

Government has gone through with the Ordinance and then brought the Ordinance in the other House. Ordinance is now converted as a Bill and is now coming here. So that being the case, there is no question of pending of any Bill and going along with the ruling given by the Deputy Chairman just now, that question does not arise at all.

SHRI P. RAJEEVE: Why did the Government come out with a withdrawal motion to withdraw the Bills?

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: It is to show some respect, but you did not agree for that. What to do? ...(*Interruptions*)...

SHRI DEREK O'BRIEN (West Bengal): Sir, I am not questioning the ruling. I just have a clarification to seek. I am not questioning the ruling at all. Has this situation, which has now arisen or arose today on the ruling, in your knowledge, Sir, ever happened before? If yes, tell us when. If no, then, no need of an answer. I just want to know.

MR. DEPUTY CHAIRMAN : I can't answer all these questions. Listen, I cannot answer off-hand what Shri Rajeeve asked or what you asked. These are questions. I will get it examined. If you want to have a ruling on that, I can give you. I heard you. I heard the Government also. If you want a ruling, I can give later.

Now, we will take up the Statutory Resolution on the Motor Vehicles (Amendment) Ordinance, 2015. Dr. T. Subbarami Reddy has to move the Resolution.

### **STATUTORY RESOLUTION AND GOVERNMENT BILLS**

#### **Disapproving the Motor Vehicle (Amendment) Ordinance, 2015 (No. 2 of 2015) and The Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2015**

DR. T. SUBBARAMI REDDY (ANDHRA PRADESH): Sir, I move: "That this House disapproves the Motor Vehicles (Amendment) Ordinance, 2015 (No. 2 of 2015) promulgated by the President of India on 7th January, 2015."

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Do you want to speak now or not?

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Now, Sir, I must say that even though the Bill is good, we are actually objecting to the way in which the Ordinance is brought on the eve of Delhi Assembly elections. Maybe, they must have thought of Delhi

elections. Under Article 123, Ordinance can be issued under three circumstances - (i) extraordinary situation; (ii) urgent necessity; (iii) where immediate action is required. But in this case, we do not find any urgency or immediate action or extraordinary situation for the Motor Vehicles Act. Therefore, immediate action is not required. As far as Motor Vehicles Act is concerned, all these three ingredients are absent. No such extraordinary situation was prevailing in our country. There was no urgent necessity in this case. Therefore, I would like to know what made them to go into the Ordinance route. Ordinance route of legislation is adversely commented in the Press and the media. It is not in the interest of healthy democracy. Even though in the Parliamentary democracy there is a provision and the President of India is giving Ordinance we must use it as a Pashupata-Astra or Brahma-Astra very rarely, not for everything. What is the necessity of giving licence for e-rickshaws and e-carts through this Ordinance method? I am unable to understand that. I want the Government and the hon. Minister to explain why they are pressing for the Bill. As far as e-carts and e-rickshaws are concerned, as per the existing Motor Vehicles Act 1988, they are not entitled to get driving licence, because, in order to get driving licence for commercial or transport vehicle, a learning licence initially is required. But, e-rickshaws and e-cars, naturally, will be struggling to get a temporary licence and again wait for one year. So, they are finding it difficult. So, the Government wants to amend the 1988 Act which has been pending for a long time. I am very happy that Section 2A is inserted in the MV Act so as to give relaxation to e-rickshaws and e-cart drivers and relaxing the conditions for issuing driving licence to e-rickshaws and e-carts by virtue of Section 7(1) and Section 7(9).

Sir, in this connection, I would also like to say that it is the duty of everybody in the entire House to see that poor people of e-rickshaw drivers and e-cart drivers are made more comfortable and more convenient to get their licence. The Bill proposes that they will have special inspection and interview for each driver and only then they will issue licence.

And, here, Sir, safety and security of the other people, pedestrian, road user is also important. Therefore, the hon. Minister must tell us what safety measures he is taking and how is he taking care in issuing licence to drivers immediately without waiting for learning licence.

I, now, come to the proposed amendment to Section 10, namely, clause 4 of the Bill. It says, "Notwithstanding anything contained in this Section, the driving licence to driver e-cart or e-rickshaw shall be issued in such manner and subject to such

conditions, as may be prescribed.” So, I would like to know from the hon. Minister what are the actual conditions and how are you going ensure safety and security of the people.

Sir, there is also an apprehension that the entire authority is being conferred upon the Executive and all powers are vested with the Executive. Parliament scrutiny should be there to see whether they are within the parameters and letter and spirit of the main legislation. That is the main problem which I would like to underline. There is an apprehension in this regard, because the entire authority is being conferred upon the Executive and every power is with the Executive. The Parliament is not aware of the conditionalities. It is a very serious matter and it has to be taken into consideration. The conditions for issuing a licence are well detailed in the Act itself. But, here, the entire authority and power is being vested upon the Executive. Therefore, I would like to urge upon the hon. Minister to take more care and caution in framing the manner in which driving licence is to be issued. It looks very simple. You may say: What is the need to have a comprehensive debate in giving licence and all that? But, if proper care is not taken, there is a likelihood of accidents. So, it should be in accordance with the MV Act of 1988. Parliament scrutiny should be there to see whether powers given to Executive are in conformity with the main intent of legislation.

Sir, Delhi roads are faced with added problems. Fatal accidents involving passengers of e-rickshaws were on the rise and that is why High Court had banned plying of e-rickshaws last year. With the passing of this Bill, mechanized rickshaws will be permitted to ply on roads. The previous experience of riding manual rickshaws will get the priority in getting licence to drive these electric-powered three-wheeler vehicles. A scientific study must be conducted about the roadworthiness of these e-rickshaws.

Lastly, I must say that Delhi roads are faced with added problems. As I said earlier, fatal accidents involving passengers of e-rickshaws were on the increase and that was the reason why the High Court had banned plying of e-rickshaws last year.

We now to seek to legislate the operation of these vehicles. Till date, they were banned as unauthorized. With the passing of this Bill, the mechanized rickshaws will be permitted to ply on roads. I welcome this move from the humanitarian point of view. But, transport vehicle licence is now given to those who possess a Light Motor Vehicle licence.

Sir, when we have enough skilled labour to make them in India, we find that these vehicles are imported from China! Steps should be taken to manufacture these vehicles in large numbers in the country itself.

SHRI K.N. BALAGOPAL (Kerala): Sir, I am on a point of order.

I wanted to know, while moving a Statutory Resolution which the hon. Member has moved against the Ordinance, whether his speech on e-rickshaws is relevant? That is my question. This is a Statutory Resolution against the Ordinance. So, the hon. Member should say why is he against the Ordinance; that should be spelt out. He is speaking in favour of the Bill! So, I want clarification from you on that. *...(Interruptions)...* This kind of precedence is, actually, *...(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He must have changed his thought after that. *...(Interruptions)...*

DR. T. SUBBARAMI REDDY: The Chair wanted me to speak. *...(Interruptions)...*

SHRI K.N. BALAGOPAL: I had a doubt and that is why I asked it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Leave it aside; no time now. *...(Interruptions)...*

DR. T. SUBBARAMI REDDY: There were two issues. One is moving the Resolution and then speaking afterwards. To cut my speech short, the Chair asked me to speak.

Sir, in conclusion, I must say that even though the very fact of bringing Ordinances is not at all required, the entire Congress Party and our colleagues would not be happy about Ordinances, the Bill is very good but care needs to be taken. Lastly, I must say that we have enough skilled labour to make them in India. We find that these vehicles are imported from China. Steps should be taken to manufacture vehicles in more and more numbers in our own country without importing from China. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Nitin Jairam Gadkari to move the Bill.

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS; AND THE MINISTER OF SHIPPING (SHRI NITIN JAIRAM GADKARI): Sir, I beg to move:

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

The questions were proposed.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is one Amendment by Shri Jesudasu Seelam, Shri Shantaram Naik, and Shri P. Rajeeve for reference of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2015, as passed by Lok Sabha to a Select Committee of Rajya Sabha. Now, Mr. Rajeeve, you can move it if you want.

SHRI P. RAJEEVE (Kerala): Sir, actually we submitted this Amendment to ensure the scrutiny system of the Parliamentary Committee. In the meeting, it appeared that

there is a general consensus since it is an urgent Bill to give licence to e-rickshaws in the country. Because of the decision of the all-party meeting, I am not moving the Amendment.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Shantaram Naik, absent; Shri Jesudasu Seelam, absent. So, the Amendment is not moved. Now, we shall take up discussion.

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT; THE MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION; AND THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Sir, what I suggest is, my friend, Shri Subbarami Reddy, wanted to register a point. He has registered it. If we are going to discuss the disapproval as well as the Bill, it will not send the right signal because the Member himself said that he welcomed the Bill. I suggest to him that he can withdraw the disapproving Statutory Resolution, if the Member wishes, and we can go ahead with the passage of the Bill. All the Members can participate in the discussion. He said that he welcomed the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is a technical problem because the Resolution is already moved. The Resolution and the Bill are coupled together. So, the discussion has to be together. There is no precedent to separate these two. Then, I will allow the Member to withdraw it. Anyway, the time given is only one hour. Everybody should stick to the time. Now, Shri E.M. Sudarsana Natchiappan.

DR. E.M. SUDARSANA NATCHIAPPAN (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, I thank you. Since my friend has not pressed for the Resolution, which he moved earlier, according to the party's position now, I, therefore, support the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2015. Sir, it is giving a lot of opportunities to the poor people to come forward and lead a dignified life and earn a livelihood. When we look at the history of the rickshaw, it has got a very long history from 1860-onwards. For the first time, the Japanese made use of the human-powered rickshaw as a transport system. They left it, after 70 years, in 1930. China had it in 1920 and continued with it because of the need of the times. Around the same period, Singapore doubled the use of this human-powered transport system and used it till 1930. Sir, Tamil Nadu created history when during Kamaraj's time it was mooted and in 1969, *Kalaignar* Karunanidhi, as Chief Minister, made use of it, more or less, as a correlation to the earlier system, 109 years later. The human-powered transport system of rickshaw was totally abolished and replaced by cycle rickshaw. But, India was having that system in many places because the palanquin, *i.e.* the Sedan Chair, was one of the historical ways of transport from Vedic period onwards. The Queens and Kings used to travel by human-powered transport system. In 17th century, the Britishers also followed it. While, the British

system has abolished from India, even then we have taken so much time to abolish it. In West Bengal, it was abolished in 2006. Therefore, more or less, we are coming to a level of human rights issue and giving opportunity to the poor people, which was the Asian way of living, by migrating from the rural areas to the cities and first, getting the opportunity for their livelihood. Now, it is not their necessity. Plenty of opportunities have been given by the Government. More and more employment opportunities are being given, according to their efficiency, education and experience. I appreciate that move which was initiated by certain environmentalists. They moved to the Delhi High Court and finally a judgement was passed with detailed discussions on various issues. They cited many of the earlier citations of the Supreme Court of India and, finally, in the *Shah Nawaz Khan vs. Municipal Corporation of Delhi and others* case, they recommended that only the Executive can bring forward any changes in the Motor Vehicles Act. Unless and otherwise it is accepted for licensing system and for other regulations, the court cannot go into it and give a direction that you have to allow that. It is a very landmark judgement because nowadays, in many of the cases the judiciary is sitting as executive and passing orders.

But, we have to appreciate that the Delhi High Court has given the ball to the correct court, *i.e.* the executive. The executive came forward with this enactment. This enactment was accepted by all the people and it has given a new avenue to the human being to come out with their own way of living. Therefore, I appreciate this enactment.

I had to trace certain history of Tamil Nadu also. The rickshaws were a part of the history of many of the novels. You know very well *The Phantom Rickshaw* of 1885 by Rudyard Kipling, which is a very well-known story where a traveller from Britain came to India. He was having an affair while travelling in the ship. When he came to India and when he was living in Shimla, he remembered the lady whom he was having in his mind, as if going in the rickshaw. That was the story which was very much accepted and subsequently it was also translated into cinema. Similarly, many stories have come up in many countries, in the name of rickshaw itself, in Japan, China. In Tamil Nadu, there was a story of rickshaw cart. And Puratchi Thalaivar MGR acted in that. Being a graduate, he takes the rickshaw cart and helps a lot of poor people, that was the story which hit upon the cinema field. I am just taking the story of how the rickshaw has come and how the rickshaw has now been converted into a mechanical system. I appreciate this position.

But regarding this particular Bill, I want to make one or two suggestions. There is a licensing system, which is now introduced through the amendment. In that amendment, I request that that should be the barest minimum. Even one rupee is

sufficient for registration because people have to be converted from the other rickshaw system, *i.e.* the humanly-pushed rickshaws to modern system. Now, its average price is ₹ 35,000. That has to be aided by the banks. These people should be helped by the banks. We have to convert the human-driven system to the mechanical system. I feel that when the rule-making power is given to the Executive, they should see to it that there is no fee at all; zero fee should be there. But registration and proper insurance system of the e-cart should be there to take care of the driver and also the people who are going through that system. Thank you very much, Sir.

SHRI DILIPBHAI PANDYA (Gujarat): Sir, I rise to support the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2015, which is introduced by the hon. Minister. इस बिल के फेवर में जब सुदर्शन ही चल रहा है, सुदर्शन सपोर्ट में आया तो मुझे लगता है कि अब कुछ बोलने की जरूरत नहीं है। सबको सुदर्शन का डर लगेगा और nobody would contravene it. Sir, as far as this Bill is concerned, the Motor Vehicles Act came into force in 1988. At that time, there were no e-rickshaws. As soon as this Government came to power, I remember, the hon. Minister, Shri Gadkari, announced in a public speech that the Government would do everything for the poor to run e-rickshaws on the road, and help the poor people to run e-rickshaws.

