

MR. CHAIRMAN: Shri Ravi Shankar Prasad, the Minister, to move that the Bill be passed.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: Sir, I move:

That the Bill be passed.

The question was put and the motion was adopted.

MR. CHAIRMAN: It was a good discussion and a good reply. Now, the Minister for Road Transport and Highways would move a motion for consideration of The Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2017. The Minister of State would move the Bill. We would have a discussion. The reply would be taken up only when the Cabinet Minister comes.

SHRI NEERAJ SHEKHAR (Uttar Pradesh): Sir, this is a very important Bill. The Cabinet Minister should be present here.

MR. CHAIRMAN: That is why I am saying that reply would be taken up when the Cabinet Minister comes.

The Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2017

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS; THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SHIPPING; AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI MANSUKH MANDAVIYA): Sir, I move:

That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1988, as passed by Lok Sabha and as reported by the Select Committee of Rajya Sabha, be taken into consideration.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA) *in the Chair*]

सर, मोटर व्हीकल एक्ट 1988 में बना था। आज के समय में स्थिति बदल रही है। रोड्स अच्छी हो रही हैं। इसके साथ-साथ जो पुराना बिल था, उसमें जो प्रावधान थे, उसमें जो व्यवस्थाएं थीं, उनसे सेवा में बहुत देरी होती थी और process बहुत लम्बा होता था। बदलते समय में आधुनिक समय के साथ, उसे कैसे स्वस्थ बनाएं और अच्छी तरह से दुरुस्त करें, इस बारे में वर्तमान बिल में सोचा गया है। अब जिस technology का आविष्कार हुआ है, उसका maximum उपयोग हम कैसे करें, जिससे transportation की सुविधा सरल हो। इस दृष्टि से इस बिल में अमेंडमेंट करने की तैयारी की गई है।

महोदय, आज देश में हर साल रोड पर 5 लाख accidents होते हैं, जिनमें से 1.50 लाख लोगों की मृत्यु रोड पर ही हो जाती है। ऐसी स्थिति में रोड पर accidents कैसे कम हों, और दुर्घटनाओं को कम करने के लिए आधुनिक तकनीक का कैसे इस्तेमाल किया जाए, इस दृष्टि से इस बिल को लाया गया है। वर्तमान में जो कानून हैं, उसमें ड्राइवर, vehicle या रोड पर क्या-

क्या दिक्रतें हैं और रोड पर accidents करने वालों के विरुद्ध हम पुराने बिल के अनुसार ज्यादा सख्त एक्शन नहीं ले पा रहे हैं और उनके ऊपर ज्यादा पेनल्टी नहीं लगा पा रहे हैं, इसलिए ऐसे cases में penalty बढ़ाने का इस नए बिल में हमने प्रावधान किया है।

महोदय, जब इस बिल को बनाने की हमने तैयारी शुरू की, तब हमने सारे देश के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स को बुलाया था और उनके साथ कंसल्टेशन हुआ। देश की सभी स्टेट्स के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स आए थे। देश में विविध political parties हैं। किसी स्टेट में कोई पार्टी पॉवर में है और किसी स्टेट में कोई दूसरी पार्टी पॉवर में है। सभी स्टेट्स के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स उसमें आए थे। उनसे लम्बी बातचीत हुई और बहुत लम्बा Consultation हुआ। उसके बाद वर्ष 2016 में इसे लोक सभा में लाया गया। लोक सभा ने भी इसे लोक सभा की Standing Committee को refer कर दिया। वर्ष 2017 के फरवरी महीने में Standing Committee ने इस पर विस्तार से विचार किया और सुझाव दिए। उन सुझावों को शामिल करते हुए, इसे लोक सभा में पारित किया गया। लोक सभा से पारित होने के बाद फिर वर्ष 2017 में इसे राज्य सभा में लाया गया। राज्य सभा ने भी इसे सेलेक्ट कमेटी को भेजा। राज्य सभा में भी डा. विनय पी. सहस्रबुद्धे जी की अध्यक्षता में बनी कमेटी में भी इस बिल पर विस्तार से चर्चा की गई और बातचीत हुई। इस बिल में व्हीकल सेफ्टी को इम्प्रूव करने का हमने प्रावधान किया है। इसके साथ-साथ ट्रांसपोर्टेशन को कैसे सरल किया जा सकता है, यानी ease of transportation के बारे में कानून की दृष्टि से जितने सरलीकरण की आवश्यकता थी, वह हमने इस बिल में किया है।

महोदय, आज सिस्टम इतना लम्बा है कि उसके कारण करप्शन की स्थिति बहुत पैदा होती है और करप्शन बढ़ता है। इस बारे में अनेक शिकायतें भी आती हैं। इसलिए हमने new technology का उपयोग कर के करप्शन को कैसे कम किया जाए, उसका प्रावधान इस बिल में किया है। इसके साथ-साथ सारे कानून को simplify भी किया है। यदि आज किसी को लर्निंग लाइसेंस लेना है, उसे आरटीओ के ऑफिस जाना पड़ता है, लेकिन अब technology उपलब्ध है, इसलिए वह online कैसे apply कर सके और उसे लाइसेंस मिल जाए, यह सुविधा भी इसमें रखी गई है। ये सभी सुविधाएँ इसमें रखी गई हैं, जैसे कि इस बिल को सिम्प्लिफाई कर दिया जाए और आज के ज़माने में, मौजूदा समय में हमारे पास जो technology उपलब्ध है, उस technology का maximum उपयोग करके, जनता की सुविधा के लिए उसका कैसे उपयोग हो सके तथा ट्रांसपोर्टेशन में कैसे उपयोग हो सके, इस दृष्टि से हमने इस बिल को रखा है। मैं सम्माननीय सभागृह के सामने यह बिल रखता हूँ और अनुरोध करता हूँ कि इस बिल पर विचार करे एवं पारित करे।

The question was proposed.

SHRI B. K. HARIPRASAD (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to speak on this very important Bill in the absence of the Cabinet Minister of Road Transport and Highways. The intention and idea of the Bill is beyond doubt; nobody disputes it. Usually, it is the fashion of the NDA that whenever they give slogan, it is a big slogan. In respect of this Motor Vehicles (Amendment) Bill also they have said so. Initially, it was the Road Transport Safety Bill which was supposed

[Shri B. K. Hariprasad]

to amend the Motor Vehicles Act, 1988, as rightly pointed out by the Minister, to promote road safety. Sir, if you go through the clauses, almost 92 clauses were brought in in this Bill – one in Short Title and Commencement; amendments in 69 clauses, insertion of new sections in 16, omissions in about 4, substitution in 2. Totally, it comes to 92 clauses, subject to correction. In these 92 clauses, Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to know from the hon. Minister which are all those clauses where it mentions about the road safety measures that have been taken care of. If you go through the clauses, one mentions about the golden hour treatment, the second is about immunity for Good Samaritan and the rest deal in different ways. Sir, we had disagreed in this House and it went to the Select Committee, as rightly pointed out by the Minister. The Chairman of the Select Committee was Sahasrabuddheji. Both the Transport Minister and Sahasrabuddheji are from Nagpur University. Sahasrabuddheji, in a good and diplomatic way, tried his best. Finally, in the Select Committee, we agreed for disagreement on all the issues and couldn't come to any conclusion on these issues. I would like to take the Minister back from 1998 to 1939. The first Motor Vehicles Act came into existence way back in 1939. After almost 50 years since motor revolution started in the world, in 1984 my leader, the greatest leader we had, late Shri Rajiv Gandhi, thought that there should be amendment to this 1939 Act. So, he constituted a Committee to go into the details of the 1939 Act and brought in a new draft so that it could take care of road safety, environment, safety of pedestrians and all. Started in 1984, they had consulted the Central Institute of Road Transport, Automotive Research Association of India, National Police Commission, State Governments and vehicle manufacturers. They had wide consultations almost for four years. Later in 1988, a draft Bill was prepared and was presented to the Parliament. Here, way back in 2014, the Road Transport Safety Bill, a draft bill, came up. It was not satisfactory. Almost five versions of Road Transport Safety Bills came into existence. Finally, the hon. Finance Minister, Shri Arun Jaitley, on the floor of the House, had to withdraw this Bill and he assured the House that the Ministry would come out with a proper draft. Later, it came out as the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2017. Sir, as I said, out of 92 Clauses, not even 3 Clauses refer to the road safety. If you look at rest of all, it looks like that these have been brought to help the corporate sector in the country. Sir, the Ministry tried its best to dilute the powers of the State Government. First and foremost thing to which I would like to draw your attention is one of the provisions in Clause 44. They have mentioned about diluting the authority of the Regional Transport Authority. Right from the day, I got some sense in this world, I have known and it has come to my mind that only RTO can register the vehicle.

Now, these amendments give all the powers to dealers to register the vehicle. And, as pointed out by the Minister, to eradicate corruption, they want to bring in a lot of changes. From RTO, it goes to dealers, fine! What are the charges we pay for the registration of vehicle, Sir? For registration of a vehicle, it varies between ₹ 400 to ₹ 600 and ₹ 700. I am ashamed to say this on the floor of the House. Even if you give some extra money for a speedy registration, it may go up to ₹ 1,000 or maybe ₹ 2,000 rupees for RTO. Now, the dealer, in the name of handling charges, he charges somewhere between ₹ 9000 and ₹ 15000. Where does that money go? They want to eradicate the corruption. Last week, we had an extensive debate on the Anti-Corruption Bill. If they are so serious about eradicating corruption, they should bring in Lokpal. Why catch an RTO? And, they want to give everything to the dealers because the Government believes in dealing. That is very unfortunate. It should not have happened. Sir, I would like to bring one more thing to your notice that when this Bill No.214-CA was introduced, people thought that a lot of amendments would help their road transport especially. But, what have they done? Two of the things, I have mentioned. The third one is they have increased the penalties. I have not seen any of the policemen penalizing any of the big posh cars. They only catch hold of auto rickshaws, two-wheelers, three-wheelers, all the poor people. The kind of penalties you have increased, it looks like they may have to sell their vehicles to pay the penalty. It is only to help the rich, not to help the poor. And, one more thing, Sir. Parliament has given a complete power to the State Governments. Even in the 1988 Act, when the Legislation was passed, both the Central Government and the State Governments had different powers. In its wisdom, Parliament has nowhere provided for delegation of statutory powers exercised by the officers to any private person or the corporate body. Now, they are amending Section 211A wherein they want to appoint. They are amending that Section to give it to any 'public servant' or any 'public authority' so that he can collect the taxes. There is a vast difference between the 'Government servant' and the 'public servant'. All the public servants are not the Government servants, but all the Government servants are the public servants. They are responsible for their jobs and they are Constitutionally-appointed people. But, the Government now just wants to dilute this Article and help the corporate sector.

Sir, finally, the Registering Authority has been made accountable for any incorrect description of motor vehicle, and authority is the Government servant and the Government authority only, and they have said that it should not go to any private people. The proposed provision of Sections 215A, B and C will be depriving the Government servants employed by the State Governments of their employment conferred under the proviso of Article 309 of the Constitution. The hon. Supreme

[Shri B. K. Hariprasad]

Court of India has given a ruling in the case reported in AIR-2016-SCC-5436 page 66 about the employees of the corporate bodies or independent identities. It states that the State Government has a master-servant relationship with the civil servants of the State only. It has no such direct or indirect nexus with the employees of the corporate bodies. So, Sir, if you go through this Bill, it doesn't create any sense of road safety in the country. In the name of road safety, from the backdoor, they have brought in some of the clauses which have been amended only to help the corporate sector and dilute the powers of the State.

Sir, there is another thing that they want to centralise the entire power, as far as the permits are concerned. Sir, as you are from the southern part of the country, you know very well that the State carriages are doing pretty well in Tamil Nadu, Karnataka, Kerala, Andhra Pradesh and Telangana. Now, they want to centralise the issue of permits from the Centre. They even want to centralise the tax collections. Sir, as of now, according to the VAHAN and SAARTHI, the taxes are already being collected through the digital mode. We can pay all the taxes online. There is no need for any private agency to come. It is the NIC, a Government agency, which is dealing with all these taxes. But they just want to dilute this and give it to the private parties.

Sir, these are all the lacunae in the Bill, and we tried our best to convince the Minister and even the Chairman of the Select Committee to make some amendments, but we failed. Further, I would like to quote one judgment of the High Court of Patna, which set aside a case filed by the dealers for registering the vehicles at their end and directed the Secretary to the Government not to delegate the powers to the private dealers and adjudged that the powers should be vested with the Motor Vehicle Inspectors who are the inspecting authorities. Sir, even as the Minister was pointing out that this Bill was referred to the Standing Committee, I would like to point out that they have hardly included any recommendation of the Standing Committee in this Bill. So, Sir, I still feel that the Minister should make some amendments in some of the sections which we have already moved, so that a proper Bill can be passed in which road safety is the priority, and not the corporate sector. Thank you.

डा. विनय पी. सहस्त्रबुद्धे (महाराष्ट्र): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे इस बहुप्रतीक्षित बिल के समर्थन में बोलने का अवसर दिया है। मेरे पूर्व वक्ताओं ने इसका उचित जिक्र किया है कि यह देश लंबे समय से हमारे पथ-प्रबंधन, रास्तों पर होने वाले traffic के management समेत सुधारों की प्रतीक्षा कर रहा था। इसके पहले भी प्रयास हुए होंगे, मगर एक समेकित प्रयास करते हुए और इस पूरी व्यवस्था का एक comprehensive view लेकर हमारी

सरकार ने बहुत मेहनत करते हुए 2017 में यह बिल लोक सभा में लाया। वहां यह बिल पारित हुआ। उसके बाद इस सदन में भी विगत साल अगस्त महीने में यह बिल आया और सदन के सामूहिक विवेक के आधार पर यह सोचा गया कि इसको Select Committee के पास भेजा जाए। मुझे उस समिति के अध्यक्ष के रूप में काम करने का अवसर भी मिला, जिसमें सभी सदस्यों ने मुझे बहुत सहयोग दिया और उसी सहयोग के कारण, यद्यपि लम्बा समय लग गया, मगर आज यह बिल इस सदन के सम्मुख पारित किए जाने के लिए प्रस्तुत है।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपको बताना चाहूंगा कि आदरणीय श्री बी. के. हरिप्रसाद जी समेत आदरणीय श्री प्रमोद तिवारी जी और आदरणीय श्री हरिवंश जी भी हमारी इस समिति के सम्मानित सदस्य थे। इनके साथ ही बहुत सारे अन्य सम्माननीय सदस्यों ने भी हमें अपना बहुमूल्य सहयोग दिया। हालांकि हमारे पास समयभाव था, क्योंकि हम चाहते थे कि भारत में रास्तों की सुरक्षा को लेकर जो चिंता है, उसके मद्देनजर इस काम को हम जल्दी से जल्दी निपटाएं और आगे बढ़ाएं। 8 अगस्त, 2017 को हमारी नियुक्ति हुई और तब से लेकर 19 दिसम्बर, 2017 तक इस समिति ने 10 बैठकें कीं। हम लोग केवल दिल्ली में ही मिले हों, ऐसा नहीं है, हम चेन्नई और तिरुवनंतपुरम भी गए। वहां जाकर हम समाज के सारे वर्गों, जिनको हम मोटा-मोटी स्टेकहोल्डर्स भी कहते हैं, उन सबसे मिले और उनको कॉन्फिडेंस में लेकर हमने इस बिल के बारे में उनके विचार समझने की कोशिश की।

महोदय, मेरा यह मानना है कि यह बिल यद्यपि रास्तों के यातायात के संबंध में है, मगर इसके परिणाम बहुत दूरगामी और कुछ मात्रा में सामाजिक भी हैं, जिसके कारण समाज के सभी वर्गों को कॉन्फिडेंस में लेना बहुत जरूरी था। जैसा बताया गया, तमिलनाडु और केरल में ट्रांसपोर्टर्स की जो एसोसिएशंस हैं, उनके अंदर इसको लेकर काफी गलत धारणाएं या आशंकाएं थीं, जिनको दूर करना बहुत जरूरी था। तमिलनाडु सरकार और केरल सरकार के प्रतिनिधियों को लेकर भी उनको सुना जाना बहुत आवश्यक था, इसलिए समिति ने यह उचित समझा कि वहीं जाया जाए। हम वहां पर गए, उन सबकी बातें सुनीं और उनकी बातों को संज्ञान में लिया। इसके साथ-साथ, हालांकि यात्रियों के संगठन बहुत ज्यादा होते नहीं हैं, मगर जिस किसी को इस समिति के सम्मुख प्रस्तुत होना था, वे भी आए। जो न्यायिक व्यवस्था होती है, उसमें जो वकील काम करते हैं, उनके संगठनों ने भी इस संदर्भ में अपने आवेदन समिति के सम्मुख रखे। हमने मध्य प्रदेश, कर्णाटक और महाराष्ट्र की ट्रैफिक पुलिस को भी सुना, हालांकि आज हमारे देश में ट्रैफिक पुलिस एक बहुत बदनाम वर्ग है और उनकी बदनामी के कुछ कारण भी हैं, मगर उनकी कुछ समस्याएं भी होती हैं, जिनका संज्ञान लेना बहुत जरूरी था, इसलिए हमने उनके निवेदन देखे और उनके साथ बातचीत की। स्वाभाविक रूप से यहां पर सरकारों के प्रतिनिधियों को भी प्रस्तुत किया गया और सम्बन्धित विभाग के सभी अधिकारियों ने भी हमें बहुत सहयोग दिया।

महोदय, हमारे समाज में एक बहुत ही उपेक्षित वर्ग है, जो ड्राइवर्स का वर्ग है। हम देखते हैं कि ड्राइवर्स की संख्या बहुत कम है और अच्छा ड्राइवर मिल पाना भी बहुत मुश्किल बात होती है। जिनका कुंडली में विश्वास है, ऐसे कई लोग बोलते हैं कि कुंडली में बहुत अच्छे योग होने पर ही आपको कोई अच्छा ड्राइवर मिल सकता है। मेरा मानना यह है कि हमारे देश में ड्राइवर्स की कमी है और इसका एक कारण यह है कि ड्राइवर्स की जो व्यवस्था है, ड्राइवर्स का

[डा. विनय पी. सहस्त्रबुद्धे]

जो व्यवसाय है, उसको हम सम्मान नहीं देते। ड्राइवर्स के साथ अभद्रता से व्यवहार होता है, उनको taken for granted लिया जाता है और कभी-कभी तो उनके खाने-पीने, नहाने-धोने की व्यवस्था के बारे में भी नहीं सोचा जाता है। इन सारे बिन्दुओं को ध्यान में लेकर, यहां दिल्ली में या अन्य जगहों पर ड्राइवर्स के जो संगठन हैं, उनको भी हमने निमंत्रण दिया और उनकी बात को सुनने की कोशिश की।

