

an>

Title: Introduction of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2016.

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS AND MINISTER OF SHIPPING (SHRI NITIN GADKARI): I beg to move: \*

"That the Bill further to amend the Motor Vehicle Act, 1988 be taken into consideration."

माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपकी अनुमति से मोटर व्हीकल एक्ट, 1988 में सुधार करने वाले बिल को संसद के सामने पेश कर रहा हूँ और मैं उम्मीद करता हूँ कि सभी सम्माननीय सदस्य इसमें सुझाव देने और इसका समर्थन भी करेंगे।

मैंडम, यह मोटर व्हीकल एक्ट वर्ष 1988 में तैयार हुआ था, उसको अब 30 साल पूरे हो गए हैं, इसका औचित्य भी कम हुआ है, विशेष रूप से आर.टी.ओ. से जुड़े मामलों में नागरिकों के लिए काफी असुविधा, सेवा में देरी और गुणवत्ताओं की कमी है, सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि हमारे देश में हर साल लगभग पांच लाख एक्सीडेंट्स होते हैं और डेढ़ लाख लोगों की मौत होती है। दुनिया में सबसे ज्यादा एक्सीडेंट्स से होने वाली मौतें हमारे देश में होती हैं। ड्राइविंग लाइसेंस से लेकर ट्रैफिक नियमों तक दुर्भाग्य से यह स्थिति दिखाती है कि कानून के प्रति लोगों में न सम्मान है और न ही डर है।

महोदया, हमने इसके ऊपर काफी अध्ययन करके विश्व में विशेष रूप से अमेरिका, यू.के., कनाडा आदि काफी देशों का वर्ल्ड बैंक से सहयोग से अध्ययन करके इसके ऊपर एक पैरलल एक्ट तैयार किया था। इसके बारे में यह सबजेक्ट कॉन्फरेंट लिस्ट में होने के कारण राज्य सरकार को भी काफी कुछ कहना था और राज्य सरकार को भी विश्वास में लेकर आने जाना था। हमने राजस्थान के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर श्री यूनस खान की अध्यक्षता में एक जी.ओ.एम. का गठन किया, जिसमें 18 राज्यों के ट्रांसपोर्ट मंत्री शामिल थे और उनका संबंध 10 राजनैतिक पार्टियों से था। इन्होंने कम से कम 6-7 मीटिंग्स की थीं, पूरी राज्य सरकारों ने व मंत्रियों ने इसका अध्ययन करके मुझे अपना बिल उनके रिक्मेंडेशंस के साथ दिया। मैं उन ट्रांसपोर्ट मंत्रियों और विशेष रूप से यूनस खान जी को धन्यवाद देता हूँ। बाद में यह संशोधन बिल अगस्त, 2016 में लोक सभा में प्रस्तुत हुआ। उस समय यह निर्णय हुआ कि यह स्टैंडिंग कमेटी के पास जाएगा और फरवरी, 2017 में यह बिल अपने प्रावधानों के साथ स्टैंडिंग कमेटी के सामने गया। मैं विशेष रूप से इस समिति के अध्यक्ष मुकुल गाय जी और उनके सभी साथियों का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ और धन्यवाद देता हूँ। उन्होंने जितनी रिक्मेंडेशंस दीं, हमने लगभग सभी रिक्मेंडेशंस को स्वीकार किया है। समिति के ज्यादातर वॉलेंटेज पर उन्होंने सहमति व्यक्त की और बहुमूल्य सुझाव दिए हैं तथा हम 16 खण्डों में संशोधन लाए हैं। हम 13 खण्डों पर समिति की सिफारिशों पर कार्यवाई करने के लिए नियमों में भी बदलाव लाएंगे। केवल 3 वॉलेंटेज पर, जो समिति सहमत है और उनका कहना है कि राज्यों में ई-गवर्नेंस आनी चाहिए। समिति ने यह कहा है कि राज्यों पर छोड़ दीजिए। स्पीकर महोदया, अगर हम राज्यों पर छोड़ देंगे तो ड्राइविंग लाइसेंस से लेकर संपूर्ण सिस्टम को जब तक हम कंप्यूटाइज्ड नहीं करेंगे, ट्रांसपोर्ट नहीं करेंगे, तब तक यह मॉडरेटी करना होगा, वरना उसके सिवाय लोगों को सुविधाएं नहीं मिल पाएंगी। इसलिए हमने कहा कि इसे राज्यों पर छोड़ने की बजाय जब हमें लगेगा तो हम मदद करेंगे। हमने उनकी बात को स्वीकार भी किया है और इसको करने के बारे में निर्णय भी किया है।

उन्होंने गाड़ियों के बारे में एक सुझाव भी दिया था कि हर नई गाड़ी को ट्रक में रखकर आर.टी.ओ. ऑफिस में ले जाना पड़ता था, फिर उसका रजिस्ट्रेशन होता था। गाड़ी के पीछे भी फिर कोई रजिस्ट्रेशन करने के पहले आसानी से नहीं होता था। हमने यह तय किया है कि अब नई गाड़ियों के लिए डीलर द्वारा रजिस्ट्रेशन होगा और आर.टी.ओ. द्वारा नई गाड़ियों के रजिस्ट्रेशन से संबंधित एक इलेक्ट्रॉनिक कम्युनिकेशन होगा और मंजूरी मिलेगी, ताकि इससे लोगों को तकलीफ न हो। यदि इससे आम आदमी को कोई तकलीफ होगी तो कोई मतलब नहीं रह जाएगा। हमने यह बात भी की है। यह बिल को ऑपरेटिव फेडरलजिम और मैविजम गवर्नेंस एण्ड मिनिमम गवर्नमेंट के सिद्धांतों को ध्यान में रखकर बनाया गया है।

मैंडम, मुझे कभी-कभी बड़ा दुःख होता है कि पूरे विश्व में सबसे आसानी से लाइसेंस जिस देश में मिलता है, उस देश का नाम हिन्दुस्तान है, यह अच्छी बात नहीं है। यहां एक व्यक्ति चार राज्यों में लाइसेंस लेता है, एक जगह सरेंडर करता है, दूसरी जगह पर चलाता है, इसलिए अब इलेक्ट्रॉनिक सिस्टम का उपयोग करके एक व्यक्ति का इलेक्ट्रॉनिक रजिस्ट्रेशन होगा, अब न फर्जी लाइसेंस बनेंगे, न ही इसके बारे में किसी प्रकार की गुंजाइश होगी।

मैंडम, जो एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, इनमें तीस परसेंट लाइसेंस बोगस हैं, ऐसा एक सर्वे में आया है। चूंकि हम लोगों की जान बचाना चाहते हैं, इसलिए इसमें फर्जी लाइसेंस बंद होंगे तथा मैक्सिमम गवर्नेंस जो होगा, वह ई-गवर्नेंस होगा, इससे ट्रांसपैरेन्सी आयेगी। मैं बताना चाहता हूँ कि लर्निंग लाइसेंस आपको घर में बैठकर कंप्यूटर पर एप्लाइ करके मिल जायेगा, आपको आर.टी.ओ. ऑफिस आने की जरूरत नहीं है। परंतु जब आपको फाइनल लाइसेंस मिलेगा तो वाहे नेता हो, अभिनेता हो, पत्कार हो, मंत्री हो, अब उसे ऑफिस में जाना ही पड़ेगा और कंप्यूटर उसकी पूरी तरह से परीक्षा लेगा और कंप्यूटर का ग्रीन सिग्नल उसे पास करेगा, तब वह जानकारी आर.टी.ओ. ऑफिस में जायेगी और यदि तीन दिन के अंदर उसे ड्राइविंग लाइसेंस नहीं दिया गया तो आर.टी.ओ. पर कार्यवाई होगी कि वहाँ नहीं दिया। इसमें इतना ट्रांसपैरेन्ट सिस्टम है। अभी 28 ट्रेनिंग सेंटर हमने शुरू किये हैं और आने वाले समय में एक सेंटर को एक करोड़ रुपये की ग्रांट देकर विशेष रूप से ट्राइबल और बैकवर्ड एरियाज में हम ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट शुरू करेंगे। चूंकि देश में 22 लाख ड्राइवर्स की कमी है, इससे बेरोजगारों को भी काम मिलेगा और यह सिस्टम भी उसमें आयेगा।

महोदया, वैसे मेरा खुद का भी एक्सीडेंट हुआ था, मेरा पैर चार जगह से टूटा था। जब मैं महाशब्द में तीडर ऑफ अपोजीशन था तो पुलिस की प्रोटेक्शन में मेरा एक्सीडेंट हुआ था। मेरा पूरा परिवार उसमें पड़ा था। तब से मैं इसके बारे में बहुत संवेदनशील हूँ। हमारे पूर्व सैक्रेटरी का लड़का चला गया और योजना ऐसी घटनाएं होती हैं। हम लोग इन्हें कम करने की कोशिश कर रहे हैं। हमने इसमें 786 ब्लैक स्पॉट्स आइडेंटिफाई किये हैं और उन्हें सुधारने के लिए हम 11 हजार करोड़ रुपये सार्वक कर रहे हैं। स्टेट गवर्नमेंट को सी.आर.एफ. में कहा है कि इस पर दस परसेंट करो और राज्य सरकार और कारपोरेशंस आदि सबको मैंने कहा है, अभी देश में एक अवेयरनेस आई है, मैं माननीय सदस्यों का भी आह्वान करूंगा कि जो एक्सीडेंटल स्पॉट्स, ब्लैक स्पॉट्स हैं, इनके इंप्रूवमेंट के लिए आप भी कांस्टीट्यूट में आग्रह करें।

इसके अलावा मैंने यह सुझाव दिया है कि जो मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट होगा, उसकी अध्यक्षता में हर जिले में एक कमेटी होगी और इस कमेटी की वहां के जिलाधिकारी पर जिम्मेदारी रहेगी। यह वहां के एक्सीडेंट्स का डाटा इकट्ठा करेगी और यह कमेटी कारपोरेशन, न्युनिसिपल कारपोरेशन, स्टेट गवर्नमेंट और भारत सरकार को ऐसे स्पॉट्स को इंप्रूव करने के बारे में रिपोर्ट देगी और जरूरत पड़ी तो अगर इसमें कुछ सुधार करने होंगे तो वे सुझाव भी देगी, ताकि हम लोग आने वाले समय में निश्चित रूप से इसमें इंप्रूवमेंट ला सकें। देश में इस कारण से कम से कम डेढ़ लाख मौतें हर साल हो रही हैं तो मुझे लगता है कि जब संसद के पांच साल पूरे होंगे तो हम पचास प्रतिशत लोगों की जान बचा सकेंगे, इसके पीछे हमारा यह लक्ष्य है।... (व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष :** इनमें युवा ज्यादा होते हैं।

**श्री नितिन गडकरी :** हां, युवा ज्यादा होते हैं और जिन लोगों के हाथ-पैर टूट जाते हैं, जिसके कारण उनकी जिंदगी बर्बाद हो जाती है, वे अलग हैं। यह एक संवेदनशील व्यक्ति को बहुत तकलीफ देने वाली बात है। इस बिल में जो बातें हैं, उसमें हमने राज्यों को अधिक अधिकार दिये हैं और ई-गवर्नेंस मैनडेटरी किया है। सिम्पलीफिकेशन, सरलीकरण किया है। सड़क सुरक्षा को बढ़ावा दिया है। इंटेलेक्टुअल ट्रैफिक सिस्टम लागू किया है, अब कोई पुलिस की जरूरत ही नहीं पड़ेगी, कैमरा लगा हुआ है, अगर मंत्री भी वॉलेंटेज करता है तो 24 घंटे के अंदर घर में टिकट आ जायेगा, इसलिए गड़बड़ी की कोई गुंजाइश नहीं है। बिल में सड़क सुरक्षा को बढ़ावा दिया गया है। इस बिल में काफी बातें हैं, जो मैं आपको डिटेल में बताऊंगा। परिवहन व्यवस्था में सुधार किया गया है। पॉल्स्यूशन हमारे लिए बड़ा कंसर्न है, आने वाले समय में इलैक्ट्रिक गाड़ी, इलैक्ट्रिक बस, इथेनाल, बायो-डीजल और बायो-सी.एन.जी. से चलने वाली गाड़ियां होंगी। आज ही मेरे यहां चीफ सैक्रेटरी के साथ कैबिनेट मीटिंग हुई और हमारे लोगों ने अब लीथियम ऑयल सैल ढूंढा है और उसके आधार पर हमारी स्टेट की जो दो लाख बसें हैं, उन्हें कैसे कंवर्ट किया जाए और गरीबों के लिए टिकटों की दर आधी कैसे की जाए, इसके ऊपर सरकार काम कर रही है।

इसके अलावा रूरल ट्रांसपोर्ट भी इसमें है। दुर्घटनाग्रस्त पीड़ितों को जल्दी सहायता मिले, यह भी इसमें है। इसमें आई.टी. का उपयोग 100 प्रतिशत है। अगर कोई पुलिस वाला आपको पकड़ता है तो हमने 18 करोड़ व्हीकल एप तैयार किया है। पुलिस वाला कहेगा कि तुम्हारा सर्टिफिकेट कहां है, गाड़ी के कागज कहां हैं तो आप तुरंत अपना मोबाइल निकालो, हमने आपके पूरे डाक्यूमेंट्स को एक तॉकर में स्टोरेज किया है, आप उस पर जाकर बटन दबाओ और उसे दिखाओ कि ये-ये मेरे कागज हैं, इस तरह से पुलिस को आप मोबाइल पर अपने कागज दिखा सकेंगे, उन्हें आपको साथ में ले

जाने की जरूरत नहीं है।

इसमें थर्ड पार्टी इंश्योरेंस के प्रावधानों का सरलीकरण किया है। लिटिगेशन में जो कम्पेनसेशन था, वह हमने पचास हजार रुपये से बढ़ाकर पांच लाख रुपये किया है और लिटिगेशन में कमी हो, यह कोशिश भी की है। इसमें पब्लिक ट्रान्सपोर्ट को बढ़ावा देने की बात है और नेशनल रोड सेपटी बोर्ड का हम तोग गठन कर रहे हैं। हमने सभी राज्य सरकारों को कहा है कि उनकी रीजनल लैंग्वेज में रोड सेपटी के बारे में पांचवीं, छठी और सातवीं की वलास में लैसन पढ़ाया जाए और इसके बारे में अवेयरनेस पैदा की जाए।

### **13.00 hours**

हमारे काफी सैलिब्रिटीज हैं, मंत्री हैं, विधायक हैं, पत्रकार हैं, अभिनेता हैं, खिलाड़ी हैं, सबको हमने कहा है कि रोड सेपटी बोर्ड के गठन के बाद हम एक बहुत बड़ा कैम्पेन करने वाले हैं। ऑटोमोबाइल कंपनियों को भी हमने कहा है, वे भी कुछ कर रहे हैं ताकि हमारे एम.पी. के नेतृत्व में, उनके जिले में भी हम इस पर कुछ करेंगे। मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि आप अपने यहां इसकी अवेयरनेस के लिए काम करें। हर एम.पी. यह संकल्प करें कि मेरे जिले में एक भी एक्सिडेंट नहीं होगा, तो मुझे लगता है कि यह देश के इतिहास में बहुत बड़ी बात होगी। बाकी बहुत सी बातें इसमें अच्छी हैं।

मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहूंगा कि दस पॉलिटिकल पार्टीज के 18 मंत्रियों का तैयार किया हुआ ड्राफ्ट हमने स्वीकार किया है। जो स्थायी समिति थी, उसमें सभी पार्टियों के सदस्यों ने जो कुछ बातें कही हैं, वे शत प्रतिशत हमने मान्य की हैं। उसके आधार पर अब यह बिल आया है। मैं कहना चाहता हूँ कि अभी तक हमारे चार अधिवेशन हुए, लेकिन यह बिल ऐसे ही रहा है, कहीं न कहीं घूमता रहा है। इसमें देरी हुई है। मैं सदस्यों से अनुरोध करूंगा कि अगर आज ही यह मंजूर हो जाए तो बहुत ही अच्छा होगा, ताकि मैं इसे राज्य सभा में ले जा सकूँ। ... (व्यवधान)

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Madam, four hours were allotted for discussion on this Bill in the BAC and Private Member's Business is also there.

**माननीय अध्यक्ष :** तथगत जी, अभी एकदम शंका मत प्रकट करें। कोई निर्णय नहीं ले रहे हैं।

â€¦ (व्यवधान)

**श्री निरतिन गडकरी :** मैं तैयार हूँ, आप जितना समय चर्चा करेंगे, वह होगी। आप जो निर्णय करेंगे मैं उसे मान्य करूंगा। मेरी केवल एक छोटी सी विनती है कि इसको लागू करने से हम हजारों लोगों की जानें बचा सकते हैं। यह जल्द से जल्द अगर लागू होगा, इस पर कार्यवाही होगी तो शायद भविष्य में कुछ लोगों की जान हम बचा पाएंगे। इसी भावना से मैंने यह कहा है। फिर भी आप जितनी चर्चा करना चाहें कीजिए, जितने सुझाव देते हैं, दीजिए और आपकी हर सूचना पर जो भी इसके लिए उचित है, उसको हम स्वीकार कर के इस पर काम करेंगे। आप इस बिल पर चर्चा भी कीजिए, सुझाव भी दीजिए और इसको सर्वसम्मति से, एकमत से मंजूर कीजिए, ऐसा आह्वान करते हुए मैं इस बिल की चर्चा प्रारंभ करने का अनुरोध करता हूँ।

**माननीय अध्यक्ष :** प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि मोटर यान अधिनियम, 1988 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

हम इतना कर सकते हैं कि आज बिना भोजन अवकाश के चर्चा इस पर करेंगे।

श्री के.सी. वेणुगोपाल जी।

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Madam Speaker, I thank you very much for giving me an opportunity to initiate discussion on this very significant Bill which is going to be a major breakthrough for road safety and will reduce traffic offences. I wholeheartedly support this Bill.

I, with an open mind, sincerely also acknowledge the efforts taken by the hon. Minister in bringing this Bill. Before bringing this Bill, lot of exercise has been done by the Minister also. A Group of Ministers, consisting of 18 Ministers, had been constituted. The hon. Minister rightly pointed it out. They had a consultation with 18 Ministers. Once the hon. Minister invited the Members of the Standing Committee and the Group of Ministers together. We had a brief discussion on the Bill.

After that, the Bill came to the House during the last Session. The wisdom of the Lok Sabha was to send it to the Standing Committee. I got the privilege to work as a Member of the Standing Committee. We, the Standing Committee, had a detailed discussion. We called the Transport Secretaries of all the States and all stakeholders, including trade unions. The Standing Committee under the chairmanship of Shri Mukul Roy has done a tremendous work for strengthening the legislation. I am very happy to hear that the hon. Minister acknowledges it.

Madam, the Motor Vehicles Act, 1988 is the principal Act for regulating all the activities relating to motor vehicles in the country. It has been amended four times, after the enactment of the law, in the years 1994, 2000, 2001 and 2015 to adopt technological upgradations emerging in road transport, passenger and freight movement and motor vehicle management.

The hon. Minister has given us the exact present scenario relating to road accidents. As per the statistics, length of our roads has increased from about four lakh kilometers in 1950s to about 55 lakh kilometers in 2015. Majority of this growth has been in rural roads and roads constructed by the Public Works Department (PWD) of the State Governments. The rural roads account for 61 per cent; the PWD roads account for 20 per cent of the total road length; the National Highways constitute only two per cent; and the State Highways account for three per cent of the total road length. Since 2000, while the road network in the country has grown by 39 per cent, the number of registered vehicles has grown by about 158 per cent. We know that while growth in road network will be limited, a constant increase in the number of vehicles on roads may lead to congestion and road accidents. Actually, the National Highways and State Highways combined have about five per cent of the total road network, but they witness about 52 per cent of the accidents. More accidents on the Highways are because of the higher vehicular speeds and higher volume of traffic on these routes.

### **13.06 hours (Dr. Ratna De (Nag) in the Chair)**

In 2015, there were about five lakh road accidents in India -- the Minister mentioned about them -- which killed about 1.5 lakh people and injured about five lakh people. The World Health Organisation has noted that road accidents are a major public health problem as crashes kill more

than 1.25 million people and injure about 50 million people in a year. The number of road accidents per lakh population has been increasing since 1970s with an 84 per cent increase from 1980 to 1990. If we take the case of individual States, Goa has the maximum number followed by my own State, Kerala and Tamil Nadu.

There is a 120 kms. National Highway in my Constituency of Alappuzha. The hon. Minister, Shri Gadkari, had come there to inaugurate a bypass that was constructed there. In 2016 alone 2,099 road accidents were reported in which 356 people were killed in just one year and 2,333 people were seriously injured in these accidents. Out of these 2,099 road accidents, 1,085 accidents took place on the National Highways.

How are these accidents taking place? Majority of the accidents are caused due to the driver's fault, which includes over-speeding, driving under the influence of alcohol -- drunken driving, and hit-and-run cases. Further, in some cases, the alignment of roads is also a villain for road accidents as also poor maintenance of these roads. Various Expert Committees have noted the responsibility for road safety is diffused across various bodies and there is no effective coordination mechanism between these bodies along with the careless driving, poor quality of roads, lack of maintenance, etc. also raise the ratio of road accidents in the country. It is highly essential to bring the designers, contractors and all kinds of roads under the provision of the Bill to ensure responsibility and quality. I think that is merely lacking in this Bill.

It is true that there is a need for amending the existing provision to suit the present requirement. There was a need for bringing a change in the principal Act of 1988. The Bill has given emphasis on road safety, computerization and enhanced penalty for traffic offences. The Bill addresses various issues related to road accidents, third-party insurance and road safety measures.

When an accident takes place, there is something known as the 'golden hour' to save the life of the person who gets injured in an accident. I had my own experiences in this regard many times. In the last UPA regime I was a Union Minister of State and when I was traveling from the Northern part of Kerala to a Southern area, at around 6.30, while passing through an area of Vadakara, I saw a person lying on the side of the road. My gunman brought that into my notice and stopped the car. We took him to the nearest medical college but the doctor told that he had passed away because he had been lying on the road for two hours without any consideration and care. Why is this happening? It is because of the provisions that the people who come forward and take the injured person to the hospital become culprit.

HON. CHAIRPERSON: There is a necessity of ambulance facility.

SHRI K.C. VENUGOPAL: That is also there. Therefore, this is the need of the hour actually.

I will have to point out some key features of the Bill. I am elaborating them. I want to talk about licensing. The hon. Minister said that the Bill proposes to create several categories for the validity of licences. If a person applies for licence, below thirty years, licence will be valid till he turns forty; between thirty and fifty years, licence will be valid for a period of ten years; between fifty and fifty-five years, licence will be valid only till sixty years; above the age of fifty-five years, his licence will be valid for a period of five years. This is a very essential thing for avoiding frauds in setting the driving licence.

The Bill allows the Central Government to order for the recall of motor vehicles. If a defective vehicle is causing damage to the environment, to the driver and to other road users, most importantly, the manufacturer will have to reimburse the buyers the full cost of the vehicle or replace the defective vehicle with another vehicle with similar or better specifications. This is one of the most attractive questions in this Bill.

I would like to talk about 'Exploitation of good samaritan'. I have told that the Bill defines 'a good samaritan' as a person who gives emergency medical or non-medical assistance to a victim at the scene of an accident and such a person will not be liable for any civil or criminal action for any injury or death of the victim. This is highly appreciable to encourage the public to rescue the victims of road accidents. That is a very, very welcoming step.

Now, I come to the electronic services. The Bill provides for the computerized services. The hon. Minister pointed out that this would help the unnecessary delay in providing services.

I am really suggesting the same view about the penalties as the hon. Minister suggested. The Bill increases the penalty for several offences under the Act. For example, the maximum penalty for driving under the influence of alcohol is from Rs. 2,000 to Rs. 10,000. If a motor vehicle manufacturer fails to comply the manufacture and maintenance standard of a motor vehicle, the penalty may be up to Rs. 100 crore or imprisonment up to one year or both. This would help reduce the number of traffic.