Sir, there was a High Court order, and that is why he could not do what he intended to do. But, as soon as the matter came up, he took it very seriously, and now he has come before the House with this Bill. Sir, this Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2012 was passed by the Lok Sabha on 18th December, 2014, and it was pending in the Rajya Sabha. Based on that Bill, an Ordinance was promulgated by the President on 7th January, 2015.

Sir, as told by the learned Minister that this Bill was passed unanimously by the Lok Sabha, it is the need of the day that this Bill should be passed unanimously to help the poor people.

Sir, I have just three points which are mentioned in this Bill. The Bill amends Section 2A(1) of the main Motor Vehicles Act, and introduces the definition of the e-rickshaws. It also gives some relaxation for granting learner license for e-carts and e-rickshaws. For one year, he must have a learner license, and then only he can get the license for driving the e-cart and e-rickshaw. So, the Act is being rightly amended for that purpose.

Sir, the third thing is, the e-rickshaws are for the poor people. I welcome the suggestion made by Shri Sudarsana Natchiappan that the banks should give loans to poor people at a token rate. He has said that there should be a fee of rupee one for the

license. I suggest that the banks should give loans to e-rickshaw drivers at the rate of one per cent. I hope that when, in a short time, we will be surplus in electricity, all over India, we will be seeing e-rickshaws running, and all the poor people's blessings will be for Shri Gadkariji and, through him, to Shri Narendra Modi. This is the Government for the poor, and this enactment proves it. Thank you very much, Sir.

**श्री नरेश अग्रवाल (उत्तर प्रदेश) :** माननीय उपसभापति महोदय, माननीय गडकरी जी वैसे भी इतने मृदुभाषी हैं कि विरोध करना भी चाहते तो भी नहीं करते, लेकिन वे जिसके लिए बिल लाए हैं, हम सभी लोग उसको सपोर्ट करते हैं। माननीय कोर्ट के आदेश के बाद आपके लिए essential था, इसीलिए हम लोगों ने आज कहा भी कि इसको जल्दी पास करा लीजिए क्योंकि यह गरीबों के इंटरस्ट में है। मुझे भी ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर रहने का मौका मिला, मैं करीब चार साल उत्तर प्रदेश में ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर रहा। मुझे याद है कि जब राजेश पायलट जी देश में ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर थे, तो उन्होंने मोटर व्हीकल एक्ट में बहुत परिवर्तन किए थे। राजेश पायलट जी के जमाने में बहुत पुराने एक्ट में परिवर्तन हुआ। मैं चाहूंगा कि आप भी कुछ परिवर्तन करें। अभी हमारे यहां जो सिस्टम है, चाहे स्टेट का हो क्योंकि ट्रांसपोर्ट मुख्य रूप से स्टेट का सबजेक्ट है, लेकिन यह सिस्टम इतना खराब है कि इस सिस्टम में बदलाव करने की जरूरत है। आज विश्व में सबसे ज्यादा डैथ चीन में होती हैं, तो रोड एक्सीडेंट्स के मामले में दूसरे नम्बर पर हमारा देश है। हमने रोड सेफ्टी सिस्टम के लिए कोई प्लानिंग नहीं की है। मैं जब उत्तर प्रदेश में मंत्री था तब मैं इस बात के लिए बराबर प्रयास करता था कि जब विदेश में रोड सेफ्टी सिस्टम है, तो हिन्दुस्तान में क्यों नहीं हो सकता! दिल्ली के पास जो यमुना एक्सप्रेस-वे है, उसकी बहुत अच्छी सड़क बनी है और जो आदमी उस पर जाता है, वह सोचता है कि 100, 120, 140 की स्पीड से नीचे क्यों चले और सबसे ज्यादा एक्सीडेंट्स यमुना एक्सप्रेस-वे पर हो रहे हैं। एक्सीडेंट के बाद लोगों की डैथ इस वजह से होती है कि हमारे पास कोई सेफ्टी सिस्टम नहीं है। कोई एक्सीडेंट के बाद मदद करना नहीं चाहता है क्योंकि वह सोचता है कि अगर इसको पुलिस थाने ले गए, तो रोज़ गवाही देने कौन आएगा? हमें रोड सेफ्टी सिस्टम पर विचार करना चाहिए और कहीं न कहीं रोड सेफ्टी सिस्टम में बदलाव करना चाहिए। इसके लिए आपको राज्यों को पैसा देना पड़ेगा क्योंकि राज्यों के पास पैसा नहीं है। कम से कम 100 किलोमीटर पर रोड सेफ्टी सिस्टम होना चाहिए।

एक ड्राइविंग लाइसेंस बनाने की प्रथा है। आप बताइए आपके नाम का लाइसेंस, आप दस्तखत मत करिए जिस राज्य से कहिए, हम आपके नाम का लाइसेंस बनवा कर मंगवा देंगे। आरटीओ ऑफिस से आपके नाम का लाइसेंस बनवा कर मंगवा देंगे।

**सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री तथा पोत परिवहन मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी):** 30 परसेंट बोगस लाइसेंस हैं।

**श्री नरेश अग्रवाल:** जब आप एडमिट कर रहे हैं, मैंने भी एडमिट किया था। मेरे ही नाम का लाइसेंस बनवा दिया और मेरे पास लेकर आया। आप वर्ल्ड में कहीं भी इंडिया का लाइसेंस लेकर जाएंगे, तो वे इसको वेलिड कैसे मान लेंगे? अमेरिका वगैरह में तो लाइसेंस पाना एक तरह से जीवन की आवश्यकता है, अगर उन्हें लाइसेंस मिल गया, तो समझ लीजिए कि उनको एक तरीके से नौकरी मिल गई। इंडिया का लाइसेंस सिस्टम बहुत खराब है। आखिर इस सिस्टम को कौन ठीक



करेगा? इसमें एक कमी और है। हम लोगों के यहां लाइसेंस देने की प्रणाली सही नहीं है। हमारे यहां ट्रेनिंग सेंटर बहुत कम हैं। जब हमने उत्तर प्रदेश में पूछा कि ड्राइविंग लाइसेंस देने से पहले ट्रेनिंग देने के लिए कितने ट्रेनिंग सेंटर हैं, तो मालूम हुआ कि उत्तर प्रदेश के कानपुर में एक ट्रेनिंग सेंटर है और बाकी उत्तर प्रदेश में कहीं ट्रेनिंग सेंटर ही नहीं है। एक हजार किलोमीटर लम्बे उत्तर प्रदेश में सिर्फ कानपुर में ट्रेनिंग सेंटर होगा, तो कैसे पूरे उत्तर प्रदेश के लोगों को वहां ट्रेनिंग मिल सकेगी या लाइसेंस देने से पहले उनका ट्रायल हो जाएगा? इस बारे में मैं चाहूंगा कि आप चाहे राज्यों के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स को बुलाइए और उनके साथ मीटिंग करके एक ऐसी प्रणाली डेवलप कीजिए कि यहां का लाइसेंस जिसे प्राप्त हो, उसके अंदर भय रहे कि अगर हमने एक्सीडेंट कर दिया या गाड़ी को गलत तरीके से चलाई या सेफ्टी के मानकों को तोड़ दिया, दो बार चालान हो गया तो लाइसेंस जब्त हो जाएगा और दोबारा लाइसेंस नहीं मिलेगा, तो शायद हमारे यहां एक्सीडेंट से डैथ कम हो।

हमारे यहां लोगों को सिग्नल प्रणाली के बारे में पता ही नहीं है। एक्सीडेंट से बचाने के लिए बहुत से सिग्नल बने हैं। मैं चाहता हूं कि सिग्नल सिस्टम को पढ़ाना क्लास में अनिवार्य कर दिया जाए। कुछ समय के लिए हमारे उत्तर प्रदेश में इसे पढ़ाना अनिवार्य किया गया था। बच्चों को सिग्नल सिस्टम पता होना चाहिए कि कौन-सा सिग्नल बना हुआ है। वहां स्कूल है या क्या है? हम लोगों को पता ही नहीं है कि सिग्नल क्या है? हमने सिग्नल बनाया कि इधर से बाएं मुड़ना है, दाएं मुड़ना है, जब हमें सिग्नल ही पता नहीं है, तो हम कैसे मोड़ेंगे? इस वजह से भी हमारे यहां एक्सीडेंट से डैथ ज्यादा होती है।

आप एक्ट में स्पीड सिस्टम के लिए जरूर प्रॉविजन कर दीजिए। हमारे यहां पर स्पीड ब्रेकर नहीं बनते हैं बल्कि कमर ब्रेकर बन जाते हैं। वर्ल्ड में कहीं भी ऐसे स्पीड ब्रेकर नहीं बनते हैं जैसे हमारे यहां बनते हैं। यहां पर तो कोई भी आदमी अपने घर के सामने स्पीड ब्रेकर बनवा देता है। अगर एल-4, एल-5 की प्रॉब्लम सबसे ज्यादा हिन्दुस्तान में है, तो इसका कारण स्पीड ब्रेकर ही है। मैंने देखा है कि अमेरिका वगैरह में सिग्नल, साइन बनाते हैं, वे कहीं स्पीड ब्रेकर नहीं बनाते हैं। श्रीमन्, नेशनल हाई-वे पर स्पीड ब्रेकर baned हैं, स्टेट हाई-वे पर baned हैं, लेकिन आज आप नेशनल हाई-वे पर चले जाइए, वहां पर स्पीड ब्रेकर की क्या हालत है? ...**(समय की घंटी)**... सर, मेरे सुझाव बहुत छोटे-छोटे हैं, जो बहुत जरूरी हैं इसलिए मैं ये सुझाव दे रहा हूं। मैं चाहूंगा कि आप जो प्रभावी एक्ट बनाएं, उसमें आप स्पीड ब्रेकर सिस्टम के ऊपर भी विचार कर लें और साथ ही गाड़ी की रजिस्ट्रेशन की नम्बर प्लेट को हाई सिक्योरिटी नम्बर प्लेट बनाने के बारे में भी एक बार विचार कर लें, क्योंकि हाई सिक्योरिटी नम्बर प्लेट बनाने में एक बड़ा भारी रेकेट है। हमारे ऊपर भी हाई सिक्योरिटी नम्बर प्लेट बनवाने का बड़ा दबाव था। बहुत ज्यादा दबाव इसलिए था, क्योंकि उस सिस्टम में बहुत लम्बा खेल था। ...**(समय की घंटी)**..

**श्री उपसभापति :** नरेश जी, प्लीज।

**श्री नरेश अग्रवाल :** हम आपको कभी अकेले में बता देंगे, हाउस में नहीं बताना चाहते हैं। ...**(समय की घंटी)**...

श्री उपसभापति : Okay नरेश जी। अब आप conclude कीजिए।

श्री नरेश अग्रवाल : हम तो आपके छोटे भाई हैं, आप कुछ थोड़ा सा तो दिल बड़ा रखिए। साउथ वालों का भी दिल बड़ा होता है, जैसे हम लोगों का दिल बड़ा है। मैं कह रहा हूँ कि आप उसको एक बार रिव्यू करिएगा। क्योंकि माननीय सर्वोच्च न्यायालय से एक आदेश हुआ है और उस आदेश के तहत जबरदस्ती दबाव डालकर राज्यों से यह करवाया जा रहा है, लेकिन वह बहुत बड़ा घोटाला है। मैं चाहूँगा कि आप उसको एक बार देखें और उस घोटाले को रोकें। अगर वह अच्छा सिस्टम है, तो उसको दूसरे तरीके से adopt कीजिए, लेकिन कोई न कोई सिस्टम adopt करके, यदि आप कुछ परिवर्तन ला देंगे, अगर देश में एक तरीके से कुछ परिवर्तन हो जाएंगे, तो लोगों की जिंदगियां भी बच जाएंगी और लाइसेंस भी ठीक मिलने लगेंगे। जो सिस्टम होना चाहिए, वह जरूर चलेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Bandyopadhyay.

SHRI D. BANDYOPADHYAY (West Bengal): Sir, I rise to support this Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Bandyopadhyayji, take only three minutes.

SHRI D. BANDYOPADHYAY: Right, Sir.

Sir, this Bill brings e-carts and e-rickshaws under the ambit of the Motor Vehicles Act for carrying goods and passengers. It is very good. It also relaxes conditions for obtaining licence for a public service vehicle. To get a learner's licence for a public service vehicle, one need not have one year's experience of driving a light motor vehicle. Now it requires one year's experience for driving public service vehicle. This Bill relaxes that condition. The possibility is that this Bill will result in larger employment of people. Drivers would now have a smooth transition from manual rickshaw to electric power seal-wheel vehicles.

In West Bengal, our Chief Minister, Ms. Mamata Banerjee, introduced a unique scheme to bring 6000 manually-pulled rickshaws in Kolkata under green rickshaw, that is to say, solar power e-cart or e-rickshaw to provide employment as well as to provide pollution free environment to our generation.

The Central Government may consider starting a scheme for providing easier loan to the drivers so that they can procure e-carts. Otherwise, they will be debarred and a new class of people will start owning the e-carts. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you for sticking to the time. Thank you very much. Now Shri Muthukaruppan; you have three minutes.

SHRI S. MUTHUKARUPPAN (Tamil Nadu): Sir, I thank the Chair for permitting

me to participate in this discussion on the Motor Vehicles (Amendment) Bill. First of all, let me thank our leader, Puratchi Thalaivi, Amma enabling me to make our observations related to this Bill. ...*(Interruptions)*... Yes.

