

MR. CHAIRMAN: No, no. I have allowed the Bill. ...*(Interruptions)*... Any point or any defect which is there, you have every right to highlight that defect and then the Minister is duty-bound to respond. ...*(Interruptions)*... Now, the Minister. ...*(Interruptions)*...

SHRI JAIRAM RAMESH: This is not the Bill that was not passed in the Lok Sabha. ...*(Interruptions)*...

DR. K. KESHAVA RAO (Andhra Pradesh) : Sir, please try to understand this. ...*(Interruptions)*...

---

#### GOVERNMENT BILL

##### The Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री, तथा सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी) : माननीय सभापति जी, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि मोटर यान अधिनियम, 1988 का और संशोधन करने के लिए विधेयक पर लोक सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाए।”

MR. CHAIRMAN: You all know the practice. ...*(Interruptions)*... If there is any defect, it will be highlighted during discussion. ...*(Interruptions)*... You can reject it also. ...*(Interruptions)*... This is not the way. ...*(Interruptions)*...

SHRI B. K. HARIPRASAD (Karnataka): Sir, it is a defective Bill.

SHRI BHUBANESWAR KALITA (Assam): Sir, it will be challenged in the court. ...*(Interruptions)*...

SHRI JAIRAM RAMESH (Karnataka): This is the first time it is happening. ...*(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN: Mr. Hariprasad has highlighted that. ...*(Interruptions)*... What is this? ...*(Interruptions)*... Please. ...*(Interruptions)*... I have not allowed you to speak. ...*(Interruptions)*... I allowed only Mr. Hariprasad. He made a point. I have taken note of it. But the only thing is that the rule says that once a Bill is introduced and if there is some defect or something wrong or if you feel that the Minister is misleading, etc., those things can come up in the discussion. I will take note of them. Then, the Minister would respond to that. ...*(Interruptions)*...

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** महोदय, जो बिल लोक सभा में पास हुआ है, वही बिल मैंने राज्य सभा में विचार के लिए प्रस्तुत किया है।...**(व्यवधान)**... मैं आपको यह...**(व्यवधान)**...

**श्री सभापति :** मंत्री जी, कृपया आप चेयर को संबोधित कीजिए।...**(व्यवधान)**...

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** सभापति महोदय, मैं धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने इस आम बिल को सदन में रखने का समय दिया है। वैसे यह मामला...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN: He is saying that it is the same Bill. ...**(Interruptions)**...

SHRI JAIRAM RAMESH: It is not the same Bill. ...**(Interruptions)**...

MR. CHAIRMAN: He is the Minister. ...**(Interruptions)**... You are a Member. ...**(Interruptions)**... You have to speak later. ...**(Interruptions)**... Please. ...**(Interruptions)**... This is not the way. ...**(Interruptions)**... Please be seated. ...**(Interruptions)**... What are you all doing? ...**(Interruptions)**... Nothing shall go on record. ...**(Interruptions)**... Nothing shall go on record. ...**(Interruptions)**... I know my duty and my responsibility. ...**(Interruptions)**... Mr. Minister, please. ...**(Interruptions)**...

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: Sir, already, the Parliament has passed the Bill. ...**(Interruptions)**... The same Bill, I have already presented in the House. ...**(Interruptions)**...

MR. CHAIRMAN: No, you please do not.... **(Interruptions)**... It is not authorized. ...**(Interruptions)**... They are not authorized. ...**(Interruptions)**... You please go ahead Mr. Minister otherwise you would not be able to.. ...**(Interruptions)**...

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** सर, हमारे देश में हर साल 5 लाख...**(व्यवधान)**... एक्सिडेंट्स होते हैं और डेढ़ लाख मौतें होती हैं। दुनिया में सबसे ज्यादा ...**(व्यवधान)**... मौतें भारत में होती हैं...**(व्यवधान)**... इन मौतों को रोकना और सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देना...**(व्यवधान)**... हम सबकी जिम्मेदारी है।...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN: Please. ...**(Interruptions)**... Before it becomes effective, it will be discussed by the House. ...**(Interruptions)**...

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** मैंने लोक सभा में भी यह कहा था...**(व्यवधान)**... कि तमिलनाडु की राज्य सरकार ने accident deaths पर काम करने में बहुत अच्छा काम किया है। तमिलनाडु राज्य सरकार के प्रयासों के कारण, पिछले दो सालों में वहां लगभग 29 प्रतिशत मौतें कम हुई हैं, जो कि बहुत ही सराहनीय कदम है। तमिलनाडु राज्य में जो experiment किया गया है, हम वही experiment पूरे देश में करने जा रहे हैं।

[श्री नितिन जयराम गडकरी]

सर, विशेष रूप से National Highways पर 40 परसेंट एक्सिडेंट्स होते हैं और ये accidental spots improve करने के लिए हमने World Bank और ADB को 14 हजार करोड़ का प्रस्ताव दिया है। इनमें से ADB ने 7 हजार करोड़ रुपये एप्लूड किए हैं...(व्यवधान)...एडीबी ने principally 7 हजार करोड़ रुपये accept किए हैं और हमें World Bank का भी principle मिलेगा। राष्ट्रीय महामार्गों पर जो 786 black spots थे, accidental spots थे, उनको 80 परसेंट सुधारने के कुछ कार्य हमने पूरे किए हैं और कुछ को सुधारने की शुरुआत भी कर दी है। सर, हमें विशेष रूप से ये जो 14 हजार करोड़ रुपये मिलेंगे, इनमें से ये केवल National Highways पर नहीं, बल्कि राज्य के रोड के ऊपर, district road पर और शहरों में भी, जो ऐसे black spots हैं, उनके लिए इस पैसे का विनियोग किया जाएगा और निश्चित रूप से भारत सरकार की ओर से हम उन एजेंसियों के साथ सहयोग भी करेंगे। हम एक यह प्रयास करेंगे कि इसके द्वारा हमारे देश में accident में मरने वालों की जो संख्या है, वह कम संख्या हो। यह बड़े दुख का विषय है कि मरने वाले लोगों की संख्या, 18 से 35 वर्ष के लोगों की जो संख्या है, यह लगभग 65 परसेंट है।

माननीय सभापति जी, लड़ाई में, दंगों में naxalite activities में इतने लोग नहीं मरते, जितने कि accidents में मर रहे हैं। इसमें हमारे लगभग डेढ़ लाख लोग मर रहे हैं। इसके कारणों का अध्ययन करते हुए, उसको सुधारने के लिए हमने इस बिल में प्रोविज़न किए हैं। इन नियमों के उल्लंघन के लिए कठोर प्रावधान हैं, good Samaritan के लिए कानूनी प्रावधान हैं, cashless treatment during golden hour, dangerous driving, juvenile driving से संबंधित कुछ बातें हैं। Over speeding ड्राइविंग करते समय mobile पर बात करना, seatbelt के नियमों आदि के उल्लंघन पर भी कड़े नियम बनाए हैं और license निलंबन जैसे प्रावधान भी इसी दिशा में एक कदम है।

माननीय सभापति जी, पूरी दुनिया में लोग हमारे देश का उल्लेख करते हैं कि जहां आसानी से लाइसेंस मिल सकता है, अगर ऐसा कोई देश है, तो उसके लिए हिंदुस्तान का नाम लिया जाता है। दुर्भाग्यवश विश्व से जो जानकारीयां मिलीं, उससे ध्यान में आया है कि एक व्यक्ति तीन-तीन, चार-चार लाइसेंस लेता है और यह भी ध्यान में आया है कि 30 परसेंट लाइसेंस bogus हैं। Driving license से पहले जो प्रशिक्षण लेना चाहिए, टेस्ट होना चाहिए, वह भी scientific तरीके से नहीं हो रहा है। अभी हमने इसमें computerized test का भी प्रावधान किया है और हम driving training centre के लिए भी प्रोत्साहित कर रहे हैं। इस समय देश में स्वाभाविक रूप से 22 से 25 लाख drivers की कमी है। अगर हम driving training centre, विशेष रूप से backward area tribal area, rural area में खोलें और वहां के नौजवान युवाओं को ठीक प्रकार से driving की training दें, तो उन्हें इसके कारण रोजगार भी मिल सकता है।

महोदय, भारत सरकार ने 2016 में Group of Transport Ministers का गठन किया था, जिसमें श्री युनुस खान नामक, जो उस समय राजस्थान के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर थे, वे उसके अध्यक्ष

थे। इसमें 18 राज्य, और 10 पॉलिटिकल पार्टिज़ के मंत्री, जिनकी सरकारें थीं, वे शामिल थे। उन सभी ने इस एक्ट का अध्ययन करने के बाद कुछ सिफारिशों की थीं। उन सिफारिशों के आधार पर ही हमने यह "मोटर व्हिकल (संशोधन) बिल" तैयार किया है। हमने यह 2016 में लोक सभा में प्रस्तुत किया था और फिर बिल को Department-related Parliamentary Standing Committee के पास भी भेजा गया था। Standing Committee ने भी इसको clear किया। Standing Committee द्वारा फरवरी, 2017 में रिपोर्ट दी गई। समिति ने बिल के अधिकतर प्रावधानों पर सहमति जताई और कुछ सुझाव भी दिए, जो संशोधनों में शामिल किए गए हैं। लोक सभा ने बिल को 10 अप्रैल, 2017 को मंजूरी दे दी। फिर बिल को इस सदन में 2017 में रखा गया, फिर बिल को Select Committee को भेजा गया। उसे Select Committee में आप सबके आग्रह पर भेजा गया। इसमें काफी समय गुजर गया है। यह कोई political subject नहीं है। आज इस क्षेत्र में जो accidents हो रहे हैं, उनसे मरने वाले लोगों की संख्या को ध्यान में लेते हुए इनके ऊपर तुरंत प्रावधान करके कानून बना कर इसको रोकने की बहुत बड़ी आवश्यकता है। इसलिए इस संवेदनशील विषय पर आप सबका सहयोग मिलेगा, यह मेरा विश्वास है। Select Committee के बुलाने पर मैं भी तीन बार उनसे मिलने गया, उनके सामने अपना presentation किया और कमिटी के सभी प्रश्नों के जवाब दिए। सर, Select Committee ने भी इस विधेयक की सिफारिश की है, परन्तु समय के अभाव में बिल पास नहीं हो सका, फिर पार्लियामेंट बर्खास्त हुई। हमने फिर से दोबारा नए बिल को 17वीं लोक सभा में पेश किया। मैं आभारी हूँ कि वह लोक सभा में पारित हो गया।

सर, इसमें राज्यों को अधिकार देना और उनके हाथ कैसे मजबूत करने हैं, यह भी additionally दिया हुआ है। मैं बहुत स्पष्ट रूप से यह कह देना चाहता हूँ कि राज्य के किसी भी प्रकार के अधिकार को हम नहीं लेना चाहते हैं। इसमें दो बातों पर बहुत से माननीय सदस्यों ने आपत्ति जताई है। अभी present law में यह नियम है कि अगर आप नई गाड़ी खरीदते हैं, तो उस गाड़ी को RTO Office में ले जाना पड़ता है और RTO Office उसका inspection करता है और उसके बाद उसको कितना टैक्स भरना है, इसकी receipt देने के बाद उसका नम्बर allot करता है। Actually, कोई गाड़ी डीलर के यहां से निकलने के बाद RTO Office नहीं जाती है। ऐसा न करने के बदले में क्या होता है, यह आपको विदित है। अभी हम सिस्टम को online कर रहे हैं। इसमें registration की जिम्मेदारी, जो पहले consumer की थी, वह हम डीलर पर डाल रहे हैं। स्टेट का जो भी टैक्स होगा, उतना पैसा online स्टेट के एकाउंट में जमा होगा। सम्माननीय गवर्नमेंट की competent authority जो RTO Office होगा, वह नम्बर देगा, वह नम्बर गाड़ी को मिलेगा। हम इसमें से कोई शेयर नहीं लेना चाहते हैं, कोई अधिकार नहीं लेना चाहते हैं, किसी को अधिकार देना नहीं चाहते हैं, प्राइवेट वाले को नहीं देना चाहते हैं। अधिकार अभी भी राज्य सरकार के पास है, उसके अधिकारी के पास है। केवल हर गाड़ी के registration पीछे, जो आप सबको विदित है कि इसमें क्या तकलीफें होती हैं, हमने उसको



[श्री नितिन जयराम गडकरी]

online किया है, ताकि इसके कारण लोगों को मुश्किल न हो, भ्रष्टाचार न हो और इसमें transparency आए। मुझे लगता है कि राज्य सरकार को कोई भी अधिकार लेने का हमारा उद्देश्य नहीं है।

दूसरा, बहुत से लोगों ने कहा कि हमने National Transport Policy बनाने की बात कही है। सभी माननीय सदस्यों को पता है कि Railway, Aviation और Waterways, ये भारत सरकार के पास हैं और State Transport राज्य सरकार के पास है अगर हमें multimodal hub बनाना है, जैसा अभी वाराणसी में हो रहा है - वाराणसी, साहिबगंज, गाजीपुर और हल्दिया, यहां multimodal hub बन रहा है - तो इसमें तीन agencies भारत सरकार की हैं और एक एजेंसी राज्य सरकार की है। अगर तीनों को एक जगह लाना है, तो हमें उसके लिए पहल लेनी पड़ेगी। उसके लिए इसमें प्रावधान किया गया है। उसके लिए हमने इसमें clear तरीके से कहा है कि हम राज्य सरकार के कोई भी अधिकार नहीं लेंगे। Already राज्य सरकार में जो Public Transport Undertaking है, उसका एक्ट अस्तित्व में है। उस एक्ट के अनुसार इसको बंद करना, चालू रखना, कैसे करना है, जिले के नियम क्या होंगे, राज्य के नियम क्या होंगे, किसको allow करना है, नहीं करना है, यह सब राज्य सरकार के पास है। हम इसमें कोई हस्तक्षेप नहीं करना चाहते हैं, न राज्य सरकार का कोई अधिकार लेना चाहते हैं। नई technology के आधार पर multimodal hub होगा, नई Electric Transport on Public Safety में नई-नई बातें आ रही हैं, उनका उपयोग करना होगा। बहुत-सी बातें हैं, उनके लिए हमने यह पॉलिसी बनाने की बात कही है। इस पॉलिसी की stakeholders राज्य सरकारें होंगी। उनसे चर्चा के बाद यह पॉलिसी तय होगी। बहुत-से सदस्यों का इस पर objection था, उनसे मैंने कहा कि अगर पॉलिसी तैयार करने के बाद भी किसी राज्य को लगता है कि हमें इसे स्वीकार नहीं करना है, तो the policy is not mandatory. इस तरह से choice राज्य सरकार के पास है। अगर वह नहीं चाहती है, तो स्वीकार न करे। हम उसके ऊपर इस प्रकार का कोई बंधन नहीं लाएंगे, मैं यह विश्वास के साथ सदन को बताना चाहता हूँ। इसलिए नई technology का विकास और उसके मद्देनजर परिवहन व्यवस्था में सुधार की जरूरत है। Transportation के नए-नए साधन आ गए हैं। अभी हमारे यहां Doppelmayr नामक Austrian Company है, जब मैं Water Resources मंत्री था, तब हमने उसका joint venture WAPCOS नामक कंपनी के साथ किया है। उसकी 28 technologies हैं। उसकी हवा में चलने वाली double decker bus है, जिसकी capacity मेट्रो से ज्यादा और cost केवल 50 करोड़ रुपए प्रति किलोमीटर है, जहां मेट्रो की cost करीब 350 करोड़ रुपए प्रति किलोमीटर है। यह दिल्ली, मुंबई, चेन्नई के लिए ठीक है, लेकिन इन्दौर, भोपाल जैसे जो छोटे शहर हैं, ऐसे शहरों के लिए इस प्रकार का transport system, public transport on electricity हो कि यह import-substitute, cost-effective, pollution-free and indigenous हो, यही हमारा प्रयास है। ये सब नयी technology के लिए foreign loans लाने पड़ेंगे। लगभग

all State Transport Corporation loss making में हैं। यह बात जरूर है कि साउथ में तमिलनाडु, केरल, आन्ध्र, तेलंगाना और कर्णाटक, इनका transport system उत्तर भारत के राज्यों की तुलना में अच्छा है। अगर वे भी उसका उपयोग करना चाहते हैं, तो उपयोग करें। अगर वे नयी टेक्नोलॉजी का उपयोग नहीं करना चाहते, तो भी उसके ऊपर उनका अधिकार है। इसलिए जैसे हमने airports privatize किये, वैसे ही कुछ लोगों को लगता है कि हम लोग इसे भी privatize करेंगे और corporate को लायेंगे। राज्य सरकार की परवानगी के बिना कोई प्रयोग राज्य में नहीं होगा। अब एयरपोर्ट जैसा बसपोर्ट बनाना है। मेरे पास ही NHAI में यह काम है। बसपोर्ट बनाने के लिए आपके पास प्राइम जगह है। 2000 बसपोर्ट्स बनाने के लिए करोड़ों रुपये लगेंगे। तो वह public-private investment के बिना सम्भव नहीं है। अगर राज्य शासन के बजट से करेंगे, तो हम इतने बसपोर्ट्स बना नहीं पायेंगे। फिर भी यह अधिकार राज्य सरकार का है कि पॉलिसी के बावजूद उनको कोई काम करना है या नहीं करना है, उसका निर्णय राज्य सरकार करे। मैं सदन को पूरी तरह से आश्वस्त करना चाहता हूँ कि इसमें कोई हस्तक्षेप नहीं होगा। महोदय, केवल दो-तीन मुद्दे जो हैं, अगर आप अनुमति दें तो...