महोदय, एक सबसे महत्वपूर्ण बात है, जिसका यहां जिक्र करना मैं आवश्यक समझता हूं कि सामान्यतः इस तरीके की सेलेक्ट कमेटीज के सम्मुख सम्माननीय मंत्री जी कभी नहीं आते और उनको बुलाया भी नहीं जाता, जैसा संसदीय कार्य प्रणाली के अंदर संकेत हैं। मगर यहां, इस सदन के समक्ष मैं यह बताना चाहूंगा कि आदरणीय श्री नितिन गडकरी जी, जो इस विभाग के मंत्री हैं, उन्होंने स्वयं यह इच्छा प्रकट की कि अगर सदस्यों के मन में कुछ आशंकाएं या कुछ धारणाएं हैं, तो उनको ठीक करने के लिए मैं स्वयं आ जाता हूं। मुझे बताते हुए हर्ष है कि 31 अक्टूबर, 2017 को, श्रीमान् नितिन गडकरी जी इस समिति के सम्मुख स्वयं उपस्थित हुए और उन्होंने डेढ़ घंटे तक लम्बी चर्चा की और सदस्यों के मन में जो भी आशंकाएं थीं, उनके जवाब देने की कोशिश की। उन्होंने यह कहा कि यह कानून तो बन ही रहा है, मगर Subordinate Legislation के तहत इसके जो परिनियम बनेंगे, उनमें आपकी इन चिंताओं का हम निश्चित रूप से खयाल रखेंगे और उनको संज्ञान में लेंगे। उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपको बताना चाहूंगा कि इस बिल के संदर्भ में हमने जो भी रिपोर्ट दी, उसकी एक पृष्ठभूमि है और हम सब जानते हैं कि किस पृष्ठभूमि पर यह बिल लाया गया है। जैसे अभी चर्चा हुई, आदरणीय श्री हरिप्रसाद जी ने भी रोड सेफ्टी की चर्चा की। उसके संदर्भ में यहां पर शायद बहुत सारे प्रावधान नहीं हैं, ऐसा उनका कहना है। मैं उसको भी आकलन में लूंगा, मगर कुल मिलाकर हमारे देश की रोड सेफ्टी का जो परिदृश्य है, वह बहुत आतंक निर्माण करने वाला है, बहुत भयावह है। आंकड़ों के आधार पर भी उसकी जानकारी हमें स्वाभाविक रूप में मिलती है कि 2016 के कैलेंडर ईयर में कुल 1,50,785 लोगों की मौत सड़क हादसों में हुई और यही आंकड़ा 2014 में 1,46,133 था। यानी हर साल शायद इस आंकड़े में बढ़ोतरी हो रही है, हमारे रास्ते unsafe होते जा रहे हैं। इस पृष्ठभूमि पर इस तरीके का एक बिल आना, जिसके कारण रोड सेफ्टी के भी सारे प्रावधान और इस पूरी व्यवस्था के अन्दर जितने सारे स्टैक होल्डर्स हैं, उनके विचारों को और उनकी भूमिका को देखते हुए इस विषय को और ठीक पद्धति से डील करना तथा आगे ले जाना, इसकी भी आवश्यकता थी, जो काम इस बिल के माध्यम से हो रहा है, ऐसा मेरा अपना मानना है।

उपसभाध्यक्ष जी, इस बिल की विशेषताओं के बारे में कुछ बातें माननीय राज्य मंत्री जी ने कही हैं, मगर विशेष रूप में श्रीमान् हरिप्रसाद जी ने जो बिन्दु उठाये और वे बहुत अनुभवी माननीय सदस्य हैं, तो उनके बिन्दुओं को गम्भीरता से लेकर, अपनी पद्धति से मेरा जो आकलन है, वह मैं शेयर करना चाहता हूं। मैं मानता हूं कि यह बात सही है कि हम सभी की चिन्ता का विषय रोड सेफ्टी है। हम रास्ते पर जाते हैं और रोड सेफ्टी का विषय केवल वाहन में बैठने वालों या वाहन चलाने वालों तक सीमित नहीं है, बल्कि जिसका वाहन के साथ कोई सम्बन्ध नहीं है, जो बेचारा रास्ते में चल रहा है, उसको भी आज भगवान को नमस्कार करके ही रास्ते पर जाना पड़ता है। ऐसी अवस्था कई शहरों में हम देखते हैं, कई हाइवेज में भी देखते हैं,

इतनी गम्भीर परिस्थिति है। इसलिए इसको डील करने के संदर्भ में जितने भी सारे प्रावधान हैं, मैं मानता हूँ कि उनका स्वरूप भी बहुविध है। उसके diverse परिणाम भी आयेंगे। कुल मिलाकर उसके जो प्रावधान किये हैं, उनकी रचना में भी काफी विविधता है। जैसे, ट्रांसपोर्ट लाइसेंस 3 साल की जगह 5 साल के लिए वैध करने के साथ-साथ हमारे यहां जो ड्राइवर्स की कमी है, जो प्रशिक्षित हैं, अच्छे ड्राइवर्स हैं, प्रामाणिक हैं, dependable हैं, नियम-कानून का सम्मान करते हैं और अपनी तथा यात्रियों की रक्षा की भी चिन्ता करते हैं, ऐसे जिम्मेदार ड्राइवर्स की कमी को दूर करने के लिए और गुणवत्ता बढ़ाने के लिए ट्रेनिंग की व्यवस्था के बारे में इस बिल में काफी कुछ अच्छे प्रावधान किये गये हैं। यह विषय गम्भीरता से लिया जाएगा, ऐसी उम्मीद इस बिल के कारण निश्चित रूप में बढ़ती

उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपको बताता हूँ कि हमारे देश में स्टेट ट्रांसपोर्ट बसों के अन्दर ड्राइवर के पद का आरक्षण भी होता है। शेड्यूल्ड ट्राइब्स के भी लोग ड्राइविंग करते हुए इस व्यवसाय में आना चाहते हैं। मगर चूँकि कई लोग 12वीं की परीक्षा पास नहीं कर पाते, तो शेड्यूल्ड ट्राइब्स का— मैं महाराष्ट्र का उदाहरण देता हूँ कि ड्राइवर्स की संख्या में हमेशा उनकी कमी रहती है, मतलब जो भी आरक्षित पद हैं, वे भरे नहीं जाते, क्योंकि अर्हता वाले, क्वालिफाइड ड्राइवर्स की कमी होती है। अभी हमने बैठक के अन्दर एक सुझाव भी दिया है कि क्यों न हम 10वीं-12वीं कक्षा में ड्राइविंग के विषय को ही एक आकलन में लें, ताकि एक नये तरीके से, innovative पद्धति से अगर हम इस विषय को ले पायें, तो अच्छे ड्राइवर्स की संख्या बढ़ेगी। जिसको ड्राइविंग का एक ऑप्शन खुला रखना है कि बाद में वह आगे करियर बनाए, वह केवल ड्राइवर नहीं रहे, भगवान की दया से गाड़ी का मालिक बने, मगर यदि उसको एक ऑप्शन खुला रखना है, तो इस तरीके की व्यवस्था होने की भी आवश्यकता है।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपको कुछ और बातें बताना चाहता हूँ। हमारे देश में अभी तो टेक्नोलॉजी भी अच्छी हुई है, वातावरण भी बदला है, तो दिव्यांग भी अच्छे तरीके से अपने-अपने वाहन, जो भी उनके लिए बनाये गये वाहन हैं, उनको चला सकते हैं। उनके वाहनों के पंजीकरण को लेकर बहुत समस्याएँ आती हैं, क्योंकि वह अलग तरीके का वाहन होता है। उसको कौन सी कैटेगरी में डालें, समझ में नहीं आता। इसमें उसकी भी चिन्ता की गयी है। एक बहुत सेंसिटिव मामला है, मगर उसकी चिन्ता की गयी है। कई बार हम देखते हैं कि वाहन चोरी का प्रमाण भी बढ़ता जा रहा है। यहां का वाहन कोई वहां ले जाता है, नम्बर प्लेट बदलता है। आज एक ओर अभी नेशनल रजिस्टर के कारण स्थानान्तरण आसान हो रहा है, तो चोरी की गाड़ियां रजिस्टर होने की सम्भावना को इस बिल के अन्दर लगभग दरकिनार किया गया है। Compulsory recall of defective vehicles भी इसका एक बहुत महत्वपूर्ण प्रावधान है। जितने हमारे यहां दोषपूर्ण वाहन हैं, चाहे chasis में दोष हो, इंजन में दोष हो, पहियों में दोष हो, ऐसे दोषपूर्ण वाहनों का record भी इसमें mandatory या compulsory किया गया है। जो उनकी manufacturing Companies हैं, उन पर भी कड़ाई से कार्रवाई करने का प्रावधान इस बिल में है, जो मैं मानता हूँ कि बहुत महत्वपूर्ण है।

Helmets का जहां तक सवाल है, आम तौर पर शहरों में helmet पहनने को लेकर पुलिस समय-समय पर चौक करती रहती है और विशेष रूप से दुपहिया वाहन चलाने वाले उसे लेकर

[डा. विनय पी. सहस्त्रबुद्धे]

बड़े उद्देलित भी होते हैं, मगर मैं मानता हूँ कि helmet हमारी सुरक्षा की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। उसके लिए कड़े प्रावधान इस बिल में किए गए हैं। सीट बेल्ट के बारे में भी कड़े प्रावधान किए गए हैं। इसमें छोटी penalty होने के कारण कुछ लोग penalty देते हैं या penalty चुकाने के अपने-अपने रास्ते अपनाते हैं और छूट जाते हैं। अब जो नई व्यवस्था की जानी है, मैं मानता हूँ कि अब इसमें भी काफी कमी आएगी।

एक बहुत मानवीय विषय है, वैसे छोटे-छोटे अनेक विषयों पर बिल में चिन्ता की गई है, लेकिन उदाहरण के तौर पर इसे मैं यहां प्रस्तुत कर रहा हूँ कि कई बार शहरों में, चाहे दिल्ली हो, मुम्बई हो या कोई अन्य शहर हो, हम देखते हैं कि पीछे से सायरन बजाते हुए एंबुलेंस आती है, मगर सामने वाली गाड़ी में जो लाट साहब बैठा है, वह कभी-कभी उसे रास्ता नहीं देता है। अब ऐसा करना उसे महंगा पड़ेगा और एंबुलेंस को रास्ता न देने पर उसके खिलाफ कड़ी कार्यवाही की जाएगी — इसका पूरा प्रावधान बिल में किया गया है।

जहां तक बिल में accidents या सड़क हादसों के लिए प्रावधान की बात है, उसमें insurers की liability पर कोई cap नहीं है, उसकी कोई ऊपरी सीमा तय नहीं की गई है। मुआवजे में भी लगभग 10 गुना वृद्धि करने का प्रावधान इसमें किया गया है। कुल मिलाकर बहुत से प्रावधान बिल में किए गए हैं। जैसे हम कहते हैं कि — There is always a room at the top. यह कहना बड़ा स्वाभाविक है कि इससे भी अधिक बेहतर कानून आ सकता था, मगर मैं मानता हूँ कि एक प्रक्रिया होती है। अभी जो कानून है, वह पहले के प्रावधानों को बहुत आगे लेकर जा रहा है। पथ-प्रबंधन की प्रक्रिया को अच्छे ढंग से आगे ले जाने, ठीक करने और सुव्यवस्थित करने की पूरी उम्मीद इस बिल के आने से जाग गई है।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं यहां कुछ बिन्दुओं की तरफ इशारा करना चाहता हूँ जो निश्चित रूप से आगे चलकर इसमें आने चाहिए या जब इसका subordinate legislation बने, इसके नियम-विनियम बनें, मंत्री जी ने भी हमें आश्वासन दिया, मगर इस सदन के सम्मुख मैं कुछ चिन्ताओं को उजागर करना चाहता हूँ। उदाहरण के लिए अभी जैसे रास्तों के रख-रखाव का प्रश्न है। किसी accident का कारण केवल driver की गैर-जिम्मेदाराना प्रवृत्ति नहीं होती, या किसी दूसरे वाहन चालक की गैर-जिम्मेदाराना प्रवृत्ति भी नहीं होता, उसकी भूल-चूक नहीं होती। कई बार रास्तों की अवस्था इतनी विकट हो जाती है कि उसके कारण भी accidents होते हैं। अभी speed breaker का उदाहरण ले लीजिए। कई जगह speed breaker हमें ऐसे मिलते हैं, जैसे मानो वे vehicle breaker हों। ऐसे speed breakers की रचना, ऊंचाई के लिए अभी जो व्यवस्था है, उसके बारे में भी कुछ करने की ज़रूरत है। चूंकि यह विभाग पथ परिवहन के अंतर्गत है, मैं मानता हूँ कि इस बारे में भी अच्छे नियम कानून बनाने की आवश्यकता है। ...**(व्यवधान)**... हां, वह problem भी आती है, मगर वह seasonal है। पुलिस यंत्रणा के बारे में भी मैं सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा, वैसे यह लंबा विषय है, इस कानून के द्वारा उसका समाधान नहीं हो सकता। जब हम विदेश जाते हैं तो देखते हैं कि Traffic Police की पूरी व्यवस्था वहां के मेयर के कंट्रोल में रहती है। हमारे देश में मेयर या म्युनिसिपल कारपोरेशन का अधिकार इतना भी नहीं है। कि कौन-सा रास्ता one-way किया जाए या कौन-सा रास्ता two-way किया जाए। यह सारा अधिकार Traffic

Police को सौंपा गया है। मैं मानता हूँ कि इसके कारण Multiplication of power centres हो गया है। यदि इस पर एकात्मक विचार होना है, integrated thinking होनी है, तो कभी न कभी हमें शहरों या शहरों के अंदर की यातायात व्यवस्था में सुधार के संदर्भ में इस मुद्दे को भी ध्यान में लेना चाहिए कि हमारे मेयर या Municipal Corporations का traffic के संदर्भ में कोई Say होना चाहिए, आवश्यकता के अनुसार इसका कंट्रोल भी उनके पास जाना चाहिए, क्योंकि शहरों में इस तरीके के परिवहन के संदर्भ में, भीड़ और यातायात के संदर्भ में, चाहे मुम्बई हो, चेन्नई हो या कोई अन्य शहर हो, निश्चित रूप से वहां गंभीर स्थिति बन रही है।

वाहनों के निर्माण के बारे में, मैं मानता हूँ कि इस बिल में कड़े प्रावधान किए गए हैं, लेकिन और अच्छे प्रावधान होने चाहिए। देश में कितने वाहन निर्माण होने चाहिए, कितने वाहन रास्ते पर आने चाहिए, यद्यपि बिल में इसे लेकर व्यापक नीति बनाने का प्रयास किया गया है, मगर ऐसी नीति भी बननी चाहिए जिसमें इसका आकलन हो कि हमारे देश में वाहनों की आवश्यकता कितनी है।

आज हम देखते हैं कि अमेरिका की तुलना में हमारे यहां एक किलोमीटर रास्ते के हिसाब से वाहनों की संख्या लगभग तीन गुनी है। क्या हमें इतने ज्यादा वाहनों की वाक्यी में जरूरत है? ये क्यों आते हैं? ये इसलिए आते हैं, क्योंकि हमारी public transport व्यवस्था चरमरा गई है। अब Metro का जो प्रचलन चला है, यह बड़ा स्वागत योग्य है, मगर उसी के साथ-साथ मैं मानता हूँ कि सामान्य ऑटो-रिक्शा जिसको चाहिए, उसके लिए वहां पर उपलब्ध हो, वह मीटर पर उपलब्ध हो, ये सामान्य बातें हैं। लोगों की अपने सुख की कल्पना या दैनंदिन जीवन में आसान सुविधा उपलब्ध हो, इसके बारे में जो कल्पना है, वह बड़ी आसान है। उसको लगता है कि अगर मैं किसी खाली ऑटो-रिक्शा या टैक्सी को हाथ दिखाऊ तो वह रुकनी चाहिए और मुझे बैठने का अवसर मिलना चाहिए, बगैर मेरा कोई अपमान किए और बगैर उसकी मरजी, जहां मैं जाना चाहता हूँ, वहां उसको जाना चाहिए। यह इतना सिम्पल है, मगर हम यह भी नहीं कर पाते हैं। मैं मानता हूँ कि metering की दृष्टि से भी चाहे ऑटो-रिक्शा हो, चाहे टैक्सी हो, इसमें और कुछ करने की निश्चित रूप से आवश्यकता है।

महोदय, एक और महत्वपूर्ण बिन्दु है, जिसको इसमें बहुत ही संक्षिप्त में ही क्यों न हो, लेकिन उल्लिखित किया गया है, मगर और व्यापकता से उसकी चर्चा होनी चाहिए। वह बिन्दु यह है कि जब हम अंत्योदय की बात करते हैं, कतार में अंतिम व्यक्ति के कल्याण की बात करते हैं, तो पथ-प्रबंधन के विषय में वह विषय आता है हमारे pedestrian का, पादचारी का। जो पैर से चलने वाला व्यक्ति है। इस गति से वाहनों की संख्या बढ़ रही है कि अब रोड क्रॉस करना भी बहुत मुश्किल हो रहा है। हमारे महाराष्ट्र में पुणे सिटी में जहां पर बहुत प्रतिभाशाली लोग रहते हैं, वंदना जी वहीं से आती हैं, वहां पर काफी व्यांग्यात्मक टिप्पणियां भी होती हैं। एक जोक कहा जाता है कि पुणे के एक व्यक्ति को एक दिन ट्रैफिक को क्रॉस करना था, तो उसने देखा कि एक व्यक्ति खड़ा है, जिसका यह व्यवसाय है कि वह रोड क्रॉस करा देता है, आपको उठाता है और वहां ले जाता है। उस व्यक्ति ने उससे पूछा कि आप रोड क्रॉस कराने का कितना पैसा लगे, तो उसने बोला कि यहां से वहां ले जाने का एक रुपया लूंगा। वह उस व्यक्ति को उस पार ले गया और उसके बाद उसने कहा कि आप मुझे डेढ़ रुपए दीजिए। इस

[डा. विनय पी. सहस्त्रबुद्धे]

पर उस व्यक्ति ने कहा कि तुमने तो मुझे इसके लिए एक रुपया बताया था, इस पर उसने कहा कि अब मैं हाफ रिटर्न जाऊंगा, इसलिए डेढ़ रुपए चाहिए। अब यह अवस्था आ गई है कि लोगों को रोड क्रॉस करना भी बड़ा मुश्किल सा हो रहा है। मैं ऐसा मानता हूँ कि इस दृष्टि से यह जो पादचारी है, जो अपने पैरों से चलने वाला व्यक्ति है, जिसको किसी वाहन की जरूरत नहीं है, उसकी सुरक्षा के बारे में भी और अधिक चिंतन होना चाहिए तथा और अधिक कानून भी बनने चाहिए। ...**(समय की घंटी)**...

महोदय, कुछ छोटी-छोटी बातें हैं, जैसे टोल नाके, अब यह तो हमारे पथ प्रबंधन का एक अविभाज्य हिस्सा बना है। चाहें, न चाहें, हमें टोल नाके रखने ही पड़ेंगे और टोल देकर ही जाना पड़ेगा। ऐसा मैं समझता हूँ, मगर क्या इसमें भी कुछ incentivisation नहीं किया जा सकता है? जैसे हम विदेशों में कई जगह देखते हैं कि अगर किसी कार की capacity पांच यात्रियों की है और वह कार पूरी भरी हुई है, तो उसको कुछ रियायत दी जाती है, क्योंकि वह कार का पूर्ण उपयोग कर रहा है, fully exploiting the capacity of the vehicle. अगर कोई ऐसा कर रहा है, तो उसको कुछ रियायत देनी चाहिए। हमारे यहां अच्छा काम करने वाले को कोई प्रोत्साहन नहीं और गलत काम करने वाले को कोई शासन नहीं, यह कम से कम पथ प्रबंधन के संदर्भ में, मैं मानता हूँ कि इस स्थिति को पूर्ण विराम देने की जरूरत है। यह कानून उस दिशा में कुछ कदम बढ़ाता है, मगर और कुछ कदम चलने की जरूरत है, जिससे मैं मानता हूँ कि कोई इन्कार नहीं कर पाएगा। ...**(समय की घंटी)**...

महोदय, मैं मानता हूँ कि रोड सेफ्टी की ट्रेनिंग भी हमारे school syllabus का एक हिस्सा होनी चाहिए। आजकल हम देखते हैं कि कई शहरों में इस विषय में कुछ उद्यान बनाए जाते हैं और वहां पर बच्चों को रोड सेफ्टी का एक अनौपचारिक प्रशिक्षण दिया जाता है। मगर मैं मानता हूँ कि यह चौथी, पांचवीं, छठी कक्षा में होना चाहिए। आजकल तो सातवीं कक्षा का छात्र भी स्कूटर चलाने की उम्मीद रखता है और उसके माता-पिता भी कोई उम्र और लाइसेंस का हिसाब न करते हुए लाड़-प्यार से उसको अनुमति देते हैं। जब बच्चे जल्दी बड़े हो रहे हैं, तो ये जो सारी व्यवस्थाएं हैं, उनके बारे में उनका प्रशिक्षण करना भी आवश्यक है। इसलिए यह यातायात संबंधी नियम हमारे स्कूल सिलेबस का एक अभिन्न अंग बने, इसकी भी आवश्यकता है।

महोदय, और विस्तार से कुछ कहने की जरूरत नहीं, मगर कई बार यात्रियों को बस में से उतार भी दिया जाता है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Your party has three more speakers.

