श्री दिलीप कुमार तिर्की: सभापति जी, सर, टोटल कोल ब्लॉक्स का 26 परसेंट ओडिशा में है और वहां almost open cast mines हैं। पिछले बजट में गवर्नमेंट ने Clean Environment Cess रूपए 400 प्रति टन रखा, लेकिन इस में ओडिशा का हिस्सा नहीं रखा गया है। इस कारण environment का पूरा खर्चा स्टेट गवर्नमेंट को उठाना पड़ रहा है। इसलिए हमारा यह suggestion था कि Environment Cess का 60 परसेंट स्टेट्स को दिया जाए। क्या आप इसे लागू करने जा रहे हैं?

श्री पीयूष गोयल: सभापति महोदय, जो National Clean Energy Cess लगता है, वह environment के सुधार के लिए, उससे Renewable Energy Programme में ऊर्जा को प्रोत्साहन दिया जाता है, नदियों को साफ करने के कार्यक्रम "नमामि गंगे" के तहत देश भर की सभी नदियों के लिए चल रहे कार्यक्रम को सपोर्ट किया जाता है और मैं समझता हूँ कि उसका पूरा पैसा आखिर राज्यों में ही लगता है। केन्द्र सरकार राज्यों में ही यह खर्च करती है और उसका लाभ राज्यों को ही मिलता है, लेकिन ऐसा नहीं हो सकता कि चूंकि एक राज्य में खदान है, तो उसका पैसा उसी राज्य में लगे। सर, देश भर में environment को साफ करने की जरूरत है। उसमें अलग-अलग राज्यों के पास अलग-अलग सुविधा होती है। आखिर मुंबई में टैक्स ज्यादा collect होता है, लेकिन उसका पूरा पैसा मुंबई में नहीं लगता है, वह ओडिशा, पश्चिमी बंगाल, झारखंड और उत्तर प्रदेश - सभी में लगता है। इस तरह देश की व्यवस्था सब के लिए समान है ताकि सब को लाभ हो, लेकिन जिन राज्यों में production होता है, उनके local area development को सपोर्ट करने के लिए, पिछले साल District Mineral Foundation के माध्यम से जो रॉयल्टी पे होती है, उस में 30 परसेंट additionally royalty जो ट्राइबल एरियाज और गरीबों के गांवों में खदानें चलती हैं, उसमें सीधी जाएगी और वह लोकल एरिया डेवलपमेंट के लिए यूज की जाएगी जिसका इस वर्ष का अनुमानित collection 6000 करोड़ रुपए है।

Policy framework for taxi and other transport operations

*79. SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS be pleased to state:

- (a) whether Government has constituted a committee to prepare a policy framework for taxi and other transport operators in the country;
- (b) if so, the details thereof along with its terms of reference; and
- (c) the fresh steps taken by Government to regulate the operations of taxi and other transport operators for the benefit of common people?

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI NITIN JAIRAM GADKARI): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) and (b) The Government has constituted a Committee under the chairmanship of Secretary, Ministry of Road Transport and Highways to examine the issues related to taxis, aggregators and radio taxis etc. The members of the Committee are Joint Secretary

(Transport), MoRTH, Transport Commissioner of Government of NCT of Delhi, Madhya Pradesh, Maharashtra and Telangana. The terms of reference of the committee is as under:-

- (i) To examine all the issues related to various permits under the Motor Vehicle Act, 1988.
 - (ii) To consult all the stakeholders *i.e.* black/yellow taxis, aggregators, radio taxis, etc.
 - (iii) To formulate a credible and acceptable plan of action and frame draft scheme under the existing provisions of the MV Act, 1988.
 - (iv) Any other matter that the Ministry of Road Transport and Highways may choose to request the Committee to examine and consider.
- (c) After deliberations, the Committee will recommend the guidelines to States for regulating the taxi aggregators, taxis for facilitating citizens.

SHRIMATI RENUKA CHOWDHURY: Sir, reply is very ambiguous; it is quite unlike of Mr. Gadkari's usual capacity to be very precise.

There is a complexity in the existing situation. Section 93 of the Indian Motor Vehicle Act does not cover the other aggregators who are online, as a result of which, there is dichotomy of services and also law applies to them when they violate the situation. So, how does the Government ensure, as recommended by the High Court of Delhi, to instal mandatory GPS system and panic button? And, there are gross violations taking place repeatedly in the name of passenger security by various aggregators who take shelter under Section 93 by saying that they don't come under Section 93. So, which agency, actually, ensures that these are implemented and how does the Government plan to bring aggregators like Ola and Uber under law?

