श्री उपसभापति: माननीय मंत्री जी, समय खत्म हुआ। Statement by Minister correcting answer to question.

[Answers to Starred and Un-starred Questions (Both in English and Hindi) are available as Part -I to this Debate, published electronically on the Rajya Sabha website under the link https://rajyasabha.nic.in/Debates/OfficialDebatesDateWise]

STATEMENT BY MINISTER CORRECTING ANSWER TO QUESTION

THE MINISTER OF LAW AND JUSTICE (SHRI RAVI SHANKAR PRASAD): Sir, with your permission, I make a statement correcting the answer to Starred Question 111 given in the Rajya Sabha on the 11th February, 2021 regarding 'Eligibility in Reserved Constituencies'.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned till 2.00 p.m.

The House then adjourned for lunch at one minute past one of the clock.

The House reassembled after lunch at two of the clock,
MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair.*

STATEMENT BY MINISTER

Vehicles Scrapping Policy

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Statement by the Minister, Shri Nitin Jairam Gadkari.

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री; तथा सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी) : माननीय उपसभापति महोदय, माननीय वित्त मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में स्क्रैपिंग नीति के ऊपर प्रस्ताव रखा था, मैं आज उस पॉलिसी को पूरी तरह से आपके सामने घोषित कर रहा हूँ। महोदय, भारत में 51 लाख हल्के मोटर वाहन हैं, जो 20 वर्ष से अधिक पुराने हैं और 34 लाख हल्के मोटर वाहन हैं, जो 15 वर्ष से भी अधिक पुराने हैं। वैध फिटनेस प्रमाण-पत्र के बिना लगभग 17 लाख मध्यम और भारी कमर्शियल वाहन हैं, जो 15 वर्ष से अधिक पुराने हैं। पुराने वाहन फिट वाहनों की तुलना में 10 से 12 गुना अधिक पर्यावरण प्रदूषित करते हैं और इसके कारण हमारे देश में प्रदूषण की समस्या भी काफी गंभीर है। विशेष रूप से दिल्ली में प्रदूषण की समस्या को लेकर हम सब लोग चिंतित भी हैं। इसके साथ-साथ ये सड़क सुरक्षा के लिए एक जोखिम बनते हैं। टेक्नोलॉजी लगातार बदल रही है, जिसके कारण स्वाभाविक रूप से pollution भी कम होता है।

अब हमने BS-VI के emission norms को स्वीकार किया है। पर्यावरण की दृष्टि से और fuel consumption की दृष्टि से भी इस बात का विचार होना आवश्यक है।

स्वच्छ पर्यावरण, वाहन चालक एवं पदयात्रियों की सुरक्षा के हित में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय Voluntary Vehicle-Fleet Modernization Program (VVMP) अथवा स्क्रैपिंग नीति की शुरुआत कर रहा है। यह एक ऐसी विन-विन पॉलिसी होगी, जिसमें न केवल पुराने वाहनों को स्क्रैप करने का प्रोत्साहन मिलेगा, बल्कि नए वाहन खरीदने के लिए सामान्य जनमानस को आर्थिक सहूलियत भी मिलेगी।

हमारे देश में लगभग आठ लाख करोड़ रुपए के crude oil का आयात होता है, जिससे न केवल देश की आर्थिक परिस्थिति पर दबाव पड़ता है, बल्कि पुराने वाहनों की पुरानी emission technology के कारण अत्यधिक प्रदूषण भी होता है। यह स्क्रैपिंग पॉलिसी एक ऐसी परिस्थिति का निर्माण करेगी, जिससे स्क्रैपिंग सेंटर्स, ऑटोमोबाइल इंडस्ट्री, component industry और सामान्य लोग - इन सबका फायदा होगा। अभी भी पंजाब में एक इंडस्ट्री ऐसी है, जो बाहर का स्क्रैप लाकर यहाँ automobile components बना रही है।