In the National Capital, there appeared e-rickshaws and there was a sudden increase in the number of such imported vehicles. Without being tested of their roadworthiness, they were seen on the roads of the Capital, and they were carrying people without any licence. Neither the drivers nor the vehicles had licence.

Further, the higher courts in Delhi stepped in and put a ban on these e-carts and e-rickshaws. Through this Motor Vehicles (Amendment) Bill of 2015, we now seek to legalise the operation of these vehicles. Till date, they were banned as unauthorised. At this juncture, I would like to point out that our State's interests would be hampered on two counts. This proposed amendment to the existing Motor Vehicles Act, 1988, seeks to bring e-rickshaws under the ambit of the Central Motor Vehicles Rules. While the testing, certification and registration of such e-rickshaws have been notified, the requirement of the drivers of such vehicles to have a licence to drive light motor vehicles is being compromised in this Amendment Bill. Such drivers need not wait for the prescribed one year period to become eligible for the licence for transport vehicles.

Further, Sir, I have to point out that the views of the State Governments were not sought for. Our State, the State of Tamil Nadu, has also not written to the Ministry of Road Transport and Highways to notify laws in this regard. Various stakeholders might be affected adversely and hence, there is a need to seriously look into those aspects also. It is also a matter of concern that this may lead to higher traffic congestion, as witnessed on the streets of the National Capital. Further, the safety of passengers and other related road safety issues must be looked into, and the serious issue of exempting the drivers to have Learner Motor Vehicle Licence for, at least, one year needs to be revised.

Sir, our great leader *Anna*, in whose name our Party, The All India Anna DMK, was formed, and our founder leader, *Puratchi Thalaivar*, Dr. MGR, had expressed their sympathy for the labour class, pulling rickshaws manually. They wanted to see a change. They wanted to avoid barefoot men pulling on the roads rickshaws carrying men. Our Party founder, *Puratchi Thalaivar*, MGR, had acted in a film called *Rikshakaran*.

Sir, even cycle rickshaws need great effort and manual labour. With the passing of this Bill, the mechanised rickshaws will be permitted to ply on the roads. I welcome this move from a humanitarian point of view. It must be ensured that all these

e-vehicles are owner-driven to avoid exploiting cartels. The Bill states that people upgraded from the manually-pulled rickshaws will get employment opportunities. So, care must be taken to see that only deserving people are allowed to operate these e-rickshaws. The drivers operating these rickshaws are mostly migrant labour. So, the Government must involve Resident Welfare Associations to identify suitable people to operate these e-rickshaws as owner-driven vehicles. Area-specific permission must be given. This will help avoiding unlawful and illegal activities in the neighbourhood areas.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay; that is all.

SHRI S. MUTHUKARUPPAN: Just one more minute, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no. You have already taken three minutes.

SHRI S. MUTHUKARUPPAN: Sir, we must uphold the concern of the Supreme Court about the safe and security of the general public. A scientific study must be conducted about the road worthiness of these e-rickshaws. When we have enough skilled labour to make them in India, we find that these vehicles are imported from China. This trend needs to be arrested.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is all. Now, you may conclude. Shri Veer Singh.

SHRI S. MUTHUKARUPPAN: I conclude, Sir. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Veer Singh. You have three minutes.

**श्री वीर सिंह (उत्तर प्रदेश) :** महोदय, मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2015 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2015 लोक सभा द्वारा 18 दिसंबर, 2014 को पारित किया गया था और यह विधेयक अभी राज्य सभा में लंबित है। उक्त विधेयक के आधार पर राष्ट्रपति द्वारा एक अध्यादेश (2015 का संख्यांक 2) 7 जनवरी, 2015 को प्रख्यापित किया गया था।

महोदय, हमारी पार्टी, बहुजन समाज पार्टी, इस बिल का समर्थन करती है, क्योंकि यह देश की उस आवाम के हितों को दृष्टिगत रखते हुए लाया गया है, जो दलित, पिछड़े व सर्वसमाज के गरीब वर्ग से आते हैं। आज भी ये लोग दिल्ली समेत देश के तमाम राज्यों, जैसे उत्तर प्रदेश, पश्चिमी बंगाल, महाराष्ट्र, हरियाणा, बिहार आदि में स्वयं रिक्शा चला कर लोगों और सामान को ढोने का काम करते हैं। चाहे जो भी परिस्थितियाँ हों, बारिश हो, आँधी हो, तूफान हो, गर्मी हो, इनको यह कार्य जीवकोपार्जन के लिए करना ही पड़ता है।

महोदय, हमारे देश में इससे ज्यादा अमानवीय कोई और व्यवस्था नहीं हो सकती, जिसमें एक इंसान को स्वयं रिक्शा चला कर सामान और लोगों को ढोना पड़ता है। यह विधेयक ऐसे रिक्शा चालकों को स्वावलंबी बनाने व सम्मान के साथ जीवन जीने के अधिकार की दिशा में बड़ा कदम है।

महोदय, अकेले दिल्ली में ही लगभग एक लाख ई-रिक्शाएँ चल रही थीं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि जिन व्यक्तियों के पास पहले से ई-रिक्शा थी, उन्हें प्राथमिकता के आधार पर लाइसेंस निर्गत किए जाने चाहिए। लाइसेंस नियमों का सरलीकरण भी अत्यंत जरूरी है, क्योंकि ये व्यक्ति दलित और पिछड़े समाज से आते हैं और ज्यादा पढ़े-लिखे नहीं हैं, छठी या आठवीं पास हैं अथवा अनपढ़ हैं। अतः ई-रिक्शा या ई-कार्टर्स के लाइसेंस की प्रक्रिया को सरल किया जाना अत्यंत आवश्यक है, जिससे इनका नियमितीकरण हो सके।

महोदय, ई-रिक्शा के लाइसेंस देने के लिए विशेष कैम्प लगाए जाने चाहिए, क्योंकि वर्तमान में ट्रांसपोर्ट कार्यालय या आरटीओ पहले ही काम के बोझ से दबे हुए हैं तथा लाइसेंसिंग प्रक्रिया में काफी भ्रष्टाचार भी है। दलालों की रोकथाम की व्यवस्था भी की जाए, जिससे इनको सुविधाजनक रूप से लाइसेंस मिल जाए।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से चाहूँगा कि वे हाथ-रिक्शा या साइकिल रिक्शा चलाने वाले गरीब लोगों को प्रदूषण मुक्त, बैटरी संचालित ई-रिक्शा प्रदान करने की दिशा में बैंक से कम ब्याज पर या प्रधान मंत्री जन-धन योजना के अंतर्गत ओवरड्राफ्ट या ऋण की सुविधा उपलब्ध कराएं, जिससे जो गाड़ी चलाने वाला ड्राइवर है, वह स्वयं उसका मालिक बन सके।

सरकार के विभिन्न विभागों से, जिनके पास स्किल डेवलपमेंट फंड होता है, उनके द्वारा इंटरप्रेन्योरशिप के तहत अधिक से अधिक ड्राइविंग लाइसेंस दिए जाएं, जिससे चालक मालिक बन सके और स्वावलम्बी होकर अपना और अपने परिवार का जीवन-यापन कर सके।

महोदय, सरकार को सुरक्षा कारणों से ई-रिक्शा रजिस्ट्रेशन, नम्बर प्लेट, लाइसेंस, ट्रांसफर ऑफ ओनरशिप और फिटनेस सर्टिफिकेट को अनिवार्य किए जाने की आवश्यकता है। लाइसेंस प्रणाली व रजिस्ट्रेशन को ऑनलाइन बनाया जाना चाहिए, जिससे आरटीओ दफ्तर का बोझ कम हो सके व लोगों को समय पर न्याय मिल सके।...(समय की घंटी)... महोदय, इन सभी सुझावों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you very much Veer Singhji for keeping up the time limit. Now, Shri K.N. Balagopal; you also have only three minutes - two plus one.

SHRI K.N. BALAGOPAL (Kerala): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to support the Bill. I am supporting this even though this is a piecemeal legislation. A comprehensive Bill is pending for finalisation before the Standing Committee for recommendations for the last two years. That comprehensive Bill is related to the entire motor vehicles, licensing and road transport system. So, a comprehensive system is needed. But this is a step by the Government to regularise the e-rickshaws, that is, bringing unorganised people to the organised sector. So, giving licence to them is a very welcome move. Sir, I am supporting the Government's move to reduce the existing condition to give licence to drive transport vehicles only to those who are

having one-year experience. Now, it is being reduced to zero level. That means, a person who is getting a licence can drive these vehicles. But, Sir, one thing has to be ensured. There should be proper rules and regulations for driving these vehicles. I am saying this because the e-rickshaws were banned in Delhi after a tragic incident. A small girl, who was walking with her mother on a footpath in Delhi, was hit by an e-rickshaw which drove through that footpath. The girl was hit and she fell into a big frying pan full of oil. It happened two years back. It was a very tragic incident. So, e-rickshaws used to travel anywhere. No rule of keeping left or no other rule was there for them. So, after giving this licence, we have to ensure that they are properly educated about the traffic laws. That is what Nareshji has said here. I am supporting his point that proper education should be there for these drivers.

Sir, another thing is that there should be some subsidy given to the rickshaw pullers for transferring to the e-rickshaws. Now, the price of an e-rickshaw is around ₹ 40,000 to ₹ 50,000. So, if the Government has some provision to give some subsidy for e-rickshaw industry, it will be helpful for the poor people.

Sir, the next point is that a lot of auto-rickshaws are also there. In that area also, this green initiative should be promoted. It is not coming as part of this Bill, but even then some green initiative has to be there to support and help the environment. That is also needed.

Lastly, Sir, with the existing roads, we cannot solve the issue of traffic, whatever kind of licence we may give. The Minister is also in charge of the highways and roads. So, some serious care should be taken to develop the roads also. I am supporting this Bill. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Dr. Ashok Ganguly. You have three minutes.

DR. ASHOK S. GANGULY (Nominated): Mr. Deputy Chairman, Sir, since the hon. Minister takes prompt action and I see him taking notes etc., through you, I want to give three or four suggestions only.

To put all the burden of discipline on e-rickshaws is unfair because the driving in this country has become totally unruly. Nobody follows traffic rules. Jumping red lights etc. etc. is very common. Sir, I have to compliment you because moving from petrol, diesel or gas rickshaws to e-rickshaws is a move in the right direction.

### **3.00 P.M.**

However, with regard to the licensing procedure that has been suggested, the hon. Minister must be aware of the fact that there are touts in cities like Mumbai and Delhi,

who have a relationship with the Regional Transport Offices and the issue of licences. If any licence is obtained from a tout, it has to be destroyed or withdrawn, and, the driver must be banned from ever applying for a licence.

Secondly, Sir, when you drive around Delhi, you can see the drivers of e-rickshaws, and, even the drivers of cars, speaking on mobile phone while driving with one hand. There is a law against it but no steps are taken and they are not stopped. I think, you have to be stricter because most accidents are caused by unmindfulness while you are on the mobile phone while driving. So, when licences are given, there should be an authentication as also a data bank for the identification of the individuals and making it very clear -- as a matter of fact, posting it within vehicles -- as to what are the offences, which should lead immediately to loss of licence. Finally, I would like to make a point, which is very widespread around the country including Delhi, about the refusal to take passengers. My suggestion is that any refusal, which cannot be established as the legitimate and rightful reason that a driver can give, must also be one amongst the offences. These are the suggestions, which I wanted to give to the hon. Minister, Mr. Gadkari. In the end, I thank you for giving me the opportunity to speak.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you very much, Mr. Ganguly. Now, Shri Anil Desai. You have two minutes. You can take two plus one, three minutes.

SHRI ANIL DESAI (Maharashtra): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to support the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2015, which has been piloted by hon. Minister of Road Transport and Highways, Shri Nitin Gadkari ji.

It is reported that there are lakhs of rickshaw drivers in the country. In Delhi alone, one lakh rickshaw drivers are plying. This amendment in the Motor Vehicles Act would bring the e-rickshaws and e-carts under the ambit of law, and, the very purpose is aimed at addressing the unemployment issue on the one hand, and, on the other hand, the purpose is to create a public transport facility at an affordable price and to cut down carbon emissions by introducing battery-operated systems in the public transport.

These e-rickshaws have been given specifications of design and will be registered as transport vehicles under DL1ER. It is also stipulated that it must have a first-aid box and a fire-extinguisher. Further, the name, address and the telephone of the permit holder is to be painted on the left side of the vehicle. Considering the safety of the passengers, especially, the female passengers, these measures are welcome. The vehicle should have a sitting capacity of four passengers excluding driver, and, it should have a maximum luggage of forty kilograms. It is mandatory that the driver of the vehicle has to be its owner, and, he should have driver's licence and a Public Service Vehicle (PSV) badge.

While issuing permits, a condition has been laid down that any incidence of indecent behaviour or molestation against women in the e-rickshaw should be reported to the nearest police station or the PCR. The law enforcing agency should monitor any incidence of indecent behaviour and whatever incidents are reported should be dealt with very firm hand.

It is observed that rickshaw drivers charge much above the meter readings and thus fleece the passengers. A serious cognizance of such misbehaviour on the part of the drivers should be taken by the RTI authorities. From residential colonies to the nearest metro stations or traffic junctions, public transport system in the form of e-rickshaws should be encouraged as they are eco-friendly. While welcoming the operation of e-rickshaws, we have to guard against traffic congestion too. Proper lanes or parking slots should be earmarked for e-rickshaws to avoid traffic snarls. Any violation on the part of the drivers of e-rickshaws should be dealt with sternly. With these few words, I support this Bill which introduces an innovative mode of transport. Thank you.