**श्री सभापति :** डिस्कशन के बाद आप जब रिप्लाय करेंगे, उस समय बताइएगा।

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** आप जैसा कहें। परन्तु मुझे लगता है कि अगर वे क्लियर हो जायेंगे, तो रिपीट नहीं होंगे।

**श्री सभापति :** यह बाद में करना ही बेहतर होगा। मेम्बर्स को पहले मौका मिलना चाहिए। उनके मन में क्या-क्या शंकाएं हैं, आशंकाएं हैं, वह आने दीजिए।...(ब्यवधान)...

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** मुझे लगता है कि कुछ बातें अगर हो जाएंगी, तो ठीक रहेगा।

**श्री सभापति :** संक्षेप में बताइए।

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** मैं संक्षेप में बता देता हूँ। महोदय, उसमें वाहन resale की प्रक्रिया के सरलीकरण का एक मुद्दा है।

**श्री सभापति :** ये मंत्री जी ऐसे हैं कि बस को रोड पर नहीं, हवा में चलाना चाहते थे।...(ब्यवधान)... तब क्या होगा?... (ब्यवधान)... Really. He has got wonderful ideas and also some practical experience. He is a student of management.

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** सर, फिलीपीन्स में already ये बसेज़ चल रही हैं। अभी हमारे अर्जुन मेघवाल जी यहां नहीं हैं। उन्होंने करीब 17 डिस्ट्रिक्ट्स के लिए इसके बारे में DPR बनाने की अभी शुरुआत की है। मैंने लोक सभा में अभी बताया, मैंने ट्रांसपोर्ट भवन में आपको बुलाया है, invitation दिया है। हमने 7 मंजिला parking plaza बनाया है। State Transport के सभी stations पर traffic jam हो जाता है, तो यह seven floor का है और ऊपर में 8वें फ्लोर

[श्री नितिन जयराम गडकरी]

पर restaurant है। यहीं हमारे बगल में ही है, 2 मिनट के distance पर है। तो ये अलग-अलग प्रकार के नये innovation, नयी technology अगर लानी होगी, तो हमें इसके लिए...यह हमारे देश में नहीं है, यह बाहर से आयी है, तो इसका उपयोग करना पड़ेगा।

पहला, driving licence में reforms की बात है। इसमें online learning licence की सुविधा है। Identity verification का उपयोग किया जाएगा। National Register से स्थानान्तरण आसान होगा तथा फर्जी लाइसेंसें बन्द हो जायेंगे। Test की गुणवत्ता भी बढ़ायी जाएगी। Computer और camera के द्वारा licence की testing होगी। इसमें RTO दफ्तर का भ्रष्टाचार कम करने के लिए कई कदम उठाये गये हैं। Transport licence 3 की जगह 5 साल के लिए वैध किया जाएगा। Drivers की कमी दूर करने के लिए गुणवत्ता बढ़ाने के लिए इसमें training school की भी बात है। आप राज्य में कहीं भी licence ले सकते हैं। अगर आप मुम्बई में रहते हों, तो नागपुर में ले सकते हैं और यदि नागपुर में रहते हों, तो औरंगाबाद में ले सकते हैं। इसके लिए यह सुविधा भी है। Renewal के लिए एक वर्ष के पहले या बाद तक apply कर सकते थे और जब वह valid नहीं है, तब आप गाड़ी नहीं चला पाएंगे, ऐसा था, परन्तु अब renewal के लिए वह मुद्दा भी हमने बढ़ा दी है। Registration की प्रक्रिया भी सरलीकृत की गयी है। Dealer द्वारा registration की प्रक्रिया की गयी है। आप राज्य में कहीं भी अपनी गाड़ी का registration करा सकते हैं। आपके लिए यह जरूरी नहीं है कि आप अपने शहर में कराएं। दिव्यांगों को वाहन पंजीकरण में सुविधा दी गयी है। कम्प्यूटरकृत वाहन fitness प्रमाणिकता की जांच की बात है। पुराने वाहनों के scrapping के लिए नियम बनाये गये हैं। National Register से स्थानान्तरण किया जा सकेगा। परिवहन व्यवस्था के सुधार में मैंने बताया कि integrated transport system, multi-modal hub, last mile connectivity, ये सब बातें हैं। ये जो aggregators हैं, जैसे Ols, Uber, इनके लिए अभी नियम ही नहीं हैं। इसमें उनको नियंत्रित करने के लिए नियम भी तैयार किये गये हैं। विशेष रूप से सुरक्षित वाहन के लिए वाहनों की जांच के नियम, testing संस्थान के मापदंड, दोषपूर्ण वाहनों के लिए compulsory recall, वाहन कम्पनी द्वारा अनियमितता होने पर जांच के अधिकार रखे गये हैं और penal provision सख्त किया गया है। विशेष रूप से जो accidental spots हैं, उनके बारे में मैंने आपको बताया है। पदयात्री और non-motorised वाहनों के लिए भी नियम तैयार किये गये हैं। Over all, हमारे देश की ट्रांसपोर्ट व्यवस्था में सुरक्षा हो और सड़क सुरक्षा की विशेष चिन्ता की गयी है। Helmet पहनना चाहिए। Good Samaritans के लिए है, overloading रोकने के लिए भी है। नियम उल्लंघन होने पर कठोर प्रावधान हैं। अभी 50 रुपये का जो दंड है, उसको बढ़ा कर 1,000 रुपये किया है, तो लोगों को एकदम लग रहा है कि यह ज्यादा हो गया। आपकी समिति में इसकी चर्चा हुई है। खराब सड़कों और दुर्घटना की स्थिति में contractor को जिम्मेदार ठहराने का provision किया गया है। जो penalty है, उसको हर वर्ष 10 प्रतिशत बढ़ाने का अधिकार दिया गया है। इसमें Electronic Enforcement की व्यवस्था है। National Road Safety Board गठित करने की बात है। रोड्स पर Ambulance को रास्ता देने का प्रावधान है। Ambulance को रास्ता न देने पर कठोर प्रावधान

किए हैं ताकि लोग Ambulance को पहले जाने दें। इस कारण बहुत लोगों की death हुई है। खराब सड़क होने पर कार्यवाही की व्यवस्था इसमें की गई है। इसके अलावा कई बातें छोटी-छोटी हैं, जो इसे transform करने वाली हैं। मैं सदन से अनुरोध करूंगा कि बहुत समय से, लगभग एक साल से यह बिल pending है। सड़क हादसों में काफी लोग मर रहे हैं। लोगों की जान बचाने के लिए, जैसा काम तमिलनाडु में किया गया, वैसा ही काम पूरे देश के स्तर पर आप सबके सहयोग से हो। हम चाहते हैं कि देश में जो डेढ़ लाख मौतें प्रतिवर्ष होती हैं, उनमें से कम से कम 50 परसेंट कम हो सकें। इस बारे में कानून अगर ठीक प्रकार से आया तो उसे implement करने में आसानी होगी। आप सब इस बिल को पारित करने में सरकार का सहयोग करें। इसी प्रार्थना के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्री सभापति :** आप बैठ जाइए, प्लीज़।...*(व्यवधान)*...

There are two Amendments by Shri Elamaram Kareem and Shri Binoy Viswam for reference of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019, as passed by Lok Sabha, to the Select Committee of Rajya Sabha. Members may move the Amendment at this stage without any speech. Are you moving?

SHRI ELAMARAM KAREEM (Kerala): I am moving...*(Interruptions)*...

Sir, I move:

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1988, as passed by Lok Sabha, be referred to a Select Committee of the Rajya Sabha with instructions to report by the last day of the first week of the next Session of the Rajya Sabha."

SHRI BINOY VISWAM (Kerala): Sir, I move:

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1988, as passed by Lok Sabha, be referred to a Select Committee of the Rajya Sabha, with instructions to report by the last day of the first week of the next Session of the Rajya Sabha."

SHRI B. K. HARIPRASAD (Karnataka): Sir, I am on a point of order.  
...*(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN: I will tackle it. I know how to tackle it. First, the motion for consideration of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019, as passed by Lok Sabha, and the amendments moved thereon, are open for discussion. What is your point of order?

*The questions were proposed*

SHRI B. K. HARIPRASAD: Sir, my point of order is this. Rule 69 provides "that no such motion shall be made until after copies of the Bill have been made available for the use of members, and that any member may object to any such motion being made unless copies of the Bill have been so made available for two days before the day on which the motion is made, and such objections shall prevail, unless the Chairman allows the motion to be made." Sir, I just want your ruling on this.

MR. CHAIRMAN: I have already permitted.

SHRI B. K. HARIPRASAD: Sir, I need your ruling on this. In Lok Sabha, when the Bill was passed, Clause 94, sub- clause 3 was not there. Even in 1988 Act, it was not there. Even in the Bill introduced in the Lok Sabha, it is not there. It has come up in Rajya Sabha, Sir. Have they hoodwinked the Lok Sabha or are they misleading the Rajya Sabha? Sir, it is the prestige of Rajya Sabha. I need your ruling on this.

MR. CHAIRMAN: Right. I will give you the ruling, but, initial information is, this Bill was circulated on 25.7.2019. Today is 31.7.2019. So, more than two days' time has been given. With regard to the changes which you are making, let me go through it, and then, I will give a detailed ruling about that.

SHRI B. K. HARIPRASAD: Sir, it is a defective Bill.

MR. CHAIRMAN: Shri B. K. Hariprasad to initiate the discussion. *(Interruptions)*... He has made a point of order. Why are you supplementing it? There is no supplementation to the point of order. He has to bring it to my notice. He brought it to my notice. I will go through it... *(Interruptions)*... Mr. Ripun Bora, please sit down.

SHRI B. K. HARIPRASAD: Mr. Chairman, Sir, you have been in this House for a long time. You are the Chairman. I am expecting some ruling.

MR. CHAIRMAN: Mr. Elamaram Kareem and Mr. Binoy Viswam, if you want to refer the Bill to the Select Committee, both of you have to give the names. You are also supposed to propose the names whom you want in the Select Committee. That is the part of the Resolution you have to make. That is the Rule position. So, if you want to give the names, you have to give before.

SHRI JAIRAM RAMESH: What is the ruling, Sir?

MR. CHAIRMAN: I have allowed the Bill to be taken up. The Minister proposed it... *(Interruptions)*...



SHRI B. K. HARIPRASAD: I agree, Sir. But, Clause 94 was not discussed in the Lok Sabha. I am speaking on a defective Bill.

MR. CHAIRMAN: No, no; it will become effective after the defect is removed. Don't worry.

SHRI B. K. HARIPRASAD: Sir, I rise to speak on the defective Bill introduced by the Minister. I don't think this defective Bill will solve any problem in this country. Sir, whenever the Minister speaks on the Road Safety Bill or the Motor Vehicles Act, he talks of accidents in the country. He also quotes about five lakh accidents taking place. Ninety two Clauses have been brought in this Bill. The Minister was very keen that he wants to bring down the accidents as far as possible. Out of these 93 Clauses, please go through and find out the Clauses which speak of road safety.

MR. CHAIRMAN: Who is the new Minister here?

Along with grammar, there has to be a bit of humour too in the House! Sorry, Hariprasadji, you may continue.

SHRI B. K. HARIPRASAD: Sir, the Minister was talking about a huge number of accidents taking place. He wants to amend the Motor Vehicles Act. He has tried to amend almost 93 Clauses. Out of 93 Clauses, as far as the road safety is concerned, only five Clauses are there. I just wanted to know about the remaining 88 Clauses. These five road safety Clauses also are not very clear. The accidents take place on the roads, whether National Highways or State Highways. On the National Highways, he should have brought in some amendments about the capacity of the roads. According to the notification by Government of India, the capacity of the roads for a commercial transport vehicle is 80 kilometres and for the regular transport vehicle is 100 kilometres. Sir, it is the 21st Century. Most of the vehicles manufactured in India have got the speed limit of 200 kilometres to 250 kilometres. There are motorcycles in this country which, within ten seconds, can go upto 100 kilometres speed. The Minister is very silent on this. The Minister is very particular about the road safety and corruption in RTO. He is right, I agree. I am not saying it is not there. My point is, on road safety, you have brought only five Clauses out of 93 Clauses. 88 Clauses refer to other issues on the transport sector. Is it enough to bring down the casualties or accidents on the National Highways and the State Highways?

Sir, as rightly pointed out by Gadkariji, this Bill has travelled a long way from 2014 to 2019, through the Standing Committee, through the Select Committee. He was kind

[Shri B.K. Hariprasad]

enough to come to the Select Committee. I was also there. Sahasrabuddheji was the Chairman. He tried his best to come to a conclusion but we agreed for disagreement in that Select Committee. The blue-eyed boy of TMC is the blue-eyed boy of NDA! But, even in the Standing Committee, Mukul Roy gave some suggestions and even then these have not been included. I will come to that point a little later.

Sir, he was talking about eradication of corruption in RTO. Wonderful! Your Government is doing a wonderful job on corruption charges. You have brought in the Lokpal Bill at the fag-end of the 2014 Government! But, what alternative are you giving when you talk of dealers? You are giving powers, entirely, to dealers. I agree, there is corruption in RTO and I am ashamed of this. If I go to an RTO, apart from the registration fee of ₹ 500 to ₹ 600, I may have to shell out ₹ 2,000 to ₹ 3,000 more. If I want a fancy number, if I have got ill-gotten money, I can take that number by paying a lakh or two lakh rupees. But, the dealer, for no reason or rhyme, is charging between ₹5,000 and ₹ 7,000 for the registration of the vehicle. Where does this money go? Can a customer afford to pay this much amount to the dealers? This is not a safety Bill. This is only to help the corporate sector. They are trying to reverse the decision of the Motor Vehicles Act. I had spoken to the Minister also in the Select Committee and he was talking of the inspection of the vehicle. Nowadays the local inspector goes to the dealer's place, identifies the vehicle and clears the vehicle. Now, without the inspector he will register the vehicle. What will be fate? He stated that the amount and the fees and tax collected through dealer will be credited to the State Government without loss of money on real time basis that the Central Government is not taking any money from the collected amount. Fine! But at present, in each and every State, they are collecting fees and the tax on new registration of vehicle by online through Parivahan web portal. It is already there. There was no necessity for any amendments there. The collected fees and tax is being credited to State Government account on real time basis without any revenue loss. If such is the case, what is the necessity of the Central Government to collect fees and tax by any agency, company owned which is against the Constitution?

**श्री सभापति :** प्लीज़...(व्यवधान)...विजिला सत्यानंत जी बैठ जाइए।

SHRI B. K. HARIPRASAD: Sir, earlier, the tax was to be collected by the Government servant. There is a vast difference between the Government servant and the public servant. Now, the Government can appoint any public servant as a tax collector. He is not accountable. We have seen many heads of the corporate sector running away from

this country. What would be the fate of the people who are paying tax if he runs away? It should not dilute the whole thing. The collection of tax should be with the Government servant only. If they don't have belief in the Government servant, I don't think they will have any belief in the Government itself. The other day I was attending one of the seminars, there was one Bihari person. He nicely pointed out saying, सर, आप लोग वहां हॉस्पिटल्स नहीं चला पाए, इसलिए प्राइवेट हॉस्पिटल्स आ गए। सरकारी स्कूल नहीं चला पाए, अब प्राइवेट स्कूल आ गए, अब आप सरकार भी नहीं चला पा रहे हैं, तो प्राइवेट सेक्टर को दे दीजिए। हां, हो सकता है, नागपुर में एक यूनिवर्सिटी है, वह ले सकती है, मगर हम सब लोग यह नहीं कर सकते हैं। जो हैं, वे ले सकते हैं। क्योंकि मंत्री जी नागपुर से ग्रेजुएट हैं, इसलिए मैं उनका ध्यान आकर्षण करना चाहता हूँ।...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN: Shri Hariprasad, your ten minutes are over from the 30 minutes. You have five speakers from your Party. I leave it to you. If your Party permits, you can speak.