DR. VINAY P. SAHASRABUDDHE: Sir, I am taking last two minutes. परसों मैं अकबर रोड पर घूम रहा था, तो एक *Working Committee Express* नाम की गाड़ी थी, उसमें से अचानक से कुछ लोगों को बाहर कर दिया गया। वे बड़े नाराज हो रहे थे और वे ड्राइवर के साथ चर्चा कर रहे थे, चूंकि वे विवाद तो नहीं कर सकते थे, इसलिए वे ड्राइवर के साथ चर्चा कर रहे थे। उनको ड्राइवर की मर्जी से बाहर कर दिया गया। अब इस तरह के विषयों को

तो यह कानून कुछ स्पर्श नहीं करता है, मगर मैं मानता हूँ कि कुल मिला कर हमारे यात्रियों की सेफ्टी, हमारे रास्तों की सुरक्षा, हमारे जो इन्फ्रास्ट्रक्चर हैं, चालक हैं, उनकी सुरक्षा और उनके भविष्य के बारे में चिंता करने वाला यह बिल है। यह एक सकारात्मक कदम है। इसमें और भी प्रगति तथा सुधार की गुंजाइश हमेशा हो सकती है, मगर जो भी हुआ है, वह स्वागत योग्य है। मैं सदन से आभ्यान करूंगा कि वह इस बिल का समर्थन करे। आखिरकार विकास के वास्ते हमें नरेन्द्र मोदी जी के रास्ते जाना है। आइए, हम सब मिलकर इस रास्ते से चलें।

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे मोटर यान संशोधन विधेयक, 2017 पर बोलने का मौका दिया। मैं अपनी पार्टी के नेता प्रो. राम गोपाल यादव जी को और हमारे आदरणीय मुख्य सचेतक रवि प्रकाश वर्मा जी को बधाई देता हूँ, जिन्होंने मुझे मोटर यान विधेयक के बारे में बोलने के लिए, कुछ कहने के लिए मौका दिया है।

महोदय, वाहन दिन-प्रतिदिन बढ़ते जा रहे हैं और रोज़ की संख्या लिमिटेड है, इसलिए इस कानून को लाया जाना बहुत आवश्यक है, मैं इसका समर्थन करता हूँ। मान्यवर, हम लोगों ने कुछ संशोधन भी दिए हैं और बताया है कि किस तरह से होना चाहिए। मान्यवर, माननीय मंत्री जी ने अभी बताया था कि हम लोगों ने बैठकें की हैं। इन्होंने चार महत्वपूर्ण बैठकें की हैं, लेकिन खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि बड़े-बड़े राज्यों के परिवहन मंत्री उन बैठकों में नहीं आए, जिसमें चाहे गुजरात हो, चाहे आपके उत्तर प्रदेश हो, लगभग 9 राज्य हैं, उनके परिवहन मंत्री एक भी बैठक में नहीं आए। पहली बैठक में 9 राज्य आए, दूसरी बैठक में 8 राज्य आए, तीसरी बैठक में 14 राज्य आए और चौथी बैठक में 7 राज्य आए। अपने सुझाव देने के लिए सबको आना चाहिए था। मान्यवर, मैं सरकार से आग्रह करना चाहता हूँ कि किसी भी योजना के लिए, एक दीर्घकालिक योजना बनानी चाहिए। हमारे देश में प्रचलन है, जो अधिकारी हैं, वे ऐसा बजट बनाते हैं। पहले सिंगल रोड बनाएंगे, इसके बाद फिर उसकी पटरी ठीक करवाएंगे और फिर उसको तोड़कर Two-Lane बनाएंगे, फिर उसको तोड़कर Four Lane बनाएंगे और फिर उसको तोड़कर Six-Lane बनाएंगे। मान्यवर, हमें पहले से कम से कम 100 साल की योजना लेकर जाना चाहिए, क्योंकि पटरी के बगल में टेलिफोन लाइन होती है और पाइप पड़े रहते हैं। पेय जल सप्लाई की लाइन होती है, वह टूट जाती है, जिसकी वजह से देश का बड़ा नुकसान होता है। अभी माननीय मंत्री जी, अभी हमारे साथी माननीय विनय जी बोल रहे थे और माननीय हरिप्रसाद जी बोल रहे थे, मैं उनकी बात का समर्थन करता हूँ।

SHRI JAIRAM RAMESH: Sir, no Cabinet Minister, no Parliamentary Affairs Minister, nobody is there. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): The concerned Minister is here. ...*(Interruptions)*...

SHRI JAIRAM RAMESH: Sir, no Cabinet Minister is present. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): He has come. ...*(Interruptions)*...

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद: मान्यवर, एक दीर्घकालिक योजना बनानी चाहिए। अभी चर्चा आई थी कि जो लोग मोटर साइकिल चलाने वाले हैं, वे हेलमेट का प्रयोग नहीं करते हैं और बिना हेलमेट के मोटर साइकिल चलाते हैं। मान्यवर, हम देश के सभी मोटर साइकिल चलाने वालों को कहना चाहते हैं कि आजकल हर आदमी मोबाइल रखता है। मोबाइल में सेफगार्ड रखता है, ताकि उसका मोबाइल गिर न जाए, टूट न जाए, लेकिन जो हैड है, सिर का रिप्लेसमेंट नहीं होता है, उसके लिए हेलमेट नहीं रखता है।

इसलिए हर मोटर साइकिल चलाने वाले के लिए यह compulsory होना चाहिए। अगर कोई व्यक्ति अपने मोबाइल में सेफगार्ड रख सकता है, तो उसको मोटर साइकिल चलाते समय भी हेलमेट जरूर पहनना चाहिए। दूसरी बात, हेलमेट बनाने वाली कंपनियां डुप्लिकेट हेलमेट बना रही हैं, जिसके कारण जब एक्सिडेंट होता है, तब वे हेलमेट्स काम नहीं करते। इस पर भी सरकार को निगरानी रखनी चाहिए और अच्छी क्वालिटी का हेलमेट बनाने वाली कंपनियों के हेलमेट की ही बिक्री की अनुमति देनी चाहिए।

मान्यवर, आज देश में बहुत सारे भारी वाहन चल रहे हैं। इसके लिए पूरे देश में एक कानून बनाना चाहिए कि बड़ी गाड़ियां बनाने वाली जो कंपनियां हैं, उनको गाड़ी की बॉडी की लिमिट तय करनी चाहिए और उनको जितनी क्षमता की अनुमति प्राप्त है, उतनी ऊँचाई की ही बॉडी बनानी चाहिए। माननीय मंत्री जी, मैं बुंदेलखंड से आता हूँ और बुंदेलखंड में यह देखने को मिलता है कि गाड़ी की बॉडी से ऊपर पटरा लगाकर, उस पर 80-80 टन और 100-100 टन मोरंग-गिट्टी लादी जा रही है और जब वे चलती हैं, तो ऐसा लगता है कि धरती हिल रही है। वहां प्रतिदिन अवैध खनन होता है और उन भारी वाहनों से होने वाली दुर्घटनाओं के सैकड़ों लोग शिकार होते हैं, इसलिए उस पर रोक लगाने की आवश्यकता है।

मान्यवर, वहां किसानों की खेती बरबाद होती है। माननीय मंत्री जी ने इस ऐक्ट में एक बात का जिक्र नहीं किया है। जैसे, किसानों के पास ट्रैक्टर्स या ट्रॉली होते हैं, उस ट्रॉली में कोई पावर ब्रेक नहीं होता है और ट्रॉली का रजिस्ट्रेशन नहीं है। उसमें किसानों को बड़ी दिक्कत होती है, इसलिए उसके बारे में भी किसी क्लॉज में जिक्र करना चाहिए था। मान्यवर, जब लोग वोट मांगने जाते हैं, तब देखते हैं कि पश्चिमी उत्तर प्रदेश में बड़ी तादाद में जुगाड़ गाड़ी चलती है और लोग मांग करते हैं कि जुगाड़ गाड़ी का रजिस्ट्रेशन होना चाहिए। लेकिन अगर जुगाड़ गाड़ी ऐक्सिडेंट करती है, तो आप किस क्लॉज के अंतर्गत उसको बन्द करेंगे या किस धारा के अंतर्गत कार्रवाई करेंगे? आज ई-रिक्शा बड़े पैमाने पर चल रहे हैं, जिसका कोई रजिस्ट्रेशन नहीं है, कोई अता-पता नहीं है। अगर ई-रिक्शा ऐक्सिडेंट करता है, तो उसको आप किस ऐक्ट के अंतर्गत लाएँगे?

मान्यवर, ऐसी तमाम कंपनियां हैं, जो फर्जी मोटर वाहन इंश्योरेंस का काम करती हैं। जो प्राइवेट इंश्योरेंस कंपनियां हैं, वे अधिक प्रीमियम लेती हैं और रसीद कम राशि की देती हैं। सरकार को इस पर भी निगरानी रखनी चाहिए, क्योंकि मालिक को उसमें ज्यादा पैसा देना पड़ता है। आज जगह-जगह पर सीसीटीवी कैमरे लगाने की आवश्यकता है। आज अगर हम दिल्ली के चारों तरफ देखें, तो हमें यह देखने को मिलता है कि दिल्ली में एंटर करने वाले जो बड़े हाइवेज हैं, वहां पर दिल्ली ट्रैफिक पुलिस के लोग एक दर्जन से अधिक की संख्या में इकट्ठे खड़े रहते हैं। जब वहां कोई ट्रक आदि आते हैं, तो उन पर वे इकट्ठे झपट्टा मारते हैं और इस प्रकार एक-एक

ट्रैफिक पुलिस वाला लाखों रुपये प्रतिदिन वसूलने का काम करता है। माननीय मंत्री जी, इसके लिए भी कानून बनाने की आवश्यकता है और इस पर भी निगरानी रखनी चाहिए। हम तो कहते हैं कि आज जिस तरह से आर्मी, जीआरपी और अलग-अलग पुलिस फोर्स हैं, उसी तरह हाईवेज के लिए भी एक अलग पुलिस फोर्स बनानी चाहिए, ताकि उसकी ठीक से कंट्रोलिंग की जा सके।

मान्यवर, हम देखते हैं कि आज हर तरफ सीमेंटेड रोड्स बनी हैं, जिनमें सुधार करने की आवश्यकता है, क्योंकि सीमेंटेड रोड्स से गाड़ियों के टायर्स फटते हैं। रोड्स पर सुरक्षा न होने के कारण उन पर जानवर आ जाते हैं, जिसके कारण आए दिन हजारों ऐक्सिडेंट्स हो रहे हैं। इसलिए रोड्स के दोनों साइड सेफगाड्स बनने चाहिए। मान्यवर, आज यह भी देखने को मिल रहा है कि डीलर्स पुरानी गाड़ियों को नये दाम पर बेचते हैं और सरकार के टैक्स की चोरी करते हैं। वे वर्ष 2016-17 की गाड़ी वर्ष 2018 में बेच रहे हैं। वे जब उस पर नये रेट लेते हैं, तो उससे सरकार को नुकसान होता है, इसलिए इसके ऊपर भी ध्यान देना चाहिए। मान्यवर, इस बिल में राज्यों के अधिकार कम किए गए हैं। पुराने कॉमर्शियल वाहन की स्पीड कम करने की बात को समाप्त करना चाहिए। सड़कों को सुरक्षित रखने हेतु उनकी बैरिकेडिंग करने की आवश्यकता है।

मान्यवर, रोड ट्रांसपोर्ट भारत की अर्थव्यवस्था में एक बहुत बड़ा महत्व रखता है। इसमें लाइसेंस फीस बढ़ाई गई है और पेनल्टी बहुत है। इस राशि को दोपहिया वाहन में 50 रुपये से बढ़ाकर 300 रुपये किया गया है, इंटरनेशनल लाइसेंस फीस को 500 रुपये से बढ़ाकर 1,000 रुपये किया गया है, ड्राइविंग स्कूल की फीस को 2,500 रुपये से बढ़ाकर 10,000 रुपये किया गया है और थर्ड पार्टी इश्योरेंस की राशि को भी बढ़ाया गया है। मान्यवर, चूंकि देश में सरकारी ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूल्स नहीं हैं, इसलिए सरकार को इस ओर भी देखना चाहिए, क्योंकि जो प्राइवेट ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूल्स हैं, वे मनमाना पैसा लेते हैं और जो भीड़-भाड़ वाला एरिया है या जो ज्यादा ट्रैफिक वाला एरिया है, वहां वे ट्रेनिंग देने का काम करते हैं। उन एरियाज में देखने में यह आता है कि वहां अक्सर ट्रेनिंग वाली गाड़ियों से ऐक्सिडेंट्स होते हैं। उनके लिए अलग से एरिया चिन्हित करना चाहिए, जहां ड्राइवर्स को ट्रेनिंग देनी हो, उसका एरिया अलग होना चाहिए। उनको भीड़ वाले एरिया में अलाउ नहीं करना चाहिए। इस समय देश में लाखों कोर्ट केसेज पेडिंग हैं, इसके लिए स्पेशल कोर्स बनाकर उनके सभी तरह के केसेज का निस्तारण करना चाहिए। इसमें कुली, क्लीनर्स, एक्स्ट्रा ड्राइवर, यात्री आदि होते हैं। इनके लिए इस एक्ट में कोई प्रोविजन नहीं है।

मान्यवर, निजी क्षेत्रों को बढ़ावा दिया जा रहा है। नई गाड़ियों के रजिस्ट्रेशन का कार्य डीलर्स को देने से सरकारी कर्मचारी खत्म हो जाएंगे और रोजगार में कमी आएगी।

मान्यवर, हम देख रहे हैं। देश में हमारी सड़कों का डिज़ाइन ठीक नहीं है। सड़कों में गड्ढों के कारण दुर्घटनाएं होती हैं, तो रोड बनाने वाली एजेंसियों व अधिकारियों पर मुकदमा होना चाहिए। सुप्रीम कोर्ट ने भी इसके बारे में कहा है। ट्रैफिक पुलिस पर्याप्त नहीं है, हाईवे के लिए स्पेशल फोर्स की आवश्यकता है, सुरक्षित ट्रैफिक की मानसिकता बचपन से ही भरी जानी चाहिए। बच्चों के पाठ्यक्रम में शुरू से ही यातायात विषय को जोड़ा जाना चाहिए, जिससे लोगों को इस बात की ट्रेनिंग मिल सके। हाईवे के हिसाब से गाड़ियों की fitness होनी चाहिए, special sticker होना चाहिए जिसमें लिखा हो, 'Fit for Highway'. महानगरों में traffic congestion से निपटने

[श्री विशम्भर प्रसाद निषाद]

के लिए विशेष उपाय होने चाहिए। भारी वाहन चलाने वाले ड्राइवरों की शैक्षणिक योग्यता बढ़ायी जानी चाहिए तथा शारीरिक फिटनेस सही होनी चाहिए।

आजकल मोटर साइकिल कंपनियां टी.वी. पर बहुत प्रचार-प्रसार करती हैं। लोग आड़े-तिरछे, तेज़ गति से गाड़ी चलाते हैं जिससे यूथ पर बड़ा प्रभाव पड़ता है, जिसकी नकल से बच्चे ट्रेनिंग लेने का काम करते हैं, जिससे दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं। इसमें मोटर साइकिल बेचने वाली तमाम कंपनियों के ऐडवर्टाइजमेंट पर रोक लगायी जानी चाहिए। देश के तमाम राज्यों में ट्रॉमा सेंटर नहीं हैं। देश के हर जिले में कम से कम एक ट्रॉमा सेंटर होना चाहिए और हाईवे के लिए स्पेशल व्यवस्था होनी चाहिए, जिससे कि घायलों व पीड़ितों की सुरक्षा की जा सके। मान्यवर, इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Now, Shri Manish Gupta.

SHRI MANISH GUPTA (West Bengal): Sir, I rise to oppose the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2017. At this juncture, in the evolution of our democracy, we need to look back at history and if we look at the year 2014, we will see that a Bill had been brought, the Road Transport and Safety Bill. Several objections were raised by the State Governments and, as a result, wisely, that Bill was dropped. But we find again now, in a concentrate and planned move to subvert the principles of federalism enshrined in the Constitution, another law has been brought to centralise the powers and responsibilities of road transport in the Central Government. Sir, when we make modern legislation, we need to be careful to see that modern responsibilities, the future evolution of command and control of such a vital area of human activity is not overly centralised. The States have always shouldered a huge responsibility. Historically, the States are responsible for road transport because it is entwined and connected with the everyday life of the people.

The States are concerned with social transformation, economic development, livelihoods, and economic growth.

Hitherto, the ethos in this country has been to deregulate stringent or archaic provisions of law, like the regime of permits. But, here in this new proposal, or, Bill, we find that new issues are being brought up. 'Permits', 'license' and 'schemes'. This was further convoluted the entire philosophy. A responsibility of the States in the Constitution is that the State Governments have to administer all types of economic activity. But, here, in this Bill, we find that the Central Government seeks to abrogate to itself all powers and controls that are required in this sector. It is actually an issue which seems to be, States versus the Centre, and several provisions that we have seen in this Bill, attempts to further centralise control. This is very disturbing. We

have talked about making rules in this Act. You see, rules are a provision beyond a Act, where it seeks to clarify the basic tenets of what has been enunciated in the Act, or, in the Bill, in this case. But, here, in everything we discussed in the Select Committee, the Chairman was quite eloquent in describing as it how he had gone about it in a mindset of federalism. But, every other issue that came up in the Select Committee, was sought to be pushed into the Rules. Now, this is a very dangerous precedent. What should be in the basic Act, is sought to be papered over, is sought to be pushed into the Rules, so that at a later date, the Executive bypasses Parliament, and creates provisions of law and controls, which are quite in conflict with the federal nature of the Constitution.

I will refer to some sections here. Clause 66A seeks to evolve a National Transportation Policy. Now, the question is, there are so many policies we have in this country. We have a Monetary Policy; we have a Fiscal Policy and we have a Foreign Policy. None of these policies are enshrined in any law or statute. But here, we are seeking in this Bill to provide legislative legitimacy, which is unnecessary, by putting a national transportation provisions, or, the National Transportation Policy, inside the Act.

The Parliamentary Standing Committee, which had earlier examined various provisions of this Bill, was quite concerned when they saw this provision and said, "You should not proceed further in the matter, without consulting the States". We have observed in the Bill, and through several discussions, that any and every recommendation of the Parliamentary Standing Committee has been rejected; has not been given any importance." So, what was the use of setting up a Parliamentary Standing Committee which had gone through detailed deliberations, and their recommendations have not been accepted. There is Section 56 in which the Central Government seeks to declare or to opine or regulate the age of motor vehicles. But, even in this section, they say surprisingly that even non-transport vehicles will be brought under this provision. Now, eighty per cent of vehicles in India are non-transport. That means they are seeking to bring the entire vehicle population thereby causing distress to thousands and lakhs of owners of vehicles by asking them to produce their vehicles at the Fitness Centres. When we raised this question in the Select Committee, the Ministry said that this was just an enabling provision. What is the idea of an enabling provision? It means, at a later date, they can apply this for 80 per cent private vehicles. This is the apprehension. The question that arises here is: Is the Central Government trying to bring in privatisation or corporatisation in the transport sector? If all the vehicles have to go to the private fitness centres, then it is corporatisation. If all permits or licenses are tendered by the Central

[Shri Manish Gupta]

Government, then all the small operators, those who own one or two or three buses, will be pushed out of competition. Along with them, those people whom they employ on a daily basis will become unemployed. This is again in spectre of the previous legislations that had been brought in, like GST or Demonetization, which caused large-scale unemployment. This is also going to cause unemployment. If the corporate sector comes in, there would be a corporate culture. Obviously, at the local-level, at the village-level and at the district-level, employment will be wiped out. We had urged in the Select Committee that this provision should be deleted. But we found that this recommendation has not been accepted. Why should you have an enabling provision to bring in 80 per cent of private vehicles into the ambit? Otherwise, your stated intention is to bring in only commercial vehicles. But you have said that in the Bill and you have not amended that clause saying that non-transport vehicles can be brought in.

Similarly, in this way, we find that there are provisions of Clauses 66A and 88A where a new scheme of license has been brought in. We are a democracy, a progressive country, a country which is vying for economic development and social transformation. In such a country, we are bringing in more regulations, more permits and more schemes. This is causing more confusion. There is a lack of clarity in this entire exercise. Therefore, we feel that we need to avoid monopoly by companies brought into the transport sector; or else, the livelihood and future of the travelling public is going to be in danger.

