट्रेनिंग के माध्यम से उनको बांटा जाए। सिकल डेवलपमेंट विभाग के पास भी कुछ पैसा रहता है, अधिक से अधिक ड्राइविंग लाइसेंस इंटरप्रिन्योरशिप के तहत दिए जाएं, जिससे चालक मालिक बन जाए। इस पर कार्य होना चाहिए।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Hon. Chairperson, Sir, I fully support the content of the Bill but strongly oppose the manner in which this Bill was brought before this House because the Bill was not even considered by the Business Advisory Committee and also the Bill has not been referred to the Standing Committee. So, overriding the principles, conventions and customs of this House, this Bill is being brought in this House. Even then, I am supporting this Bill because it is a beneficial legislation as far as the poor auto-rickshaw drivers especially the e-rickshaw drivers are concerned.

Sir, there is only one amendment. The cardinal principle behind the amendment is this. The auto-rickshaw drivers can run their e-rickshaws or e-carts on the roads. But I am having two technical reservations in this matter.

Firstly, the amendment, which is an enabling provision, gives the Government power to make the rules. If we go through the definition, a new Clause has been incorporated as Section 2A. Section 2A, Clause 2 contains the definition of e-cart and e-rickshaw. That is only meant for Section 7(I) and Section 9. That means, the definitions of 'e-rickshaw' and 'e-cart' are not applicable to other provisions of the Motor Vehicles Act, 1988. This is a very material lacuna or defect in this Act because as far as the driving licence of the auto-rickshaw drivers or e-rickshaw drivers are concerned, it is all right. But there are many other provisions. There are 272 provisions in the Motor Vehicles Act. In those provisions also, this definition is not applicable. If you go through the enabling provision, the definition for the purpose of this Section says:

"e-cart or e-rickshaw" means a special purpose battery powered vehicle of power not exceeding 4000 watts, having three wheels for carrying goods or passengers, as the case may be, for hire or reward, manufactured, constructed or adapted, equipped and maintained in accordance with such specifications, as may be prescribed in this behalf."

So, all the specifications of the vehicle -- its model, its construction as well as adaption and maintenance -- will be determined by the rules, which are to be framed by the appropriate authority or the Government.

But as far as the Motor Vehicles Act is concerned, if you take the case of a car, any private carriage or a public carriage, whatever it may be, its chassis, length and all other things are well explained in the Act itself. But here, in this case, we are enabling the Government to make rules. Here, I would like to suggest that the Parliament's legislative capacity has been taken over by the Executive or by the Government. So, it cannot be accepted on technical grounds.

I am coming to the second point. The main question is this. What about the other provisions of the Motor Vehicles Act? As I have already stated, there are 217 Sections. Section 2 has the definition clause talking about axel weight, contract carriage, goods carriage, light motor vehicles, motor cab, motor car. Definition of manufacture is also there in Section 2. Here Section 2A is incorporated as a new amendment.

Coming to the Chapter 8, it talks about control of traffic, limit of speed, limit of weight, limitation on use, to obey traffic rules and all related things. Then, Section 140 talks about liability without fault. These are very serious provisions in the Motor Vehicles Act. What about the application of these e-rickshaws and e-carts in respect of other provisions, especially in obeying the traffic rules? Is it applicable to these e-carts and e-rickshaws? I am purely on a technical ground and I am not opposing the Bill. I am fully supporting the content of the Bill. But at the same time, I would like to know from the hon. Minister as well as from the Government. Suppose e-cart or e-rickshaw meets with an accident, whether this definition, as per Section 2A would be applicable to those cases also including registration? So, considering that these would come under the purview of the Motor Vehicles Act, whether it is only applicable in the case of driving licence.

The contention or the argument or the allegation, which was made by most of the hon. Members from the Opposition seems to be right because these provisions of the Bill have been made in a haste. Otherwise, these provisions could have also been incorporated in the amendment so that a comprehensive legislation could be brought, and it would be helping the poor e-rickshaw drivers.

There are so many defects and lacunae in the Bill. But we are only concerned with providing exemption under Section 7 that e-rickshaw and e-cart drivers need not have licence. This is the only provision, which has been incorporated. This is not politics, this is legislation. We are passing a Bill. When we pass all other Bills in the House with due diligence, we have to apply our diligence in this case also. Here, we have the only provision of driving licence. What about other provisions, which have not been answered and addressed?

Sir, I am ready for approving the Bill and I am supporting the contents of the Bill. Though it is for the election purpose, yet at least, it is giving benefit to the poor e-rickshaw drivers and e-cart drivers. So, I am supporting this Bill. But the other facts are also to be taken into consideration as far as other provisions of the Motor Vehicles Act are concerned.

With these words, I conclude and support this Bill. Thank you.

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल (दमोह) : सभापति महोदय, ई-रिक्शा का जो संशोधन आया है, उसके समर्थन के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। मैं कल से माननीय सदस्यों के भाषण सुन रहा हूँ। ई-रिक्शा सन् 2012 में इंटरड्यूस्ड हुआ। आज जो चुनाव का वशमा पढ़ने रहे हैं, उनसे मैं कहना चाहता हूँ कि जब माननीय नितिन जी मंत्री नहीं थे, पार्टी के अध्यक्ष थे, उस समय मैं मजदूरों का अध्यक्ष था, उस समय ई-रिक्शा की शुरुआत दिल्ली में हुई थी। मंत्री बनने के बाद उन्होंने अपने इस काम को कानूनी जामा दे दिया है, इसके लिए उन्हें बधाई देनी चाहिए। उन्होंने यह काम तो सन् 2012 में ही शुरू कर दिया था, जिसका मैं प्रत्यक्षदर्शी हूँ।

दूसरी बात मुझे कहनी है कि टैरी के अलावा, स्टेट अर्बन डिवेलपमेंट एजेंसी (सूडा), उत्तर प्रदेश ने भी इस बात की सिफारिश की थी कि रिक्शा की जगह पर ई-रिक्शा लाया जाए, जो मानवीय आधार पर जरूरी है।

तीसरी बात मुझे यह कहनी है कि जिस विलम्ब की बात माननीय सदस्य कर रहे हैं, 24 अप्रैल, 2014 को पहली बैठक हुई थी। 8 अक्टूबर, 2014 को अधिसूचना जीएसआर-709ई जारी हुई, जिसमें ई-रिक्शा और ई-कार्ट को मोटर व्हीकल एक्ट में शामिल किया गया। एफसीआई के गोदाम में पहले सौ किलोग्राम का बोरा होता था, जिसे बाद में पचास किलोग्राम का किया गया। इन रिक्शों पर यदि दो-दो वर्षीय सामान ढो कर पढ़वाने की बात हो रही है, तो यह अच्छा काम हो रहा है। मुझे लगता है कि इस पर टिप्पणी नहीं करनी चाहिए। वे यह भी कह रहे थे कि इस बारे में एक्ट में परिवर्तन नहीं हुआ है। चाहे रूल-2 हो या सैवशन-7(1)(i) हो, लेकिन आप जो कह रहे थे मैं आपको बताना चाहता हूँ कि ई-रिक्शा और ई-कार्ट को एक इंजन क्षमता और सीमित स्पीड के साथ अधिकृत क्षेत्र में चलने की अनुमति तो होगी। साथ ही साथ ई-रिक्शा पंजीकरण की प्रक्रिया के तहत रूल-50(1), 51, 56(2), 57(1) और 62(1) में भी संशोधन है। जिसमें फिटनेस की सारी बातें आती हैं, जो शायद आपकी जानकारी में नहीं होगी। इसलिए शायद आप इन बातों को कह रहे हैं। अगर इस एक्ट को पूरी तरह से देखेंगे तो इन रूल के भीतर भी इस बात का प्रावधान है। आप इस बिल को राजनीतिक कारणों के तहत पारित किया जा रहा है, ऐसा मत मानिए। जब भी कोई एक्ट बनता है तो उसके सारे पक्षों की विंता की जाती है और वे विंताएं इसमें की गयी हैं। इसलिए मुझे लगता है कि यदि हमने एक्ट को तरीके से पढ़ा होता, लेकिन जब हमारे मन में दुःसंग होता है तो हमें लगता है कि यह बहुत गलत काम हो रहा है।

मैं आपसे एक ओर निवेदन करूँगा कि आठवीं पास के बारे में हमारी एक बहन ने यहाँ कहा। आप सब जानते हैं कि मैं मजदूरों के बीच काम करता हूँ और आप भी मजदूरों के बीच काम करते हैं। जब कभी इस तरह की परिस्थितियाँ सामने आती हैं तो उन परिस्थितियों के आधार पर तकनीक को जोड़ कर उनको सुविधा देना, समय की मांग है और इस पर बहस इसी आधार पर होनी चाहिए। जहाँ तक दिल्ली के चुनाव का सवाल है लेकिन चुनाव तो केवल दिल्ली में हो रहे हैं, बाकी क्षेत्रों में जैसे कि पश्चिम बंगाल या मध्य प्रदेश या उत्तर प्रदेश है, जहाँ कई महानगर हैं, जिनमें संकरी-संकरी गलियाँ हैं, जिनमें बड़ी गाड़ियाँ नहीं जा सकती हैं, वहाँ के लिए ई-रिक्शा चरदान होगा। ई-कार्ट की चर्चा ही नहीं कर रहे हैं। जब आप एफसीआई के एक सौ किलोग्राम को आपने गलत माना है तो मुझे लगता है कि जो सामान ढोने वाला है, उसके बारे में व्यावहारिक तरीके से विचार होना चाहिए। ऐसे और भी क्षेत्र होंगे जहाँ आपको इस बात की विंता करनी होगी कि एक आम आदमी कितना वजन ढो सकता है। इसलिए मैं मानता हूँ कि यह अधिनियम इतनी ईमानदारी के साथ लाया गया है जिसके लिए मैं नितिन जी को बधाई देना चाहता हूँ। जब वे पार्टी के अध्यक्ष थे, तब उन्होंने इसकी शुरुआत की थी। मंत्री बनने के बाद उन्होंने इसको कानूनी तौर पर प्रस्तुत किया है, इसके लिए मैं देश के गरीब लोगों की तरफ से उनका अभिनंदन करना चाहता हूँ, बधाई देना चाहता हूँ, क्योंकि मैं भी उस घटना का प्रत्यक्षदर्शी था।

अंत में मैं सिर्फ इतना कहूँगा कि एक्ट के बारे में जो विवादित बातें कही गयी हैं, केवल राजनीतिक कारणों से ही इसका विरोध नहीं होना चाहिए, बल्कि एकमत होकर हमें बधाई देनी चाहिए। अभी बहुत से तकनीकी परिवर्तन इसमें होंगे और उन तकनीकी परिवर्तनों में भी सदन को एकजुट होकर राय देनी चाहिए। मैं फिर से मंत्री जी को बधाई देते हुए बिल का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : सभापति महोदय, यह सही है कि मंत्री जी बहुत अच्छा बिल लेकर आए हैं। अच्छे इंसान हैं तो अच्छा ही बिल लाएंगे, बेबाक हैं।

बहुत शोर सुनते थे पहले मैं दिल का, जब चीस तो कतरा-ए-खून निकला।

महोदय, हम इसका राजनीतिकरण नहीं करना चाहते हैं। हमारा देश जापान, अमेरिका, कनाडा और अन्य देशों से तुलना किए जाने से परेशान है। हम अपने देश की सामाजिक, आर्थिक और भौगोलिक दृष्टिकोण को ध्यान में नहीं रखते हैं। हम अपने देश की जनसंख्या को ध्यान में नहीं रखते हैं।

15.00 hrs.