महोदय, आपको पता ही होगा कि copper, aluminum, steel, rubber and plastic - ये पाँचों raw materials स्क्रैपिंग के कारण सस्ते हो जाएँगे। हमने अपने पोर्ट में 18 metre draft बनाया है, जिससे हमने पोर्ट के आजू-बाजू में automobile cluster बनाने के लिए प्राथमिकता दी है। Raw material सस्ते होने के कारण स्वाभाविक रूप से automobile components की कीमत में काफी कमी आएगी। इसमें 40 परसेंट की कमी आएगी।

इस समय हमारी automobile industry देश की सबसे ज्यादा रोज़गार देने वाली इंडस्ट्री है। अभी मैंने जानकारी ली, तो पता चला कि इसका turnover साढ़े सात लाख करोड़ रुपए का है और देश में सबसे ज्यादा employment देने वाली यह इंडस्ट्री है तथा इसका साढ़े तीन लाख करोड़ का एक्सपोर्ट है। निश्चित रूप से हम स्क्रैपिंग के कारण इंटरनेशनल मार्केट में और competitive बनेंगे एवं copper, aluminum, steel, rubber और plastic सस्ता मिलेगा। इससे automobile components सस्ते होंगे, हमारा एक्सपोर्ट बढ़ेगा, ग्रोथ रेट भी बढ़ेगा और employment potential भी बढ़ेगा। इससे vehicle manufacturing cost भी कम होगी और वाहन के मालिक को, vehicle का स्क्रैप मूल्य जो लगभग चार से छः प्रतिशत होता है, वह भी मिलेगा एवं स्क्रैपिंग सर्टिफिकेट भी मिलेगा।

इसके साथ-साथ हमने आज एक advisory भी जारी की है, जिसके तहत जो भी कोई व्यक्ति यह सर्टिफिकेट लेकर नई गाड़ी खरीदने जाएगा, उसको नई गाड़ी की कीमत पर पाँच परसेंट की सहूलियत मिलेगी। हमने इस प्रकार की advisory भी भारत सरकार की ओर से उनको दी है। स्क्रैपिंग सर्टिफिकेट के आधार पर नया वाहन खरीदने के लिए पाँच परसेंट की छूट मिलेगी

और रजिस्ट्रेशन फीस तथा रोड टैक्स में भी भारी छूट मिलेगी। इससे लोग नए वाहन खरीदने के लिए प्रोत्साहित होंगे और automobile sector की sale और बढ़ेगी।

इसमें राज्य सरकार और भारत सरकार का जो जीएसटी है, अनुमान है कि इससे करीब 30 से 40 हज़ार करोड़ रुपए का जीएसटी बढ़ेगा, क्योंकि इसके कारण नए वाहनों की खरीद-बिक्री होगी। इसके साथ-साथ सबसे महत्वपूर्ण बात है कि नई टेक्नोलॉजी के कारण जो fuel efficiency है, उसके कारण जो हमारा आठ लाख करोड़ का इम्पोर्ट हो रहा है, वह भी कम होगा। मैं आपसे विशेष रूप से इस बात को कहना चाहूँगा कि हमारी ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री ने lithium-ion, sodium-ion, zinc-ion, aluminium-ion के विषय पर काफी बड़ी मीटिंग की और इस देश में ISRO से लेकर DRDO तक, सबको इकट्ठा किया। अभी हमारे देश में 81 percent lithium-ion batteries बन रही हैं और निश्चित रूप से, एक साल के अंदर देश में 100 percent lithium-ion batteries बनेंगी। इसमें सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि अभी जो इलेक्ट्रिक व्हीकल्स हैं, उनकी कीमत और पेट्रोलियम व्हीकल्स की कीमत में काफी अंतर है, पर जिस प्रकार से हमारे देश में काम हो रहा है, मेरा विश्वास है कि आने वाले समय में दो साल के अंदर पेट्रोलियम स्कूटर, फोर व्हीलर, डीज़ल की बस और इलेक्ट्रिक टू व्हीलर, इलेक्ट्रिक फोर व्हीलर और इलेक्ट्रिक बस की कीमत लगभग same हो जाएगी और जितना पैसा हम डीज़ल-पेट्रोल पर खर्च कर रहे हैं, उससे दस गुना कम इलेक्ट्रिक पर होगा। इससे इम्पोर्ट भी बचेगा, प्रदूषण भी कम होगा और इन सब नीतियों के कारण, जो आज हमारे देश की साढ़े सात लाख करोड़ की इंडस्ट्री है, इसे हमने पाँच साल के अंदर दस लाख करोड़ की बनाने का एक प्लान बनाया है। मैं यह विश्वास के साथ बताऊँगा कि वर्ल्ड के सभी ब्रांड्स हिन्दुस्तान में मैन्युफैक्चरिंग कर रहे हैं। निश्चित रूप से, हम दस लाख करोड़ की इंडस्ट्री तुरंत बनेंगे और इसके कारण हम निश्चित रूप से, वर्ल्ड का नंबर एक मैन्युफैक्चरिंग हब बनेंगे।