श्री आनंद भास्कर रापोलू (तेलंगाना): माननीय उपसभापति महोदय, “रिमझिम-रिमझिम हैदराबाद, रिक्षा वाला जिन्दाबाद”, this was the childhood song not only in Telugu but across several regional languages. That was the fame and that has given life to several personalities. One such live example is amidst us, megastar Chiranjeevi, my elder brother, who is in our opposition benches, who is much familiar in his role as *rickshawala*.

Mr. Deputy Chairman, Sir, we are in the age of electric automobiles. We could not only see the sophisticated electric carts in airports, but the spread of electric carts and electric rickshaws is gradually spreading not only across metropolis but also across several towns and cities throughout the country. Keeping this fact in view, Tripura is the first State to regularize the usage of e-rickshaw. Electric vehicle is the necessity of the day which was first made in Scotland in 1837. By 1890, European roads were having the electric vehicles whereas our country has seen the electric vehicle very recently. In 1990s, Phaltan-based Nimbkar Agricultural Research Institute developed a model of e-rickshaw. Then, the usage of e-rickshaw has spread across the country and in Delhi lakhs and lakhs of people are dependent on it and earn their livelihood through e-rickshaw. Now, because this is the eco-friendly, low-emitting, electric battery-based, there is onslaught from other countries since very lesser number of manufacturing units is available in the country. I would like to put on record that this



is the only one Ordinance which has been appreciated by the common people, whereas all other Ordinances look towards corporate and other needs. So, at this juncture, we need to keep such an important find to improve the e-rickshaw usage, improve the model of e-rickshaw with proper shock absorbers and other facilities.

Besides that, I would like to mention about the safety of roads not only within the metropolis roads but also across several national and state highways. There is every necessity, as suggested by Naresh Agrawalji, about the safety of the speed breakers. In Maharashtra, when Husain Dalwai was PWD Minister, he ensured to evolve these safe speed breakers. The e-rickshaws and other manual rickshaws are in need of having proper safe speed-breakers. Besides that, there is also every necessity to look towards the growing ramifications of the need of electric vehicles. Future is going to give us a lot of tension towards the petro-products. So, we need to depend on the electric vehicles. (*Time-bell rings*) And, as Balagopalji mentioned, there is a draft prepared through the Standing Committee to look towards the Motor Vehicles Act amendments in a comprehensive manner. Though this appears to be a very small piece of legislation, this will have a very great impact on the livelihood of the very poor and it is going to attract the attention of the needy in the nation. I appreciate and welcome the Bill and I will encourage to have the comprehensive Motor Vehicles Act. Thank you very much.

**श्री शरद यादव (बिहार):** उपसभापति जी, सभी सदस्यों ने जो बातें कहीं, उन्हें मैं दोहराना नहीं चाहता। मैं इस बिल को सपोर्ट करने के लिए खड़ा हुआ हूँ और इसके साथ ही मैं दो-चार बातें कहना चाहता हूँ। मुम्बई, जहाँ जॉर्ज फर्नांडिस ने बॉम्बे टैक्सीमेंस यूनियन बनायी और उन्होंने एक बैंक भी बनाया। मुम्बई में टैक्सीमेन की जो हालत है, वह कितनी सुधरी है, यह आपसे ज्यादा और कोई नहीं जानता। यह एक ऐसा धंधा है, जिसमें गरीब लोग, जो स्किल्ड वर्कर्स कहलाते हैं, वे लगे हैं। यह अकेला ऐसा स्किल्ड काम है, जिसमें बहुत बड़ी आबादी लगी हुई है।

इसके साथ, मैं यह कहना चाहता हूँ कि डा. लोहिया जीवन भर रिक्शे पर नहीं बैठे। उनको रंज और अफसोस था कि आदमी आधा घोड़ा और आधा इंसान बन जाता है। गडकरी साहब, आपके आने के बाद मुझे विश्वास है कि देश के जो रिक्शा चालक हैं -- आज टेक्नोलॉजी इतनी एडवांस हो गई है कि इसमें लाखों नहीं, करोड़ों लोग लगे हुए हैं। लोहार और बढ़ई, जो गाँव में बेकार और बेरोजगार हुए हैं, जो दस्तकार थे, वे अधिकांश इसमें लगे हैं।

एक बार आइंसटाइन साहब अमेरिका से जापान जा रहे थे। जब उनका जहाज श्रीलंका में तेल लेने के लिए ठहरा, तब वे लॉन में थे और काँच के पार देख रहे थे। तब उन्होंने इस रिक्शे को देखा। इसे देखने के बाद उन्होंने कई सहयात्रियों से पूछा कि यह क्या है? तब जो उनके सहयात्री थे, जो उनके साथ के लोग थे, उन्होंने एक्सप्लेन किया कि यह आदमी है जो रिक्शा खींचता है और इस पर आदमी बैठता है। उस घटना के बाद आइंसटाइन साहब ने अपनी लाइफ स्टोरी में लिखा कि जापान में मुझे रात भर नींद नहीं आई। यानी, आइंसटाइन साहब एक बड़े आदमी थे और इस हालात को

देखकर वे रात भर सो नहीं पाए। आपके जैसे आदमी को इसमें जिम्मेदारी मिली है। यह आरटीओ लूट का इतना बड़ा तंत्र है कि वहाँ पोस्ट बिकती है। राज्य सरकारों में तो यह पोस्ट नीलाम होती है। अभी नरेश अग्रवाल जी बता रहे थे कि सुप्रीम कोर्ट ने ट्रक पर 15 टन सामान ले जाने पर बैन लगा दिया है और वह देश भर में आरटीओ से लेकर सिपाही तक लूट का एक जरिया बन गया है।

अभी बहुत से लोगों ने यह कहा कि उनके प्रति यह सख्ती करनी चाहिए, वह करना चाहिए, आदि। क्या आप गरीब आदमी पर ही सारे क़ानून लादना चाहते हैं? यानी, वह सवारी ले रहा है या नहीं ले रहा है, वह ज्यादा सवारी ले रहा है या कम ले रहा है, इसमें क्या है? इस देश की संस्कृति है कि ऊपर कोई मजबूत आदमी है, तो उसको चाटो और जो कमजोर मिल जाए तो उसको काटो। मैंने यहाँ भी बहस में देखा कि लोग काटने-काटने की बात कर रहे थे। मैं यह मानता हूँ कि तमिलनाडु में एम.जी. रामचन्द्रन ने इस तकलीफ को बहुत अच्छे से डील किया। जब यह तमिलनाडु में हो सकता है, तो यह देश भर में क्यों नहीं हो सकता? जो रिक्षा वाला है, जब वह कोलकाता में आदमी ढोता है तो आप देखना वह घोड़ा ही लगता है और पूरे देश भर में...? आप नागपुर से आते हैं और मैं जबलपुर से आता हूँ, तो वहाँ हम देखते हैं कि कितने रिक्षे वाले हैं और उनकी क्या हालत है? **(समय की घंटी)** उनकी उम्र 70 साल की होती है और वे 30 साल में ही मर जाते हैं, क्योंकि ये रिक्षा वाले हैं।

आपका यह क़ानून तो ठीक है, लेकिन मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूँ कि अगर आप रिक्षा वालों के बारे में चिन्ता करें तो करोड़ों लोगों के मामले में चिन्ता हो जाएगी। इस देश में अगर कोई स्किल्ड वर्कर है, तो वह ड्राइवर ही है, इसलिए उसे अच्छे से और सहानुभूति से देखना चाहिए, यही मेरी आपके माध्यम से विनती है।

SHRI D. RAJA (Tamil Nadu): Sir, I rise to support this Bill. It has two limited objectives. One is to bring e-cart or e-rickshaw under the ambit of the Motor Vehicles Act. Second is to provide employment to a large number of people who have upgraded themselves by switching from manually pulling rickshaws to electric-powered three-wheeled vehicles.

I support this Bill. But while doing so, I would like to draw the attention of the Government to four issues. One, due to acute unemployment in the country, a large number of young people, particularly educated young people, are taking up e-rickshaw driving or rickshaw pulling as an occupation. The Government should ensure easy access to credit facilities to these young people.

Two, there are reports which show that these e-rickshaws are owned by some individuals in the name of benami ownership. The actual drivers do not get their wages or earnings and they suffer. What is the Government going to do?

Three, these rickshaw pullers or e-rickshaw drivers are harassed by police unnecessarily on flimsy grounds. If there is a genuine issue, one can understand. This

issue will have to be addressed by the Government.

Four, these e-rickshaw drivers or rickshaw pullers need decent housing. The Government should think of having some special schemes to provide housing to these people.

I ask the Government to consider these suggestions for the welfare of e-rickshaw drivers and rickshaw pullers. With this, I support the Bill. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you very much. Now, Shri Rajeev Shukla. Take only three minutes.

**श्री राजीव शुक्ल (महाराष्ट्र) :** धन्यवाद उपसभापति महोदय। गडकरी जी, हमेशा इनोवेटिव मिनिस्टर माने जाते हैं, जब महाराष्ट्र में थे तब भी हाईवेज के लिए इन्होंने काफी कुछ नए आइडियाज लगाए, यहां आकर भी इन्होंने ये चीजें शुरू कीं। बिल का तो हम समर्थन कर रहे हैं लेकिन कुछ सुझाव हैं जिन पर कुछ मॅबर्स ने भी ध्यान दिलाया है। तो उसी चीज को लेकर हम भी आगे कर रहे हैं। ये ई-रिक्शा तो आ रहे हैं लेकिन जिस तरह से यह सफल होगा, मुझे लगता है कि तमाम व्यापारी इसके अंदर घुस जाएंगे और सैकड़ों रिक्शा एक-एक आदमी ओन करेगा और उस पर ड्राइवर्स को नौकरी पर रखेगा। इस प्रकार यह बहुत बड़ा व्यापार का साधन कुछ लोगों के लिए हो जाएगा। तो लाइसेंस इश्यू करते समय दो-तीन बातों का ख्याल रखना चाहिए। एक तो लाइसेंस इंडिविज्युअल को इश्यू हो, कम्पीज को इश्यू नहीं होना चाहिए। एक इंडिविज्युअल कितने लाइसेंस ले सकता है इस पर भी कोई रेस्ट्रिक्शन होनी चाहिए। तीसरे, जो साइकिल रिक्शा वाले हैं, इससे उनका कहीं धंधा बंद न हो जाए, क्योंकि साइकिल रिक्शा वाले जैसा शरद जी ने भी कहा कि करोड़ों लोग हैं और उनके पास कमाने-खाने के लिए कुछ नहीं होता। वे कहां-कहां से आते हैं, बिहार से, कोलकाता से, बंगाल से, उड़ीसा से और यहां आकर बड़े-बड़े शहरों में रिक्शा चलाते हैं। तो उनके लिए क्या सुविधा है? एक सुझाव है कि उनको जीरो इंटरैस्ट पर लोन देकर कंवर्ट किया जाए अगर ये ई-रिक्शा में जाएं। तो ब्याज मुक्त ऋण उनको दिया जाए, जो तमाम लोगों को मिलता है। तो उनको ब्याज मुक्त ऋण दिलाने की सरकार की तरफ से पेशकश हो तो बहुत अच्छा रहेगा। तीसरी चीज यह है कि जो बिल जिसके बारे में बात हो रही है, बहुत छोटा बिल है। मेरा इसमें सुझाव है कि एक पूरे सैक्टर पर कम्प्रहेंसिव बिल होना चाहिए, मैं स्टैंडिंग कमेटी में हूं। इनमें बहुत सीरियश इश्युज हैं, इनमें एक इश्यू सामने आया था कि जो हाईवेज हम बना रहे हैं। आज हाईवेज बना रहे हैं, पांच साल के अंदर हाईवेज धंस जा रहा है। वजह यह है कि ओवरलोडिंग इतनी हो रही है कि हम सोच भी नहीं सकते। जिस ट्रक की कैपेसिटी 20 टन है, वह 200 टन लेकर चल रहा है, 150 टन लेकर चल रहा है। उसकी वजह से सड़कें धंसी जा रही हैं और हाईवेज खराब हो रहे हैं। इसके मामले में सरफेस ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर हैं, वे क्या कदम उठा रहे हैं, इस पर एक पूरा प्रेजेंटेशन है, जो प्रेजेंटेशन उन्हें देखना चाहिए। इनको कई एन0जी0ओज0 ने तैयार किया है। दूसरे जो ट्रक ड्राइवर्स हैं उनकी वेजेज के बारे में है। वे काम इतना करते हैं लेकिन ट्रक ओनर्स द्वारा उनकी सेलेरी मनमाने ढंग से फिक्स की जाती है। तो उनकी स्थिति इतनी खराब है कि आप सोच नहीं सकते। वे रात-रातभर जागते हैं, 24-24 घंटे चलते हैं और उन्हें रास्ते में पुलिस तंग करती है। इस तरह उनकी स्थिति बहुत दयनीय है। इसलिए मेरा मंत्री जी को

सुझाव है कि आप कृपया ट्रक ड्राइवर्स के बारे में रेगुलेशंस बनाएं। महोदय, ओवरलोडिंग की वजह से रोड्स खराब होते जा रहे हैं - भले ही वह golden quadrilateral या कोई भी रोड्स हों, उनकी हालत खराब होती जा रही है। इस बारे में कदम उठाएं। दूसरे, कंपनीज को ई रिक्शा के लाइसेंस न देकर वे individuals को मिलें और individuals में भी एक व्यक्ति कितने लाइसेंस ले सकता है, यह भी तय हो। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI TIRUCHI SIVA (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir. I welcome this Bill. This Bill brings in three amendments. Out of which, two are very important. One is relaxing the conditions for issuance of licence for driving transport vehicles having three wheels with net power not exceeding 4,000 watts. Second is bringing these e-cars and e-rickshaws under the Motor Vehicles Act, which will help in employment of innumerable persons, who have upgraded themselves from manually-pulled rickshaws to electric-powered three-wheel rickshaws.