गरीबों की बात करने वालों को याद करना चाहिए कि एक तरफ गांवों में किसानों पर सीलिंग और दूसरी तरफ पुंजीपतियों को अटूट संपत्ति रखने का अधिकार इसमें होगा। वहाँ गरीबों की बात करना, वहाँ भ्रष्टाचार समाप्त करना और मैं यह कहना चाहता हूँ कि किसी भी व्यक्ति की परवेजिंग पॉवर जिस देश में अधिक होगी, वह व्यक्ति किसी भी नैतिकता, ईमानदारी को ठगने की क्षमता रख सकता है। माननीय मंत्री जी, आपको याद होगा, रामलीला मैदान में 14 जून को आपने सभा की थी। जब आप ग्रामीण विकास मंत्रालय में थे, तब भी आपकी भावनाएं अच्छी थीं और अब भी अच्छी हैं। मैं आपकी भावनाओं पर चोट नहीं करना चाहता। लेकिन चुनाव के समय ही क्यों? 6 महीने पहले भी हो सकता था, आज भी हो रहा है, सही है। गरीबों की विंता, ई-रिक्शा की विंता आपको है। ठीक है, लेकिन अभी उबेर के 400 ड्राइवर भी तो गरीब हैं।

किसी एक घटना के कारण यदि ऐसा हो जाए क्योंकि यह सही है कि किसी ने एक वास्टात कर दी। लेकिन उबेर के ड्राइवर भी अमीर नहीं हैं। इसी दिल्ली में पूर्वांचल से आकर अपनी जीविका चलाने वाले जो गरीब लोग हैं, जो ठेका चलाकर, सब्जी बेचकर, जिनको हमेशा विस्थापित कर दिया जाता है, वे कोई अमीर लोग नहीं हैं। वया नशा और शराब पीकर वाहन चलाने की आज़ादी ड्राइवर को दी जा सकती है? सबसे अधिक सड़क दुर्घटनाएं जो होती हैं, उसका सबसे बड़ा कारण यह होता है कि ड्राइवर नशे में धुत होकर गाड़ी चलाते हैं। वया आप नशे पर पाबंदी नहीं लगाएंगे? सिर्फ सड़क का दोष नहीं दिया जा सकता। ई-रिक्शा चालकों को लाइसेंस मुहैया कराने की आवश्यकता है। लेकिन इस प्रक्रिया में सिंगल-विंडो विलअरेस होना चाहिए ताकि गरीब चालक दलालों के वंगुल में न फंसे। दूसरे, यदि ई-रिक्शा चालकों को परमिट भी दिया जाता है तो इस बात को सुनिश्चित करना चाहिए कि यह परमिट असल चालकों को ही मिले। यह परमिट हस्तान्तरित न हो क्योंकि ऐसा देखा गया है कि चालक आदमी कोई और नौकरी या धंधा कर रहा होता है, प्रायः अपने नाम से परमिट बनवा लेता है और उस परमिट को किसी गरीब चालक को या किसी जरूरतमंद चालक को बेच देता है। इस

मुझे को हमें जरूर ध्यान में रखना चाहिए। ... (व्यवधान) मालिक होगा, यह तो सुनते सुनते हम भी थक गये हैं। ... (व्यवधान) इस प्रक्रिया के सरलीकरण की बात भी आती है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि ऐसी किसी भी चीजों में महिलाओं की भागीदारी ई-रिवशा में अधिक हो और जहां से ई-रिवशा चलने की शुरुआत होगी, वहां पर बड़ी गाड़ी या टैम्पो न चले और वहां से केवल ई-रिवशा ही जाएं ताकि ई-रिवशा अपने आप को सुरक्षित महसूस करे, इसके लिए वया सरकार कोई ठोस कानून बना रही है? हमारे माननीय सांसद प्लाई-ओवर की बात कर रहे थे। एक व्यक्ति के पास चाहे वह राजनेता हो, चाहे पदाधिकारी हो, 5-6 गाड़ियों से कम नहीं हैं। वया ऐसा कोई कानून होगा जिसमें गाड़ियों की संख्या घटेगी ताकि वे जो दुर्घटनाएं होती हैं और यह जो सड़कों की स्थिति होती है, वह ठीक हो सके?... (व्यवधान)

जब जापान और अमेरिका की बातें आती हैं तो 500-1000 कि.मी. की दूरी में जो वॉल्वो और बड़ी बसें चलती हैं, वया उसमें आप टॉयलेट्स की व्यवस्था करेंगे? वया उसमें चाय, नाश्ते और खाने की व्यवस्था होगी, ताकि ... (व्यवधान) उसमें सुरक्षा पर है और ई-रिवशा पर भी है।

माननीय मंत्री जी, जहां तक भ्रष्टाचार का सवाल है, आपने लिखा है कि मोटर, व्हीकल नियम को आपने बहुत कठोर और मजबूत बनाने की बातें कही हैं, आपने कहा है कि रोड पर बसों और टैम्पो में जिस तरह से स्कूल के बच्चों को लादकर लाते और ले जाते हैं, यही एवरीडेन्ट्स के कारण हैं। मैं चाहूंगा कि यदि आप व्यापक रूप से कुछ करते हैं तो इसमें कमी आ सकती है। आप निश्चित रूप से एक सशक्त कानून बनायें। आप ऐसा कानून बनायें ताकि व्हीकल, मोटर नियम का कोई उल्लंघन न करें। मैं मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि आपने गरीबों के दृष्टिकोण को ध्यान में रखकर ई-रिवशा के चालकों को जो सुविधा प्रदान की है, वह निश्चित रूप से एक सराहनीय कदम है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री नाना पटोले (भंडारा-गोंदिया) : सभापति महोदय, सदन के समक्ष प्रस्तुत सड़क परिवहन व सुरक्षा अधिनियम, 2014 विधेयक का मैं समर्थन करता हूँ। मैं सबसे पहले माननीय मंत्री जी का अभिनंदन करूंगा कि जो 1988 का अधिनियम है, उसे रद्द करके 2014 का जो नया विधेयक हम ला रहे हैं या सदन में जो कानून बना रहे हैं, निश्चित रूप से पुराने कानून में जो लीकेज या ड्राइव थे, इस कानून के माध्यम से वे विलयन होने वाले हैं। पूरे देश में सड़क दुर्घटनाओं में 1 लाख 42 हजार लोगों की हर साल मृत्यु होती है। हमने देखा कि जब हम दुनिया की बात करते हैं तो कनाडा, सिंगापुर या जापान जैसे विकासशील देशों का जो कानून है, उस कानून को आधार बनाकर माननीय मंत्री जी इस कानून को लाये हैं। मैं यही कहना चाहूंगा कि निश्चित रूप से हमारे यहां कानून तो बहुत अच्छा है, लेकिन ओवरलोडिंग में जो फाइल की व्यवस्था है, मैं उसमें एक सुधार लाने की विनती करूंगा कि ओवरलोडिंग से सड़कों का खराब होना, ओवरलोडिंग से एवरीडेन्ट्स होना और ओवरलोडिंग से प्रदूषण आदि होता है, यदि हमें इन सब चीजों से बचना है तो दो हजार या पांच हजार रुपये का फाइल करने से कोई सस्ता नहीं निकलेगा। मैं आपको इससे आगे बढ़कर एक सुझाव देता हूँ कि ऐसी गाड़ी का परमिट ही रद्द कर देना चाहिए तो निश्चित रूप से ओवरलोडिंग से जो नुकसान होता है, उससे हम बचेंगे। हम लोग जो गाड़ियां लेते हैं, उनमें हमें एक चीज का प्रावधान करना पड़ेगा कि नई गाड़ी लेने के लिए गाड़ी के नये रजिस्ट्रेशन की एप्लीकेशन देने के साथ पार्किंग स्पेस का पुट देना होगा। आज यदि हम बड़े शहरों में देखते हैं तो पूरे रोड्स पर गाड़ियां लगाई जाती हैं, जिनसे आम लोगों को बहुत तकलीफ होती है। इसलिए पार्किंग स्पेस का प्रावधान इस कानून में लाने की जरूरत है। इस कानून में हमें एक प्रावधान और लाना पड़ेगा, आज ड्राइवर और डैल्पर के शोषण के बहुत प्रमाण मिलते हैं, गाड़ियों के जो मालिक होते हैं, वे न तो ड्राइवर्स को पीपीएफ की व्यवस्था करते हैं और न उनकी पगार की उचित व्यवस्था होती है। मैं समझता हूँ कि अगर इस कानून में ड्राइवर और डैल्पर को हमने सुविधा उपलब्ध करा दी तो निश्चित रूप से एवरीडेन्ट्स में कमी आयेगी।

सभापति महोदय, मैं इस संशोधन विधेयक का समर्थन करता हूँ क्योंकि एक अच्छा कानून मंत्री महोदय यहाँ ला रहे हैं। इसके माध्यम से हमारे देश में सड़क परिवहन और सुरक्षा अधिनियम एक अच्छा मजबूत कानून देश की जनता के लिए जाएगा। मैं इसका समर्थन करता हूँ और अपने दो शब्द पूरे करता हूँ।

श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) : सभापति जी, मैं आपका धन्यवाद करते हुए आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे मोटर व्हीकल्स अमेंडमेंट बिल 2014 पर बोलने का मौका दिया।

जहाँ मोटर व्हीकल्स अमेंडमेंट बिल में हम ई-रिवशा की बात करते हैं, यह बड़ी अहम चीज कमेरे वर्ग के लोगों के लिए है क्योंकि जो व्यक्ति आज गाड़ी नहीं खरीद सकता, ऑटो नहीं खरीद सकता क्योंकि वह लाखों रुपये में आती है, वह 50-60 हजार रुपये की एक रिवशा लेकर अपना पेट पालने का काम करता है। जहाँ हम ई-रिवशा की बात करते हैं, हम एक तरफ से ग्रीनरी और पॉल्यूशन मुक्ति की बात भी करते हैं। आदमी द्वारा जो बोझ खींचने की बात है, उस प्रथा को भी खत्म करने के लिए हम जो प्रयास कर रहे हैं टैक्नोलॉजी को लाने का, इसका हम स्वागत भी करते हैं। मगर दूसरी ओर बात करें तो हमने दिल्ली से रिवशा निकाली, उनको सीमित किया कि दिल्ली के चांदनी चौक या जो छोटे-छोटे टुकड़े थे, उनमें जाकर आप रिवशा चलाएँ, पूरी दिल्ली में रिवशा नहीं चलेगी। वह इसलिए किया था कि दिल्ली की ट्रैफिक व्यवस्था इतनी बिगड़ चुकी थी कि राजधानी दिल्ली नहीं लगती। आज हम बात करें तो दोबारा हमने लाइसेंस देते हैं, दोबारा ट्रैफिक व्यवस्था हमारे बीच में बढ़ जाएगी। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि ई-रिवशा को किसी एरिया में वे प्रतिबंधित करने का काम करेंगे या पूरी दिल्ली और पूरे देश में उनको चलने की परमिशन देने का काम करेंगे?