सर, automobile sector ने लगभग 3.7 करोड़ लोगों को directly अथवा indirectly रोज़गार दिया है और इसका टर्नओवर अभी 7.2 लाख करोड़ है। Scrapping policy के लागू होने पर न केवल इन आंकड़ों में वृद्धि होगी, वरन् scrapping centre, automatic fitness centre की वजह से दस हज़ार करोड़ का अतिरिक्त निवेश और 35,000 लोगों को direct employment मिलने की संभावना है। माननीय उपसभापति महोदय, अभी हमारे देश में 22 लाख ड्राइवर्स की कमी है। हम हर जिले में कम से कम दो से तीन ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर्स और कम से कम इस प्रकार के दो फिटनेस और पॉल्युशन सर्टिफिकेट देने वाले सेंटर्स पीपीपी मोड में खोल रहे हैं। मेरा सभी सांसदों से अनुरोध है कि आपके क्षेत्र में इस प्रकार के सेंटर्स खोलने के लिए जो बेरोजगार लोग हैं, उनके लिए आप आगे आइए। इसके लिए हमने सरकार की तरफ से विशेष प्लानिंग भी की है और सहूलियत के लिए हम उन्हें कुछ incentives भी दे रहे हैं।

सर, indirect employment, यानी allied services sector and research & development के क्षेत्र में भी भारत से ज्यादा लोगों को रोज़गार मिलने की संभावना है। Scrap material से ऐसे elements भी प्राप्त होंगे, जो electric vehicle batteries research में काम

आएंगे। उदाहरण के लिए, NdFeB magnet, जो कि एक rare earth element है, Neodymium से मिलता है, यह एक काफी महत्वपूर्ण magnet है, अभी इम्पोर्ट हो रहा है, यह EV (electric vehicles) में लगता है और यह हमें scrapping policy से मिलेगा। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि यह magnet केवल इम्पोर्ट ही होता है। अगर नियमित scrapping की जाए, तो उससे Neodymium भी प्राप्त होगा, जिससे ये magnet भारत में बन सकेंगे। Lithium, Aluminium जैसे metals की वजह से electronics and IT industries की राह पर सस्ते दाम पर raw material प्राप्त होगा। सर, यह जो कंप्यूटर हार्डवेयर की वेस्ट है, इसमें से भी lithium-ion निकालने के प्रोसेस पर रिसर्च की जा रही है। यह इस समय एक hazardous waste है। निश्चित रूप से, यह जो हमारी automobile scrapping policy है, इसके द्वारा हम हार्डवेयर कंप्यूटर वेस्ट को भी lithium-ion निकालने के लिए उपयोग कर पाएंगे। नए वाहनों में पुराने वाहनों के मुकाबले maintenance cost भी काफी कम लगती है। नया वाहन लाइट वेट होता है, जिसकी वजह से fuel efficiency भी बढ़ती है और उतने ही ईंधन में वाहन ज्यादा चलता है, प्रदूषण भी कम करता है। मेरा आप सबसे अनुरोध है कि यह win-win situation है। किसी गरीब आदमी का व्हीकल हम खत्म कर दें, उसे बंद कर दें, इसमें इस प्रकार का भाव नहीं है। यह एक ऐसी पहल है, जिसके बारे में सारे स्टेकहोल्डर्स के इंटरेस्ट को सुरक्षित रखा जाएगा। इससे मैन्युफैक्चरिंग बढ़ेगी, रोज़गार बढ़ेंगे और fuel के कारण सामान्य जनता की maintenance cost की भी बचत होगी, उनकी सड़क सुरक्षा का भी ख्याल रखा जाएगा और पर्यावरण के संबंध में हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी ने जो संकल्प किया है, उसे भी पूरा किया जाएगा। मंत्रालय अगले कुछ हफ्ते में मसौदा अधिसूचना, ड्राफ्ट नोटिफिकेशन प्रकाशित करेगा, जो सभी सम्मिलित स्टेकहोल्डर्स की टिप्पणियाँ और विचार प्राप्त करने के लिए है, जो 30 दिन तक पब्लिक डोमेन में रहेगा। Scrap किए जाने वाले वाहनों के लिए criteria मुख्यतः वाहनों की vehicle fitness पर आधारित होगा, जो commercial वाहनों के मामले में automated fitness centres के माध्यम से और private वाहनों के मामले में non registration के आधार पर होगा। यह मापदंड, जर्मनी, यूके और जापान जैसे विभिन्न देशों की श्रेष्ठ पद्धतियों के, वैश्विक मानकों के best practices और तुलनात्मक अध्ययन के पश्चात अपनाया गया है। किसी भी वाहन के फिटनेस टैस्ट में असफल होने अथवा इसके रजिस्ट्रेशन प्रमाण-पत्र का नवीनीकरण करने में असफल होने पर इसे end of life vehicle घोषित कर दिया जाएगा और end of life होने पर वह scrapping में जाएगा। वाहनों की फिटनेस निर्धारित करने के लिए मापदंड मुख्यतः emission test, braking तथा कई अन्य परीक्षणों के मध्य संरक्षा उपस्करों, जो केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के अनुसार है, उसके अनुसार होगा।