Along with these key features, I would now like to express some serious concerns also. The hon. Minister has already talked about it. Within a short span of two months, our Committee has completed our exercises and has given the report to the Lok Sabha and the Rajya Sabha. The Committee have given forty recommendations out of which, thirty of this crucial amendment suggested by the Standing Committee are absent but the hon. Minister said that some of them are in the rules. If they are in the rules, it is fine. Otherwise, I would like to point out some of the key features.

The Committee recommended that the prescribed competency test should be uniform throughout India. The State Governments should not be allowed to further dilute the prescribed competency test criteria. The Government has ignored this provision. Again, the Committee recommended along with the Central Government that the State Governments may also be authorized to issue licence and regulate driving schools. The modalities are to be prescribed by the Central Government to update the National Register which would be worked out by the Central Government in consultation with the States. This suggestion has been neglected.

In many clauses, there is a tendency to give significant upper hand for the Central Government. I do appreciate that the Central Government has a key role but in a federal system, we have to support the State Governments also. We have to take the views of the States Governments also. Therefore, I am telling this to you.

"The Committee recommends that there should be proper training by the Government for those drivers who are involved in driving heavy vehicles."

The Government neglected this suggestion. It is highly essential, especially the quality of driving of heavy vehicles in the country.

"The Committee recommends that strict guidelines may be prescribed for the functioning of the vehicle dealers and that the registration of vehicle by dealers may be made optional to the States depending on the State's specific requirements."

This is necessary to avoid dealings in illegal vehicles and cheating.

Madam Chairperson, clause 18 is regarding the requirement of production of motor vehicle before the registering authority at the time of registration. The hon. Minister has a view and he has already mentioned that view. The Committee has another view. The Committee recommended that the proposal in clause 18 shall be made optional for the States. But the Government ignored this recommendation. This option may be given to the States because a lot of frauds are happening even in online system also, now-a-days. We cannot say that the online system is *pukka* or complete, or the online system is very good. There is scope for fraud in online facility also. Therefore, the State Governments should also be taken into confidence. That is what the Standing Committee's suggestion is and I am supporting that view.

Clause 22 is regarding automated testing facility for grant of certificate of fitness to motor vehicles by 1<sup>st</sup> October, 2018. The Committee recommended that the implementation of this provision should be deferred till such time when all the States are ready with adequate number of testing stations. In the Bill, the Government partly accepted the recommendation by extending the time period up to 2019. That is good. This has already been accepted by the Government. Then the Committee recommended that the Government should consider the concern of the States to protect their identity while formulating new scheme of numbers for vehicles. The Government ignored this recommendation. It is necessary to consider the concerns of the State Governments. I am again putting this view.

Clause 32 empowers the Central Government to modify permits and make schemes for inter-State transport of goods and passengers, the Committee suggested that the views of State Governments may be solicited before making any type of improvements in this direction. The Government ignored this suggestion also.

Regarding parking facilities for motor vehicles, the Committee recommended that the National Highways Authority of India and the State Governments may create parking for the public vehicles along the highways and State roads at regular intervals. The Bill is silent on this. What is the problem now-a-days? Every vehicle is being parked on the road itself. There is no sufficient parking space along the roads. In a way, parking of vehicles on the roads is also causing accidents. It is causing congestion and accidents are happening due to congestion.

Clause 43 is regarding "Good Samaritans". In this regard, the Committee recommended that doctors and nurses who are treating the accident victims should be included in the definition of "Good Samaritans". Now-a-days, incidents of assaulting doctors and nurses are happening. In Maharashtra and in your State also, Madam, some incidents have happened. Therefore, the doctors and nurses who are treating the accident victims should also be protected under the "Good Samaritan" provision.

Regarding clause 44, the Committee recommended that the contractors and concessionaires should be held accountable for faulty design, construction and maintenance of road. The Government has ignored this suggestion. I cannot agree with the hon. Minister. It is because of poor quality of construction, poor design and corruption in construction, accidents are happening. Whenever road accidents happen due to these reasons, the responsibility for the same should be fixed. This is what my suggestion is.

Regarding clause 65, the Committee has stated that the Government should come out with appropriate rules and regulations in regard to technical things like signals, signages, stop signs, divider, etc. The Committee also recommended that the Government should define what constitutes lane driving, red light jumping, violation of signals, standardization of signages, implementation of UN Convention on Road Signs and Signals, etc. This also has been neglected.

Now, I come to drunken driving punishment. The majority of accidents have happened due to drunken driving. A lot of incidents are taking place. The Supreme Court itself is involved in the case. I am not going into the merits of that case. The reason for giving that judgement is drunken driving should be stopped. It should not be treated as a mere negligence. In this Bill, it is treated as a mere negligence. It should come under 'culpable homicide' and the provisions of the Indian Penal Code. That is my opinion. The Government neglected this very important recommendation. I would like to inform the hon. Minister that drunken driving is a major cause of accidents and also for taking away the lives of the people. Therefore, there should be a strong penal provision. This is my suggestion. I am not going into the details. We have great regards for the hon. Minister. I would like to state that in the Shri Narendra Modi Ministry, a few Ministers are performing well. One among them is Shri Nitin Gadkari.

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): He is performing well. He has extended roads, highways, etc. but see the support. No Members are there; there is no quorum. This is the mentality of our people. What is to be done? Why should we discuss? ...(*Interruptions*) We are appreciating him. He is appreciating him. You are appreciating. ...(*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL: Even though knowing about the role of hon. Minister, Shri Nitin Gadkari in Goa, I cannot admit and approve that role which he has taken in Goa. That is entirely anti-democratic. ...(*Interruptions*) He took a villain role in Goa for his party.

श्री नितिन गडकरी : आपका डीरो सो गया था रात भर, तो उसके लिए मुझे क्यों दोष दे रहे हो और मुझे क्यों विलेन बना रहे हो? ...(*व्यवधान*) आपका डीरो अगर रात भर नहीं सोता, तो आपकी फिल्म चल जाती। आपका डीरो सो गया। ...(*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL: I am not admitting. This is a type of horse trading. We don't believe that. In this Ministry, he is doing a commendable job. In this Bill also, he was very much restless. When the Bill was sent to the Standing Committee, he was worried that he may be delayed. It was his sincere apprehension. We in the Standing Committee worked hard and submitted a Report to Parliament. By passing this significant legislation, Lok

Sabha would be creating a history. It is going to be one of the significant Bills. The result of this Bill would be that maximum human lives would be saved. Thank you very much, Madam.

**श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद) :** महोदय, आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। इस देश में आगे आने वाले 100 वर्ष तक, हिंदुस्तान में होने वाली सड़क दुर्घटनाओं में मौतों पर रोक लगाने वाले विधेयक को आज माननीय मंत्री गडकरी जी ने यहां प्रस्तुत किया है। जो यह सदन पास करेगा, वह गवाह बनेगा कि आज के दिन एक ऐसा मोटर व्हीकल एक्ट में अमेडमेंट आया था, जिसके कारण हिंदुस्तान में सड़क पर होने वाली मौतों पर रोक लगी थी। मैं माननीय मंत्री जी का हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने मोटर वाहन संशोधन विधेयक, 2016 पूरी तैयारी के साथ इस सदन में रखा है और मैं उस बिल के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, एनडीए की हमारी सरकार ने, माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में, माननीय गडकरी जी के कुशल संचालन में, जब से हम गडकरी जी को जानते हैं, उन्होंने जहां पर काम किया है, जिस मंत्रालय में काम किया है, वह स्थान और वह मंत्रालय प्रगति की, तरक्की की और नवाचार की गवाह बनी है। मैं उनको बहुत बधाई देना चाहता हूँ कि 3 अगस्त, 2016 को हमारी कैबिनेट ने माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में इस बिल को मंजूरी दी। 9 अगस्त, 2016 को गडकरी जी ने मोटर वाहन (संशोधन) विधेयक इस सदन के समक्ष रखा कि इसे पास किया जाए। जैसे माननीय मंत्री जी ने इंद्रोदयन के समय कहा कि इसमें हर दिन होने वाला विलंब इस देश में मौतों का कारण बन रहा है, इसलिए हम जितनी जल्दी इस बिल को पास करके राज्य सभा से माननीय राष्ट्रपति जी के पास भेजेंगे, शायद इस देश में दुर्घटनाओं पर विराम लगाने का परोक्ष और प्रत्यक्ष रूप से काम कर पाएंगे।

मैं इस बिल के बारे में चर्चा करते हुए माननीय गडकरी जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। इस देश में प्रधान मंत्री सड़क योजना का जो कॉन्सेप्ट आया है, महाराष्ट्र की 'मुख्य मंत्री सड़क योजना' को आधार बनाकर हमारे पूर्व प्रधान मंत्री माननीय वाजपेयी जी के समय इस देश में लागू हुआ। अगर आज हिंदुस्तान में प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना नहीं होती, तो आज भी हमारे गांव घूल और कच्ची सड़कों में चल रहे होते। हम तत्कालीन प्रधान मंत्री माननीय वाजपेयी जी और गडकरी जी का आभार व्यक्त करना चाहते हैं, जिन्होंने इस देश में यह कॉन्सेप्ट लागू किया था। आप जब से सड़क परिवहन मंत्री बने हैं, तब से लगातार आपके नेतृत्व में इस देश के सामने नई-नई चीजें रखी गईं। सन् 1988 का कानून, जैसे मंत्री जी ने स्वयं कहा, 30 वर्षों में जनसंख्या की स्थिति कैसी हो गई, पहले सड़कें सराब थीं, अब सड़कें बहुत अच्छी हुई हैं। सड़कें अच्छी होने के कारण वाहन की गति बढ़ी है। वाहन की गति बढ़ने के कारण दुर्घटनाओं की संख्या भी बढ़ी है। इस कानून के अंदर आज से 20 वर्ष पहले संशोधन की आवश्यकता थी, लेकिन बड़े संशोधन बड़ी सोच का व्यक्त हो कर सकता है। हम माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करते हैं। उन्होंने हिममत दिखाई और ऐसे परिवर्तन किए जिसमें आम आदमी प्रभावित होगा, ड्राइवर प्रभावित होगा, कंडक्टर प्रभावित होगा, डैशबोर्ड कैलिब्रेशन प्रभावित होगी, मोटर बनाने वाला मालिक प्रभावित होगा और गाड़ियों में जो पैसेजर्स बैठते हैं, वे प्रभावित होंगे। एक ऐसा कानून, ऐसा संशोधन लाए हैं जो इस देश में आमूलचूल मदद करने वाला साबित होगा। हमारी सरकार ही है जिसने इस देश में 1200 ऐसे कानून खत्म किए हैं जिनका कोई उपयोग नहीं था। यह वह सरकार है जो लगातार कानूनों में संशोधन करके वर्तमान व्यवस्था में और बेहतर कैसे हो सकता है, इस पर काम कर रही है।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि हमारी सरकार ने भारत-ब्राजिलिया घोषणा पर हस्ताक्षर किए। उसमें यह तय हुआ था कि वर्ष 2020 तक हम सड़क दुर्घटनाओं में कमी लाने का काम करेंगे। माननीय मंत्री जी के नेतृत्व में उस घोषणा पर किमानव्यय का पहला प्रयास है कि हम वर्ष 2020 से पहले सड़क दुर्घटनाओं में 50 फीसदी तक कमी लाएं, क्योंकि दुर्घटनाएं कम नहीं हो रही हैं। हिंदुस्तान में हर साल 5 लाख सड़क दुर्घटनाएं होती हैं। 5 लाख सड़क दुर्घटनाओं में एक लाख 50 हजार लोगों की मौत होती है। आप कल्पना कीजिए, पूरी दुनिया में हिंदुस्तान की सड़कों को मौतों की सड़कों के रूप में जाना जाता है। मैं ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ। माननीय गडकरी साहब बड़े चिंतन के बाद, सर्वानुमति के बाद एक कड़ा कानून इस देश की सड़कों पर वाहनों और ड्राइवर्स पर नियंत्रण करने के लिए लाए हैं, इसके लिए मैं उनका बहुत आभार व्यक्त करता हूँ और उन्हें साधुवाद देना चाहता हूँ।

आप कल्पना कीजिए, मंत्री जी ने स्वयं इस बात को सार्वजनिक रूप से स्वीकार किया है, प्रैस कॉन्फ्रेंस में कहा है। उन्होंने खुद रोड सेपटी पर कितनी कॉन्फ्रेंस कीं, कितनी तरह की डोवयुमेंट्रीज़ बनाकर लोगों के सामने रखीं। इसके बाद भी वर्ष 2014 में जो एक लाख 37 हजार मौतें हुईं, लगातार प्रयास के बाद भी वे मौतें घट नहीं रही हैं। 2015 में एक लाख 46 हजार मौतें हुईं, 2016-17 में वया स्थिति होगी, ईश्वर जानता है। इसलिए हमारे देश को इस बड़े संशोधन, बड़े परिवर्तन की आवश्यकता थी जिस पर हमारी सरकार ने काम किया है।

वेणु गोपाल जी चले गए, उन्होंने बहुत विस्तार से चीजों को रखा और इस बिल का समर्थन किया। मुझे लगता है कि यह ऐसा बिल है जिसमें बहुत ज्यादा मीनमेस निकालने की आवश्यकता नहीं है और इसकी जरूरत भी महसूस नहीं होती। आम सहमति से सदन में होने वाले संशोधन या बिल पास होते हैं, उनमें सबसे बड़ा मोटर व्हीकल संशोधन विधेयक जाना जाएगा। वर्तमान में मोटर व्हीकल एक्ट 223 धारा लेकर चल रहा है, 223 धारा में से 68 में संशोधन की आवश्यकता पड़ी, लगभग 25 से 30 फीसदी नियमों को बदलने की आवश्यकता है तब जाकर देश में जो गाड़ियां चल रही हैं, जो पैसेजर्स हैं, वे निर्बाध गति से चलेंगे और दुर्घटनाओं में कमी आएगी। सबसे महत्वपूर्ण चीज है, वर्ष 1988 के एक अध्याय को हटाने का काम किया गया, दसवें अध्याय को अलग करके ग्यारहवें अध्याय में नये प्रावधानों के साथ बदलाव किया गया, जिसमें लाइसेंस परमिट जारी करना, फार्म आवेदन भरना, पता बदलना, धन की प्राप्ति, जैसे पंजामेंट होने पर पैसा कैसे जमा होगा, इसके लिए सारा कम्प्यूटराइज्ड सिस्टम किया गया है। इसे राज्य सरकार पर न छोड़ कर इसे भारत सरकार ने इनिशिएट किया है कि हम इस व्यवस्था को नियंत्रण में रखेंगे।

हिंदुस्तान की सड़कों को एक यूनिट मानकर यहां से उसका संचालन करेंगे। माननीय मंत्री गडकरी साहब ने बहुत हिममत का काम किया है। मैं उनका बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। मंत्री जी ने कहा कि हम राष्ट्रीय नेशनल ट्रांसपोर्टेशन पॉलिसी लेकर आ रहे हैं, पूरे राज्यों को उन्होंने आमंत्रित किया, चूंकि कई सरकारें अब नहीं हैं, वे सरकारें चली गईं, मुझे लगता है कि सरकारों के जाने के पीछे कुछ न कुछ कारण होता है। अभी वेणुगोपाल जी गोवा की बात कर रहे थे। नई पॉलिसी के लिए मुख्यमंत्रियों के नेतृत्व में राज्यस्थान के परिवहन मंत्री के तीडरशिप में एक कमेटी बनाई गई थी। उसकी बैठकें हुईं और आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि सर्वाधिक दुर्घटनाओं वाले राज्य उत्तर प्रदेश किसी भी बैठक में उसके परिवहन मंत्री नहीं आए, तीन बैठकों के बारे में शिता बत्ता बनर्जी द्वारा राज्य सभा में पूछा गया था, 21.11.2016 में होने वाली बैठकों में राज्य के परिवहन मंत्री नहीं आए और कहा जाता है कि हमारे आग्रह पर विचार नहीं किया गया। उत्तर प्रदेश से बैठक में नहीं आए, पश्चिम बंगाल जैसे बड़े राज्य जहां कोलकाता एक बड़ा शहर है, जहां बड़ी संख्या में दुर्घटनाएं होती हैं, वहां से कोई परिवहन मंत्री नहीं आए, तमिलनाडु से भी परिवहन मंत्री ने पार्टिसिपेट नहीं किया, इसके बाद हम उम्मीद करें कि इन चीजों को राज्यों के ऊपर छोड़ा जाए। सड़क एक राष्ट्रीय विषय है तो कैसे काम चलेगा।

कम से कम राज्यों का अपनी सहभागिता सुनिश्चित करनी चाहिए कि उनके राज्य में वया परिस्थिति है, क्योंकि सड़क दुर्घटनाओं की परिस्थितियां अलग-अलग होती हैं, पंजाब में अलग तरह की परिस्थिति है, बंगाल में अलग परिस्थिति है, मध्य प्रदेश में वाहन 100 किलोमीटर की गति से भी चलकर सुरक्षित चल सकता है, लेकिन उत्तर प्रदेश में नहीं चल सकता है क्योंकि उत्तर प्रदेश में जनसंख्या का बहुत दबाव है। हाईवे के ऊपर बहुत ज्यादा पोपुलेशन का प्रेशर है। वहां वह गति काम नहीं करती, इसमें राज्य-वार परिस्थिति है कि सड़क के वया नियम हों, सड़क पर चलने की वया परिस्थितियां हों।

इस बिल में जो प्रावधान किए गए, पहले छोटी-छोटी चीजें होती थी, कहीं 200 रुपये का जुर्माना लगता था, कहीं, 500 रुपये का जुर्माना लगता था। वह जुर्माना इतना असरकारक नहीं होता था। टिट एंड रन मामले में दुर्घटना करके चले गए और मात्र 25 हजार रुपये लगते थे। अब दो लाख रुपये लगेंगे, जब पर भार पड़ेगा तो लोग चिंता करेंगे कि हमें दुर्घटना करके भागना नहीं है।

मैं वेणुगोपाल जी की बात से सहमत हूँ। शराब पीकर गाड़ी चलाने पर 10 हजार रुपये का प्रावधान किया गया है। इस देश में सड़ी मायनों में जो भी दुर्घटनाएं होती हैं उनमें 60 से 65 फीसदी दुर्घटनाएं शराब पीकर वाहन चलाने के कारण होती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि 10 हजार रुपये जुर्माना ठीक है, इसमें कहीं न कहीं कानून को और कड़ा करने की आवश्यकता है जिससे व्यक्ति शराब पीकर ड्राइविंग सीट पर बैठने की बजाए अपने घर में बैठे तो ज्यादा उचित होगा।

माननीय सभापति महोदय, किशोरों के अपराधों के मामले में इस बिल में एक बड़ा परिवर्तन किया गया है, जुवेनाइल जस्टिस एक्ट के तहत मुकद्दा चलाने का प्रावधान है बच्चे गाड़ी चलाने लगते हैं और दुर्घटना होती है छोटा मोटा मामला बनता था, लोग अपराध करते थे। इस देश में लोगों ने मोटर व्हीकल एक्ट को अपराध के रूप में इस्तेमाल किया। लेकिन अब उन चीजों पर रोक लगेगी। अगर बच्चा दुर्घटना करके भाग जाता है, यानी बच्चे से दुर्घटना हो जाती है, तो उस पर जुवेनाइल जस्टिस एक्ट के तहत मामला चलेगा। इसके साथ-साथ उसके जो पालक हैं, गाड़ी का मालिक है, उसके ऊपर भी मुकद्दा चलेगा और वह भी जेल जायेगा। इसमें यह भी प्रावधान है कि मोटर वाहन का पंजीकरण भी रद्द होगा और उसके मालिक का लाइसेंस भी रद्द किया जायेगा।

सबसे महत्वपूर्ण चीज यह है कि इस देश में जो जागरूक लोग हैं, वे चाहे राजनेता, पत्रकार, कर्मचारी/अधिकारी या पढ़े-लिखे काबिल लोग हों, अगर कोई नासमझ, कम पढ़ा-लिखा व्यक्ति कोई गलती करता है और कोई समझदार व्यक्ति गलती करता है, स्वाभाविक रूप से अगर समझदार व्यक्ति जानते-बुझते गलती कर रहा है, तो उसे दंड का भागीदार भी ज्यादा बनना चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी का बहुत आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि आम आदमी जो नियम तोड़ेगा, उस पर कम जुर्माना लगेगा, लेकिन पढ़े-लिखे आदमी, खासकर सरकारी कर्मचारी या दूसरे जिम्मेदार लोग नियम तोड़ेंगे तो उनसे दोगना जुर्माना वसूल किया जायेगा। यह एक बड़ा कांतिकारी नियम है और इस निर्णय को बड़ी हिममत के साथ ही यहां रखा जा सकता है, जो माननीय मंत्री जी ने किया है।

सभापति महोदय, आपातकालीन वाहन, एम्बुलेंस आदि के लिए रास्ता फ्री छोड़ना चाहिए। हम अभी देखते हैं कि एम्बुलेंस के सायरन बजते रहते हैं, लेकिन कोई भी आदमी गाड़ी को साइड नहीं करता। इस पर भी आपने दस हजार रुपये का प्रावधान किया है। मैं इस बात का पूरा समर्थन करता हूँ।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से एक अनुरोध करना चाहता हूँ कि इस बिल में जिम्मेदारी भी तय होनी चाहिए। हिन्दुस्तान में पुलिस कानून के पालन का बड़ा आधार बनती है। माननीय मंत्री जी ने कहा है कि हम आटोमेटिक सिस्टम चालू कर रहे हैं। हम कैमरे आदि लगायेंगे, जीपीएस सिस्टम होगा, जिसे हम सेंट्रलाइज्ड मॉनीटर करेंगे। पुलिस खुद खाड़ी होकर कानून का पालन करती है। मैं आपको एक वाक्या बताना चाहता हूँ। एक जगह मोटर साइकिल सवार के हेलमेट की जांच चल रही थी। हम लोग कहीं जा रहे थे, तो रास्ते में जाम लगा देखा। मैंने जब पूछा कि क्या हो गया, तो कहा गया कि जिस मोटर साइकिल सवार के पास हेलमेट नहीं है, उसका पुलिस वाला कर रही है। जब मैं वहां से निकला तो देखा कि पुलिस वाले बाइक पर ही आये थे। वह बाइक खाली खाड़ी थी और मुझे उस पर हेलमेट नहीं दिखाई। मैंने गाड़ी से उतरकर कहा कि सिपाही साहब, आपके हेलमेट नहीं दिखा रहे। जो पुलिस वाला कर रहे आया था, उसके खुद के पास ही हेलमेट नहीं थी। अगर हम आज राजनीति में श्रुति, नैतिकता की बात करते हैं, तो सबसे पहले हमें नैतिक मूल्यों पर ध्यान देना पड़ेगा, तभी हम दूसरों को उदाहरण पेश करेंगे। इस देश में पुलिस स्वयं हेलमेट लगाकर चले। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जहां पुलिस हेलमेट लगाए बिना मिले, वहां वह तत्काल प्रभाव से निलंबित हो, इसमें ऐसा एक प्रावधान होना चाहिए।

सभापति महोदय, इस बिल में बहुत व्यापक चीजें लगी हैं। माननीय मंत्री जी के सीधे नियंत्रण में एनएचआई और नेशनल हाईवेज आते हैं। आप देखिये कि हिन्दुस्तान में डेढ़ लाख मौतें होती हैं और पांच लाख सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, उसमें 40-45 फीसदी सड़क दुर्घटनाएं नेशनल हाईवेज पर होती हैं। हमारा नेशनल हाईवेज का सड़कों पर हिस्सा केवल दो फीसदी है। अब इस दो फीसदी सड़कों पर 45 फीसदी दुर्घटनाएं होती हैं। इसलिए सबसे ज्यादा फोकस करने की आवश्यकता है कि नेशनल हाईवेज के ऊपर काम कैसे ठीक हो, नेशनल हाईवेज पर ड्राइवर का आचरण कैसे हो, उनके काम करने की अवधि क्या हो और ड्राइवर को सपोर्टिंग सिस्टम कैसे मिले? आज की तारीख में हमारी जो नीतियां हैं, कानून हैं, सड़क का एक्ट है, उसमें हम ड्राइवर्स को कैसे अपडेट करेंगे, इसमें भी सरकार को काम करने की आवश्यकता है।

