C O N T E N T S

Sixteenth Series, Vol. XXIV, Eleventh Session, 2017/1939 (Saka)
No. 26, Friday, April 07, 2017/Chaitra 17, 1939 (Saka)

S U B J E C T	P A G E S
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos. 481 and 488	7-60
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 489 to 500	61-89
Unstarred Question Nos. 5521 to 5750	90-513

* The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

PAPERS LAID ON THE TABLE 514-521

COMMITTEE ON SUBORDINATE LEGISLATION
19th Report 522

STANDING COMMITTEE ON LABOUR
26th Report 522

STANDING COMMITTEE ON CHEMICALS AND FERTILIZERS
Action Taken Statements 522

STATEMENT BY MINISTER

Status of implementation of the recommendations contained in the 30th Report of the Standing Committee on Finance on Demands for Grants (2016- 17) pertaining to the Department of Revenue, Ministry of Finance

Shri Arun Jaitley 523

MOTION RE: REPORT OF JOINT COMMITTEE ON RIGHT TO FAIR COMPENSATION AND TRANSPARENCY IN LAND ACQUISITION, REHABILITATION AND RESETTLEMENT (SECOND AMENDMENT) BILL, 2015 - EXTENSION OF TIME 524

MOTION RE: FORTY-THIRD REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE 525

SUBMISSION BY MEMBER
Re: Alleged attack on members of a political party in Kerala 527-529, 532-533

MESSAGES FROM RAJYA SABHA	530
MOTOR VEHICLES (AMENDMENT) BILL, 2016	557-658
Motions to Consider	557
Shri Nitin Gadkari	557-563
Shri K.C. Venugopal	564-574
Shri Uday Pratap Singh	575-585
Shrimati Arpita Ghosh	586-589
Shri Tathagata Satpathy	590-597
Shri Arvind Sawant	598-603
Shri Sankar Prasad Datta	604-606
Shri Varaprasad Rao Velagapalli	607-610
Shrimati Kirron Kher	611-615
Shri Kotha Prabhakar Reddy	616-618
Kumari Sushmita Dev	619-621
Shrimati Meenakashi Lekhi	622-627
Shri Dharam Vira Gandhi	628-629
Shri Om Birla	630-632
Dr. Ratna De (Nag)	633-636
Shri Adhir Ranjan Chowdhury	637-639
Shri Rahul Kaswan	640-642
Shri Kaushalendra Kumar	643-644
Kunwar Pushpendra Singh Chandel	645-647
Shrimati Jayshreeben Patel	648-650
Shri Sirajuddin Ajmal	651-652
Shri Gopal Shetty	653-654
Shri Naranbhai Kachhadia	655-656
Shri Sushil Kumar Singh	657-658

MOTION RE: THIRTY-THIRD REPORT OF THE COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS 659

PRIVATE MEMBERS' BILLS - Introduced 659-665

(i) Payment of Pension to Farmers in Drought Affected Areas Bill, 2016

By Shri Adhalrao Patil Shivajirao 660

(ii) Railways (Amendment) Bill, 2016 (Amendment of sections 126 and 127)

By Shri Adhalrao Patil Shivajirao 661

(iii) Airlines Regulatory Authority Bill, 2017

By Shri M.K. Raghavan 661

(iv) Child Protection Bill, 2017

By Shri Vishnu Dayal Ram 662

(v) Ban on Polythene Bags Bill, 2017

By Shri Vishnu Dayal Ram 663

(vi) Bureau of Accountability Bill, 2017

By Shri Vishnu Dayal Ram 663

(vii) Mandatory Basic Facilities for Neglected Senior Citizens, Widows and Orphans Bill, 2017

By Shri A.T. Nana Patil 664

(viii) Constitution (Amendment) Bill, 2017 (Insertion of new article 16A)

By Shri Bhairon Prasad Mishra 664

(ix) Health Insurance Scheme Bill, 2017

By Shri Ashwini Kumar Choubey 665

SIXTH SCHEDULE TO THE CONSTITUTION (AMENDMENT) BILL, 2015 666-707

Shri Jitendra Chaudhury 666-686

Dr. Virendra Kumar 687-698

Shri Ninong Ering 699-707

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions 708

Member-wise Index to Unstarred Questions 709-713

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions 714

Ministry-wise Index to Unstarred Questions 715

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Sumitra Mahajan

THE DEPUTY SPEAKER

Dr. M. Thambidurai

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shri Arjun Charan Sethi

Shri Hukmdeo Narayan Yadav

Shri Anandrao Adsul

Shri Pralhad Joshi

Dr. Ratna De (Nag)

Shri Ramen Deka

Shri Konakalla Narayana Rao

Shri Hukum Singh

Shri K.H. Muniyappa

Dr. P. Venugopal

SECRETARY GENERAL

Shri Anoop Mishra

LOK SABHA

Friday, April 07, 2017/ Chaitra 17, 1939 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

HON. SPEAKER: Question No. 481, Dr. Shashi Tharoor.