On Section 136, they have said that the entire policing, monitoring, digitalization and all other systems on the National Highways will have to be run by the State Governments. This is a huge expense. National Highways are the responsibility of the National Highways Authority of India. This is sought to be passed on to the States without any scope of funding. Also through this Bill, new taxes are sought to be levied. But the Constitution does not provide for that. How can a statute on motor vehicles circumvent the powers of the State Government to levy taxes? That is not provided by the Constitution. That is being changed! This, sooner or later, is going to be challenged in a court of law. I don't think that the people of India will let this pass. There were certain suggestions made in the Select Committee in respect of many clauses; I am not going into the details of the clauses as we have given those in the amendments.

I would say that the basic flaw in this legislation is that instead of simplifying matters, instead of giving more powers to the State Governments to control, who

historically for 70-80 years have really put in sesious efforts in the transport sector to control it for the betterment of the people and for economic upliftment. You are complicating matters.

I would request all the States who believe in federalism, who believe in the Constitution, who believe in the future of India, to come forward and oppose this Bill. I would ask TDP in Andhra Pradesh, TRS in Telangana, YSR Congress in Andhra Pradesh, AIADMK and DMK in Tamil Nadu, RJD in Bihar, AAP in Delhi, BSP and SP in Uttar Pradesh, BJD in Odisha and Congress and others that if they believe in federalism, if they believe in a brighter future for the people of India, believe in progress, creation of livelihoods and the removal of unemployment and economic disparity, please come forward and oppose this Bill. Thank you.

SHRI PRATAP KESHARI DEB (Odisha): Sir, the Government today is moving the Motor Vehicles (Amendment) Bill to amend the 1988 Act. After a lot of discussion in the Lok Sabha, it came to the Rajya Sabha and the Rajya Sabha referred it to the Select Committee. Mr. Sahasrabuddhe is not present here now. He was the Chairman of the Committee and we deliberated for over three months, clause-by-clause we went with a lot of discussion and serious discussion. What came to the light, first I would like to start from Mr. Minister, who said that before the Bill was drafted, all the Transport Ministers of States were taken into confidence. So, from here starts the indecisiveness because when all the Transport Ministers of the States were given the draft copy of the Bill, they were given all the good things. If you would have heard Mr. Sahasrabuddhe, he said all the good things about the Bill. Yes, there are certain good things in the Bill which need to be supported and that is what he stuck to and that was also sent to all the States, from Tamil Nadu to Kashmir, from Gujarat to Assam, everybody got that draft Bill and everybody okayed it. When it came back to the Department and went to the Standing Committee, all the provisions which were added never went back to the States. So, this is where the new provisions were inserted into the existing Bill which was later on passed by the Lok Sabha and went to the Select Committee of Rajya Sabha. In this Bill many provisions are there which were dwelt upon threadbare in the Select Committee. But, to our surprise, none of our amendments was taken up by the Chairman instead the recommendations were taken as a dissent note. This particular Bill is now again put before the House for approval and passing. Though there are certain good provisions, but there are also biting things which all the States, all the Members of Parliament have got objection to, including me, and I have also given an amendment on that, when you suggest various new amendments to the Bill, good things, you need the State Governments to implement it. How does a State Government implement when

[Shri Pratap Keshari Deb]

Clauses 29 and 33 specifically say that the Central Government should be authorised to make its own law? 'Own law', where? If it has been only implementation, still no problem, in the Bill it is said that 'in consultation' with the States. Consultation can always be overruled. That is where we have asked for an amendment. Can you make it 'concurrence' with the States? Concurrence will be binding for both States and the Central Government. In specifically Clause 33, new Section 88(A), we are not talking only about last mile connectivity, we are also talking about rural transport and we are also talking about freight movement and logistics. Now, every State has a different characteristics, some are mountain States, some are mineral States, some are forest States, some are coastal States. When you say about last mile connectivity, you talk about public transport also and you talk about freight movement also, you are taking away the basic State revenue chapter of every State. Many States have got their Transport Departments which are great revenue earners. When you will have Central policy by law, and if it is in 'consultation' and not 'concurrence', it can be overruled, that means the Centre will have its own ways. If it will have its own way, where are the means? How do they operate? They cannot operate in Odisha from Delhi. Again you have to go back to the States. There is duplicity in what we are trying to say and trying to do. So, either the Bill is amended or put the word 'concurrence', the word 'consultation' is changed with 'concurrence' or this clause may totally be deleted. Similarly, in Clause 90, new Sections 215A, 215B and 215C, you are again allowing the State Government to over-rule it, but again there is a comma in it. How to go about it? So, somewhere there will be a clash between the interest of the State Governments and Central Government. Firstly, it will hamper the revenue and the biggest danger which is there is, when we have been harping, cutting across party lines for job creation, business creation, MSME, small and medium scale – these are all there in that last mile connectivity and freight and logistics – now, if this is not formulated by the States and the policies are formulated by the Central Government, there is bound to be a clash of interest between the State and the Centre. This will ultimately pave the way for corporatisation of transport sector. Small people, marginalised people who own one truck or a bus or a small motor vehicle, doing rural transportation or rural freight movement will be totally wiped out. Suppose, the Government takes a decision from 'X' place to 'Y' place, cutting across two or three States, and 'X' company needs to be given or it is tendered and he gets the right to move the entire thing, then the locals get left out. This will have serious ramifications on the State revenue and will lead to corporatisation and definitely if these things come ahead and there is a clash then, it does not augur well for the federal structure. I will come back to

Dr. Sahasrabuddhe. He again mentioned one more thing. Nowhere in a Select Committee had a Minister gone. In this particular Select Committee, hon. Minister had come and we raised these issues. He had given us an assurance that when it comes to the House, he will take cognisance of the matter and delete it or change it. Now the matter is, should I support it because the Minister assured me? But if he does not and it becomes a law, then, definitely, everything is lost. So, I have no words to say, but I have to oppose the Bill. If the Minister only says what he had promised in the Select Committee that he would look into the matter in the House and do it when the Bill is being passed, then, we will be with him on the Bill, but if he does not, we will oppose the Bill. Thank you, Sir.

श्री हरिवंश (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, The Motor Vehicle amendment Bill, 2017 को कम से कम दो-ढाई दशकों पहले बन जाना चाहिए था, लेकिन आज उस पर चर्चा हो रही है और मैं अपनी पार्टी जनता दल (युनाइटेड) की ओर उसके पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। वर्ष 1988 में इस बिल में extensive reforms हुए थे और आज, वर्ष 2018 में, यानी 30 वर्षों बाद हम बदलाव कर रहे हैं। इन 30 वर्षों में motor Vehicle क्षेत्र में क्या बदला, उसके एक पक्ष पर मैं अपनी बात रखना चाहूँगा।

महोदय, वर्ष 1988 के बाद इस देश में automobile क्षेत्र में बड़ी क्रांति आई। वर्ष 1990 में हमारे देश में कुछ ही करोड़ वाहन रहे होंगे, लेकिन आज देश में लगभग 21 करोड़ से अधिक गाड़ियाँ हैं और केवल दिल्ली में ही 1 करोड़ से अधिक गाड़ियाँ हैं, जिनमें से आधी से अधिक गाड़ियाँ अभी इश्योर्ड नहीं हैं। इसलिए इस बारे में सुप्रीम कोर्ट में एक केस में सुनवाई चल रही है। वर्ष 2000 के बाद देश में सड़कों की लम्बाई 39 प्रतिशत बढ़ी और गाड़ियों की संख्या 158 फीसदी बढ़ी। वर्ष 2008 के बाद 55 हजार बच्चे सड़क दुर्घटनाओं में मरे। दिनांक 20 जुलाई, 2018 को सुप्रीम कोर्ट में दाखिल एक रिपोर्ट के अनुसार सड़कों पर बने पॉट होल्स के कारण पिछले चार सालों में 11 हजार से ज्यादा लोग मरे। इस प्रकार यदि आप देखें, तो आतंकवाद में जो कुल लोग मारे गए, तीन वर्षों में उनकी संख्या 805 है और पॉट होल्स से 3 हजार से अधिक लोग मरे। वर्ष 2016 में 18 वर्ष से कम उम्र के 7 प्रतिशत बच्चे दुर्घटना में मरे। वर्ष 2015 में 5 लाख सड़क दुर्घटनाएं हुईं और उनमें डेढ़ लाख लोग मरे और बाकी घायल हुए। वर्ष 2015 में सड़क दुर्घटनाओं में रोज 400 लोग मारे गए। वर्ष 2016 में रोजाना 410 लोग मारे गए। वर्ष 2016 में हर घंटे 55 दुर्घटनाएं हुईं और 17 लोग मरे। इस प्रकार वर्ष 1970 से लगातार accidents बढ़ रहे हैं। गाड़ियों की संख्या करोड़ों में बढ़ी है और दुर्घटनाएं भी अनियंत्रित गति से बढ़ी हैं। हम व्यवस्था चलाने वाले विधायिका के लोग इस बारे में जो तत्काल आवश्यक कानून बनाना चाहिए था, वह नहीं बना सके। इसका परिणाम क्या हुआ? मुझे यकीन है कि हमारे सदन के लोग इस बात पर सहमत होंगे कि समय और नदी की धारा किसी की प्रतीक्षा नहीं करती। हमने कानून नहीं बनाया, विधायिका ने कानून नहीं बनाया, इसलिए आज मोटर व्हीकल या ट्रैफिक से संबंधित कानून, जो हम नहीं बना सके, उस पर सुप्रीम कोर्ट में एक पीआईएल के माध्यम से, आजकल सुनवाई चल रही है। मैं न्यायपालिका की आलोचना नहीं कर रहा हूँ। मानव जीवन को बचाने का यह काम वे कर रहे हैं, जिसमें हम कहीं चूक गए, जो हमें बहुत पहले करना चाहिए था, हमने अपना वह काम उनको सौंपा, हमने तीन दशकों से इस बिल से जुड़ी समस्याओं पर

[श्री हरिवंश]

विचार नहीं किया। सर, इन दिनों सुप्रीम कोर्ट की बेंच सड़क दुर्घटना को लेकर सुनवाई कर रही है। उसने इस संदर्भ में एक रिटायर्ड जस्टिस की अध्यक्षता में सड़क सुरक्षा को लेकर एक समिति भी बनाई है। अगर हम वह कानून पहले बना चुके होते, तो सुप्रीम कोर्ट उन कानूनों की मीमांसा करता। रोज नये आदेश-नियमों के निर्देश आ रहे हैं। यह काम तो हमारा है, हम इसको नहीं कर सके, इसीलिए सुप्रीम कोर्ट में यह सुनवाई हो रही है। मैं आपसे अर्ज करता हूँ कि इस मामले में सुप्रीम कोर्ट में पीआईएल दाखिल करने वाले कोयम्बटूर के आर्थोपेडिशियन डा. एस राजशेखरन ने सुप्रीम कोर्ट से आग्रह किया कि वह केंद्र समेत सभी राज्यों को मोटर सेफ्टी पॉलिसी बनाने के लिए कहे। यानी सुप्रीम कोर्ट हमें आदेश दे कि हम रोड सेफ्टी पॉलिसी बनाएं, जो कि हमारा काम था, जो हमने नहीं किया, इसलिए आज यह स्थिति हो रही है। इसमें क्या वर्णन है? इसमें वर्णन है — ड्राइविंग लाइसेंस, गाड़ियों के रजिस्ट्रेशन, सड़क सुरक्षा, गाड़ियों की बनावट पर नियम बनाएं। ये सारी चीजें इस बिल में एड्रेस हो रही हैं। चूंकि हम इसको नहीं कर सके, इसलिए हमें उस पीआईएल के माध्यम से सुप्रीम कोर्ट से आदेश मिल रहे हैं। डा. राजशेखरन ने सुप्रीम कोर्ट से यह भी कहा कि सड़क दुर्घटना में 90 फीसदी मौतें कानून का सख्ती से पालन न करने, सड़क सुरक्षा कानूनों की अनदेखी करने और जो कानून नहीं मानते, उनको सख्त सजा न मिलने के कारण होती हैं। मैं यह विधायिका और कार्यपालिका की ही कमी मानूंगा कि दिल्ली हाई कोर्ट 19 जुलाई को आदेश देता है कि यह तय हो कि राष्ट्रपति, उपराष्ट्रपति की गाड़ियां कैसे रजिस्टर्ड हों, उनकी नंबर प्लेट कैसी दिखाई जाए। यह काम तो हमारा था। आप देखें कि हमने ये जो सुधार नहीं किए, उसके क्या कारण थे? सर, 1988 के कानून अप्रासंगिक बन चुके हैं, उनका एन्फोर्समेंट बहुत खराब तरीके से हुआ, कानून का भय नहीं रह गया, लोग मोबाइल पर बात करते समय बड़ी तेजी से गाड़ियां चलाते हैं, सुबह नौ बजे से रात नौ बजे तक शराब पीकर जो एक्सिडेंट्स हुए हैं, उनका जो सरकारी आंकड़ा है, वह 67 परसेंट है। बिहार में शराब पर पाबंदी लगने के बाद सड़क दुर्घटनाओं में 60 परसेंट की कमी आई है। मैं यह अखबार के हवाले से कह रहा हूँ। मैं अनुरोध करूंगा कि सरकार इस पर भी गौर करे कि लोग नशा करके गाड़ियां न चलाएं, कम से कम उन पर सख्त सजा तो हो। मैं यह स्वयं नहीं कह रहा हूँ, बल्कि विश्व स्वास्थ्य संगठन (WHO) की रिपोर्ट के अनुसार सड़क दुर्घटनाओं की मुख्य वजह शराब पीकर गाड़ी चलाना है। उस रिपोर्ट का कहना है कि संपन्न देशों में 20 परसेंट लोग शराब पीकर गाड़ी चलाते हुए पाए गए, जबकि मध्यम आय वाले देशों में 69 परसेंट लोग ड्रक ड्राइविंग करते हैं, सिग्नल कोई नहीं मानता। आप अभी हाल में देखेंगे कि बाइकर्स तेज ढंग से नई-नई बाइक्स लेकर खुले-आम सड़कों पर स्टंट करते हैं। एक निर्दोष आदमी, जो ढंग से आ रहा है, उसका अपना जीवन उसके हाथ में नहीं है, बल्कि जो बाइकर है, उसके हाथ में है। जो एक बेगुनाह मारा जाता है, अगर उसको बचाने के लिए हम कानून नहीं बना पा रहे हैं, तो हमें इस पर गौर करना चाहिए।

सर, निर्दोष लोग अपनी जान गंवा रहे हैं। अभी हाल में, लगभग दो वर्ष हुए, तत्कालीन राष्ट्रपति माननीय प्रणब मुखर्जी जी रांची गए थे, स्टंट बाइकर्स एयरपोर्ट से लेकर राज भवन की कुछ दूरी तक उनकी गाड़ी के साथ चले। पुलिस उन्हें पकड़ नहीं सकी, क्योंकि हमने इन चीजों पर कानून नहीं बनाया।

सर, मैं यहां पर आर.टी. ऑफिसर्स के बारे में नहीं कहना चाहता। मैंने कल देखा, दिल्ली सरकार ने अच्छा फैसला किया है कि आप घर बैठकर लाइसेंस के लिए एप्लाइ कर सकें। देश के कई राज्यों में ऐसा हो रहा है। यह हम सबकी सार्वजनिक जानकारी में है। आर.टी. ऑफिसर्स देश में करप्शन का अड्डा बन चुके थे और कई जगहों पर मोबाइल दरोगा, आर.टी. ऑफिसर्स सरकार बदलवाते थे। हम फिर भी इन चीजों पर कानून नहीं बना रहे थे। अब इस कानून का क्या असर होगा?

सर, एक बात तो हम सब जानते हैं कि हम यू.एन. मंडेट से बंधे हैं कि 2020 तक हमें 50 परसेंट सड़क दुर्घटनाएँ कम करनी हैं, पर हम 2018 में यह कानून बना रहे हैं। कि हमें सड़कों पर हो रही मौतें घटानी हैं। इस बिल में ड्राइवर्स की ट्रेनिंग की व्यवस्था है, ट्रैफिक ऑफेंडर्स के लिए हाई पेनल्टी की व्यवस्था है, अगर माइनर्स गाड़ी चलाते हैं, तो उनको कैसे डिस्करेज किया जाए, इसकी व्यवस्था है, एक्सिडेंट्स के शिकार लोगों को जो कम्पनसेशन मिलता था, उसमें भारी वृद्धि है, हिट और रन केसेज में कम्पनसेशन बढ़ा है, थर्ड पार्टी इंश्योरेंस है, दुर्घटनाग्रस्त लोगों की जो मदद करने आएंगे, उनको कानूनी रूप से सुरक्षा मिल रही है और इसमें fine for rash driving की व्यवस्था भी रखी गई है। जो गलत ढंग से बहुत तेज गाड़ियां चलाते हैं, उन पर फाइन की व्यवस्था है। बिना लाइसेंस गाड़ी चलाने पर दण्ड बढ़ा है, निर्धारित गति से तेज गाड़ी चलाने वालों के लिए फाइन बढ़ा है। सीट बेल्ट लगाने, गाड़ी चलाते समय मोबाइल से बात न करने का प्रावधान है, रोड एक्सिडेंट्स में compensation समय पर मिलने का प्रावधान है। सड़क का डिजाइन खराब है, construction खराब है, तो उसकी क्या व्यवस्था है? Contractors, Consultant वगैरह को accountable बनाने की बात है। गाड़ी का डिजाइन defected हो, कोई component defected हो, तो manufactures को कैसे accountable बनाएं, यह प्रावधान है। इस तरह से इसमें काफी ऐसे प्रावधान हैं, जो कि हालातों को बदलेंगे। मैं इस बात का पुनः उल्लेख करूंगा कि यह सही स्थिति महसूस की गई है। अंततः हमें इससे बेहतर एक और कानून बनाने के बारे में सोचना चाहिए, क्योंकि देश की आबादी बढ़ रही है, गाड़ियों की संख्या बढ़ रही है, लेकिन उस अनुपात में सड़कें नहीं बढ़ रही हैं। लोगों को पार्किंग के स्पेस नहीं मिलते हैं। हम किसी तरह से यह व्यवस्था करें कि पब्लिक ट्रांसपोर्ट बढ़े, पब्लिक ट्रांसपोर्ट बढ़ने से प्राइवेट गाड़ियां discourage होंगी। देश के हित में इस तरह की National Transport Policy, long term के लिए बनाना जरूरी है। Private vehicles पर लिमिट होनी चाहिए, हमें pollution Control के लिए कदम उठाने चाहिए। मैं कहना चाहता हूँ कि हमें पब्लिक ट्रांसपोर्ट को encourage करना चाहिए। महोदय, मैं एक मिनट में अपनी बात खत्म करूंगा। मुझे उम्मीद है कि इस बिल के कानून का रूप लेने के बाद सड़कों पर कम खून के धब्बे दिखेंगे। जो जीवन संभावनाओं से भरे हैं, जो देश के लिए आने वाले कल हैं, उन्हें हम कम उम्र में नहीं खोयेंगे। वे भविष्य में हमारे परिवार, देश और समाज के लिए बड़ा काम कर सकते हैं। इस बिल के कानून का रूप लेने से संभावनाएं बनती हैं कि कम उम्र में महिलाएं अपना सुहाग नहीं खोएंगी। यह जनता का बिल है, जनता के हित और पक्ष का बिल है। हम सभी सुनते हैं कि—

‘मौत तो मुफ्त में मिलती है यारों,

कीमत तो जिंदगी की होती है।

[श्री हरिवंश]

मुझे उम्मीद है कि हम सब मिलकर यह तय कर लें कि राज्यों को उनका हिस्सा मिले, Co-operative federalism रहे, लेकिन हम जीवन बचाने के लिए साथ हैं। मैं यह अपील करना चाहूंगा कि हम सभी मिलकर इस बिल को पास करें, धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Thank you. Next speaker is Shri Elamaram Kareem – maiden speech.