मैं माननीय मंत्री जी का बहुत आभार व्यक्त करना चाहता हूँ, क्योंकि एक बड़ा काम इस देश में होता था, हम भी कई बार निकलते होंगे, कि अगर कहीं कोई दुर्घटना हो जाती थी, तो आदमी सीधा निकल जाता था। वह सोचता है कि अगर रूकूंगा तो पुलिस आयेगी, पंचनामा बनेगा, हस्ताक्षर होंगे और अगर कल को पेशी होगी, तो आपको बुलाया जायेगा। अब यह इस राज्य या दूसरे जिले का विभागीय है, तो हम अनावश्यक झंझट में पड़ेंगे। इसमें गुड सेमिस्ट्रियन का प्रावधान किया गया है कि एक ऐसा व्यक्ति जो सड़क दुर्घटना में किसी की मदद करता है, उसके लिए भी इस बिल में प्रावधान किया गया है, जो व्यक्ति पीड़ित की मदद कर रहा है, चिकित्सा आदि कार्यों में मदद कर रहा है, अस्पताल भेजने में मदद कर रहा है, किसी भी आपातकालीन अथवा दीवानी कार्यवाही से उसे मुक्त रखने का प्रावधान किया गया है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देता हूँ। इससे लोग आगे आएं, पीड़ित व्यक्ति की मदद करेंगे और अगर पीड़ित की समय पर मदद हो गयी तो मुझे लगता है कि 50 फीसदी मौतें कम हो जाएंगी। पहले दुर्घटना होने के बाद लोग सड़क किनारे पड़े रहते थे, उन पर कोई ध्यान नहीं देता था कि कानून उनको कहीं न कहीं लपेटने का काम करेगा। इसलिए यह बड़ा निर्णय आपने लिया है, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ।

दूसरा एक बहुत बड़ा परिवर्तन आपने किया है, जो "गोल्डेन आवर" के रूप में आप नया कांसेप्ट लेकर आए हैं, जिसमें कैशलेस मदद करने का प्रावधान है। कोई व्यक्ति दुर्घटना में कहीं गिर जाता है, उसका पैर टूट गया, बेहोश हो गया और अगर उसके पास इलाज के लिए पैसे नहीं हैं तो लोग क्या करेंगे। उसके लिए आपने एक सिस्टम डेवलप करने की बात की है कि हिन्दुस्तान में दुर्घटना के तुरंत बाद उसे कैशलेस उपचार देने की व्यवस्था करेंगे। भारत सरकार इसके लिए एक स्कीम बनाकर काम करने जा रही है। इसके लिए मैं आपके प्रति हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ कि एक बड़ा काम किया जा रहा है। वह पीड़ित व्यक्ति जिसके पास पैसा नहीं है, पैसे के कारण वह मौत का वरण करे, इस स्थिति से उसे बचाने के लिए हमारी संवेदनशील सरकार, माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में उसके उपचार की व्यवस्था करने का काम करेंगी। यह इस देश में पहली बार हो रहा है। सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ।

ऐसे वाहन जिनके कारण पर्यावरण, ड्राइवर की सुविधा, सड़क पर उनका प्रयोग करने से होने वाले नुकसान आदि को देखते हुए, उनको रिफॉल करने अर्थात् वाहन को वापस लेने का जो प्रावधान इसमें किया गया है, उसके लिए मैं माननीय मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। जो खराब वाहन सड़क पर आ जाते थे, उनसे अब हमारी सड़कों को मुक्ति मिलेगी। उद्योगपतियों को छेड़ने का काम कोई भी नहीं करता है, वह मधुमक्खियों का ऐसा छत्ता होता है, जिस पर कोई भी हाथ लगाने का काम नहीं करता है, क्योंकि वे व्यवस्था का प्रभावित करने का काम करते हैं। माननीय मंत्री जी ने बिल में यह प्रावधान किया है कि मोटर वाहन मैन्यूफैचरर द्वारा अगर निर्माण या रखरखाव के मानदण्डों में कहीं कम्प्लाइज होना है या उसके अनुपालन में कहीं कमी रहती है तो उस मैन्यूफैचरर के लिए 100 करोड़ रुपये जुर्माना या एक वर्ष की कारावास की सजा दी जा सकती है। यह बड़ी बात है। हिन्दुस्तान में वाहन बनाने वाली या दुनिया के अन्य देशों में वाहन बनाने वाली मल्टी-नेशनल कंपनियां अगर कहीं गलती करती हैं तो उनको भी इस सिस्टम में दण्डित करने की बात कही गयी है। मुझे लगता है कि यह बहुत हिम्मत वाला काम है और लोगों के हित में लिया गया कदम है।

सभापति महोदय, कानून बनाना अपनी जगह है, कानून का पालन कराना दूसरा काम है, लेकिन दुर्घटनाएं न हों, दुर्घटनाएं कैसे रोकी जाएं, इसके लिए हम क्या कर सकते हैं, सरकार क्या कर सकती है, इस पर भी माननीय मंत्री जी ने विनता की है। प्रधानमंत्री सड़क सुरक्षा योजना के तहत 900 करोड़ रुपये की निधि सरकार द्वारा जारी की गयी है। इसके अलावा एक बड़ी राशि 11,000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। एक योजना बनाई गयी है जिसके तहत, जैसा अभी माननीय मंत्री जी ने बताया था, देश में दुर्घटना संभावित क्षेत्रों की पहचान कर सांसदगण वहां भेजने का काम करें। अभी 726 से ज्यादा ऐसे क्षेत्र जहां पर दुर्घटना होती है, उन क्षेत्रों की पहचान करके लगभग 1,000 करोड़ रुपये की राशि से उनको ठीक करने का काम हमारी सरकार करेगी। मैं माननीय मंत्री जी के प्रति इसके लिए आभार व्यक्त करना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से एक अन्य आग्रह करना चाहता हूँ। दुनिया के दूसरे देशों में हम देखते हैं, चाहे ट्रक हो या बस हो, ड्राइवर को भी एक फूटली कंडीशन मिलनी चाहिए। एयर कंडीशन्ड बस होती है, लेकिन जहां ड्राइवर बैठता है, वहां ए.सी. नहीं लगा होता है। ट्रक चलाने से होने वाली आया मातृक के पास जाती है, लेकिन ड्राइवर की सीट और उसके केबिन की परिस्थिति पर ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि हमारे ट्रक और बसेस में ड्राइवर के केबिन में कम्फर्ट लेवल अच्छा हो और उसे ऐसी परिस्थितियां मिलें कि बारिश, ठण्ड या गर्मी के मौसम में वह वाहन को चला सके। अगर संभव हो तो उसे भी बिल में कहीं न कहीं जगह मिलनी चाहिए।

ड्राइविंग प्रशिक्षण की बात है, हमारी सरकार ने रिक्त डेवलपमेंट मिनिस्ट्री के माध्यम से ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट्स बनाए हैं। एनएसडीसी के माध्यम से काम चल रहा है, माननीय राजीव प्रताप रूडी जी इस पर काम कर रहे हैं कि इस देश में ड्राइवर्स की कमी न हो, ट्रेन्ड ड्राइवर्स मिलें, तासों की संख्या में ड्राइवर्स उपलब्ध हों। जब ड्राइवर प्रशिक्षण लेकर आएगा और जब वह कॉमर्शियल ड्राइविंग सर्टिफिकेशन के साथ जब वह नौकरी करने जाएगा तो मुझे लगता है कि शायद वह ज्यादा बेहतर परफॉर्म कर पाएगा।

एक बड़ी मजददार चीज इस बिल के माध्यम से आई है, धारा 194 (सी) में दोपहिया की ओवरलोडिंग के बारे में है। ट्रक की ओवरलोडिंग समझ में आती है, बस की ओवरलोडिंग और चार पहिये वाहन की ओवरलोडिंग समझ में आती है, लेकिन यह बहुत महत्वपूर्ण चीज है और मुझे लगता है कि कभी आते-जाते मंत्री जी के संज्ञान में आया होगा, इसलिए यह विधायक इसमें जुड़ा है। धारा 194 (सी) में दोपहिया वाहन के बारे में है। हम देखते हैं कि किसी दोपहिया पर दो व्यक्ति नहीं चलते। तीन से कम नहीं चलते हैं और मैं यहां देखता हूँ कि पूरा कुनबा चलता है। आगे टंकी से लेकर पीछे तक जितने बल सकते हैं, उतने पर दोपहिये पर बैठ जाते हैं। दिल्ली में हम देखते हैं कि एक व्यक्ति चला रहा है और मोहल्लों में सप्टाई करने के लिए वह अपने दोपहिये पर पीछे इतना सामान रखकर जाता है कि दोपहिया भी इस देश में ओवरलोड होने लगा है और इस पर कानून बनाना पड़ रहा है, यह बहुत सराहनीय कदम है,....(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: This happens particularly during School hours.

**श्री उदय प्रताप सिंह:** माननीय सभापति जी, इसके लिए भी हमारे माननीय मंत्री जी को मैं बहुत धन्यवाद और बधाई देना चाहता हूँ।

महोदय, मेरे कुछ सुझाव हैं जो रेलवे कॉर्रिडोर, नेशनल हाईवेज के बारे में हैं। ओवरब्रिज तैयार हो रहे हैं, लेकिन अभी जो नेशनल हाईवे पर रेलवे कॉर्रिडोर है, उनमें कम से कम 500 मीटर से हमें दू लेन करना चाहिए। बीच में अगर बैरीकेटिंग होगी तो सारे वाहन एक तरफ लग जाते हैं। उन पर रोक लगने से काम होगा और आसानी से वाहन अपनी-अपनी साइड में खाड़े होंगे।

दूसरे, दुनिया के हर देश में, नेशनल हाईवेज के ऊपर अंडरपास हैं या प्लाईओवर के साथ लोग रोड क्रॉस करते हैं। हमारे यहां क्या है कि लोग सड़क पर जाते हैं, पहले हम देखें और फिर सड़क में शामिल हो जाएं या फिर क्रॉस करें। अगर व्यक्ति नहीं देख रहा है या लापरवाही हो जाए तो दुर्घटना की हमेशा आशंका रहती है। इसलिए मेरा अनुरोध है कि जहां नेशनल हाईवे पर जो लोकल सड़कें

वर्षों से रही हैं, वहां या तो अंडरब्रिज बने या ओवर ब्रिज बने, इससे दुर्घटनाओं में काफी कमी आई।

मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन है कि जो नेशनल हाइवेज पर सड़कें जुड़ रही हैं, अभी वहां पर साइड से सीधी सड़क जुड़ जाती है, क्योंकि कई बार जो डी.पी.आर. तैयार होती है, डी.पी.आर. तैयार करते समय अगर टेकेदार से गलती हो गई तो वहां पर उन सड़कों को जोड़ने के लिए कोई अलग से जगह तैयार नहीं करता। वहां लगातार दुर्घटनाएं हो रही हैं, ऐसे स्थान देश भर में दिखावाकर कि कहां इस तरह की सड़कें हैं, जहां सड़कें जुड़ती हैं, लेकिन वहां पास नहीं बनाये गये हैं, उनको जोड़ने का काम हमारी सरकार करेगी।

तीसरे, नेशनल हाइवेज के ऊपर शराब के ठेकों पर पाबंदी लगी। यह बड़ा निर्णय है और हाइवेज के ऊपर शराब की दुकान नहीं रहेंगी तो 50 प्रतिशत लोग शराब खरीदने का काम नहीं करेंगे, लेकिन कई जगह अभी हम देखते हैं कि पोर्टेबल शॉप हो गई हैं। ऑटो रिक्शा में शॉप बनाई और वे खड़े हुए हैं। इस तरह की शराब की पोर्टेबल शॉप अगर कहीं सड़क के ऊपर मिलती है तो उसको भी कानून के दायरे में लाने का काम करेंगे।

इसके अलावा मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि ऑनलाइन सिस्टम को बढ़ावा मिलना चाहिए। हिन्दुस्तान में परिवहन के अंदर आई.टी.ओ. वगैरह में भ्रष्टाचार बहुत ज्यादा होता है। यह लाने से इससे दलावार पर नियंत्रण लगेगा। इसलिए ऑनलाइन सिस्टम पर हम जितना अपडेट करेंगे, जितना हम उसको सख्त करेंगे, मुझे लगता है कि इस व्यवस्था में काम करने वालों को, लाइसेंस बनवाने में, रजिस्ट्रेशन करवाने में सुविधा मिलेगी। मैं आपके माध्यम से पुनः माननीय नरेन्द्र मोदी जी का और गडकरी जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ कि एक बड़ा बिल इस संसद के माध्यम से लोगों की जान-माल की रक्षा करने के लिए इस देश में आया है, मैं उसका समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

SHRIMATI ARPITA GHOSH (BALURGHAT): Madam, I thank you and my Party for giving me an opportunity to speak on such an important Bill.

मंत्री जी यहां मौजूद हैं, हम लोग बहुत आभारी हैं कि तीस साल बाद एक बिल आ रहा है जिसकी जरूरत बहुत दिनों से थी क्योंकि हमारे यहां रोड एक्सीडेंट्स की संख्या दिन-प्रतिदिन बढ़ती जा रही है। सभी को मालूम होगा कि पिछले साल मेरा भी एक बहुत बड़ा एक्सीडेंट हुआ था और मुझे इसका दर्द भुगतना पड़ा। इसलिए मैं भी मंत्री जी की तरह जानती हूँ कि सच में क्या समस्या है। कहीं रोड की समस्या है, कहीं स्पीड की समस्या है, कहीं लोगों में जानकारी की समस्या है। मंत्री जी ने बहुत बखूबी से इन सभी बातों को देखा है और इन सब मुद्दों पर नजर रखते हुए वह ये सभी पाइंट्स लाये हैं। मैं इसी स्टैंडिंग कमेटी की मैम्बर हूँ, जहां यह बिल आया हुआ था और हम लोगों ने बैठकर इस पर बहुत सारी बातों पर ध्यान दिया है। हमारे एक और साथी वेणुगोपाल जी ने भी इस पर बहुत बातें बोली हैं।

मैं एक दो बातें इस पर बोलना चाहूँगी। पहली बात यह है कि यह बहुत अच्छी बात है कि इसका कम्पनसेशन एमाउंट बढ़ाया गया है, जो पहले 25 हजार रुपये था, उसे दो लाख रुपये किया गया है, जहां दो लाख रुपये कम्पनसेशन था, वहां अब दो लाख रुपये की जगह दस लाख रुपये कम्पनसेशन मिलेगा। मुझे एक चीज समझ में नहीं आती है कि अगर माननीय कोर्ट बताता है कि दस लाख रूप से ऊपर की राशि दी जायेगी। आपको दस लाख रूप, बारह लाख रूप या पंद्रह लाख रुपये दिये जायेंगे तो बाकी के पैसे कहां से आयेंगे। मंत्री जी अपने भाषण में इसे वलीयर करेंगे तो यह बेहतर होगा कि ज्यादा पैसा कहां से आयेगा। अभी मैं वलॉज पर बात नहीं करना चाहती हूँ, क्योंकि वलॉज पर सभी लोगों ने अपनी बात कही है। मैं कुछ पॉइंट्स पर अपनी बात कहना चाहती हूँ।

जिनके लिये लाइसेंस आने वाले हैं, उनके लिए हम बहुत प्रोविजंस करने वाले हैं। लर्निंग लाइसेंस प्राप्त करने के लिए ऑनलाइन की सुविधा दी गयी है। अगर ऑनलाइन लर्निंग लाइसेंस मिल जायेगा और उसके एक महीने के बाद वह काम करेगा तो एक महीने में अगर वह कोई एक्सीडेंट करता है तो उसका जिम्मेदार कौन होगा? ऑनलाइन लाइसेंसिंग प्रक्रिया में यह एक छोटी-सी प्रॉब्लम मुझे दिखाई दे रही है।

जिनके पास लाइसेंस है, जो गाड़ी चला रहे हैं, उसके लिए क्या सोच है? इस बिल में प्रावधान किया गया है कि उनको ट्रेनिंग दी जायेगी, स्पेशल ट्रेनिंग दी जायेगी, जिनके पास हेवी मोटर व्हीकल चलाने के लिए लाइसेंस है, उनके लिए आप क्या कर रहे हैं, क्योंकि जब हम ट्रेवल करते हैं तो हमने अवसर देखा है कि ज्यादातर लोगों को लेन्स की पहचान नहीं होती है। एक लॉरी, ट्रक या गाड़ी को किस साइड से जाना चाहिए या एक गाड़ी दूसरी गाड़ी को कैसे साइड देनी, इस बारे में उनके पास जानकारी नहीं है या कुछ लोग जानबूझ कर साइड नहीं देते हैं, इसके लिए क्या किया जाये?

अभी हमारे सहयोगी बोल रहे थे कि पुलिस का बहुत महत्व है। यह ठीक है कि आपने सीसीटीवी लगाने का प्रोजेक्ट किया है, पर इसमें बताया गया है कि ये सभी अर्रैजमेंट स्टेट गवर्नमेंट करेगी, क्या इसके लिए सेन्ट्रल गवर्नमेंट स्टेट गवर्नमेंट को सुविधा देगी, इसके लिए धन का प्रोजेक्ट कहां से होगा, यह कैसे किया जायेगा, इसमें कितना समय लगेगा, क्योंकि अभी स्टेट के लिए कहा गया है कि सभी जगह टेस्टिंग सेन्टर्स अवटूर, 2018 से ऑटोमेटेड हो जायेंगे। अभी स्टेट्स में ऑटोमेटेड टेस्टिंग सेन्टर्स बहुत कम हैं, यूपी में एक ऑटोमेटेड टेस्टिंग सेन्टर्स है तो अवटूर, 2018 तक यह काम कम्पलिट हो पायेगा। यह बहुत मुश्किल काम है, हमें लगता है कि इसके लिए मंत्री जी फिर से सोचें कि इसको कैसे टाइम लिमिट में किया जायेगा, क्योंकि यह नामुमकिन है।

अभी मंत्री जी बता रहे थे कि लोग मोबाइल में डी सर्व करके अपने पेपर्स दिखा सकते हैं, लेकिन इसके लिए ऑनलाइन होना जरूरी है। मंत्री जी, आप यह जानते हैं कि हमारे यहां बीएसएनएल और एमटीएनएल की क्या हालत है? ... (व्यवधान) वह काम कर रहे हैं पर वह खत्म कब होगा, यह इनका विषय नहीं है, फिर यदि लोग ऑनलाइन प्रॉपर नहीं होंगे, क्योंकि सेन्ट्रल हॉल में भी वाईफाई सिग्नल नहीं आती है, ऑनरेबल एमपी के घर में वाईफाई सिग्नल नहीं आती है, इसलिए मैं कह रही हूँ कि ऑनलाइन का सिस्टम यदि प्रॉपर नहीं होगा तो प्रॉब्लम वाली बात है। अगर ऐसे पेपर्स दिखाने वाली बात है तो वहां पर पुलिस उसे देखने आयेगी, यह काम कैसे किया जायेगा, इसके लिए सोच बहुत जरूरी है, नहीं तो इस काम में बहुत मुश्किल आयेगी।

ड्रंकन ड्राइविंग के बारे में यह कहने वाली बात है कि ड्रंकन ड्राइविंग की टेस्टिंग की सुविधा कम है, यह मुश्किल है, इसके लिए सभी जगहों पर सुविधा देनी जरूरी है। इसके लिए स्पेसिफिक टाइम फ्रेम की जरूरत है। इसके टाइम फ्रेम के बारे में मंत्री जी ने क्या सोचा है?

डिफैक्टिव रोड्स के बारे में सभी ने कहा है। नेशनल हाइवे और स्टेट हाइवे में भी बहुत प्रॉब्लम हैं। डिफैक्टिव रोड्स के कारण जो दुर्घटनाएँ होती हैं, उसे कैसे संभाला जायेगा। अगर यह बिल पास हो जायेगा, ये सभी प्रोविजन्स आ जायेंगे तो डिफैक्टिव रोड्स की समस्या का समाधान कैसे किया जाये।

मैं एक बात कहना चाहती हूँ कि इस बिल के लिए राज्य सरकारों को बहुत कम विश्वास में लिया गया है। अभी हमारे एक साथी बता रहे थे कि पश्चिम बंगाल के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर नहीं आए। स्टैंडिंग कमेटी में ट्रांसपोर्ट सैफ्टीजी को बुलाया गया था और सभी ने अपनी बात रखी थी। मेरा कहना है कि संघीय ढांचे को ध्यान में रखते हुए राज्यों को विश्वास में लेना बहुत जरूरी है। नेशनल ट्रांसपोर्टेशन पातिशी के लिए राज्यों को विश्वास में लेना चाहिए। नेशनल हाइवेज में अगर लेन अलग हो सकती हैं, तो सबसे अच्छी बात होगी। ड्राइवर्स की संख्या को बढ़ाने की आवश्यकता है। एक डी ड्राइवर 14 से 16 घंटे ड्राइव करता है। अगर ये चीजें मैनेजमेंट नहीं की जायेंगी, तो आगे चलकर प्रॉब्लम हो सकती है। हमें ड्राइवर्स के कम्फर्ट के बारे में सोचना चाहिए। आप देख सकते हैं कि नेशनल हाइवे पर कई बार ड्राइवर गाड़ी खड़ी करके सो जाते हैं। इस वजह से कई बार भारी जाम भी लग जाता है।

महोदय, स्पीड में मोटर साइकिल या गाड़ी चलाने की आजकल के बच्चों में आदत सी पड़ गई है। इसके लिए भी सोचने की आवश्यकता है। अगर व्हीकल बनाने वाली कम्पनियों को कहा जाए कि यदि सौ से ज्यादा की स्पीड पर गाड़ियां चल ही नहीं पाती हैं, तो 180 प्रति घंटा की रफ्तार से गाड़ियां बनाने का क्या औचित्य है। अगर मैन्युफैक्चरिंग के समय ही स्पीड पर कंट्रोल किया जाए, तो सही होगा। ओवर लोडिंग की समस्या की तरफ विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

महोदय, मंत्री जी द्वारा लाए गए बिल का हम पूरा समर्थन करते हैं और बिल में ऐसे प्रावधान बहुत कम देखने को मिलते हैं। हम जानते हैं कि मंत्री जी की बहुत अच्छी सोच है, अगर हमारे सुझावों का ध्यान रखेंगे, तो हम उम्मीद करते हैं कि इस दिशा में बहुत अच्छे कदम उठाए जा सकते हैं।

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Madam, thank you very much for giving me this opportunity.

Everybody should realize that the Government is a joint effort. Obviously, no one man can take single-handed credit for all the good done and neither for all the bad things done. Here we are discussing the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2016, which the Minister of Surface Transport, Mr. Nitin Gadkari, has brought in this House. The public perception as well as my personal perception is that this a Minister who is a very hard working

person. He is intent on making his presence felt. We want to acknowledge and thank such people who are not bound by just political rhetoric blaming this person or that person but is actually hell-bent on proving that good work can be done no matter how bad the Government is.