श्री नितिन जयराम गडकरी: सभापति जी, सम्माननीय सदस्या ने जो बात कही है, वह सच है कि present Indian Motor Vehicles Act में यह कवर नहीं होता है। इसके कारण, जो aggregators हैं, हम उनको बहुत-सी बातों पर कंट्रोल नहीं कर सकते हैं। मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि इसी सत्र में, इस Indian Motor Vehicles Act के बारे में सभी राज्यों के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स की कमेटी एपॉइन्ट हुई थी। इसमें देश भर के सभी ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स थे। वह पुराना एक्ट, जिसको हमने आपके सामने नया बनाकर लाने की कोशिश की थी, उसमें कुछ विवाद था। यह जो सब्जेक्ट है, यह Concurrent List में होने के कारण, इस पर राज्य सरकारों का भी मत लिया गया था। उन्होंने मुझे रिपोर्ट सब्मित की और उनके सुझाव के आधार पर जो नया नोट है, वह शायद इसी सप्ताह कैबिनेट में जाएगा और नया एक्ट भी इसी अधिवेशन में आएगा। आपने Section 93 की जो बात कही है, उन सभी बातों को इम्प्रूव करके, इसके बारे में फ्यूल से लेकर, carriers, verification of drivers, installation

of GPS for driving, valid permit की जितनी भी बातें हैं, जो आप कह रही हैं, वे आवश्यक हैं, आपकी बात बिल्कुल सही है और हम इस नए एक्ट में इनका प्रोविजन करके, उसको इम्प्लिमेंट करेंगे।

श्रीमती रेणुका चौधरी: सभापति जी, एक और समस्या है। देश भर में, ये गुड्स, जो हम ट्रक्स के द्वारा ट्रांसपोर्ट करते हैं, इन पर ये लोग आपस में कार्टेल फॉर्म करके, अपनी मनमर्जी का दाम लगा देते हैं। As a result of which people are held to ransom. People who want to transport goods are held to ransom, because of the cartel. Is the Government aware of this cartel? Have you got any mechanism that will regulate truck operators who are forming as cartel all over the country? वे ऐसा जहां मर्जी करते हैं। कुल्लू-मनाली में फ्रूट का सीजन है, तो किसान फल लाकर सड़क पर बैठा रहता है, लेकिन वे लोग उस दिन स्ट्राइक पर चले जाते हैं या अपनी मनमानी करके दाम बढ़ा लेते हैं। मैं मंत्री जी से पूछना चाहती हूँ कि इनको काबू करने के लिए हमारी तरफ से क्या कदम उठाए जा सकते हैं?

श्री नितिन जयराम गडकरी: सभापति जी, यह जो contract है, यह, जो आदमी अपना माल बेचता है और जो लेकर जाता है, इन दो प्राइवेट लोगों के बीच में है। कितना किराया देना है और कितना नहीं देना है, यह बात दोनों की म्युचुअल कंसेन्ट पर डिपेंड करती है। मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि आपकी बात में जो सबसे बड़ी इम्पोर्टेंट चीज है, वह यह है कि हमारे देश में जो road transport है, वह सबसे महंगा है। हमारे देश में एक्सीडेंट्स भी बहुत हो रहे हैं। आप इसको समझिएगा कि यदि हम लोग रोड से जाते हैं, तो उसमें डेढ़ रुपये का खर्च आता है, यदि रेलवे मार्ग से जाते हैं, तो एक रुपये का खर्च आता है और यदि पानी के मार्ग से जाते हैं तो उसमें 20 पैसे का खर्च आता है। हमारी सरकार की नीति यह है कि, first priority is to waterways, second priority to railways and the third priority is to road sector. इसके साथ-साथ जो एक और इम्पोर्टेंट चीज है, वह यह है कि ये जो फ्यूल यूज करते हैं, जिसमें डीज़ल यूज होता है - आपको मालूम है कि दिल्ली में उस पर बड़े पैमाने पर समस्या खड़ी हुई है, सरकार ने यह निर्णय किया है कि इसमें bio CNG, ethanol, biodiesel, electric के आधार पर, संशोधन करके हमारे ट्रांसपोर्ट सेक्टर को लेकर जाएं। इसका परिणाम यह होगा कि यह cost-effective, import substitute and pollution free होगा। इसकी शुरुआत हुई है। इसमें टेक्नोलॉजी भी बदल रही है। इसमें विशेष रूप से अनेक प्रकार के नए-नए संशोधन आ रहे हैं।