(Q. 481)

DR. SHASHI THAROOR : Madam, the Minister in his answer confirms that bank account penetration in the country has increased. While we obviously welcome and urgently need more financial inclusion, the manner in which our Government has gone about this process has left our banking sector overstretched with the limited infrastructure it depends upon leaving us open, I am afraid, to fraud, cyber crime, identity theft, compounded as well by the constant failure of power and internet supply. I have a report from the National Crime Records Bureau here, Madam, which shows that the number of cyber crime cases rose by 21.6 per cent in 2015 and most of these are financial crimes linked to bank accounts.

Madam Speaker, we know that the underprivileged, the uneducated are the ones who are the victims of this. Inclusion is important but we cannot make them more vulnerable to crime. I am curious, particularly we have accounts, these dormant accounts linked to migrant workers who work in one State and have accounts elsewhere. All of these things are creating major problems. So the question I have for the Minister is this. What is the Government doing to ensure that the financial digital infrastructure in the country is improved and strengthened? Is there a risk assessment of the financial digital infrastructure for these new bank accounts? Thank you, Madam Speaker.

SHRI ARUN JAITLEY: Madam, the hon. Member has asked a very relevant question. As far as the banking infrastructure is concerned, the expansion is not merely in terms of the brick and mortar branches alone. It is because, if you see the nature of the banking activity, technology itself has now facilitated it. Therefore, besides the normal brick and mortar branches, you will also have banking correspondents who go from home to home in areas which are otherwise not covered. You have the new payment banks which have started; you have the telecom operators who are now operating payment banks. Therefore, the

expansion of the banking activity, *per se*, has taken place. Obviously, as a natural corollary to the banking activity, is the expanded footprints of the digitalization because the act of physically going to the bank and doing in person the banking activity itself over a period of time will come down because the digitalization process itself increases. Obviously, any form of digitalization will always run the risk of technology being tampered with. Therefore, while those who hack and those who tamper with technology will always be alert, at the same time, the banking industry has its own experts in the field whom they hire who try and build the firewalls around their system in order to make sure that this becomes as tamper proof as possible. Crimes will increase. But the fact that crimes will increase is not a ground that you should not opt in for technology. Technology also then has to parallely improve in order to be able to tackle with those criminals who are able to indulge in these kind of crimes.

HON. SPEAKER: Please put your second supplementary.

DR. SHASHI THAROOR: Madam, my second supplementary is on a different subject that you would like. But, I think the Minister still owes me a bit of a reply on the question of whether there is an assessment of the risk for the digital infrastructure.

But, my second supplementary is this. I have with me the Report of the Committee of the Reserve Bank on Medium-term Path on Financial Inclusion which made a number of suggestions for better financial inclusion in the country including, in particular, – Madam I think you would like this – improved facilities for opening more accounts for women and additional credit facilities particularly for underprivileged women.

Now, the fact is that I have seen the All India Debt and Investment Survey Report, which says that the interest rates paid by female headed households are higher than the interest rates paid by male headed households which is illogical because most micro-credit systems have actually established that women are very good at repayment. So, why are they being charged more interest? I do not

understand, given that financial inclusion should be a vital tool in our country to empower women.

So, my question to the Minister is this. Can he pay attention to this issue? What can be done to encourage and provide more incentives to women to get financial inclusion benefits including preferential rates of interest and to see whether financial inclusion can be gender sensitive as well? Thank you Madam Speaker.

SHRI ARUN JAITLEY: Madam, just to respond even to the earlier question, there are risk assessments which banks do individually and collectively. That apart, financial inclusion has been a top agenda as far as this Government is concerned. In fact, one of the first acts of the present Government in the year 2014 was to launch a massive financial inclusion scheme which was the Prime Minister Jan Dhan Yojana itself. Now, as a part of it, women were recruited in a big manner and about 51.5 per cent of Jan Dhan accounts opened belong to women itself. Therefore, an effort was made because that was the uncovered section of the society to bring it within the purview of the Jan Dhan Scheme itself.

Now, micro finance interest levels are normally higher and women in informal trade were always relying on these micro-financing modes of credit where the interest rates were higher. Therefore, the MUDRA yojana itself brought in not only women but also people from amongst the SCs, STs, OBCs, minorities, weaker sections who could otherwise have access to those funds and that significantly brought the interest rates down compared to what the private micro-finance institutions themselves were doing.