SHRI ELAMARAM KAREEM (Kerala): Sir, I take this opportunity to oppose this Bill for a number of reasons. In the name of 'road safety', there is some hidden agenda behind this. This Bill has been presented as accident-deterrent. But, in reality, except the provisions for higher penalty for drivers and operators, there is no mention of any measures to prevent accidents. Only drivers and conductors cannot solely be held responsible for an accident. There are several other factors too, like, road condition, traffic discipline, over-congestion, growing number of vehicles beyond the capacity of roads. There are so many other reasons. None of these have been addressed in this Bill. The insistence of promoting so-called competition amongst the transport service providers is leading to unhealthy competition on roads amongst the plying vehicles. It further leads to accidents. That is why I say this Bill is hiding something behind the slogan of 'road safety'. Section 135 of this Bill states that the Central Government will formulate a scheme to provide amenities to study and analyze the reasons for accidents. Yes, the Government is going to study. Before completing the study, an Act is in the making in this House. Actually the Government is putting the horse behind the cart. In the name of 'accident prevention' or 'road accident', it is nothing but a cover of the Bill, under which there is a hidden agenda of regulation, privatisation of regulatory mechanism through an initiative of the Central Government – right from registration of vehicles to inspection – under the so-called laudable objective of simplification, single-window system, and promoting competition. All these things will be formulated by the Central Government. This will, virtually, disempower the State Government thereby making the State-based regulatory and disciplinary mechanism infructuous. Sir, according to a study conducted by Professor Geetam Tiwari, IIT, New Delhi -- he has specialised his study on road accidents -- only 10 per cent of the accidents are happening because of the fault of drivers. This is also due to the long duty hours, stress and strain on the drivers, particularly, the truck drivers. This fact was not considered while formulating this Bill.

Secondly, the Road Transport Corporations record the lowest accident rates in the country. This Bill badly hit the Road Transport Corporations. Hence, it is pertinent to expand and strengthen the STUs to reduce accidents. Ironically, contrary to this,

Sections 66, 66A, 66B, 67, 72, 74, 88A, 92, 94 and 96 were incorporated in the Bill. That is against the interest of the STUs. Further, third party insurance is made mandatory for the STU buses. It is also putting a big burden on the State Transport Authorities. All these Sections in practice will lead to closure of STUs.

Sir, the operation of the STUs, exclusively or practically in a State, under the scheme, is protected by Item No. 125 of the Ninth Schedule of the Constitution. By the proposed amendments, all the State Transport Undertakings in each State would come under severe financial crisis. So, it is anti-Constitutional and encroaching the powers of State. It is against the principle of federalism. It will lead to closure of State Transport Undertakings and huge retrenchments. The Government is for generating new employment opportunities, offered during election time. It was said that about two crore new jobs will be created. That Government is going to retrench lakhs and lakhs of employees from public sector undertakings, if this Bill is passed. The proposed amendment is violative of fundamental rights guaranteed for the State Transport Undertakings under Article 19(1)(vi)(g)(ii) of the Constitution. The new provisions under Section 66A as provided in clauses 28, 29, and 30, 31 and 32 respectively would deprive the State Governments from making schemes and also granting permits by enforcing their own policy decisions. Sir, everywhere, this law is encroaching the powers of the State Governments.

Thirdly, under Section 93, 'Aggregator' is inserted in the Bill, which was not there in the M.V. Act Amendment, 1988. That is a new version. How can the accidents be brought down if Aggregators are invited? What is happening in different parts of the country after the big corporates like Uber, Ola came in the taxi sector? They assured the drivers that whoever attaches their vehicles to the company will get an amount of Rs.1,50,000/- per month. But after three, four months, the drivers realised that they were getting a meagre amount and many of them left the Uber and Ola companies. It also badly affected auto rickshaws. There are lakhs and lakhs of auto drivers who are running their auto rickshaws as self-employment. They take loan from some financial institution for purchasing an auto rickshaw. Then, they work as drivers in those vehicles. They are all driven from the road by the new Corporations, by these multi-national companies which introduced their vehicles in the roads.

Take the truck industry; another area. The truck operators are not able to meet even their operational expenses and a good number of trucks have been seized by private financial companies for default of instalment payment. Why is this happening? The diesel prices are revised on daily basis. From June, 2014 to June, 2018, there is a jump of fourteen rupees per litre due to which an additional burden of around two lakh rupees is levied on these trucks.

[Shri Elamaram Kareem]

There is another aspect. The IRDA, the Insurance Regulatory Development Authority, has enhanced the third party insurance premium by almost hundred per cent in these four years. In reply to a petition filed by All India Road Transport Workers' Federation, the IRDA has stated that they don't have the details of how much amount of money was collected as premium and how much was paid to the victims of the accidents. Sir, without any details, how the IRDA is enhancing the premium every year? This is after the privatisation of the insurance sector. The Government permitted private insurance companies collaborating with foreign companies to come into the national insurance sector and they are working in this style.

In such a situation, if the Aggregator comes in a big way in truck industry, what will happen? We can imagine. In the name of vehicle condition, it is said that the branded company spares are to be used. For whom is this Bill coming? This is for companies, only for the companies. Servicing and repairs are to be undertaken in company service centres only. The poor service centres employ poor workers in the road side. Where will they go? What will be their fate? I want to know whether you are concerned about their livelihood while introducing this Bill in this august House. Sir, the small enterprises in automobile spares manufacturing sector and the dealers will be in trouble. The road-side mechanics will lose their livelihood. I want to know whether they have to go to produce 'Pakda' or other things. This proves that this amendment is aimed to eliminate the single vehicle owners and hand-over the industry to big houses. That is why I oppose this and demand to withdraw this Bill.

Further, by allowing testing centres and big driving schools, what will happen to the existing driving schools? They are also functioning as per the existing Motor Vehicles Act. They have spent a huge money, borrowed from private financial institutions for conducting their driving schools. All the drivers went there, studied and came out. Now, you are opening new driving schools. What will happen to these poor fellows? Are you concerned about thousands of the driving school operators now in the country? Sir, by giving away duties and responsibilities to private agencies, the transport department employees will face job threat and no accountability will be there. It will pose threat to the security of the nation.

Lastly, by enhancing the penalties and punishment in a big way, corruption will go up and nobody will come forward to driver profession. If the Bill is passed, I am sure that most of the drivers will be in jail and the vehicles will be on the road. That will happen. All the drivers will be in jail. Segregation of roads, rectification of defects in the construction of roads, incorporation of road safety and traffic rules

in the school curriculum from 5th Standard to 12th Standard, both in Central and State syllabi, reduction of long duty hours and stress and strain on drivers, provision of parking, resting places, motel facilities on highways and strengthening the public transport system by discouraging personalised transport would really help reduce accidents. There is no other way to reduce accidents, Sir.

Sir, I urge the Government to take steps in this regard. The Parliamentary Standing Committee has also made some recommendations for reducing the number of accidents. All these provisions show that The Motor Vehicles (Amendment) Bill is not aimed at reducing the number of accidents. It is against the existing transport industry and is anti-people and anti-nation.

I hope all my colleagues in this august House would support my arguments. I would also be putting in amendments in this regard. I request the Government to withdraw this Bill at the earliest.

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, this is a very important Bill. We have heard so many speakers. There are 12-13 more speakers still from this side. We understand that the hon. Minister, Mr. Gadkari, is not here because he is on a professional assignment. That is fair enough. If he is going to give the reply tomorrow, then he should listen to some of the speakers from this side tomorrow because otherwise, we would finish speaking today, and he would come and speak tomorrow. That is not the spirit of this debate.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): No. The Minister of State is here. He would himself convey to the Minister what is being discussed here. SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, this is an important Bill. You are listening to Members across parties.

श्री संजय सिंह (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली): सर, यह राज्यों के अधिकारों को छीनने का मुद्दा है। ...*(व्यवधान)*... यह पूरे देश के राज्यों के अधिकारों को ...*(व्यवधान)*...

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, this is a big issue. The Minister is a serious Minister. He is a very experienced Minister. But you are hearing the strong speeches coming in, starting with the Congress Party, the Samajwadi Party, the Trinamool Congress, CPI(M), BJD, AAP, all the parties. Everybody is speaking. This is a big federal issue. Sir, there is no problem at all. We want this Bill to be debated. We have amendments. We can push our amendments tomorrow; that is fair enough. All I am suggesting, in the spirit of it, is, please keep some of these voices for tomorrow so that the Minister can hear them tomorrow.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): The MoS would ensure that what you speak here is conveyed to the Minister.

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, then he can sit at home and watch it on TV!

श्री मनसुख मांडविया: सर, माननीय सदस्य जो भी बोल रहे हैं, जो-जो बातें बोल रहे हैं, जो-जो सुझाव वे दे रहे हैं, मैं उसको learn कर रहा हूँ, लिख रहा हूँ। हम दोनों मंत्रियों को, आज भी अगर जवाब देना है, तब भी कोई दिक्कत नहीं है और अगर कल जवाब होना है, तब भी कोई दिक्कत नहीं है। जब भी जवाब देना हो, दिक्कत नहीं है। लेकिन उसके बारे में जितने सारे सुझाव हैं, मैं अपने सीनियर मंत्री जी को बता भी दूंगा।

श्री दरेक ओब्राईन: क्या आप आज जवाब देंगे? आज जवाब दीजिए। ...**(व्यवधान)**... आप हाउस को एश्योर कीजिए। आप आज जवाब दीजिए। हमारे 14 स्पीकर्स बोलने बाकी हैं। आप आज जवाब दीजिए। आज हम लोग एमेंडमेंट लायेंगे, आज ही वोटिंग होगी, आज डिवीजन भी होगा। आप क्या बोल रहे हैं? Then we would have the Division today and we would finish the debate today. Is that possible to do? We have 14 more speakers left. Can we have the voting today?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): No, no. As it goes now and as the number of speakers remain, it would spill over to tomorrow.

SHRI DEREK O'BRIEN: So, some Members would be speaking tomorrow. Thank you for that assurance.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Already they have given some names. Members are speaking now. We shall see how it goes.

श्री हुसैन दलवाई (महाराष्ट्र): सर, इस बिल के ऊपर, खास करके ऐसे बिल्स, जो महत्व के हैं, उनके ऊपर जब बात होती है, तो उसमें टाइम का ज्यादा restriction नहीं होना चाहिए, क्योंकि एक बात तो यह है कि हाइवे का मिनिस्टर एक ही है, ट्रांसपोर्ट का भी एक ही है और शिपिंग का भी एक ही है। तो ये सारे सवाल हमें ठीक ढंग से उठाने के लिए टाइम तो चाहिए ही।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Mr. Husain, you might have noted that we have not been strict with the time. Members are speaking and we never obstructed their speech. They are speaking within the given time and if they are exceeding it by one or two minutes, we are allowing them. So, we are not being so particular about the time because of the importance of the Bill. Of course, it is progressing correctly. Every Member is confining to the time allotted to them.

श्री राम कुमार कश्यप (हरियाणा): महोदय, मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2017 पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। वर्तमान बिल मोटर यान बिल, 1988 का स्थान लेगा। इस बिल के पास होने पर शराब पीकर गाड़ी चलाने, ओवरलोडिंग, सीट बेल्ट न पहनने, helmet न लगाने, red light jump करने, निर्धारित सीमा से अधिक गति

से वाहन चलाने, hit and run, नाबालिग के गाड़ी चलाने पर पहले से ज्यादा जुर्माने का प्रावधान किया गया है। मैं समझता हूँ कि इस बिल के आने से देश के नागरिक यातायात नियमों के प्रति ज्यादा जागरूक होंगे और देश में हर साल जो लगभग 5 लाख accidents होते हैं, जिनमें लगभग डेढ़ लाख नागरिक मारे जाते हैं, कुछ हद तक देश में उन accidents की संख्या कम होगी और मरने वाले लोगों की संख्या में भी कमी आएगी।

हमारे देश में प्रति वर्ष जितने accidents होते हैं, उसके पीछे कई कारण हैं। मैं यहां सदन का ध्यान मुख्य रूप से दो-चार बिन्दुओं की तरफ आकर्षित करना चाहूंगा। विशेष रूप से आज जैसी हमारी सड़कें हैं, सड़कों की स्थिति खराब होने के कारण भी अक्सर accidents हो जाते हैं। वैसे देश में सड़कों का जाल बिछा हुआ है, बहुत से हाईवे बने हैं, परन्तु मैं कई बार देखता हूँ कि उन हाइवेज़ पर कभी-कभी जब छोटा गड्ढा हो जाता है, starting में हम उन गड्ढों को भरने का काम नहीं करते। बाद में वही गड्ढा एक नाली का रूप धारण कर लेता है, इससे भी accident होते हैं। जो हमारे हाईवे बने हैं, उनमें पानी की निकासी का कोई प्रावधान नहीं है। जब कोई हाईवे बनता है, सबसे पहले उसकी नाली बनाने का काम किया जाता है, लेकिन जो नाली बनाई जाती है, बाद में वह मिट्टी से या दूसरे material से भरकर बंद हो जाती है। वैसे तो हमारे देश में बरसात कम होनी शुरू हो गई है, कभी-कभी बरसात होती ही नहीं, लेकिन जब भी बरसात होती है जो नालियां भरी होने के कारण पानी की निकासी नहीं हो पाती, पानी सड़कों के नीचे इकट्ठा होने लगता है, जो सड़कों को तोड़ने का काम करता है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जितने हाईवे बने हैं, मुझे नहीं लगता कि उनकी जो नालियां बनाई गई हैं, उनमें से कभी मिट्टी निकालने का काम किया गया हो। जब भी किसी हाईवे का उद्घाटन होता है, मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि जब भी किसी हाईवे का उद्घाटन हो तो आप उसके ठेकेदार से सुनिश्चित करें कि उसने जो नालियां बनाई हैं, वे ठीक-ठाक हों, आगे चलकर वे मिट्टी से न भरें। जब इस पर ध्यान दिया जाएगा तो मैं मानता हूँ कि पानी की निकासी ठीक रहेगी और accidents की संख्या में भी कमी आएगी।

इसके बाद मैं helmets पर आता हूँ। हालांकि helmet न पहनने या सीट बेल्ट न लगाने पर जुर्माने का प्रावधान पहले से है, परन्तु हमारे लोगों में इसके प्रति ज्यादा जागरूकता नहीं है। हमें यह भी नहीं पता कि helmet लगाने से क्या फायदा है, क्या नुकसान है। मैं हरियाणा से संबंध रखता हूँ। जब हम चंडीगढ़ से हरियाणा में प्रवेश करते हैं या हरियाणा से चंडीगढ़ जाते हैं, उस समय हम झट से सीट बेल्ट या helmet लगा लेते हैं, परन्तु जब चंडीगढ़ से बाहर आते ही उसे हटा देते हैं। इससे यही लगता है कि हमारे अंदर जागरूकता की कमी है। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि बेशक आपने इसके लिए जुर्माना बढ़ा दिया, 100 रुपए से 1000 रुपए कर दिया, परन्तु जुर्माना बढ़ाने से समस्या का समाधान नहीं होगा, जब तक इसके लिए जागरूकता अभियान न चलाया जाए।

[उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया) पीठासीन हुए]

हमें जागरूकता अभियान चलाकर लोगों को बताना होगा कि helmet पहनना हमारे लिए क्यों जरूरी है, सीट बेल्ट लगाना हमारे लिए क्यों जरूरी है। जब ऐसा होगा तो मैं समझता हूँ कि इससे accidents की संख्या में कमी आएगी।

[श्री राम कुमार कश्यप]

तीसरी समस्या ओवरलोडिंग की है। आप देखें कि कितने वाहन ओवरलोड होकर प्रतिदिन चलते हैं। हालांकि ओवरलोडिंग होने पर जुर्माने का प्रावधान है, जो भी ओवरलोडिंग करता पकड़ा जाएगा, उस पर जुर्माना होगा, पकड़ा जाएगा, परन्तु हम देखते हैं कि सड़कों पर, हाइवे पर कितने वाहन ओवरलोड होकर चलते हैं। उन्हें कहीं कोई रोकता नहीं है। ओवरलोडिंग के कारण वाहन सड़कों को तोड़ने का काम करते हैं। ओवरलोड वाहन जरा सा भी चूक होने या मोड़ पर झट से उलट जाता है और जो भी वाहन उसके पास से गुजर रहा है, उसे भी नुकसान पहुंचाता है। अक्सर ऐसी घटनाओं में वाहन चालक और उसके परिवार के लोगों की मृत्यु तक हो जाती है। इसलिए आपके माध्यम से मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि ओवरलोड होकर किसी भी रास्ते से कोई भी वाहन नहीं निकलना चाहिए, टोटली उस पर बैन होना चाहिए। इसलिए मेरा अनुरोध है कि जो wrong side चलने की प्रवृत्ति है, अगर इसके प्रति भी जागरूकता फैला करके इस प्रवृत्ति को बंद करने का काम करेंगे, तो मैं समझता हूँ कि इसके कारण जो accidents होते हैं, वे कम होंगे।

महोदय, जब कोई accident हो जाता है, चाहे वह accident किसी भी कारण से हुआ हो, accident करने वाला जो चालक है, वह भाग जाता है। अगर वह न भागे और accident में घायल व्यक्ति को तुरंत हॉस्पिटल में पहुंचा दे, तो उससे उसकी जान बच सकती है, लेकिन वह ऐसा नहीं करता है, बल्कि वह कानून के डर से भाग जाता है। मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि जो चालक accident करके भाग जाता है, उसके लिए इस बिल में सख्त से सख्त सजा का प्रावधान होना चाहिए। इसमें भागने के लिए अलग से सजा होनी चाहिए। अगर इसमें इसके लिए सख्त सजा का प्रावधान होगा, तो मैं समझता हूँ कि accident में घायल व्यक्तियों को कुछ हद तक बचाया जा सकेगा।

महोदय, आज हर नागरिक के पास मोबाइल है, एक-एक नहीं, बल्कि दो-दो, तीन-तीन मोबाइल्स हैं। हम देखते हैं कि आज का युवा, चाहे वह मोटर साइकिल चला रहा हो या कार चला रहा हो, वह सड़क के मोड़ पर भी एक हाथ से मोबाइल से बात कर रहा होता है और दूसरे हाथ से गाड़ी चला रहा होता है। जब वह ऐसा करता है, तो उसमें accident होने के बड़े चांसज होते हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो मोबाइल की प्रवृत्ति बढ़ती जा रही है, खास करके युवाओं में, इस प्रवृत्ति को कैसे कम किया जाए, इसके प्रति कैसे जागरूकता लाई जाए, इसके लिए भी आपको कुछ सोचना होगा।

महोदय, इतने सारे कानून बना दिए जाते हैं, इनमें दंड का प्रावधान भी है, जुर्माने की राशि को बढ़ा भी दिया गया है, लेकिन ये सारे कानून तब तक प्रभावी नहीं होंगे, जब तक आम जनता इनके प्रति जागरूक नहीं होगी। इसके लिए सरकार को जागरूकता फैलानी पड़ेगी। इसके लिए सरकार भी काम करे, जनता भी काम करे और हम जो राजनीतिक लोग हैं, हम भी इसमें बहुत बड़ा योगदान दे सकते हैं। हम देखते हैं कि जब किसी को ट्रैफिक पुलिस वाले पकड़ लेते हैं, चाहे वह हेल्मेट नहीं पहनने के कारण या गाड़ी चलाने के वक्त मोबाइल पर बात करने के कारण, तो वह सबसे पहले एमएलए या एमपी के पास फोन करता है। वह व्यक्ति अपना मोबाइल ट्रैफिक पुलिस वाले के कान में लगा देता है और कहता है कि आप एमएलए या एमपी से बात कीजिए। इसलिए मैं यह कहना चाहूंगा कि हम जो राजनीतिक लोग हैं, हमें इसके लिए आगे आना पड़ेगा, हमें उनको जागरूक करना पड़ेगा, उनको बताना पड़ेगा कि अगर आप हेल्मेट नहीं पहनेंगे, आप

सीट बेल्ट नहीं लगाएंगे, आप गाड़ी चलाते वक्त मोबाइल का यूज करेंगे, तो इससे accident हो सकता है और आपका नुकसान हो सकता है। इस संदर्भ में हम राजनीतिक लोगों या हमारा खुद से अनुरोध होगा कि हम भी इस संदर्भ में जनता के लिए ज्यादा से ज्यादा काम करें। जब हम ऐसा करेंगे, सरकार काम करेगी और हम लोग सब मिल कर ऐसा करेंगे, तो accident का जो ग्राफ है, जो रेट है, वह निश्चित रूप से कम होगा।

अंत में मैं यह कहना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद, शुक्रिया।

SHRI V. VIJAYASAI REDDY (Andhra Pradesh): Sir, this amendment Bill, as such, cannot be supported in the present form. The recommendations that have been made by the Select Committee are very genuine and they are sacrosanct. I really don't understand why the concerned Minister and the Government of India could not accept the recommendations. The only thing I could visualise in this regard, probably, is that after Lok Sabha having passed the Bill, it has come to Rajya Sabha, any amendments that are made here, the Bill has to go back to Lok Sabha. This is, probably, the only difficulty that the Government would be facing in this regard. Since the recommendations are very genuine and are in the interests of the public at large and also in the interests of the federal structure of the country, I would like to explain, Vice-Chairman, Sir, one issue after another, in detail in this regard.