दूसरी ओर जिस तरह मुझसे पूर्व वक्ताओं ने बारी-बारी एक उल्लेख आपके सामने लाने का काम किया कि UBER का एक इंसीडेंट हमारे सामने कुछ दिन पहले आया। हम ई-रिवशा चालकों को दस दिन की ट्रेनिंग के बाद एक लाइसेंस दे देंगे और वह कॉमर्शियल लाइसेंस है क्योंकि वह चार लोगों को साथ में सामान को लेकर अपने साथ घूम पाएगा। मगर दूसरी ओर वया उस ई-रिवशा पर हम कोई रजिस्ट्रेशन प्लेट लगाने का भी काम करेंगे? क्योंकि ऊपर जैसी कोई गलत कार्रवाई यदि किसी ई-रिवशा चालक द्वारा कर दी गई तो वया आप दिल्ली की सभी ई-रिवशों को रोककर उनकी जांच-पड़ताल करने का काम करेंगे? माननीय मंत्री जी इस बात को भी जवाब में स्पष्ट करने का काम करें।

महोदय, सबसे बड़ा कंसर्न जो ई-रिवशा में सामने आता है, वह यह है कि ई-रिवशा में चार लोग, एक ड्राइवर और 40 किलो वज़न हम लेकर चल सकते हैं। मगर वया जो चाइना से इंपोर्ट किया हुआ सामान हमारे देश में आ रहा है, ई-रिवशा को असेम्बल करने और बनाने के लिए, वया उसके ऊपर कोई ववालिटी वैक मोटर व्हीकल अमेंडमेंट बिल के तहत लाने का काम हम करेंगे कि उसको वैक करके हम इस ई-रिवशा को पास करें और उसके बाद उस ड्राइवर को लाइसेंस देने का काम करें। क्योंकि सबसे बड़ी समस्या है कि चीज इंपोर्ट करना बहुत आसान है, मगर सबसे बड़ी समस्या आज उसकी ववालिटी मेनटेन करने की बात है। जहाँ प्रधान मंत्री जी मेक इन इंडिया की बात करते हैं, वया वह ई-रिवशा जिनको परमिट किया जाएगा, वह 100 परसेंट मेड इंडिया होगी ववालिटी वैक के बाद? वया फिर दोबारा चाइना से मालदीव के थू सस्टे रेट्स पर इंपोर्ट करके हमारे देश में उनको बेचने का काम करेंगे? माननीय मंत्री जी इस पर भी जरूर इस बिल में अमेंडमेंट लाने का काम करें।

मैं पूछना चाहता हूँ कि हम एक नया लाइसेंस ई-रिवशा चालकों को देने का काम करेंगे। आज हमारे देश में एक स्माल व्हीकल लाइसेंस आता है और एक हैवी व्हीकल लाइसेंस आता है। रोड अथॉरिटी आज के दिन भी पूरी तौर पर व्यस्त रहती है क्योंकि अनेक लोग लाइसेंस बनवाने आते हैं। तीसरे तरह का लाइसेंस अगर हम इंट्रोड्यूस कर देंगे तो रोड अथॉरिटी के ऊपर हम और बोझ डालने का काम करेंगे। मैं माननीय मंत्री जी से यही निवेदन करूंगा कि इस पर अभी और सोच विचार करने की जरूरत है और इसको दोबारा स्टैंडिंग कमेटी के सामने भेजकर मजबूती के साथ दोबारा लाएँ जिससे किसी कमेरे की भी पीठ तोड़ने का काम हम न करें और साथ ही साथ देश को प्रगति की ओर भी ले जाने का काम करें।

मैं दोबारा आपके माध्यम से मंत्री जी से अपील करूंगा कि स्टैंडिंग कमेटी के द्वारा फिर से मजबूती से इस बिल को लाने का काम करें। आपने मुझे बोलने का समय दिया, आपका बहुत बहुत धन्यवाद।

श्री प्रवेश साहिब सिंह वर्मा (पश्चिमी दिल्ली) : महोदय, आपने मुझे मोटर व्हीकल अमेंडमेंट बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं सबसे पहले मंत्री जी को धन्यवाद

देना चाहता हूँ कि वे इस बिल में अमेंडमेंट ले कर आए हैं। सरकार की वजह से और पूरे सदन की वजह से देश के करोड़ों गरीब लोग इस योजना से लाभ उठा पाएंगे। आज जब यह अमेंडमेंट सदन से पास होगा, तो आप देखेंगे कि उनका परिवार सुखी मनाएगा, उनके घर में मिठाइयां बांटी जाएंगी। दिल्ली में अब तक तीन पहिया रिक्शा चलाया जाता था। एक आदमी दूसरे आदमी को रिक्शे के माध्यम से खींचता था। बहुत सदियों से यह काम किया जा रहा था। एक रिक्शे पर तीन लोग जो करीब 200 किलो के होते थे, उन्हें एक आदमी खींचता था। जब रिक्शा बनाने की नई टेक्नोलॉजी आई और सस्ती हुई, पहले जो मोटर दो लाख रूपए की, तीन लाख रूपए की मिलती थी, आज वही पूरा रिक्शा 50 हजार, 60 हजार या 80 हजार रूपए में तैयार होने लग गया है। इसके बाद यह सुझाव आया कि वयों न रिक्शे को बदल कर ई-रिक्शा के रूप में बनाया जाए। दिल्ली में ई-रिक्शा की तादाद बढ़ी। लेकिन इसमें एक समस्या यह सामने आई कि जो शुरू में ई-रिक्शा आए, उनकी कोई व्वालिटी वैक नहीं था। उनकी मोटर की व्वालिटी वैक नहीं थी और वे ज्यादातर चाइना से आ रहे माल से बनाए जा रहे थे। जैसा दुष्यंत चौटाला जी ने कहा कि " मेक इन इंडिया " का कान्सेप्ट सरकार ले कर आई है इसलिए हम अपने स्थानीय उद्योगों को बढ़ावा दें। जो लोग रॉ मैटीरियल उपलब्ध कराएंगे, जो इसकी मोटर बनाएंगे या अन्य सामान बनाएंगे, उन्हें बढ़ावा दिया जाए ताकि यह रिक्शा जो आज 80 हजार या एक लाख रूपए का मिलता है, इसकी कॉस्ट हम 50 हजार रूपए तक ले कर आए ताकि गरीब लोगों को इसका फायदा मिले।

महोदय, इसमें एक बात और बहुत अच्छी है। मैंने आज तक दिल्ली में किसी महिला को रिक्शा चलाते हुए नहीं देखा है। मगर इस अमेंडमेंट के माध्यम से न केवल आदमी, जो अपने घर के लिए कमाई कर रहा है, बल्कि वह महिला जो कमाई करना चाहती है, अपने घर को चलाने में अपना योगदान देना चाहती है, अगर वह विधवा हो तब भी, अगर वह सिंगल हो तब भी या अपने पति का साथ देना चाहती है तब भी, वह घर की आमदनी बढ़ाने में अपने पति का सहयोग कर सकती है। मैं इस ई-रिक्शा का बहुत बड़ा फायदा समझता हूँ। गरीब आदमी अपनी मेहनत से, अपने सम्मान के साथ अपना जीवन यापन करे, इस बिल को लाने की सरकार की यह मंशा थी। बहुत से सदस्यों ने इस बिल पर कल अपनी बात सदन में रखी थी कि दिल्ली में चुनाव आ रहे हैं इसलिए हम यह बिल ले कर आ रहे हैं। मैं सभी माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूँ कि इस बिल का फायदा केवल दिल्ली में ही नहीं होने वाला है। इस बिल का फायदा देश के करोड़ों लोगों को, चाहे उत्तर प्रदेश में रिक्शा चलाने वाले हों, चाहे राजस्थान के हों, चाहे हरियाणा के हों या देश के किसी भी राज्य में रिक्शा चलाने वाले हों, सभी को इस बिल से फायदा मिलेगा। यह मानवीय सोच है और पूरे सदन का इसमें समर्थन होना चाहिए, तो मैं समझता हूँ कि जो करोड़ों गरीब लोग, जो हमारी तरफ आशा की नज़र से देख रहे हैं, हम उनके अंदर अपने लिए विश्वास को और मजबूती प्रदान कर सकते हैं। यह एक बहुत बड़ा अनऑर्गेनाइज्ड सेक्टर है। देश में लगभग 44 करोड़ लोग अनऑर्गेनाइज्ड सेक्टर में काम करते हैं, लेकिन किसी ने भी इसके बारे में सोचा नहीं था। अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार सोशल सिक्वोरिटी स्कीम को लेकर आई थी। उसी स्कीम के अंतर्गत सरकार सोच रही है कि कैसे हम अनऑर्गेनाइज्ड सेक्टर को फायदा पहुंचाएं। ई-रिक्शा को अगर कानूनी रूप दे पाएंगे, तो इसमें जो सवादी बैठती है, भगवान न करे कोई दुर्घटना हो, तो उसकी थर्ड पार्टी इंश्योरेंस हो सकती है। जो चालक होगा, जो रिक्शा होगी, उसको हम वैध करेंगे और वह पूरे ट्राफिक नॉर्म्स का पालन करेगा, जिसे आज तक रिक्शा वाले दिल्ली में नहीं करते थे। मैं सोचता हूँ कि इस बिल के माध्यम से गरीब आदमी को स्वाभिमान का जीवन देने की सरकार की सोच है। अभी जैसे दुष्यंत जी ने एक बात कही कि यह कहां चलेगी? जब इसकी अधिकतम स्पीड 25 किमी/घंटा की रहेगी और इसमें दो कैबिनी की मोटर होगी तो यह छई-वे पर तो चल नहीं सकती। यह तो कॉलोनी के अंदर, जब एक-दो-तीन लोग एक जगह से दूसरी जगह थोड़ी-सी डिस्टेंस पर जाना चाहते हैं, यह उनके लिए फायदे की चीज है। मैं समझता हूँ कि दिल्ली में दिल्ली मेट्रो जितनी जरूरी है, भले ही वह बड़े डिस्टेंस को कवर करती है, उतना ही ई-रिक्शा जरूरी है। गरीब आदमी के लिए ई-रिक्शा को लाना बहुत ज्यादा जरूरी था। गरीब आदमी रिक्शा चलाता था, उसके फेफड़े खराब होते थे, उसे बीमारियां लगती थीं। जैसा मैंने कहा कि अन-ऑर्गेनाइज्ड सेक्टर में कोई ई.एस.आई. की स्कीम नहीं होती, उन्हें हम अस्पताल की कोई सुविधा नहीं देते थे। पहले वह छः घंटा मज़दूरी करता था, अब इसके माध्यम से वह दस घंटे मज़दूरी करेगा। अगर वह दिन में 200 रुपये कमाता था तो इसके माध्यम से गरीब आदमी अब पांच सौ रुपये कमाएगा। मैं समझता हूँ कि गरीबों के लिए यह बहुत बड़ा उपहार हमारे मंत्री जी, हमारी सरकार यहां पर लेकर आयी है।

इसमें एक और नियम था कि कॉमर्शियल लाइसेंस लेने के लिए पहले आपके पास एक साल का साधारण लाइसेंस होना चाहिए। इसमें हम बदलाव लेकर आए हैं। गरीब आदमी, जिसके घर में चूल्हा नहीं जल रहा, जिसके बच्चे भूखे मर रहे हैं, अगर उसे कमाई का कोई साधन करना है तो सबसे पहले वह रिक्शा खरीदता था। आज पहले हम उसे एक साल के लिए साधारण लाइसेंस दें, उसे इसकी तैयारी कराएं, फिर एक साल के बाद उसे कॉमर्शियल लाइसेंस दें और तब वह ई-रिक्शा चलाए। यह एक बहुत बड़ा उपहार हमारी सरकार ने उसे इस बिल के माध्यम से दिया है कि उसे तुरंत लाइसेंस मिलेगा और अगर वह आज कोई ई-रिक्शा खरीदता है और उसका रजिस्ट्रेशन करवाता है तो कल से वह उस ई-रिक्शा को चला सकेगा, अपनी रोज़ी-रोटी को चालू कर सकेगा। जो हमारा रजिस्टर्ड एसोसिएशन है, वह उसे दस दिनों की ट्रेनिंग देगा और दस दिनों की ट्रेनिंग के बाद वह अपना रिक्शा चला सकेगा। यह इसमें एक बहुत बड़ा फायदा है।