Additionally, if you recollect, the Government also started a separate programme where every one branch was asked that one SC/ST and one woman entrepreneur with a reasonable loan amount should be created into an entrepreneur within the jurisdiction of the bank itself and it became obligatory for every bank as a part of Stand Up India to finance one woman entrepreneur to set up an industry or an enterprise itself.

श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया: अध्यक्ष महोदया, माननीय मंत्री जी ने जवाब में कहा कि 31 मार्च, 2016 तक 29 प्रतिशत निष्क्रिय बचत खाते हैं। उन खातों को सक्रिय बनाने के लिए सरकार प्रयास कर रही है। मैं एक बात आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि एक पांच सौ रुपये का नोट है, उस नोट को मैंने किसी को दिया, उसने किसी को दिया और फिर उसने किसी को दिया, इस तरह से वह 100 बार चला, तब भी वह पाँच सौ रुपया ही रहता है, लेकिन अगर उसे बैंक के माध्यम से पाँच सौ रुपये मैं किसी को देता हूं, फिर वह बैंक के माध्यम से किसी को देता है तो पचास ट्रांजैक्शन में 250 रुपये रह जाता है, इससे कैसे निष्क्रियता रुकेगी, लोगों में इंट्रेस्ट कैसे क्रिएट होगा, अगर पाँच सौ रुपये पर पाँच रुपये कमीशन लगेगा और 50 ट्रांजैक्शन के बाद 250 रुपये रह जाएगा, जबकि अगर मैं नोट देता हूं, एक हजार ट्रांजैक्शन हो जाए तब भी पाँच सौ रुपये रहेंगे। अगर नोट खराब हो जाए उसे बैंक चेंज कर देता है और पांच सौ का पाँच सौ ही रहेगा।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या सेविंग एकाऊंट में कमीशन के बारे में बैंकों से बातचीत चल रही है ताकि इसमें निष्क्रिय खाते सक्रिय हो सकें।

श्री अरुण जेटली : मैडम, ये दोनों विषय अलग-अलग हैं। निष्क्रिय खाते के कई कारण होते हैं, कई बार जिसके नाम से खाता है वह इस दुनिया में नहीं रहा या किसी व्यक्ति के दो से अधिक खाते हैं और वह एक ही खाते को ऑपरेट कर रहा है और दूसरे को नहीं कर रहा है। कोई माइग्रेंट मजदूर होते हैं जो दूसरी जगह शिफ्ट कर जाते हैं, निष्क्रिय खाते के कई कारण होते हैं, उसका एक कारणों में से यह भी हो सकता है। सरकार का प्रयास रहता है और इसे रिजर्व बैंक नियंत्रण करता है कि जो सर्विस चार्जेज इन सेवाओं के लिए बैंक देते हैं वह न्यूनतम से न्यूनतम रहे इसके लिए सरकार का प्रयास करती है और इस प्रयास को सरकार जारी रखेगी।

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: Madam Speaker, financial services with Fin Tech span the entire range from payments, credit to savings, investment and insurance. Creditworthiness is now being assessed not merely based on collateral and income statements but information is also gathered from digital trail across sources. The data trail combined with cloud storage and analysis has made this new kind of financial services business possible.

My question is whether the issues of privacy and ownership of data have been addressed prior to its large scale adoption. I am not talking of cyber security alone, which is also prone to risk, as the Finance Minister has very rightly

mentioned, from hacking and cyber threat of identity. But, primarily, I would like to understand whether adequate firewall has been created to protect the issues of privacy and ownership of data. You cannot leave it to the financial institutions alone. The Government has a role to play. I would like to understand this.

SHRI ARUN JAITLEY: Madam, I do fully appreciate what Mr. Mahtab has said because there is an element of commercial confidentiality involved in a data involving an individual. Therefore, not only one is the aspect of technology advancements, which are made to keep the data itself secret, the other is a statutory obligation itself. Such provisions do exist in the Banking and Regulation Act, which mandate a complete confidentiality and provide for penal consequences even against the banking institution and the officials, who may be guilty of the breach of the same.

Therefore, we give utmost importance as far as commercial confidentiality is concerned. At times, the Governments have to take the risk on themselves. They cannot disclose these details of an individual because these are details of commercial confidentiality in the banking system which need not be brought into public domain.