यह प्रस्ताव किया गया है कि कमर्शियल वाहन, वाहन फिटनेस साबित करने में असफल रहने के मामले में 15 वर्ष के पश्चात् अनिवार्य रूप से de-register कर दिया जाएगा। इसे disincentive के रूप में फिटनेस प्रमाण-पत्र के लिए बढ़ा हुआ शुल्क कमर्शियल वाहनों के लिए initial registration की तिथि से 15 वर्ष से अधिक के जो वाहन हैं, उनके लिए लागू होगा।

यह प्रस्ताव है कि यदि प्राइवेट वाहन 20 वर्ष के पश्चात् ही अनफिट पाया जाता है अथवा रजिस्ट्रेशन प्रमाण-पत्र का नवीनीकरण कराने में विफल रहता है, तो अनिवार्य रूप से वह

de-register कर दिया जाएगा। इसे disincentive के उपाय के रूप में बढ़ा हुआ re-registration शुल्क initial registration की तिथि से 15 वर्ष तक के वाहन के लिए लागू होगा।

यह प्रस्ताव है कि केन्द्र सरकार, राज्य सरकार, नगर निगम, पंचायतों और राज्य परिवहन उपक्रमों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और केन्द्र तथा राज्य सरकार के स्वायत्त निकायों के सभी वाहनों को रजिस्ट्रेशन की तारीख से 15 वर्ष के बाद अनिवार्य रूप से de-register और स्क्रैप किया जाएगा। इससे डिमांड भी बढ़ेगी, अच्छे vehicles भी मिलेंगे, fuel efficiency भी बढ़ेगी तथा प्रदूषण भी कम होगा।

यह योजना पुराने वाहनों के मालिकों को पंजीकृत स्क्रैपिंग केन्द्रों, जो मालिकों को स्क्रैपिंग प्रमाण-पत्र प्रदान करेंगे, के जरिए पुराने और अनफिट वाहनों को स्क्रैप करने के लिए वित्तीय प्रोत्साहन प्रदान करेगी। इन वित्तीय प्रोत्साहनों में शामिल हैं:

(1) स्क्रैपिंग सेंटर द्वारा पुराने वाहन के लिए दिया गया स्क्रैप मूल्य, जो एक नए वाहन के एक्स-शोरूम मूल्य112-113 का लगभग 4 से 6 परसेंट होगा।
(2) सड़क कर से निजी वाहनों के लिए 25 परसेंट तक और वाणिज्यिक वाहनों के लिए 15 परसेंट तक की छूट का लाभ भी उठाया जा सकता है।
(3) वाहन विनिर्माताओं को स्क्रैपिंग प्रमाण-पत्र के एवज में नए वाहन की खरीदी पर 5 परसेंट की छूट प्रदान करने की advisory हमने release कर दी है, जिसे automobile manufacturers निश्चित रूप से मान्य करेंगे, ऐसा मुझे विश्वास है।
(4) इसके अलावा, स्क्रैपिंग प्रमाण-पत्र के एवज में नया वाहन खरीदने के लिए पंजीकरण शुल्क भी माफ किया जाएगा।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय पूरे भारत में पंजीकृत वाहन स्क्रैपिंग सुविधा (आरवीएसएफ) की स्थापना को बढ़ावा देगा और इस तरह के केन्द्रों को खोलने के लिए सार्वजनिक और निजी भागीदारी को प्रोत्साहित करेगा।

यह प्रस्ताव भी है कि गुजरात के अलंग में, जहाँ पुरानी शिप्स को स्क्रैप कर उनकी प्रोसेसिंग की जाती है, वहाँ integrated vehicle scraping facility खोली जाएगी। विशेषकर, जो छोटे देश हैं, वहाँ जो vehicles scrap किए गए हैं, उनको press करके समुद्री मार्ग से दो लाख टन तक शिप में लाने की सुविधा है, जिसे अलंग में लाने की व्यवस्था की जाएगी। इस तरह, पुराने जहाज के कारण गुजरात में एक नई इकोनॉमी तैयार होगी, जिसके सपोर्ट में पुराने वाहनों के कारण भी फायदा होगा और इससे raw material सस्ता होगा। अलंग का जो यह प्रस्ताव है, इसको भी हम प्रोत्साहित कर रहे हैं।

एकल खिड़की के माध्यम से स्क्रैपिंग सुविधा को एक सरलीकृत पंजीकरण प्रक्रिया के साथ पर्यावरण और प्रदूषण मानदंडों और कानून के सभी लागू अधिनियमों का अनुपालन करना होगा।

इसी तरह, मंत्रालय राज्य सरकार, निजी क्षेत्र, ऑटोमोबाइल कंपनियों आदि द्वारा पीपीपी मॉडल पर स्वयं चलित फिटनेस केन्द्रों की स्थापना को भी बढ़ावा देगा और ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर्स को भी बढ़ावा देगा। इन केन्द्रों में test lane, IT server, parking और वाहनों की निर्बाध आवाजाही के लिए पर्याप्त स्थान होना चाहिए। हितों के टकराव से बचने के लिए फिटनेस केन्द्र के संचालक केवल परीक्षण सुविधा प्रदान करेंगे और मरम्मत/बिक्री की अतिरिक्त सेवाएँ प्रदान नहीं करेंगे। फिटनेस टेस्ट के लिए ऑनलाइन समय लिया जा सकेगा और परीक्षण रिपोर्ट भी electronic mode में तैयार की जाएगी।

प्रस्तावित स्क्रैपिंग नीति के आवेदन के लिए संभावित समय-सीमा इस प्रकार है:

1. फिटनेस परीक्षण और स्क्रैपिंग केन्द्रों के लिए नियम : 01 अक्टूबर, 2021
2. 15 वर्ष से अधिक पुराने सरकारी और सार्वजनिक उपक्रमों के वाहनों की स्क्रैपिंग : 01 अप्रैल, 2022
3. भारी वाणिज्यिक वाहनों के लिए फिटनेस परीक्षण अनिवार्य : 01 अप्रैल, 2023
4. अन्य सभी श्रेणियों के लिए चरणबद्ध तरीके से फिटनेस परीक्षण अनिवार्य : 01 जून, 2024