हमारी गंगा नदी पर उमा भारती जी जो काम कर रही हैं, उसमें सिर्फ 70 प्रोजेक्ट्स हैं। जो गंदा पानी है, उसमें से methane निकालकर और methane से CO2 अलग करके, जो bio CNG आएगी, उससे कम से कम 5 से 6 हजार तक बसें या ट्रक्स चलेंगे। धीरे-धीरे सरकार का फ्यूल को बदलने का प्रयास है, ताकि यह cost effective हो।

दूसरा, जब competition बढ़ेगा और fuel cost सस्ती होगी, तो competition में मार्केट में रेट स्वाभाविक रूप से competitive होगा। इस पर सरकार का कोई अंकुश नहीं है। सरकार के पास ऐसा कोई नियम भी नहीं है कि वह इसके ऊपर अंकुश लगा सके और इस प्रकार का अंकुश लगाने का सरकार का कोई इरादा भी नहीं है।

DR. KANWAR DEEP SINGH: Sir, the main question was regarding the policy framework and the constitution of a Committee. The hon. Minister has given the framework and the policy guidelines, but I would have appreciated if a timeframe had been given in this Committee. But that is not my main question.

My main question is this. The private airports, जितने भी एयरपोर्ट्स हैं, वहां पर जो टैक्सीज आती हैं, those taxis are decided by the airport operator. Every taxi cannot go there. माननीय मंत्री जी से मेरा क्वेश्चन यह है कि यह जो anomaly है, जिससे the passengers are being fleeced, क्या इस anomaly को ये address करेंगे या यह भी इसी framework का हिस्सा होगा?

श्री नितिन जयराम गडकरी: सर, मेरे पास जो जानकारी है, उसके अनुसार एयरपोर्ट पर इस प्रकार की बात नहीं है। वहां कोई भी टैक्सी जा सकती है। आवश्यकता यह है कि आजकल ये जो बड़ी टैक्सी वाले आ रहे हैं, जो विशेष रूप से मर्सीडीज और अच्छी कार वाले होते हैं, वे सुबह shortage देख कर कभी-कभी रेट पर प्रीमियम लगा देते हैं। इसलिए नए एक्ट में हम यह विचार कर रहे हैं कि 1200 सीसी तक की गाड़ी के लिए एक नियम होगा, जिसमें आम गरीब आदमी जाते हैं। जिस व्यक्ति को मर्सीडीज चाहिए, बड़ी गाड़ी चाहिए, वह अलग है, तो उसके रेट के बारे में वे तय करें कि किसको जाना है और कितना देना है। नए एक्ट में इसके ऊपर जवाब आएगा।

आपने जो Ministry of Road Transport के सेक्रेटरी की जो कमिटी appoint की गई थी, उसके बारे में पूछा है, तो उसकी दो मीटिंग्स हुई हैं। उन्होंने preliminary कुछ बातें बताई हैं, पर उनकी final report अभी नहीं मिली है। आज ही जब मैंने उनसे briefing ली, तब मैंने उनसे कहा कि आप एक महीने के अन्दर इसकी रिपोर्ट दीजिए। परन्तु मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि इसके साथ जो नया Motor Vehicle Act आने वाला है, उससे इसमें बहुत सुधार आएगा। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप इसको सपोर्ट करिए, क्योंकि देश में बहुत accidents हो रहे हैं। 5 लाख accidents होते हैं, जिनमें 1.5 लाख लोगों की मृत्यु होती है, इसलिए इसको सुधारना बहुत आवश्यक है। सभी राज्य सरकार के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स और सभी पार्टिज के सुझाव लेकर हम इस एक्ट को लाए हैं। हमने अमेरिका, जापान, सिंगापुर, कनाडा, जर्मनी और यूनाइटेड किंगडम, इन सबके एक्ट का अध्ययन करके फिर यह एक्ट बनाया है। यह पूरी तरह से मॉडर्न एक्ट है और इससे आपकी जो अपेक्षाएं हैं, वे सब पूरी होंगी। यह आपकी चर्चा के बाद ही मंजूर होगा। अगर यह एक्ट आ जाएगा, तो हम लोग इससे जुड़े सभी सवाल को सुलझा पाएंगे। Present Act outdated है, इसमें काफी problems हैं और हम corruption भी नहीं रोक पाते हैं। इसलिए इसको transparent e-governance के साथ जोड़ कर time bound करने की बात कही गई है। हमने इसको प्रभावी रूप से तैयार किया है और राज्य सरकार के सहयोग से हम इसे आपके सामने लाएंगे। इससे आपकी अपेक्षाएं पूरी होंगी।