डॉ. किरीट सोमैया: अध्यक्ष महोदया, बैंकिंग सर्विसेज के संबंध में यूज़ एंड एब्यूज, मैं दोनों उदाहरण देना चाहता हूं। एबयूज का अर्थ है कि डिमानेटाइजेशन के समय पर अनेक डोरमेंट एकाउंट्स जागृत हो गए और उनमें मनी लांड्रिंग हुई। इसी प्रकार बहुत सारे नए एकाउंट्स खोले गए। मैं इस संदर्भ में माननीय वित्त मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि आज की क्या स्थिति है और इस बारे में क्या एक्शन लिये जा रहे हैं?

महोदया, एक एब्यूज बैंकिंग सिस्टम द्वारा फिलहाल किया जा रहा है और पचास हजार लोगों ने ऑन लाइन पेटिशन भी वित्त मंत्रालय और रिजर्व बैंक को सब्मिट की है। जिस प्रकार से हाउसिंग लोन, एटीएम चार्जेज, कैश विदड्रॉल आदि पर हिडन चार्जेज एक मोनोपोलिटिकल सिस्टम का उपयोग करके आम ग्राहकों पर एडिशनल चार्जेज के रूप में लगाते हैं, मैं चाहता हूं कि माननीय वित्त मंत्री इस स्थिति को स्पष्ट करें?

श्री अरुण जेटली : महोदया, पहले प्रश्न के संदर्भ में मैं कहना चाहता हूं कि चाहे जन-धन खाते हैं या डोरमेंट एकाउंट्स हैं, अगर डिमानेटाइजेशन के बाद उनका दुरुपयोग हुआ है, तो सरकार व्यापक तौर से

उसकी डेटा माइनिंग कर रही है। पूरे विभाग में डेटा माइनिंग की जांच करने के एक्सपर्ट्स को हमने हॉयर किया है और जिन लोगों ने विशेष रूप से बड़े एमाउंट्स डाले हैं, उनके ऊपर ज्यादा कांसेंट्रेशन है। इस बारे में पहले अध्ययन में करीब 18 लाख ऐसे उदाहरण आए हैं, जिनका इनकम प्रोफाइल और उनका एकाउंट प्रोफाइल उस डिपोजिट के साथ मेल नहीं खाता है। उनसे प्रीलिमिनरी जानकारी मांगी गई है और कई लोगों ने जानकारी दे दी है। जिन लोगों ने जानकारी नहीं दी है, उन्हें विस्तृत रूप से कानून के मुताबिक नोटिस जाएंगे।

जहां तक हिडन चार्जेज की बात है, अगर माननीय सदस्य ऐसे स्पेसिफिक केसिस हमारे सामने लाएंगे, तो सरकार निश्चित रूप से उनकी तरफ ध्यान देगी और इस कमी को दूर करने का प्रयास करेगी।

(Q. 482)

SHRIMATI KIRRON KHER: Madam Speaker, I thank you for allowing me.

While I earnestly appreciate the intent behind the commissioning of protection of child from sexual offences e-box, I am concerned about the safety of the child throughout the investigation process. Once a child files a complaint online, the facts of the complaints have to be verified. The complaint is forwarded to the Grievance Redressal Department only after the verification process.

Madam, through you, I would like to ask the hon. Minister how the safety of the child will be ensured during the verification process and how the complaint will be verified without involving the family members or relatives who might be the offenders as reported in most of the cases. इसको उन फैमिली मेम्बर्स से कैसे गुप्त रखा जाएगा, जिनके खिलाफ बच्चे ने कंप्लेंट की है, क्योंकि वेरिफिकेशन के दौरान उन्हीं के पास सवाल पूछने के लिए जाएंगे, मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहती हूँ।

श्रीमती कृष्णा राज : माननीय अध्यक्ष जी, पॉस्को ई-बॉक्स के संबंध में मैं कहना चाहती हूँ कि वर्ष 2007 में 13 राज्यों में मंत्रालय ने एक अध्ययन कराया था। उसमें यह पाया गया कि बहुत-से ऐसे मामले हैं, जिनके अंतर्गत बच्चे पीड़ित हैं, जिनको सहायता मिलनी ही चाहिए। इसके तहत 26.08.2016 को पॉस्को ई-बॉक्स लांच हुआ।

इसमें सबसे खास बात यह है कि जो शिकायत करता है, उसका चेहरा नहीं देख सकते हैं, उसकी पहचान नहीं की जा सकती है और जो शिकायत सुनता है, उसको भी नहीं देखा जा सकता है। इसे गुप्त रखा जाता है।