#### **14.00 hours**

I would also go forward and say that I personally would have been so happy to see him riding in the jeep in Chenani--Nashri tunnel which he is primarily responsible for having completed it in record time. He is the man who should get credit for that. So, credit due must be given and although I am in the Opposition and I believe that this Government is doing very many wrong things, yet when there is a spark of goodness showing somewhere, we are very happy to acknowledge the goodness. Even in the darkest of night, a single star looks very bright. There are these talks all over that suppose a new State called Vidarbha comes into existence, the Yeomen's Service being done to the residents of Nagpur city, those who have been there recently and I have many friends there who are full of praise for this Minister. I would like to draw your attention that they are not supporters or admirers of this political party that is ruling this country, but they personally think that this Minister is doing an excellent work.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that whatever he is doing, like let Mumbai be there, Mumbai has developed enough and let Nagpur come up as an alternative. Similarly, the way he has love and affection for the city of Nagpur, I would like to draw his attention that on the Eastern side of the country Bhubneswar is also a city which is growing well and which has a great promise for the future and he should look at Bhubneswar with equal amount of love and affection so that it also develops as a model city.

Sir, coming to the provisions of the Bill I would like to submit that supposedly ten Ministers from those many States had participation in the consultation about this Bill. I am not sure if these ten Ministers ever actually sat in the cockpit of a truck and driven a truck; or a heavy vehicle, or a car. If they have driven they might have gone from their homes to their party offices, or maximum to a party in the evening and come back, otherwise their drivers would have been the ones who would be mostly driving their cars. But I am a person who is addicted to driving. I drive a lot and I drive for long hours. I drive for five to six hours at a stretch and I know the kind of tension, the kind of bad conditions that the average Indian driver faces on the streets of India. Our drivers get the least amount of rest. Sometimes our cab drivers are made to work throughout the day. Then suddenly a marriage party books the cab and then they drive at night and then again there is another booking the next day. They drive the next day and meet with an accident killing all passengers. If there are over-excited youths in that vehicle and they are drinking, they also tell the driver to drink with them and they get the driver drunk and all of them have a miserably happy ending!

We are also happy about the fact that apart from giving opinions, the Supreme Court must be congratulated for having taken a very strict step in the matter of banning alcohol shops all along the highways. This is something which was very necessary since long and we are glad that the Supreme Court has finally, somewhere there is a spark and somewhere they have shown, gave a judgement. They have done that and so we congratulate the Supreme Court for this great decision and I hope that all State Governments will take the initiative to ensure that the implementation of this court directive is adhered to and is done properly.

I would like to come down to a few basic things that I have seen as creating troubles for drivers on the road. For example, our trucks are always over-laden, whatever is the capacity. If they are allowed to carry 12 tonnes of material, you would invariably see that they carry more because we want to save money, we want to carry more things and the owners want to make more money. They will load the trucks up to 15 or even 20 metric tonnes. Sometimes, it is twice or more than half the permitted weight. So, the truck should be designed in such a way that when it breaks, it should stop within a certain distance. With this excessive load, when the driver breaks the truck and stamps on the brake pedal, the truck moves forward and accidents occur.

The Minister can also consider this point. They have slogans like Make in India. There should be some method through Make in India, by which we can figure out a system of a weigh bridge which is on the roads which should not be controlled by any RTO or anybody. It should give an automatic camera feed which takes the number of the vehicle and the weight. If the weight exceeds the permitted quantity, then it should send an automatic challan to the owner. This method could be thought of.

Road signage in every State varies in shape, size, colours, even in terms of fonts and the letters we are using. On the one hand, we are bringing down the level of education for drivers which is fine. I also do not support because many illiterate people are very good drivers but while doing that, to give the drivers an idea of what exactly the road ahead is like, it is necessary that there should be uniformity.

I would request the Minister to think about the font shape, size and colours of road signages and see that they are equalised across the country.

We, as a nation, insist more on helmets. This is something I cannot understand. Earlier speakers also mentioned about helmets. What is the need of deploying police force, so much man power, to ensure that people wear helmets? It is their life; they are at risk. You can at best put bill boards and publicise the fact that they should wear helmets. But if they do not want to wear helmets and they want to die, allow them to die. We are an over-populated country. There is no harm in that. Instead, ensure that people who drive crazy on the roads, who drive contra traffic, who drive drunken should be nabbed. Those vehicles should be immediately impounded. They should not be given back those vehicles. Those vehicles should be impounded and auctioned of. Once this sort of a dictatorial thing, since everything is becoming dictatorial, takes place then, I am sure, millions of people will thank this Minister for taking such a strong and stern action.

I would like to repeat that the vehicles of anybody who drives contra traffic, anybody who goes against traffic and anybody who does drunken driving should be impounded and that person's licence should be withdrawn and never to be sanctioned again.

I have brought up another suggestion in this House earlier also. I have a concept like one country-one number. Why are we having all these State numbers? Since you want to unify everything and make the whole of India into North India, why cannot you have one number-one country or one country-one number? Any State where the owner resides should be authorised to register the vehicle. You cannot register the vehicle in West Bengal and live in Maharashtra. If the owner is proving that his or her residence is in Maharashtra, then the registration should be done in Maharashtra. By this, the States will not lose out on revenue but the numbering system should be uniform across the country. Eventually, if the



person moves to another State after some time, then there should be no need of re-registration of vehicle again paying a huge amount of money.

So, with the GST coming in, I thought that I should make this suggestion to the Minister so that vehicles can flow freely across the country. Our highways are something that have not been designed properly. We are coming up with four and six lane high ways which are quite big. The hon. Minister and you Madam must have gone to Central Asia. You must have seen how China is building its highways. There is always a service lane. If there is a village on the left or the right, the village vehicles cannot come at 90 degrees and merge with the traffic. They have to come along side, run parallel for about one or one and a half kms., and then they merge slowly with the main traffic. So, that way, lay-bys and merging of traffic is very essential to avert accidents. Unless that is looked after, I do not think that we will make much headway. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shri Satpathy, please try to conclude.

SHRI TATHAGATA SATPATHY: You are very nice. Thank you so much.

I have the strong belief that people from eastern India are definitely very cultured. Just like the Maharashtrians, Telugus and Tamils we are all very cultured and we are of a different caliber.

SHRI ARVIND SAWANT (MUMBAI SOUTH): Do not make such sarcastic comments against any community. ...(*Interruptions*)

SHRI TATHAGATA SATPATHY: I am praising you. The Minister is a Maharashtrian. I am saying they are all very cultured just like Oriyas and Bengalis. We are a very cultured race. As you know, the world is going through a revolution in transportation.

HON. CHAIRPERSON: Shri Satpathy, please conclude.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record.

â€¦(*Interruptions*) â€¦

SHRI TATHAGATA SATPATHY: I will conclude now.

All of us would have heard of Elon Musk. He is launching his ambitious hyperloop project where new methods of transportation are coming up. We have to think how this country will prepare itself for this modern revolution in transportation. While Uber and Ola are welcome developments where cab aggregators are providing a very good service. People are getting cheaper and safer modes of transport.

I would like to draw your attention to the fact that while these cab drivers are well-behaved, many a times they are not fully trained. So, training these drivers should be made mandatory for cab aggregators also.

I would like to wind up by making just one more point. Granting licences and registration has been totally made online. I would like to state that while registration should be done through the dealer, there should be an option for the owner to do the registration if he or she likes, on their own also. Similarly, while granting licences, on-line services are good. We do not like touts. But there are a set of people who sit outside every RTO who facilitate people in getting licences. They also have a certain social responsibility. So, when you are removing them, you have to also think that people who do not have access to the internet, how they do this work. So, that facility should also be left open in case there is a need. Then, we can take care of that also.

Finally I would like to thank the Minister and thank you for giving me this opportunity. We support this Bill. Thank you.

**श्री अरविंद सावंत (मुम्बई दक्षिण) :** माननीय अध्यक्ष महोदया, बहुत-बहुत धन्यवाद। शुरु में ही यह जो मोटर व्हीकल अमेंडमेंट बिल माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी आज इस सदन में लाए हैं, उसका मैं स्वागत करता हूँ।

यह बिल इतनी बारीकी से बनाया गया है कि मैं डिटेल् में जा रहा था तो यह सोच रहा था कि कौन सा ऐसा मुद्दा है जो बिल में नहीं आया है। आजकल नड्डा जी भी वैसा ही करते हैं, यह अच्छी चीज है। इसका स्वागत करते समय मैं कुछ बातें कहना चाहूँगा। मैं बिल का स्वागत करता हूँ, आपने इसमें क्या नहीं किया। मैंने जब मूल रूप में सोचना शुरू किया तो मैंने सोचा कि हमारे पास क्या है। मेरे पास नेशनल हाइवेज हैं, स्टेट हाइवेज हैं, मेरे पास छोटे शहरों के जिलों के रास्ते हैं। मेरे पास गाड़ियां कहां से आईं, मेरे पास मोटर साइकिल, घोड़ा गाड़ी, बैलगाड़ी है, वे गाड़ियां भी रास्ते पर चलती हैं। मेरे पास ट्रक्स हैं, लारीज हैं, कार्स हैं, ये सारी गाड़ियां आ रही हैं। आप क्या प्रावधान कर रहे हैं, इन्हें कौन चला रहे हैं। ड्राइवर हर आदमी के लिए एक कॉमन नेम है। सब गाड़ियों को ड्राइवर ही चलाते हैं। इन चीजों के बारे में जब मैं सोचता हूँ और बिल को देखता हूँ तो मुझे एक बात का समाधान मिला कि इसमें पहली बात यह है कि अगर मुझे ड्राइवर बनना है तो मुझे क्या करना है, मेरी शिक्षा कितनी होनी चाहिए। माननीय मंत्री जी ने कहा है कि इसके लिए शिक्षा की कोई आवश्यकता नहीं है, कोई शिक्षा नहीं होने के बावजूद भी अच्छे ड्राइवर्स होते हैं। यहां मेरे मन में एक शंका आई कि थोड़ी शिक्षा होनी आवश्यक है, क्योंकि अगर वह पढ़ नहीं पायेगा कि दायें, बायें कहां जा रहे हैं, कौन सा शहर आया, यह अंग्रेजी में है या हिंदी में है। कुछ राज्यों में उस राज्य की भाषा में लिखा जाता है। इन सब बातों को ध्यान में रखकर क्या ट्रेनिंग दी जाए कि कम से कम इतना तो पढ़े और जिस राज्य में वह गाड़ी चलाना चाहता है, अगर वह उस राज्य की भाषा से अवगत हो तो ज्यादा आसानी होती है। खासकर आप दक्षिण के राज्यों में जाएं और देखें कि हमारा बंगाल का आदमी तमिलनाडु में ड्राइविंग करना चाहता है तो उसे तमिल बिल्कुल नहीं आयेगी, वहां तमिल, तेलुगु या मलयालम में लिखा होगा, वह उसे समझ नहीं आयेगा। वह हमें भी नहीं आता, उसे क्या समझ में आयेगा। मैं इन सारी चीजों की तरफ भी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि इसमें क्या करना है, आप जरा सोचिये।

इसके अलावा आपने रजिस्ट्रेशन की बात की, मैं उसका तहदिल से स्वागत करता हूँ। आज ऑनलाइन करके हर चीज में सरलीकरण लाया जा रहा है। आपने एजेंट की बात की, उन्होंने मना नहीं किया, उसमें उन्होंने रखा है। डीलर के थू भी आप रजिस्ट्रेशन कर सकते हो। लेकिन उसका रोजगार नहीं गया। जब हम घर में बैठकर अपना लाइसेंस ले सकते हैं तो कितना आसान होगा। आज देश में ड्राइवर्स की जरूरत है और हमारे पास जो पढ़े-लिखे बच्चे हैं और कुछ ने स्कूल छोड़ दिया है, वे आने नहीं पढ़ सकते हैं, वे ड्राइविंग की लाइन में आ सकते हैं। लेकिन उन्हें पता नहीं है कि हमें क्या करना है। इसलिए मैं समझता हूँ कि उनकी तरफ जाने की आवश्यकता है कि यहां रोजगार उपलब्ध है। आप किसी को पूछेंगे कि क्या आप स्टेट ट्रांसपोर्ट का ड्राइवर बनना चाहते हो तो वह नहीं बोलेगा। यदि आप पूछेंगे कि किसी की कार का ड्राइवर बनना चाहते हो तो वह कहेगा कि, हां चलाऊंगा। इन चीजों को भी आपको ध्यान में रखना पड़ेगा।

महोदया, मंत्री जी ने जिस ढंग से इस बिल को पेश किया है, इसमें उन्होंने क्या नहीं किया। मैं सोच रहा था कि कितना बोलूँ इसमें सड़क सुरक्षा से लेकर हर चीज कवर की गई है। हमारे देश में

एवसीडेंट्स के कारण डेढ़ लाख लोगों की मृत्यु हर साल होती है। ब्राजीलियन एग्जीमेंट के बाद जो डिवलपमेंट हुआ, उसके बाद हम इस संख्या को पचास परसेंट तक लायेंगे। यानी डेढ़ लाख की जगह 75 हजार लोगों तक लाने की कोशिश करेंगे। उसके लिए क्या-क्या करना है। अगर हम देखें कि सबसे ज्यादा एवसीडेंट्स किसके होते हैं, मोटर साइकिल के होते हैं। हैलमेट की सख्ती हो या न हो, वे लैप्ट साइड से ओवरटेक करते हैं। किसी भी शहर में जाइये, किसी भी हाईवे पर जाइये, आपको लैप्ट साइड से ओवरटेक करने वाले मिल जायेंगे। आज मुम्बई और पुणे में सबसे ज्यादा एवसीडेंट्स हो रहे हैं। वहां एवसीडेंट्स क्यों होते हैं, हमने देखा कि वहां जो हैवी व्हीकल्स हैं, रोड पर तीन लेन्स हैं, छः लेन्स का रास्ता है, एक तरफ से तीन लेन्स जा रही हैं, लेकिन वे एक-दूसरे को ओवरटेक करने की कोशिश करते हैं। भरी हुई गाड़ी है, वे तीनों लेन में अटके हुए हैं, पीछे जो गाड़ियां या कार वगैरह आ रही हैं, उन्हें जगह ही उपलब्ध नहीं होती कि वे आगे कैसे जाएं, मैं समझता हूँ कि इस पर कोई पाबंदी लगानी पड़ेगी। दो लेन इस्तेमाल करो, एक लेन फ्री रखो, ताकि जो छोटी गाड़ियां हैं, वे जा सकें।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जब हम परदेश में जाते हैं तो एक-एक किलोमीटर पर एस.ओ.एस. होता है।

HON. CHAIRPERSON: No; there should be slow lane, medium lane and fast lane.

SHRI ARVIND SAWANT : Yes; but it is not there. We say that every vehicle should drive at a speed of 80 km. per hour, but nobody follows that rule. As he said very rightly in the beginning, हम कानून का सम्मान नहीं करते। जब आप लाइसेंस देते हैं तो उसे इस पढ़ाई की आवश्यकता है कि व्हीकल को इस तरह से चलाना है, हमारी वजह से दूसरों को तकलीफ नहीं होनी चाहिए। परदेश में एस.ओ.एस. होता है। आप कहीं भी जाइये, आपको कोई नम्बर डायल करने की जरूरत नहीं है। बस फोन उठाइये, वह उधर मॉनिटरिंग सेंटर में जायेगा। कहीं से फोन आ रहा है, इस हाईवे पर इस जगह से एक इंसान फोन कर रहा है, क्या हुआ। दुर्घटना हुई है, गाड़ी बंद पड़ी है, जो कुछ भी होता है, वह एसओएस करने की आवश्यकता है।

मुझे लगता है कि हमें ट्रामा सेंटर बनाने की आवश्यकता है। अभी ट्रामा सेंटर नहीं हैं। एमिडेंट के बाद में अस्पताल दूर होता है, बहुत लंबा ड्राइव कर के जाना पड़ता है। तब तक घायल आदमी मृत्यु के पास चला जाता है। आप ट्रामा सेंटर के बारे में सोचिए, यह मेरी खास विनती रहेगी। So, SOS, trauma centres; and rest houses for the drivers are required. होटल हैं, खाने की सुविधाएं हैं, इंटीरियर बनी हुई है, लेकिन ड्राइवर कहां सोएगा। अभी इन्होंने बताया है, सही बात है, हमारे यहां गणपति का त्यौहार होता है तो रात-दिन गाड़ियां चलती रहती हैं। महाड में जो दुर्घटना हुई, उसका क्या हुआ, वह रोड अभी तक नहीं बनी, गडकरी साहब, वह रोड और बिजु अभी तक नहीं बना है।

श्री नितिन गडकरी : जून में उसका उद्घाटन है।

श्री अरविंद सावंत: ठीक है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। अब जो स्थिति है, वयों सुविधा नहीं मिली। बारिश हो रही है, कोई एसओएस सेंटर नहीं है, कोई किसी को बताएगा नहीं, अंधेरा है, जो कोई उसकी सहायता करना चाहता है, उसके लिए कुछ व्यवस्था करने की जरूरत है। कोस्टल रोड की बात आई है, ट्रैफिक की बात है। इसमें सबसे महत्वपूर्ण बात है कि एक तरफ हम मेक इन इण्डिया कर रहे हैं, इंस्टीट्यूट को बढ़ावा दे रहे हैं, दूसरी तरफ रास्ते पर गाड़ियों की लिमिट ज्यादा हो गई है। मुंबई शहर में तो ट्रैफिक जाम का मतलब है कि 10-12 किलोमीटर के लिए लोग तीन-तीन घंटे चल रहे हैं, इतनी गाड़ियां रास्ते पर हैं। आपने पुरानी गाड़ियों के रैकॉर्पिंग की जो बात कही है, उसका मैं स्वागत करता हूँ। उसके ऊपर सख्त नज़र रखने की आवश्यकता है। इतनी पुरानी गाड़ियां अभी भी रास्ते पर चल रही हैं। अब यह ट्रैफिक जाम क्यों हो रहा है, क्योंकि गाड़ियां बढ़ रही हैं। रास्ता चौड़ा करने के लिए जगह नहीं है। क्या करेंगे, मुंबई जैसा शहर है, आइलैण्ड वाला शहर है, वहां अब कहीं भी रास्ता नहीं बचा है। क्या कंट्रोल करेंगे तो एलिवेटिड रास्ते के बिना या बुयारी रास्ते के बिना काम नहीं चलने वाला है। इन दोनों चीजों को देखना पड़ेगा। माननीय मंत्री महोदय इसमें माहिर हैं, अगर उन्होंने सोचा कि एक एलिवेटिड रोड वहां बन गयी, समझो बांद्रा से दहीसर तक बन गयी तो पूरा ट्रैफिक गया। जो बीच में उतरने वाले हैं, वे नीचे से जा सकते हैं, आज वहां यह छलत है। हमारे रास्ते इतने खराब हैं कि क्या-क्या करेंगे। हमारे यहां मुंबई शहर में कचरे की गाड़ी सुबह जाती है। कर्मचारी लोग काम पर जा रहे हैं, बच्चे स्कूलों में जा रहे हैं, कोई गाड़ी पर बैठा है, कोई मोटर साइकल पर बैठा है, कोई बस में बैठा है, सारा दुर्गंध और कचरा डालते जा रहा है, फिर उसके लिए इधर-उधर मुड़ने की कोशिश होती है, इसी तरह गाड़ी दूसरी गाड़ी के नीचे चली जाती है।

आपने एक और अच्छी बात कही है। उसका तो मैं इतना बड़ा स्वागत करूंगा कि आपने डिस्ट्रिक्टवाइज कमेटी बनाई है, सांसदों को अध्यक्ष बनाया है, एक तरफ की मॉनिटरिंग कमेटी तैयार हुई है, वह भी आपको सहायता मिलेगी।

अब मैं ड्रिंक एण्ड ड्राइव की बात करना चाहता हूँ। मैं उसके लिए यूरोप का अपना उदाहरण बताता हूँ। जब मैं यूरोप गया था तब बस में बहुत से विधायक थे। गाड़ी सिग्नल पर रुकी, एक बार रुकी, दो बार रुकी, मैंने देखा कि रास्ते में तो कोई नहीं है। फिर तीसरी बार रुकने के बाद मैं ड्राइवर के पास गया। I said asked the driver: "What is this? Nobody is there on the road. Push it, now." He said to me: "Mr. please go and sit; do not interfere." मुझे डांटा और बोला कि वहां जा कर बैठो। उतरने के बाद मैंने उससे पूछा तो उसने वही बताया कि अगर मैं रात को भी सिग्नल तोड़ कर जाऊं तो कैमरे में मेरा फोटो आ जाएगा, मेरी बस तथा सारी जानकारियां आ जाएंगी। उसके बाद उसने थोड़ी शराब ली या बीयर पीने लगा। मैंने पूछा कि दिन में पीते हो, उसने कहा कि नहीं पीता हूँ। मैंने पूछा कि वयों तो उसने जो कानून का उल्लंघन कर बताया, वह इतना बड़ा था। हम तो जर्मनी लगे रहे हैं। वह तो और भी बड़ी थी, उसने कहा कि अगर मैं पकड़ा गया तो मेरी तस्वीर और मेरा लाइसेंस आदि सारा जबाब तो होगा ही, मेरी तस्वीर पूरे यूरोप में घूमेगी और कहेंगे कि इसको आगे चल कर कहीं भी ड्राइवर की नौकरी नहीं मिलेगी। वहां उसके ऊपर इतना निर्बंध है। उसको जिम्मेदारी का ज्ञान कितना है कि उसने कहा कि आप जानते हैं कि बस में वालीस पैसेजर्स बैठे हुए हैं, आप पायलट को बहुत बड़ा भाव देते हैं कि हवाई जहाज चलाता है। मैं भी बस चलाता हूँ। मैं वालीस जानों को सुरक्षित ले कर जाता हूँ, यह जो जिम्मेदारी का अहसास उसके पास है, वह हमारे बस के ड्राइवर के पास आज भी नहीं है। वह अहसास उसे देने की आवश्यकता है और वह आपके माध्यम से मिले। मुझे लगता है कि इस बिल में जितना भी नेशनल रजिस्टर बनाया गया, wow! What a wonderful thing. कि पूरे भारतवर्ष में किसी ने रजिस्टर किया, कहीं से भी किया, किसी भी राज्य में जाओ, कहीं भी रजिस्टर करो, आपको रजिस्ट्रेशन मिला।

मैं तथागत जी की एक बात का स्वागत करता हूँ कि जो उन्होंने आधार कार्ड जैसे यूनिवर्सल नम्बर की बात की, अगर ऐसा कुछ हो गया तो वह अच्छी बात है, वह चीज भी आगे चलकर हो सकती है। आपने जो-जो प्रावधान इस बिल में किये हैं, मैं सभी का स्वागत करता हूँ। हमारी मुम्बई की कोस्टल रोड थोड़ी सी कहीं रुकी है, आप ही इस पर ध्यान दे दीजिए, मैं आपसे ही इसके लिए प्रार्थना करता हूँ। छोटे-छोटे कई लाइसेंस के लिए रुका है, अगर आप उस पर ध्यान देंगे तो मुम्बई के ट्रैफिक से राहत हमें मिलेगी। हैवी लोडिड व्हीकल्स की बात आयी, हैवी लोडिड जो व्हीकल्स हैं, उनके बारे में भी आपको देखना पड़ेगा। गाड़ी की क्षमता क्या है, दो टन, चार टन, दस टन माल उसमें लेकर जा रहे हैं, ओवरलोडिड व्हीकल्स होते हैं, वे टर्निंग पर बराबर वहीं गिरते हैं, वे गिरे और पूरा ट्रैफिक जाम हो जाता है। उसके ऊपर भी पाबंदी लगायी जानी चाहिए।

अन्त में मैं इतना ही कहूंगा कि इस बिल में जो सारी लाइलाइड्स हैं, मैं उन सभी का स्वागत करता हूँ। मैं इस बिल का स्वागत करता हूँ। गडकरी साहब जिस ढंग से काम कर रहे हैं, he is one of the finest ministers. मैंने पहले भी कहा।

माननीय सभापति: सभी लोग ऐसा बोलते हैं। ऐसा बोलने वाले आप अकेले नहीं हैं।

शंकर प्रसाद दत्ता जी, आप बोलिए।

श्री अरविंद सावंत: यह काम आपके इस कार्यकाल में हो रहा है। उन्होंने जो बात कही कि यह हिस्टोरिकल बिल पास करने के लिए हम भी सहयोग दें। I congratulate you and support the Bill.