SHRI B. K. HARIPRASAD: Mr. Chairman, Sir, I am concerned about the life and death of the people of this country.

MR. CHAIRMAN: I agree.

SHRI B. K. HARIPRASAD: Sir, I am not making any caustic remarks or anything. I will confine to my subject. Though I have said that the Bill is a defective Bill...

MR. CHAIRMAN: You have got every right to speak for 30 minutes. I am just telling your Party time. आप पूरे तीस मिनट बोलिए। कोई प्रॉब्लम नहीं है।...**(व्यवधान)**... बाकी लोगों को मौका नहीं मिलेगा।...**(व्यवधान)**...

SHRI B. K. HARIPRASAD: Sir, I am speaking on the defective Bill to correct the flaws in the Bill. That's all. If you don't want, Sir, I can sit down. I can happily...

MR. CHAIRMAN: I don't know whether I was able to communicate to you better in English or Hindi or you want me to speak in...

SHRI B. K. HARIPRASAD: In Telugu, Sir.

MR. CHAIRMAN: The point is, your Party has been given 30 minutes' time and you are the first speaker. You have taken ten minutes. I am just telling you. Keep that in mind. Your Party has given another five names. Keep that in mind. Shri Anand Sharma has taken note of it. You please carry on.

SHRI B. K. HARIPRASAD: Sir, why I am saying is, this is also not in the interest of the road safety for the following reasons:- In motor cycles during inspection, it will

[Shri B. K. Hariprasad]

be ensured that the motor cycle is fitted with rear view mirrors, saree guard. It will also be ensured that there are no unauthorised alterations to the motor cycle like noise polluting silencers, horns with high decibels and fitment of extra lights. In motor cars/cabs, during inspection, it will be ensured that there are all the active and passive road safety accessories like seat belts, speed governor, vehicle location tracking devices, panic buttons etc. It will be ensured that the vehicle headlamp is not fitted with dazzling type additional lights, unauthorized alterations of vehicle, such as seating capacity, fitment of video devices in driver's view and multi-toned horns, etc. It will be ensured that in case of heavy goods and passenger vehicles and school buses are fitted with proper seats, safety devices like first-aid box, fire extinguishers, spark arrestor, ABS brakes for hazardous goods vehicles, etc. Sir, it should also be ensured the seating capacity as per the design, chassis extension, if any, rear and side under-run protector.

When this Clause was reviewed by the Parliamentary Standing Committee, it recommended that this proposal should be made optional for States to decide on the basis of infrastructure and manpower available and the Committee further recommended that it should not be made mandatorily to be followed by all the States. Also, dealers will manipulate the system or vehicle configuration to suit their needs.

Sir, hon. Mantriji was kind enough to give all the credit to Southern States for running a good public transport. ...*(Interruptions)*...

AN HON. MEMBER: Include Maharashtra also.

SHRI B. K. HARIPRASAD: He rightly pointed out that I should even include Maharashtra also. Sir, Mantriji was saying that almost ten States have agreed to these amendments. Sir, his own Maharashtra Minister wrote a letter, which I can place on the Table of the House, and opposed this Bill. Most of the States, including Kerala, Karnataka, Tamil Nadu – I don't know about Andhra Pradesh and Telangana – have opposed this amendment Bill.

Sir, as far as permits are concerned, now, he wants to centralize it. Earlier, they used to say it was 'permit raj.' Now, we are running a good public sector bus services in the Southern part of the country. Now, he wants to centralize and allot permits from the Centre. It is only to help the private bus operators, not public sector.

So, Sir, I would say that this Bill is a defective Bill. In case he accepts some of our amendments we have moved, we have no problem in supporting it. Or else, please, don't pass this Bill today. After the discussion, please give a thought. You talk to your own 'Table Office.' If they agree, we can pass it tomorrow. This is my earnest request. Thank you.

(MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*)

**डा. विनय पी. सहस्त्रबुद्धे (महाराष्ट्र) :** माननीय उपसभापति जी, एक ऐतिहासिक प्रस्ताव सदन के सम्मुख है और अगर विगत कुछ महीनों में, विगत कुछ दिनों में जितने सारे बिल इस सदन के सामने चर्चा के लिए आए, उन पर अगर हम निगाह डालें, तो मुझे लगता है कि प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व की सरकार को governance reforms का जो एक बहुत पुराना बैकलॉग तैयार हुआ है, उसको क्लियर करने में अपनी सारी मेहनत और अपनी सारी ताकत खर्च करना स्वाभाविक हो गया है।

हमें पता है कि दो दिन पहले हमने Bankruptcy Code के बारे में चर्चा की। उस पर जो चर्चा और परिवर्तन होना चाहिए था, वह देश लम्बे समय से प्रतीक्षा कर रहा था, लेकिन वह नहीं हुआ। अगर मैं New Education Policy की चर्चा करूँ, तो 1985 के बाद इस देश में नई शिक्षा नीति आनी चाहिए थी, मगर किसी ने काम ही नहीं किया। हमने कल के ट्रिपल तलाक बिल के संबंध में देखा कि उसके बारे में सुप्रीम कोर्ट ने बार-बार निर्देश दिए, मगर हमने आंखें मूंद लीं, तो वह भी एक बैकलॉग बन गया। आज यह Motor Vehicle Act है, जिसमें 1988 के बाद हम इस कानून में जिस तरीके का आमूल-चूल परिवर्तन प्रस्तावित कर रहे हैं, मैं मानता हूँ कि पूरा देश इसकी प्रतीक्षा कर रहा था। यह जो clearance of backlog का एक ऐतिहासिक दायित्व हमारी सरकार के ऊपर आया है, उस दायित्व को निभाने के लिए यह बिल सदन के सामने आया है।

महोदय, मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि किसी पद्धति का एक status quoism, एक यथास्थितिवाद, जो चल रहा है वह अच्छा ही चल रहा है, क्योंकि जो भी vested interests होंगे, जो भी हितसंबंध होंगे, उनको धक्का लगाने की न किसी में हिम्मत थी, न किसी में इच्छाशक्ति थी, न किसी में ताकत थी और यह एक सरकार है, जिसने इन हितसंबंधों को, जो vested interests हैं, उनको ध्वस्त करते हुए जो जनता के हित की बात है, उसको अंजाम देने के लिए इस तरीके का एक ऐतिहासिक कानून इस सदन के सम्मुख प्रस्तुत किया है। मैं इसके लिए सम्माननीय मंत्री जी का अभिनन्दन करना चाहता हूँ।

मान्यवर, हम जानते हैं कि इस विभाग का दायित्व संभालने वाले श्री नितिन गडकरी जी, जब महाराष्ट्र में परिवहन मंत्री थे, तब वे रोड ट्रांसपोर्ट के विषय में एक क्रान्तिकारी बदलाव लाए और कई फ्लाई ओवर्स बने। मैं मानता हूँ कि इस विषय में एक गहरी सोच होने के कारण उन्होंने



[डा. विनय पी. सहस्त्रबुद्धे]

इस पूरे कानून के प्रति व्यापक विचार करते हुए इस कानून के प्रावधानों को तैयार किया। मैं उनको निश्चित रूप में बधाई दूंगा कि इसके लिए जो Select Committee बनी थी, जिसका दायित्व मेरे ऊपर दिया गया था, तो कमेटी के बहुत आग्रह से बुलाए बगैर, यदि सदस्यों के मन में कुछ आशंकाएं होंगी तो मैं उसका निराकरण करने के लिए उपस्थित होता हूं, यह उन्होंने *suo motu* कहा और मैं मानता कि संसदीय समितियों के इतिहास में शायद यह बहुत कम बार हुआ होगा कि मंत्री जी स्वयं समिति के सम्मुख प्रस्तुत हुए, ताकि किसी के मन में कोई संदेह न रहे, कोई गलत धारणा न रहे। इतनी clarity लाने की कोशिशों के बावजूद भी, आज मैं यहां पर देख रहा हूं कि एक संदेह का वातावरण निर्माण करने की कोशिश हो रही है, जो मैं मानता हूं कि किसी के भी हित में नहीं है।

Sir, I would also attract your attention to the fact that the scenario, in so far as road safety is concerned, is really very frightening; it is terrifying, if I may say so. For example, many figures have already been mentioned by the hon. Minister. I need not repeat them. But the number of road crash deaths, according to the statistics available in the public domain, have increased by 31 per cent, from 2007 to 2017. 10 सालों में इतनी बढ़ोतरी हुई है कि जो हादसे हो रहे हैं, वे 31 परसेंट से बढ़े हैं और जैसा कि यहां पर बताया गया कि इसमें किसकी जान जा रही है। हमें पता होना चाहिए कि देश का युवा, नौजवान, जो मनुष्य शक्ति के संदर्भ में आयु के हिसाब से एक ऐसे स्थान पर है, ऐसे लोगों की मृत्यु हो रही है, जो निरपराध हैं, ऐसा मैं मानता हूं। कई बार तो हमने देखा है और international statistics, जो इस विषय में काम करने वाले लोग हैं, वे बताते हैं कि हर दिन...मैं सदन को पूरी गंभीरता से कहना चाहता हूं कि यह कानून क्यों आवश्यक है, क्योंकि हर दिन हमारे देश में लगभग 29 बच्चों की एक दृष्टि से हादसों के कारण मृत्यु होती है, यह इस देश की भयावह स्थिति है, जिस पर उपाय ढूंढने के लिए सरकार यह कानून लायी है।

महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि इस विषय में विभिन्न वैश्विक संगठनों ने भी अपना मत उजागर किया है और अपनी बात रखी है। World Health Organization ने इस विषय में कहा था कि भारत के द्वारा लगभग 10 परसेंट...विश्व में, हादसों में मृत्यु होने की जो संख्या होती है, उसमें हम 10 परसेंट से अधिक योगदान दे रहे हैं, उसमें बढ़ावा कर रहे हैं। यह भारत की स्थिति है। मैं मानता हूं कि हमारे जैसे विकासशील देश को किसी भी तरह से शोभा देने वाला विषय नहीं है।

मान्यवर, मैं बहुत विस्तार से इसकी चर्चा नहीं करूंगा, मगर मैं मुख्य रूप से सदन को यह बताना चाहता हूं कि इस बिल के माध्यम से जो परिवर्तन हो रहा है, वह क्या है और वह कितना गुणात्मक है? I believe that the House need to be aware of the qualitative changes that

are being introduced through this Bill. On the basis of the quality of the provisions that have been made in this Bill, the House should support this proposition. Sir we are aware that better driver training system is the crux of the whole issue. आज अगर हमारे यहां हादसे होते हैं, जैसा कि हमारे मंत्री जी अभी बता रहे थे कि सबसे सस्ता हो गया है कि कहीं भी जाओ और लाइसेंस लेकर आओ, मैं मानता हूँ कि इस व्यवस्था पर बहुत अच्छे तरीके से नियंत्रण लाने की कोशिश इस बिल में की गई है। जो लोग अभी ड्राइविंग लाइसेंस बहुत आसानी से प्राप्त करते हैं, जुगाड़बाजी करते हैं, कई बार किराए से कुछ लोगों की मदद लेते हैं और इस पद्धति से आज जो चलता है, 'आओ जाओ, घर तुम्हारा', मैं मानता हूँ कि यह विषय अब नहीं रहेगा। इसी पद्धति से For decades, fines for behaviour that results in fatalities and serious injuries have remained minimal, largely unrevised and have consequently failed to deter violators. The very purpose of these kinds of provisions is to have some kind of an element of deterrence.

[उपसभाध्यक्ष (श्री सुखेन्दु शेखर राय) पीठासीन हुए]

सर, अगर कोई धाक शक्ति नहीं रहेगी, कोई नहीं डरेगा, तो अपराध होते ही जाएंगे। यह सरकार ये चाहती है कि कानून का राज इस पद्धति से स्थापित हो कि लोगों को एक डर लगे, उनमें भय हो कि अगर मैं अपराध करूँगा, तो मुझे उसकी कीमत चुकानी पड़ेगी। I think the very purpose of this Bill is to bring an element of deterrence in the present structure in so far as levying fines are concerned, on those who are indulging in all kinds of crimes. Sir, this particular Bill also provides for some stringent punishment to those who are not applying seat belts and not using helmets. सर, यह सारे महानगरों में एक भयंकर विषय बन जाता है कभी-कभार और लोग इसके प्रति बड़े क्रोधित हो जाते हैं। हमें जनजागरण करना पड़ेगा और कई लोग कर भी रहे हैं। मैं मानता हूँ कि इसके लिए भी यहां पर मोटर व्हीकल बिल में जो प्रावधान किया गया है, वह उस दृष्टि से जनता के अंदर इस विषय के प्रति गंभीरता से देखने का रुख बनना चाहिए, उस दिशा में एक बहुत सराहनीय कदम है।

मान्यवर, मैं आपको कुछ सुझाव देना चाहूँगा और आपके माध्यम से इस सदन के सम्मुख रखना चाहूँगा, क्योंकि यह बिल यद्यपि बहुत उचित समय पर...मतलब देरी हो गई है, लगभग पांच साल डिले हुआ है, मगर आया है, तो इसे पारित तो करना ही चाहिए। इसके बावजूद कुछ बुनियादी सुझाव, बुनियादी परिवर्तन करने की आवश्यकता है, जिसके बारे में हमारी समिति ने बड़े आग्रह के साथ कुछ बातें रखी थीं।

मान्यवर, जब हम विदेश में जाते हैं और कई बार देखते हैं कि जो fully-loaded vehicles होते हैं, यदि एक कार की capacity पांच है और पांच ही व्यक्ति उसमें बैठे हुए हैं, तो उनको टोल में कुछ रियात दी जाती है, क्योंकि उसका optimum utilization है। मैं मानता हूँ कि इसे

[डा. विनय पी. सहस्त्रबुद्धे]

करने में हमारे लिए इस कानून के अंदर जो प्रीमियम बनेंगे, जो subordinate legislation बनेगा, उसमें इसकी चिंता करनी चाहिए। जितने सारे हमारे रोड़ज़ होते हैं, अभी राइट टर्न करना है, तो केवल राइट साइड में राइट टर्न वालों को ही जाने देना चाहिए, जिसको लेफ्ट करना है, उसको ही केवल लेफ्ट टर्न में जाने देना चाहिए और इसके लिए वहां पर आरेखित होता है, लाइन्स डाली हुई होती हैं और केवल 'only-only' लिखा हुआ होता है, हम सब विदेश में जाकर यह देखते हैं। अभी इतना छोटा-सा सुधार हमारे देश में अभी भी नहीं हुआ है। मैं मानता हूं कि इसके बारे में निश्चित रूप में कुछ परिवर्तन करना चाहिए। एक बात और है- जो commercial vehicle का usage है, कई बार आपको वह पीले रंग की जो नंबर प्लेट है, वही रखने से आप commercial usage कर सकते हैं।

उपसभापति महोदय, मैं मानता हूं कि कभी-कभार अगर प्राइवेट व्हीकल्स का भी commercial use करें, क्योंकि car-pooling अभी पूरे महानगरों में एक व्यवस्था बन गई है और कई लोग अपने-अपने व्हीकल निकालकर अकेले-अकेले जाने के बजाय car-pooling करते हैं। अगर इसे कानूनी सहारा देना है, तो मैं मानता हूं कि इसके लिए भी एक प्रावधान हमारे कानून में होना चाहिए। Electronic Vehicles की भी बात आई है और electronic vehicles को सरकार बढ़ावा दे रही है और इस कानून में भी उसका उल्लेख है, मगर इस संदर्भ में और भी आवश्यक जो भी परिवर्तन करना जरूरी है, मैं मानता हूं कि सरकार इसके बारे में सजग रहेगी।

महोदय, अंत में यह जो ट्रैफिक और ट्रांसपोर्ट को लेकर जितनी सारी समस्याएं हैं, वे केवल हमारे देश से संबंधित नहीं हैं। पूरे विश्व की आबादी इन समस्याओं से जूझ रही है और हम सब जानते हैं, इस सदन में बैठे हुए कई मान्यवरों को पता है कि कोलंबिया में, बोगोटा में Enrique Penalosa जो वहां के मेयर थे, उन्होंने इस विषय में बहुत अच्छे प्रयास किए और लोगों को... मतलब उनका यह कहना था कि लोगों को व्हीकल में बैठकर ही गति मिलती है, ऐसा नहीं है। आप पैदल चलें, तो भी आपको चलने का रास्ता और आसान होना चाहिए और इसलिए pedestrian-centric इस बिल में यह प्रावधान है कि जो पादचारी है, जो पैरों से चलना चाहते हैं, उनके लिए भी, क्योंकि वह तो हमारा आम आदमी है और उसकी भी चिंता इस बिल में की गई है। मैं मानता हूं कि इस विषय में और कुछ करने की जरूरत है, जिसके कारण जो pedestrians हैं, पादचारी जो हैं, केवल व्हीकल में बैठने वालों के लिए यह कानून नहीं है, तो पादचारियों के लिए भी जो पैर से चलना चाहते हैं, पद-पथ का उपयोग करना चाहते हैं, उनके लिए भी इस कानून में प्रावधान है। इसको और तगड़ा किया जा सकता है।

मान्यवर, हम महात्मा गांधी जी की 150th Anniversary मना रहे हैं और गांधी जी हर दिन 18 किलोमीटर चलने की अपेक्षा करते थे और कई बार चलते भी थे, अपनी आयु की उस स्थिति में, जब उनको चलना संभव था। मैं मानता हूं कि गांधी जी की जन्म शताब्दी मनाते समय हमने pedestrians को केन्द्रीभूत रखते हुए इस कानून में और भी सुधार करना चाहिए। यह बहुत अच्छी

**5.00 P.M.**

बात है कि देश में इसके लिए वातावरण अनुकूल हो रहा है। जैसे दिल्ली में हम देखते हैं कि राहगिरी का प्रचलन हुआ है और लोग व्हीकल फ्री जोन्स की बात कर रहे हैं, तो प्रदूषण की समस्या हो, ट्रैफिक और ट्रांसपोर्ट की समस्या हो, भीड़ के कारण निर्माण होने वाली समस्या हो, इन सारी समस्याओं का निजात निकालने के लिए एक ऐसे कानून की जरूरत थी। यह कानून सही समय पर आया है। मैं सदन से उम्मीद करता हूँ कि इतनी बार इसके ऊपर चर्चा हुई है, हमारी कमेटी की बैठकों में बहुत विस्तार से चर्चा हुई है, सारे अधिकारियों को हमने बुलाया, तमिलनाडु गए, केरल, गए, कर्णाटक के लोगों को सुना, महाराष्ट्र के लोगों को सुना। मैं मानता हूँ कि अभी इस पर बहुत विलंब न करते हुए और इस पर समय खर्च न करते हुए हमने इस ऐतिहासिक कानून को अंजाम देना चाहिए, इसी अपील के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

SHRI MANISH GUPTA (West Bengal): Sir, I rise to oppose this Bill.