इस नीति के द्वारा हमारे देश में हमारी ऑटोमोबाइल इंडस्ट्री, जो आज साढ़े सात लाख करोड़ का टर्नओवर करती है और साढ़े तीन लाख करोड़ का एक्सपोर्ट करती है, वह निश्चित रूप से आने वाले पाँच साल के अंदर 10 लाख करोड़ से भी ऊपर जाएगी। यह सबसे ज्यादा रोज़गार देने वाली इंडस्ट्री है। इसके साथ-साथ, ethanol, methanol, biodiesel, bio-CNG, electric, hydrogen fuel cell, इन पर भी हम काम कर रहे हैं। इसी तरह, lithium ion के साथ sodium ion, aluminum ion, zinc ion और steel ion पर भी हम काम कर रहे हैं।

अब hydrogen fuel cell की कुछ गाड़ियां भी प्रायोगिक तत्वों पर आयी हैं, जिनमें पानी से ग्रीन हाइड्रोजन तैयार होगा। इन सब नीतियों के कारण import substitute, cost effective, pollution free और indigenous - मुझे लगता कि ये भिन्न-भिन्न सिचुएशंस हैं, जो पर्यावरण के लिए भी बहुत आवश्यक थीं। यह डीज़ल, पेट्रोल और क्रूड ऑयल का import भी कम करेगी, रोज़गार का भी निर्माण करेगी और देश की growth rate को भी contribute करेगी। जिसका व्हीकल पुराना है, इस पर काफी चर्चा होती है कि गरीब आदमी क्या करेगा। मैं बताना चाहूंगा कि उसकी fuel efficiency बहुत ज्यादा है, नई टेक्नोलॉजी के कारण उसका माइलेज डबल होगा, जिससे पॉल्युशन कम होगा और उसकी भी इकोनॉमी बदलेगी। हम ग्रीन हाईवे बना रहे हैं। पहले दिल्ली से मुम्बई तक चार ट्रिप मार सकते थे, अब इतने हाईवेज़ हैं कि हम आठ ट्रिप मार पाएंगे - 18 घंटे में दिल्ली-मुम्बई ट्रक चला जाएगा। इससे लॉजिस्टिक कॉस्ट भी कम होगी, जो हमारे इंटरनेशनल एक्सपोर्ट के लिए उपयोगी होगी। ये भिन्न-भिन्न सिचुएशंस हैं। आज इसकी शुरुआत हुई है, इसमें मुझे आप सबका सहयोग मिला है, जिसके लिए मैं बहुत धन्यवाद देता हूं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, hon. Minister. Now, clarifications on the Statement. Prof. Manoj Kumar Jha.

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Thank you, hon. Deputy Chairman, Sir; thank you, hon. Minister. मैं तमाम मध्यम वर्ग के उन परिवारों और उन लोगों की तरफ से कुछ सवाल रखना चाहता हूं, जो ज़िन्दगी में बड़ी मुश्किल से एक गाड़ी खरीदते हैं। आपसे मेरा सिर्फ एक आग्रह होगा। जहां आप कह रहे हैं, 'State Government may be advised' कुछ मिल-बैठकर फैसला हो कि 25 परसेंट को 50 परसेंट करने की संभावना हो, जो रोड टैक्स के संदर्भ में है। आप vehicle manufacturer को कहते हैं, 'discount of 5 per cent', यह बहुत अल्प है। इसको अगर आप 15-20 परसेंट कर सकें - आप तो वैसे भी बहुत बुलंदी से निर्णय लेते हैं, यह निर्णय और बेहतर होगा।

SHRI TIRUCHI SIVA (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, considering the future eco system, the Vehicle Scrapping Policy is a very good initiative. I stand by it. As Prof. Manoj Kumar Jha*ji* said, I would like to say only one thing. If we buy a refrigerator for Rs. 20,000, and after sometime if it can be sold only for Rs. 500 or Rs. 1,000. Similarly, the old vehicles are owned only by middle and lower-middle class people because they cannot afford to buy the new and updated vehicles. So, when you are taking the initiative of Vehicle Scrapping Policy, you have taken some strong steps. All of them are to be appreciated. But, here, I would like to suggest only one thing. The scrap value for the old vehicle, given by the scrapping centre is approximately 4 to 6 per cent of the ex-showroom price of any vehicle. Can the hon. Minister consider about enhancing that? ...(Interruptions)... I think, only that would help the people who own old vehicles.