Sir, I am proud and we have got the credibility to say that. The Government is now attempting to create more employment by way of upgrading manual rickshaw pullers to e-rickshaw drivers. It was forty-five years ago, four-and-a-half decades ago, when our leader, Dr. Kalaignar, was the Chief Minister of Tamil Nadu, abolished the manually-pulled rickshaws in Tamil Nadu. That was the first ever example in the whole of India. We set an example and I think that has not been followed in many other States, as Sharadji also mentioned here. So, as a progressive step towards social justice, we first did that by abolishing manually-pulled rickshaws.

Now, Sir, I would like to make a few suggestions to the Minister. When your intention is to be appreciated that employment is generated and innumerable number of persons are benefited, kindly keep it in mind that every minute, there is an accident in our country. In every four minutes, one person dies in a road accident. The NCRB statistics state that in the year 2013, there were 4.43 lakh accidents which claimed 1.37 lakh lives in road accidents. So, when these e-car or e-rickshaw drivers are given licences without having previous experience, the intention may be right, but kindly keep it in mind that when they are given licences, at least, one day, they must undergo a training of learning the rules of the road, and whenever the rules are bypassed, I think, some action must be taken. So, we expect more people to get employment by way of that and we help them....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. Let us not talk. ...*(Interruptions)*... Please listen to the speech.

SHRI TIRUCHI SIVA: Sir, I would like to remind again that in the year 2014, the Government assured that within one month after they succeed to power, the Motor Vehicles Act will be amended to meet the international standards of road safety. But,

no steps have been taken. So, kindly, take that into consideration. The Motor Vehicles Act has to be amended to meet the international standards of road safety. When these e-car or e-rickshaw drivers are given licences without these conditions, kindly keep it in mind that they should be educated about the rules of the road because road accidents are high in number. In Tamil Nadu and everywhere, road accidents have increased especially because of these vehicles. So, when we support this Bill, the Minister must take these things into consideration. Thank you very much.

**श्रीमती बिमला कश्यप सूद (हिमाचल प्रदेश) :** धन्यवाद, उपसभापति जी। मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2015 के समर्थन के लिए खड़ी हुई हूँ। महोदय, यह मोटर यान (संशोधन) विधेयक लोक सभा में लाया गया और वहां 18 दिसम्बर, 2014 को पास हुआ। मैं परिवहन मंत्री श्री नितिन जयराम गडकरी जी को गरीबों के हित में यह बिल लाने के लिए बधाई देती हूँ। महोदय, मानव-चालित रिक्शे राज्य के अधिकार क्षेत्र में आते हैं और जहां तक ई-रिक्षा वैध किए जाने का सम्बंध है, उसके चालकों को ट्रांसपोर्ट विभाग से पहले ड्राइविंग लाइसेंस बनवाना पड़ेगा और उसकी एसोसिएशन को रिक्शे का टाइप अप्रूव करवाना होगा। इस के बाद ट्रांसपोर्ट विभाग उन रिक्शों को रजिस्टर करेगा और रजिस्ट्रेशन व लाइसेंसिंग प्रोसेस पूरी होने के बाद ही उन्हें इन रिक्शों को चलाने की इजाजत मिल पाएगी। महोदय, ई-रिक्षा मोटर यान एक्ट के दायरे से बाहर नहीं रहेंगे। ई-रिक्षा ड्राइवर के लिए जो आठवीं पास होने की शर्त थी, उसे हटा दिया गया है। हजारों गरीब ई-रिक्षा चालक और उनके परिवार अपनी जीविकोपार्जन के लिए इन वाहनों पर निर्भर हैं। यह भी महत्वपूर्ण समझा गया है कि लाखों दैनिक यात्री सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करते हैं, क्योंकि ये वाहन गन्तव्य के अंतिम छोर तक सड़क संपर्कता प्रदान करते हैं। देश में आज भी करीब एक करोड़ लोग साइकल-रिक्षा चलाते हैं। आदमी द्वारा आदमी को ढोने की इस अमानवीय प्रथा से ई-रिक्षा द्वारा मुक्ति दिलाई जा सकती है। कड़ी मशक्कत के कारण साइकल-रिक्षा चालक को टीबी समेत अनेक बीमारियों का शिकार होना पड़ता है। ऐसे सभी साइकल-रिक्षों को ई-रिक्षे में बदलने का सपना हमारे परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी का है और वे इसके लिए ब्याज-मुक्त ऋण दिलाने के लिए भी प्रयासरत हैं। दस दिन की ट्रेनिंग लेने के बाद ई-रिक्षा चालक अपना लाइसेंस पा सकेंगे।

उपसभापति जी, इस सब के बावजूद ई-रिक्षा चलाने के लिए कुछ नियम बनाए गए हैं, जिन पर पूरी तरह अमल होना चाहिए। ई-रिक्षा और ई-कार्ट की मैक्सिमम पावर 2000 वाट और स्पीड 25 किलोमीटर होनी चाहिए। ई-रिक्षा बैटरी से चलने के कारण प्रदूषण नहीं फैलाते हैं, परन्तु इसका मॉडल गवर्नमेंट से एप्रूव होना चाहिए। जहां-जहां ई-रिक्षा और ई-कार्ट को जाने की परमीशन मिली हो, वहीं उसे जाना चाहिए। ड्राइवर के पास कॉमर्शियल लाइसेंस होना चाहिए। एक बात मैं और कहना चाहूंगी कि ई-रिक्षा चीन से भारत में आ रही हैं और ये सस्ते होने के कारण चल भी रही हैं, इन पर रोक लगनी चाहिए। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay, one name that is left is Shrimati Gundu Sudharani. You have only one minute. Do you want to speak? I thought that this is an insult to you.

SHRIMATI GUNDU SUDHARANI (Telangana): Please give me two minutes.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay, two minutes. I know that you gave your name on time. Take two minutes, not more than that. *..(Interruptions)..* No, no, you gave your name late. Some Members have raised their hands. Some Members have given their names late. If I start accommodating them, then, I can't stick to the time.

SHRIMATI GUNDU SUDHARANI: Mr. Deputy Chairman, Sir I thank you for giving me this opportunity to speak on this Bill which will give succor to the poor people who are depending on e-rickshaws and e-carts. Many e-rickshaw and e-cart pullers are eagerly waiting for the passage of this Bill as the Motor Vehicle rules mandates licence to drive a transport vehicle. This Bill paves the way for them to obtain licence without waiting for the mandated period of one year. I welcome this.

Sir, I suggest for the consideration of the hon. Minister that all the regular cycle rickshaw pullers be given special loan at the rate of three per cent so that they can graduate to e-rickshaws and also help them in reducing the pain and agony that they undergo when they pull cycle Rickshaw; and the House is very well aware that pulling a man sitting in the cart by another man is inhuman.

I would like to submit that there is no regulation on how many people that e-rickshaw can ferry. Now, they are ferrying about 8-9 people in one go by e-rickshaw which weighs only 125 kgs. So, there has to be some regulation that only these many passengers could be ferried by e-rickshaw.

After the tragic incident in Delhi involving e-rickshaw, the High Court found it necessary to include e-rickshaw in the M.V. Act, as it is a great saviour of the victims of traffic accidents, and the e-rickshaw pullers do not come under this Act.

In compliance to that, the Government of India came out with guidelines which say that e-rickshaw pullers should have a driving licence and should be brought under the ambit of the M.V. Act. The guidelines also say that it could carry only four persons and 50 kg. of load at a time. It also provides that there will be triennial registration of these rickshaws, and it will be done only for those pullers who have valid licence. Now, all these issues have been addressed in this Bill. *(Time-bell rings)* Please give me one minute.

One of the problems the e-rickshaw driver face is recharging their rickshaws. I suggest for the consideration of the hon. Minister to discuss with the concerned State Governments where e-rickshaws are plying, to set up free solar charging facilities so that the poor rickshaw pullers could get benefit out of it.

With these words, I support the Bill. Thank you.

श्री रामदास अठावले (महाराष्ट्र) : माननीय उपसभापति महोदय, मुझे भी एक मिनट बोलने के लिए समय दीजिए। ...**(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, Mr. Athawale. It is not possible. Time and again, we have informed the hon. Members that they should give their names in time, at least, within half-an-hour of the start of the discussion. This Bill was circulated... **...(Interruptions)**... No. You are doing it every day. I am not going to do that. Every day, you do it. You want to have it within the time. **...(Interruptions)**... I cannot tolerate it. Everyday, you are doing it. I advised you last time also. **...(Interruptions)**... What prevents you? आप बोलने के लिए पहले नाम क्यों नहीं देते हैं? आपको मालूम है कि यह बिल पहले सर्कुलेट किया जा चुका है। आपको मालूम है कि आप इस पर बोलना चाहते हैं, तो फिर पहले नाम क्यों नहीं देते? You are giving me so much tension unnecessarily. **...(Interruptions)**... No. Not only you, but there are three others who had requested. I refused all of them. **...(Interruptions)**... Now you are pressurizing. I cannot. Every Member is equal to me. You take this lesson. Hereafter, give your name in time. I will always oblige you. Mr. Minister. **...(Interruptions)**... I refused three requests. एक दिन थोड़ा पनिश्मेंट के रूप में मान लीजिए। अब मैं आज आपको इस पर बोलने के लिए समय नहीं दूंगा। Okay. Please, Mr. Minister. **...(व्यवधान)**... श्री रामदास अठावले जी, मैं आपको रेलवे बजट के समय बोलने के लिए ज्यादा कंसेशन दूंगा।

श्री सतीश चन्द्र मिश्रा (उत्तर प्रदेश) : उपसभापति महोदय, जब आप गुस्से में हिन्दी बोलते हैं, तो बहुत अच्छी हिन्दी बोलते हैं।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी) : सम्माननीय उपसभापति महोदय, ई-रिक्शा के इस महत्वपूर्ण बिल पर सम्माननीय सदस्यों ने जो समर्थन किया है, मैं उन सबको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और जो सुझाव दिए हैं, उनके ऊपर भी सरकार निश्चित रूप से विचार करेगी। यह बात सच है कि आदमी, आदमी को ढोता है, यह अमानवीय प्रथा है। डॉ. राम मनोहर लोहिया जी और पं. दीन दयाल उपाध्याय जी इस बारे में कह चुके हैं। हमारे देश में अनुमान है कि लगभग एक करोड़ से ज्यादा ऐसे लोग हैं जो साइकिल रिक्शा चलाते हैं या माल लेकर ई-कार्ट के रूप में रिक्शा पर माल ढोने का काम करते हैं। स्वाभाविक रूप से यह प्रथा बन्द होनी चाहिए, क्योंकि यह अमानवीय प्रथा है। यह भी सच है कि साइकिल रिक्शा या ई-कार्ट के रूप में कम उम्र में रिक्शा चलाने के बाद रिक्शा चलाने वाले को कभी टी.बी. होती है और कभी कैंसर होता है और इससे आदमी की लाइफ कम होती है। हमारा अनुभव भी यही है।

महोदय, मुझे इस बात की खुशी है कि इनर्जी ड्रिवन रिक्शा आने के कारण देश के करोड़ों गरीबों को राहत देने वाला एक ऐतिहासिक और रिवोल्यूशनरी निर्णय इस सदन द्वारा किया जाएगा और यह निश्चित रूप से इन गरीबों के भविष्य के लिए बहुत फायदेमंद होगा। जितने भी सुझाव हैं, वे सब लगभग इसकी गाइडलाइन्स में आ गए हैं, लेकिन फिर भी मैं आप सबकी बातों का खुलासा करने का प्रयास कर रहा हूँ।

महोदय, इस बिल को इसलिए लाने की आवश्यकता हुई कि जब हमारी सरकार आई और जब मैं मिनिस्टर बना, तो मैंने सोचा कि ई-रिक्शा और साइकिल रिक्शा की तुलना होनी चाहिए और इसलिए मैंने मोटर व्हीकल एक्ट से ई-रिक्शा को निकाल दिया, क्योंकि मुझे लगा कि यदि इन्हें मोटर व्हीकल एक्ट में रखा गया, तो इनके पीछे सभी तरह के कानूनी झगड़े लग जाएंगे और यह उनके लिए मुश्किल होगा। मैंने यह निर्णय अच्छी भावना से किया था, लेकिन बाद में हाईकोर्ट में किसी ने पी.आई.एल. डाल दी और हाईकोर्ट ने उसके ऊपर स्टे दे दिया। हाईकोर्ट द्वारा स्टे देने के कारण दिल्ली में अनेक जगहों पर पुलिस स्टेशनों में ये ई-रिक्शा जम्बू हुए और इसके कारण अनेक गरीबों को कठिनाइयों से गुजरना पड़ा और एक प्रकार से उनके पेट पालने पर एक बहुत बड़ा प्रश्न-चिह्न लग गया। जब हाईकोर्ट में यह केस चला, तो हाईकोर्ट में ये सवाल उपस्थित किए गए कि यदि एक्सीडेंट होता है, तो इंश्योरेंस का क्या होगा और मोटर व्हीकल एक्ट को लेकर अनेक प्रकार के जो कानूनी प्रावधान थे, जब वे कोर्ट में प्रस्तुत किए गए, उसके कारण हमें कुछ कानूनी परिवर्तन करने पड़े।