इसमें एक और बात थी कि जिसे कॉमर्शियल लाइसेंस मिलेगा, उसे आठवीं पास होना चाहिए। हमारे देश में शिक्षा का जो स्तर आज तक रहा है, उसमें बहुत सारे गरीब लोग हैं, जो आठवीं पास नहीं होते हैं या बहुत से लोग स्कूल जा नहीं पाते हैं, तो जो आदमी गरीब घर में पैदा हुआ, यह उसका दोष नहीं है। आज तक की जो सरकारें रहीं, वे गरीब आदमी को शिक्षा नहीं दे पाए हैं। इसलिए हम उन्हें अब ट्रेनिंग देंगे। अगर वह पढ़ा-लिखा नहीं है, फिर भी उसे दस दिनों की ट्रेनिंग देने के बाद इसका लाइसेंस मिलेगा। यह इसमें एक बहुत बड़ी फायदे की बात है।

सोशल जस्टिस एवं माइनोंरिटी अफेयर्स मंत्रालय के साथ माननीय मंत्री नितिन गडकरी जी ने बैठक की और उनकी जो विधिय संस्थाएं हैं, जैसे एस.सी. एस.टी. फाइनेंस कॉर्पोरेशन है, उसमें मंत्री जी ने कहा कि आप इन्हें 3औं पर तोन उपलब्ध कराएं। अगर गरीब आदमी को 3औं पर तोन उपलब्ध होता है और वह रिक्शा खरीदता है और उससे करोड़ों लोगों के घरों में चूल्हा जलता है तो इससे बड़ा सरकार का कोई उपहार नहीं हो सकता।

गरीब आदमी को स्वाभिमान का जीवन देने के लिए, सम्मान का जीवन देने के लिए मैं मंत्री जी को एक बार पुनः धन्यवाद देता हूँ और इस बिल का समर्थन करता हूँ।

श्रीमती रंजीत रंजन (सुपौल) : सभापति जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से दो-तीन प्वायंट्स के बारे में पूछना चाहूंगी। अभी गरीबों की बहुत चिंता हो रही है। क्या आप ड्राइवर्स के बारे में सोच रहे हैं या आपका ई-रिक्शा के मैनुफैक्चरिंग पर ज्यादा कंसेंट्रेशन है? इस ई-रिक्शा में गरीबों की सविसिटी मिल रही है या नहीं? ई-रिक्शा और नॉर्मल रिक्शा के रेट में क्या फर्क है? जो नॉर्मल रिक्शा चला रहे हैं, क्या वे इसमें इंटेस्टेड हैं कि वे भी ई-रिक्शा चलाना चाहते हैं?

अभी मीनाक्षी लेखी जी और अनुपिया जी ने बहुत सारी बातें कहीं। जो हम लोगों को बोलना चाहिए, वह रूनिंग पार्टी की माननीय सदस्या बोल रहीं थीं। उन्होंने बीएमडब्ल्यू कार की बात कही कि कार से भी एवसीडैन्ट्स होते हैं, बस से भी एवसीडैन्ट्स होते हैं। वे बहुत सारी लगज़री कारें हैं, वे कारें उनके पास हैं, तभी बीएमडब्ल्यू का नाम उनको याद आया...(व्यवधान)

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से एक प्रश्न पूछना चाहती हूँ कि क्या वे बीएमडब्ल्यू छोड़ कर ई-रिक्शा में बैठेंगे? बीएमडब्ल्यू और ई-रिक्शा में यही फर्क है, अगर फोर व्हीलर कार ढंग से और सलीके से आप बिना डारू पीकर चलाते हैं, स्पीड को कंट्रोल करते हैं तो एवसीडैन्ट नहीं होगा। मैं पूछना चाहती हूँ कि कितने लोग इस सदन में ई-रिक्शा में बैठें हैं? क्या कोई इसमें बैठा है? ई-रिक्शा में मैं भी बैठी हूँ, मेरे बच्चे भी बैठे हैं। उस दिन के बाद से मैंने तय किया कि मैं अपने बच्चों को ई-रिक्शा में नहीं बिठाऊंगी, यह मैं ईमानदारी से कह रही हूँ।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन में कहना चाहती हूँ कि अगर एक गड़वा या एक फीट का पत्थर भी आ जाए तो वह ई-रिक्शा उलट जाएगा। आप लाइसेंस एवं सब चीजों की बात कर रहे हैं। मैंने इस बिल में बोलना नहीं था, लेकिन इस बिल को पढ़ने से मुझे कंप्यूज़न हुआ। इसकी डिजाइनिंग पर कोर्ट ने जो मेन इंटरप्शन किया था कि यह रोड के लिए सेफ नहीं है, क्या आप इसकी डिजाइनिंग को चेंज कर रहे हैं? क्या उसके व्हीलर को आप मोटा कर रहे हैं, जो इतना हल्का है और सारा चाइनीस माल उस पर लग रहा है, क्या उसकी मजबूती के लिए आप कुछ कर रहे हैं या यह सही है कि आपके कुछ नजदीकी लोग हैं, जो इसकी मैनुफैक्चरिंग नये तरीके से करेंगे? अभी एक माननीय सदस्य बोल रहे थे, हम लोगों को यह जानकारी है कि वीआईपी इलाके में ई-रिक्शा बंद हैं, हम आपको कहते हैं कि अगर हम लोग गरीब के इतने ज्यादा हमदर्द हैं तो वयों नहीं हम लोग पार्लियामेंट में ई-रिक्शा चलवाने के बारे में कहते हैं। वयों गरीबों को ही, वीआईपी इलाके में ई-रिक्शा को बंद करे। हमारा जो गवर्नमेंट रेज़ीडेंस है, वहां से पार्लियामेंट बहुत नज़दीक है। आप पांच किलोमीटर की बात कर रहे हैं। पार्लियामेंट से एनेवसी के लिए ई-रिक्शा चलवा दीजिए। क्या हम सब ई-रिक्शा में बैठने के लिए तैयार हैं? हम गरीबों के बारे में बहुत बात करते हैं...(व्यवधान) अभी बात की गई कि करोड़ों गरीब लोग इससे लाभान्वित होंगे। जब मरने की भी बात आएगी तो गरीब ही लाभान्वित होगा, हमारे जैसे वीआईपी उससे लाभान्वित नहीं होंगे, वयोंकि हम ई-रिक्शा में नहीं बैठेंगे।

15.29 hrs. (Hon. Deputy Speaker in the Chair)

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री से यह जरूर पूछना चाहूंगी, उसमें वलेरीफिकेशन हो कि कितने लोग उस ई-रिक्शा में बैठेंगे? रट्टीवटली उस पर एक सर्कुलर निकलना चाहिए कि चार

आदमी से ज्यादा लोग उस ई-रिविशा में नहीं बैठेंगे... (व्यवधान) अभी मैं विलयर करती हूँ... (व्यवधान) आप मुझ से न पूछें... (व्यवधान) मैं तो बैठ चुकी हूँ, लेकिन मैं अपने बच्चों को नहीं बिलाऊंगी, क्योंकि वह बहुत रिस्की है। ... (व्यवधान) जब तक आप उसके डिजाइन को चेक नहीं करेंगे, मैं आपसे यही रिक्वेस्ट करूंगी कि अगर गरीब के इतने ही हमदर्द हैं तो जिस तरह से गरीब जीता है, आप एक दिन अपने बच्चे को ई-रिविशा में बैठा कर स्कूल भेज दें, मैं समझ जाऊंगी कि ई-रिविशा हम सब के लिए सेफ है। गरीब के लिए, अच्छी बात है हम भी इस बिल के फेवर में हैं, लेकिन गरीब की सेफ्टी फर्स्ट है, न कि आनन-फानन में चुनाव से पहले ई-रिविशा को गरीबों को दे देना। जब तक उनको यह बात समझ में आएगी कि वह कितनी रिस्की है, तब तक आपका चुनाव खत्म हो चुका होगा। यही कह कर आप सब को धन्यवाद करती हूँ।

श्री अनिल शिरोले (पुणे) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ और आपके माध्यम से एक सुझाव भी रखना चाहता हूँ। इस इलेक्ट्रिक पावर व्हीकल को सपोर्ट करने के लिए एडीशनल दो सोलर पैनल का उपयोग किया जाए। पीक ऑवर्स में ज्यादा बिजली का उपयोग होने के बाद बेटरी चार्ज करने के लिए इसे सौर ऊर्जा का सपोर्ट मिल जाए, यही मेरा एक सजेशन था।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ। इन्वेंटिव बिल लाने के लिए सरकार और नितिन गडकरी जी का केवल अभिनंदन ही नहीं, अभिवादन भी करता हूँ।

SHRI P.P. CHAUDHARY (PALI): Hon. Deputy Speaker, Sir, I would like to say that the present Amendment Bill is not only unprecedented and visionary but it is pro-poor and it will generate employment. There is a suggestion for the hon. Minister and for the Government. Our hon. Prime Minister has initiated an unprecedented, visionary and unparalleled scheme called "Swachh Bharat Abhiyan." Likewise, there should be a Swachh Repeal Abhiyan, which even our Prime Minister has initiated with respect to all obsolete laws.

We have been bringing large numbers of repeal and amendment Acts, for repeal of obsolete laws. We can have an automatic repeal clause in every Amendment Bill. In the Amendment Bill, we can provide automatic repeal provision. As soon as the amended Act comes into force by admendment, principal Act becomes obsolete and dead wood. So, instead of keeping this amended Act in the library and creating confusion, it is better to bring along with this Bill and with all future amendment Bills the "Amendment and Repeal of amendment Bill" together. An Amendment Act is nothing but; it is like a satellite launching vehicle. Once the satellite is put into the orbit, there is no use of the vehicle. So the purpose of the amendment act is limited. Since we are having 1000 odd amendment acts pending which are required to be repealed, my suggestion to the hon. Minister as well as the Government is to bring a composite Bills of amendment and repeal so that the entire exercise of repeal need not be carried out.

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री तथा पोत परिवहन मंत्री (श्री नितिन गडकरी) : उपाध्यक्ष महोदय, इस सभागृह में इस महत्वपूर्ण मोटर व्हीकल एक्ट अमेंडमेंट बिल पर सम्मानित सदस्यों ने जो विचार व्यक्त किए और इसका समर्थन किया, इसके लिए मैं उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और अभिनंदन करता हूँ।

मैं सदन में इस बात को स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि किसी चुनाव को देखकर हम इस बिल को लेकर नहीं आए हैं। आदरणीय सातव जी कह रहे थे, तो मैं आपको बताना चाहता हूँ कि समलीला मैदान पर जितनी बातें मैंने कहीं, जो यूट्यूब पर हैं, वे अगर पूरी नहीं होंगी तो आप सदन में जरूर उस बात को उठाइए। इसमें क्या-क्या अड़वनें आर्यीं, मैं आपको बताना चाहता हूँ। मैं जिम्मेदारी लेता हूँ कि जो-जो बातें मैंने कहीं, वे हैंड्रेड परसेंट पूरी होंगी, नहीं तो आपको उसके खिलाफ आवाज उठाने का अधिकार है, आप जरूर उठाइए।

यह कोई पुरानी सरकार द्वारा तैयार हुई ई-रिविशा नहीं थी। चाइना से कुछ मॉडल इंपोर्ट हुए और ये दिल्ली में चलने शुरू हुए। यह बात सही है कि यह चाइना से आयी। उसके बाद मैं यह चलती रही और इसकी संख्या बढ़ती गयी। हमारे यहां के लोगों ने भी इसको बनाना शुरू किया और यह संख्या काफी बड़े परिमाण में दिल्ली में बढ़ी। मैं जब इसका अध्ययन कर रहा था तो एक बात मेरे ध्यान में आयी कि हमारे देश में साइकिल रिविशा चलाने वाले और सामान साइकिल रिविशा के द्वारा ढोने वालों की अनुमानित संख्या एक करोड़ है। हमारे बिहार और यूपी में जो चलते हैं, उनको जुगाड़ कहते हैं। वे इसकी कोई अनुमति नहीं लेते हैं। जब कोई कार्रवाई करने की बात कहते हैं तो मुझे लगता है कि उससे गरीब आदमी को रोजगार मिला है, अगर उसे स्टैंडर्डाइज करें और उसको बंद कर दें तो वह बेचारा क्या करेगा?