Sir, I draw your kind attention, in fact, I appreciate Vinay P. Sahasrabuddheji, who has informed this august House, while delivering the speech, that whatever recommendations that have been made by the Select Committee, could be dealt with while framing rules in this regard. With due respect, I would like to inform this august House that first of all, the sections of a particular Act should be *intra vires* of the Constitution. Secondly, any rules framed under an Act for the relevant sections can only be *intra vires* of that particular Act and that particular section, and it cannot be *ultra vires* of that particular Act. Therefore, the recommendations of the Select Committee cannot be incorporated or cannot be dealt with while framing the rules.

Sir, I would like to draw your kind attention to Clause 31 of the Bill which proposes to amend Section 74 by inserting the proviso which says, "Provided that the Regional Transport Authority may, in the interests of last mile connectivity, waive any such condition in respect of any such types of vehicles as may be specified by the Central Government." This is the amendment which this Bill proposes. Sir, with due respect, I wish to submit that the proposed modification of permit condition of the existing Act is vested with the Regional Transport Authority of the respective State, though in the above proviso, a substantial part of the authority is taken away by the Central Government. My question to the hon. Minister is: Does it not tantamount to

[Shri V. Vijayasai Reddy]

encroaching upon the State authority or powers of the State Government? I want to know the reasons behind this from the hon. Minister. He may also inform the House as to how this proviso helps in achieving the objective of last mile connectivity.

Sir, there are a few other points. Kindly permit me for five minutes. The next very important point, which I would like to bring to the notice of the hon. Minister, is that the Supreme Court had issued a direction sometime in the first quarter of 2017 that with effect from 1st April, 2017, no BS-III vehicles should be sold. However, in this particular Amendment Bill, we are talking about the issuance of fitness certificate to BS-III vehicles. So, it is not clear as to how this Bill ensures the elimination of BS-III vehicles. ...(*Time bell rings*)... Sir, I need three more minutes.

The third point, which I would like to highlight, is that both, the parent Act and this Bill, are silent on the definition of 'road rage'. The road rage has become a common phenomenon now. The Indian Penal Code also does not contain the definition of 'road rage'. Even the Law Commission, in its 234th Report, gave a recommendation on the road rage. Therefore, with the limited knowledge that I have, I would like to make a suggestion to the hon. Minister that the term 'road rage' has to be defined in this particular manner: "road rage means sudden, violent and aggressive behaviour of an automobile driver in response to the actions of other road user endangering the lives of the others." This is my third point.

The fourth point, which I would like to submit to you, is regarding Clause 8 which proposes to amend Section 12 of the parent Act. The proposed sub-sections (5) and (6) will result in creation of another set of parallel driving schools. The driving schools, as of today, are governed by the State Governments. With the introduction of these sub-sections (5) and (6) of Section 12 of the parent Act, under clause 8 of this Amendment Bill, a parallel set-up is being developed. Hence, these two different parallel establishments – one approved by the State Government and another approved by the Central Government – will create confusion in the minds of the general public. So, this issue has to be addressed.

Finally, Sir, Clause 49 of this Amendment Bill proposes to set up the Motor Vehicles Accident Fund to provide immediate relief and compensation to the hit-and-run victims; treatment during the golden hour; giving interim relief to road accident victims; and, pay compensation to those who could not get compensation from the insurance companies. Sir, I welcome this. If you look at sub-section 2(c) of Section 163 of the parent Act, you have a Solatium Fund there. There is another fund which is created by the State Government by virtue of Section 163, sub-section 2(c). Now, you are creating another fund under this amendment. Are these not conflicting with

each other? That is another point. Sir, this is the last point. I will not take much time of the House. Sir, I wish to submit for the consideration of the hon. Minister that most of the contract carriages in any State for that matter are operated within the State only. Nearly 80 per cent of the contract carriages are operated by single vehicle operators who are owner-cum-drivers. This is the way employment is being created in the retail sector. These operators cannot compete with the multi-national companies (MNCs). This Amendment Bill will only encourage MNCs to operate more effectively. Therefore, this issue has to be addressed by the Government of India. Uber, Ola and others will be encouraged by this Amendment Bill and not the drivers-cum-operators-cum-owners. Therefore, we cannot support this Bill in the present form. So, whatever recommendations that have been made by the Select Committee have to be accepted either by way of amendments or this Bill has to be withdrawn by the Government and re-introduced in the Rajya Sabha, after which it can be sent to the Lok Sabha. So, Sir, this issue has to be addressed. We oppose this Bill. Thank you.

श्रीमती छाया वर्मा (छत्तीसगढ़): सर, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विधेयक पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। इस पर बहुत सारे वक्ताओं ने बहुत सारे विचार रखे हैं, मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहती और बहुत कम शब्दों में अपनी बात रखना चाहती हूँ।

माननीय मंत्री महोदय, आज देश में इतने अधिक वाहन हो गए हैं कि उनकी आयु निर्धारित करनी पड़ रही है। निजी वाहनों की आयु 15 वर्ष और सरकारी वाहनों की आयु 10 वर्ष हो गई है। माननीय मंत्री जी का ध्यान मैं इस ओर दिलाना चाहती हूँ कि जब कोई मोटर वाहन खरीदा जाता है, तो उस समय एक वर्ष के लिए दुर्घटना बीमा किया जाता है, लेकिन दुर्घटना होने पर कई मामलों में यह देखने को मिलता है कि वाहन का बीमा नहीं था, इसलिए पीड़ित को मुआवज़ा मिलने में दिक्कत हुई। मेरी मांग है कि जब हम वाहन खरीदते हैं, तो उसके पंजीकरण के समय ही उसका इश्योरेंस हो। इसलिए इसमें ऐसा प्रावधान जोड़ा जाना चाहिए कि पंजीकरण के समय ही मोटर वाहन का कम से कम थर्ड पार्टी बीमा पूरे कार्यकाल के लिए हो, जितनी कि उसकी आयु है। इससे हम बहुत सारे दलालों से बचेंगे, बहुत सारे समय की बचत होगी और जब दुर्घटना होगी, तो उसका मुआवज़ा भी सही समय पर मिल जाएगा। जब वाहन का वन टाइम बीमा होगा, तो उपभोक्ताओं को उसके लिए कम राशि देनी पड़ेगी और हर वर्ष इश्योरेंस एजेंट के पास जाने वाला कमीशन नहीं लगेगा। जब वाहन का हर वर्ष इश्योरेंस होता है, तो इश्योरेंस कंपनियों को बार-बार कमीशन मिलता है, जबकि एक बार बीमा लेने पर हर वर्ष बीमा की राशि नहीं बढ़ेगी, जिससे उपभोक्ताओं को ज्यादा राशि नहीं चुकानी पड़ेगी। मैं समझती हूँ कि यह विधेयक एक जन-हितैषी और सार्थक कदम होगा।

माननीय मंत्री महोदय, आप किसी व्यक्ति को लाइसेंस 60 वर्ष की आयु तक के लिए ही देते हैं। मान लीजिए, अगर कोई व्यक्ति 61 वर्ष का है, तो क्या वह वाहन नहीं चला पाएगा? मैं चाहती हूँ कि इसमें संशोधन हो और यह आयु सीमा कम से कम 65 वर्ष तक की हो। अगर कोई व्यक्ति 70 वर्ष की आयु तक वाहन चलाना चाहे, तो उसका मेडिकल सर्टिफिकेट लेकर उसे

[श्रीमती छाया वर्मा]

चलाने दिया जाना चाहिए, क्योंकि ऐसे कई गरीब लोग भी होते हैं, जो ड्राइवर्स नहीं रख सकते, लेकिन 60 साल की आयु के बाद उनको मजबूरी में ड्राइवर्स रखना पड़ेगा, क्योंकि उनके पास लाइसेंस नहीं होगा। हम ऐसा नियम बनाकर खुद ही लोगों को गलत काम करने के लिए प्रेरित कर रहे हैं। इसलिए मैं इसमें संशोधन चाहती हूँ।

माननीय महोदय, जब हम किसी यात्री गाड़ी में किसी यात्री को बिठाते हैं, तो उस समय हम यह नहीं देखते कि उस यात्री का बीमा हुआ है या नहीं, लेकिन जब दुर्घटना होती है, तब जिस व्यक्ति का बीमा हुआ रहता है, उसी व्यक्ति को मुआवजा मिलता है। मैं इस नियम में संशोधन चाहती हूँ। महोदय, वाहन खरीद पर जो जीएसटी है, वह अलग-अलग राज्यों में अलग-अलग लग रहा है, इसलिए जिन राज्यों में कम जीएसटी लगता है, लोग उन्हीं राज्यों से वाहन खरीदते हैं, जिससे सरकार को नुकसान हो रहा है। अगर मैं दिल्ली की बात करूँ, तो दिल्ली में एलएमवी फीस 17,000 रुपये है, जो कि बहुत ज्यादा है। दूसरी बात यह है कि जब हम नई गाड़ी का रजिस्ट्रेशन करवाते हैं, तो रजिस्ट्रेशन पावर का जो डीलर होता है, वही गाड़ी का भी डीलर होता है, इसलिए वह उसमें फेर-बदल कर पुरानी गाड़ी को भी नई गाड़ी के दाम में बेच देता है, इसलिए मैं इसमें भी संशोधन चाहूंगी।

अभी बिहार वाले सांसद भाई बता रहे थे कि वहाँ पर शराबबंदी है इसलिए दारू पीकर गाड़ी चलाने से होने वाली दुर्घटनाएँ कम हो रही हैं। मैं बताना चाहूंगी कि मैं छत्तीसगढ़ से आती हूँ और वहाँ की सरकार स्वयं दारू बेच रही है। पहले एक व्यक्ति को 4 पउवा दारू मिलती थी, चुनाव आ रहा है तो एक व्यक्ति 8 पउवा दारू खरीद सकता है। इसके कारण दारू पीकर वाहन चलाने से होने वाली दुर्घटनाओं में दुगुनी वृद्धि हो रही है, इन दुर्घटनाओं की संख्या में बढ़ोतरी हुई है। मैं चाहूंगी कि इस संशोधन के साथ बिल आए। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद, जय हिन्द!

श्री अमर शंकर साबले (महाराष्ट्र): महोदय, आपने मुझे इस बिल पर बोलने का मौका दिया। इसके लिए मैं आपका धन्यवाद अदा करता हूँ। मैं अपनी पार्टी की तरफ से और 9 अगस्त, 2016 के बाद रोड एक्सिडेंट में मरे हुए लोगों की मृत आत्माओं और आहत पहुंचे हुए सभी परिवारों की तरफ से यह बात रखना चाहता हूँ।

"ओ जाने वाले, हो सके तो लौट कर आना।"

मैं यह बात नहीं कह सकता, लेकिन जाने वाले की याद आती है, उस याद में मैं उन सभी मृत आत्माओं को श्रद्धांजलि अर्पण करता हूँ। मोटर व्हीकल्स बिल में 50 प्रतिशत एक्सिडेंट और उससे होने वाली मौतों की संख्या घटाने की मंशा रखते हुए यह बिल आपके सामने पेश हुआ है। अगर वर्ष 2016 में यह बिल पास होता, तो लगभग 1 लाख 80 हजार जानें बच जातीं। मुझे बहुत अफसोस है कि हम ये जानें नहीं बचा सके। मैं उन अपघात मृत आत्माओं को नमन करता हूँ और माफी मांगता हूँ कि हम उनकी जाने नहीं बचा सके। मरने के बाद वे चिता पर जलकर चले गए, लेकिन उनके बाद उनकी डिपेंडेंट फैमिली चिता से जल रही हैं। चिता पर जलने वाले और चिता से जलने वालों की याद में मैं आप सबको नम्र आह्वान करता हूँ कि यह बिल पारित हो जाए और भविष्य में जाने वाली जाने बच जाए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैंने महाभारत की कहानी सुनी है। भगवान श्रीकृष्ण, माता कुंती और पांडव एक साथ बैठे थे और बातें कर रहे थे। उस वक्त बातों-बातों में मांग की बात उठी और पांडवों ने भगवान श्री कृष्ण से कुछ न कुछ मांगा। एक ने धन मांगा, एक ने आरोग्य मांगा तथा किसी ने कुछ मांगा। कुंती का नम्बर आया तो भगवान श्री कृष्ण से कुंती ने दुःख मांगा। सभी पांडवों को दुःख मांगने की बात से हंसी आयी और माता कुंती को कहा कि मां आप क्या मांग रही हैं? ये भगवान श्री कृष्ण हैं, जो मांगेंगी, वह देने वाले हैं। आपने दुःख क्यों मांगा? भगवान श्री कृष्ण ने कहा कि आपने जो मांगा, मैं वह अवश्य दे सकता हूँ, लेकिन कुंती ने तो पूरा मुझे मांगा है, क्योंकि जहां दुःख होता है, वहां भगवान श्रीकृष्ण होते हैं। आपने मेरा अंश मांगा, लेकिन माता कुंती ने खुद मुझे मांगा है, इसलिए मैं उनकी रक्षा करूंगा। तात्पर्य यह है कि 2016 के बाद जितनी भी दुर्घटनाएं हुईं, उनमें जो जानें चली गयीं, उन जानों के चले जाने के बाद जितने भी दुख हुए, उन दुखों को दूर करने के लिए मोदी सरकार भगवान श्रीकृष्ण की भूमिका में आगे आयी है। ...**(व्यवधान)**... वह उनके दुख मिटाना चाहती है। उनके दुखों को समाप्त करने में आप भी विनम्रता से हमारा साथ दें, यह मैं आपसे नम्र आह्वान कर रहा हूँ। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): किसी को भी बैठे-बैठे नहीं बोलना चाहिए।

श्री अमर शंकर साबले: महोदय, एक और छोटी सी कहानी है। जब हनुमान जी के सामने हीरे और माणिक रखे गए थे, तो हनुमान जी ने एक-एक हीरा उठाया, उसे पत्थर से फोड़ा, देखा और फेंक दिया। ऐसा करते देख हनुमान जी के भक्त ने उनसे पूछा कि आप यह क्या कर रहे हैं? तब उन्होंने कहा कि इस हीरे में मेरे राम नहीं हैं और जिसमें मेरे राम नहीं हैं, वह हीरा और माणिक मेरे किस काम का? यानी जितनी भी योजनाएं हैं, जितने भी बिल्स हैं, अगर उनमें गरीबों का दुख-दर्द जानने का और उसे दूर करने का प्रावधान नहीं होगा तो वह बिल किस काम का है? महोदय, 1983 के बाद इस बिल में कोई भी प्रावधान न होने के कारण बहुत सी जानें चली गयीं। उन गरीबों का, उन मृत आत्माओं का दुख दर्द समझने के लिए, शोषित और पीड़ितों का दुख-दर्द समझने के लिए ...**(व्यवधान)**...

श्री बी. के. हरिप्रसाद: ऐसे कौन से प्रावधान आप लाए हैं, वह भी बता दीजिए, हम मान लेंगे।

श्री अमर शंकर साबले: आप पहले मेरी बात तो सुन लीजिए।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): कुछ रिकॉर्ड में नहीं जाएगा। He is not yielding.

श्री बी. के. हरिप्रसाद: *

श्री अमर शंकर साबले: यह हमारी संस्कृति है, उसकी कहानियां हैं, इनसे संस्कार बढ़ जाएंगे इसीलिए मैं आपको ये दो कहानियां सुना रहा था। इन्हीं कहानियों की तर्ज पर गरीबों का दुख-दर्द देखने वाली जो मोदी सरकार है, इस सरकार ने इस बिल में प्रावधान करना सुनिश्चित किया है, इसीलिए यह प्रावधान लाया गया है। 2016 के बाद दो वर्ष तक यह बिल पारित नहीं हो पाया। महोदय, यह बिल पारित होना बहुत जरूरी है। अगर यह बिल पारित हो जाएगा तो बहुत सी जानें बच जाएंगी। दुर्घटनाओं में जितनी भी मौतें हुई हैं, पांच लाख एक्सीडेंट्स में जो डेढ़ लाख

[श्री अमर शंकर साबले]

जानें चली गयीं, उनमें 25 से 35 वर्ष की आयु के नौजवान ज्यादा मारे गए। महोदय, युवा वर्ग हमारी सम्पत्ति हैं। और हमारे देश की इस सम्पत्ति को बचाना हमारा कर्तव्य है, इसलिए मैं आप सबसे इस बिल का समर्थन करने का आह्वान करता हूँ। माननीय नितिन जयराम गडकरी जी जब महाराष्ट्र के पी.डब्ल्यू.डी. मिनिस्टर थे, तब उनकी टेबल पर दो लाइनें लिखी हुई थीं जिन्हें मैंने पढ़ा। अमेरिका के राष्ट्राध्यक्ष केनेडी का वह वाक्य है। जो लाइनें माननीय नितिन जयराम गडकरी जी की टेबल पर लिखी हुई थीं, उनमें उन्होंने कहा था कि "America's roads are good, not because America is rich, but America is rich because America's roads are good." यानी अमेरिका में जो अमीरी आयी है, वह रोड़ज के कारण आयी है। तो अमेरिका जैसी अमीरी इस देश में आए और इस देश की गरीबी समाप्त हो, इस वास्ते यह बिल लाया गया है। अभी तक आपने 'गरीबी हटाओ' के बहुत नारे दिए और 'गरीबी हटाओ' के नारे से जुमले करते-करते आपने बहुत समय तक सत्ता भी हासिल कर ली। सच में गरीबी हटाने के जो अनेक रास्ते हैं, उनमें से road connectivity बढ़ाना और Motor Vehicles Act में सुधार करना, यह भी गरीबी हटाओ का एक बहुत बड़ा पहलू है और इसलिए यह प्रावधान लाया गया है। You can donate eye, but you cannot donate vision. अभी जो विज्ञान मोदी सरकार का है, उसके कारण इस Motor Vehicles Act में सुधार लाया गया है और हमें उस सुधार को स्वीकार करना चाहिए। मुझसे पहले कई वरिष्ठ सदस्यों ने अपनी बातें रखी हैं और बहुत सारे आंकड़े भी रखे हैं। उन आंकड़ों में अटकने का और खुद को अभिमन्यु साबित करने का मेरा मकसद बिल्कुल नहीं है। इसलिए आंकड़ों में न जाते हुए, मैं यह बताना चाहता हूँ कि इसमें बहुत से सुधार लाए गए हैं। हमारा इतना बड़ा देश है, फिर भी इस देश में एक समान परिवहन पॉलिसी नहीं है। देश में एक परिवहन पॉलिसी होनी चाहिए, जिसके लिए इसमें प्रावधान किया गया है। इस देश को एक transport policy चाहिए और यह transport policy आ सकती है। इस देश में ट्रैफिक की पूरी मॉनिटरिंग करने के लिए भी एक ट्रैफिक बोर्ड की जरूरत है, उसका भी प्रावधान इसमें किया गया है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं ज्यादा बातें नहीं कहना चाहता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपकी पार्टी से बोलने वाले दो वक्ता और भी हैं, इसलिए आप समय का थोड़ा ध्यान रखिए।

श्री अमर शंकर साबले: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सिर्फ सुझाव के कुछ बिन्दु आपके सामने रखना चाहता हूँ। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि सड़क दुर्घटनाओं में जिन व्यक्तियों की जाने चली जाती हैं, उनके अंगों से दूसरे कई बेबस लोगों के जीवन को एक नई रोशनी मिल सकती है। इस बिल के माध्यम से, जिनके अंग खराब हो चुके होते हैं, दुर्घटना में घायल व्यक्तियों को त्वरित सहायता की आवश्यकता होती है, उनकी जान नहीं बच पाती है, उनके अंग दूसरों के काम आ सके, ऐसा विचार किया जाना चाहिए, क्योंकि देश भर में लीवर, किडनी, आँख व अन्य मानवीय अंगों के दाता, जो स्वेच्छा से दान देते हैं, उनकी भारी कमी है। हम इस माध्यम से कई लोगों का जीवन बचा सकते हैं। Motor Vehicles Act में, world की गुणवत्ता के मानकों के अनुसार पेट्रोल और डीजल के बजाय इलेक्ट्रिकल व्हीकल्स में परिवर्तित करने की कोशिश करनी चाहिए। ऐसा करने से pollution में कमी आएगी और मानवीय जीवन में सुधार आएगा।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आप केवल प्वाइंट्स बोलिए, नहीं तो बाकी के सदस्यों का समय समाप्त हो जाएगा।

श्री अमर शंकर साबले: सर, एक-दो बिन्दु और हैं। देहात में अब bullock cart कम हो रही हैं, क्योंकि ट्रैक्टर का यूज ज्यादा होने लगा है। गांव के प्रवासी लोग आने-जाने के लिए ट्रैक्टर का यूज करते हैं, इसलिए ट्रैक्टर को पब्लिक ट्रांसपोर्ट की मान्यता देनी चाहिए। महोदय, मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि जो पुलिस स्टेशनों के सामने एक्सीडेंट्स से क्षतिग्रस्त गाड़ियां खड़ी होती हैं और जब हम स्वच्छ भारत अभियान की बात करते हैं, तो क्यों न हम जिस जगह पर एक्सीडेंट होता है, वहां सेटेलाइट के माध्यम से उसका real time photograph निकालें और Evidence Act में चेंज करके, उन एक्सीडेंट हुई गाड़ियों को dispose कर सकें और recycle कर सकें। इससे भी बहुत सुधार आ सकता है। ऐसे कुछ मेरे सुझाव हैं।

SHRI T. K. RANGARAJAN (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for giving me an opportunity to speak on this Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2017.