सम्माननीय उपसभापति महोदय, जो दो परिवर्तन हैं, उनके लिए आप सभी ने स्वागत किया है कि अगर कमर्शियल ड्राइविंग लाइसेंस चाहिए, तो एक साल का उसके लिए लर्निंग लाइसेंस होता है और उसके बाद परमानेंट लाइसेंस मिलता है। हाईकोर्ट के निर्णय के बाद यदि ई-रिक्शा कमर्शियल लाइसेंस में आ गया, तो ई-रिक्शा वालों को एक साल का लर्निंग लाइसेंस लेना पड़ेगा और उसके बाद कमर्शियल लाइसेंस मिलता। इसलिए हमने कानून में यह अमेंडमेंट लाया कि एक महीने का ई-रिक्शा का लर्निंग लाइसेंस होगा और उसके तुरन्त बाद उसे कमर्शियल लाइसेंस दिया जा सकता है। इस एक महीने में एसोसिएशन के द्वारा उसके प्रशिक्षण की भी व्यवस्था की गई है। दूसरी बात ड्राइविंग लाइसेंस के बारे में जो आप सबने कही है, वह भी महत्वपूर्ण है। मेरे लिए यह विवाद का विषय हो सकता है कि जो आठवीं पास है, उसी को कामर्शियल ड्राइविंग लाइसेंस मिलता है। अब जो आठवीं पास नहीं है और अगर वह ई-रिक्शा चलाता है, तो क्या उस गरीब व्यक्ति को गाड़ी नहीं चलानी चाहिए? इसलिए हम नए एक्ट में इस बारे में सुधार करने के बारे में सोच रहे हैं। पहली बात तो यह है कि आठवीं पास की शर्त रखने से एक और प्रॉब्लम आएगी कि यदि रिक्शा चलाने वाला आठवीं पास नहीं है, तो उसे कामर्शियल लाइसेंस नहीं मिल पाएगा। इसलिए हमने आठवीं पास वाली कंडीशन को निकाल दिया है। इस प्रकार हमने इसमें दो बातें की हैं। मुझे लगता है कि जो बातें आपने कही हैं - ई-कार्ट और ई-रिक्शा, दो प्रकार हैं। दिल्ली में कम से कम एक लाख रिक्शे ऐसे हैं, जो केवल साइकिल रिक्शा के रूप में चलते हैं और आप सबने जो चिंता जताई, वह सही है कि कोई बड़ा व्यक्ति 25 साइकिल रिक्शे खरीदता है और गरीबों को किराए पर देता है, इसलिए इसके बारे में हमने कहा है कि जिसके पास ड्राइविंग लाइसेंस होगा, वही रिक्शा चला पाएगा और चालक मालिक बनेगा। बिना ड्राइविंग लाइसेंस के इस प्रकार की अनुमति किसी को नहीं मिलेगी कि वह किसी का शोषण कर सके। इसका ड्रेस कोड निश्चित किया गया है, इसका आइडेंटिटी कार्ड निश्चित किया है, इसका लाइसेंस नंबर निश्चित किया गया है, इसकी खरीद-बिक्री के बारे में नियम बनाए गए हैं और आज ही हमारे समाज कल्याण विभाग के मंत्री श्री थावर चन्द गहलोत और माइनोंरिटी विभाग की मंत्री, नजमा जी और ओबीसी... इन सब को प्रेजेंट स्कीम में तीन और चार परसेंट ब्याज पर ई-रिक्शा के लिए कर्जा मिल सकता है। साथ ही हमने तीन निर्णय किए हैं - पहला निर्णय यह किया है कि महिलाओं को भी ई-रिक्शा का लाइसेंस मिलेगा, क्योंकि यह मेकेनाइज्ड है। दूसरा महत्वपूर्ण निर्णय



है - आप भी अपनी कंस्टीट्यूएन्सी में इनिशिएटिव लीजिए कि जो अपंग हैं, जिनके पैर नहीं हैं या हाथ नहीं हैं, एक हाथ हो तब भी वे इसे चला सकते हैं और आजकल तो हाथ-पैर भी नए लग सकते हैं। मैंने अपनी कंस्टीट्यूएन्सी में 20 लोगों के पैर लगवा दिए, अब वे बुलेट चलाने लगे हैं। जिनके दोनों पैर नहीं थे, वे दौड़ने लगे और फुटबॉल खेलने लगे। तो जो अपंग लोग हैं, जो विकलांग हैं, उनको भी हमने ड्राइविंग लाइसेंस देने के बारे में निर्णय किया है और इन तीनों categories में तीन और चार परसेंट पर लोन उपलब्ध है। तो आप इसमें इनिशिएटिव जरूर लीजिए। यह बात आपकी बिल्कुल सही है कि ज़ीरो परसेंट पर इनको लोन मिलना चाहिए और उसमें आपका सहयोग चाहिए। मैंने फाइनेंस मिनिस्टर और प्रधान मंत्री जी को चिट्ठी लिखी है, जिसको मैं लगातार follow-up कर रहा हूँ। ...**(व्यवधान)**...

**श्री सतीश चन्द्र मिश्रा :** स्पेशली हैंडिकैप्ड को तो जरूर दिलाइए।

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** नहीं, नहीं, सबको देना चाहिए। हैंडिकैप्ड को भी देना चाहिए, महिलाओं को भी देना चाहिए। यह 70-80 हजार रुपए का रिक्शा है और इसे मजबूरी में गरीब आदमी ही चलाता है, जो झोपड़ी में रहता है। इससे कोई बहुत ज्यादा बर्दन आने वाला नहीं है, इसलिए ज़ीरो परसेंट इंटरेस्ट पर इसका लोन मिलना चाहिए। ...**(व्यवधान)**...

**श्री विजय जवाहरलाल दर्डा (महाराष्ट्र):** आपको प्रधान मंत्री जी को चिट्ठी लिखनी पड़ती है? आप तो उनको यूँ ही कह सकते हो।

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** मैंने इस बारे में फाइनेंस मिनिस्टर और प्रधान मंत्री जी से आग्रह किया है और मेरा विश्वास है कि वे निश्चित रूप से इस पर पॉजिटिव विचार करेंगे और इस देश में ई-कार्ट और ई-रिक्शा के जो एक करोड़ लोग हैं, उनको कम से कम चालक मालिक बनकर ज़ीरो परसेंट इंटरेस्ट पर कर्जा उपलब्ध होगा।

सर, इसमें चार लोग बैठ सकते हैं और पचास किलो का सामान रख सकते हैं। मैंने बिल में आपसे जो परमिशन ली है, वह 4000 वॉट के लिए ली है और यह जो रिक्शा है, यह 2000 वॉट से ऊपर का नहीं है, तो स्वाभाविक रूप से यह प्रश्न उठता है कि आपने 4000 वॉट के लिए परमिशन क्यों ली है? तो मैं आपको विश्वास के साथ यह बताना चाहता हूँ, क्योंकि इसकी रिसर्च और इसके मॉडल्स मैं देख चुका हूँ और मेरी इच्छा है कि ऑटोरिक्शा, जो पेट्रोल और डीजल पर चलता है, उसके हाफ प्राइस में यह ई-ऑटोरिक्शा भी आने वाले छः महीनों में हमारे देश में आए और हमारा देश प्रदूषण से मुक्त हो, इसलिए इसकी 4000 वॉट तक की पावर की अनुमति हमने लेकर रखी है। ई-रिक्शा के लिए 2000 वॉट की और 25 किलोमीटर की उसके लिए ...**(व्यवधान)**...

**श्री बैष्णव परिडा (ओडिशा) :** इम्पोर्ट करेंगे या खुद बनाएंगे?

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** सर, हम कोई इम्पोर्ट नहीं करेंगे। पुणे की एक कंपनी ने इसको बनाया है, मेक इन इंडिया किया है और आपको आज यह भी बता देता हूँ कि एक समय यह चीन से आता था, लेकिन अभी असम में, महाराष्ट्र में, दिल्ली में और पंजाब में अनेक मैन्युफैक्चरर्स तैयार

हुए हैं और अब इसमें कोई अड़चन नहीं है। यह मेक इन इंडिया हो रहा है और यह जोई-ऑटोरिक्शा बनेगा, यह भी मेक इन इंडिया होगा, कहीं से इम्पोर्ट नहीं होगा।

अब आपको एक बात बताता हूँ कि इसके standards के बारे में प्रश्न आया। यह बात सच है कि अगर 70,000 रुपए में बनाना है तो वह Hero Honda का axle लाता है, लुधियाना के मार्केट से इसकी bearings लाता है और असेम्बल करता है। तो हमारे डिपार्टमेंट ने कहा कि इसके एक-एक पार्ट का standardisation निश्चित करो, यानी उसकी कीमत ढाई लाख रुपए तक पहुंचाओ। मैंने कहा कि यह गरीबों के हित में नहीं होगा, यह नहीं करना है। इसलिए हमने एक निर्णय किया कि इसके 16 standards निश्चित किए और उसके लिए जो technical institutes हैं, उनको प्रमुख बनाया और एसोसिएशन को सर्टिफाई करने का अधिकार दिया। जो पुराने रिक्शे थे, जिनकी क्वालिटी ठीक नहीं थी, जो standards पूरे नहीं करते थे, उनको कहा कि आप इसमें सुधार करो और सुधार करके पुराने रिक्शों को भी हमने इसमें बैठाया है और नए रिक्शे भी 16 standards के साथ इसमें आएंगे और बाज़ार में जो उपलब्ध पार्ट्स हैं, उन्हीं को जोड़कर आएंगे, उस पर कोई आपत्ति नहीं उठाई जाएगी, क्योंकि जिन पार्ट्स को ऑलरेडी किसी मोटर साइकिल कंपनी ने, किसी ऑटोमोबाइल कंपनी ने standardisation करके पक्का किया है, वे पार्ट्स यूज करने की हमने अनुमति दी है। उसमें से कुछ मैनुफैक्चरर्स ने कहा कि हमारे पार्ट्स को लोग कैसे यूज करेंगे? तब मैंने कहा कि यह गरीब का मसला है इसलिए आप इसके ऊपर ऑब्जेक्शन मत उठाइए क्योंकि इसकी कॉस्ट 70-80 हजार से ऊपर नहीं जानी चाहिए। इसलिए मुझे ऐसा लगता है कि इसकी मज़बूती पर भी हमने ध्यान दिया है और इसका स्टैंडर्डइज़ेशन भी पक्का किया है। मुझे यह कहते हुए खुशी हो रही है कि दिल्ली में, दो दिन पहले मुझे इन्फॉर्मेशन मिली कि 22,000 ई-रिक्शा को ड्राइविंग लाइसेंस मिल गया है। हमने उसके लिए कैंप भी लगाए। मैं आपके मार्फत राज्य सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वे भी ड्राइविंग लाइसेंस के लिए कैंप अरेंज करें और इस प्रकार के लोगों को प्रोत्साहित करें।

नरेश अग्रवाल जी ने सही बात कही कि ऐक्सीडेंट्स बहुत होते हैं। आपने कुछ सवाल उठाए हैं। देश में पांच लाख ऐक्सीडेंट्स होते हैं जिनमें डेढ़ लाख लोगों की मृत्यु हो जाती है और तीन लाख लोगों के हाथ-पैर टूट जाते हैं। विश्व में सबसे ज्यादा ऐक्सीडेंट्स होने वाले देशों में प्रथम क्रमांक पर दुर्भाग्य से हमारे देश का नाम पहुंचा है। यह अच्छी बात नहीं है। इसलिए आपने जो बात कही है, सिक्योरिटी के हिसाब से, उसका एक इंस्टीट्यूशन हम बना रहे हैं। आमिर खान जी के साथ मेरी बात हुई है, वे लगातार प्रोग्राम्स भी करते हैं और बीच में वे मुझसे मिले भी हैं। हम लोग प्रचार करें कि रूल्स ऑफ दि रोड के बारे में बच्चों को लाइसेंस के द्वारा कैसे पढ़ाएं, उनमें जागरूकता कैसे लाएं। यह बात सही है जो आप सब लोगों ने कही कि ऐक्ट का क्या हुआ? मैं तो पहली बार पार्लियामेंट में आया हूँ। 6 महीने से हमने इस संबंध में काम शुरू किया। वर्ल्ड बैंक में अमरीका, कनाडा, यूके, जापान, जर्मनी और सिंगापुर — इन 6 के एक्सपर्ट्स वर्ल्ड बैंक से लिए। यहां की एक सॉलिसिटर फर्म को लिया, 15-20 रिटायर्ड अधिकारियों को लिया और उसके बाद हमने काम करके तीन महीने पहले ऐक्ट को पूरा किया। वह ऐक्ट अभी कैबिनेट के सामने आने वाला है, सब डिपार्टमेंट्स में जाता है और कैबिनेट के बाद उसका बिल आएगा। उस ऐक्ट में इंटेलीजेंट ट्रैफिक सिस्टम है। इसके बाद 5000 की लोक संख्या से ऊपर, 106 शहर देश में हैं, वहां पर ये कैमरे लगेंगे। चाहे मंत्री हो, नेता हो या अभिनेता हो, कोई भी हो, जो भी वॉयलेशन करेगा, तुरंत उसकी फिल्म निकलेगी और उसको 24 घंटे के अंदर