पहली बात यह दुखी कि हमारी सरकार आने के बाद इसको मोटर व्हीकल एक्ट में रखने के बजाए, गरीबों के हित में काम होना चाहिए, इसलिए पहला निर्णय किया कि इसको मोटर व्हीकल एक्ट से बाहर निकाला। बाहर निकालने के बाद मैंने कहा कि यह गरीबों का है, इसकी तुलना साइकिल रिविशा से करनी चाहिए, आदो रिविशा से नहीं। आपकी भी सरकार थी, लेकिन इतने सालों तक कोई बिल नहीं आया, कोई रजिस्ट्रेशन की फैसलिटी नहीं थी, कोई घोषणा नहीं थी, कोई नोटिफिकेशन नहीं था, कुछ नहीं हुआ था। क्योंकि ऐडमिनिस्ट्रेशन का यह ख्याल था कि मोटर व्हीकल एक्ट में ई-रिविशा चलाना और बनाना इम्पॉसिबल है। मैंने इसकी तुलना साइकिल रिविशा के साथ कर उसको वहां से निकालने का काम किया और उसकी गाइडलाइन्स इश्यू कर दी। दिल्ली में एक ऐविसडेन्ट हो गया और वह मैटर हाई कोर्ट में गया। हाई कोर्ट ने उनके ऊपर पाबंदी लगायी। सम्मानीय कोर्ट ने कहा कि उनको मोटर व्हीकल एक्ट में लेकर इंश्योरेंस के लिए, सेफ्टी के लिए, जिसका ऐविसडेन्ट होगा उसका थर्ड पार्टी इंश्योरेंस का क्या होगा, व्हीकल का क्या होगा, उनके बारे में जब तक नियम तैयार नहीं होंगे तब तक उनको अनुमति नहीं दे सकते हैं, जो चीज सरकार ने गरीब के हित के लिए की थी तो सम्मानीय कोर्ट का निर्णय हमारे ऊपर बंधनकारक था। इसलिए मैंने समलीला मैदान में जो कुछ कहा था, कोर्ट के स्थगनादेश के कारण उसका इम्प्लिमेंटेशन नहीं हुआ।

आप में से बहुत से माननीय सदस्यों ने सुरक्षा की बात की है। "टैरी" की एक संस्था है जब दिल्ली में उसका अध्ययन किया तब 52 प्रकार के मॉडल ध्यान में आये। मैं माननीय बहन जी को बताना चाहता हूँ कि उसके बारे में सुरक्षा का भी एंगल बहुत महत्वपूर्ण है। मैंने आई.आई.टी.जी, इंजीनियरिंग कॉलेज, पॉलिटेक्निक कॉलेज और उससे संबंधित सभी इंस्टीट्यूट्स को बुलाया। उनमें से कुछ इंस्टीट्यूट्स आदरणीय गीते जी के मार्गदर्शन में काम करती हैं, हमने उनको भी बुलाया। हमने उन पैटर्न डिजाइन्स में से कुछ ऐसे डिजाइन्स सेलेक्ट किये और उनके ऑवर्स पत्रके किये हैं कि सेफ्टी के लिए वह आवश्यक हो। अब हमारे देश में उनका चाइना से इम्पोर्ट होना बंद हो गया है। वह किसी इन्डस्ट्री को मदद करने के लिए शुरू नहीं हुआ है। उनके हजारों इन्डस्ट्रीज हैं। तुंधियाना में उनका काम हो रहा है, सभी जगह उनका काम हो रहा है। उसे और भी विकसित होना चाहिए, इसलिए मैंने आई.आई.टी. के इन्वेषण, टाटा ने अहमदाबाद में एक इंस्टीट्यूट बनाया है, उसका नाम "इन्वेषण" है, डाक्टर मार्शलकर जी उसके अध्यक्ष हैं। इंस्टीट्यूट ऑफ इन्वेषण, इन्वेषण, इंटरप्रेन्योरशीप, टेक्नोलॉजी एंड डिजिटलाइजेशन, हम उनकी बार-बार बात करते हैं। आपने बहुत अच्छे-अच्छे सुझाव दिए हैं। हमने सबको आह्वान किया है कि वह सरते में कैसे अच्छा बने? नए कानून में मुझा यह आया कि मोटर और ट्रक में जो भी स्पेयर पार्ट्स लगते हैं उनका स्टैंडर्डाइजेशन हुआ है। जब एक नई बात आई तो हमारे टेक्निकल डिपार्टमेंट ने कहा है कि उनमें जितने एलिमेन्ट्स लगते हैं उनका स्टैंडर्डाइजेशन करें। फिर, मैंने कहा कि स्टैंडर्डाइजेशन करने के लिए अगर एक-एक पार्ट नए सिरे से बनें तो फिर उनकी कॉस्ट दो लाख रूपए हो जाएगी। साइकिल चलाने वाले आदमी को अगर ई-रिविशा के लिए दो लाख रूपए लगेंगे तो गरीब आदमी के ऊपर अन्याय होगा। यह बहुत संवेदनशील विषय है। मैं इस विषय में संवेदनशीलता के साथ जुड़ा हूँ।

अगर कानून में सुधार कर गरीब आदमी का फायदा होता है तो कानून को बेन्ड करना चाहिए, उसे तोड़ना नहीं चाहिए और गरीब आदमी के हितों की रक्षा करनी चाहिए। यह मेरा मत है। माननीय सदस्य प्रह्लाद पटेल जी जो बता रहे थे, जब मैं बी.जे.पी. का अध्यक्ष था, मैंने ट्रेड यूनियन पार्टी शुरू की और मैं असंगठित क्षेत्र में काम करता हूँ। आज भी मैं कम से कम 80 हजार लेबर यूनियन का अध्यक्ष हूँ, जो अनऑर्गनाइज्ड सेक्टर में है। मैं उन लोगों की हालत को जानता हूँ। ... (व्यवधान) आप चिंता न करें मैं आपके सभी सवालों का जवाब देता हूँ। ... (व्यवधान) आप थोड़ा संयम रखें। ... (व्यवधान) एक महत्वपूर्ण मुद्दा आया कि प्रत्येक पार्ट को स्टैंडर्डाइज करना, अगर प्रत्येक पार्ट को स्टैंडर्डाइज करना है तो अलग-अलग इंडस्ट्रीज में उनके पार्ट्स बनने और हर पार्ट का स्टैंडर्डाइजेशन करने तो उनकी कॉस्ट दो लाख रूपए होगी। एक बात सच है कि ई-रिवशा पॉल्यूशन फ्री है। वह इलेक्ट्रिक एनर्जी पर आधारित है। वह साइकिल रिवशा का अल्टरनेटिव है। स्वाभाविक रूप से ऑटो रिवशा और अन्य जो लॉबी हैं, अगर ऑटो रिवशा से कहीं जाने में 50 रूपए लगते हैं तो ई-रिवशावाले उसके लिए 12-15 रूपए लेते हैं, वे भी चाहते हैं कि उनको बंद करे। उनको लगता है कि वह हमारे पेट पर आएगा। इस देश में करीब 1 करोड़ गरीब लोग हैं, जो देश के सभी शहरों में अपनी ताकत से माल खींचते हैं। यह अमानवीय है। वर्यो नहीं हूँ, मैं सड्डस कमीशन में उसके बारे में विचार होना चाहिए। इसलिए मैंने एक मामला पर निर्णय किया। वह निर्णय बहुत समझते हुए किया। वह निर्णय है कि मार्केट में जो ऑलरेडी स्टैंडर्डाइज मैटीरियल है, इसमें हो सकता है और मुझे कबूल करने में कोई संकोच नहीं है कि अगर डीरो होडा का चक्का होगा, टीवीएस का एक्सल होगा, किसी और का कुछ होगा, यह हो सकता है।

मैंने कहा कि तुयियाना, दिल्ली के बाजार में सस्ते से सस्ते अच्छी क्वालिटी के मैटीरियल के पैटर्न डिजाइन को टैस्ट करके इसे मान्यता दें, इसके एक-एक पार्ट को स्टैंडर्डाइज करने की आवश्यकता नहीं है, मुझे एक-एक बात के लिए फाइल पर ओवर रूल करना पड़ा। मैंने कहा कि ऐसा मत कीजिए क्योंकि गरीब व्यक्ति इसे बियर नहीं कर सकता। लेकिन सुरक्षा के साथ कम्प्रोमाइज नहीं किया। आईआईटी के इंजीनियर्स को बुलाया, हमारे सभी इंस्टीट्यूशन को बुलाया, गीते साहब के इंस्टीट्यूशन को बुलाया। सब पार्ट्स को स्टैंडर्डाइज करके पैटर्न डिजाइन जो 52, 53 थे, उनमें से कुछ डिजाइन की अनुमति दिल्ली सरकार की टैक्नीकल संस्था देती है। उसी पैटर्न पर अब रिवशा बना सकते हैं। अब वाइना से कुछ नहीं आता, हमारे देश में सब कुछ पैदा होता है। इसकी हजारों कंपनियां गांव-गांव में खुल रही हैं। मेरा सपना है और मैं इसके लिए आपसे समर्थन मांगता हूँ। वया इस देश को साइकिल रिवशा चलाने वाले लोग, किसी को टीबी हो रही है, किसी को फेफड़ों में कोई नई बीमारी हो रही है, उन गरीब लोगों की जान बचा सकते हैं? जो मेहनत से रिवशा चलाने हैं, उसे एनर्जी पर कर सकते हैं? उनके लिए यह प्रोजेक्ट लाया गया है। दिल्ली में एक बात और है, कोई बड़ा सेठ व्यक्ति सौ शिक्के लेता है और गरीब लोगों को किराए पर देता है, मैंने कहा कि यह नहीं चलेंगा। चालक, मालक, जो चलाएगा वही मालिक होगा, यह नियम हमने इसमें किया है। हम नहीं चाहते कि कोई बड़ा व्यापारी 25 शिक्के खरीदकर सौ रुपये रोज पर गरीब व्यक्ति को चलाने के लिए दे। इसलिए इसमें चालक, मालक की कल्पना भी की है।

इसमें हाई कोर्ट के निर्णय के बाद मोटर व्हीकल एक्ट के सब कॉलम लगते हैं, सिविलियरी, इंश्योरेंस, थर्ड पार्टी इंश्योरेंस का लगता है। इसका रजिस्ट्रेशन होगा, इसके ऊपर नम्बर प्लेट लगेगी। रजिस्ट्रेशन के लिए मैंने राज्य सरकारों को कहा कि ई-रजिस्ट्रेशन कीजिए ताकि भ्रष्टाचार न हो। इसके ऊपर नम्बर प्लेट लग जाए। बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा। पहले चक्का छोटा था। मैं टैक्नोलॉजी में इंटरस्टेड हूँ। पहले चक्का छोटा था तो ताकत लगती थी। अब चक्का बड़ा हुआ तो उसे महिटा भी चला सकती है। मैं सदन को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि इसके सुरक्षा के सभी मामलों पर विचार करके स्टैंडर्ड डिजाइन द्वारा तैयार किया है, मान्यता दी है। अब अगर महिटा चाहे तो वह भी इसे चला सकती है। वह भी इससे अपना रोजगार कमा सकती है। इसमें 500 से 600 रुपये रोज कमाई हो सकती है।