श्री शक्तिसिंह गोहिल (गुजरात) : महोदय, मैं आपके ज़रिए माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि जो antique cars हैं, उनकी एक different category है, आपके स्टेटमेंट में वह कहीं reflect नहीं होती है। आप antique cars के लिए कोई खास प्रोविज़न करना चाहते हैं या नहीं? जो luxurious cars नहीं हैं, जिन कारों को middle class use करता है, उसके लिए बड़ी दिक्कत होगी। आप average की बात करते हैं, पर वह भी उसके लिए दिक्कत है। मैं luxurious cars की बात नहीं कर रहा हूं, किंतु जिन cars को middle class use करता है, जो thousand CC से नीचे की cars हैं, उनमें या तो ज्यादा सब्सिडी मिले या उनके लिए हम अलग से कुछ प्रावधान करें, तो वह लाभदायी रहेगा। मैं appreciate करता हूं कि आप उसको अलंग में शुरू कर रहे हैं, लेकिन आपकी घोषणा के बाद वहां जो logistic support देना पड़ेगा, उसके लिए आप क्या करेंगे, वह उसके ऊपर निर्भर करेगा।

SHRI P. BHATTACHARYA (West Bengal): Mr. Chairman, Sir, this is undoubtedly a good proposal. But, there are certain contradictions. So, though you, I would like to mention two things to the hon. Minister. I think, with this proposal, the Government will encourage automobile industry so that more automobiles can be served to the people. It's fine. Let them do this. But, here, it has been stated that vehicle manufacturers are also advised for a discount of five per cent on purchase of new vehicles against the scrapping certificate. Why is it five per cent? Number two, if any manufacturer does not accept this proposal of the Government of India, what action will be taken against him? ...(*Interruptions*)... Another, very important thing ...(*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This will be your third clarification. ...(*Interruptions*).. You have already sought two clarifications. ...(*Interruptions*)...

SHRI P. BHATTACHARYA: I see. It's all right.

श्री नितिन जयराम गडकरी : उपसभापति महोदय, माननीय सदस्य ने जिन antique cars के बारे में कहा है, उनकी अलग category बनाकर, उनका संरक्षण किया जाएगा और हम उनको अलग नम्बर देंगे। उनको scrap करने का हमारा कोई इरादा नहीं है।

महोदय, मनोज झा जी ने जो middle class की बात कही है, तो मैं आपको अपना खुद का अनुभव बताता हूं। जब मैं कॉलेज में था, तो मैं यूनिवर्सिटी में लीडर था। उस समय मैंने स्कूटर लिया था। मेरा स्कूटर उस समय 22 किलोमीटर की average देता था। आज के समय में बाइक 80 से 88 किलोमीटर तक की average देती है। आप यह समझ लीजिए कि आज vehicles की average 22 किलोमीटर से बढ़कर 88 किलोमीटर तक हो गई है। इसी तरह से गाड़ियों की average भी बढ़ी है और इसके बाद electric cars आई हैं। अभी मैंने bullet-proof गाड़ी छोड़ दी है और मैं electric car से अपनी constituency में घूमता हूं। पहले जो गाड़ी का खर्चा 20 से 25 हजार रुपए था, अब electric car का खर्चा केवल 2 हजार रुपए आता है। इसमें इतनी saving होती है कि middle class का फायदा होता है। जब efficiency बढ़ती है, तो उससे speed भी बढ़ेगी। दूसरी तरफ जो रोड की सुरक्षा है, यह breaking system है। 15 साल पहले के breaking system और आज के सिस्टम में technology बदल चुकी है। हमारे देश में कोविड से तो कम लोग मरे हैं, हर साल देश में पांच लाख एक्सिडेंट्स हो रहे हैं और डेढ़ लाख लोग मर रहे हैं। हमने automobile में काफी सुधार किया है। एक्सिडेंट्स में मरने वाले 18 से 35 वर्ष की उम्र के यंग लड़के मर रहे हैं, जो कोविड से भी ज्यादा है। मैंने सांसदों की अध्यक्षता में हर जिले में कमेटी appoint की है। मेरा मानना है कि technology बदलने के कारण सुरक्षा भी बढ़ेगी। यहां पर जो पांच परसेंट की बात कही है, हमने इस बारे में automobile वालों से बात की है। कुछ लोगों ने accept किया है, कुछ लोगों ने नहीं किया, लेकिन market force में सब लोग पांच परसेंट accept करेंगे। यह उनकी तरफ से होने वाला है, हम इसमें कुछ नहीं कर सकते हैं। आपका जो