डा. सत्यनारायण जटिया: माननीय सभापति जी, मैं सरकार की इस पहल का स्वागत करता हूँ कि उसने समिति बना कर एक महीने के अन्दर इसके ऊपर रिपोर्ट प्राप्त करने के उपाय करने के लिए कहा है, किन्तु पब्लिक ट्रांसपोर्ट के माध्यम से नागरिकों को खतरों से सुरक्षा प्रदान करने और उनको संरक्षा देने की दृष्टि से जब तक यह रिपोर्ट आती है और कानून बनता है, तब तक की इस अवधि में क्या सरकार सुरक्षात्मक दृष्टि से कुछ और ऐसे निर्देश जारी करेगी, जिससे जनता को इस प्रकार की यातायात में सुविधा और संरक्षा प्राप्त हो सके?

श्री नितिन जयराम गडकरी: सभापति महोदय, सम्माननीय सदस्य ने जो बात कही है कि हमारे देश में पब्लिक ट्रांसपोर्ट में काफी सुधार करने की आवश्यकता है, हमारे वित्त मंत्री, अरुण जेटली जी ने इस समय बजट में रूरल एरिया के लिए विशेष रूप से ट्रांसपोर्ट की एक योजना बनाई है। हम लोग यह योजना implement करने जा रहे हैं। इसमें स्वाभाविक रूप से उसके फ्यूल और environment के ऊपर विचार होगा, यह cost effective होगी और ग्रामीण भारत के लोगों के लिए हम लोग सुविधा देने की कोशिश कर रहे हैं। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि हम दिल्ली में धौला कुआँ से मानेसर तक 70 किलोमीटर तक हवा में चलने वाले नए मेट्रो सिस्टम का एक पायलट प्रोजेक्ट शुरू करने जा रहे हैं। हमने उसका टेंडर receive किया है और उसमें वर्ल्ड की पाँच टेक्नोलॉजीज आई हैं। उनमें से उसका selection होगा। उससे आप डायरेक्ट हवा से, जमीन से ऊपर जा पाएंगे। इससे स्टेशंस ऊपर रहेंगे, तो इसके कारण pollution भी नहीं होगा और यह इलेक्ट्रिक से चलेगी। दूसरा, उसमें सबसे बड़ी सुविधा यह है कि मेट्रो की per kilometer capital cost 350 करोड़ रुपए है और हम जो इस नई टेक्नोलॉजी को अपना रहे हैं, यह 50 करोड़ रुपए के ऊपर नहीं आएगी और हम इसमें लोगों की उतनी ही capacity ले जा सकते हैं। अगर यह सिस्टम वहाँ successful हुआ, तो देश के अनेक शहरों में यह ऊपर के ऊपर इलेक्ट्रिक ट्रांसपोर्ट का, Mass Rapid Transport का सिस्टम आएगा, जिससे बहुत बड़ी राहत मिलेगी। तब तक इस क्षेत्र में बहुत काम करने की आवश्यकता है और सरकार की कोशिश है कि वह उस दिशा में काम करे।

श्री रवि प्रकाश वर्मा: सभापति महोदय, आपने मुझे बहुत ही इम्पोर्टेंट प्रश्न पूछने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

सर, हिन्दुस्तान में डिफरेंट-डिफरेंट कैटेगरीज की टैक्सीज चल रही हैं, आपने इसके लिए एक कमेटी भी बनाई है। सर, आप समझ सकते हैं कि एक बहुत ही मॉडर्नाइज्ड और सेफ टैक्सी सिस्टम सड़क पर ट्रैफिक का प्रेशर कम कर सकता है, लोगों को कम निजी गाड़ियां रखने के लिए प्रेरित कर सकता है और उस कायदे से मॉनिटरिंग भी आसानी से हो सकती है। सर, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या आप एक मॉडर्न टैक्सी सिस्टम के हिसाब से, ट्रैफिक और सर्विस क्वालिटी की ऑडिटिंग का कोई सिस्टम डेवलप करने जा रहे हैं? आज के समय में जो घटनाएं घट रही हैं या जो वारदातें हो रही हैं, उससे पूरे विश्व में बहुत खराब मैसेज जा रहा है। आज भिन्न-भिन्न शहरों में भिन्न-भिन्न किस्मों की टैक्सीज चल रही हैं, कुछ तो प्राइवेट टैक्सीज चल रही हैं और कुछ निजी लोग अपनी गाड़ियां टैक्सीज के लिए लगा देते हैं अथवा इस तरह का बहुत कुछ चल रहा है, परन्तु क्वालिटी की कोई मॉनिटरिंग नहीं हो रही है। हम आपसे यही जानना चाहते हैं कि आज जो टैक्सी सिस्टम सामने आ रहा है, उसमें आप किस तरह ट्रैफिक और सर्विस क्वालिटी ऑडिट का सिस्टम रखने वाले हैं?