Sir, we have no difficulty, as the Minister has pointed out, regarding the measures taken for safety and the provisions for saving lives of the travelling public. The Minister has also mentioned in his opening remarks that this issue was raised in the Conference of Transport Ministers of India. But, Sir, we find that there is an increased incidence of not referring such inter-State cases, cases involving States of the Union, to the Inter-State Council. Our Chief Minister has repeatedly said that the Inter-State Council is a constitutional body, created under Article 263 of the Constitution. So, rightly, when such sweeping changes are being brought to the Motor Vehicles Act, this matter should have been discussed in the Inter-State Council.

Sir, in 2014, the Road Transport Safety Bill had been brought. Several States raised objections and, finally, the ruling dispensation had the sense to drop the Bill. Likewise, in this Bill too, as some speakers have pointed out, road safety is a facade. Nobody has any difficulty with road safety. It is a welcome move. It should be done. But the Budget outlay is only ₹ 364 crores, and most of the provisions in the Bill do not relate to road safety. They relate to measures being taken to curtail the independence of the State Governments.

Sir, all States in the Union, over a period of time, in the last 72 years, have done a sterling job in bringing about social transformation and economic development, creating livelihoods and rehabilitation and bringing poorer people into the mainstream. But this has been ignored and lack of trust has gained more space as far as the Centre and States are concerned. Cooperative federalism has taken a backseat. I would be going into

[Shri Manish Gupta]

details of particular clauses, but, Sir, economic growth is something which the State Governments are responsible for. This particular Amendment Bill seeks to bring in permits, licenses and various other measures, which are entirely in conflict with our axioms, our idioms and our belief that regulations must be reduced. That is the drift of rule-making. As society progresses, you have to bring down the controls. You have to give independence to the people. That is not happening. Exactly the opposite has been reflected in this Bill. Instead of deregulating the stringent and archaic provisions, they have brought in more and more controls.

Sir, Clause 66(a) seeks to evolve a National Transportation Policy. The Hon'ble Minister has stated that those States which are not interested need not participate. This is the same statement which was made by him in the Lok Sabha. But there is no provision in the Amendment Bill to say specifically that those States which are not interested can opt out.

Sir, in this country, we have a monetary policy; we have a fiscal policy; we have a foreign policy; we have an export policy. None of these policies is enshrined in any Statute. Therefore, why does this National Transportation Policy require additional legislative legitimacy? This is not justified. In fact, there are many policies. This policy could have been way outside this Bill, so that it has the scope for developing what all the States feel needs to be done.

Sir, the Parliamentary Standing Committee had dwelt on these amendments. Not a single recommendation, I repeat, not a single recommendation, of the Standing Committee on this particular Bill has been incorporated in this Amendment Bill. We had several meetings of the Select Committee too. I was a Member of the Select Committee and the Chairman is here too. We observe that although the State Governments made several recommendations and raised several objections, not a single objection has been converted into any word, letter, amendment or change in this Bill. So, the spirit of cooperative federalism was lost even before this Bill was brought to the House. That is why there is a need to put forward in front of people the that there is a move to privatise the transport sector and corporatize the transport sector. Several Sections are there like 66A and 88A. The State Governments have been provided with several powers under Section 67 (3) of the Motor Vehicles Act. Sections 66A and 88A tend to override the State's power entirely. In this respect, the Minister has stated that the States have State



Transport Corporation Acts. But that is not enough. Encroachment on the powers of the State means you don't trust the States. If you have to develop this country, then you need to have trust between the States and the Centre. The entire drafting seeks to demean the position of the State. In Section 136, the Central Government seeks to put out the expenses of maintaining, monitoring and repairing National Highways on the State Government. There is no source of funds. But they are also trying in other clauses here to circumvent the State's power to levy taxes. States levy motor vehicle taxes under the State List of the Constitution. The Concurrent List provides for administration of motor transport. But those have been given short shrift and the basic power of the States to levy taxes has been passed on to private dealers. So, this is very unfortunate. There are sections like Section 56. It is extremely dangerous. It was discussed in the Select Committee. This Section 56 refers to non-transport vehicles which deals with administering a certificate for fitness. More than 80 per cent of the vehicles in this country are non-transport vehicles. When this matter was brought before the Select Committee, unfortunately, the officials who came from the Transport Ministry said, "Don't worry; this is just an enabling clause." What is this enabling clause? Enabling clause means you, on your own sweet will, can decide to impose if the category of all vehicles on your own as they are all non-transport vehicles. Sir, Clause 23 deals with non-transport vehicles. Under Clauses 66A and 66B State's arena of operation is grossly encroached upon by the Central Government. Section 88A is very interesting. This clearly shows that the Central Government wishes to get into matters like last-mile connectivity, rural transport and improvement of the quality of life in the States. How can a statute like the Motor Vehicles Act circumvent the power of the State through an Amendment like this? Rural transport is the responsibility of the State Government. Quality of life, environment and everything is listed here. We brought this up in the Select Committee and asked, "Why don't you delete these clauses; why are you encroaching upon the arena of the State? But this was not heeded. Therefore, Sir, I oppose this Bill. There is also a small issue. During the pendency of this Bill, the Government made certain rules. You cannot make rules during the pendency of the Bill. This is in direct violation of parliamentary procedure. But this has been done. I don't know what Parliament is going to do about this violation. But this is certainly a serious matter and the dignity of Parliament is being encroached in a Machiavellian manner. Thank you, Sir.

SHRI DEREK O'BRIEN (West Bengal): Sir, I have a point of order.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY): Under which Rule?

SHRI DEREK O'BRIEN: This is under Rule 69. This is a serious issue raised by an hon. Member from the Congress Party. We are discussing a Bill passed in Lok Sabha, but the text of the Bill in Rajya Sabha is not the same as the Bill passed in Lok Sabha. ...*(Interruptions)*... If there is a problem, let us solve it. Let the Minister move ...*(Interruptions)*... सर, हमें झगड़ा नहीं करना है। Rush legislation आपको करना है। हमें झगड़ा नहीं करना है, suggestion देना है। Let the Minister bring an amendment to that. ...*(Interruptions)*... Let the Minister please bring an amendment to that so... ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY): The Minister is on his legs.

SHRI DEREK O'BRIEN: I am suggesting if that is the difference, if there is a numbering issue, let the Minister bring an amendment. This is the problem when you do *haddad* legislation.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY): Let the Minister reply.

**सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री, तथा सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी)** : उपसभाध्यक्ष महोदय, सम्मानित सदस्य ने जो बात कही है, वह सच है। उसमें प्रिंटिंग मिस्टेक हुई है, उसकी तरफ उन्होंने ध्यान दिलाया है, उसके लिए मैं क्षमा मांगता है। उसको rectify करने के लिए, मैंने अभी सभापति महोदय से भी प्रार्थना की है कि अमेंडमेंट डालकर, मैं उसको rectify कर दूंगा।

**उपसभापति (श्री सुखेन्दु शेखर राय)** : ठीक है। Thank you. So, the controversy ends here. Now, Shri Ravi Prakash Verma.

**श्री रवि प्रकाश वर्मा (उत्तर प्रदेश)** : सर, यह जो कानून है, यह ऐसा कानून है, जो लगभग सभी लोगों की ज़िंदगी से मतलब रखता है। हर व्यक्ति को आज की तारीख में, अपने रोजमर्रा के काम के लिए, सामान्य जीवन में भी सड़क पर आना होता है। जो हालात सामने दिखाई पड़ रहे हैं, जिनका जिक्र हमारे कई सम्मानित साथियों ने किया है, इस देश में लगभग डेढ़ लाख से ज्यादा लोग हर साल दुर्घटनाओं में मर जाते हैं और इससे दोगुनी तादाद में वे disable हो जाते हैं। मेरी समझ में यह बात नहीं आती है कि आखिर लोग क्यों नहीं समझ पा रहे हैं कि सड़कें चलने के लिए हैं, मरने के लिए नहीं हैं। जो गाड़ियां लेकर हम चलते हैं, वे हमें किसी मुकाम पर पहुंचाती हैं, वे यात्रा करने के लिए हैं, वे मरने के लिए नहीं हैं। मुझे नहीं लगता है कि इतनी ज्यादा मौतें लड़ाई में होती होंगी, शायद बीमारी में भी इतनी ज्यादा मौतें नहीं होती

होंगी, जितनी सड़कों पर हो रही हैं।

सर, कानून में माननीय मंत्री जी ने राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का जिक्र किया है। कई किस्म की एडवाइज़री बॉडीज़ already काम कर रही हैं। सर, इस बिल के अंदर कई सारे loose ends हैं, लोगों का traffic behaviour है, सड़कों के designs हैं, traffic की density है, ड्राइवर्स का behavior है, जो regulating authorities हैं, उनकी लापरवाही है, इतने सारे loose ends हैं, आपने advisory nature का जो Body प्रपोज़ किया है, शायद उससे एट्रेस नहीं हो पाएगा। मेरी आपसे रिक्वेस्ट है कि बजाय बोर्ड बनाने के इसके लिए आयोग बनाइए, जिसमें tooth भी हों। हमारे अंदर बहुत सारी चीज़ें ingrained हो रही हैं, मोटरसाइकिल लेकर निकलना है, लेकिन हेलमेट पहनकर नहीं निकलना है।

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** हमने जो किया है, उसके लिए ही राज्य सरकार कह रही हैं कि हम हस्तक्षेप कर रहे हैं।

**श्री रवि प्रकाश वर्मा :** सर, मैंने रिक्वेस्ट की है और आप कैसे रास्ता निकालेंगे, यह आपकी headache है, लेकिन मैंने लाज़िमी बात कही है। चूंकि इतने सारे loose ends हैं, ultimately आपको राज्य सरकारों के साथ मिलकर ही काम करना होगा, लेकिन जो तथ्य है, वह भयानक है। पिछले 10 वर्षों में 16 लाख लोग मरे हैं। यह तो किसी अच्छे खासे नगर की आबादी है। किसी का मर जाना और हमारा संवेदनशील न होना, यह हमारा राष्ट्रीय चरित्र कभी नहीं रहा, लेकिन यह चीज रिफ्लेक्ट होकर सामने आ रही है, इसलिए मेरी आपसे यह गुज़ारिश है कि जो भी आपने बोर्ड बनाया है, इस बोर्ड की इस तरह से शेष कराइए कि इसमें थोड़ा tooth हो और जो concerned authorities हैं, उनको भी वे रेग्युलेट कर सकें या उनको ऐसी इंस्ट्रक्शन्स दे सकें, जो बाध्यकारी हों।

जहां तक राज्य सरकार की बात आई, मुझे याद है हमारे उत्तर प्रदेश में एक बार overloading का परमिट राज्य सरकार के द्वारा दिया गया था। उस overloading परमिट का यह फर्क पड़ा था कि सड़कों की जो नॉर्मल लाइफ होती है, उससे पहले ही वे सड़कें खराब हो गई थीं, तो जितना राज्य सरकार ने कमाया होगा, उससे कहीं ज्यादा, कई गुना ज्यादा नुकसान इस तरीके से सड़कें दोबारा बनवाने पर भुगतना पड़ा। हम इस बात को समझ सकते हैं कि हस्तक्षेप की जरूरत है। माहौल कभी-कभी बहुत dangerous दिखाई पड़ता है। खास तौर पर जिनका जिक्र आप कर रहे थे, जो खतरनाक प्वाइंट्स आपने बनाए हैं, जो prone to accidents इलाके हैं महोदय, उन्हें identify करके, वहां पर विशेष तौर पर सड़कों की जो वाइडनिंग है, यदि मोड़ हैं, तो उन्हें ढंग से प्लान करने वाली स्थिति को देखने की जरूरत पड़ेगी। मैं देख रहा हूं कि सड़कों पर जो ड्राइवरों का बिहेवियर है, वह ठीक नहीं है। सड़कों पर एक लेन होती है नॉर्मल ट्रैफिक के लिए और राइट साइड से overtaking का provision होता है, लेकिन जितनी हैवी गाड़ियां हैं, बड़े ट्रक्स, बसें या अन्य गाड़ियां, वे सभी overtaking lane का ही इस्तेमाल

[श्री रवि प्रकाश वर्मा]

करती हैं, जबकि overtaking का जो process है, वह बाईं तरफ से है। यह सर्वमान्य प्रक्रिया हो गई है कि वे लैफ्ट साइड का इंडिकेटर जलाकर या राइट साइड का इंडिकेटर जलाकर आराम से बहुत तेज गति में पीछे से निकल जाते हैं या पीछे से honking करने लगते हैं। यह जो traffic behavior है, इसे regulate करने के लिए आपको विशेष प्रयास करने पड़ेंगे।

महोदय, अब ऐसी स्थिति है कि सड़क के बिना तो हमारा काम नहीं चल सकता है, हमें सड़क पर तो निकलना ही निकलना है, लेकिन जो लोग सड़क का इस्तेमाल कर रहे हैं, उनका मिज़ाज क्या है, उनकी मानसिकता क्या है और इससे कितनी दुर्घटनाएं घट रही हैं, कितनी मौतें हो रही हैं, यह भी देखना पड़ेगा। आपने compensation के प्रावधान किए हैं। हाई कोर्ट ने भी कहा है कि जो सड़कों पर मौतें होती हैं, उनके लिए compensation का प्रावधान करना पड़ेगा। बहुत सारी चीजें आप इस बिल में लेकर आए हैं।

महोदय, चूंकि मेरे पास समय कम है, इसलिए मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं, लेकिन जब आपने highways के ऊपर भी traffic regulations maintain किए हैं, तो आप देखिए कि जो नई-नई गाड़ियां आ रही हैं, उनके मीटर में तीन से चार गुनी ज्यादा स्पीड दी हुई है। लड़के उसका ट्रायल करते हैं। आप किसी भी highway पर जाकर देख सकते हैं कि इसके कारण बहुत खतरनाक स्थिति होती है।

महोदय, जो traffic culture है और चूंकि traffic हमारी रोजमर्रा की जिंदगी का हिस्सा है, इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि केन्द्र सरकार के जो मानव संसाधन विकास मंत्री हैं, उनसे बात कीजिए और traffic और उसका culture हमारे curriculum में बहुत शुरुआत से आना चाहिए। मैंने बाहर जाकर देखा है कि जो लोग सड़क पर खड़े होते हैं, जब तक बत्ती हरी नहीं होती है, तब तक वे सड़क क्रॉस नहीं करते हैं, चाहे traffic चल रहा हो या नहीं। यह जो self-discipline है, traffic का यह जो discipline है, यह हमारे नागरिकों से सीधे जुड़ा हुआ है और उसकी संदवेदनशीलता से जुड़ा हुआ है। इस चीज को हमें बहुत बचपन से कक्षाओं में पढ़ाना होगा, इसलिए जिस प्रकार के culture की जरूरत है, उसे हमें देखना पड़ेगा।

महोदय, अभी बता रहे थे कि आजकल तो हमारी सड़कें भरती हुई हैं, क्योंकि कांवड़िए चल रहे हैं। हमारी बड़ी messy state है, वहां इसके कारण बहुत से लोग मर रहे हैं। जो मर गए हैं, इस बिल के अन्तर्गत हम उन्हें कैसे compensation दें, मुझे यह समझ में नहीं आ रहा है, इसलिए मेरा निवेदन है कि इस बात पर जरूर गौर कीजिए।

महोदय, चूंकि समय बहुत कम है और केवल एक ही मिनट बचा है, इसलिए मैं ज्यादा न बोलते हुए, केवल यह कहना चाहता हूं कि traffic की जो व्यवस्था है, वह मुझे लगता है कि हिन्दुस्तान में जितने पुराने highways बने हुए हैं, जिन्हें आज से 20 या 25 साल पहले



बनाया गया था, उन्हें सही design के साथ, जो latest designs हैं, उसके अनुसार upgrade करने की जरूरत है। आपके पास सर्वे हैं कि कितना traffic निकल रहा है और किस टाइप का निकल रहा है। यह स्थिति सामने आ रही है, लेकिन पूरे देश में traffic एक बड़ा issue है।

महोदय, अब कहा जा रहा है जब traffic की स्पीड बढ़ेगी, तो business की स्पीड भी बढ़ेगी। उसके लिए आपको specialised police force चाहिए, जो digital ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY) : Please conclude.