SHRI SANKAR PRASAD DATTA (TRIPURA WEST): Thank you Madam for giving me this chance to speak on the Motor Vehicle (Amendment) Bill.

First of all, I would like to place some numbers before this august House. It has been shown in the Government record that there were 5,01, 423 accidents that took place in our country in the year 2015-16. Out of these accidents, 1,46,133 fatalities were there and 5,00,279 persons were injured. A person, who is having little humanity, should want that these types of incidents should not occur in any place of our country or in any place of the world. I am really frustrated to see the way this Bill is introduced here. There are so many loopholes in this Bill. First of all, I would like to say

that if the hon. Minister sincerely takes initiatives to eradicate the loopholes, he will succeed in doing so.

First of all, I would like to mention the word 'aggregators' which has been incorporated for the first time in this Bill. It was not there in the earlier Act. Why are the aggregators incorporated in this Bill? They are incorporated to make a connection or to connect the passenger with the driver. This time we are hearing about Uber and Ola. For the last few years, Uber and Ola are giving good passenger services. But this time we are observing that drivers of Uber and Ola are facing problems. They are taking the license. They buy car and give it to a multinational company like Uber and Ola. Now, passengers are getting their services very easily. But, now, in so many places, the charges of Uber and Ola have been increased two to three times than earlier but drivers are not getting money from the management of Uber and Ola.. So, in this case, I think, for the sake of the corporates, this very word 'aggregators' has been incorporated in the Bill. I think, this type of word should not be there in the Bill.

As far as liberalising the permit system is concerned, this Bill says that we want to liberalise the permit system. By hearing this, one should support this Bill. But, if we go deep into this Bill, we will see that this will lead to loss to the State transport corporations and the Central transport corporation also. I think, to minimise the accidents, if we take the statistics or the number of incidents in all the States, we can easily see that in the case of State transport corporation buses and cars, accidents are less, fatality is also less and the State transport corporation buses are protecting the environment. They are also averting the traffic jams in all the States. So, in this case, I have an objection. Regarding liberalising the permit system, our request to the hon. Minister is that we should not see it in such a way that the functioning of the State transport corporations will be hampered.

As far as registration is concerned, it is proposed to do away with the registration system as was there earlier. In this Bill, it has been shown that the authorities or private companies dealers will do the registration. So the dealers of motor vehicles will do the registration. I think, it will be a great loss to the Union Government and to the State Governments also. Not only this, it will create problem for the security of our country. If we think sincerely and go deep, we will see that it will create problem for the security of our country. The job security of employees and workers of the Transport Department will be hampered by this. So, my proposal is that this should not be incorporated in the Bill.

I would like to say that in the earlier Motor Vehicles Act, Motor Accidents Claim Tribunal (MACT) had the capacity to give award to the victims who have died and which used to go to the family members of the deceased person or the injured person. Earlier there was no limitation but this time a cap of rupees five lakh for the injured person and a cap of rupees ten lakh for the death of a person or for a grievous hurt person.

My proposal is this. In the case of injured person, the word should not be less than rupees ten lakh and in the case of death of a person, the word should not be less than rupees twenty lakh, which may be incorporated in the Bill. This way, it can be minimized. In the case of penalty of drivers, abnormal penalties are there in the Bill. Enhancement of money is there inside the Bill.

If we sincerely like to save the life of our countrymen, we have to segregate the roads. So many hon. Members talked about this. I urge upon the Minister that segregation of the roads and inclusion of some topics in the curriculum of our education should be there. Parliamentary Standing Committee of road safety into the curriculum of the school students. Without including there, the safety of the people in general and workers of this sector cannot be preserved.

With these words, I conclude.

SHRI VARAPRASAD RAO VELAGAPALLI (TIRUPATI): Thank you very much Madam.

I also thank my leader Mr. Jagan Mohan Reddy for giving me this wonderful opportunity.

Madam, I must congratulate the hon. Minister who is very dynamic and practical. Although it has been delayed, yet this piece of legislation is very much needed for this country. It is the need of the hour. Some of the things are really revolutionary like bringing in the automatic inspection which will reduce corruption and liberalization of the licenses of both the persons who is driving the vehicle and license of that person in whose name registration of the vehicle is done. It is a welcome step.

With regard to the linking of aadhar, perhaps linking of aadhar with the registration of vehicles could be convenient but the linking of the driving license to aadhar, with a lot of illiteracy all over although you have increased the education limits for the license, I think it needs to be looked into without causing much inconvenience to the people particularly, to the less educated people. Of course, it definitely removes the bogus licenses but it has to be very carefully implemented so that inconvenience to the public could be totally avoided.

The drunken drive definitely needs a lot of attention, particularly, driven by rich people and by the children of rich people. We have seen in a lot of newspapers that they are really exploiting. So, what could be done? Their driving licenses could be cancelled and if it is done for the second time, I think license should be suspended 'once for all' and vehicle registration also should be suspended because unless very strict and severe punishment is given to the drunken driving people, I do not think it will come down. Similarly, juvenile driving is increasing, of late. People are not caring for the punishments and all that. That also needs special attention where registration of the vehicle should be impounded along with the driving license of the father or whoever has given the vehicle or the owner of the vehicle.

In these days, over-speeding, dangerous driving and rash driving is there. I am sure that with a great exposure that hon. Minister has in other countries, he brought this Bill. There will be a remote sensing of controlling of these rash driving and dangerous driving. Perhaps if that remote sensing and remote control is considered, I am sure that it will reduce because people are not caring for punishments. As a result, a lot of precious lives are being lost in the process.

Presently, road accidents are reported after every five years. But it is too long a period to make the people aware of them. Perhaps that could be made annually.

As the earlier speaker said that the trauma centres and hospitals at various places particularly to take care of the victims is definitely the need of the

hour. The reason is that by taking the patient and victim at the right time, I think it will save at least fifty per cent of their lives. That is what we see when we travel on the highways. The rest houses for the drivers along with rest rooms are definitely required like in other countries so that proper rest for the drivers and proper rest rooms for all will definitely reduce the percentage or incidents of accidents.

Madam, in hit and run cases, topmost care should be taken and driving licence should be cancelled immediately. But if it happens for second or third time, it should be cancelled for life time and vehicle should be impounded. Otherwise, such people will try to escape the laws.

In respect of signages, I must say that they should be made more prominent and uniform throughout the country with a reasonable size using a single colour. In respect of tourism, as our country is attracting a lot of tourists, signage plays a predominant role. There should be uniformity in this respect. They must be at least in three particular languages – English, Hindi and the local language. The size of these signages is very important because sometimes it is very difficult to read them.

Madam, in the process the Bill is extremely good. But many States have expressed their concern that their powers have been taken away as far as issuing of driving licence and registration of vehicles is concerned. I am sure that proper attention would be given to this issue by the Government.

The incentive given to the person who helps an injured in a road accident is much less. It is better if cash incentive could be given so that the nearby people could take the victim to the nearest hospital at their own cost. That will definitely reduce the number of deaths in road accidents.

The ceiling limit of Rs.10 lakh on death and Rs.5 lakh in case of grievous injury is extremely inappropriate because insurance companies take immediate advantage of it, if you put it that way. I think it would be better if it is done keeping in view the age as well as the income of the victim because if he is a young man, who might have a long life, Rs.10 lakh has no relevance to his family.

Similarly, I would request the Government to reconsider the penalty clause because as per the existing provisions it is very small. So, the penalty should be high. For driving without licence, penalty of Rs.2000 is of no meaning. It should be at least increased to Rs.10,000 so that there should be some fear.

Then, at last, the period of suspension for driving without licence should be increased from three months to at least six months or one year. Thank you, Madam.

SHRIMATI KIRRON KHER (CHANDIGARH): Thank you, Madam, I rise in support of the Bill that has all the right elements required for the much needed transformation in the transport sector – standardization of motor vehicles, focus on road safety, robust rules to curb road accidents and many other reforms. In this regard, I congratulate the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari ji, for taking the long pending initiatives needed to revamp the transport system in India.

Here, Madam, I would also like to comment on some of the comments made by Shri Satpathy, who has now disappeared from Lok Sabha. He stated that vehicles should be impounded. Does not he know that such provisions already exist? In case of drunken driving the vehicles are impounded. It is happening all the time in my constituency, Chandigarh that you lose your licence for three months. So, it is already enforced.

I would also like to comment on the other things that Members are using through the Motor Vehicles Act to target the Government or the hon. Minister, who has an unimpeachable record of excellent work in this Department right from the time when he was the PWD Minister in the Maharashtra Government when the NDA Government was in power there.

Then, there are comments like 'helmets should be down away with because we have too large a population, so people should die on the roads'. I think this is an obnoxious statement and it should be expunged from the record.

Madam, incidents of road accidents feature in the news every single day. The number of fatalities due to road accidents is close to one million in just the last decade and this number is more than the individual population of several countries across the world. Amending the laws that deal with road safety is an absolute necessity to save the lives of millions of people, who commute everyday, and that is exactly what this Bill is seeking to achieve.

According to the 201<sup>st</sup> Report of the Law Commission, doctors point out that at least 50 per cent of fatalities can be averted if the victims are admitted to the hospital within the first one hour, which is medically termed as the golden hour, because that is the time when maximum bleeding happens and if they get timely help, they can be saved. Unfortunately, reports state that 80 per cent of the road accident victims do not receive any emergency medical care within the critical golden hour. A survey conducted by Save Life Foundation reveals the worrying fact that 74 per cent of the bystanders are unlikely to assist a victim of a road accident due to fear of legal complications.

Good Samaritans are नेक दिल लोग, जो बिना किसी स्वार्थ के एक्सीडेंट विक्टिम की हेल्प करते हैं। Good Samaritan law is in force in many parts of the world. These people deserve to be protected by a supportive legal framework. In this regard, I had introduced a Good Samaritan Protection from Civil and Criminal Liabilities and Miscellaneous Provisions Bill as a Private Members' Bill on the 12<sup>th</sup> of December, 2014. The two gentlemen, the hon. Ministers, whom I had petitioned for this – the Health Minister, Shri Naddaji and the Surface Transport Minister, Shri Gadkarji – are today happily present in the House. I am delighted to state that for the first time, provisions for protecting the good samaritans from civil and criminal liabilities have been included in the Government Bill. So, I thank them. I earnestly thank the Government for providing a protective legal environment for good samaritans, of course, which I have been fighting for many years.

According to the Bill, the procedure for questioning or examination of the good samaritans and disclosure of personal information will be provided by the rules which are yet to be laid down by the Central Government. To that extent, I feel that the guidelines given by the Supreme Court's Committee headed by Justice V.S. Aggarwal touch upon highly important aspects. The guidelines focus on the importance of rewarding good samaritans who move an injured person to the nearest hospital and state that they should be allowed to leave immediately and not harassed.

I am of the strong opinion that this will go a long way in encouraging other citizens to help victims of road accidents without any inhibition. As I have

stated in my Private Members's Bill, participation of good samaritans in the investigation process should be made voluntary. Also, good samaritans should not be forced to provide private information such as name and contact details as well as the medico-legal case form provided by the hospitals.

Moreover, if a good samaritan has consented to provide necessary information, it is of utmost importance to make the investigation process hassle-free. I think, this is an extremely significant point. Under no circumstance should a good samaritan be harassed or coerced to provide information. I am positive that the Government will take these points into consideration while framing the rules.

I also request the Government to ensure that all the educational institutions impart training in first aid and emergency response to students so that they are encouraged to come forward and help accident victims. ऐसे में होता क्या है, लोग एक्सीडेंट देखते हैं और उधर से भाग जाते हैं कि, नहीं, मुझे इस तफड़े में नहीं पड़ना, कौन प्रोब्लम में पड़ेगा, because they do not want harassment by police or by hospital authorities.

Apart from this, I feel that the provision of introducing a scheme for cashless treatment of road accident victims during the golden hour is highly commendable. I thank the Government for that. This is an extremely important step towards saving thousands of lives which are lost due to the inability to pay for medical care immediately after the accident.

The creation of the Motor Vehicles Accident Fund to provide compulsory insurance coverage to all road-users in the country will go a long way in establishing a protective environment to deal with risks related to road accidents. Road safety needs to be dealt with in a holistic manner. Right from the life of the vehicle to the road infrastructure, there are a number of factors which influence the safety of commuters. I appreciate the fact that this Bill has dealt with all such factors in an exemplary manner.

I congratulate the Government and the Minister who, through this Bill, have ensured that India will go a long way into coming out of the list of countries that account for a large number of road accidents.

Madam, I thank you for giving me the time to speak.

SHRI KOTHA PRABHAKAR REDDY (MEDAK): Thank you, Madam. In India, there is one death occurring every four minutes due to a road accident. This leads to not only loss of lives, but also property. It destroys families and depletes our human capital, which needs to be changed. In this regard, I, on behalf of TRS Party, would like to congratulate the hon. Minister for bringing forth this important legislation. But there are a few issues and suggestions, which I would like raise here.

Safety of passengers, safety of drivers, and general road safety of pedestrians and other drivers is of utmost importance. The track record of Indian roads and drivers are the worst in the world as we have 300 to 3,000 per cent more accidents and fatalities than some other countries. Drivers training and counseling goes a long way in achieving safety. There should be at least six-months training course with Diploma Certificates being provided at the end of the course for the drivers who drive commercial vehicles.

Every once in a while we have seen sting operations where driving license was given to blind people and people without hands and legs. The licensing authorities should also be penalized and held accountable for the same.

All the taxi drivers, for the sake of safety, have to be issued identification, which should contain details of the track record of past accidents and any past criminal record so that the employer and the passengers are aware of the track record of the driver. There should also be an annual physical and mental health checkup for the taxi drivers. This would go a long way in promoting road safety and passenger safety. Further, there should be mapping of all the black spots in the country, and steps should be taken one by one to remove these black spots. This will go a long way in reducing the number of road accidents.

As regards third-party liability, till now, the third-party liability under the existing Act was unlimited. Now, in this Bill, there is a cap on maximum liability for third-party insurance in case of a motor accident at Rs. 10 lakh in case of death and at Rs. 5 lakhs in case of grievous injury. What is unclear with this is that in case the court awards a higher compensation than the maximum liability amount, then who will pay the remaining amount? Will it be the accused or the insurance company or the Government?

The Motor Vehicles Accident Fund can be used for emergency treatment for a person injured in an accident or give compensation in case of death. There is a similar fund already existing called the Solatium Fund. The questions arising here are these. Why a new fund is required? How will it be different from the existing one? For example, there is no clarity on whether accident victims can seek compensation for a particular hit-and-run case from either or both the funds.

As regards taxi aggregators, when the first internet digital and cloud aggregators came to India, it seemed to be a big boon for the taxi drivers as some of them were earning anywhere between Rs. 60,000 and Rs. 70,000 per month. But later, the same taxi drivers felt that they were being exploited by the aggregators who had access to technology and a lot of funding. The Government should enable, empower and support the Taxi Drivers Associations to setup similar technologies and software so that they cannot be exploited.

**I would like to talk about 'Telangana related/woman safety'. Madam IT industry has given huge job opportunities for young women. Many of them work in different cities. They live in apartments. They work on computer and work in taxis also. Madam, we have seen a rise in the number of cases of attacks and molestation against young women. Such cases have been rising. We need to put an end to this. Madam, in the State of Telangana and in the city of Hyderabad, which has now become the most liveable city according to Mercer Quality of living standard, our Government under the leadership of KCR has set up 'She teams' and these crimes have almost disappeared in the city of Hyderabad.**

KUMARI SUSHMITA DEV (SILCHAR): Thank you, Madam. The time is very short, so without repeating anything, I would like to say that the real impact of this Bill will only unfold in the coming months or the years because most of the powers and most of the rules that are yet to be made have been delegated. Therefore, for instance, the National Transport Policy which the hon. Minister is talking about will play a very important role in the future about what impact as a nation we will actually have on the issue of road accidents which many of my colleagues have been talking about. I request the Minister that when he makes the National Transport Policy, the process of consultation should be widespread and all the hon. Members of Parliament, pressure groups and NGOs should be invited to contribute in that policy.

Madam, if we look at the international literature on road safety which seems to be the primary object of this Bill, there are five basic principles - engineering, enforcement, education, encouragement and emergency care. I urge the hon. Minister that if we were to take these five principles of the International Road Federation, as has been placed in the domain, most of the things have been covered. Initially in the introductory speech of the hon. Minister, he said that he is going to introduce it in the education system. But I also ask the hon. Minister, where road safety and road accidents have taken so many lives, why do we not find a way to encourage the State Governments, like where they have controlled road accidents, they should be rewarded, maybe, by way of additional allocation in national highways?

If we talk about emergency care, this Bill has done well in introducing cashless treatment in the golden hour. Gadkari ji, on many occasions, has boastfully said how he has spent thousands of crores on national highways, I request him to introduce air ambulances with the allocation of every highway to lift victims of accidents from the national highway which I think will truly go a long way in saving lives.

There are many contradictions in the Bill which I hope the hon. Minister will clarify. One of them that my colleagues have asked is where a court gives a compensatory award that is beyond the capping in the Act, who is going to pay for it? As we know that premium can be a huge burden on the consumer, it should be taken into consideration.

Apart from that, I would like to say that in 215 (d), I am happy to see that the National Road Safety Board has been introduced, as per the recommendation of the Standing Committee. But where it says that such other functions that are yet to be decided by the Government, I would request the hon. Minister to include setting of standards and conducting audits with regard to road safety because unless there are audits of road safety, I feel, this may be an exercise in futility. Also, I fail to understand, and I hope the hon. Minister will explain, under Section 198 (a), the liability clause for the maintenance of safety standards, where you are giving a contractor or an agency a work worth thousands of hundreds of crores, why is the liability only one lakh or is it going to be one lakh per violation?

### **15.00 hours**

That is a question which I feel the hon. Minister should answer. Apart from that, there is one small standard that can be set. During the UPA time, two world-class projects had been introduced under the NATRiP, one of which is in my constituency. I am sad to say that I have been asking the Heavy Industries Minister to appoint a full-time Director for the last two years, but he has not done that though this Act is talking about automated testing facilities, which is a part of the NATRiP project.

Lastly, whether it is the Law Commission's Report of 2007, or whether it is Sundar Committee Report, repeatedly it has been said that there must be a national policy for pedestrians and non-motorized vehicles. There is a need for a uniform policy which may require an amendment in the three Lists of the Constitution because there is some overlapping.

मैं गडकरी जी को यह कहूंगी कि सर, जब मुझे एल.एल.एम. की डिग्री मिली, मुझे खुशी तो हुई पर दुख भी हुआ क्योंकि उसी दिन, जिस दिन मेरे एल.एल.एम. का रिजल्ट आया, मैंने यू.के. में ड्राइविंग लाइसेंस की भी परीक्षा दी थी। मैं एल.एल.एम. में पास हो गई परंतु ड्राइविंग लाइसेंस की परीक्षा में फेल हो गई। इसलिए मेरा निवेदन रहेगा कि जो यह बोर्ड आप बनाएंगे, उस बोर्ड के माध्यम से, जैसे ट्यूब्स होती हैं, a standard book on the rules of driving, एक बुक पब्लिश की जाए, जिसे पढ़कर हम उस एग्जाम में बैठें और उस एग्जाम को पास कर सकें। इस उम्मीद के साथ ही I extend my support to the Bill and I hope that we achieve the purpose behind it.

**श्रीमती मीनाक्षी लेखी (नई दिल्ली) :** माननीय सभापति जी, सबसे पहले हमें यह जानना है कि इस बिल को इस समय ताने की आवश्यकता क्यों पड़ी? इस बिल को इस समय ताने की आवश्यकता इसलिए पड़ी क्योंकि बूखीलिया का हस्ताक्षर भारत ने भी किया है और यह वादा किया है कि वर्ष 2022 तक जितनी मृत्यु सड़क दुर्घटनाओं में हो रही हैं या जितनी बढ़ोतरी सड़क दुर्घटनाओं में हो रही है, उसको हम पचास प्रतिशत तक लेकर जाएंगे।

विषय यह है कि 1988 का बना हुआ कानून आज वर्ष 2017 में लागू हो रहा है। परिस्थितियों में परिवर्तन हुआ है, देश की सड़क परिस्थितियों में परिवर्तन हुआ है, देश की जनसंख्या में परिवर्तन हुआ है और उस परिवर्तन को देश की पॉलिसी के साथ मिलाकर देखा जाना चाहिए। अन्तर स्थिति, परिस्थिति और जो असलियत में ग्राउंड पर हो रहा था, उसमें अंतर था। इन सब कारणों को सामने रखते हुए इस कानून में परिवर्तन लाया गया है। मैं मंत्री जी को सबसे पहले नेशनल सिविलियटी का यह बिल ताने के लिए धन्यवाद देना चाहती हूँ।

सब लोग सोचेंगे कि मैंने नेशनल सिविलियटी, यानी राष्ट्रीय सुरक्षा जैसा शब्द कानून में क्यों कहा? वह इसलिए कहा कि अगर हम आंकड़े उठाकर देखें तो वर्ष 2000 से 2015 के बीच के जो भी आंकड़े हैं, वे बताते हैं कि पाच लाख के आसपास प्रतिवर्ष इस देश में दुर्घटना के आंकड़े होते हैं और डेढ़ लाख के आसपास फेटल एवरीडेन्स होते हैं जिनमें लोगों की मृत्यु होती है।

आजादी के बाद से आज तक यदि उन आंकड़ों को जोड़ लिया जाए तो रोड एवरीडेन्स में मरने वालों की संख्या वॉर में भारत की सुरक्षा की लड़ाई में आतंकी घटनाओं में मरने वालों से कहीं अधिक है। इसलिए मैंने इसे राष्ट्रीय सुरक्षा का मामला बताया जिसमें वंग लोग- 21-22-24-30-35 वर्ष के युवा यानी जो युवा वर्ग हैं, वे सबसे ज्यादा इन सड़क दुर्घटनाओं में मारे जाते हैं। जब भी ऑटोमोबाइल इंडस्ट्री के एडवर्टाइजमेंट की बात होती है तो कहीं स्पीड की बात होती है, कहीं उसको किसी न किसी तरीके से दर्शाया जाता है कि गाड़ी हो तो ऐसी हो, इस रफ्तार से चलाई जा। ऐसे ओवरस्ट्रेक किया जाए, कैसे स्ट से करने से ब्रेक लग जाते हैं, लेकिन रोड सेफ्टी की तरफ जो प्रशिक्षण होना चाहिए, वह इस देश में नहीं हुआ।

एक तरफ तो रोड सेफ्टी के विषय में कोई विचार नहीं आया। दूसरे, जब एवरीडेन्ट हो जाता है तो उस आपराधिक घटना को कंट्रोल करने के लिए क्या प्रवधान किये जाएं कि एवरीडेन्स न हों। उन अपराधों के विषय में भी इस संसद ने कोई विचार नहीं किया। स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट जरूर थी, लेकिन उस पर कार्यवाई नहीं हुई। ऐविसडेन्स के बाद विविटम्स जगह-जगह, कोर्ट और कचहरी में धक्के खाते हैं। बहुत-सारे कायदे-कानून और केसेज के बीच में कहीं न कहीं वे सभी मामले दब जाते हैं और उन्हें अपना इन्शोरेंस प्राप्त करने में सालों लग जाते हैं। जरा सोचिए, जिनके बच्चे छोटे हैं और पिता का ऐविसडेन्ट हो गया हो, बच्चे की पढ़ाई-लिखाई, विधवा के तालन-पालन के बारे में कोई सोचने वाला नहीं है, समाज में ऐसी कोई परिस्थिति नहीं है, जो उस विषय में सोचे, उन सभी को सामने रखते हुए कानून में तब्दीली की गयी है।