I rise to oppose the Bill for a number of reasons. First reason is that only drivers and conductors cannot be held solely responsible for road accidents. There are several other factors like road condition, traffic discipline, over-congestion, vehicular population beyond the capacity of motorable roads, etc. None of them was addressed by the Bill. The Bill is terribly silent on these important areas.

Sir, why are we not able to stop rail accidents? Rail accidents are there. You are not able to stop rail accidents, but you are going to stop road accidents. It is really a joke. Sir, this Bill here is because of privatisation of regulatory mechanism under the direct control and initiative of the Central Government – right from registration of vehicles to inspection, etc. all are under the so-called loud objectives of simplification, single window system and promoting competition. Everything is being formulated by the Central Government, virtually disempowering the State Governments and making their regulatory disciplinary mechanism as infructuous. The power of the State Governments becomes like the power of Gram Panchayat. How much power the President of the Gram Panchayat has? The States will have the same power. Probably, Ministers will have some police protection. That's all.

Sir, another argument is about the State-owned Passenger Transport Corporations. Wherever the State-owned Passenger Transport Corporations are still functioning, the Bill under consideration is going to take away all protection in the matter of routes, etc., making them incapable of offering cheap and affordable transport service to common people. The Bill will totally incapacitate State-owned Passenger Transport Corporations to function with the objective of providing affordable transport service to the people leading to its collapse.

[Shri T. K. Rangarajan]

Sir, I would like to draw your attention to a point. In Tamil Nadu and Kerala, we give free passes to students and senior citizens. We started it when Karunanidhi of DMK was the Chief Minister. It linked the remote villages to the town. Economy was flourishing in Tamil Nadu and Kerala because the road transport had been linked to the villages. If it is a private man, he will not go there. They only go for profits. Somebody argued that the State Transport Corporations are running at a loss. Naturally, they are running at a loss. It is a service sector. Government-run hospitals are running at a loss; police stations are running at a loss; courts and judiciary are running at a loss. So, you privatise everything. So, it is all ridiculous.

Sir, we can't support this Bill because not only the provisions of the Bill will lead to collapse of the State-owned passenger transport system but also the small and medium private transport operators owning 2, 3, 4 or 5 buses will find it difficult to survive as the Bill basically aims at promoting large private corporations to reign the transport market as the very concept of State subsidy for transport service through State-owned system would be given a complete go-by. ...(*Time-bell rings*)... Sir, I would conclude within two minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): Only three minutes were allotted to you.

SHRI T.K. RANGARAJAN: Sir, you are a very kind man.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): Please make your points and conclude.

SHRI T. K. RANGARAJAN: Sir, the Bill severely disempowers the State Governments regulating transport system including charging fees and taxes, affecting the States' revenue from the entire transport system in a big way. The Bill virtually takes away the rule-making power of the States, vesting the same with the Central Government. The responsibility to register the vehicles is proposed to be deregulated and vested with the dealer of the vehicles which would lead to corrupt practices of manipulated invoicing by the dealers and cheat the Government of its due revenue.

Before I conclude, I would like to tell the august House—I will request all my colleagues to oppose the Bill—that on August 7th, throughout India, there is an all-India strike by the transport workers and vehicle operators jointly. We have to face the strike. If you don't pass the Bill, then, there won't be any disruption. Don't create disruption. By passing this Bill, you are making most of the people as destitute.

THE VICE-CHAIRMAN (DR. SATYANARAYAN JATIYA): Please conclude.
...(Interruptions)...

SHRI T.K. RANGARAJAN: The drivers will be destitute; small owners will be destitute. This Government is creating new destitute and making the State Government as a *Panchayat*. Thank you, Sir.

SHRI T. K. S. ELANGOVAN (Tamil Nadu): Sir, I rise to oppose the Bill very strongly because it is taking away the only public transport system, the power of which lies with the State. Air is with the Centre; sea is with the Centre and the Railways is with the Centre but the only public transport system which is left to the States is road transport. Now, the Government is attempting to take this power also from them in the name of preventing accidents. There are so many amendments in the Bill coming here to prevent accidents. That is quite funny that you can make amendments to a particular Bill so that you can prevent accidents, which mean that we can do wonders by passing so many Bills here in this House. The power of the State is taken away and given to a public authority. That is the most funniest thing in the Bill.

SHRI A. NAVANEETHAKRISHNAN: To a private authority.

SHRI T. K. S. ELANGOVAN: And, that to a private authority. The powers of the State are taken and given to a private authority. Now, this is the biggest accident which has happened in this House and the States are limping. The Centre has left the States to limp. I don't think that there is any other motive except to take away the powers of the State. The only agenda of this BJP Government is to take away the powers of the States one-by-one, and this is one part of the exercise which the BJP has taken up now. This is dangerous to the country. I am not talking much about it. Item 30 of the Union List of Seventh Schedule says, "Carriage of passengers and goods by railways, sea or air, or by national waterways in mechanically propelled vessels." This is what the Centre has powers to legislate. Maybe this State transport or the road transport is in Concurrent List also, but the States were legislating. I don't know as to what Central Policy, the Government of India is going to bring. Way back in 1969, Tamil Nadu was the first State to nationalize all road transports, when our leader, our President, Dr. Kalaignar was the Transport Minister of the State. Since, then, every corner of Tamil Nadu is connected by road. We have buses plying on road. Now, in the name of competition, if you allow the private owners to operate buses, then, half of the service will be stopped and people will be left with no other option except to once again travel by bullock carts and rickshaws. That is what this Bill is going to do. There are many other things. I have record of the 22nd South

[Shri T. K. S. Elangovan]

Indian Transport Council meeting wherein the Transport Ministers of the southern States of Kerala, Karnataka, Tamil Nadu, Goa, senior officials of Andhra Pradesh, Maharashtra, Telangana and Puducherry had taken part. I don't know as to whether their recommendations were accepted by the Government because they said that they had consulted the State Governments. If they had consulted the State Governments, then they should have taken up or considered the recommendations or proceedings of that meeting. They have not done it. Everywhere, the idea of Centre is this. It is not at attack. It is not something which is out of their agenda. Their agenda is that there should be no States or, if at all, there are States, they should not have any power, particularly, financial powers. Taxes are collected. I do not understand that. Why? The Central Government takes away the powers of the State just to hand it over to a public authority. That I have already mentioned. It is not only an accident which has hit the Tamil Nadu State or the States. It is an accident which has hit the Constitution also. The Entry 57 of the State List, Schedule VII says that the States alone can collect the taxes. Now, the Centre wants to collect the taxes by taking away their rights. So, this is not an attempt to prevent the accidents. It is an attempt to take away the powers of the States, which is unconstitutional, which is against all norms of federal set up and against the people of India. Thank you, Sir.

डा. विकास महात्मे (महाराष्ट्र): धन्यवाद उपसभाध्यक्ष जी। यह हम सबके लिए एक चिंता का विषय है कि हमारे देश में हर पांच मिनट के बाद एक मौत होती है। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपके पास बोलने के लिए पांच मिनट का समय है, आप बताइए कि आप उसमें क्या कर सकते हैं? ...**(व्यवधान)**...

डा. विकास महात्मे: उसको बचाने के लिए थोड़ा ज्यादा समय दीजिए। महोदय, जो बहुत एक्टिव लोग हैं, उनके एक्सिडेंट्स की संभावना ज्यादा होती है। हमारे साथियों ने, ऑनरेबल मेम्बर्स ने अभी-अभी बताया है कि जो औसत उम्र है, वह ज्यादातर अठारह से तीस साल की है। इसी प्रकार से कुछ प्रोफेशनल्स हैं, जैसे पोलिटिशियन्स हैं, जो ज्यादा घूमते हैं, रास्तों पर ज्यादा जाते हैं, इधर-उधर घूमते हैं, हम वहां भी देखेंगे कि उनके रोड एक्सिडेंट्स की संभावना ज्यादा हो रही है। यह आंकड़ा दिन-प्रतिदिन बढ़ रहा है, इसे रोकना बहुत जरूरी है। इसे रोकने के लिए हमारे माननीय मंत्री जी, जो अपने काम के लिए, अपने काम की स्पीड के लिए जाने जाते हैं, जो नई-नई संकल्पना लाते हैं, मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहूंगा कि इस बिल को लाने में भी उनकी भरसक कोशिश हुई है। इसके साथ ही श्री नितिन गडकरी, उनके साथ श्री मनसुख मांडविया, राधाकृष्णन जी भी हैं। सर, यह एक अच्छा बिल है, हम इसकी वजह से एक्सिडेंट्स कम कर सकते हैं, इसलिए मैं चाहता हूं कि यह बिल, जो बहुत जरूरी बिल है, इसको जल्दी लाना और भी जरूरी है।

सर, मैं इसके बारे में बताना चाहूंगा कि हम एक्सिडेंट्स कैसे प्रिवेंट कर सकते हैं। काफी

लोगों को ऐसा लग रहा था कि क्या लॉ से एक्सिडेंट्स प्रिवेंट हो सकते हैं? मैं उन्हें बताना चाहूंगा कि ये एक्सिडेंट्स जरूर प्रिवेंट हो सकते हैं। यदि एक्सिडेंट्स जैसा कोई भी वाकया होता है, तो ज्यादातर लोग एक्सिडेंट्स देखने लग जाते हैं कि यह कैसे हुआ, क्या हुआ? वे मोबाइल से वीडियो बनाना चाहते हैं, लेकिन उनकी मदद नहीं करना चाहते हैं। जो अच्छे नागरिक हैं या जिन्हें हम कह सकते हैं कि Good Samaritan हैं, उनके मन में रहता है कि हम इसकी मदद करें, लेकिन वे मदद करने के लिए जाते नहीं हैं, क्योंकि उन्हें पता है कि बाद में उनके लिए बहुत परेशानी हो जाती है। उन्हें इसके लिए बार-बार जाना पड़ता है, उन्हें कोर्ट में जाना पड़ता है, उनके ऊपर liabilities भी आ सकती हैं, इसलिए यह सब सोचकर कोई दुर्घटनाग्रस्त आदमी की मदद नहीं करना चाहता, लेकिन यह मदद हो सकती है और इस बिल में यह प्रावधान किया गया है कि उनको कुछ भी तकलीफ नहीं होगी। वे इस criminal and civil liability से बाहर रहेंगे। यह बहुत जरूरी है। पहले hour में, जिसे golden hour कहा जाता है, यदि वे उसमें, hospital में treatment लेते हैं, तो बहुत सारी जानें बचाई जा सकती हैं। मुझे लगता है कि इस बिल में इस तरीके के जो प्रावधान हैं, उनसे definitely, death rate due to accidents will reduce.

उसी प्रकार से, दूसरी परेशानी यह भी रहती है कि इसके ट्रीटमेंट का पैसा कौन देगा? क्योंकि जो accident होता है, उसमें उस व्यक्ति की पहचान नहीं होती है, अतः उसके treatment का पैसा कौन देगा, इस प्रश्न की वजह से कोई भी उसको हॉस्पिटल ले जाने के लिए तैयार नहीं रहता। इसमें यह प्रावधान किया गया है कि एक Scheme से insurance करके, जो भी खर्च आएगा, एक्सिडेंट का जो भी उपचार होगा, उसका डॉ. को या हॉस्पिटल में तुरंत भुगतान होगा, ताकि किसी को यह भावना महसूस न हो कि इसका पैसा कौन भरेगा? इस बिल में यह भी एक बहुत अच्छा प्रावधान है, जिसकी वजह से मुझे लगता है कि जो भी ट्रीटमेंट होगा, वह ट्रीटमेंट जल्दी शुरू होने की वजह से, जो death rate है, due to accidents इसमें बहुत कमी आएगी। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि 1988 के बाद से कानून में कोई बदलाव नहीं आया था, इसलिए penalties और compensations दोनों बहुत ही कम थे। वे उस समय के हिसाब से थे, लेकिन आज वे बहुत कम हैं, इसलिए penalties को बढ़ाने का काम किया है। मैं कहना चाहता हूँ कि penalties बढ़ाने से सुरक्षा बढ़ गई है। काफी लोगों का कहना है कि इससे कॉरपोरेट सेक्टर को फायदा होगा, लेकिन मुझे नहीं लगता है कि इससे लोग गाड़ियां चलाना बन्द करके जेल के अंदर रहेंगे। यदि कोई व्यक्ति शराब पीकर गाड़ी चला रहा है, तो वह उसकी जान का ही खतरा नहीं है, बल्कि बाकी लोग जो रोड पर हैं, जो पैदल जा रहे हैं, उनकी जान के लिए भी खतरा है। यह अच्छी बात नहीं है कि कोई शराब पीकर गाड़ी चलाए और हम उसके ऊपर मामूली दण्ड करें। यह बहुत जरूरी है कि उसे पता चले कि उसकी वजह से जो मौतें हो रही हैं, उन्हें रोकने के लिए वह अपना व्यवहार ऐसा न करे। लोगों को हमेशा अच्छी तरह से गाड़ी चलाने के लिए प्रेरित करने के लिए हमें penalties बहुत ज्यादा सख्त रखना जरूरी है। मैं हेल्मेट के बारे में भी कहना चाहता हूँ। लोग two wheeler चलाते समय मोबाइल पर बात करते हैं, यह भी नहीं होना चाहिए। इसे रोकने के लिए penalties सख्त करना बहुत जरूरी है।

ऐसा कई बार कहा गया है कि इस बिल में स्टेट को या उसकी सोच नहीं ली गई है, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी तैयार होना बहुत जरूरी है। यदि यह तैयार नहीं होती है, तो मैंने देखा है कि स्टेट में लोग कहते हैं कि वे नंबर प्लेट अपनी मातृ भाषा में

[डा. विकास महात्मे]

ही रखेंगे। मैं कहना चाहता हूँ कि अगर साउथ की language में नंबर प्लेट लिखते हैं, तो नॉर्थ वालों को पता नहीं चलेगा कि क्या लिखा है। ये सब परेशानियाँ हैं, इसलिए नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी बहुत जरूरी है और हर स्टेट उस पॉलिसी में अपना-अपना योगदान भी दे सकता है, जिनका जिक्र बिल में किया गया है। मुझे लगता है कि यह federalism के लिए बहुत अच्छी बात है, federal structure के लिए भी अच्छी बात है, एक देश एक पॉलिसी रहनी चाहिए। यह हो सकता है कि बाद में स्टेट के हिसाब से बदलाव रहें।

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपका समय समाप्त हो गया है।

डा. विकास महात्मे: सर, मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि vehicle में ड्राइविंग और पॉल्यूशन के लिए एक पॉलिसी बहुत जरूरी है, क्योंकि हमने देखा है कि पॉल्यूशन में कुछ बड़ी कंपनियाँ, जिन्होंने सॉफ्टवेयर में कुछ बदलाव किए....

उपसभाध्यक्ष (डा. सत्यनारायण जटिया): आपका समय पूरा हो गया है, इसलिए आप points बोल लीजिए।

डा. विकास महात्मे: सर, यह जो पॉल्यूशन हो रहा है, उसके लिए नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी चाहिए, यदि नेशनल पॉलिसी नहीं होगी, तो रोड पर ऐसे ही vehicle आएंगे, जो पर्यावरण को pollute कर रहे हैं और ऐसे vehicle सभी के लिए health hazard तैयार करेंगे। ड्राइविंग को सेफ करने के लिए नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी जरूरी है और Vehicle registration भी जरूरी है। अभी आपने बताया कि IRDA, कितने एक्सिडेंट हुए, इसकी जानकारी नहीं दे पा रहा है। वे यह जानकारी इसलिए नहीं दे पा रहे हैं, क्योंकि national registration नहीं है, पूरे देश में सभी के एक ही किस्म के national driving license नहीं हैं। जब यह एक होगा, तब पता चलेगा कि कितने एक्सिडेंट हुए हैं और कितने vehicles बरबाद हुए हैं और लोगों की कितनी जानें गई हैं, इसलिए यह भी जरूरी है। इस बिल में जो प्रावधान किए गए हैं, वे बहुत महत्वपूर्ण हैं। सर, कुल मिलाकर मैं यह कहना चाहता हूँ कि रोड एक्सिडेंट्स कम करने के लिए यह जो बिल आया है, वैसे ही यह safety और Security के लिए भी बहुत जरूरी है। मैं कहना चाहता हूँ कि सिस्टम और प्रोसेस पूरे देश के लिए एक ही रहना जरूरी है, इसमें हर स्टेट अपने हिसाब से बदलाव कर सकता है। इन सिस्टम्स और प्रोसेसेज के लिए मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ। मैं धन्यवाद और अभिनंदन करता हूँ कि यह बिल यहां पर लाया गया है। मैं आप सभी से कहूँगा कि आप सभी इसे सपोर्ट करें।

श्री वीर सिंह (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण बिल, मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2017 पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। महोदय, सड़क परिवहन क्षेत्र देश की अर्थव्यवस्था की रीढ़ की हड्डी है।

[उपसभाध्यक्ष (श्री तिरुची शिवा) पीठासीन हुए]

तेजी से बढ़ते हुए मोटरीकरण के साथ देश सड़क यातायात क्षतियों और अपमृत्यु की बढ़ती घटनाओं का सामना कर रहा है। ऐसे में सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली अपमृत्यु को कम करने

का प्रयास होना चाहिए, जिससे परिवहन क्षेत्र में सुरक्षा और दक्षता सुनिश्चित हो सके। सुप्रीम कोर्ट द्वारा नजदीकी से निगरानी किए जाने के बावजूद सड़क दुर्घटनाओं में होने वाली मौतों में पिछले वर्ष केवल 3 प्रतिशत की कमी आई है, जो वर्ष 2022 तक 50 प्रतिशत के लक्ष्य से बहुत दूर है। अभी देश में सड़क दुर्घटनाओं में हर साल 1 लाख 46 हजार लोगों की मौत होती है। अतः इसको रोकने के व्यापक प्रबन्ध किए जाने की आवश्यकता है, जिससे सड़क सुरक्षा को पुख्ता किया जा सके और मानव जीवन की रक्षा हो सके।