SHRI RAVI PRAKASH VERMA : I am just concluding, Sir. आजकल जो digital data है, किसने crime किया है, किसका क्या record है, किसका behavior कैसा है, वह सब आपके पास है, इन सब बातों को उसके माध्यम से manage किया जा सकता है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि motorcycles बेचने वाली जो कंपनियाँ हैं, वे आजकल TV पर विज्ञापन दे रही हैं और जिस प्रकार से TV के माध्यम से मार्केटिंग कर रही हैं, वे daredevil driving की practice करा रही हैं कि यदि आप हिम्मत करेंगे, तो आपको कामयाबी मिलेगी। सर, यह भी मौत का एक बहुत बड़ा कारण है। सर, मुझे एक मिनट में conclude करने दीजिए। सर, बाजार में जो बैटरी वाली स्कूटीज बहुत बड़ी तादाद में आ गई हैं, जिन्हें लेकर 12, 13 और 14 साल के बच्चे सड़कों पर निकल रहे हैं, न लाइसेंस हैं, न कोई provision है और न उनकी जानकारी है।

सर, वे dangerous driving भी करते हैं। मैं मंत्री जी से इस बात का भी आग्रह करना चाहता हूँ कि जो नयी श्रेणी के लोग निकलकर आ रहे हैं, जो नये बच्चे हैं, उन्हें तो disciplines मानने चाहिए, rules मानने चाहिए। कोई एक व्यवस्था, चाहे Learner's license बनाने की बात हो, चाहे तो आपके जो सूचना केन्द्र हैं, वहां से एप्लीकेशन डाल दें...(व्यवधान)... application develop कर दें।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुखेन्दु शेखर राय) : श्री ए. नवनीतकृष्णन।

श्री रवि प्रकाश वर्मा : सर, यह एक बहुत ही जरूरी चीज थी।...(व्यवधान)... सर, बच्चे कम से कम लाइसेंस तो ले लें, उनको रूल्स तो मालूम हों।...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY): Your time is over. There are three speakers from your party and the time of your party is only seven minutes.

श्री रवि प्रकाश वर्मा : सर, आपने प्रावधान किया है कि निजी गाड़ियों में भी कॉमन शेयरिंग सिस्टम लॉन्च हो।...(व्यवधान)... उसमें यह धोखा है कि अगर कभी अनजान आदमी गाड़ी में आ जाएगा...(व्यवधान)...



उपसभाध्यक्ष (श्री सुखेन्दु शेखर राय) : आप बैठ जाइए। नहीं, आपका टाइम हो गया है।...*(व्यवधान)*...

श्री रवि प्रकाश वर्मा : सर, I am just concluding, अगर कोई अनजान आदमी...*(व्यवधान)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY): No, nothing will go on record.

श्री रवि प्रकाश वर्मा : \*

SHRI A. NAVANEETHAKRISHNAN (Tamil Nadu): Thank you, Mr. Vice Chairman, Sir. This Bill is a very good Bill. I am going to support it, subject to certain objections. We also met hon. Minister for Road Transport and Highways, Mr. Nitin Gadkari and he has agreed to place the amendments and also to frame the rules as we requested him. I would like to point out that a new Section, *i.e.*, Section 44 is now being substituted. The powers have been given to the State Government. Also, with regard to, production of the vehicle at the time of registration, he said that suitable rules will be framed and issued by the Central Government to enable the State Government officials to make inspection of the vehicle before registration. I am thankful to the hon. Minister. Sir, there is a new Section 66A, which is about the National Transportation policy. The Section reads "The Central Government may develop a National Transportation Policy consistent with the objects of this Act in consultation with State Governments and other agencies with a view to" and so on and so forth. Now, we have made a request to the hon. Minister that instead of the word "consultation", the word "concurrence" must be substituted.

Now, the hon. Minister has agreed to. Then, with regard to the new Section 88A, I may be permitted to read the minimum sentences which are required for my purpose. Sir, it deals with 'power of Central Government to make schemes for national, multimodal and inter-State transport of passengers and goods'. In that Section also, it is written "Provided that the Central Government may, before taking any action under this subsection consult the State Governments". So, we made a request that instead of the word 'consult', the word 'concurrence' should be there. He has very generously agreed to. We are thankful to the hon. Minister.

DR. K. KESHA RAO: He has agreed that we will change our version also.

SHRI A. NAVANEETHAKRISHNAN: Yes, he has agreed to, and I hope he will make a statement, and he will circulate the amendments. He will frame the rules as per our request. Thank you, Sir, we thank the hon. Minister also.

SHRI SASMIT PATRA (Odisha): Sir, this is regarding a very wonderful Bill that has been brought in. It has been there for a long time in waiting. It is a mix bag, but, I will start with one of the good salient features and areas where more work is required. Sir, when we look at the positive side of the Bill, *i.e.*, the increase in compensation for road accidents and increase in allocation in terms of death and grievous injury, that has been improved. This is a welcome sign. Sir, in terms of compulsory insurance, the motor vehicle accident fund that is being talked about, we hope, that will come through and that will help. The good Samaritans being identified and not being victimized. This is another feature of this Bill. It is a positive step. The recall of vehicles from manufacturers, especially for any defect, National Transportation Policy, road safety boards, these all are welcome steps. But, these need to be worked on by the Government. Sir, in terms of offences and penalties, stronger deterrence has come about by more stronger penalties and offences which would be created thereof. As far as the licensing of tax aggregators is concerned, it is also a welcome step. We hope the hon. Minister will take it up strongly. Apart from this, Sir, there are a couple of areas, which I would like to bring to the notice of the hon. Minister. Shri Navaneethakrishnan *ji* has already talked about it. If we specifically look into Clause 34, which seeks insertion of New Section 88A, various aspects have been talked about like last mile connectivity, rural transport, etc. In that Clause, the hon. Minister has already agreed that he is going to change the word 'consult'. At present, it says "Provided that the Central Government may, before taking any action under this sub-section, consult the State Governments". The hon. Minister has agreed to change the word 'consult' to 'concurrence'. But, I want to give another suggestion. It says, "Provided that the Central Government 'may'...". I think, the word 'may' also needs to be deleted. Otherwise, these two words 'concurrence' and 'may' do not go alike with each other. So, I think, the hon. Minister should make it, "Provided that the Central Government, before taking any action under this sub-section, takes the concurrence of the State Governments." That is a very important aspect, Sir.

Sir, in Clause 90, new section 211A, I would like to stress that there is a specific requirement which says, "all documents, forms and applications under this Act may be filed in an electronic format to be prescribed by the Central or State Governments." Sir,

[Shri Sasmit Patra]

there are different State Governments and they have different capacities. Some of them might have digitized themselves while some might be in the process of it. There is also a requirement that these State Governments be allowed to introduce it in a phase-wise manner rather than pushing it from day one.

Sir, there is another aspect. Clause 92 seeks to insert new provisions, that is, section 215A, 215B and 215C in the Act. In section 215A, the clause says, "Notwithstanding anything contained in the Act, the Central Government will have the power to delegate any power or function, that is conferred upon it by the Act, to any public servant or public authority and authorise any public servant or public authority to discharge any of the powers, functions, or duties." Sir, the question was also brought up in the Select Committee. Sahasrabuddhe *ji* is sitting here. I was going through the report where the question was about public authority and public servant. The question is, tomorrow, if the Government decides and a private body is authorised by the Government to undertake such activities, would that private body constitute as the public authority?

So, that is the bigger concern because this clause specifically indicates that the powers of the State Government have been provided to such people including the Central Government to undertake such responsibilities. ...(Time-bell rings)...

Sir, I am concluding. Sir, there are a few suggestions that have been brought in. One is in terms of electronic monitoring that has been talked about. The resources required to bring about electronic monitoring at the State level need to be found out and the Central Government might help. Protection to cyclists, pedestrians and bus users has to be given. Shri Sahastrabuddhe *ji* was talking about it. In terms of consultative mechanism for subordinate legislation, there needs to be a format when subordinate legislation would come in, how we can do that. Toilets on long-distance buses, clarity on contract carriage, rules to ensure safety for children below the age of four riding on a two-wheeler, many a times, we find little children, babies on two-wheelers. It is very unsafe, Sir. What is the Government thinking about it?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY): Please conclude.

SHRI SASMIT PATRA: Just a minute, Sir. Some other suggestions are relating to rules and control on speeding, community service as a component of an offence, and,

provision of two drivers on large commercial vehicles for more than 500 kilometers and more. Thank you, Sir.

**श्रीमती कहकशां परवीन (बिहार) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करती हूँ। सबसे पहले मैं यह कहना चाहती हूँ कि यह जो बिल आया है, इस बिल के माध्यम से सड़क दुर्घटनाओं को रोकने की कोशिश की गई है। हम सभी सड़क दुर्घटनाओं के बारे में जानते हैं कि हर चार मिनट पर एक दुर्घटना घटती है। इन दुर्घटनाओं को कम करने के लिए माननीय मंत्री जी यह बिल लाए हैं। जो सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, उनमें जो मृत्यु होती हैं, उनमें युवाओं की संख्या 69 परसेंट है। 1988 में यह कानून बना। इस कानून का संशोधन इसलिए किया जा रहा है कि उस वक्त जुर्माने की जो राशि थी, उसको अब बढ़ाया गया है और सजा के कड़े प्रावधान किए गए हैं, ताकि लोगों के अन्दर डर और खौफ पैदा हो। जैसा कहा जाता है कि “जीवन अनमोल है”, “आपका जीवन कीमती है”, तो इसमें इसको बताने की कोशिश की गई है। मेरी समझ में एक बात नहीं आ रही है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगी कि उस वक्त भी कानून बना था, उस वक्त भी सजा का प्रावधान था, उस वक्त भी जुर्माने का प्रावधान था, लेकिन कहीं न कहीं हममें और हमारे तंत्र में क्या कमी रही, जिसके कारण आज हमें फिर संशोधन करना पड़ रहा है? इसके लिए जनजागरण अभियान चलाना चाहिए, एक मुहिम चलानी चाहिए और लोगों को यह बताना चाहिए कि अगर आप गलत करेंगे, अगर आप यातायात नियमों का उल्लंघन करेंगे, तो आपको कड़ी से कड़ी सजा मिल सकती है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को यह बताना चाहूंगी कि मुझे एक बार अरब जाने का मौका मिला। अरब में जब मैं मक्के से मदीने की तरफ गयी या फिर जब मैंने मक्के से जेदा की तरफ सफर किया, तो वहां पर गाड़ी की जो रफ्तार है, उस पर नज़र रखने के लिए वहां पर डिजिटल मॉनिटरिंग सिस्टम लगा हुआ है। जो रफ्तार वहां तय है, अगर हमारी गाड़ी उससे तेज़ रफ्तार में जायेगी, तो ऑटोमेटिक उसी वक्त आपका चालान आपके मोबाइल पर आ जायेगा। इससे वहां लोगों के अन्दर डर और खौफ पैदा होता है। शायद यही वजह है कि हमें लगता है कि वहां रोड एक्सिडेंट्स कम होते हैं या लोग नियमों का उल्लंघन नहीं करते हैं।

अगर हम सड़क दुर्घटनाओं की बात करें, तो मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान उस तरफ आकृष्ट करना चाहूंगी कि जब सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, तो सड़क दुर्घटना होने के बाद सड़क के किनारे ही हमारी गाड़ियों को छोड़ देते हैं। जो गाड़ी मालिक होते हैं, वे गाड़ियों को वहीं छोड़ देते हैं। बेल की प्रक्रिया इतनी जटिल होती है कि उसको बेल न कराने से गाड़ी वहीं सड़ती रहती है, गाड़ी के चक्के चमीन पर बैठ जाते हैं। तो कहीं न कहीं हमारे नेशन की इससे बरबादी हो रही है। हमें इस बरबादी को भी बचाने की आवश्यकता है।

मैं एक बात यह कहना चाहती हूँ कि अभी मोटरसाइकिल की स्पीड के बारे में चर्चा की गयी और मोटरसाइकिल वालों की चर्चा की गयी। इसमें यह भी कहा गया कि 69 परसेंट हमारे युवा दुर्घटना के शिकार होते हैं। पहले जो मोटरसाइकिल होती थी या स्कूटर होता था, उसकी

[श्रीमती कहकशां परवीन]

बनावट ऐसी होती थी, जैसे LML Vespa या बजाज के स्कूटर की जो सीटें होती थीं या मोटरसाइकिल की जो सीटें होती थीं, वे थोड़ी ऊपर-नीचे होती थीं, या दोनों करीब-करीब बराबर होती थीं। लेकिन आज जितनी मोटरसाइकिल्स बन रही हैं, उनको जो चलाने वाले हैं, उनकी सीटें नीचे रहती हैं और जो पीछे बैठने वाले हैं, उनकी सीटें ऊंची रहती हैं और बाइक भी तेज़ रफ़्तार की होती है। युवा तो इसे तेज़ रफ़्तार में चला ही रहे हैं, लेकिन जब वे अचानक ब्रेक लगाते हैं, तो उससे एक्सीडेंट हो जाता है और इसके कारण कहीं न कहीं दुर्घटनाएं घटती हैं। इस पर भी लगाम लगनी चाहिए। जो मोटरसाइकिल बनाने वाली कंपनियां हैं, उनको भी हिदायत दी जाए कि हम नियम-कानून बना रहे हैं, लेकिन साथ ही साथ आप उसकी बनावट पर भी ध्यान दें, ताकि सड़क दुर्घटनाएं या एक्सीडेंट्स कम हों।... (समय की घंटी)... सर, एक मिनट।

माननीय मंत्री जी, अक्सर मिडिल क्लास और गरीब परिवार के लोगों के यहां जब शादी होती है, तो वे अपनी बेटी और अपने दामाद को तोहफे के रूप में एक मोटरसाइकिल दे देते हैं। अब उस मोटरसाइकिल से उनकी बेटी के जो शौहर हैं, वे बचेंगे या फिर उनके साथ कोई हादसा हो जाएगा, इसको देखने की जरूरत है। माननीय मंत्री जी, मैं बहुत जमीनी स्तर की यह बात आपको बता रही हूँ।

मैं आखिरी बात कह कर अपनी बात खत्म करना चाहूंगी। कि जब हम लोग डिजिटल इंडिया की तरफ जा रहे हैं, हर चीज़ में डिजिटल की बात हम सोचते हैं, हमारा सपना नये भारत का है, तो फिर कोलकाता जैसे शहर में आदमी, आदमी को जो खींचता है, उस पर भी रोक लगाने की आवश्यकता है। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, बहुत-बहुत शुक्रिया।