आपने दीनदयाल उपाध्याय जी का नाम लिया। मैं इसमें खुद काम करता हूँ। समाज में जो शोषित, पीड़ित, दलित लोग हैं, जिनके पास रहने के लिए मकान नहीं है, खाने के लिए रोटी नहीं है, शरीर पर कपड़े नहीं हैं, उस दरिद्र नाशयण को भगवान मानना चाहिए और उसकी निरंतर सेवा करनी चाहिए। जिस दिन उस व्यक्ति को रोटी, कपड़ा और मकान मिलेगा, उस दिन हमारा कार्य पूरा होगा, यह अंत्योदय का विचार दीनदयाल उपाध्याय जी ने अपने चिंतन में रखा है। इसलिए एक करोड़ लोग, अगर उनके ऊपर डिपेंडेंट लोग देखे जाएं तो चार करोड़ गरीब लोगों की आबादी है। उन्हें साइकिल रिवशा से ई-रिवशा में कन्वर्ट करना, आपने अच्छी बात बताई कि इसे सोलर एनर्जी में लाना चाहिए। सोलर एनर्जी में यह किया कि जो ऊपर का टब रहता है, वाइनीज कम्पनी ने टब के ऊपर सोलर सैल लगा दिए। सोलर सैल से कुछ चार्जिंग होने लगी। हमारे देश में सोलर सैल की एफिशिएंसी ज्यादा से ज्यादा 16 प्रतिशत है। उतने से रिवशा नहीं चल सकती, 120 किलोमीटर चलना चाहिए, 20-25 किलोमीटर से नहीं होगा। जब सोलर सैल की एफिशिएंसी 40 प्रतिशत पर जाएगी, अगर टब सोलर सैल का बना है तो यह संभव है, लेकिन उसके बारे में रिसर्च शुरू है। अभी कमरिशियली सोलर सैल पर चलाना मुश्किल है। मैं दिल्ली सरकार और कारपोरेशन से प्रार्थना करने वाला हूँ, जब मार्च, अप्रैल और मई में टैम्परेचर बढ़ता है तो हम पीने के पानी के लिए प्याऊ लगाते हैं, वया कुछ पब्लिक प्लेसेज पर जहां रिवशा स्टैंड हैं, सोलर पैनल का शेड तैयार करके गरीब ई-रिवशा वालों को फ्री ऑफ चार्ज चार्जिंग करने की सुविधा कारपोरेशन, नगर पालिका दे सकती है? मुझे लगता है कि यह निश्चित रूप से होगा।

आपने कहा, मैंने दीनदयाल ई-रिवशा योजना को फाइनेंस मिनिस्टर और प्रधान मंत्री जी के पास रिक्मेंड करके भेजा। मैंने थावर चंद महलोत जी और नजमा जी के साथ मीटिंग की। उनके डिपार्टमेंट का ऑलरेडी फाइनेंसिंग कॉन्फिरेन्स है, थावर चंद जी यहीं बैठे हुए हैं। आप लोग जातिवाद और सांप्रदायिकता की जमकर राजनीति करते हैं। इसे आप करते रहिए। ... (व्यवधान) जो करते होंगे उनके लिए लग रहा होगा, आपको बीच में टोकने की आवश्यकता नहीं है। ... (व्यवधान)

श्री महिलकार्जुन स्वड़गे (गुलबर्गा) : जातिवाद की राजनीति तो आप करते हैं।

श्री निरतिन गडकरी : आप वर्यो नाशयण हो रहे हैं, मैं आपको नहीं बोल रहा हूँ जो करते हैं, मैं उनके लिए बोल रहा हूँ, आप वैसे नहीं हैं।

श्री महिलकार्जुन स्वड़गे : आप इधर के बारे में ही बोल रहे हैं।

श्री निरतिन गडकरी : हमको इसकी जरूरत नहीं है, हम बताना चाहते हैं कि ई-रिवशा चलाने वाले कौन लोग हैं। शेडयूल कार्ट हैं, शेडयूल ट्राइब्स हैं, माइनोरिटी वलास के लोग हैं, बिहार और यूपी से ज्यादा से ज्यादा लोग हैं। ये गरीब लोग हैं, कोई अपना घर नहीं छोड़ना चाहता, हमारे मुंबई में भी इतने लोग आते हैं, कोई मजबूरी से आते हैं, रोजगार के लिए आते हैं, रोटी नहीं मिलती है इसलिए आते हैं। बिहार और यूपी से जो लोग आ रहे हैं वे रोटी के लिए आ रहे हैं। इसलिए मैंने इन मंत्रियों को कहा कि इसको इकोनॉमिकली वाइबल कैसे करें। थावर चंद जी बैठे हुए हैं। नजमा जी ने कहा कि हमारे डिपार्टमेंट का फाइनेंस कॉन्फिरेन्स है, चार परसेंट इंटेस्ट पर है। हम ई-रिवशा का साइकिल रिवशा में कन्वर्जन करेंगे। चार परसेंट इंटेस्ट में इसको फाइनेंस करेंगे। यह बात उन्होंने मानी है। आज यह बिल मंजूर होने के बाद वह लीगलाइज हो जाएगा, ... (व्यवधान)। पहले योजना शुरू होने दीजिए। मैं इनसे प्रार्थना करूंगा कि जीरो परसेंट पर भी कीजिए। आज इन्होंने कहा है कि यह शुरूआत होगी। आपको मालूम होगा जब इंदिरा जी प्रधानमंत्री थीं, तब बीसूत्री कार्यक्रम की बात आई थी। बीस सूत्री कार्यक्रम में एक अच्छा निर्णय किया था। पहली बार साइकिल रिवशा चलाने वाले को राष्ट्रीयकृत बैंक लोन देने लगी थी। यह आगू से कहा जाता था कि इनको लोन दीजिए। देखिए, जो अच्छा है, वह अच्छा है। अब टेक्नोलॉजी बदल गई है। अब ई-रिवशा आई है। इसलिए शेडयूल कार्ट, शेडयूल ट्राइब्स, माइनोरिटी जितने संबंधित विभाग हैं, बाकी जगह पर हम इसमें मार्ग निकालेंगे। अर्थ मंत्री जी और प्रधानमंत्री जी को मैं कहेगा जितने कम में हो सके, उसको देने की कोशिश करें। एक और इम्पोर्टेंट चीज है।

श्री एम. वैकैर्या नायडू : मुझे और स्वड़गे जी को ई-रिवशा पार्लियामेंट में आने के लिए मिलेगी, जिससे पार्लियामेंट में प्रदूषण न हो।

श्री निरतिन गडकरी : पुराने समय में जब पेट्रोल के भाव बढ़े थे तो एक बार चन्द्रशेखर जी और सब लोग साइकिल पर बैठकर पार्लियामेंट आए थे, यह ग्रीन विहकल है, बहुत इसका स्वागत होगा।

श्री थावर चंद महलोत : वैकैर्या जी तो उसमें आसानी से आ सकते हैं, लेकिन स्वड़गे साहब को तो वया वजन कम करने की जरूरत नहीं पड़ेगी।

श्री निरतिन गडकरी : थावर चंद जी, मैं आपको एंशोर करता हूँ कि ई-रिवशा में मेरे वजन जैसे चार लोग आ जाएंगे। वैसे मेरा वजन 40 किलो कम हुआ है। आज की स्थिति में मेरे जैसे चार लोग और चालीस किलो का सामान ले जाने की ई-रिवशा में अनुमति है। ई-कार्ट है, उसमें 310 किलो वाट का रखा है, ई-कार्ट का कन्वर्शन फ्रूट जुस सेंटर में हो सकता है, ई-कार्ट का रूपांतर सब्जी के दुकान में हो सकता है। ई-कार्ट का रूपांतर जो लोग लोग पटरी पर बैठते हैं, रोड पर कभी बैठने के लिए प्रोब्लम आती है उनका हो सकता है। किंतु वैकैर्या जी एक बात है इसको किस एरिया में एलाऊ करना है या नहीं करना है यह बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है, इसका अधिकार राज्य सरकार के पास है। मुंबई की संसद सदस्य पूलम महाजन बोल रही थीं कि मैं बांद्रा में शुरू करना चाहती हूँ। मुंबई में ई-रिवशा को परमिशन देना उचित नहीं होगा, किंतु मुंबई के जो उपनगर हैं उसमें सोचा जा सकता है, जो बी-नेड के नगर हैं, दिल्ली में जहां इतना ट्रैफिक है, उसकी स्पीड 25 किलोमीटर है। उसकी स्पीड 25 किलोमीटर होने के कारण और इसकी रचना के कारण, जहां फास्ट ट्रेक के रोड हैं, जहां कुछ ऐसी मूवमेंट्स हैं, उसके बारे में हमने राज्य सरकार को अधिकार दिए हैं, वे ही इसके बारे में निर्णय करें। इसकी जो पावर है, वह हमने दो हजार वॉट तथा 25 किलोमीटर स्पीड रखी है।

सम्माननीय सदस्य श्री तथागत सत्पथी जी ने बायो फ्यूल के बारे में बहुत अच्छी बात कही। मैं आपसे बिल्कुल सहमत हूँ। मैं आठ साल से इसमें काम कर रहा हूँ। इसके बाद मैंने वैकैर्या जी से भी प्रार्थना

की है कि ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री ने तय किया है कि क्या हम देश की स्कूल बस और सिटी बस बायो फ्यूल पर चला सकते हैं? क्या इथनॉल, बायो डीजल, बायो गैस और इलैक्ट्रिक बस चला सकते हैं? मैं आपको इससे पहले भी सदन में बता चुका हूँ कि हमारा डिपार्टमेंट इस पर रात-दिन काम कर रहा है और इस देश की पहली बस जो किसानों ने तैयार की है, वह इथनॉल पर सौ प्रतिशत चलती है। उसे मैंने अपने शहर नागपुर में शुरू की है। आप सब उसे एक बार देखने के लिए आइये। कचरे से भी इथनॉल तैयार होगा तो इस देश में छः लाख करोड़ रुपये का इम्पोर्ट, जो पेट्रोल, डीजल, गैस, जो देश में पॉल्यूशन कर रहा है, कार्बन मोनोऑक्साइड है, इसमें 95 परसेंट इमीशन है। मैं आपकी बात का स्वागत करता हूँ और आने वाले समय में जब मैं 1988 मोटर व्हीकल एक्ट को आपके सामने लाऊंगा तब हम इन सब बातों के बारे में विचार करके आयेगे। लेकिन मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि आलरेडी हमने बायो फ्यूल के बारे में स्टैंडर्ड पक्के करके उसे अनुमति दी है। उस पर ट्रायल होकर एक महीने के अंदर इस देश में बायो डीजल, बायो गैस और इथनॉल पर चलने वाली बसों के लिए अनुमति मिलेगी। निश्चित रूप से हमें हिन्दुस्तान को पॉल्यूशन से बचाना है, प्रदूषण मुक्त हिन्दुस्तान करना है। हिन्दुस्तान के भूमिपुत्र चाहे किसान हों, गरीब लोग हों, वे अब फ्यूल तैयार करेंगे। इसके बाद इम्पोर्टेड फ्यूल इंडियन ऑयल और भारत पेट्रोलियम की गैस और पेट्रोल तेने की जरूरत नहीं पड़ेगी। अब उत्तर प्रदेश और बिहार पूरा उसी पर चलेगा। हमारा यह सपना है और हम उसके लिए काम कर रहे हैं। आपने एक बात और कही। ... (व्यवधान) पप्पू जी की तरफ पूरा दोस्ताना है। ... (व्यवधान) इसलिए आपके साथ इनकी तरफ भी पूरा ध्यान है चाहे दोनों अलग-अलग पार्टी में हों। ... (व्यवधान) मैं आपको बताना चाहता हूँ कि स्टेट कार्पोरेशन की जो एन्जीस्टिंग डीजल बस है, वे सभी स्टेट कार्पोरेशन की ट्रांसपोर्ट बसें घाटे में चल रही हैं। इसलिए इसमें गीते साहब की हैवी इंडस्ट्री मिनिस्ट्री ने इलैक्ट्रिक बस के बारे में एक बहुत अच्छा प्रोजेक्ट तैयार किया है। हिंदुजा की लंदन में बस थी, जिसमें मैं बैठकर आया हूँ। इसका अंतिम निर्णय नहीं हुआ है। कुछ लोग कहेंगे कि मैं बहुत घोषणा कर रहा हूँ तो आप मेरी घोषणा लिखकर रखिए। मैं जो बोल रहा हूँ, वह होगा। इस पर अंतिम निर्णय नहीं हुआ है लेकिन हम अध्ययन कर रहे हैं। क्या हम एन्जीस्टिंग डीजल बस को इलैक्ट्रिक बस में कन्वर्ट कर सकते हैं? आप सबके आशीर्वाद और शुभकामना के साथ हम कोशिश कर रहे हैं और मुझे लगता है कि हम मेक इन इंडिया में कामयाब होंगे और हमारे देश के लोग इलैक्ट्रिक बस को कन्वर्ट करेंगे। जब हमारा एपूव होगा तब हम वैकिया जी से अनुसंधान करेंगे। अभी वे नयी योजना लाने वाले हैं। हमारे देश में इलैक्ट्रिक बस को प्रधानता मिले और प्रदूषण मुक्त हिन्दुस्तान बने, आपकी बात को वे जरूर स्वीकार करेंगे।