फाइन होगा। अगर वह कोर्ट में अपील करेगा और सच निकला तो फाइन तीन गुणा बढ़ेगा। अब कोई मैनेज नहीं कर सकता क्योंकि चौक पर वह सिस्टम लगेगा। ड्राइविंग लाइसेंस के लिए ऑलरेडी हमने देश में पूना में, कोलकाता में, राजस्थान में सेंटर्स शुरू किए हैं। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि ऐसे दस हजार सेंटर्स हम देश में खोलना चाहते हैं। नरेश जी, आपने यह बात सही कही कि देश में तीस परसेंट लाइसेंस बोगस हैं, डुप्लीकेट हैं और ऐक्सीडेंट्स होने का कारण ये भी हैं। मैं कभी-कभी पब्लिकली लोगों से सवाल पूछता हूँ कि आप में से कितने लोग हैं, जरा बताइए जिन्होंने आरटीओ ऑफिस में जाकर एग्जाम देकर ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त किया? मैं आप लोगों से यह सवाल नहीं पूछूंगा, लेकिन मैंने अगर आपसे भी यह सवाल पूछा तो मुझे मालूम है कि आपके लिए भी वह अड़चन वाला हो सकता है क्योंकि यह पद्धति बहुत गलत है। इसलिए अब जो सिस्टम तैयार किया है, जिसे पूना में और बाकी जगह आप देख सकते हैं कि कम्प्यूटर परीक्षा लेगा। चाहे आप स्कूटर चलाएं, ट्रक चलाएं, कम्प्यूटर आपकी परीक्षा लेगा और कम्प्यूटर आपकी परीक्षा लेकर आपको पास या फेल डिक्लेयर करेगा। इस प्रकार से हम लोग आठ से दस हजार प्राइवेट सेंटर्स आउटसोर्स कर रहे हैं क्योंकि जो आरटीओ है, वहां पर लक्ष्मी दर्शन इतने बड़े पैमाने पर होता है और सामान्य व्यक्ति को उससे कितनी तकलीफ होती है, उसे मैं ग्रासरूट लैवल पर अनुभव कर चुका हूँ। यह व्यवस्था बहुत से लोगों को तकलीफ देने वाली है। इसको हमने ई-गवर्नेंस के साथ जोड़ा है। जो ड्राइविंग लाइसेंस इंस्टीट्यूट है, उसको फिटनेस सर्टिफिकेट और ड्राइविंग लाइसेंस देने का अधिकार है और वह आटोमोबाइल से रिलेटेड स्کیل डेवलपमेंट के कोर्सेज चलाएगा। पांच एकड़ की जगह होगी। हमारे देश में 22 परसेंट ड्राइवर्स की शॉर्टेज है। आज दुर्भाग्य से अच्छे ड्राइवर्स नहीं मिल रहे हैं। हमारे गांव के जो गरीब हैं, जो किसान के बेटे हैं, मजदूर के बेटे हैं, अगर उन्हें ड्राइविंग लाइसेंस मिलता है तो उन्हें रोजगार मिल सकता है — ड्राइवर्स की 22 परसेंट शॉर्टेज है। यह इंस्टीट्यूट वह काम करेंगे। इस प्रकार ड्राइविंग लाइसेंस की परीक्षा पास करने के बाद, कम्प्यूटर द्वारा सर्टिफिकेट दिए जाने के बाद वह ई-मेल से ऑफिस में जाएगा। अगर तीन दिन के अंदर सरकारी दफ्तर में उस अधिकारी ने लाइसेंस इश्यू नहीं किया तो उसके खिलाफ कार्यवाही होगी। इस प्रकार अगर वह अधिकारी तीन दिन में लाइसेंस नहीं देगा तो उसके खिलाफ कार्यवाही का प्रावधान हमने किया है। अभी हमने जो नैशनल परमिट है, गुड्स एंड ट्रांसपोर्ट का, उसको ऑनलाइन कर दिया है। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि जब मैं यह सब स्ट्रिक्ट नियम लेकर आया, उस समय महाराष्ट्र के एक शहर में पांच सौ लोग, मैं उस शहर का नाम तो नहीं बताऊंगा, एजेंट के रूप में काम करते हैं, उन्होंने एसोसिएशन बनायी, वे मेरे पास आए और कहने लगे कि हम दलाल हैं, हम आरटीओ में काम करते हैं, हमें रेगुलराइज करो मैंने कहा कि यह काम मैं नहीं करूंगा, मैं आपको रोजगार देता हूँ। आप यह ड्राइविंग इंस्टीट्यूट ले लो, आप अलग काम करो। मैं यह काम नहीं करूंगा। अब मेरा आपसे एक अनुरोध है कि इस प्रकार की बात हर एक शहर में है। देश भर के सभी आरटीओ में इस प्रकार के काम करने वालों की संख्या लाखों में जाएगी। आजकल वे कोई भी काम एजेंसी के थू ही करते हैं, बाकी तो आपको पता ही है। हम इसको समाप्त करना चाहते हैं, इस सिस्टम को उखाड़ कर फैंकना चाहते हैं। हम स्ट्रांग पॉलिटिकल विल के साथ काम करना चाहते हैं। मेरी अड़चन यह हुई है कि हमने ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स की मीटिंग बुलाई और उनके सामने नया एक्ट प्रेजेंट किया। अब ये जो अधिकारी हैं, जो चैक पोस्ट पर पैसा वसूली करते हैं, उन्होंने मेरे खिलाफ क्या किया, वे स्टेट्स के मिनिस्टर्स को बता रहे हैं कि नया एक्ट राज्य सरकारों के अधिकारों का हनन कर रहा है। इस तरह के नये-नये फंडे वे ला रहे हैं और मेरे खिलाफ उन्हें

कर रहे हैं। मेरे पुतले भी फूँके गए क्योंकि मैं नया एक्ट ला रहा हूँ। हालांकि इससे मुझे कोई फर्क नहीं पड़ेगा। मैं आपको सावधान करना चाहता हूँ कि यह जो भ्रष्ट तंत्र है, वह सरकार पर दबाव बनाने के लिए नये-नये नाटक करके, नई-नई बातें लेकर आपके इधर-उधर घूम रहे हैं। ये मेरे पास भी बहुत बार आए हैं। आप इनको इनकरेज मत करिए।

**प्रो. राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश):** माननीय मंत्री जी यह भ्रष्ट तंत्र इतना ताकतवर है कि ये मिनिस्टर्स को हटवा सकती है। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि आपको बहुत सावधान रहने की जरूरत है।

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि मुझे खरीदने वाला कोई माई का लाल पैदा नहीं हुआ है। मैं आपको यह भी बताना चाहता हूँ कि इसी सेशन में ..

**प्रो. राम गोपाल यादव:** मैं आपकी बात नहीं कर रहा हूँ।

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** आपकी बात सही है।

**प्रो. राम गोपाल यादव:** मैं यह कह रहा हूँ कि ये लोग प्रेशर डालकर लोगों को हटवाने की ताकत रखते हैं।

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** आपकी बात बिल्कुल सही है। मैं स्टेट का नाम नहीं ले रहा हूँ। आरटीओ ऑफिसर्स एसोसिएशन के लोग मेरे पास आए और मेरे ऑफिस में मेरे गले में सोने का हार डाला। मैंने पूछा कि यह पीतल का है या सोने का है? उन्होंने कहा कि यह सोने का है। मैंने उसे उतारकर उनके हाथ में रख दिया। आपकी बात बिल्कुल सही है। इसी सेशन में, आपके सहयोग से, इस आरटीओ ऑफिस को भ्रष्टाचार मुक्त करने वाला इंटरनेशनल स्टैंडर्ड का कानून, यू0के0, अमेरिका और कनाडा से मिलता-जुलता अच्छा कानून हम लाएंगे। यह 1988 का जो कानून है, यह कचरे में फेंकने लायक है। I am sorry to use this word. मैं जब नया-नया मंत्री बना, तो पहली बार सेक्रेटरी इसकी फाइल लेकर मेरे पास आया, तो मैंने फाइल देखी और कहा कि एक काम करना जाते समय इसको ऑफिस में भी मत ले जाना, इसको कचरे में फेंक देना और इस फाइल को मेरे पास मत लाना। कानून में इतने ज्यादा लूपहोल्स हैं। लोगों की जानें जा रही हैं, डुप्लीकेट लाइसेंस बन रहे हैं। मैं नागपुर से हूँ और दर्डा जी, जानते हैं कि हमारे यहां से बाजू के स्टेट में जाना है, उसके लिए कार्ड सिस्टम तैयार किया है। कार्ड सिस्टम में ट्रांसपोर्ट वाले एक दूसरे को देते हैं और उससे पैसा वसूल होता है। मैं इसके लिए आपसे अनुरोध करूंगा कि आप लोग इसमें सहयोग करिए। इसके बारे में हम निश्चित रूप से बिल लाएंगे।

**श्री नरेश अग्रवाल (उत्तर प्रदेश):** माननीय मंत्री जी, एक सर्वोच्च न्यायालय ने जो 10 टन का आदेश पारित किया है, वह भ्रष्टाचार का बहुत बड़ा कारण है। उसके बारे में भी आप कुछ विचार करिएगा।

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** सर, बिल्कुल करेंगे। मैं आपको बताता हूँ कि already एक मार्च से हमने ई-टोल शुरू कर दिया है। यह ई-टोल ऐसा है कि जैसे कोई ट्रक या गाड़ी मुम्बई से दिल्ली

जाती है। इसके बीच में 18 टोल हैं और एक टोल पर 10 मिनट रुकना है, तो 18 टोल पर 180 मिनट का समय लगता है। इस बारे में आईआईएम कोलकाता और ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन ऑफ इंडिया ने रिपोर्ट दी है। उन्होंने कहा है कि टोल पर रुकने के कारण सात हजार करोड़ का पेट्रोल, डीजल का नुकसान होता है, टोल पर रुकने के कारण 88 हजार करोड़ रुपये का नुकसान होता है। मैं आपको बताना चाहूंगा कि मैंने 75 टोल कैंसिल कर दिए हैं। आपको शायद पता नहीं होगा कि जो छोटे टोल थे, वे खत्म कर दिए हैं। मैं 60 और टोल के बारे में सोच रहा हूँ कि इनको कैसे कैंसिल करना है। जो साढ़े तीन सौ टोल हैं, उनमें से 200 टोल ई-टोल में कन्वर्ट हो गए हैं। हमने आईसीआईसीआई बैंक और एक्सिस बैंक के साथ ज्वाइंट वेंचर करके एक कम्पनी खोली और हमारा डिपार्टमेंट कह रहा था कि इसमें 900 करोड़ रुपये लगेंगे, तो हमने आईसीआईसीआई बैंक और एक्सिस बैंक के साथ मिलकर कम्पनी बनाई, उन्होंने पूरा पैसा लगाया, हमने एक रुपया भी सरकार का नहीं लगाया और उल्टा डेढ़ सौ करोड़ रुपया साल का फायदा शुरू हो गया। यह पूरा स्टिकर के ऊपर चलता है। वैसे हमने वेइंग ब्रिज लगाया है। अभी एक मार्च से साढ़े तीन सौ टोल पर वेइंग ब्रिज लग रहे हैं। जब वेइंग ब्रिज में ट्रक का वजन होगा, तो सेटेलाइट पर तुरन्त एक सेकेंड के अंदर उसकी एंट्री आएगी कि ट्रक में कितना माल है। अब कोई किसी को नहीं बचा सकता है। उसमें वजन ज्यादा होगा, तो उस पर कार्यवाही होगी।

एक बात जरूर है कि हम आपसे सुझाव लेकर काम करेंगे। मान लीजिए 10 टन की क्षमता है, मेरा मत है कि वे बाजार से कोई ऐसा सामान तो नहीं भरते, तो मैंने डिपार्टमेंट को कहा है कि 10 टन के ऊपर अगर साढ़े ग्यारह, बारह टन तक आता है, तो उसे माफ कर दो। वे बोलते हैं कि यह कानून में कैसे होगा, मैंने बोला कि कोई ट्रक में माल रखेगा, तो कोई गिनकर थोड़े ही रखेगा। उसको 10 to 15 per cent, 20 per cent सहूलियत देनी चाहिए। हम इस प्रकार से सोच रहे हैं और आप से सुझाव लेकर इसमें उचित निर्णय करेंगे। इसके बाद जो यह लोड की बात है, इसके बारे में भी समाधान निकाला जाएगा। आपने यह हाई सिक्योरिटी नम्बर प्लेट की बात कही, तो इसमें बहुत बड़ा fraud है, मैं जानता हूँ। किसी एक स्टेट में 70 रुपए में नम्बर प्लेट खरीदी है, तो दूसरी स्टेट में वही नम्बर प्लेट 450 रुपए में खरीदी गई और कहीं पर तो 1800 रुपए में भी खरीदी गई है। आप जो मामला बता रहे हैं, मैं इसको सुलझाना चाहता था और रेट काट्टेक्ट करना चाहता था।

आपने सुना होगा कि हमने सीमेंट कन्क्रीट का रेट काट्टेक्ट किया और 95 लाख टन सीमेंट खरीदा। 103 सीमेंट की इंडस्ट्रीज ने और 38 कम्पनियों ने हमें केवल 120 रुपए प्रति बैग के हिसाब से दिया है। आपको 120 रुपए प्रति बैग खरीद की बात पर शायद विश्वास नहीं होगा। जबकि आज प्रति बैग मार्केट रेट 350 रुपए है और हमारा रेट 120 रुपए और 160 रुपए प्रति बैग है। यह रेट without tax और without transport है। यह कुल मिलाकर 180 रुपए में होगा। आज हमारे अपने पोर्टल का inauguration है। चाहे कोई भी स्टेट हो, कहीं की भी Municipal Corporation हो, वह हमारे पोर्टल पर जाए और वहां जाकर वे आर्डर कर सकते हैं। हमने पूरे के पूरे सिस्टम को कम्प्यूटराज किया है। आपको 140, 150 रुपए का सीमेंट बैग मिलेगा। Bitumen road 12-15 per cent सस्ते हो जाएंगे। इसको कोई भी यूज करते सकते हैं। हम निश्चित रूप से इसमें इसी प्रकार का सिस्टम लाएंगे। मैं आप से एक और बात कहना चाहूंगा कि राज्य सरकार और केन्द्र सरकार दोनों को मिलकर काम करना है, क्योंकि यह सब्जेक्ट Concurrent List में है। यह काम राज्य सरकार के सहयोग के बिना