† **محترمہ کہکشاں پروین (بہار) :** آپ سبھا دھیکش مہودے، میں اس بل کا سمرتہن کرتی

ہوں۔ سب سے پہلے میں کہنا چاہتی ہوں کہ یہ جو بل آیا ہے، اس بل کے مادھیم سے سڑک حادثوں کو روکنے کے لئے کوشش کی گئی۔ ہم سبھی سڑک حادثوں کے بارے میں جانتے ہیں کہ ہر چار منٹ میں ایک حادثہ ہوتا ہے۔ ان حادثوں کو کم کرنے کے لئے مائٹے منتری جی یہ بل لائے ہیں۔ جو سڑک حادثے ہوتے ہیں، ان میں جو اموات ہوتی ہیں، ان میں جوانوں کی تعداد 69 فیصد ہے۔ 1988 میں یہ قانون بنا۔ اس قانون کا

سنشودھن اسلئے کیا جا رہا ہے کہ اس وقت جرمانے کی جو رقم تھی، اس کو اب آگے بڑھایا گیا ہے اور سزا میں کڑے پروادھان کئے گئے ہیں، تاکہ لوگوں کے اندر ڈر اور خوف پیدا ہو۔ جیسا کہا جاتا ہے کہ "جیون انمول ہے"، "آپ کا جیون قیمتی ہے"، تو اس میں اس کو بتانے کی کوشش کی گئی ہے۔ میری سمجھ میں ایک بات نہیں آ رہی

ہے۔ میں آپ کے مادھیم سے مائنے منتری جی سے یہ پوچھنا چاہوں گی کہ اس وقت بھی قانون بنا تھا، اس وقت بھی سزا کا پراودھان تھا، اس وقت بھی جرمانے کا پراودھان تھا، لیکن کہیں نہ کہیں ہم سے اور ہمارے تنتر میں کیا کمی رہی، جس کی وجہ سے آج ہمیں پھر سنشودھن کرنا پڑ رہا ہے؟

اس کے لئے جن-جاگرن ابھیان چلانا چاہئے، ایک مہم چلانی چاہئے اور لوگوں کو یہ بتانا چاہئے کہ اگر آپ غلط کریں گے، اگر آپ پاتايات قانونوں کا النگھن کریں گے، تو آپ کو کڑی سے کڑی سزا مل سکتی ہے۔ میں آپ کے مادھیم سے مائنے منتری جی کو یہ بتانا چاہوں گی کہ مجھے ایک بار عرب جانے کا موقع ملا۔ عرب میں جب میں مکہ سے مدینے کی طرف گئی یا پھر جب میں نے مکہ سے جدہ کی طرف سفر کیا، تو وہاں پر گاڑی کی جو رفتار ہے، اس پر نظر رکھنے کے لئے وہاں پر ٹجیٹل مانیٹرنگ سسٹم لگا ہوا ہے۔ جو رفتار وہاں طے ہے، اگر ہماری گاڑی اس سے تیز رفتار میں جائے گی، تو آٹومیٹک اسی وقت آپ کا چالان آپ کے موبائل پر آ جائے گا۔ اس سے وہاں لوگوں کے اندر ڈر اور خوف پیدا ہوتا ہے۔ شاید یہی وجہ ہے کہ ہمیں لگتا ہے کہ وہاں روڈ ایکسیڈنٹ کم ہوتے ہیں یا لوگ قانون کا النگھن نہیں کرتے ہیں۔

اگر ہم سڑک حادثوں کی بات کریں، تو میں مائنے منتری جی کا دھیان اس طرف آکرشت کرانا چاہوں گی کہ جب سڑک حادثے ہوتے ہیں، تو سڑک حادثہ ہونے کے بعد سڑک کے کنارے ہی ہماری گاڑیوں کو چھوڑ دیتے ہیں۔ جو گاڑی مالک ہوتے ہیں، وہ گاڑیوں کو وہیں چھوڑ دیتے ہیں۔ بیل کی پرکریا اتنی مشکل ہوتی ہے کہ اس کو بیل نہ کرانے سے گاڑی وہیں سڑتی رہتی ہے، گاڑی کے چگے زمین پر بیٹھ جاتے ہیں۔ تو کہیں نہ کہیں ہمارے نیشن کی اس سے بربادی ہو رہی ہے۔ ہمیں اس بربادی کو بھی بچانے کی ضرورت ہے۔



[श्रीमती कहकशां परवीन]

میں ایک بات یہ کہنا چاہتی ہوں کہ ابھی موٹر سائیکل کی اسپیڈ کے بارے میں چرچا کی گئی اور موٹر سائیکل والوں کی چرچا کی گئی۔ اس میں یہ بھی کہا گیا کہ 69 فیصد ہمارے نوجوان حادثوں کا شکار ہوتے ہیں۔ پہلے جو موٹر سائیکل ہوتی تھی یا اسکوٹر ہوتا تھا، اس کی بناوٹ ایسی ہوتی تھی، جیسے ایل۔ایم۔ایل۔ ویسپا یا بجاج کے اسکوٹر کی جو سیٹیں ہوتی تھیں یا موٹر سائیکل کی جو سیٹیں ہوتی تھیں، وہ تھوڑی آگے۔ پیچھے ہوتی تھیں یا دونوں قریب قریب برابر ہوتی تھیں۔ لیکن آج جتنی موٹر سائیکلیں بن رہی ہیں، ان کو جو چلانے والے ہیں، ان کی سیٹیں نیچے رہتی ہیں اور جو پیچھے بیٹھنے والے ہیں، ان کی سیٹیں اونچی رہتی ہیں اور بانک بھی تیز رفتار کی ہوتی ہے۔ نوجوان تو اسے تیز رفتار میں چلا ہی رہے ہیں، لیکن جب وہ اچانک بریک لگاتے ہیں، تو اس سے ایکسیڈنٹ ہو جاتا ہے اور اس کی وجہ سے کہیں نہ کہیں حادثے ہو جاتے ہیں۔ اس پر بھی لگام لگنی چاہئے۔ جو موٹر سائیکل بنانے والی کمپنیاں ہیں، ان کو بھی ہدایت دی جائے کہ ہم نیم قانون بنا رہے ہیں، لیکن ساتھ ہی ساتھ آپ اس کی بناوٹ پر بھی دھیان دیں، تاکہ سڑک حادثے یا ایکسیڈنٹ کم ہوں۔۔۔ (وقت کی گھنٹی)۔۔۔ سر، ایک منٹ۔

مانیٹے منتری جی، اکثر مڈل کلاس اور غریب پریوار کے لوگوں کے یہاں جب شادی ہوتی ہے، تو وہ اپنی بیٹی اور اپنے داماد کو تحفے کے روپ میں ایک موٹر سائیکل دے دیتے ہیں۔ اب اس موٹر سائیکل سے ان کی بیٹی کے جو شوہر ہیں، وہ بچیں گے یا پھر ان کے ساتھ کوئی حادثہ ہو جائے گا، اس کو دیکھنے کی ضرورت ہے۔ مانیٹے منتری جی، میں بہت زمینی سطح کی یہ بات آپ کو بتا رہی ہوں۔

میں آخری بات یہ بتا رہی ہوں کہ جب ہم لوگ ڈیجیٹل انڈیا کی طرف جارہے ہیں ہر چیز میں ڈیجیٹل کی بات ہم سوچتے ہیں، ہمارا سپنا نئے بھارت کا ہے، تو پھر کولکاتہ

جیسے شہر میں آدمی، آدمی کو جو کپھنچتا ہے، اس پر بھی روک لگانے کی ضرورت ہے۔ آپ نے مجھے بولنے کا موقع دیا، بہت بہت شکریہ۔

DR. BANDA PRAKASH (Telangana): Sir, I thank you for having given me this opportunity to speak on this Bill.

The Bill amends the law which is 30 years old. This is aimed at reducing deaths due to road accidents, imposing stiffer penalties on violation of rules, weeding out corruption, and making a National Transportation Policy, National Road Safety Board and other things.

First of all, I wish to bring it to the notice of hon. Minister. The Minister has said that they will work with the State Governments and will not take away the powers of the State Governments.

Section 88A is about the power of the Central Government to make schemes for national, multimodal and inter-State transport of passengers and goods.

(MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair*)

सर, इसमें last में क्या है? "Provided that the Central Government may, before taking any action under this sub-section consult the State Governments." It is mentioned there. Instead of 'consult', 'take the concurrence' of the State Governments. जितने amendments आप ला रहे हैं, यदि इस amendment को भी लाकर, स्टेट्स को साथ लेकर चलें, तो अच्छा रहेगा। Kindly make an amendment for the role of the States. Another thing is, you are making a National Transport Policy. The National Transport Policy is totally about permits, road schemes and the overall framework of the transport sector. It should be defined as to what the role of the State Governments is when the National Transport Policy is made. Right now, States are also making State policies. When you are making a National Policy, what would be the role of the States? It should be clarified.

Sir, there is another thing which I want to bring to the kind notice of the hon. Minister. In Section 12, it is stated that driving licence schools would be accredited by the Centre. आज देश में बहुत लोग driving schools चला रहे हैं। Totally unemployed people are running the driving schools in the country. Once a school comes up, it should be accredited by the Central Government. There are so many laws. They will be on roads. फिर वह बच्चा पूरी तरह roads पर आ जाएगा। इस सेक्शन को भी आप थोड़ा clarify करें।...*(व्यवधान)*...

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: We are opening new schools.

DR. BANDA PRAKASH: Sir, I would like to bring this to the kind notice of the Minister. You are also opening the National Road Safety Board. What is the role of the

[Dr. Banda Prakash]

States in the National Road Safety Board? It should be clarified in the Bill. We also appreciate some good provisions brought in this Bill like hit-and-run cases. There is a provision of immediate payment of ₹2 lakh to the victims. Even there is a provision for cashless treatment of victims. It is highly appreciable. It is under Sections 162 and 164B. Another important factor is treatment in the golden hour. That also is highly appreciable. The hon. Minister has provided for so many things in the Bill. But, there are so many workers who depend on automobile sector and motor vehicle sector. Now, there are crores of people in that sector. You should also think of some organisation for the welfare of those people or try to collect something like cess from sale of vehicles. Recently, you imposed a cess on diesel and petrol. Diesel and petrol पर लगने वाला सैस केवल वर्कर्स के लिए है। Please bring workers' welfare on par with construction workers' board. जिस तरह construction workers के लिए सरकार ने welfare बोर्ड बनाया है, वैसा ही workers' welfare board आप इन वर्कर्स के लिए भी बनाएं।...*(व्यवधान)*... On par with that board, one workers' welfare board should also be created. I request the hon. Minister to make amendments where powers of States are involved. Thank you, Sir.

SHRI ELAMARAM KAREEM (Kerala): Sir, I am opposing this Bill. Road accidents and related issues are of very serious concern. It is the need of the hour to pay proper attention to this vital issue. Sincere and suitable steps should be taken to bring down the number of accidents. But, in the name of accidents, you are handing over the entire road transport sector to corporates. That is what is happening here. The Government is now talking about cooperative federalism. But, you are slowly and slowly encroaching upon the powers of the State Governments. Several aspects are there in this Bill. You are abusing the drivers; you are penalizing the drivers; you are sending drivers behind bars. How can you blame drivers alone for the accidents? Prof. Geetam Tiwari from IIT-Delhi, who specializes in research about road accidents, proved that. Only ten per cent of the accidents happen because of the fault of drivers. I agree that there may be rash drivers, careless drivers, drunken drivers, etc. Those drivers should be punished. But a vast majority of drivers come to this job for finding their livelihood. You are punishing them. You claimed that you have consulted with State Governments on so many other sections. I would ask a simple question. Sir, forty million workers are engaged in road transport sector. I represent one of the trade unions in road transport; so, I would ask of you. Have you consulted with any trade union of road transport workers? You are not considering that the workers are the integral part of an industry. I am sorry to say that.

Secondly, in our country, accident rate is less in road transport corporations. Why? It is not conducting service for making profits. It is for serving the people but the private operators are operating a vehicle for making money, for making profit. We cannot blame them. They are spending their money. They are investing their money. The capital is an intention to make profit. What is the return over the profit is the only motive of the private capital. You are handing over the existing road transport corporations to those profit-mongering private hands. What will happen to our country? Sir, the road transport corporations—while this Bill is passed—will vanish from our country. Regarding the road accident issue, what you have claimed is that you have made so many studies. But in this Bill, Section 66A states, "safeguard the interest of the public and promote equity, while seeking to enhance private participation and public private partnership in the transport sector." Sir, this is the hidden intention of this Bill. You are going to handover this transport sector to PPP model and private entrepreneurs.

Sir, regarding the accident issue, Section 135 states that the Central Government may, by notification in the official gazette, make one or more schemes to conduct in depth studies on the causes and analysis of road accidents. You are going to study. Then, how can you claim that this is a comprehensive legislation? You are roping the horse behind the cart because by conducting an in depth study, you are proposing so many penal clauses in this Bill.

Sir, there is another Bill related with the road transport industry, that is, Motor Transport Workers Act. According to that Act, what the condition of the working people is, you have not considered that. One of our colleagues has already pointed out that issue.

Sir, another thing I want to say is that you are imposing some aggregator. What is the relation of accidents with this aggregator? Can you reduce accidents by introducing this 'aggregator'? You impose the genuine spare parts.... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude, Mr. Kareem. ... *(Interruptions)*... Already you have spoken two minutes more. ... *(Interruptions)*... Please conclude. ... *(Interruptions)*...

SHRI ELAMARAM KAREEM: Yes, Sir, I am concluding. The small entrepreneurs, MSME sector producing spares, they would be closed and the road side workshops would be closed. Thousands and thousands of workers will be thrown out of the employment if the Bill is passed. ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. ... (*Interruptions*)... Please conclude. ... (*Interruptions*)...

SHRI ELAMARAM KAREEM: One thing, Sir. You have to start from bottom level. The traffic rules and road safety should be included in the curriculum from fifth standard to twelfth standard in the Central and State syllabus. Such an comprehensive approach should be there to reduce accidents. But in the name of reducing accidents, you are killing the road transport industry. ... (*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Elamaram Kareemji. ... (*Interruptions*)... Prof. Manoj Kumar Jha.

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Mr. Deputy Chairman, Sir, this is the Council of States and by virtue of the fact that this is the Council of States, I rise here to speak on this Bill, seeking the indulgence of hon. Minister.

Hon. Minister, Sir, this Bill, in more ways than one, dishonours the very idea of federalism. Why I say so? Charles Kennedy was a British politician. He said that in federalism one has to put his head above parapet, and recapture and disseminate the idea of federalism; more first in the case of vocabulary than in the case of vision. So, that was my first indulgence which I thought I should seek from hon. Minister.

Sir, according to your Bill, which is going to be an Act, the dealers are made authorities to register vehicles based on the type-approval certificate without any physical verification. I do not know what makes, and I won't blame you, सर, यह जो प्राइवेटाइजेशन की पूरी गाथा चली है, यह जो निजी क्षेत्र है, यह इतना पराया है कि शायद हम इसे समझ नहीं पा रहे हैं। अब सब कुछ निजी क्षेत्र के हाथ में सौंपने को तैयार हैं। यह मैं आलोचना कर रहा हूँ और आलोचना के बिन्दु आपको सुझाव लगे, तो ले लीजिएगा। Clause 90, proposed Section 211, "The collection of fees by the body or agency appointed by the Central Government." As per proposed Section, it is itself un-constitutional. If you don't believe my words, Sir, re-visit the idea of distribution of revenue between the State and the Centre. You would come to know. In another Section 215 (a), (c) and (d); the Objects and Reasons contained in the Statement, firstly, it is not transparent; and secondly, it is actually going to have a major policy paradigm shift which will affect lakhs of officers and employees of the State throughout the country. Now, I am reading a few lines. "The existing powers of the State Governments to enter into Inter-State Agreements with the



neighbouring States, so as to control and regulate the operation of other State stage carriages, as well as goods and carriages would be taken away, by virtue of these provisions in Section 66A and 88A." I am not saying this. This is from the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Shri K. Palaniswami. Sir, the second quote is, "We have some serious concerns regarding certain provisions of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019. Most critically, we are concerned that the inclusion of the new Section 88(A) which gives widespread powers to the Central Government to make schemes for National MultiModal and Inter States Transport of passengers and goods." This is against the State's ethos and priorities. I am not saying this but the Minister of Transport, Maharashtra Government, your own Government is saying this.