मुद्दा है, मैंने वित्त मंत्री जी से अनुरोध किया है कि इस Scrapping Policy के कारण जब पुराने vehicles स्क्रैप होंगे, तो लोग नए vehicles खरीदेंगे। हमारे डिपार्टमेंट ने अध्ययन किया है कि इसमें 30 से 40 हजार करोड़ GST की income बढ़ेगी, क्योंकि उतने नए vehicles और बनेंगे। उसमें स्टेट का भी हिस्सा होता है और भारत सरकार का भी होता है। जब कभी माननीय वित्त मंत्री जी को उचित लगेगा, वे इस पर विचार करेंगे। हमने वित्त मंत्री जी को इसका recommendation किया है। अतंत: यह वित्त मंत्रालय का ही फैसला होगा, क्योंकि देश में प्रदूषण को कम करने के लिए और इनको इस प्रकार की सहूलियत देने के लिए यह उपयोगी होगा। जहां तक उसकी cost की बात है, उसकी cost लगभग waste material की cost है। अब कोई-कोई ट्रक तो ऐसे हैं - मैंने मज़ाक में कहा था कि कुछ गाड़ियां ऐसी बनी हैं कि उनके हॉर्न को छोड़कर बाकी सब कुछ बजता है, फिर भी लोगों की जिद है कि हम ऐसी गाड़ी चलाएंगे। वह गाड़ी कोई average भी नहीं देती है। मैं यहां पर किसी राज्य का उल्लेख नहीं करूंगा, लेकिन जो State Transport की जो बसें हैं, उनकी ऐसी हालत है कि उनकी खिड़कियां टूटी हुई हैं, पर्दे तो हैं ही नहीं और कभी-कभी उनके ब्रेक भी नहीं लगते हैं, वे वह इतनी खराब हालत में हैं और उनके एक्सिडेंट्स भी ज्यादा होते हैं। हम एक्सिडेंट्स के कारण लोगों की सुरक्षा भी नहीं कर सकते हैं। कहीं न कहीं यह win-win situation for all stakeholders है। मैं आप सबसे अनुरोध करूंगा कि आपने जितने सुझाव दिए हैं, हम उन पर गंभीरता से विचार करेंगे और राज्य सरकार और भारत सरकार का वित्त मंत्रालय भी भविष्य में इससे जो रेवेन्यू बढ़ता है, उसको देखते हुए अगर कुछ concession दे सकेंगे तो उसके लिए भी प्रयास करेंगे। जो देश का transport sector है, वह निश्चित रूप से इससे बदल जाएगा। सबसे बड़ी important चीज़ यह है कि इससे देश का export बढ़ेगा और इसके साथ ही साथ employment potential भी बढ़ेगा। आप इस बात को जरूर ध्यान में लीजिए कि इस देश में सबसे ज्यादा employment potential देने वाला automobile sector है। मैंने आज का इसका अंदाजा लगाया है कि इसका साढ़े सात लाख करोड़ का total turnover है और साढ़े तीन लाख करोड़ का export है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि इस समय बजाज, टीवीएस और हीरो टू व्हीलर बनाने वाली कम्पनियां अपना 50 per cent production export कर रही हैं। मुझे लगता है कि निश्चित रूप से यह win-win situation है, आप सभी लोग इसमें अवश्य सहयोग करिए, यही मेरा आपसे अनुरोध है।

REGARDING POINT OF ORDER TO OPPOSE THE INTRODUCTION OF THE INSURANCE (AMENDMENT) BILL

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Insurance (Amendment) Bill, 2021.

SHRI JAIRAM RAMESH (Karnataka): Sir, the LoP wants to say something.

श्री उपसभापति : आप एक मिनट रुकिए। आपके दल के एक माननीय सदस्य से एक पत्र मिला है। मैं पहले इसको पढ़ दूं, इसके बाद माननीय LoP साहब बोल लें।