नहीं हो पाएगा। मैं आप से अनुरोध करूंगा कि जो राज्य सरकारें हैं, वे चालक मालक होंगी अर्थात् जो चलाएगा, उसी को लाइसेंस मिलेगा। जिसको लाइसेंस मिलेगा और जो चलाएगा, उसी को zero per cent loan मिलेगा। 3 और 4 per cent तो केन्द्र की स्कीम का है, 3 और 4 per cent तो राज्य सरकार भी bear कर सकती है। इसके साथ ही साथ जो 'ई-कार्ट' है, वे उसमें 300 क्विंटल का माल ले जा सकते हैं। हमने इसमें एक ड्रेस कोड निश्चित किया है और identity card दिया है तथा ड्राइविंग लाइसेंस नम्बर भी दिया है। ई-रिक्शा के ऊपर नम्बर भी लगेगा और इसका कम्प्यूटराइज्ड डॉटा होगा। हमें सभी प्रकार की चिंता है और इसीलिए इसको ई-गवर्नर के साथ जोड़ा है। आपने मुझे जो भी सुझाव दिए हैं, लगभग उन सभी सुझावों पर विचार हुआ है।...(व्यवधान)... आपकी स्पीड ब्रेकर की बात सही है। मुझे भी ये समझ में नहीं आते हैं, मैंने भी बहुत रोड बनाए हैं। लोगों की ऐसी कैसी साइक्लॉजी है कि काफी डॉक्टरों की प्रेक्टिस इस स्पीड ब्रेकर के कारण चलती है। आप सही कह रहे हैं। मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि हम नेशनल हाईवे पर इस प्रकार से सभी स्पीड ब्रेकर्स को तोड़ देंगे, abolish कर देंगे और इस सिस्टम को नहीं रखेंगे। जो जर्मन, जापान और अमरीकन टेक्नोलॉजी है, दूर से ऐसा लगता है कि वे खड़े हैं। उसका रिफ्लेक्शन आता है और सिस्टम अच्छा है। हम नए सिस्टम में उसी पर काम करेंगे, मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ। आपने यह भी कहा है कि इसके साथ प्रदूषण की बात है, तो हम लोग अब बॉयो डीजल, बॉयो गैस, इथनॉल और इलेक्ट्रिक से बसें और गाड़ियाँ लाने के लिए प्रोत्साहित कर रहे हैं। जब ई-ऑटो-रिक्शा भी आ जाएगी, तो जो यह कार्बन मोनो ऑक्साइड और कार्बन डाई ऑक्साइड का पॉल्यूशन है, यह भी निश्चित रूप से खत्म होगा। मैं सदन के सभी सम्मानित सदस्यों को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ कि गरीबों के हित में काम करने वाले इस बहुत अच्छे कानून से एक करोड़ लोगों को फायदा होगा और वे अपने पैरों पर खड़े होंगे तथा उनको रोजगार मिलेगा। आप सभी ने मिलकर इस कानून को समर्थन दिया है, मैं इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और आपका आभार मानता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Statutory Resolution is to be put to vote first and then I will put the Motion moved by the Minister to vote. ..(Interruptions).. Let us go by the procedure. Now, Shri Subbarami Reddy.

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, I would like to congratulate the Minister. He has made the entire House support him. He has progressively come forward. He has explained all the points. All have become very happy. Except for the Ordinance route, we support. We agree that there was urgency and emergency and immediate action was required. Our Party was not happy on the Ordinance route. Otherwise, we support the Bill. That is why, I am withdrawing my Resolution.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, does he have the unanimous leave of the House to withdraw the Resolution?

**The Resolution was, by leave, withdrawn.**

So, the Resolution is withdrawn with the consent of the House.

The other motion is not even introduced, regarding the Select Committee. That is not even introduced. That is why I am not considering that.

Now the question is:

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

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up Clause-by-Clause consideration of the Bill.

*Clauses 2 to 6 were added to the Bill.*

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

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, I beg to move:

*That the Bill be passed.*

*The question was put and the motion was adopted.*

*The mines and minerals (development and regulation)  
amendment bill, 2015 (contd.)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, I will take up further consideration of the Mines and Minerals (Development and Regulation) Amendment Bill, 2015. The House is aware that yesterday the Minister has completed his reply and then only the House adjourned. Now, we were having a motion moved by Shri Jesudasu Seelam and Shri P. Rajeeve. Now that motion is there, I did not put that motion to vote. I would like to know whether they would like to withdraw the motion.

SHRI P. RAJEEVE (Kerala): With full satisfaction, I would like to withdraw my motion because the House fully agreed that a Parliamentary Committee's scrutiny is mandatory for all Bills except minor Bills. So, I withdraw my motion.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Has he the leave of the House to withdraw that motion? No objection. So, the amendment is withdrawn.

*The motion was, by leave, withdrawn.*

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT; THE MINISTER OF

HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION; AND THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): I only wanted to clarify, in the morning meeting it was decided that the Bill be referred to the Select Committee with a mandate to come back by 18th. But, not with any condition that by amendment it will be accepted, etc. ...(Interruptions)...It is not mandatory. It is the will of the House.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is okay. It is all the same. There is nothing wrong. Now, Shri Narendra Singh Tomar.

खान मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ :- “कि खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957 का और संशोधन करने वाले विधेयक को लोक सभा द्वारा पारित रूप में 18 मार्च, 2015 तक या उसके पूर्व प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के निर्देश के साथ राज्य सभा की प्रवर समिति को सौंपा जाए, जिसमें निम्नलिखित सदस्य होंगे :-

1. श्री भुपेन्द्र यादव
2. श्री तरुण विजय
3. श्री राम नारायण डूडी
4. श्री शान्ताराम नायक
5. श्री मणि शंकर अय्यर
6. श्री के.टी.एस. तुलसी
7. श्री रवि प्रकाश वर्मा
8. श्री देरेक ओब्राईन
9. श्री ए. विलियम रबि बर्नार्ड
10. श्री पवन कुमार वर्मा
11. श्री सतीश चन्द्र मिश्रा
12. श्री टी.के. रंगराजन
13. श्री कल्पतरु दास
14. श्री सी.एम. रमेश
15. श्री माजीद मेमन
16. डा. के.पी. रामालिंगम



17. श्री बलविंदर सिंह भुंडर
18. श्री डी. राजा
19. श्री परिमल नथवानी”

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the question is: That the Bill further to amend the Mines and Minerals (Development and Regulation) Act, 1957, as passed by Lok Sabha, be referred to a Select Committee of the Rajya Sabha, consisting of the following Members:

1. Shri Bhupender Yadav
2. Shri Tarun Vijay
3. Shri Ram Narain Dudi
4. Shri Shantaram Naik
5. Shri Mani Shankar Aiyar
6. Shri K.T.S. Tulsi
7. Shri Ravi Prakash Verma
8. Shri Derek O'Brien
9. Shri A.W. Rabi Bernard
10. Shri Pavan Kumar Varma
11. Shri Satish Chandra Misra
12. Shri T.K. Rangarajan
13. Shri Kalpataru Das
14. Shri C.M. Ramesh
15. Shri Majeed Memon
16. Dr. K.P. Ramalingam
17. Shri Balwinder Singh Bhunder
18. Shri D. Raja
19. Shri Parimal Nathwani

SHRI P. RAJEEVE: Sir, it is not moved. It is not part of the motion moved by the Minister. He should move it.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I will correct it. Mr. Tomar, the motion you moved is not complete. आप इसका बाकी का पार्ट भी पढ़ दीजिए।

श्री एम. वेंकैया नायडु : इन्होंने पहले ही पढ़ लिया है।

श्री उपसभापति : ठीक है, पहले पढ़ लिया है, कोई बात नहीं, लेकिन अभी आप इसका लास्ट पैरा फिर से पढ़ दीजिए। “With instructions...”, the last para.

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ :- “कि खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957 का और संशोधन करने वाले विधेयक को लोक सभा द्वारा पारित रूप में 18 मार्च, 2015 तक या उसके पूर्व प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के निर्देश के साथ राज्य सभा की प्रवर समिति को सौंपा जाए।”

श्री एम. वेंकैया नायडु : यह इन्होंने पहले ही पढ़ लिया था।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: So, you have read it. No problem; I am repeating it. I have already mentioned the names.

Now, the question is: That the Bill further to amend the Mines and Minerals (Development and Regulation) Act, 1957, as passed by Lok Sabha, be referred to a Select Committee of the Rajya Sabha, consisting of the following Members:

1. Shri Bhupender Yadav
2. Shri Tarun Vijay
3. Shri Ram Narain Dudi
4. Shri Shantaram Naik
5. Shri Mani Shankar Aiyar
6. Shri K.T.S. Tulsi
7. Shri Ravi Prakash Verma
8. Shri Derek O'Brien
9. Shri A.W. Rabi Bernard
10. Shri Pavan Kumar Varma
11. Shri Satish Chandra Misra
12. Shri T.K. Rangarajan
13. Shri Kalpataru Das

14. Shri C.M. Ramesh

15. Shri Majeed Memon

16. Dr. K.P. Ramalingam

17. Shri Balwinder Singh Bhunder

18. Shri D. Raja

19. Shri Parimal Nathwani

With instructions to report to the Rajya Sabha not later than 18th March, 2015 to enable the Rajya Sabha for consideration and passing during the first part of the Budget Session.

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is the motion. I have read the motion in full with the stipulation of the date. So, the Bill stands...

श्री नरेश अग्रवाल : माननीय उपसभापति जी, हमें इसमें एक आपत्ति है। हमारी आपत्ति यह है कि जब हिन्दी में माननीय मंत्री जी ने वही चीज़ पूरी पढ़ ली थी, फिर आपने उसी को अंग्रेजी में पढ़ा, लेकिन जो अंग्रेजी में पढ़ा गया उसे सही माना गया और जो हिन्दी में पढ़ा गया, उसे सही नहीं माना गया।

श्रीमन्, अगर इसी तरह से लैंग्वेज के आधार पर हिन्दी भाषियों को दोयम दर्जे का माना जाएगा और अंग्रेजी बोलने वालों को प्रथम दर्जे का माना जाएगा, यह नहीं चलने वाला है। यह देश हिन्दी भाषियों का है, अंग्रेजी भाषियों का नहीं है।...(व्यवधान)...

श्री उपसभापति : ठीक है, हम आपकी बात समझ गए।...(व्यवधान)...

श्री नरेश अग्रवाल : श्रीमन्, यह कौन सी बात हो गई, जो चीज़ उन्होंने हिन्दी में पढ़ी, तो वह कम्प्लीट नहीं हुई और जब वही चीज़ आपने अंग्रेजी में पढ़ी, तब वह कम्प्लीट हो गई!...(व्यवधान)... यह बिल्कुल नहीं चलेगा।...(व्यवधान)... यह अंग्रेजियत नहीं चलेगी।...(व्यवधान)...

श्री एम. वेंकैया नायडु : नरेश जी, भारत एक बहुभाषीय देश है, इसलिए कुछ सदस्यों की सहूलियत के लिए डिप्टी चेयरमैन साहब ने उसे अंग्रेजी में पढ़ा।...(व्यवधान)...

श्री नरेश अग्रवाल : तब इसे हिन्दी और देशी भाषाओं में पढ़ा जाना चाहिए, यह अंग्रेजियत नहीं चलेगी।...(व्यवधान)...

**4.00 P.M.**

श्री एम. वेंकैया नायडु : अब आप नया विवाद मत खड़ा करिए। Don't create new disputes.

SHRI TIRUCHI SIVA: No, Sir. *...(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is all. *...(Interruptions)...* Do not take it seriously. Shri Naresh Agrawal was...

SHRI TIRUCHI SIVA: That will become very serious, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, it is not. *...(Interruptions)...* No, no; there is nothing emotive.

SHRI TIRUCHI SIVA: Sir,... *...(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please sit down. *...(Interruptions)...* Not allowed. *...(Interruptions)...* No, please. Sit down. What do you want? *...(Interruptions)...*

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: The Government has clarified it. *...(Interruptions)...* The Government has clarified it. *...(Interruptions)...*

Sir, go to the other subject. The Government has clarified it. *...(Interruptions)...*

SHRI TIRUCHI SIVA: Then, why should he rake it up unnecessarily? *...(Interruptions)...*

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: I said it. *...(Interruptions)...* It is a well settled issue. *...(Interruptions)...* We are a multi-lingual country. *...(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Sit down. *...(Interruptions)...* What are you doing? *...(Interruptions)...* Sit down. *...(Interruptions)...* Members are free to speak in Hindi or English or any other Indian language. We consider that all languages are Indian languages. *...(Interruptions)...*

श्री नरेश अग्रवाल: सर, मैंने यही कहा था। *...(व्यवधान)...* मैंने यही कहा था।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We are proud of all Indian languages. That is the diversity of this country; that is the greatness of this country. *...(Interruptions)...* You speak in any language, Tamil, Hindi, English or Malayalam. *...(Interruptions)...* You speak. *...(Interruptions)...* Allow me to speak in Malayalam also. *...(Interruptions)...* Okay. That is over now.

Therefore, the Mines and Minerals (Development and Regulations) Amendment Bill stand referred to the Select Committee.