Finally, when I look at your Bill; the Clauses and the matters listed there in, it is going to be a paradise for the lawyers. सर, मैं जानता हूँ कि वकील हर जगह बहुत महत्वपूर्ण हैं। उधर भी बहुत महत्वपूर्ण हैं, इधर भी महत्वपूर्ण हैं और बीच में भी महत्वपूर्ण हैं, तो एक हलके में कहूंगा, अकबर इलाहाबादी का एक शेर है,

“पैदा हुआ वकील तो शैतान ने कहा  
लो आज हम भी साहिब-ए-औलाद हो गए।”

शुक्रिया सर, जय हिन्द।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri M. Shanmugam. It is his maiden speech.

SHRI M. SHANMUGAM (Tamil Nadu): Before I start my maiden speech, I want to recollect here our party founder-leader, Anna, who was the first Member of the DMK in this House. Here, he spoke on many subjects in depth. He gave his data about him and his movement. I am also descended from the same movement and the party.

Secondly, my memory is turn out in this occasion about late Kalaignar. He was a philosopher and guide to me. When he was alive, he thought to push me here. But the time was not sufficient to him. Though he gave me a promise for next opportunity, the next opportunity has come, but he was not alive. The same promise carried out by the President of the DMK now Shri M.K. Stalin.

I am in this august House, standing before you, and speaking on this occasion. I submit my thanks to him. This time when I got elected, the country is facing many problems. There were no achievements in the past five years and the second time also, the BJP Government has come with thumping majority. In 1967, the DMK Government

[Shri M. Shanmugam]

was in Tamil Nadu. At that time, our great leader Anna, nationalized all the private bus transports. From that time onwards, from 1975 onwards, no permit has been issued to any private operator. Only the existing permits to the private operators, which are about 4,000, can be revived or renewed. They can sell. But all other routes are run by our State Transport Corporation only. The Tamil Nadu State Transport Corporation has more than 22,000 buses and about one-and-a-half lakh transport workers are working in the Corporation. We are running the buses in all the remote and rural areas. Daily, we are taking about 48 lakh school-going students for free and fulfilling so many social objectives also. In India, there are 12 Central Trade Unions. Out of those 12 Central Trade Unions, ten Central Trade Unions joined together. We placed 12-point charter of demands to the Government for discussion. Out of those 12 trade unions, our union, Labour Progressive Federation of which I am the General Secretary, we are also one of the trade unions. From 2014 onwards, we are asking the Government to discuss the 12-point charter of demands. But the Government has not listened to it so far. In our Labour Progressive Federation, the majority of union workers are transport workers. So I have to oppose this Bill. The Bill is brought only to minimize road accidents. The Statement of Objects and Reasons says, "With rapidly increasing motorisation, India is facing an increasing burden of road traffic injuries and fatalities. The emotional and social trauma caused to the family, which loses its bread-winner, cannot be quantified. India is signatory to the Brasilia Declaration and is committed to reduce the number of road accident fatality by fifty per cent by the year 2020." I agree to it that it is to minimize the road transport accidents. It is a serious issue. But to minimize the road accidents, amending the Motor Vehicles Act is not related. This is what I want to say. In 2015, this Government was very eager to bring the Road Safety Bill. All the Central Trade Unions of the Road Transport Corporations as well as other organizations agitated and, subsequently, that was dropped. Now, they have come with the amendment of the Motor Vehicles Act. Here, I would like to ask the hon. Minister: What is the necessity of the amendment? By this amendment, can we reduce the accidents? Will road accidents be curbed by empowering dealers as the registering authority? Will entrusting the inspection of vehicles for fitness certificate and issue of driving licence to private agency reduce road accidents? Will road accidents come down by privatization of the State transport undertaking by way of new schemes? Will allowing aggregator bring down the road accidents? Will curbing the self employment of taxi, auto drivers, by introducing the aggregators, such as, Uber, Ola, bring down the

rate of the road accidents? Will scrapping the regional transport offices by way of inducting public authority, public servant, save the life of the road users? Will the accidents be minimized by transferring all powers of Government, including rule-making power, to private-public authority, public servant? So, there is no connectivity between amending this Bill and reducing the road accidents.

I want to take up the first issue. The first issue is regarding issuance of the driving licence. You know who are these drivers. They are on the unskilled job. Now, you can get a B.E. graduate by paying him ₹ 3,000 or ₹ 5,000 per month. But, you cannot get a driver by paying even ₹ 15,000. Previously, for getting the driving licence, the educational qualification was matriculation. Now, they have reduced it to eighth standard due to the paucity of drivers. So, in the stage, how does a layman go and get the training for getting the licence? Now, in the driving schools, if you give ₹1,000 or ₹ 2,000, you will be trained as a driver by giving you training for three months, and within three months, you will get the driving licence, and you can drive the vehicle. But, by this Bill, to have a driving licence school also, they have prescribed some qualification. According to this amendment, only the corporate can run the driving licence schools. Secondly, for getting the licence, they have prescribed some educational qualification, and this will be prescribed by the Government of India, that is, the Central Government. By way of that educational qualification only, they have to complete the training. Thereafter, he will get the certificate. Then only, he will get a driving licence. So, they have to think about it as to how the road accidents are happening. I would like to mention only three points. One is, bad roads, and bad traffic system is responsible for road accidents. Secondly, the use of condemned vehicles is also responsible for these road accidents. The third reason for road accidents is due to the mistake of drivers, that too, mostly due to drunken driving. Though drunken driving has been minimized, five per cent or ten per cent accidents take place due to drunken driving. So, we have to improve the road conditions; we have to improve the traffic system. That is very necessary. At the same time, we have to improve the vehicle conditions also. That is also very necessary. Accidents on the part of drivers are taking place due to the aforesaid shortcomings.

So far as issuance of licence is concerned, nowadays, we are getting licences from the RTO office. I do not know what is the difference between the RTO office and the Government of India. The Government is giving this work to some agency. If they are

**6.00 P.M.**

[Shri M. Shanmugam]

not satisfied with the RTO office, how will they be satisfied with the authority? The authorities also belong to an agency. Another one is registration of vehicles.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Shanmugam, please wait for a minute.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS; AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI V. MURALEEDHARAN): Sir, since we are discussing a very important legislation, I propose that the House may continue to sit till it is disposed of. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Shanmugam, please continue. It is your maiden speech. You have already taken fifteen minutes. You may continue and conclude early.

SHRI M. SHANMUGAM: Sir, on registration of vehicles, as per the Bill, we don't have to produce the vehicle to the registration office. The registration of vehicle is not simply giving the registration number. The registration authorities have to check all the specifications of the manufactured vehicle whether...

SHRI ANAND SHARMA: Sorry to interrupt you. Sir, yesterday also we sat late. We agreed and it went on well past seven o'clock when the earlier Bill was passed. Now, the Table Office has the list of speakers. They say that there are twenty more speakers! After twenty speakers, the Minister will reply. We can't make it a daily thing. This is an extended part of the Session. ...*(Interruptions)*... Still, your expecting us to sit late is not fair. You may continue to sit till a few more Members speak, and let the Minister give the reply tomorrow. We are not opposing the Bill. Every day, this can't be a punishment to the House. Every day, it can't be.

SHRI SWAPAN DASGUPTA (Nominated): Sir, I think, 'punishment' is not the right word for a legislature. ...*(Interruptions)*...

SHRI ANAND SHARMA: No; the hon. Member should know that I do understand what legislature means. I had the privilege of entering the portals of Parliament in 1984. So, in 2019, I need not be educated about what a legislature is. Secondly, what do I have to say today? We are not opposing the Bill as we assured the hon. Minister. It will become law. But, before a Bill becomes law, Parliament, as a legislature, has a duty to perform. Once it becomes law, then only the courts can adjudicate and Parliament will have no power. Every law affects the mass of the society, the citizens of India. So, we

have to be careful. If we are to be told that so many Bills have to be passed, this is not a factory producing Bills. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Anandji. You made your point.

SHRI ANAND SHARMA: This Legislature must be respected.

SHRI V. MURALEEDHARAN: Sir, this Bill is pending since long and that is why ...*(Interruptions)*... The country is facing problems. We are sitting here as legislators to solve the problems of the society and the country. So, I would propose that we all should continue discussing the very important Bill concerning the transport sector of the whole country. In that context, we will continue to sit and dispose of this Bill. ...*(Interruptions)*...

SHRI TIRUCHI SIVA (Tamil Nadu): Sir, we have already started debating the Bill.

प्रो. राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश) : यह रोज़ का नियम बन गया है कि एक बार चलते रहे, तो चलते रहे। सवेरे नौ बजे आते हैं और रात के नौ बजे तक, बारह बजे तक बैठे हुए हैं। It is not possible for everybody. ...*(Interruptions)*... Sir, you are the custodian of the House and have to take care of the health of the people.

उपसभापति : प्रो. राम गोपाल जी आपने बोल दिया है।

SHRI V. MURALEEDHARAN: Is passing the Bill a sin? ...*(Interruptions)*... Legislature is meant to legislate.

SHRI NARESH GUJRAL (Punjab): Sir, whether we pass the Bill today or tomorrow, I have only one request. Smaller parties must not be short-changed. What is going to happen is, you will say, 'two minutes'. It started with eight minutes. It has come down to three minutes and I know what happens in the end. We are short-changed to one minute, two minutes. That's not the way we want to discuss. Everybody must be given at least four minutes to speak. ...*(Interruptions)*...

SHRI T. K. RANGARAJAN (Tamil Nadu): I agree with you.

सदन के नेता (श्री थावरचन्द गहलोत) : माननीय उपसभापति महोदय, यह विधेयक अत्यधिक महत्वपूर्ण है और यह जल्दी पास हो जाए, इस बात की आवश्यकता भी है।...*(व्यवधान)*...

एक माननीय सदस्य : क्या discussion के बिना पास करना है?...*(व्यवधान)*...



**श्री थावरचन्द गहलोत :** सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री श्री नितिन जयराम गडकरी जी ने इस बिल के महत्व को हम सब लोगों के सामने रखा है, उन महत्वों को देखकर यह आवश्यकता महसूस होती है कि यह बिल अगर आज ही पास हो जाए तो ज्यादा अच्छा है।...*(व्यवधान)*...

**श्री बी. के. हरिप्रसाद :** कल करिए।...*(व्यवधान)*...

**श्री थावरचन्द गहलोत :** मेरे ख्याल से अगर समय की बचत करनी है तो हम हमारी पार्टी के जो वक्ता होंगे, उनसे निवेदन करेंगे कि वे अपना नाम withdraw कर लें और बाकी सदस्य बोल लें, इसलिए अगर आज ही इसे पास करा देंगे तो बड़ी कृपा होगी।

**श्री दरेक ओब्राइन :** सर, हम लोग टाइम के बारे में बात कर रहे हैं।...*(व्यवधान)*... एक मिनट।...*(व्यवधान)*... We are talking about time and the importance of time. You know what has happened today, Sir? This Bill, even if it is passed today, has to go back to the Lok Sabha because the Minister will move two Amendments. We are all there to cooperate. आपका amendment है, हमारा amendment तो नहीं है।...*(व्यवधान)*... Sir, the Opposition, for the last 33 days, has been a very constructive Opposition with full cooperation. This is the spirit, but these things continue to happen. Then the Minister says, 'Is it a sin to pass a Bill?' Yes, it is a sin to pass a Bill when it is not scrutinised. It is a sin to pass a Bill which has been passed in Lok Sabha and a wrong Bill has been brought to Rajya Sabha. So, don't talk about sin. Sir, our spirit is one of cooperation. Our spirit is constructive. Sir, we are constructive.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Derekji. I have got your point. I will go by the opinion of the majority of the House. जो परम्परा है। लोगों का क्या कहना है, let us decide.

SHRI DEREK O'BRIEN: The sense of the House is never the...

**श्री उपसभापति :** कितने लोग हाउस को चलाने के पक्ष में हैं?...*(व्यवधान)*... I will go by the opinion of the majority of the House. ...*(Interruptions)*...

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, you should take the sense of the House. You can't run the House like this ...*(Interruptions)*... It is never the majority of the House. It is the sense of the House. You cannot change the rule. Always the sense of the House is taken. You said, 'majority of the House'. No, Sir. Understand our feelings.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Chairman has already requested...  
...*(Interruptions)*... Please sit down. ...*(Interruptions)*...

SHRI TIRUCHI SIVA: No, Sir, you should take the sense of the House. Now, we request you, Sir. ... *(Interruptions)* ... We agree that the Bill should be passed. It is a very important Bill and all things cannot be decided by the majority. Understand our feelings. We agree to pass the Bill. Twenty more speakers are there. It will take at least two hours.

SHRI ANAND SHARMA: Sir, it is the sense of the House and not the majority of the House. ... *(Interruptions)* ...

श्री विजय गोयल (राजस्थान) : सर, मैं आनन्द शर्मा जी की बात को समझ सकता हूँ। पहले की सरकारों ने कभी इतना ज्यादा काम नहीं किया है।...*(व्यवधान)*...

श्री आनन्द शर्मा : यह क्या है?...*(व्यवधान)*...

श्री विजय गोयल : हमारे लिए भी मुश्किल है।...*(व्यवधान)*... अब एक सरकार लगातार काम कर रही है तो तकलीफ होना जाहिर है इसलिए मैं समझता हूँ कि sense of the House ले लिया जाए कि कितने घंटे और काम करना है।...*(व्यवधान)*... आनन्द जी, मैं आपकी बात को सपोर्ट कर रहा हूँ।...*(व्यवधान)*... I am supporting you only. Anand Sharmaji. यह डिसाइड कर लीजिए कि कितने घंटे और काम करना है, आप रात के दस बजे तक मत चलाइए, थोड़ा कम चला लीजिए, यह मैं चाहता हूँ।...*(व्यवधान)*...

श्री आनन्द शर्मा : यह जो है, इसे संविधान सभा ने लिखा है। यह भारत की संसद है। ...*(व्यवधान)*... यह rubber stamping नहीं है।...*(व्यवधान)*... पहले की सरकारों ने कोई कानून नहीं बनाया?...*(व्यवधान)*... जिस बिल को आप लाए हैं, उससे पहले के बिल पुरानी सरकारों के हैं।...*(व्यवधान)*...

SHRI DIGVIJAYA SINGH (Madhya Pradesh): Sir, this is democracy. Please take the sense of the House.

श्री उपसभापति : माननीय आनन्द जी...*(व्यवधान)*... आप सब लोग प्लीज़ अपनी-अपनी जगह बैठें।...*(व्यवधान)*...

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रामदास अठावले) : सर,...*(व्यवधान)*...

श्री उपसभापति : माननीय अठावले जी, आप भी बैठें।...*(व्यवधान)*... प्लीज़ अठावले जी, आप बैठें।...*(व्यवधान)*... कृपया अपनी-अपनी जगह पर बैठें।...*(व्यवधान)*... तिरुची शिवा जी, कृपया बैठें। माननीय चेयरमैन साहब ने already कहा था कि इस बिल को पूरा कर हम आज का business पूरा करेंगे, इसलिए कृपया इस पर हम आगे चलें।...*(व्यवधान)*... हम लोग इस पर आगे चलते हैं।...*(व्यवधान)*... डा. नरेन्द्र जाधव।...*(व्यवधान)*...

**श्री आनन्द शर्मा :** हम इसको नहीं मानते। इस तरह से हाउस नहीं चलेगा।...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Tiruchi Sivaji, please sit down.

**श्री उपसभापति :** डा. नरेन्द्र जाधव।...*(व्यवधान)*... और कोई बात रिकॉर्ड पर नहीं जाएगी।  
डा. नरेन्द्र जाधव।

SHRI DIGVIJAYA SINGH: Sir, I am on a point of order. ...*(Interruptions)*...

DR. NARENDRA JADHAV (Nominated): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to support the Bill. ...*(Interruptions)*...

**श्री उपसभापति :** कोई अन्य बात रिकॉर्ड पर नहीं जाएगी। डा. नरेन्द्र जाधव...

DR. NARENDRA JADHAV: Sir, I rise to support strongly the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019. ...*(Interruptions)*... This Bill has been long overdue. ...*(Interruptions)*...

SHRI TIRUCHI SIVA: \*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Okay. Mr. Shanmugam, please, complete your speech. ...*(Interruptions)*... You have five minutes more, because you have taken fifteen minutes. I am giving you five more minutes. ...*(Interruptions)*...

SHRI M. SHANMUGAM: Under the existing Section 44, registration of motor vehicle is done on physical production of vehicle purchased from dealer. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Let him complete his maiden speech. ...*(Interruptions)*... Let him complete his maiden speech. ...*(Interruptions)*...

SHRI M. SHANMUGAM: The inspection authorities will inspect it thoroughly. ...*(Interruptions)*... as per specifications of the manufacturers.

**श्री आनन्द शर्मा :** \*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Let him complete his maiden speech...*(Interruptions)*...