मुझे एक केस की याद आ रही है। वह दिल्ली की घटना थी। जब आतंकी की जांच की गयी तो पाकिस्तान से आये हुए आतंकियों ने मेरठ में अपना ड्राइविंग लाइसेंस बनवाया था। वह ड्राइविंग लाइसेंस बनाना बहुत आसान था लेकिन जैसा सुप्रिम्तमा जी ने कहा है कि यूरोप में ड्राइविंग लाइसेंस मिलाना, एलएलएम की डिग्री प्राप्त करने से भी मुश्किल है।

वर्ष 1990 का समय मुझे भी याद आती है कि जब मैं पढ़ने के सितसिले में बाहर गयी थी तो वहां पर एक स्कॉटिश महिला मित् थी। वह तीन बार टेस्ट में फेल हो गयी थी, जिसके कारण उसका ये-रो कर बुरा ढाल हो रहा था, क्योंकि अगर वहां आप टेस्ट में तीन बार फेल हो गये तो अगली बार ड्राइविंग लाइसेंस के लिए अर्दाई डी नहीं करने दिया जाता है, जो लाइसेंसिंग के प्रावधान हैं, आतंकी और इस तरह के लोग उन सभी प्रावधानों के बीच के जो तूप होल्स हैं, उनका इस्तेमाल करके सरकारी डॉक्यूमेंट्स प्राप्त न कर सकें, ऐसा प्रावधान इस देश में होना आवश्यक था। इस बिल में ट्रांसपैरेंसी से लेकर सरलीकरण तक की जो योजना इस बिल में बनायी गयी है, वह इस देश की सुरक्षा के लिए बहुत लंबे समय तक बहुत बड़ा काम साबित होगी।

उसी प्रकार सुरक्षा से संबंधित एक और विषय है, दिल्ली से सुमो, फोर व्हील्स ड्राइवर्स वाली बहुत जीप्स यहां से चोरी हो कर नॉर्थ-ईस्ट में बिकती थीं और बिक कर रजिस्टर्ड भी हो जाती थीं। इसमें जो नेशनल रजिस्ट्री का प्रावधान किया गया है... (व्यवधान) नॉर्थ-ईस्ट में गाड़ियां बिकी हैं। मैं नॉर्थ-ईस्ट को ब्लेम नहीं कर रही हूं, लेकिन जॉगाज और उन सब के लिए एक आसान रास्ता है, यह पूव हो चुका है। दिल्ली पुलिस ने ऐसे कई गैंग्स का पर्दाफाश किया है।

वाहन और सारथी प्लैटफॉर्म बना कर, जिसमें रजिस्ट्री के माध्यम से ड्राइवर्स की एक नेशनल रजिस्ट्री कायम हो और साथ में वाहनों की भी रजिस्ट्री कायम हो कि एक राज्य का वाहन दूसरे राज्य में गैर-कानूनी ढंग से रजिस्टर न हो पाये, यह भी राष्ट्रीय सुरक्षा से जुड़ा हुआ मामला है।

ड्रंकन ड्राइविंग एवं ऐसे जितने अपराधी ड्राइवर्स हैं, जो किसी को मार गिराये, 'डिट एंड रन' का केस हो, लेकिन वे किसी दूसरे राज्य में किसी दूसरे नाम से गाड़ी चलाना शुरू कर दिया, यानी फिर सड़क पर असुरक्षा को बढ़ाया, सड़क पर बढ़ती हुई असुरक्षा को घटाने के लिए सरलीकरण के माध्यम से ट्रांसपैरेंसी बढ़ाने के नाम पर आधार कार्ड से इसे जोड़ने का काम है, वह भी राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए एक बड़ा काम साबित होने वाला है।

मेरा यह मानना है कि अब तक जो कुछ हो रहा था, उसमें इनडिफिनेंस और कंसर्न की कहीं न कहीं कमी दिखाई दे रही थी और उसके पक्ष में मैं यह कहना चाहती हूं कि मैं ऐसे प्रदेश और ऐसे शहर से हूं, जो बीएमडब्ल्यू और तैमबॉर्गिनी के केस को लेकर काफी बदनमां दुआ है, जहां कम उम्र के बच्चे गाड़ियां चलाने रहें हैं और जिनके कारण बहुत लोगों की मृत्यु हुई है। जूनाइट्स को लेकर जो प्रावधान इस कानून में लाये गये हैं, वह भी बहुत खुशी का मौका है, सभी के लिए सुरक्षा का एक माहौल पैदा करने के लिए है कि उनके मां-बाप की जिम्मेदारी ठहराई गयी है। इसमें पेनाल्टी को बढ़ाया गया है और पेनाल्टीज के संबंध में विशेष रूप से आपके माध्यम से बताना चाहती हूं कि पहले जनरल प्रावधान में दंड के रूप में 100 रुपये थे, लेकिन अभी वह 500 रुपया हो गया है।

मोटर व्हीकल एक्ट का आपने उल्लंघन किया है, तो सौ रुपये का फाइन देकर आप चले जाते हैं। अब इस राशि को बढ़ाकर पांच सौ रुपये कर दिया है। अधिकारी की बात नहीं मानी, तो दो हजार रुपये का फाइन है। दो हजार रुपये, पांच हजार रुपये, दस हजार रुपये, पच्चीस हजार रुपये से एक लाख रुपये तक बढ़ाया गया है। सजा और पैनाल्टीज को बढ़ाया गया है, वह सरकार के मन को दर्शाता है कि सरकार दृढ़ता के साथ देश के हित में कानून पास करना चाहती है और सड़कों पर सुरक्षा का माहौल लाना चाहती है। किसी भी गलत काम के दो पक्ष होते हैं, एक सिविल रॉग और एक क्रिमिनल रॉग। सिविल रॉग और क्रिमिनल रॉग दोनों को सख्त किया गया है, ताकि कहीं न कहीं रूल्स का पालन सख्ती से किया जा सके। जैसे एक कदावत है कि 'चातों के भूत बातों से नहीं मानते' आप चाहे जितने विज्ञापन दिखा लीजिए, कितना प्यार से समझा लीजिए, लेकिन जब तक तीन, चार या पांच साल के लिए सजा का प्रावधान नहीं होगा, तब तक मां-बाप मानने वाले नहीं हैं कि हमें अपने बच्चों के हाथ में गाड़ी की चाबी नहीं देनी है। इस बात से संबंधित प्रावधान इस बिल में किया गया है। Deterrence is one way of seeking compliance. I am happy that this Bill has worked on these aspects.

There are two Supreme Court Judgments and there is an NGT Judgment. I have a small reference to make about those judgments. One Judgment is *Rajasekaran versus the Union of India*. जिसमें फेटल एक्सीडेंट्स बढ़े और इंप्रूवमेंट का कोई साइन नहीं था, लेकिन कुछ गाइड लाइन्स एस्टेब्लिश की गईं। मुझे लगता है कि जब तक ड्राइवर्स का बेसिक एटीट्यूड नहीं बदलेगा, तब तक हम कुछ नहीं कर पाएंगे, इसलिए हमें बेसिक एटीट्यूड बदलने की दिशा में काम करने की आवश्यकता है। इसी से संबंधित दो जजमेंट और भी हैं। Regarding automobile where Base-III models have been banned and Base IV standards have been upheld. I genuinely feel that as per the constitutional scheme, the Government has its own job to do; we, as Members of Parliament, have our own job assigned to do as the body which passes law; Courts have their own job to do, that is, implementing the law; the Executive has its own job to do in implementation and passing orders regarding that; and Media has its own job to do. भारत का संविधान और सरकारी तंत्र बहुत अच्छी तरह से डिफाइन करता है कि किसका क्या काम है। किसी दूसरे के काम में बिना प्रोपर जानकारी के कुछ भी आर्डर किया जाता है, तो उसे हस्तक्षेप के रूप में देखा जाता है।

HON. CHAIRPERSON: Shrimati Meenakashiji, please complete.

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI: I am completing.

Say, a particular Court passes an order that farmers' loans will be waived off without taking into account whether the budgetary allocations of the State are adequate or not. Similarly, let us take alcohol. I am not somebody who drinks or who favours alcoholism any way. But definitely, I have an opinion on this particular aspect. While drunken driving is no excuse and the law has to take its recourse, but passengers can be drunk. So, removing five-star hotels, removing everybody is going to affect economy and it is also going to affect the livelihood of many people. It is somehow a little imbalance. Similarly, every law pertaining to banning is prospective and not retrospective. There are certain automobiles which have already been processed, which have already been manufactured. Now, the ones which have been manufactured, banning them, somehow I feel, is injustice because it is an economy worth Rs.15,000 to Rs.16,000 crore. From where does a poor country like us get that? So, I appreciate the Good Samaritan law about the work which has been done for the *Divyang*. मैं एक बात जरूर कहना चाहती हूं कि दिव्यांगों के लिए कानून में जो बदलाव लाया गया है, वह विशेष रूप से सहायनीय कदम है, क्योंकि कभी उन्हें भी गाड़ी चलाने की आवश्यकता हो सकती है। उनकी इस विषय में जो आवश्यकताएं हैं, उनके बारे में आज तक किसी ने कुछ नहीं सोचा है।

मैं एक एक बात यह जरूर बोलना चाहती हूं कि दिव्यांगों के लिए कानून में बदलाव किया गया है, वह विशेष रूप से सहायनीय है, क्योंकि उनको कभी गाड़ी चलाने की आवश्यकता पड़ सकती है या उनकी जरूरतों के विषय में आज तक किसी ने नहीं सोचा था। Specially-abled and the disabled people have been recognised under this Act and special provisions regarding adapted vehicles have been made and I appreciate that. I want to thank the Minister for really dealing with the national security hazard in this detailed a manner. Thank you.

SHRI DHARAM VIRA GANDHI (PATIALA): Thank you, Madam Chairperson, for giving me opportunity to speak on this Bill.

सबसे पहले मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने बहुत ही मेहनत से, सभी पक्षों को ध्यान में रखकर, यातायात में जो समस्याएँ हैं, ट्रांसपोर्ट की समस्याओं के अनुरूप बहुत समय से तंबित पड़े इस बिल को लेकर आये हैं। इस बिल की खूबियों और खामियों पर मेरे बहुत-से मित्रों ने टिप्पणियों की हैं। मैं सिर्फ दो-बातें आपके माध्यम से मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ।

इंटरनेशनल रेड क्रॉस का प्रोटोकॉल है, जिसका पालन दुनिया भर में होता है, वह यह है कि जब भी कहीं पर सड़कें जाम होती हैं या कहीं पर टोल प्लाजा आता है, तो वहाँ से सबसे पहले एम्बुलेंस निकलती है, उसके बाद फायर ब्रिगेड की गाड़ी निकलती है, उसके बाद पुलिस फोर्स और आर्म्ड फोर्सेज एजेंसीज़ की गाड़ियाँ निकलती हैं, उसके बाद पॉलीटिशियंस और ब्यूरोक्रेट्स की गाड़ियाँ

निकलती हैं, परंतु मुझे दुःख के साथ यह कहना पड़ रहा है कि एन.एच.-1 पर आठ-आठ लेन होने के बावजूद कोई भी लेन एम्बुलेंस, फायर ब्रिगेड या दूसरी आवश्यक सेवाओं के लिए नहीं छोड़ी जाती है। सभी लेन्स ऑक्जुपाइड होती हैं। इसलिए इंटरनैशनल रेड क्रॉस का जो प्रोटोकॉल है, उसको सख्ती से लागू करवाया जाए ताकि सड़कों पर देरी होने के कारण किसी की जान न जा सके।

एन.एच.-1 या दूसरे हाइवेज़ पर जो ट्रैफिक लेन्स हैं, उन पर गाड़ियों की जो स्पीड होनी चाहिए, उसका उल्लंघन होता है। ट्रव्स हाई स्पीड लेन पर चलते हैं और दूसरी गाड़ियों को ओवरटेक करने के चक्कर में बहुत बार एक्सीडेंट होते हैं। इसलिए ट्रक चालकों को समझाने-बुझाने के लिए दो महीने की समय सीमा रखी जाए, उसके बाद यदि वे इसका उल्लंघन करते हैं, तो उनके साथ सख्ती की जाए और उनको पनिश किया जाए ताकि आने वाले दिनों में कोई भी इस रूल को न तोड़े।

यदि नैशनल हाइवेज़ या स्टेट हाइवेज़ पर कोई एक्सीडेंट होता है, तो वहाँ पर घंटों तक ट्रैफिक जाम हो जाता है, जिनमें एम्बुलेंसेज, फायर ब्रिगेड की गाड़ियाँ और जरूरी काम के लिए जाने वाले लोग जैसे इंटरव्यू वगैरह देने के लिए जाने वाले लोग उसमें फंस जाते हैं, इसलिए उन हाइवेज़ पर हेलीकॉप्टर सेवाएं होनी चाहिए, जो उन व्हीकल्स को उठाकर सड़क से किनारे कर सके और यातायात को चालू किया जा सके। यह सेवा नैशनल हाइवेज़ और स्टेट हाइवेज़ पर जरूरी होनी चाहिए, ताकि यातायात में कोई बाधा न पड़े और जरूरी सेवाओं को बिना किसी अवरोध के चलायी जा सके।

एक डॉक्टर होने के नाते मैं जानता हूँ कि जब मिर्गी का दौरा पड़ता है, तो रोगी का बुरा हाल हो जाता है। इसलिए लाइसेंस बनाते समय संबंधित व्यक्ति की हिस्ट्री, मेडिकल रिकॉर्ड आदि पूरी तरह से चेक होनी चाहिए, क्योंकि ऐसा व्यक्ति सड़क पर एक चलती-फिरती मौत का सामान लेकर चल रहा होता है। मिर्गी और हार्ट एलमेंट्स से ग्रस्त रोगियों पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए, ताकि एक्सीडेंट्स में कमी आ सके।

जब भी कोई संगठन प्रदर्शन या धरना करना चाहता है, तो उससे लिखित रूप से लिया जाए कि धरना या प्रदर्शन के दौरान एक विशेष लेन छोड़ी जाए, ताकि एम्बुलेंस, फायर ब्रिगेड की गाड़ियाँ आदि निकल सकें। इस बिल में जो एयर एम्बुलेंस की बात है, मैं उसका भी समर्थन करता हूँ। मंत्री जी ने समय के अनुरूप और भारत की जनता के अनुरूप इस बिल को लाया है, उसके लिए मैं उनको को बधाई देता हूँ।

**श्री ओम बिरला (कोटा):** महोदय, आज हम एक महत्वपूर्ण बिल पर बहस कर रहे हैं। इस देश में आजादी के बाद से मोटर व्हीकल एक्ट, 1988 एक महत्वपूर्ण विषय रहा है। इसके आने से पहले देश में पाँच लाख दुर्घटनाएँ हर वर्ष होती थीं। प्रतिदिन 400 लोग इन दुर्घटनाओं में मारे जाते थे। जवान लोग इन दुर्घटनाओं में घायल होते थे और उनकी मृत्यु हो जाया करती थी।

महोदय, सन् 1988 के बाद इतने महत्वपूर्ण विषय पर इस सरकार में माननीय नितिन गडकरी जी के नेतृत्व में यह बिल आया है। इस बिल के माध्यम से हम देश के अंदर सड़क दुर्घटनाओं को रोक पाएंगे और रोड सेफ्टी के नए कानून बना पाएंगे। देश में राज्यों के अंदर कर्षण का एक डिपार्टमेंट बन चुका था। हिन्दुस्तान में हम जिस रोड से भी गुजरते थे, वहाँ की यही हालत थी। पहले की किसी सरकार ने यह कोशिश नहीं की, कि वह इन सड़क दुर्घटनाओं को रोकने के उद्देश्य से एक व्यापक बिल बनाए। हर सरकार के अंदर राज्यों के ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट भ्रष्टाचार के अड्डे बन गए थे। वे सरकार की उगाही के केंद्र बन गए थे। मैं माननीय नितिन गडकरी जी को धन्यवाद देना कि उन्होंने इस भ्रष्टाचार को रोकने के लिए एक व्यापक बिल लाने की कोशिश की है।

### **15.21 hours (Shri Pralhad Joshi in the Chair)**

महोदय, सड़क दुर्घटनाओं को रोकने के लिए एक व्यापक कानून बनाए जाने की आवश्यकता थी। एक ऐसा कानूनी ढांचा बने जिसके माध्यम से हम देश के अंदर सड़क दुर्घटनाओं को रोकने में कामयाब हों। इस बिल के माध्यम से निश्चित रूप से ऐसा हो सकेगा। इस बिल में कई संशोधन किए गए हैं। इस बिल में 18 राज्यों के मंत्रियों के साथ विचार-विमर्श किया गया है और स्टैंडिंग कमेटी की अधिकतम सिफारिशों को देश के व्यापक हित को ध्यान में रखते हुए यह बिल बनाया गया है।

महोदय, मैं निश्चित रूप से कह सकता हूँ कि आने वाले समय में हम देश में भ्रष्टाचार को कम कर पाएंगे। देश में सड़क दुर्घटनाओं में जो लोग घायल होते थे और जिन नौजवानों की मौत हो जाती थी, उनके परिवारों को होने वाली पीड़ा को भी हम निश्चित रूप से कम करने में कामयाब होंगे। देश के अंदर कर्षण कम करने के लिए ऑन-लाइन सिस्टम को लागू किया जाना आवश्यक है। माननीय मंत्री महोदय ने इसके अंदर लाइसेंस प्रणाली के संबंध में ऑन-लाइन सिस्टम लागू किया है। कोई ड्राइवर किसी प्रदेश में दुर्घटना कर के किसी दूसरे प्रदेश में जाकर अपना नया ड्राइविंग लाइसेंस बनवा लेता था, लेकिन अब नेशनल पॉलिसी बनने के कारण यदि कोई भी व्यक्ति गंभीर सड़क दुर्घटना करता है, तो उसका लाइसेंस किसी भी राज्य से नहीं बनेगा।

महोदय, जिन व्यक्तियों को गाड़ी चलानी नहीं आती, वे सिफारिश के आधार पर अपना लाइसेंस बनवा लिया करते थे, लेकिन इस बिल के आने के बाद हिन्दुस्तान का बड़े से बड़ा व्यक्ति भी जब तक ड्राइविंग टेस्ट पास नहीं कर लेता, तब तक उसका ड्राइविंग लाइसेंस नहीं बनेगा। इस बिल के माध्यम से लाइसेंस प्रक्रिया बेहतर होगी, जिसके माध्यम से हम दुर्घटनाओं को रोकने के लिए व्यापक इंतजाम कर पाएंगे।

महोदय, हम देखते थे कि हिन्दुस्तान में ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट्स में दत्ताल प्रवृत्ति थी। बिना दत्तालों के ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट नहीं चलते थे। माननीय मंत्री महोदय ने उसमें भी ऑन-लाइन रजिस्ट्रेशन शुरू किया है। इस बिल में डीलर को रजिस्ट्रेशन करने की पावर दी गई है। हमारी सबसे बड़ी चिंता देश के अंदर अधिकतम दुर्घटनाओं के विविध ब्लैक स्पॉट्स के बारे में थी। इन ब्लैक स्पॉट्स पर सब से ज्यादा सड़क दुर्घटनाएँ होती हैं। हम जानते थे कि किन प्रदेशों में कौन सी जगहें ब्लैक स्पॉट्स के रूप में विविध हैं, लेकिन हम उन सड़क दुर्घटनाओं को रोक पाने में विफल रहते थे। इस बिल के बनने के बाद इन ब्लैक स्पॉट्स के संबंध में राज्यों को भी कहा गया है कि वे अपने स्तर पर रोड सेफ्टी के लिए कानून बनाएँ।

माननीय सभापति महोदय, मैं कह सकता हूँ कि निश्चित रूप से आने वाले समय के अंदर इस ब्लैक स्पॉट पर काम होगा। यस्ते पर जहां-जहां दुर्घटना होती है, वहां विविध करने का काम होगा। भविष्य में दुर्घटना न हो, उसके लिए व्यापक इंतजाम इस बिल के माध्यम से होंगे... (व्यवधान) सभापति महोदय, मुझे दो मिनट और दे दीजिए।

**माननीय सभापति:** दो मिनट नहीं मिलेंगे, आप एक मिनट में अपनी बात समाप्त कीजिए।

**श्री ओम बिरला:** मैं सिर्फ दो मिनट और लूंगा। महोदय, इतना ही नहीं, हमें चिंता भी होती थी कि दुर्घटना में यदि किसी व्यक्ति की मृत्यु हो जाती थी तो उसको 25,000-50,000 रुपये मिलते थे। इस बीमा पॉलिसी के माध्यम से हमने मुआवज़े की राशि 50,000 रुपये से लेकर 5,00,000-10,00,000 रुपये तक बढ़ाई है, क्योंकि जिसके घर में मृत्यु हो जाती है, कई लोगों के घर में खाने के लिए दाना भी नहीं होता, लेकिन हमने कानून बनाया कि उस व्यक्ति को मुआवज़ा मिले ताकि उसका परिवार चल सके। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि उस मुआवज़े की राशि को और बढ़ाने की आवश्यकता है, क्योंकि गरीब परिवार का भरण-पोषण हो सके, उस परिवार में कहीं न कहीं आश्रित को हम मुआवज़ा देकर, नौकरी देकर उसके परिवार को खड़ा कर सकें, इसके लिए व्यापक काम करने की आवश्यकता है।

माननीय सभापति महोदय, मैं कह सकता हूँ कि इस बिल के माध्यम से इस देश के अंदर... (व्यवधान) हम रोज़ होने वाली सड़क दुर्घटनाओं को कम कर पाएंगे और जो हमारे नौजवान रोज़ सड़क दुर्घटना में मरते थे, 27 साल बाद इस सरकार में श्री नितिन गडकरी जी के नेतृत्व में इस बिल के माध्यम से उन नौजवानों की मौत को बचाने का काम करेंगे, धन्यवाद।



DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): Thank you, Sir.

In India, according to the National Crime Records Bureau Report of 2015, more than one lakh persons were killed and more than four lakh were injured in road traffic crashes in 2014. A Government report indicated a loss to the economy of three per cent of GDP in 199-2000 due to road mishaps, compared to 1.5 per cent in other middle income countries. It was reported that the total number of road accidents in 2015 was more than five lakh which is 2.5 per cent more than the number of accidents in 2014. National Highways accounted for 29 per cent road deaths in 2015 as compared to 29.9 per cent in 2014. State Highways registered 28 per cent deaths last year and 54.1 per cent of all persons killed in road accidents were in the 15 to 34 years' age group during the year 2015.

Road transport plays a vital role in the economy of the country and this sector constitutes 4.5 per cent of the GDP of the country. To address the issues faced by the transport sector, the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2016 was introduced in the Lok Sabha on August 9, 2016 by the Minister of Road Transport and Highways Shri Nitin Gadkari. This new law intends to halve the number of deaths and injury due to road accidents by 2020.

The Bill has many good provisions but due to paucity of time I would just mention a few of them. These include cashless treatment for road accident victims, inclusion of Good Samaritan guidelines, aggregator licences, empowering Central Government to recall vehicles, electronic monitoring, national registry for licences and registrations, need for development of National Transportation Policy, compensation and insurance, and higher penalties for road traffic violations.

There are some points which I want to raise. The Bill lacks clarity with regard to limited liability for third party insurance under section 147 of the Act and clause 49 of the Bill. It caps the maximum liability for third party insurance in the case of a motor accident at Rs. 10,00,000 in the case of death and at Rs. 5,00,000 in the case of grievous injury. This implies that the insurance company is liable to pay only up to these specified amounts. However, the Bill does not cap the compensation amount to be decided by the courts. If courts award compensation amounts higher than the maximum liability prescribed under the Bill, it is unclear who will pay the remaining amount. The need for new Fund is unclear.

HON. CHAIRPERSON : Madam, just a minute.

I would like to draw the attention of the Members to the fact that we still have the names of about seven more Members who want to speak on this Bill. If the House agrees, we may take up the Private Members' Business after all these Members have spoken. I hope the House agrees to it.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

HON. CHAIRPERSON: Dr. Ratna De, you may continue,.