मैंने नम्बर ऑफ पैसेजर्स के बारे में बताया है। मैं अनुप्रिया जी का बहुत-बहुत अभिवादन करता हूँ और उन्हें धन्यवाद देता हूँ क्योंकि उन्होंने मेरा काम बहुत आसान किया है। उन्होंने इतनी अच्छी बातें यहां रखी हैं जिसके कारण माननीय सदस्यों को अनेक सवालों का जवाब मिल गया होगा। इसके साथ-साथ तथागत जी ने डाईविड कार के बारे में भी कहा था। अभी तो बहुत टेक्नोलॉजी है। कुछ डीजल प्लास इलैक्ट्रिक, पेट्रोल प्लास इलैक्ट्रिक, सीएनजी प्लास इलैक्ट्रिक, यह संभव है। लेकिन यह हुआ कि हमारे यहां मोटर व्हीकल को कंट्रोल करने वाली कम्पनी थी, मुझे और गीते जी को बहुत देर में ध्यान आया कि इसे हम कंट्रोल नहीं करते, बल्कि आटोमोबाइल मैनुफैक्चरर कंट्रोल करते हैं और वे देश में कोई नया सुधार नहीं होने देते। वे चार-चार साल तक परमिशन नहीं देते थे। यह हमारे ध्यान में आया तो हम दोनों ने मिलकर उन्हें बहुत अच्छे तरीके से ठीक किया है। मैंने उनकी इंडस्ट्री में कहा है कि यह सब बदल रहा है। अगर आपको आना है तो हमारे साथ चलो। अगर नहीं आना तो घिसटते हुए लेकर जायेंगे। तुम नहीं करोगे तो फॉरेन कम्पनी आयेगी, फ्यूल बढ़ेगा, प्रदूषण मुक्त हिन्दुस्तान बनेगा। आप आये तो आपके साथ और नहीं आये तो आपके बिना, यही शब्दों में कहा। वे भी अब इस काम में लगे हैं। मुझे विश्वास है कि यह निश्चित रूप से होगा।

मैं सदन से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि यह केवल दिल्ली के लिए नहीं है। मैं बाएँ एंड लार्ज देखात की बात नहीं कर रहा हूँ, पंजाब और हरियाणा में टार रोड बने हुए हैं, इसके बारे में यहां जरूर विचार करें। दो-पांच लाख आबादी के छोटे शहर हैं, एक जगह से स्टेशन तक जाने के लिए छोटे गांवों में तीन किलोमीटर मेन रोड से अंदर जाने के लिए एक छोटे वाहन का प्रयोग होता है जिसमें डीजल इंजन लगा होता है। इसमें 15 लोग बैठते हैं। डीजल से धुआ निकलता रहता है। मैंने बिहार, यूपी, बंगाल में देखा है। एक बार मैं बंगाल में इलैक्शन प्रचार के लिए गया था तब मैंने देखा था। इससे प्रदूषण होता है। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि ऐसी जगह ई-रिवशा में कन्वर्ट करके प्रदूषण मुक्त करने का अच्छा अवसर है। आप उनकी लोगों को इस स्कीम में डालिए, अगर वे ई-रिवशा में चार सीट का कन्वर्जन कर दें क्योंकि यह बहुत चीप प्युल है, इंजीनियरिंग है, स्वदेशी है और पॉल्यूशन फ्री है। मैं आपसे अनुसंधान करता हूँ कि देश के एक करोड़ लोग, जो ई-कार्ट, ई-रिवशा, साइकिल रिवशा चलाने वाले हैं, उन गरीब लोगों के लिए यह कर देंगे तो देश के इतिहास में एक बहुत हिस्टोरिकल रिवोल्यूशनरी काम होगा। आप इसमें सहयोग कीजिए।

मैं सम्मानित सदस्यों से कहना चाहता हूँ कि इसे स्टैंडिंग कमेटी में क्यों भेजना है? मेरे हाथ में नहीं था, कोर्ट का निर्णय था और तीन-चार महीने बीत गए। कोर्ट के निर्णय में न मैं कुछ कह सकता हूँ और न आप। अब मुश्किल से यह आया है और आप कह रहे हैं कि जल्दी क्यों लाए? इसे हम दिल्ली के चुनाव के लिए नहीं लाए हैं। मुझे एक-एक दिन बीतने से लगता है कि लाखों लोग दिल्ली में बेरोजगार बैठे हैं। वे मुझे मिलते हैं। एक बार मुझसे कहा गया - तुम्हारे घर के सामने आत्मदाह करेंगे। मैंने उनको बुलाया और कहा कि मैं तो चाहता हूँ लेकिन कोर्ट का निर्णय है इसलिए मैं कुछ कर नहीं सकता हूँ। अब कोर्ट का निर्णय हो गया और आपके आशीर्वाद से पार्लियामेंट का निर्णय हो गया। इसमें कोई लू पोत नहीं है, लैप्स नहीं है। मैंने दो ही सुधार किए हैं। ड्राइविंग लाइसेंस के लिए पद्धति ऐसी है कि कमर्शियल ड्राइविंग लाइसेंस से पहले लर्निंग लाइसेंस लेना पड़ता है। लर्निंग लाइसेंस के बाद परमानेंट लाइसेंस बनता है और परमानेंट लाइसेंस के एक साल बाद कमर्शियल लाइसेंस बनता था यानी तब ई-रिवशा चला सकेगे। वे लोग जो गरीब हैं, डेढ़ साल क्या करेंगे? वे रोजी रोटी कैसे चलाएं? इसमें इसीलिए सुधार किया है कि दस दिन की ट्रेनिंग मैनुफैक्चरर देना या एसोसिएशन देगी, उसके बाद लाइसेंस मिलेगा और तब इसे चलाया जा सकेगा। इससे गरीब आदमी की रोजी रोटी चल सकेगी।

हमने दूसरा निर्णय भी किया है। पहले था कि दसवीं या आठवीं पास ही चाहिए। बिहार, यूपी से जो गरीब लोग आए हैं, रोजगार के लिए आए हैं, अब कोई मैट्रिक पास है और कोई नहीं है। यह मेहनत का काम है। एजुकेशन वाली कंडीशन निकाल दी है। दो ही बातों के लिए बिल लाए हैं। अब अगर दो बातों को निकाल आप बिल का पारित करने में जल्दी करेंगे तो तुरंत लाखों लोगों को रोजी मिल जाएगी। अजैसी इसकी है। खाइये जी, मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ क्योंकि यह गरीबों के हित में है। आप भी दिल से चाहते हैं कि गरीबों का कल्याण हो और गरीबों को तुरंत रोजगार मिले। यह केवल दिल्ली इलैक्शन के लिए नहीं है। कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक हजारों करोड़ों लोगों का काम है, सब जगह यह चलने वाला है। हमारे देश में चुनाव तो हर साल होते रहते हैं। आप इसे स्टैंडिंग कमेटी में ले जाने की बात मत कहिए। मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ, आपके पास कोई भी समस्या है, कोई भी अच्छा सुझाव है, आप मेरे पास आइए, जब सरकार आपके अच्छे सुझाव को स्वीकार करने के लिए तैयार है तो आप स्टैंडिंग कमेटी में जाने की चिंता क्यों करते हैं?

श्री महिलकार्जुन खड्गे: माननीय उपाध्यक्ष जी, आप जिस मकसद से आप इस बिल को लाए हैं या जो कानून है, उसके विरोध में किसी सदस्य ने बात नहीं कही है। पूरा यह है कि जो पार्लियामेंटरी प्रोसीजर है, हम हमेशा जो फॉलो करते आए हैं, हर एक्ट को, हर अमेंडमेंट को, मोर और तैस, जो बिगर अमेंडमेंट्स हैं, उनको स्टैंडिंग कमेटी में भेजते आए हैं। यहां नायडू जी भी बैठे हैं। एक ऐसी ही बात हुई थी कि आर्टिकल 371जे कांस्टीट्यूशनल अमेंडमेंट था, मेरे प्रदेश हैदराबाद कर्नाटक के लिए था। आपको मालूम है कि कांस्टीट्यूशनल अमेंडमेंट में कितनी कठिनाई होती है, उस वक्त बीजेपी और सभी पार्टियों ने सपोर्ट किया इसलिए वह आ गया।

16.00 hrs.

लेकिन उसमें कुछ खामियाँ थीं, इसलिए हमारे स्टेट के चीफ मिनिस्टर ने ऑब्जेक्शन किया था। उस वक्त वैक्यूमा नायडू साहब गृह विभाग संबंधी स्टैंडिंग कमेटी के चेयरमैन थे। हमने इसे उठाया था। बहुत कठिनाइयों के बाद यह कानून आया है। इसलिए इसे स्टैंडिंग कमेटी में नहीं भेजिए। तब उन्होंने कहा कि यदि दो दिन में करना पड़े या तीन दिन में करना पड़े, हम करके देंगे। मैंने कहा - ठीक है। ... (व्यवधान) उन्होंने एमर्जेसी मीटिंग बुलाकर चार दिनों में उसमें जो भी खामियाँ थी, स्टैंडिंग कमेटी द्वारा उसे सेटल करके फिर तुरंत भेजा। तो आपको दूसरों की बात सुनने में क्या है? आप मुझे ऐसे कटघरे में खाड़ा करना चाह रहे हैं कि जैसे हम गरीबों के विरोध में हैं और आप गरीबों के पक्ष में हैं। ... (व्यवधान) आपका पूरा बजट बोल रहा है कि आप गरीब के पक्ष में हैं या अगेस्ट में हैं, आपका मनरेगा प्रोग्राम बोल रहा है, आपके सब्सिडी के स्कीम बोल रहे हैं। ... (व्यवधान) इसीलिए कोई विरोध में नहीं है। सभी इस बिल का सपोर्ट कर रहे हैं। लेकिन यह जल्दबाजी में न हो, यदि इस पर कुछ सुझाव भी आते हैं, जैसा कि आपने कहा कि श्री सत्पथी साहब ने आपको कुछ सुझाव दिये, हो सकता है स्टैंडिंग कमेटी के माध्यम से भी कुछ सुझाव आएँ। उसे दो-चार दिन में भी कर सकते हैं, यदि चाहें तो कभी भी हो सकता है, ऐसी कोई बात नहीं है। If we go about against the procedure, this will set a bad precedent. If you continue this precedent, then, there is no role for the Standing Committee. Therefore, we are requesting - we are not blaming anybody - but you should go according to that.