महोदय, प्रस्तावित मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2017 मोटर यान अधिनियम, 1988 का और संशोधन करने हेतु लाया गया है, जिसमें सड़क सुरक्षा, नागरिक सुकरीकरण, आधुनिक परिवहन का सुदृढीकरण, कम्प्यूटरीकरण से सम्बन्धित मुद्दों का समाधान करने हेतु प्रस्ताव किया गया है। परन्तु प्रस्तावित विधेयक में केन्द्र सरकार राज्य सरकारों की शक्तियों का हनन करता हुआ प्रतीत होता है, जो अव्यावहारिक है। और संविधान के अनुच्छेद 246 के विपरीत है। केन्द्र सरकार को राज्य सरकार द्वारा प्रदत्त शक्तियों के प्रत्यायोजित किए जाने की शक्ति का हनन करने का कोई संवैधानिक अधिकार नहीं है। खण्ड-91 में लाया गया इस प्रकार का संशोधन अमान्य है। और इसका लोप किया जाना चाहिए।

इसी प्रकार, खण्ड-4 मूल अधिनियम की धारा-8 में संशोधन करने हेतु लाया गया है, जिसमें केन्द्र सरकार द्वारा राज्यों में अनुज्ञापन अधिकारी की शक्तियों को शिथिल करने का प्रावधान किया गया है। मेरा मानना है कि यह संशोधन भी राज्य सरकार की शक्तियों का अनावश्यक रूप से हनन कर रहा है और यह राज्यों को प्रदत्त शक्तियों को क्षीण भी करेगा। अतः इसका भी लोप किया जाना चाहिए। मैं चाहूंगा कि मेरे उपरोक्त संशोधन रिपोर्ट में समाहित किए जाएँ।

महोदय, देश में ब्लैक स्पॉट की पहचान होनी चाहिए और उन्हें दुरुस्त किया जाना चाहिए। इसके बावजूद दुर्घटना होने पर कॉन्ट्रैक्टर पर जुर्माना होना चाहिए। परिवहन विभाग, आरटीओ व ट्रैफिक पुलिस में भ्रष्टाचार पर लगाम लगाने तथा वाहन मालिकों व चालकों का उत्पीड़न रोकने के लिए लाइसेंस, सर्टिफिकेट व परमिट की ऑनलाइन प्रक्रिया स्वागत योग्य है।

महोदय, मैं अपनी पार्टी की तरफ से सरकार का ध्यान निम्न बिन्दुओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

- सड़कों के किनारे एंटी क्रैश बैरियर की स्थापना होनी चाहिए।
- देश भर में ट्रॉमा सेंटर स्थापित करना चाहिए।
- सड़क दुर्घटनाओं के कारणों की जांच करने के लिए सभी पुलिस थानों में।
- दुर्घटना जांच दल बनाने की आवश्यकता है।
- यातायात नियम का उल्लंघन करने वालों के दण्ड की राशि और बढ़ाई जाए। दुर्घटना पीड़ित के मददगार लोगों की सुरक्षा होनी चाहिए व उत्पीड़न से मुक्ति होनी चाहिए।
- घटिया या त्रुटिपूर्ण वाहन बनाने वाले निर्माताओं की जवाबदेही तय होनी चाहिए व उन पर जुर्माना लगाना चाहिए।
- उच्च अधिकार प्राप्त सड़क सुरक्षा बोर्ड का गठन किया जाना चाहिए, जिसमें राज्यों का उचित प्रतिनिधित्व होना चाहिए।

- सड़क सुरक्षा निधि की स्थापना होनी चाहिए।
- ड्राइवरों के लिए न्यूनतम शैक्षिक योग्यता की शर्त नहीं समाहित की जानी चाहिए, क्योंकि नियम-कानून समझने के लिए ड्राइवर का पढ़ा-लिखा होना जरूरी है, अन्यथा सड़क हादसे और बढ़ेंगे और ट्रांसपोर्टर्स को सस्ते ड्राइवर मिलेंगे।
- केन्द्र सरकार द्वारा ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूल खोलने का प्रावधान किया गया है, जिसे राज्यों पर छोड़ देना चाहिए।
- गैर-परिवहन वाहनों के लिए चालक की आयु के अनुसार अलग-अलग अवधि के डीएल न जारी हों।
- डीएल के लिए नेशनल रजिस्ट्री बनाने पर राज्यों की निर्धारित समय सीमा को बढ़ाया जाए।
- देश में कहीं भी आरसी बनाने से राज्यों को राजस्व हानि होगी। इस नुकसान की भरपाई कैसे होगी?
- नॉन-ट्रांसपोर्ट वाहन पर फिटनेस सर्टिफिकेट लेने की शर्त नहीं होनी चाहिए।
- डीलर के यहां स्थाई रजिस्ट्रेशन के प्रावधान को बदल कर अस्थायी रजिस्ट्रेशन का प्रावधान होना चाहिए, क्योंकि डीलर्स गड़बड़ी करते हैं। ऐसे डीलर्स पर कार्रवाई या जुर्माना लगाने का अधिकार राज्यों का है।
- नई परिवहन नीति के क्रियान्वयन के लिए राज्यों के परिवहन मंत्रियों की समिति बनाई जाए।
- विधेयक में वाहन बीमा का प्रीमियम बढ़ा दिया गया है, जबकि मुआवजा कम कर दिया गया है। सड़क दुर्घटना में मृतक के परिजनों को मुआवजे की राशि 20 लाख रुपए की जानी चाहिए।

अंत में, मैं सदन के समक्ष यह कहना चाहूंगा कि विधेयक के कुछ प्रावधान राज्यों को संविधान के तहत प्रदान की गई शक्तियों का अतिक्रमण करते हैं और उनके हितों की अनदेखी करते हैं। ऐसे में राजस्व हानि के साथ-साथ अनावश्यक टकराव की स्थिति पैदा हो सकती है। वर्तमान में मोटर लाइसेंसिंग केन्द्र राज्य सरकारों के अंतर्गत सुचारु रूप से कार्य कर रहे हैं और उनकी शक्तियों का अनावश्यक रूप से विकेन्द्रीकरण या केन्द्र सरकार द्वारा विहित कराना सोचने का विषय है। सरकार को इस प्रकार के संशोधनों का लोप करना चाहिए, जैसा मैंने अपने संशोधनों में दिया है। मैं अपने विचार, सुझाव व संशोधनों को सदन के समक्ष रखते हुए माननीय मंत्री जी से मांग करूंगा कि उन पर विचार किया जाए। धन्यवाद।

श्री संजय सिंह (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली): महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण बिल पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद। कई कारणों से मैं इस बिल के विरोध में अपनी बात कहने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहली बात तो यह है कि यह बिल, हमारे संविधान की जो मूल अवधारणा है, उसके विपरीत है और हमारे संघीय ढांचे की जो संरचना है, उसके विपरीत है। यह बिल राज्यों के अधिकारों को छीनने के लिए लाया गया है। केन्द्र की सरकार हर काम में दखल देना चाहती है, इस मंशा के साथ यह बिल लाया गया है। आप एक्सिडेंट्स

कम करने की बात कह रहे हैं, आप कह रहे हैं कि हम इस बिल के माध्यम से दुर्घटनाओं पर रोक लगा सकेंगे, लेकिन मान्यवर, मैं इस बिल के एक प्रावधान, लर्निंग लाइसेंस के संबंध में कुछ कहना चाहता हूँ।

बहुत पहले हम लोगों ने अखबारों में ऐसी खबरें पढ़ी हैं, जब राष्ट्रपति के नाम पर ड्राइविंग लाइसेंस बन जाता था, दाऊद इब्राहिम के नाम पर ड्राइविंग लाइसेंस बन जाता था और अंधे व्यक्ति के नाम पर भी लाइसेंस बन जाता था। जिस समय पर यह प्रावधान था कि ड्राइविंग लाइसेंस बनवाने के लिए व्यक्ति को फिजिकली प्रेजेंट होना पड़ेगा, उस समय पर धांधली की घटनाएं होती थीं, तो अब तो आपने यह प्रावधान कर दिया है कि कोई भी व्यक्ति online learning license बनवा सकता है। मेरी बात आपको बुरी लगे तो माफ कीजिएगा, लेकिन अगर आपने इस प्रावधान को बदला नहीं, तो आप देखिएगा कि लोग अपने-अपने घरों में बैठ कर कुत्ते और बिल्ली के नाम पर भी लाइसेंस बनवा लेंगे, टॉमी के नाम पर भी ड्राइविंग लाइसेंस बन जाया करेगा। आप इस प्रकार के प्रावधान को मत लाइए कि कोई पागल भी अपना लाइसेंस बनवाकर रोड एक्सिडेंट कर दे और तब आप कहें कि हमें तो पता ही नहीं था, क्योंकि यह online system है।

दूसरी बात, इस बिल के माध्यम से आपने सारा टैक्स अपने पास लेने का जुगाड़ कर लिया है। मैं दिल्ली से सांसद हूँ, इसलिए दिल्ली की व्यथा बताता हूँ। हम लोग आपको लाखों करोड़ रुपये का टैक्स देते हैं और बदले में आप राज्य सरकार को केवल 325 करोड़ रुपये देते हैं। इस बिल के माध्यम से परमिट का पैसा, लाइसेंस का पैसा और हर तरह के टैक्स का पैसा पहले आप अपने पास इकट्ठा करेंगे और फिर, जैसा आप बता रहे हैं कि राज्यों को देंगे, तो क्या देश की राज्य सरकारें आपके सामने कटोरा लेकर भीख मांगेंगी? वे आपसे भीख मांगेंगी तो क्यों मांगेंगी? आप पूरे देश को केन्द्रीकृत और केन्द्रशासित बनाना चाहते हैं और राज्यों के सारे अधिकार ले लेना चाहते हैं। आप परिवहन व्यवस्था को दुरुस्त करने की बात करते हैं, लेकिन मान्यवर, ये कितनी तंगदिली से राजनीति करते हैं, इसके बारे में मैं दिल्ली का एक उदाहरण देना चाहता हूँ। आज आप परिवहन व्यवस्था को सुधारने पर बड़ी-बड़ी चर्चाएं कर रहे हैं, लेकिन नोएडा से लेकर दिल्ली की मेट्रो के उद्घाटन में आपने उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री को बुलाया, देश के प्रधान मंत्री को बुलाया, मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि किस कारण से आपने दिल्ली के मुख्य मंत्री को उस कार्यक्रम में नहीं बुलाया? इसका क्या कारण था, आपको बताना चाहिए। आप इतनी कटुता से राजनीति करते हैं और आपके मन में राज्य सरकारों के प्रति इतनी दुर्भावना है।

मान्यवर, हरियाणा से लेकर दिल्ली के बीच में मेट्रो सेवा का उद्घाटन होता है, मेट्रो सेवा के उस उद्घाटन में प्रधान मंत्री जी जाते हैं, हरियाणा के मुख्य मंत्री जाते हैं, नगर विकास मंत्री जाते हैं, और जाना भी चाहिए, बहुत अच्छी बात है, लेकिन वहां पर आप दिल्ली के मुख्य मंत्री को नहीं बुलाते। एक निर्वाचित मुख्य मंत्री से आप इतना परहेज करते हैं और यहां पर आप बड़ी-बड़ी बातें कह रहे हैं। अभी माननीय सदस्य श्री अमर शंकर जी को सुनने के बाद तो मुझे पूरी तरह से यह यकीन हो गया कि यह बिल भगवान भरोसे लाया गया है और दुर्घटना को रोकने की कोई योजना इस बिल में नहीं है। इस बिल के माध्यम से आप सिर्फ राज्यों के अधिकारों को छीनना चाहते हैं।

श्री विजय गोयल: सर, 6.00 बज गए हैं ...(व्यवधान)...

श्री संजय सिंह: मान्यवर, मुझे बोलने दीजिए। ...**(व्यवधान)**... मान्यवर, ये परिवहन व्यवस्था को दुरुस्त करने की बात कर रहे हैं ...**(व्यवधान)**... मंत्री जी, कृपा करके मुझे बोलने दीजिए, आप तो सुबह से बोल रहे हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): One minute, Shri Sanjay Singh. It is 6 o'clock. After Shri Sanjay Singh finishes his speech, we will take up Special Mentions. The remaining speakers will continue tomorrow. Shri Sanjay Singh, please Conclude now.**(Interruptions)**...

श्री संजय सिंह: सर, हमारी सरकार कई प्रकार से रोजगार देने की योजनाएँ बना रही है। ...**(समय की घंटी)**... ...**(व्यवधान)**... ठीक है, कल बहस कर लेंगे। ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): You please Conclude. ...**(Interruptions)**...

श्री संजय सिंह: नहीं, नहीं। ...**(व्यवधान)**... कल बहस कर लेंगे। ...**(व्यवधान)**... कल सुबह-सुबह कर लेंगे। ...**(व्यवधान)**... कल 2 बजे कर लेंगे। ...**(व्यवधान)**... हम आपके आदेश का पालन कर रहे हैं। ...**(व्यवधान)**... आपके आदेश का पालन कर रहे हैं। ...**(व्यवधान)**... सत्ता पक्ष के लोगों को कल दोबारा 2 बजे मुझे अपनी बात कहने का मौका मिलेगा। ...**(व्यवधान)**... सर, मैं कल 2 बजे बोल दूंगा। ...**(व्यवधान)**... आपके आदेश का पालन करूंगा। ...**(व्यवधान)**... आप चेयर पर हैं, सर। ...**(व्यवधान)**... मैं कल बोलूंगा। ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): You please listen to what I say. I said after Shri Sanjay Singh finishes his speech, the remaining speakers will speak tomorrow. You please complete now, Shri Sanjay Singh.

श्री संजय सिंह: ठीक है, सर।

मान्यवर, यह सरकार परिवहन व्यवस्था को दुरुस्त करने की बात करती है। हमारे प्रधान मंत्री जी इस देश में कई प्रकार की योजनाएँ रोजगार के लिए लेकर आये हैं— पकौड़ा योजना, puncture बनाने की योजना, पान की दुकान लगाने की योजना। अभी-अभी पिछले दिनों बहस में खुलासा किया ...**(व्यवधान)**...

SHRI MADHUSUDAN MISTRY (Gujarat): Sir, the time of the House has not been extended. It is already 6 o' clock.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): I said that Shri Sanjay Singh will conclude his speech and the rest of the speakers will speak tomorrow. So, he has to conclude. His time is up. We have to take up Special Mentions.

श्री संजय सिंह: तो सर, कल 2 बजे बोल दूंगा। क्या प्रॉब्लम है? ...**(व्यवधान)**... सबकी राय यही है कि कल 2 बजे ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Your time is up, Shri Sanjay Singh.

श्री संजय सिंह: समय खत्म हो गया, मैं तो हमेशा पालन करता हूँ ...(व्यवधान)... आपको संसदीय कार्य राज्य मंत्री जी ने यही कहा है, तो उसका पालन हम सारे लोग करेंगे। हम चेयर का सम्मान करते हैं। आपने कहा, तो कल 2 बजे फिर बोल दूंगा। ...(व्यवधान)... कल 2 बजे फिर बोल दूंगा। ...(व्यवधान)... कल कन्क्लूड करूंगा। ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Kindly conclude. ...(Interruptions)... Kindly don't direct me. Let the speaker conclude. After that, we will take up Special Mentions. ...(Interruptions)... Shri Mistry, please sit down. ...(Interruptions)...

SHRI MADHUSUDAN MISTRY: Sir, why do you insist that he should conclude today?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): I said that after Shri Sanjay Singh finishes, the rest of the speakers will speak tomorrow. So he has to conclude. His time is also up. Already he has crossed the time. Let him conclude, please. ...(Interruptions)....

SHRI MADHUSUDAN MISTRY: Sir, there are Members who have been given nine minutes, just now. ...(Interruptions)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): No, no; they were allowed to speak within the time allotted to them, and he has also taken two minutes more. Now he has to conclude in two minutes. Please continue.

श्री संजय सिंह: सर, इसमें इन्होंने एक यह प्रावधान किया कि सब कुछ डीलर के हाथ में दे देंगे। डीलर वाली सरकार है। राफेल में भी डील कर देते हैं, हर जगह ये लोग डील करते हैं। डील और डीलर वाली सरकार है। सब कुछ निजी हाथों में दे देना चाहते हैं, लाइसेंसिंग व्यवस्था निजी हाथों में, परमिट की व्यवस्था निजी हाथों में। आप कल्पना कीजिए। आप इस कानून को लाकर सरकार के अन्दर, राज्य सरकारों में काम करने वाले कर्मचारियों की पीठ में छुरा मारने का काम कर रहे हैं। उनका रोजगार छीनने का काम कर रहे हैं। उनको jobless बनाने का काम कर रहे हैं। आप अपनी राजनीति चमकाने की दिशा में इतने अग्रसर हो जाते हैं, तो आप दुर्घटना कैसे रोकेंगे? सर, एक 69 किलोमीटर की सड़क थी। ...(समय की घंटी)... वह मेरठ तक बननी थी और 9 किलोमीटर की सड़क का उद्घाटन हमारे प्रधान मंत्री जी कर देते हैं। बारिश में उस सड़क में गड्ढा हो जाता है। अगर 9 किलोमीटर की सड़क का उद्घाटन होगा, तो लोग गड्ढे में ही गिरेंगे, आप दुर्घटनाएँ रोक नहीं पाएँगे। ऐसे राजनीति से प्रेरित होकर काम मत कीजिए।

सर, मैं अन्तिम बात कह कर अपनी बात खत्म करूंगा। अगर हम दिल्ली राज्य की बात करें, तो मेट्रो की सेवा यहां एक बहुत महत्वपूर्ण सेवा है। हम लोगों ने नगर विकास मंत्री से

[श्री संजय सिंह]

निवेदन किया कि दिल्ली के अन्दर मेट्रो का किराया मत बढ़ाइए, पैसेंजर्स कम हो जाएँगे, मेट्रो घाटे में चली जाएगी। ...**(समय की घंटी)**... हमें तर्क दिया गया कि मेट्रो को मुनाफे में लाना है, किराया बढ़ाना है। आपने किराया बढ़ा दिया, पैसेंजर्स कम हो गये, मेट्रो घाटे में चली गयी। आप परिवहन व्यवस्था को सुधारना नहीं चाहते हैं, बल्कि परिवहन व्यवस्था को महँगा बना कर लोगों की जेब काटना चाहते हैं। हम इस बिल का हर दशा में विरोध करते हैं, हम हर दशा में इस बिल के खिलाफ खड़े

MESSAGE FROM LOK SABHA

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Now, Message from the Lok Sabha. Secretary-General.

The Negotiable Instruments (Amendment) Bill, 2018

SECRETARY-GENERAL: Sir, I have to report to the House the following message received from the Lok Sabha, signed by the Secretary-General of the Lok Sabha:—

“In accordance with the provisions of rule 96 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose the Negotiable Instruments (Amendment) Bill, 2018, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 23rd July, 2018.”

Sir, I lay a copy of the Bill on the Table.

SPECIAL MENTIONS

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TIRUCHI SIVA): Now, we will take up Special Mentions.

Demand for expediting the work relating to new railway line between Samastipur and Bhagwanpur

श्री राम नाथ ठाकुर (बिहार): महोदय, विशेष उल्लेख के माध्यम से मैं सरकार का ध्यान समस्तीपुर-भगवानपुर नई रेल लाइन के निर्माण की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। ज्ञात हुआ है कि समस्तीपुर से ताजपुर होते हुए भगवानपुर तक नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है। इस नए रेल खंड ट्रैक की लम्बाई 59 किलोमीटर होगी और इसके निर्माण पर लगभग 392 करोड़ रुपए खर्च का अनुमान है। इस नई रेल लाइन पर 13 स्टेशन बनाने का प्रस्ताव है। कई स्थानों पर अंडर ग्राउंड रास्ता या फ्लाई ओवर ब्रिज भी बनाया जाना है। इस नई रेल लाइन के निर्माण से समस्तीपुर और वैशाली के लाखों लोगों को आवागमन की सुविधा प्राप्त होगी।