DR. RATNA DE (NAG): The need for new Fund is unclear for there is already an existing fund for hit and run cases. With the Solatium Fund already existing the purpose of the new Motor Vehicles Accident Fund with regard to the hit and run cases is unclear. For example, there is no clarity on whether accident victims can seek compensation for a particular hit and run case from either or both the funds. Further, if the proposed Motor Vehicles Accident fund is funded through a cess or a tax, motor vehicle owners may have to pay taxes in addition to paying the compulsory third party insurance premiums.

The Bill does not provide any clarity on Central guidelines for aggregator companies. As per the Bill, State Government would be issuing licenses to aggregators in conformity with the guidelines issued by the Central Government. But, the Bill does not specify what these guidelines will cover.

There is lack of clarity on who should bear the cost of implementing and ensuring electronic monitoring and enforcement of road safety. Ensuring electronic monitoring across roads in a State could incur a significant amount of infrastructure investment, such as CCTV cameras, speed detectors, training programmes, etc., on part of the States. The Bill does not specify whether such costs will be borne through a Central scheme or through the additional grants to the States from the Centre.

According to the Statement of Objects and Reasons, the Bill seeks to address issues related to road safety. While the Bill addresses several of these issues, various experts have highlighted other concerns with regard to road safety like absence of agency responsible for road safety and poor road design and engineering.

Sir, I have high regards for the hon. Minister. I wholeheartedly support the Bill. Thank you.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, the legislative document under the nomenclature Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2016 has been piloted by our hon. Minister who is always regarded as a competent Minister in the Council of Ministers of this Government.

This is an omnibus legislation. He has already elaborated the nitty gritty of this legislation so, I do not have many issues to be raised here. However, I would like to draw the attention of the hon. Minister to a few issues.

The road length in India has increased from about 4 lakh km. in the year 1950 to 55 lakh km. in 2015. Majority of these roads have been rural roads and the roads constructed by PWD. Since 2000, while the road network in the country has grown by 39 per cent, the number of registered vehicles has grown by about 158 per cent. While the growth in the road network will be limited, a constant increase in the number of vehicles on roads is likely to lead to congestion and road fatalities. We have to outline the fundamental issues pertinent to road fatality on which we are concentrating in this legislation. Further, as a signatory of the Brasilia Declaration, the Government has taken this initiative with an aim to reduce the number of road accidents and fatalities by 50 per cent by 2020. That is why, 68 sections have been amended out of 223 sections of the principal legislation.

मडकरी जी, आपने बताया कि आप 'नैशनल ट्रांसपोर्टेशन पॉलिसी' बना रहे हैं, मैं तो आपके सामने सिर्फ फण्डामेंटल इश्यु, जो मूलभूत इश्यु है, वह पेश करना चाहता हूँ। आप कैसे कह सकते हैं कि 'नैशनल ट्रांसपोर्टेशन पॉलिसी' बनाएंगे। आप आर्मी में जाइए, इन्फैंट्री है, नेवी है, एयरफोर्स है, उनके लिए आप सोच रहे हैं चीफ ऑफ डिफेंस स्टाफ, लेकिन आपकी यह ट्रांसपोर्टेशन पॉलिसी क्या सिर्फ रोड के लिए है। इसके साथ रेल नहीं है, इसके साथ एयर नहीं है तो आप इन सभी को मिला कर आप ट्रांसपोर्टेशन पॉलिसी तय क्यों नहीं करते हैं। जैसे सीडीएस बने, वैसे आप भी बनें, नहीं तो यह तो सैगिमेंटेड है, यह तो आइसोलेटेड इश्यु है। इसको 'नैशनल ट्रांसपोर्टेशन पॉलिसी' का नाम देना सही नहीं लगता है। इसको 'रोड सेफ्टी पॉलिसी' या 'नैशनल रोड पॉलिसी' नाम दे सकते हैं। इसकी

तरफ में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। दूसरी बात यह है कि आप कह रहे हैं कि रोड पर जो फैटलिटीज़ होती हैं, इनको आप कम करने के लिए यह तैजिसलेशन लाए हैं। लेकिन विकल्स की रोड के हिसाब से जो डेंसिटी है, इसका संतुलन आप कैसे करेंगे? आप इसको कैसे बैलेंस करेंगे? आपने कितने ट्रामा सेंटर्स बनाए हैं? आपको तो मेंशन करना चाहिए कि गोल्डन ऑवर में हम किसी एक्सिडेंट विक्टिम को सही जगह पर ले जा सकते हैं तो उसको बचाया जा सकता है। अगर यह है तो आपके ट्रामा सेंटर्स कितने हैं। कम से कम हर 50 किलोमीटर पर एक ट्रामा सेंटर्स बनाइए और साथ में एयर एंबुलेंस जरूर रखना चाहिए। अगर आप इस दिशा में आगे जाना चाहते हैं तो यह बहुत आवश्यक बात है।

Sir, there is a confusion amongst the respective State Governments who used to frame the policy especially in regard to the Regional Cab Regulations. Here you have stated that it is a progressive and aggregator-friendly legislation. Yes, I do agree with it. But, some of the States are expressing concern over whether their respective States' legislation will be trampled upon by the Central legislation so far as aggregator issue is concerned. This needs to be clarified whether this legislation will overwhelm the States' sponsored legislation in so far as aggregator issue is concerned.

Secondly, a number of Members have already raised the issue that so far as the third-party insurance is concerned, the premium goes towards settling of claims against the owner of the vehicle in case of damage to a third party's vehicle or life caused by him in an accident. There is a cap on the maximum liability of the insurer on damage to a third-party's vehicle or property at Rs.7.5 lakh in third party insurance policies, but there is no limit now on how much one can claim from the insurer for loss of life.

HON. CHAIRPERSON: Adhir Ranjan Ji please conclude.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY: This is smacking that you are going to offer favourable position to the insurance companies.

Sir, last but not the least, the road design should be taken care of. It is because the contractors, without focusing on proper maintenance and road construction, are always getting scot-free even after committing various offences. Mandatory driving training should be introduced.

सर, मैं जानता हूँ कि गडकरी जी जिस मकसद से यह बिल लाए हैं, वह मकसद सही है, आपकी नीयत सही है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि - सूरज की किरणें हों, चांद की चांदनी हो, सितारों की बुलंदी हो और हमारे गडकरी जी की जो तमन्ना है, वह पूरी हो।

SHRI RAHUL KASWAN (CHURU): Sir, the Motor Vehicle (Amendment) Bill, 2016, is one of the major legislations which can transform the entire transport sector of our country.

First of all, I would like to congratulate our hon. Minister, Shri Nitin Gadkari Ji, for bringing out a bold and strong legislation. Many of the epoch-making changes are envisaged in this Bill. Some very important issues which were long pending have been addressed in this Bill. Some of the issues are increase in road accidents, delay in the issue of driving licences, disregard of the traffic rules and regulations and strengthening rural transport.

Sir, today if we travel on the road what we see, जब भी हम रोड पर चलते हैं तो हम सोचते हैं कि ओवरलोडिड व्हीकल्स, ट्रैफिक की प्रॉब्लम, पार्किंग की प्रॉब्लम, स्पीड कहीं ज्यादा कहीं कम, लेन ड्राइविंग नहीं, उसके कारण उड़ता हुआ पॉल्यूशन, डस्ट, एक ऐसा एन्वायरनमेंट इस कंट्री में बना हुआ था कि हाइवेज के ऊपर चलना मुश्किल ही नहीं, उनके कारण योज-योज एक्सिडेंट्स होते थे। पाँच लाख एक्सिडेंट्स हर साल इस देश में होते थे। ऐसे देश के अन्दर, जब हिन्दुस्तान में प्रति हजार के ऊपर 32 गाड़ियाँ हैं और हम विश्व की अन्य कंट्रीज के साथ कम्पेयर करें तो ब्राजील में 249 व्हीकल्स प्रति हजार पॉपुलेशन पर हैं, रशिया में 293, चाइना में 205 और इन्डिया में मात्र 32 हैं। ऐसे समय में मुझे महसूस होता है कि आज यह जो बिल लाया गया है, इस बिल की कितनी बड़ी अहमियत थी, यह हम लोगों को समझना होगा। मैं मंत्री महोदय को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इन सभी बातों को ध्यान में रखते हुए एक महत्वपूर्ण बिल 28 साल बाद इस पार्लियामेंट में रखा गया है। एक बार माननीय मंत्री जी ने एक बात कही थी, he termed the Motor Vehicle (Amendment) Bill, 2016, passed by the Cabinet as the biggest reform in road safety and transport sector. I do believe that this is the biggest transformation of the road sector which the hon. Minister has done.

A lot of issues have been touched upon by the hon. Members and I would not go into those details. One of the issues which has to be given a lot of importance is training for driving. It is the most important thing. In foreign countries, when one thinks of applying for a driving licence, he thinks that कि गलती से भी गलती न हो, लाइसेंस कैमिसल न हो जाये। इन्डिया में बिल्कुल अपोजिट है, 100 लोग अप्लाई करते हैं तो 101 को लाइसेंस मिल जाता है। इस बात के ऊपर नजर रखते हुए लर्निंग ड्राइविंग लाइसेंस को आधार लिंवड करकर ऑनलाइन किया, यह एक बहुत ही मजबूत कदम है। साथ ही साथ मेरा इसमें यह मानना है कि ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट्स, जिन्हें मिनिस्ट्री ऑफ रूरल ट्रांसपोर्ट कर रही है, इनको हर डिस्ट्रिक्ट में प्रायोरीटी बेसिस पर किया जाना चाहिए। जब तक हमारे पास ट्रेंड ड्राइवर्स नहीं होंगे, रोड पर एक्सिडेंट्स बढ़ने के चांसेज हमेशा रहेंगे। सीएसआर फण्डिंग को यूज़ किया जाये।

इस देश के अन्दर कमीब-कमीब 40-45 कम्पनियाँ हैं, जो व्हीकल्स को मैन्युफैक्चरिंग करती हैं। इन कंपनीज को एक-एक, दो-दो डिस्ट्रिक्ट को लेना चाहिए और सीएसआर फण्डिंग के अन्दर वर्ल्ड वर्ल्स ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट बनाए जाएँ। मैं समझता हूँ कि उनका सिमुलेटर बेस्ड ड्राइविंग टेस्ट होना चाहिए। मेरी कुछ डम्बल रिवेस्ट हैं, ऑटोमेटिड फिटनेस टेस्टिंग मशीन को एक अक्टूबर 2019 से पूरे देश में लागू किया जायेगा। मैं मंत्री महोदय से रिवेस्ट करता हूँ कि राजस्थान की एक गाड़ी यदि वेन्नई खाड़ी है तो यह वेन्नई में ही टेस्टिंग करवा ले, ऐसी फेसिलिटी अवेलेबल इसके साथ में हो जाये तो मैं समझता हूँ कि सही मायने में ट्रांसपोर्ट सेक्टर को फायदा मिलेगा। एक मैन्युअल इंश्योरेंस सेक्टर का और साथ में ट्रैफिक रूल्स का हर गाड़ी के साथ में अनिवार्य कर दिया जाये ताकि ड्राइवर को उसकी नॉलेज बढ़े। इसका बड़ा फायदा होगा।

आपने एक बात कही थी कि आरटीओ फ्री हाइवेज इन इन्डिया, यह पार्लियामेंट में दिया हुआ स्टेटमेंट था, जो आपने आरटीओज के साथ-साथ और भी गवर्नमेंट के ऑफिसर्स को इसका पार्ट एंड पार्सल बनाया है वाला आदि करने के लिए। यह एक बहुत ही ऐतिहासिक कदम है, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करना चाहता हूँ। मैं एक छोटी सी बात और कहना चाहूँगा कि जितने भी सेप्टी के मेजर्स लिये जा रहे हैं, जब नेशनल हाइवे बिल्डअप हो रहा है, उसी प्रोजेक्ट रिपोर्ट का हिस्सा वर्यो नहीं बनाया जाता, कि वहाँ स्पीड कैमराज लगाये जायें, ताकि ओवर स्पीडिंग किसी भी तरह कन्ट्रोल में आये। मैं एक बात यह भी कहूँगा कि एमपीज की वेयरमैनशिप के अन्दर डिस्ट्रिक्ट के अन्दर ऐसी कमेटी का गठन हो, जहाँ पर जो ब्लैक स्पीडिंग होती है, उनको हम रोक सके, उनको पकड़ें और उनके ऊपर हम वर्क करें ताकि एक्सिडेंट्स कम हों। मैं पुनः इस बिल का सपोर्ट करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) :** महोदय, आपने मुझे मोटर यान संशोधन विधेयक, 2016 पर चर्चा में भाग लेने की अनुमति दी, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मोटर यान अधिनियम 1988 में कुल 223 धारों हैं, इस विधेयक के माध्यम से उनमें से 68 धारों में संशोधन करने का प्रस्ताव है। साथ ही 23 नये अनुच्छेदों को शामिल किया जा रहा है। मैं अपनी पार्टी की ओर से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि आप काफी मेहनत करके इस बिल को लाये हैं। इसके लिए मैं विशेष रूप से आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, मैं बिहार से आता हूँ। ड्राइविंग लाइसेंस देने की प्रक्रिया में जो आपने सुधार लाया है, इसके लिए भी मैं बधाई देता हूँ कि आपने आधार कार्ड से इसे जोड़ कर कम्प्यूटर के माध्यम से किया है और हर आदमी को लाइसेंस के लिए जाना पड़ेगा, यह अच्छी बात है। लेकिन, कभी-कभी लिंक भी फेल होता है, उस पर भी ध्यान रखना होगा।

सभापति महोदय, देश में प्रत्येक मिनट में एक गंभीर सड़क हादसा होता है और एक घंटे में करीब 16 व्यक्तियों की मौत होती है। जो आंकड़ा है, उसके अनुसार प्रतिदिन 1,214 सड़क दुर्घटनाएँ होती हैं। उसमें करीब 25 प्रतिशत दोपहिया वाहन होते हैं। प्रतिदिन करीब 400 लोगों की दुर्घटना से मौत होती है, जिसमें 20 बच्चों की भी मौत होती है। वर्ष 2014 में सड़क दुर्घटनाओं में 1,39,671 व्यक्तियों की जान गयी। वर्ष 2015 में इसमें करीब 5 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई और वर्ष 2016 के आंकड़े बता रहे हैं कि इसमें लगभग 20 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई है। आज देश में सबसे अधिक सड़क दुर्घटनाएँ तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश, दिल्ली, राजस्थान, कर्नाटक, महाराष्ट्र, आंध्र प्रदेश, हरियाणा, पंजाब में होती हैं। उसके बाद बिहार का नम्बर आता है। लेकिन, मैं एक चीज़ जरूर कहूँगा कि बिहार में जब से माननीय मुख्य मंत्री नीतीश कुमार जी ने शराबबंदी की है, तब से लगातार वहां एक्सीडेंट्स में गिरावट आई है, लगभग 70 परसेंट की गिरावट आई है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि जो सुप्रीम कोर्ट ने रूटिंग दिया है कि हाईवे के 500 मीटर के अंदर दारू की कोई भी दुकान नहीं खोली जाएगी, आप उस पर भी विशेष रूप से ध्यान दीजिए, जिससे कि कोई ड्राइवर वहां जाकर दारू न पी ले और उसके कारण उसे वाहन चलाने में कठिनाई हो।

महोदय, मंत्री जी ने पहले भी यह कहा था कि हर 100 किलोमीटर पर एक ट्रॉमा सेन्टर की व्यवस्था होगी, लेकिन आज तक इसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। सड़क यातायात में अगर सड़कों की सही तरह से मरम्मत कर दी जाए तो दुर्घटनाएँ आधी हो जाएंगी। वैसे, सरकार ने 'ब्रजीलिया घोषणा-पत्र' पर हस्ताक्षर करके वर्ष 2020 तक सड़क दुर्घटना में 50 प्रतिशत कमी करने की बात कही है। अतः मेरा भी सुझाव होगा कि अधिक जुर्माना वसूलने की बजाए अच्छी सड़कें और नियमावली को ठीक करने की जरूरत है। ड्राइवर्स को सही ट्रेनिंग देने की भी जरूरत है। कई लोगों का भावना है कि बाईपास के बारे में प्रस्ताव है। जो भी इंटरनेशनल परमिट जारी की जाए, उसमें ड्राइवर्स की भावनाओं को भी देखा जाए कि उन्हें भावना का ज्ञान है या नहीं। सार्वजनिक परिवहन को सुदृढ़ करें। जहां-जहां कॉर्रिडोर की व्यवस्था है, वहां अधिक चौकसी हो।

अब मैं बताना चाहता हूँ कि अगर आपको सड़क की दार्जी और मुड़ना है तो करीब पांच किलोमीटर जाने के बाद ही मोड़ आता है। अतः आपके वाहन दस किलोमीटर अधिक चलेंगे। इससे देश के कितने ईंधन की अधिक खपत होगी? अगर इसे ठीक किया जाए तो देश में कितने राजस्व की बचत होगी? एक अनुमान है कि इन परिस्थितियों में करीब 37,000 करोड़ रुपये बचाये जा सकते हैं।

महोदय, सरकार ने सड़क दुर्घटनाओं में मुआवजे की राशि को बढ़ाया है, यह एक अच्छा कदम है। आप एम्बुलेंस को रास्ता देने का प्रावधान कर रहे हैं, पर, केवल जुर्माने के द्वारा यह संभव नहीं होगा। लोगों को इसके बारे में जागरूक करने की भी आपने पहल की है। यह अच्छी बात है कि सांसदों के द्वारा और जन प्रतिनिधियों के द्वारा इसके बारे में जन-जागरण करने की जरूरत है, जिससे दुर्घटनाएं कम हों। लेकिन, जिन लोगों की दुर्घटना होती है, उन्हें बचाने के बारे में मेरा सुझाव है और कई माननीय सदस्यों का भी सुझाव है कि एम्बुलेंसनुमा टेलिकॉन्टैक्टर की व्यवस्था होनी चाहिए। उसका एक नम्बर हो कि एक्सीडेंट होते ही उस पर सबर जाए और वह रोड पर ही उतर जाए और फिर उस व्यक्ति को ले जाकर इलाज कराया जाए। यही बात कह कर मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

**कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल (हमीरपुर) :** धन्यवाद सभापति महोदय, मैं मोटर वेहिकल्स (अमेंडमेंट) बिल के समर्थन में खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, मैं सर्वप्रथम निरिधन गडकरी जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने इस बिल को लाकर, जैसे पिछले तीन वर्षों में नरेन्द्र मोदी जी की सरकार द्वारा, जितने दिन भी सदन चलता है, उसमें प्रतिदिन अच्छे काम, अच्छे बिल आ रहे हैं, आज उस कड़ी में एक और बिल जो जोड़ा है और 'अच्छे दिन' की परिकल्पना, जो पूरे देश के नागरिक महसूस कर रहे हैं, वह दिन-प्रतिदिन साकार होती जा रही है। पिछले 28 वर्षों में कितने वाहन बढ़े, कितनी जनसंख्या बढ़ी, कितनी स्थितियाँ बदलीं और कितनी दुर्घटनाएँ बढ़ीं, लेकिन उसके बाद भी पूर्ववर्ती सरकारों ने आज तक इस बिल को लाने की कोशिश नहीं की, चाहे इसका कोई भी कारण हो।

इस अवसर पर मैं अवश्य कहना चाहता हूँ कि इस बिल की महत्ता वही व्यक्ति समझ सकता है, जिसे पता होता है कि सड़क दुर्घटना से कितने परिवार बर्बाद होते हैं। हमारे देश में आए दिन मार्ग दुर्घटना में करीब 400 लोगों की मृत्यु होती है। मार्ग दुर्घटना में कितने माँ-बाप के पुत्र चले जाते हैं, कितने के पति चले जाते हैं, कितने के पिता चले जाते हैं और कितने लोगों के भाई-बहन चले जाते हैं। इस प्रकार से सड़क दुर्घटना में कितने लोगों के परिवार उजड़ जाते हैं। हमारी सरकार एवं माननीय मंत्री जी ने इस पीड़ा को जिस प्रकार से समझने की कोशिश की है और इस बिल को लेकर आए हैं, मैं इसका अभिनंदन करता हूँ।

यह जो बिल आया है, इस पर मेरे से पूर्व कई वक्तों ने विस्तार से अपनी बात रखी है। मैं केवल दो-तीन बिंदुओं पर सुझाव देकर अपनी बात पूरी करूँगा। यह जो मोटर वेहिकल एक्ट है, उसमें जितने भी संशोधन थे, उन सभी को माननीय मंत्री जी स्वीकार कर लिए हैं। 18 राज्यों, 10 राजनैतिक दलों और स्टैंडिंग कमेटी की जो रिपोर्ट थी, उन सबको मंत्री जी ने स्वीकार कर लिया। इस संबंध में मेरा भी कुछ सुझाव है; जो भी मार्ग दुर्घटनाएँ होती हैं और दुर्घटना के पश्चात लोगों को इलाज की आवश्यकता होती है, उनके लिए कुछ ऐसा प्रावधान किया जाए, जिससे उन्हें तत्काल उपचार के लिए नःशुल्क इलाज की सुविधा दी जा सके, ताकि वे स्वस्थ हो सकें।

जो लोग मोटरगाड़ियाँ खरीदते हैं, उन पर सेस लगाया जाए या जो उनका इंश्योरेंस होता है, उस पर भी कुछ सेस लगाया जाए, ताकि उनसे ऐसी फंडिंग हो सके, जिससे अस्पतालाओं के बिल का भुगतान किया जा सके। मार्ग दुर्घटना में निर्धन लोगों की पैसे एवं चिकित्सा के अभाव में मृत्यु नहीं होनी चाहिए।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ, हम लोग सुरक्षा के लिए बहुत जागरूक हैं। हमारी सरकारी को इसके लिए जो कुछ भी करना पड़ा रहा है, उसका प्रबंध कर रही है। आजकल गाड़ियाँ, चाहे कार हो या ट्रक हो, उनकी किमतें बढ़ती जा रही हैं, लेकिन गाड़ियों की संख्या में कमी नहीं हो रही है। जो लोग वाहन खरीदना चाहते हैं, उनकी क्षमता भी बढ़ी है। गाड़ियों की कीमत चाहे कितनी भी बढ़ जाए, लेकिन लोग खरीदते ही हैं। सुरक्षा के लिए जैसे गाड़ियों के अंदर सीट-बेल्ट का प्रावधान होता है, आजकल उसमें एयरबैग भी आने लगे हैं। माननीय मंत्री जी भी इस बारे में काफी चिंतित हैं। मेरा यह मानना है कि हिन्दुस्तान में आने जितनी भी गाड़ियाँ बिकें, उनके लिए अधिनियम के तहत प्रावधान किया जाए कि प्रत्येक गाड़ी के बंपर पर पैदल यात्री एवं साइकिल से चलने वाले जो लोग हैं, अगर ड्राइवर की लापरवाही से उनकी दुर्घटना होती है, किसी को चोट लगती है, तो गाड़ी में ड्राइवर्स के लिए भी एयरबैग का प्रावधान हो, ताकि उनको सुविधा प्राप्त हो सके। ड्राइवर्स की छोटी-मोटी गलती से कोई विकलांग न हो पाए।

इस बिल में जितने भी बिंदु लिए गए हैं, उनको माननीय मंत्री जी ने पूरी गंभीरता से उन बिंदुओं को इस बिल में सम्मिलित करने का प्रयास किया है।

**माननीय सभापति:** कृपया, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

**कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल :** मैं एक बात का उल्लेख कर अपनी बात समाप्त करूँगा। यह बिल बहुत ही अच्छा बना है और इसका जिस प्रकार से क्रियान्वयन होगा, वह तो सिस्टम के तहत होता है।

बहुत पहले की एक बात है, हमारे यहां कालुचक में एक घटना हुई थी, यह बहुत पुरानी बात है। अभी हमारे वरिष्ठ लोग यहां पर उपस्थित हैं। सभी प्रकार के नियम बनाए गए, लेकिन उसके बाद