श्री एम. वैक्यूमा नायडू: उपाध्यक्ष महोदय, अभी जो श्री खड्गे जी ने प्रिंट के संबंध में बताया है, उसमें दो मत नहीं हैं। आप भी गरीब लोगों की सेवा करना चाहते हैं, हम भी सेवा करना चाहते हैं, हम सब मिलकर गरीबों की सेवा करें, उनका उत्थान करें और आगे बढ़ें। ... (व्यवधान) इस पार्लियामेंट में जब से हम आए, तब से रेलवे अमेंडमेंट बिल पर तीन घंटे तक चर्चा करने के बाद हमने स्टैंडिंग कमेटी को भेजा, इसी प्रकार से एस.सी.एस.टी. प्रिवेंशन एट्रोसिटी बिल, फैक्ट्रीज अमेंडमेंट बिल, रिपील एंड अमेंडमेंट बिल, 2014 स्टैंडिंग कमेटी में गया और जूतेनाइल जस्टिस केयर एंड प्रोटेक्शन बिल के बारे में मैं समझता था कि यह जल्द से जल्द होना चाहिए क्योंकि जिस बच्चे में रैप करने का सामर्थ्य है, उसे सज़ा मिलनी चाहिए। फिर भी कुछ लोगों ने कहा कि इसे जल्दबाजी में पास नहीं करना चाहिए, इसे स्टैंडिंग कमेटी में भेजा जाए, इसलिए उसे भेजा गया। इसलिए सरकार को कोई संकोच नहीं है। मगर जिस विषय के संबंध में ज्यादा मतभेद नहीं है, जिसमें ब्रॉडली सर्वसम्मति है, ऐसे विषयों को स्टैंडिंग कमेटी में भेजकर समय नष्ट क्यों करना चाहिए, ऐसा सोचकर हमने अनुसंधान किया है।

दूसरी बात, अभी श्री खड़गे जी रूल्स-रेगुलेशंस कौन्सिल के बारे में बता रहे थे। इस पर एक एग्जीमेंट हो जाए, कल से हम और आप, सभी लोग, जो पुस्तक में हैं, जो अभी तक प्रिंटेड हैं, वक्थन आवर से लेकर सभी नियमों का पालन करेंगे, यदि ऐसा निर्णय लिया जाए तो हम जरूर स्वीकार करेंगे, हमें इसमें कोई प्रॉब्लम नहीं है। ... (व्यवधान) आप नौ बार लेजिस्लेचर में थे, Can anybody teach you, Sir? ... (Interruptions) मैं ऐसा दुरसाहस नहीं कर रहा हूँ, सिखाना संभव नहीं है, इस उम्र में कोई सीखेगा भी नहीं। ... (व्यवधान)

श्री महिलकार्जुन खड़गे : यदि आप कानून के तहत चलें तो सबके लिए अच्छा होगा। ... (व्यवधान) लेकिन कहना एक बात है और करना अलग बात है। यदि ऐसा हुआ तो वह ठीक नहीं है। ... (व्यवधान)

HON. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Minister, you address the Chair.

...(Interruptions)

HON. DEPUTY-SPEAKER: Nothing will go on record what he says.

...(Interruptions) â€! *

HON. DEPUTY SPEAKER: Nothing will go on record. Please take your seat.

(Interruptions) â€! *

श्री नितिन गडकरी : उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सम्मानीय सदस्यों से प्रार्थना करता हूँ कि यह अमेंडमेंट बिल है, इसके बाद में रूल्स बनने वाले हैं और आज सदन में इस बिल के बारे में माननीय सदस्यों के जितने प्रश्न, शंकाएं एवं समस्याओं का मैंने जवाब दिया है। यह बिल पास होने के बाद हम इसके रूल्स बनाने वाले हैं। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि अभी भी कोई सुझाव रह गया हो तो आप हमें दीजिए, मैं आपके अच्छे सुझावों को खुले दिल से उसमें अंतर्भूत करूंगा। यह मैं विश्वास दिलाना चाहता हूँ। मैं आपसे फिर से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि दिल्ली के लाखों लोग आज घर में बैठे हैं, उनके पास खाने के लिए रोटी नहीं है, एक-एक दिन उनका योग्यता छीना जा रहा है, बहुत-से रिश्तों को पुलिस ने जल कर रखा है। ऐसी स्थिति में आज उन गरीबों की तरफ देखते हुए, उनकी रोजी-रोटी की तरफ देखते हुए पुराने रिश्तों को हम रेगुलरिज कर रहे हैं। उनको हमने पूरी तरह रेगुलरिज करने के बारे में भी स्कीम बनाई है। हम किसी का योग्यता नहीं छीनना चाहते हैं। ऐसी स्थिति में उन गरीबों के हितों का विचार करते हुए, जितना जल्द हो सके, इसको इंप्लीमेंट करना गरीबों के हित में है। हमारे देश के इतिहास में पहली बार करोड़ों लोगों को फायदा देने वाला यह बिल है, आप सभी ने इसका समर्थन किया है, आपने अच्छे सुझाव दिए हैं और मैंने उनके बारे में जवाब दिया है, अगर कुछ कमी रही तो उसे रूल्स में डालने के बारे में विश्वास दिलाया है। मेरे भाषण के बाद भी अगर आपको कुछ सुझाव देना है तो उसके लिए भी मैं तैयार हूँ। आप अगर मेरे पास आना चाहते हैं तो जितने लोग आते हैं, अगर अच्छा सुझाव देते हैं तो मैं उनको मान्य करने के लिए तैयार हूँ।

मैं फिर से अनुरोध करता हूँ कि गरीबों के हितों को ध्यान में रखकर ज्वाइंट सेलेक्ट कमेटी की मांग को आप छोड़ दीजिए और इस बिल को मंजूर कीजिए। यह देश के इतिहास में गरीबों के हितों में एक अच्छा काम हो रहा है। आप सभी एकमत से इसका समर्थन कीजिए। यही मैं आपसे नमूनापूर्वक अनुरोध करता हूँ।

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Mr. Deputy Speaker, Sir, the point which I want to make is not directly related to this Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2014. It is relating to pollution.

HON. DEPUTY SPEAKER: If you want to ask any clarification on this Bill, you can ask now.

SHRI K.H. MUNIYAPPA : I want to draw the attention of the hon. Minister towards the problem of pollution in the country. Pollution is not only caused by a particular type of vehicles. Pollution issue has to be addressed comprehensively in the whole country. Pollution is caused not only by motor vehicles, but it is caused also by rail, aeroplanes etc. इसके बारे में थोड़ा सोचिए कि क्या करना चाहिए। यह बहुत इम्पोर्टेंट मामला है, पूरे विश्व में पोल्यूशन की बात हो रही है। इस पर थोड़ा सोचिए।

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Mr. Deputy Speaker, Sir, I would like to have a small clarification from the Minister. The Statement of Objects and Reasons of this Bill starts with a very self-defeating line. It reads:

"Under the Motor Vehicles Act, 1998, no person can be granted a Learner's Licence to drive a transport vehicle unless he has held the Driving Licence for a period of at least one year."

If you read this English, it means that if you want a Learner's Licence, you must have a Driving Licence which would have been alive for at least one year previous to your application of a Learner's Licence. I would request the hon. Minister to check this and clarify.

SHRIMATI KAVITHA KALVAKUNTLA (NIZAMABAD): Mr. Deputy Speaker, Sir, e-rickshaw is a wonderful concept and it will be good to extend it to the whole country in a broader way. If we can give loans to buy these e-rickshaws at zero per cent interest and include it in any other employable schemes that the Government has newly brought it, it will be great. This is one point.

Secondly, since the hon. Minister is asking us not to insist on sending this Bill to the Standing Committee, I just wanted to know from him whether at the time of framing the Rules he will be able to involve an all party committee so that we can all give our suggestions as this is a new concept in the country.

श्री नितिन गडकरी : मैं आपके द्वारा सदन को विश्वास दिलाता हूँ कि आप मुझे जो सुझाव देने हैं दीजिए, मीटिंग की भी जरूरत नहीं है, मैं तुरंत अधिकारियों को बुलाकर, आपके सामने, चर्चा करके, करने के लिए तैयार हूँ। अगर आपका सुझाव सकारात्मक है, तो अवश्य होगा, आप चिंता मत कीजिए। मैं इस सदन में नया हूँ, लेकिन जो मेरे से मिले हैं, उनका अनुभव ऐसा नहीं है, क्योंकि नहीं होता होगा, तो मैं नहीं कह दूंगा। आप मेरे पास आइये, सुझाव दीजिए, मैं करूंगा।

दूसरी बात, जीरो-परसेंट इंस्ट्रुट पर करना मेरे हाथ में नहीं है, क्योंकि यह मेरे विभाग के बाहर की बात है। इसके बारे में स्पष्ट आश्वासन देना मेरे अधिकार में नहीं है। मैंने माननीय प्रधान मंत्री जी को यह प्रोजेक्ट भेजा है, माननीय वित्त मंत्री जी को भी भेजा है और हमारे संबंधित मिनिस्टर को भी भेजा है, उन्होंने चार-परसेंट किया है। आपकी जो मांग है, उससे मैं सहमत हूँ कि जीरो-परसेंट इंस्ट्रुट होना चाहिए, मैं मंत्री होने के नाते माननीय वित्त मंत्री जी और आदरणीय प्रधान मंत्री जी को यह बात कहूंगा और सरकार में कोशिश करूंगा कि यह जीरो परसेंट हो जाए।

सम्माननीय सदस्य ने ड्राइविंग लाइसेंस की बात की है, तो यह पुराने कानून में था। आपको कमर्शियल लाइसेंस चाहिए तो पहले लर्निंग लाइसेंस तो, फिर एक साल के बाद वह लाइसेंस परमानेंट होगा, फिर एक साल ग्रेप के साथ परमानेंट लाइसेंस मिलता है। इसी को टालने के लिए हमने नियम को दुरुस्त किया है। अब यह है कि आपको लर्निंग लाइसेंस मिलेगा, 10 दिन की ट्रेनिंग आपको एसोसिएशन या मैन्युफैक्चरर दोनों में से किसी से मिलेगा। उसके बाद आपको सीधा कमर्शियल लाइसेंस ई-रिविज़ा का मिलेगा, आपको तकलीफ नहीं होगी और तुरंत सब लोग काम पर लग जाएंगे, इसीलिए यह मार्ग निकला है।

प्रदूषण के बारे में आपने कहा, वह बात सही है। एयर-पॉल्यूशन और वाटर-पॉल्यूशन बहुत बड़ा सबजैक्ट है और इस पर पीसमील में विचार नहीं हो सकता। यह तो सागर में हमारा एक छोटा सा प्रयास है। प्रदूषण के जो मार्ग हैं, एक-एक करके उन्हें हम बंद करेंगे, तभी हमारा प्रदूषण कम होगा। उसी दिशा में ई-रिविज़ा की शुरुआत है, तो उतना पेट्रोल-डीजल कम लगेगा। बायो-प्यूल की बसें आरंभ होंगी। इथनॉल, बायोगैस, बायो-डीजल, ई-इलैक्ट्रिक से पॉल्यूशन कम होगा। ऐसा एक-एक प्रयास से पॉल्यूशन कम होगा और मैं आपकी बात से सहमत हूँ। हमारी सरकार और मेरा विभाग, आपकी भावना से पूरी तरह से सहमत है और प्रदूषण मुक्त हिंदुस्तान के लिए जो भी कोशिश करनी पड़ेगी, जो-जो निर्णय करने पड़ेंगे और आप भी जो सुझाव देंगे, उनके आधार पर सरकार निरंतर काम करती रहेगी। मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ और फिर से आपसे अनुरोध करना चाहता हूँ कि आप इसे मंजूर करने की कृपा करें।

HON. DEPUTY SPEAKER: The question is:

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1988, be taken into consideration."

The motion was adopted.

HON. DEPUTY SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

"That clauses 2 to 5 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 to 5 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

HON. DEPUTY SPEAKER: The Minister may now move that the Bill be passed.

SHRI NITIN GADKARI: I beg to move:

"That the Bill be passed."

HON. DEPUTY SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

-