**श्री मधुसूदन मिश्री :** \*

**श्री आनन्द शर्मा :** \*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He did not complete his maiden speech. ...*(Interruptions)*...

SHRI M. SHANMUGAM: There is a proviso which says that if anything contravenes, all actions will be punishable, which is contradictory. ...*(Interruptions)*... There are about one lakh conductors working. But, there is nothing for them in the Bill, be it relating to issue of licence or anything. In our State of Tamil Nadu, all the routes are owned by PSUs. But, according to this Bill, if it is a stage and passenger carrier, licence will be issued by the Centre. If it is implemented, automatically, the public sector will be washed away. ...*(Interruptions)*... So, this Bill encroaches upon the powers of the States. ...*(Interruptions)*... So, we are opposing the Bill. ...*(Interruptions)*...

The next point is, when you are amending the Motor Vehicle Act, you have to, simultaneously, amend the Motor Vehicle Workers Act also. ...*(Interruptions)*... Sir, lakhs of workers are working without any timeframe; there is no time restriction. The major accidents are happening because of the time factor. ...*(Interruptions)*... Drivers are driving vehicle for more than eight hours. Due to which accidents are taking place. There is no EPF, ESI facilities to them. ...*(Interruptions)*... Sir, in the State of Tamil Nadu, we have an organised welfare boards. ...*(Interruptions)*... for the drivers.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: You please conclude now.

SHRI M. SHANMUGAM: I am concluding, Sir. ...*(Interruptions)*... We are collecting Cess for the welfare board from the registration authority and the fitness authority. So, similarly, all the drivers should be protected and it should also be ensured that drivers should work below eight hours a day!...*(Time-bell rings)*... They should also be given the benefit of social security. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I have given him more than fifteen minutes. ...*(Interruptions)*...

SOME HON. MEMBERS: Sir, it is his maiden speech. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is more than twenty-five minutes. ...*(Interruptions)*... Please conclude now. ...*(Interruptions)*...

SHRI M. SHANMUGAM: It is only then we can reduce accidents and other things. Thank you. ...*(Interruptions)*...

DR. NARENDRA JADHAV: Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to strongly support the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019. Sir, this Bill has been long overdue.

At the very outset, let me commend the hon. Minister, Shri Nitin Gadkariji, for piloting this Bill with a tremendous commitment.

Sir, I was a Member of the Select Committee and the Committee discussed this Bill thoroughly and comprehensively. In fact, the hon. Minister joined the discussion one day on his own and answered all the questions. The hon. Minister travelled all over the country to create awareness about the necessity of this Bill. I wish to place on record my highest appreciation for the commitment and the manner in which this Bill was conceived, developed, debated and presented. There is an imperative need for enhanced road safety, stricter compliance of safety measures, replacement of automobile parts that are harmful to environment, provisions for victims of road accidents, and a comprehensive framework for insurance. Our laws need to be aligned with internationally accepted standards. This Amendment Bill of 2019, which is extremely comprehensive, addresses several major concerns and makes an extraordinary bold move towards alignment of international standards. This is not an end in itself, but it is a great beginning of covering a huge regulatory gap that existed until today. I wholeheartedly support the Bill, and strongly recommend its passage. Thank you very much, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. Now, Shri Naresh Gujral.

SHRI NARESH GUJRAL: Sir, ... (*Interruptions*)...

SHRI ANAND SHARMA: Gujralji, just one minute. Sir, this Session, like any other Session, is an important Session. But this Session is the first Session of Parliament and of the House, after the recent General Elections. We are very happy that the Houses are functioning and a lot of Business has been transacted. At the same time, there are certain conventions, norms and Parliamentary practices. We will have to fight to defend them. It cannot become the rule that the House has to be extended beyond a time which has been agreed to in the Business Advisory Committee. This is number one.

Number two, for the first time, we heard something. With due respect, Sir, at 6.00 p.m., the sense of the House is to be taken. It is never by voting. It has never happened in the House. Even if it is two Members, three Members, it is taken. It is different from voting.



Number three, hon. Deputy Chairman, Sir, we have high respect for the hon. Chairman and for you, for the Chair, but this decision can only be taken by the Chair in the House. It cannot be taken outside. So, you are the Chair. That is why the Minister of State for Parliamentary Affairs and also the Leader of the House got up. We have respect for both. Now, the House has its own views. If we allow this to become a norm that every day, – sometimes, we are told that the other House sits till midnight – then start from breakfast till next mornings breakfast, give time to go for washroom, what is happening? If there is a national emergency...(Interruptions)...

**श्री उपसभापति :** माननीय आनन्द जी, मैंने आपको बोलने का मौका दिया।...(व्यवधान)...

SHRI ANAND SHARMA: If there is a national emergency, we will sit. ... (Interruptions)... please, please. ... (Interruptions)...

**श्री उपसभापति :** मैंने आपको दो बार मौका दिया है। मैंने सरकार के जो पार्लियामेंटरी अफेयर्स के राज्य मंत्री हैं, जो आपके सदन के नेता हैं, दोनों से कहा था कि आप मिलकर रास्ता निकालें कि क्या सेंस ऑफ दि हाउस है? आप बताइए कि क्या रास्ता निकला है?

**श्री थावरचन्द गहलोत :** उपसभापति जी, मैं आदरणीय आनन्द शर्मा जी से, श्री देरेक ओब्राईन जी से और जो भी माननीय सदस्य इस बात को कह रहे हैं कि अब आगे कार्यवाही न चलायें, उनसे निवेदन करना चाहता हूँ कि यह बिल अत्यधिक महत्वपूर्ण है। जैसा अभी माननीय मंत्री जी ने भी बताया कि गवर्नमेंट की तरफ से इसमें एक अमेंडमेंट भी आ रहा है। यह अमेंडमेंट आकर बिल पास होगा, तो यह बिल फिर से लोक सभा में जाएगा, यह बात सही है। इस बिल का इतना विलम्ब होना देश हित में नहीं है, जनहित में नहीं है। इसलिए मैं प्रार्थना करूंगा कि इस विधेयक पर चर्चा पूरी होने तक और इसके पारित होने तक सदन को चलाने की अनुमति प्रदान करें।

**श्री अहमद पटेल :** यह सब रोज़ ही होता है।...(व्यवधान)... हमारे भी प्रोग्राम्स होते हैं।...(व्यवधान)... हम हर रोज़ हाउस में बैठे रहते हैं।...(व्यवधान)...

SHRI T. K. RANGARAJAN: All Bills are important. ... (Interruptions)... No Bill is a casual Bill. ... (Interruptions)...

**श्री थावरचन्द गहलोत :** और मैं...(व्यवधान)... मेरी बात पूरी हो जाने दीजिए।...(व्यवधान)...

SHRI VAIKO (Tamil Nadu): Hon. Minister, kindly yield to me. ... (Interruptions)... Sir, I am on a different point.

श्री थावरचन्द गहलोत : मेरी बात पूरी हो जाने दीजिए।...**(व्यवधान)**... हम ऐसा कोई नियम नहीं बना रहे हैं कि हाउस ज्यादा देर तक चलेगा।...**(व्यवधान)**... ऐसी परम्परा रही है।...**(व्यवधान)**...

SHRI VAIKO: Mr. Minister, kindly yield to me. ... *(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He is the Leader of the House. ... *(Interruptions)*...

श्री थावरचन्द गहलोत : ऐसी परम्परा रही है।...**(व्यवधान)**... एक बार नहीं, अनेक बार हाउस...**(व्यवधान)**... एक बार नहीं, अनेक बार हाउस रात को 9.00 बजे तक, 10.00 बजे तक भी चला है। महोदय, हमने BAC की मीटिंग में समय-समय पर ऐसे महत्वपूर्ण विधेयकों पर देर तक बैठकर के उन्हें पारित करने के विषय में भी चर्चा की है। अतः मैं एक बार फिर अनुरोध करता हूँ कि इस बिल के पारित होने तक आज सदन की कार्यवाही चलाएं।...**(व्यवधान)**...

SHRI VAIKO: Mr. Deputy Chairman, Sir, kindly listen to me. Sir, I am on a different point. The House has been extended for three days. Never expected. Okay; all right. But, at the same time, we, Members, belonging to 'Others' group, do not get ample time unless the House sits long, unless the House finishes the Business. We are the affected persons. They are not; not Mr. Anand Sharma. Therefore, I want the time to be given to the 'Other' Members. You have to extend the time of the House. Otherwise, we are affected, not Mr. Anand Sharma and major political parties. We 'Others' are affected. ... *(Interruptions)*...

SHRI T. K. RANGARAJAN: I support hon. Member, Mr. Vaiko. He is one of our senior Members. All 'Other' Members have to be given time but not after six, not after six. ... *(Interruptions)*... You cannot extend the time. Every Bill is an important Bill. ... *(Interruptions)*...

श्री उपसभापति : कोई और बात रिकॉर्ड पर नहीं जाएगी।...**(व्यवधान)**...

SHRI VAIKO: \*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Vaiko, please take your seat. ... *(Interruptions)*... T. K. Rangarajanji, please. ... *(Interruptions)*... Please. आपने देखा कि हाउस में बहुत सारे लोग चाहते हैं कि इस बिल पर discussion हो, बातचीत हो। इसलिए मेरा फिर से निवेदन है कि इस बिल को आज हम पारित करें।...**(व्यवधान)**... श्री नरेश गुजराल।...**(व्यवधान)**...

SHRI VAIKO: \*

SHRI TIRUCHI SIVA: \*

श्री उपसभापति : कोई और बात रिकॉर्ड पर नहीं जाएगी।...**(ब्यवधान)**... श्री नरेश गुजराल...**(ब्यवधान)**...

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, I am on a point of order under Rule 37....**(Interruptions)**...

SHRI NARESH GUJRAL: Derekji, your Party has spoken. ....**(Interruptions)**...

SHRI DEREK O'BRIEN: I am with you. I am with you on this. ....**(Interruptions)**...

Sir, Naresh Gujralji was called to speak at 6.22 p.m. My point of order is under Rule 37. Rule 37 states, "Variation in the Allocation of Time Order" – and I am reading it. Let me read it. "No variation in the Allocation of Time Order shall be made except by the (Chairman), who may make such variation if he is satisfied after taking the sense of the Council that there is a general agreement for such variation." The general agreement, we understood, was till 6.00 p.m. If you have called a speaker at 6.22, this Rule states, Sir, that you have to take the sense of the House and then ask him to speak. That is my limited point. ....**(Interruptions)**...

श्री उपसभापति : मैंने already sense of the House लिया है। आपने देखा, कई लोगों ने देखा।...**(ब्यवधान)**...

श्री डेरेक ओब्राईन : सर, क्या आपने announce किया?...**(ब्यवधान)**... सर, 6.00 बजे के बाद बैठेंगे, क्या आपने ऐसा announce किया?...**(ब्यवधान)**...

SHRI VAIKO: Sir, I have been in this House for 18 years. ....**(Interruptions)**... We have sat upto 5 o'clock in the night ....**(Interruptions)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you Vaikoji. Please. Shri Naresh Gujral. ....**(Interruptions)**... Already the Minister has spoken, उसके बाद sense of the House लिया कि हाउस चलेगा। श्री नरेश गुजराल।...**(ब्यवधान)**... और कोई बात रिकॉर्ड पर नहीं जाएगी। श्री नरेश गुजराल। Please continue. ....**(Interruptions)**... Shri Naresh Gujral. ....**(Interruptions)**...

SHRI NARESH GUJRAL: In this din, how can I speak, Sir? ....**(Interruptions)**...

SHRI TIRUCHI SIVA: \*

SHRI T. K. RANGARAJAN: \*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please speak. कोई और बात रिकॉर्ड पर नहीं जा रही है। श्री नरेश गुजराल।...**(ब्यवधान)**...

SHRI NARESH GUJRAL: Mr. Siva, we don't disrupt when you speak. ...*(Interruptions)*... We don't disrupt when you speak. Sir, ask him to sit down. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Naresh Gujral, please speak. ....*(Interruptions)*...

श्री नरेश गुजराल : आप लोग बोल चुके हैं। हमें भी मौका दीजिए।...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Naresh Gujral, please speak. ...*(Interruptions)*...

SHRI NARESH GUJRAL: Sir, I cannot stress enough the need to pass this very important legislation as soon as possible and preferably today. ...*(Interruptions)*... Sir, as the hon. Minister said, we lose 150,000 lives every year. This Bill is delayed beyond belief and important lives would have been saved had we passed this legislation earlier. Sir, apart from those families who are grieving for their family members, there is a huge national loss. It is estimated that the GDP loss alone to this country is from one to one-and-half per cent per annum. Sir, I congratulate the hon. Minister for increasing the minimum compensation amount which is now going to be paid to the victims. Also, Sir, increasing penalties for rash driving, for drunken driving, etc., would put some order on the roads, which are totally chaotic today.

Sir, this Government is committed to fighting corruption. I was a member of the Select Committee and many stakeholders appeared before us. Most of them said that the den of corruption in this country was the RTOs. It is estimated that they make anywhere from ₹ 15,000 crore to ₹ 25,000 crore in corruption money every year. Sir, this Bill would go a long way in eliminating that corruption.

Sir, I again congratulate the Minister for the 'good samaritan' clause. There is a golden hour, the first one hour, where lives can be saved. Now that protection has been given to a good samaritan, I am sure a lot of valuable lives would be saved.

Sir, I don't want to repeat what my other colleagues have said because I have very little time. I have a few suggestions for the hon. Minister. Whether it comes by way of rules or subordinate legislation, he knows best. My first suggestion is that two helmets should be made compulsory to be priced along with a two-wheeler, because when a company gives you those two helmets, they would be of international standard. Secondly, we have to ensure that car companies and truck companies – they are the ones who are putting these vehicles on the road – should be forced to start motor driving courses.

They would train drivers, especially for heavy vehicles, in a scientific manner. So, we would have more trained drivers on the roads. Thirdly, there are gadgets today which come in cars all over the world which warn a driver if the driver is dozing off. Sir, again, I am saying, at least for heavy vehicles, please make it mandatory that these gadgets are fixed in those trucks and heavy vehicles, so that if a driver is dozing off, and Sir, we all know, you go on the highways, they serve you tea and they ask you ‘पचास मील की चाय चाहिए, सौ मील की चाय चाहिए?’ That is not the way, Sir, if you want to bring some order on the roads. So, I would request the hon. Minister to make it mandatory for these gadgets to be put in heavy vehicles, at least, to start with.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Gujral, please conclude.

SHRI NARESH GUJRAL: Sir, just give me two more minutes. This is what happens.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: There is one more speaker.

SHRI NARESH GUJRAL: Sir, I have just two more suggestions. Please put temperature control equipment, again, especially in heavy vehicles. The drivers doze off because it is very hot or it is very cold. There must be temperature control in the cabins of these vehicles. Lastly, Sir, today, we don't have uniform road tax for States. I come from Punjab and I know, people don't buy cars in Punjab; they buy them in Chandigarh because it is cheaper there. People are not buying cars in Delhi; they are buying them in Haryana. So, I hope, you can find some way, Sir, to make it uniform so that the consumer pays the same price all over the country.

Thank you very much, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Message from Lok Sabha. ...*(Interruptions)*...

SHRI B. K. HARIPRASAD: Sir, I have a point of order. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Wait a minute. Message from Lok Sabha. ...*(Interruptions)*...

SHRI BHUBANESWAR KALITA: Sir, a new situation has arisen. The Minister has circulated some amendments to Clauses 30, 34 and 77, but a different set was shown. And he has agreed that there is no amendment on that. This has to be disposed of first and only then we should... ...*(Interruptions)*...



MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. ...*(Interruptions)*... It would be examined. ...*(Interruptions)*...

---

**MESSAGE FROM LOK SABHA**

**The Inter-State River Water Disputes (Amendment) Bill, 2019**

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 Inter-State River Water Disputes (Amendment) Bill, 2019, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 31st July, 2019."

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

---

**GOVERNMENT BILL**

**The Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 – Contd.**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri V. Vijayasai Reddy. ...*(Interruptions)*...

SHRI B. K. HARIPRASAD: Mr. Deputy Chairman, Sir...*(Interruptions)*...

SHRI ANAND SHARMA: Just one minute, Sir. We cannot ignore this flouting of the rules. Shri Derek O'Brien has quoted Rule 37(2). We have not agreed to any time, nor has any time been announced. ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Let me tell you about Rule 37. Rule 37 BAC head के अंदर है। यह BAC द्वारा allocated time को change करने के बारे में है।

श्री आनन्द शर्मा : तो 6 बजे तक का है न?...*(व्यवधान)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It does not apply here. ...*(Interruptions)*... It does not apply here. ...*(Interruptions)*...

श्री आनन्द शर्मा : Sense of the House क्या है?