कहीं पर लैंडस्टाइड हो रहा है, कहीं पर कुछ और हो रहा है तथा उसके बाद ट्रैफिक को रोका गया है। कई बार यह भी देखा गया है कि वहां पर अधिकारियों एवं पुलिस विभाग द्वारा ट्रैफिक को जहां पर रोका जाना है, वहां पर नहीं रोका जाता है। गाड़ी के ड्राइवर एवं यात्री को पता नहीं होता है कि आगे क्या स्थिति है, लैंडस्टाइड हो रहा है या पलट की स्थिति है, वहां पर जैसे तेकर गाड़ियों को छोड़ दिया जाता था।

सभापति महोदय, आपको भी याद होगा, वहां पर पचासों वाहन लैंडस्टाइड में जाकर दब गए और सैकड़ों लोगों की मृत्यु हो गई थी। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि इस प्रकार के दुर्घटना को रोकने के लिए भी बिल में प्रावधान किया जाए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (मेहसाणा):** माननीय सभापति महोदय, आज माननीय सड़क परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2016 लेकर आए हैं, मैं उनके समर्थन में खड़ी हूँ। वर्ष 1988 का जो एक्ट है, वह 30 साल पुराना है। जैसा कि हम सभी जानते हैं कि सड़कें, रेलवे, नदियाँ इस देश की जीवन रेखा हैं। आज तेजी से बढ़ते हुए मोटरीकरण के साथ भारत सड़क यातायात क्षति एवं अपमृत्यु के बढ़ते हुए भार का हम सामना कर रहे हैं। जो परिवार/कुटुंब अपनी जीविका अर्जित करने वाले व्यक्ति को खोता है, उसके भावनात्मक और सामाजिक संघात को मापा नहीं जा सकता। देश भर में एक साल में 5 लाख से अधिक सड़क हादसे होते हैं। जैसा कि सभी ने बताया कि 1.5 लाख लोगों की मौत हर साल सड़क दुर्घटना में होती है। 40 फीसदी हादसे 2 फीसदी राष्ट्रीय राजमार्गों में होते हैं और उन हादसों की भयानक तस्वीर सामने आती है। इसके लिए भी इस बिल में दिशा-निर्देश व परिणामलक्षी प्रयास किए गए हैं। माननीय गडकरी जी बड़े दृष्टिकोण और कार्यशील मंत्री हैं। हमारे प्रधान मंत्री जी और आदरणीय गडकरी जी ने जिस तरीके से भारत सड़क दुर्घटनाएं 2015 के नाम से मंत्रालय की एक रिपोर्ट जारी की थी, उसमें भी चिन्ता जताई थी जिसके तहत यह विधेयक संसद में आज पेश किया गया है।

इस विधेयक में सड़क दुर्घटनाओं में कमी लाने के प्रयास में मंत्री जी ने बिल की शुरुआत के समय बताया था कि स्थानीय सांसदों की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया जाएगा जिसमें विधायक, पाँच जिला अधिकारी और जिले से जुड़े अन्य वरिष्ठ अधिकारी शामिल होंगे। इसके अलावा एक समिति का गठन सरकार द्वारा भी होगा जो सड़क दुर्घटनाओं पर अपनी रिपोर्ट एक माह के अंदर सौंपेगी। यह अपने आप में एक बड़ी बात है। इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद भी देना चाहूँगी।

प्रधान मंत्री सड़क सुरक्षा के तहत इस बजट में 900 करोड़ रुपये की निधि सरकार ने जारी की है। इसके अलावा 11 हजार करोड़ रुपये की एक योजना बनाई गई है जिसके तहत 726 सबसे ज्यादा दुर्घटना संभावित स्थलों की पहचान करके इसमें सुधार लाने की प्रक्रिया हाथ में ली गई है। इससे यह प्रतीत होता है कि मंत्री जी ने इसके तहत चिंतन किया है, छोटी-छोटी सभी बातों को ध्यान में लेते हुए इनमें पूरी तस्वीर पेश की है तथा लोगों की जड़ तक जाने का जो सुंदर प्रयास किया है, वह अत्यंत सराहनीय भी है।

बजट में आधारभूत ढांचा क्षेत्र को सबसे ज्यादा फायदा मिला है। सरकार ने राजमार्गों, जलमार्गों व बहुउद्देशीय केन्द्रों को सर्वाधिक प्राथमिकता दी है। इसके अंतर्गत राजमार्गीय क्षेत्रों को पिछले साल के मुकाबले 6000 करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि मुहैया कराई गई है। इस विधेयक में रोड सेफ्टी और ड्राइविंग लाइसेंस सिस्टम में कई बड़े बदलाव भी किए गए हैं। जैसे अगर किसी व्यक्ति की अज्ञात वाहन से मौत हो जाती है तो उसे 25 हजार रुपये का मुआवजा दिया जाएगा, लेकिन इस नए बिल में यह राशि बढ़ाकर 2 लाख रुपये की जाएगी। इससे उस मृत व्यक्ति के परिवार वालों को सहाय मिल सकेगा। यह एक उचित कदम है।

#### **15.58 hours (Dr. Ratna De (Nag) in the Chair)**

हैलमेट के लिए भी कड़े प्रावधान किए गए हैं। ड्राइविंग लाइसेंस की प्रक्रिया में सुधार करने के लिए मात्र डिजिटल इंडिया की बात कहकर रुकना नहीं है, बल्कि डिजिटल इंडिया के माध्यम से कम्प्यूटीकरण और कैमरों की मदद से ड्राइविंग टैस्ट की व्यवस्था की गई है। कमर्शियल गाड़ियों के ड्राइविंग लाइसेंस 3 साल के बजाय 5 सालों के लिए वैध होंगे। ड्राइविंग लाइसेंस के डेटा को नैशनल तैवल पर इंटीग्रेट किया जाएगा जिससे फर्जी लाइसेंस बनाना मुश्किल हो जाएगा। इससे सड़क पर होने वाले हादसों में कमी आएगी। यह एक उचित कदम है। देश में करीब 30 प्रतिशत ड्राइविंग लाइसेंस फर्जी हैं। अतः ई-नवर्सेस के तहत ड्राइविंग लाइसेंसों का इलेक्ट्रॉनिक पंजीकरण किया जाएगा। क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों के लिए ड्राइविंग टैस्ट लाइसेंस जारी करना अनिवार्य बनाया जाएगा। एक नई नीति का क्रियान्वयन किया गया है।... (व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करती हूँ।

जैसे वर्तमान मोटर वाहन अधिनियम में 223 धाराएं हैं। अभी बताया गया कि 68 धाराओं में संशोधन भी किया है। हमें तेज रफ्तार की जरूरत नहीं है, परन्तु सही रफ्तार की जरूरत है, क्योंकि मानव जिन्दगी अमूल्य है, वह बार-बार नहीं मिलती। इस विधेयक में संवेदनशीलता की भावना दिखाई देती है और सभी प्रक्रिया सराहनीय हैं जिसमें सिस्टम में सरलीकरण इस विधेयक का हार्द तत्व है। नैशनल रोड सेफ्टी बोर्ड की रचना तथा ट्रैफिक जागृति कैम्पेन और डिजिटल इंडिया के ख्याल को वाहन चालक के मोबाइल में डालने की बात से चर्चित होने वाला है। 22 लाख ड्राइवर्स की परिपूर्ति के लिए बैकवर्ड एरिया में ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट का प्रावधान सबसे बड़ी उपलब्धि होगी।... (व्यवधान)

मैं 1-2 सुझाव देना चाहूँगी। कौन्सिलर तथा इंजीनियरों के भ्रष्टाचार पर नकेल कसनी चाहिए। उनसे जवाब देहिया और जवाब लेना चाहिए। एक्सप्रेस हाईवे, राष्ट्रीय राज्तीय सड़कों पर खासकर यात्रा घाम वाली सड़कों पर इमरजेंसी मेडिकल सेवा केन्द्र स्थापित की जानी चाहिए। हमारी 108 की इमरजेंसी सेवा को भी 10 किलोमीटर की दूरी पर स्थापित करना चाहिए। अनवांटेड और अनसाइंटिफिक हम्पस भी निकालने चाहिए।... (व्यवधान) सड़क हादसों के जल्दी निपटारे के लिए एक्सप्रेस वलेम ट्रिब्युनल की स्थापना करनी चाहिए।... (व्यवधान)

अतः यह सड़क सुरक्षा और लाखों बेगुनाह जिन्दगियों को बचाने के लिए एक ऐतिहासिक कदम है। धन्यवाद।

#### **16.00 hours**

SHRI SIRAJUDDIN AJMAL (BARPETA): Madam Chairperson, I thank you for giving me a chance to speak on this very important Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2016. Our Party AIUDF supports this Bill and I thank the hon. Minister Gadkari Sahib for being so generous in accepting the long-felt needs of highways in Assam. I congratulate him on this very bold step and the people of Assam would be very grateful to him for having taken this very bold step, especially for the construction of Dhubri-Phulbari bridge on which we expect the work to start at the earliest. The entire State of Assam would be indebted to him for having taken this bold step.

Madam, it has been seen for years that Assam reels under flood year after year especially areas like Dhubri, Barpeta, Majauli, Karimganj and many other places. The road conditions there are preposterous. One of the main reasons for accidents is bad roads. Now our roads are being made to match international standards and it is a welcome step. This would prevent a lot of accidents that is taking place now.

#### **16.01 hours (Shri Hukmdeo Narayan Yadav in the Chair)**

Sir, it has been a long-felt and much awaited demand of the entire Northeast, especially the State of Assam that our roads and highways are made in such a way to match international standards. The areas around my constituency like Dhubri, Goalpara, Barpeta, Karimganj, Majauli etc. reel under flood every year and so far nothing has been done to repair or reconstruct these roads. I request the hon. Minister to pay special attention to these areas and allocate funds for construction of bridges and roads in areas like Jonia, Chenga and Majauli besides other places.

I support this Bill because I believe that such bold steps and out of the way decisions have never been taken in the case of Assam. I hope that other places in the Northeast are also given importance for building of roads, whether they are highways or other roads.

With these words, I conclude. Thank you.

**श्री गोपाल शेट्टी (मुम्बई उत्तर) :** सभापति महोदय, मैं मोटर एक्ट 1988 बिल, 2016 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं मंत्री महोदय जी का अभिन्नदम करना चाहूँगा, खासकर इसलिए कि मैं महाराष्ट्र के मुंबई से हूँ और मंत्री जी की पहचान मुंबई में 55 फ्लाईओवर बनाने के बाद हुई और उस पहचान को पूरे देश में स्वीकृति मिली। देश के सभी राजनीतिक पार्टी के नेताओं के दिल में उन्होंने जगह बनाई। मुंबई के पार्टी के कार्यकर्ता और एक एमपी के नाते मैं बहुत गर्व महसूस करता हूँ, इसलिए मैं उनका अभिन्नदम करना चाहता हूँ।

स्टैंडिंग कमेटी की मीटिंग में जो चर्चा हुई, सभी मुद्दों को मंत्री जी ने स्वीकार किया है। उन्होंने बिल के बारे में विस्तृत जानकारी दी है, इसलिए बिल के बारे में चर्चा करने के लिए बहुत कुछ बताना नहीं है; मैं मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि वे बड़ा बिल लाये और रोड इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट में उनका नाम हुआ। केन्द्र में मंत्री बनने के बाद वॉटर ट्रांसपोर्ट और पोर्ट ट्रस्ट में भी बहुत प्रगति हुई जिससे देश के रेवेन्यू में भी बढ़ोतरी हुई, इसलिए वे अभिन्नदम के पात्र हैं।

मंत्री जी को ट्रैफिक पुलिस को आने वाले दिनों में ट्रैफिक विलयन का दर्जा देना चाहिए क्योंकि ट्रैफिक पुलिस का काम ट्रैफिक विलयन करना होता है। देश के सभी कोनों में देखा गया है, सभी राज्य सरकारों की अलग-अलग परिस्थिति होने की वजह से उनको एक कोटा दिया जाता है और उस कोटा को पूरा करने के लिए रोड ट्रैफिक पुलिस होती है, ये ट्रैफिक विलयन कम करते हैं और जो गाड़ी दिखाई, उसे रोक कर ट्रैफिक जाम करने का काम करते हैं। मैं ट्रैफिक पुलिस को दोष देना नहीं चाहता, 50 परसेंट उनका वेस्टेज इंट्रेस्ट होता है, 50 परसेंट उनको कोटा दिया जाता है, जिसे उन्हें पूरा करना होता है। अगर रोड पर कोई नयी गाड़ी आती है, तो कोई गलती न करते हुए भी उसे साइड में खड़ा कर दिया जाता है। उन्हें पता होता है कि ट्रैफिक पुलिस वाला 500 या हजार रुपये का वालान फाइने डी वाला है। मुझे लगता है कि इससे हमें बाहर निकलना पड़ेगा। देश के लोगों के मन में ट्रैफिक पुलिस के बारे में हमदर्दी होनी चाहिए, अपनेपन की भावना होनी चाहिए, लेकिन वह धीरे-धीरे खत्म होती जा रही है।

आप आने वाले दिनों में इस एक्ट के माध्यम से सभी प्रकार की बालों को सीसीटीवी में कैद करने वाले हैं। जब उनके पास डायरेक्ट वालान जायेगा, वे डायरेक्ट पैमेंट करेंगे तो मुझे लगता है कि रोड पर ट्रैफिक पुलिस वाले के पास बहुत ज्यादा काम नहीं बचेगा। मंत्री महोदय इस बारे में एक सख्त आदेश दें कि कम से कम पीक ऑवर्स में किसी से भी फाइने नहीं लिया जाये। वे केवल ट्रैफिक विलयन करने का काम करें। उन्हें नॉन पीक ऑवर्स में जो भी चैकिंग करनी है, वह करें। मैं इस बात से सहमत हूँ कि यह सिस्टम भी चलना चाहिए, क्योंकि कायदे-कानून का पालन नहीं होगा।

महोदय, द्यूमन सेपटी को ध्यान में रखकर यह बिल लाया गया है। मंत्री जी ने रोड का बहुत डेवलपमेंट किया है। देश ने बहुत सारी प्रगति की है। इसके साथ-साथ वे देश भर के एक्सीडेंट स्पॉट्स का डाटा लेकर हजारों करोड़ों रुपये खर्च करने वाले हैं। यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि है, क्योंकि हम कायदा बनाते हैं, लेकिन लोगों को सुविधा देने के बारे में कोई ध्यान नहीं दिया जाता। मंत्री महोदय ने इसकी व्यवस्था पहले की है, इसलिए मैं उनका अभिन्नदम करना चाहूँगा।

अंत में, मैं एक बात की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। कोर्ट द्वारा बीएस 3 मानक की नयी गाड़ियों का रजिस्ट्रेशन बंद करने का ऐलान किया गया है, जिससे लाखों की संख्या में मोटर साइकिल और कारें बिकी हैं। आज उनका रजिस्ट्रेशन नहीं हो रहा है। अगर मंत्री महोदय अपने रिप्लाइ में उसका भी खुलासा करेंगे, तो जिन लोगों ने गाड़ी खरीदी है, उन्होंने एक बहुत बड़ा दिलासा मिलेगा।

महोदय, आज कोर्ट का हस्तक्षेप सरकारी कामों में बहुत बढ़ता जा रहा है। इस बारे में भी सरकार को गंभीरता से सोचना चाहिए। अगर वह उनसे वार्तालाप करेंगे, तो मुझे लगता है कि देश के लोगों को एक बहुत बड़ा लाभ मिलेगा। मैं एक बार फिर मुम्बई और महाराष्ट्र की तमाम जनता की तरफ से मंत्री महोदय का अभिन्नदम करता हूँ।

**श्री नारायणभाई काछड़िया (अमरेली) :** सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री नितिन गडकरी जी और राज्य मंत्री मनसुख एल. मांडविया जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूँ कि उन्होंने मोटर व्हीकल संशोधन विधेयक, 2016 सदन में पेश किया है।

इसका सीधा संबंध आम जनमानस से है। आज दुर्घटनाओं में बहुत से निर्दोष व्यक्तियों को अपने पूर्णों से हाथ धोना पड़ता है या उनके शरीर का कोई अंग खराब हो जाता है, इसलिए इसका निवारण आवश्यक है। मैं कहना चाहूँगा कि भारत में वर्ष 2015 में लगभग 5 लाख एक्सीडेंट्स हुए, जिनमें लगभग डेढ़ लाख लोगों की मृत्यु हुई तथा 5 लाख लोगों को गंभीर चोटें पड़ती हैं। यहां ध्यान देने योग्य तथ्य है कि ज्यादातर दुर्घटनाएं वाहन चालक की गलती से होती हैं। लगभग 78.4 प्रतिशत दुर्घटनाएं अत्यधिक रफतार या नशे का सेवन करके वाहन चलाने के कारण होती हैं। इन दुर्घटनाओं को किस प्रकार कम किया जा सके, यह मोटर यान संशोधन विधेयक सुनिश्चित करता है। हमने पूर्व विधेयक में देखा है कि ड्राइविंग लाइसेंस को प्राप्त करने में कुछ गड़बड़ियां हो जाती थीं, परन्तु संशोधित विधेयक में इस बात का प्रावधान रखा गया है कि वाहन चालक इतना पढ़ा-लिखा होना चाहिए कि वह यातायात संबंधी नियमों को पढ़-लिख सके अथवा उसे सभी निर्देशों की भली-भांति जानकारी हो। लर्निंग लाइसेंस प्राप्त करने के लिए इस बिल में प्रावधान है कि ऑनलाइन लाइसेंस प्राप्त करने में त्रुटियां पायीं जा रही थीं, इसलिए इन त्रुटियों में सुधार का प्रावधान रखा गया।

हमारे देश में जनसंख्या वृद्धि के कारण भी दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हो रही है। मेरी मांग है कि जगह-जगह पर ट्रैमा सेंटर बनाये जायें, जिससे ऐसे व्यक्ति, जिनका एक्सीडेंट के पश्चात् इलाज न होने के कारण मृत्यु हो जाती है, उनको तत्काल इलाज मिल सके। इसके अतिरिक्त जिन कम्पनियों को सड़क निर्माण का ठेका दिया जाता है, उन्हीं से उन सड़कों के रख-रखाव का कार्य करवाया जाये। नुजरातपैटर्न पर 108 नम्बर की सेवा पूरे देश में चलायी जाये। आज नुजरात में रोड एक्सीडेंट्स में बहुत से लोगों की जान बच जाती है। अगर 108 नम्बर पर कोई भी व्यक्ति फोन करता है तो 15 मिनट में गाड़ी पहुंच जाती है और उस व्यक्ति को अस्पताल ले जाया जाता है।

बहुत सी दुर्घटनाओं में यह भी पाया गया कि हेलमेट नहीं पहनने के कारण भी मृत्यु हो जाती है, इसलिए मेरा सुझाव है कि छोटे शहरों में भी हेलमेट आवश्यक कर देना चाहिए। ऐसे स्थान, जहां निरंतर दुर्घटनाएं होती रहती हैं, उनको दुर्घटनारहित बनाने की दिशा में कार्य किया जाना चाहिए। शराब दुर्घटना का एक मुख्य कारण है, इसलिए मेरा मानना है कि शराब की बिक्री पर हाईवे पर रोक लगा देनी चाहिए और जगह-जगह पर जांच होनी चाहिए कि शराब पीकर कोई वाहन तो नहीं चला रहा है।

ओवरलोडिंग के कारण भी बहुत से हादसे होते हैं, इसलिए इसके अंतर्गत अधिक सजा का प्रावधान होना चाहिए। हमने देखा है कि ट्रैफिक का संचालन ठीक नहीं होने से बहुत सी दुर्घटनाएं होती हैं, इसलिए ट्रैफिक संचालन की कुछ इस प्रकार की व्यवस्था की जानी चाहिए कि लोग उसका अवश्य पालन करें। जगह-जगह पर मोड़ और यू-टर्न इस प्रकार से बनाए जाएं कि न तो यातायात प्रभावित हो और न ही दुर्घटना की सम्भावना रह जाए। नेशनल हाईवे, चाहे वह फोरलेन हो या सिक्स लेन, उस पर जो बम्प बनाए जाते हैं, उनको हटाया जाए।

अन्त में, मैं यह कहना चाहूँगा कि संसद के अथक प्रयास से मोटरवाहन बिल सम्बन्धी नियमों में नए सुधार किए जाने का लाभ देश की जनता को अवश्य मिलेगा और दुर्घटनाओं के माध्यम से होने वाली मृत्यु दर को कम करके निर्दोष व्यक्तियों की जान को बचाया जा सकेगा।

**श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) :** सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी द्वारा लाए गए इस बिल के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

मेरे पास इतना समय भी नहीं है कि मैं इस बिल की खूबियों की चर्चा कर सकूँ, लेकिन मैं दो सुझाव देना चाहूँगा। पहला सुझाव यह है कि आपने सुरक्षा की चिन्ता की है, लाइसेंस बनाने की प्रक्रिया

को ट्रांसपैरेट और आसान किया गया है और उसमें सख्ती भी की गयी है। बिहार में एक ऐसा वाक्या हुआ था कि लिट्टे के आतंकवादी प्रभाकरण का लाइसेंस बिहार से इश्यू हुआ था, इसलिए आपने इसमें सख्ती की है, यह बहुत जरूरी है। मैं इसका स्वागत करता हूँ। जो ओवरलॉडिंग की समस्या है, उससे केवल नुकसान होता है। केवल राजस्व का ही नुकसान नहीं होता है, इससे सड़कें खराब होती हैं, प्रदूषण बढ़ता है और दुर्घटनाएं होती हैं। अभी तक कानून में यही प्रावधान है कि अगर कोई वाहन ओवरलॉडिंग करता है तो उसके चालक और ओनर पर फाइन किया जाता है, लेकिन इससे ओवरलॉडिंग की समस्या कम नहीं हो रही है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि ओवरलॉडिंग की समस्या तभी कम होगी, जब इसके लिए जिस क्षेत्र से वह ओवरलोडेड गाड़ी गुजरती है, वहां के एसएचओ, उस जिले के आस्टीओ, डीटीओ, पुलिस कप्तान और जिलाधिकारी को भी इसके लिए जिम्मेदार बनाया जाए, तब इस समस्या का समाधान हो सकेगा।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि माननीय मंत्री जी ने थर्ड पार्टी इंश्योरेंस को कम्पलसरी किया है, मैं इसका स्वागत करता हूँ। हम लोग ग्रामीण परिवेश से आते हैं। बिहार एक पिछड़ा हुआ राज्य है और वहां किसान अधिक हैं। किसान जब ट्रैक्टर खरीदते हैं तो पहली बार उसका इंश्योरेंस करा लेते हैं, बँक उनका इंश्योरेंस कर देता है, क्योंकि उस पर लोन होता है, लेकिन उसके बाद उसका इंश्योरेंस नहीं होता है। जागरूकता और धन के अभाव में वे इंश्योरेंस नहीं करा पाते हैं। इसी तरह से बाइक खरीदने वाले नौजवान भी इंश्योरेंस का रिन्यूअल नहीं कराते हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप उस वाहन की कीमत में ही इंश्योरेंस की एकमुश्त राशि जोड़ दीजिए। जिस तरह से वन टाइम टैक्स का पूर्ण विजन है, उसी तरह से एक बार ही इंश्योरेंस की पूरी राशि ले लीजिए, जिससे वह वाहन इंश्योरेंस हो जाए, ताकि दुर्घटना होने पर उस किसान या नौजवान को स्वयं इसका मुआवजा नहीं देना पड़े, इंश्योरेंस कंपनी उसका मुआवजा दे। यही मेरा सुझाव है।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

**माननीय सभापति:** माननीय सदस्यो, इस विधेयक पर चर्चा में भाग लेने वाले सदस्यों की सूची समाप्त हो गयी है। सोमवार को माननीय मंत्री जी उतर देंगे और इस विधेयक को पारित किया जाएगा।

**16.14 hours**