श्री नितिन जयराम गडकरी: सभापति महोदय, जैसा कि मैंने पहले अपने जवाब में कहा कि 1993 का जो ऐक्ट नं. 19 है, उसके अन्दर हमें कोई अधिकार ही नहीं है। इस ऐक्ट को बदले बिना हम उनको कंट्रोल नहीं कर पाएंगे। आपने जो बात कही है, जल्द ही हम उसे एक Fast Track Card के माध्यम से लाने जा रहे हैं, जिसमें fuel, tariff, verification of drivers, installation of GPS driving systems, valid permit इत्यादि सब चीजों का रिकॉर्ड रहेगा और जल्दी ही शायद हम इसे अपने सदस्यों को डिस्ट्रिब्यूट करने जा रहे हैं। यह कार्ड जब आपकी गाड़ी पर लगा होगा, तो आपको टोल

नाके पर रुकने की जरूरत भी नहीं होगी। उस Fast Track Card में blood group, driving licence, गाड़ी की पूरी डिटेल्स से लेकर सब प्रकार का डेटा रहेगा, ऐसा प्रोविजन किया गया है। नया कानून आने के बाद इलेक्ट्रॉनिक सिस्टम का पूरा उपयोग करके सुरक्षा का पूरा ध्यान रखा जाएगा। जो आपने कहा, वह बहुत महत्वपूर्ण बात है।

श्री रवि प्रकाश वर्मा: क्या कस्टमर्स का डेटा फीडबैक लाने का कोई सिस्टम आएगा?

श्री नितिन जयराम गडकरी: सर, अभी 1993 का जो प्रेजेंट ऐक्ट है, जिसके बारे में मैंने अभी सम्मानित सदस्य महोदया के जवाब में भी कहा, एक बात तो यह है कि वह Concurrent List में है, दूसरी बात है कि इसमें स्टेट गवर्नमेंट अपने अलग कानून लगाती है, जिससे केन्द्र सरकार के पास पर्याप्त अधिकार नहीं हैं। दोनों को एक सहमति पर लाते हुए हमें बहुत कठिनाई महसूस हुई, क्योंकि अलग-अलग राज्यों के अलग-अलग मत हैं। उनको लगा कि हम उनके अधिकार छीन रहे हैं, लेकिन अब दोनों मिलकर एक फ्रंट पर आ गए हैं। इसके लिए मैं इसी सदन में ऐक्ट लाऊंगा और जब आपके सुझाव लेकर वह मंजूर हो जाएगा, तो आप जो कह रहे हैं, वे सब अपेक्षाएं उस नये ऐक्ट में पूरी हो जाएंगी। वर्ल्ड में इस क्षेत्र में जो सबसे standardized countries हैं, USA से लेकर UK तक, हम उनके संपर्क में हैं। लंदन के पास स्वेल् में एक इंस्टीट्यूट है, जहां यह रिकॉर्डिंग होती रहती है कि हर चौक पर किस समय कौन सी गाड़ी जा रही है। मैं अभी यह इंस्टीट्यूट देखने के लिए गया था। आगे चलकर हमने intelligent traffic system का पूरी तरह से प्रोविजन कर लिया है जब यह intelligent traffic system आएगा, तो मंत्री जी हों या कोई अन्य हो, जो थोड़ा भी ऐक्ट का वॉयलेशन करेगा, 24 घंटे के अंदर उसके घर में टिकट चला जाएगा। इस सिस्टम में पुलिस की जरूरत ही नहीं होगी। प्रेजेंट सिस्टम में इम्प्रूवमेंट करने की बात प्रेजेंट ऐक्ट में नहीं है, इसलिए आपका सहयोग लेकर जब हम नया ऐक्ट पास करेंगे, तो उसको तुरंत इम्प्लिमेंट भी करेंगे, यह मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ।

Investment in highways and ports

*80. SHRI RIPUN BORA: Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that the Government proposes to accumulate ₹ 25 lakh crore out of budgetary support for investment in highways and ports;
- (b) if so, the details thereof;
- (c) the foreign funds contracts between the stakeholders therefor; and
- (d) the details of projects where these funds would be utilized and the investment process therein?

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI NITIN JAIRAM GADKARI): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.