पॉस्को ई-बॉक्स में अब तक जितनी शिकायतें आयी हैं, इसके प्रति निरंतर जागरुकता बढ़ती जा रही है। ऐसा देखा जा रहा है कि लोग बेझिझक और निःसंकोच होकर शिकायतें दर्ज करवा रहे हैं। यदि कोई भी इसकी गोपनीयता को भंग करने की कोशिश करता है, तो उसके लिए सज़ा का प्रावधान है, जिसमें छः माह से लेकर एक वर्ष तक का कारावास हो सकता है और आर्थिक दण्ड भी है। इसके कठोर कानून के कारण उसे छिपाया जा सकता है।

SHRIMATI KIRRON KHER : Madam, I strongly believe that the e-box policy is one step towards empowering our children. For the first time, our children have found space to voice the crimes committed against them. I feel that there should be

no disparity in accessibility and all the children should be able to access the e-box. Hence, I would like to ask the hon. Minister whether the Ministry has reviewed how this initiative will reach the children living in rural and remote areas. जो लोग पिछड़े क्षेत्रों में रहते हैं, उन बच्चों तक ई-बॉक्स की फैसिलिटी कैसे पहुंचेगी। How will they access it?

श्रीमती कृष्णा राज : माननीय अध्यक्ष जी, इसके लिए टोल-फ्री नम्बर 1098 है। माननीय सदस्य ने पूछा है कि जो दूर-दराज़ और पिछड़े इलाकों के लोग हैं और जो अनुसूचित जाति के लोग हैं, दलित हैं, पिछड़े लोग हैं, वे इस तक कैसे पहुंचेंगे। इस संबंध में मैं कहना चाहती हूँ कि इसके लिए मंत्रालय ने चाइल्ड हेल्पलाइन की व्यवस्था की है। यह सुविधा इंटरनेट पर आधारित भी है। इसे स्कूलों में प्रचार-प्रसार के माध्यम से भी बताया जा सकता है। मैं बताना चाहूंगी कि यह चाइल्ड हेल्पलाइन असम के 10 जिलों में, अरूणाचल प्रदेश के ईटानगर में है, हिमाचल प्रदेश के सात जिलों में है, झारखण्ड के 13 जिलों में है, जहाँ बच्चा आराम से टोल-फ्री नम्बर पर शिकायत दर्ज करा सकता है। तमाम समाचार पत्रों के माध्यम से इसके बारे में बताया जाता है। चाइल्ड हेल्पलाइन और पॉस्को ई-बॉक्स से संबंधित ही एक डॉक्युमेंट्री फिल्म है, जिसे मानव संसाधन एवं विकास मंत्रालय से आग्रह करके प्रत्येक स्कूलों में दिखाने की व्यवस्था की गयी है और एक जन-जागरुकता के लिए प्रयास किया गया है। इस प्रकार से लगातार मिलने वाली शिकायतों से पता चलता है कि इसके प्रति जागरुकता आयी है।

PROF. K.V. THOMAS: Madam, as you are aware, crimes, and especially the sexual assaults, against women and children are on a rise. Even though the main responsibility to take adequate action and give punishment is of the State Government, the Central Government also has an important role. It is because in many of the cases the legal procedure takes a long time. Will the Central Government give necessary instructions so that such cases against women and children take a speedy route and the culprits are punished?

श्रीमती कृष्णा राज: माननीय महोदया, ई-बॉक्स को लॉन्च हुए 7 माह का समय हो चुका है। इसके द्वारा हमारे पास अब तक 278 शिकायतें आई हैं। इनमें से 35 हिट अर्थात बहुत ही गंभीर शिकायते हैं। इन शिकायतों को संज्ञान में लिया गया है। इनमें से 22 ऐसे गंभीर प्रकरण थे, जिन्हें हम निस्तारित कर चुके हैं। इस विषय पर आगे की कार्यवाही लगातार चल रही है। इस कार्य को हमारा मंत्रालय बड़ी ही संजीदगी के साथ देख रहा है।

श्रीमती रीती पाठक: महोदया, आपने मुझे अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दी, इसके लिए आपका धन्यवाद। सब से पहले मैं सरकार को धन्यवाद देना चाहूँगी कि ई-बॉक्स जैसे महत्वपूर्ण सिस्टम को उसने स्टार्ट किया। मैं इसके लिए आदरणीय प्रधान मंत्री जी और आदरणीय महिला और बाल विकास मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ।

महोदया, ग्राम पंचायतों से जुड़े हुए स्कूलों में बच्चों के साथ अनियमितताएँ होती हैं। अनियमितताओं से मेरा मतलब उनके साथ होने वाले अपराधों से है। मैं यह पूछना चाहूँगी कि उन्हें इन प्रक्रिया से कैसे जोड़ा जा सकता है? मैं रूरल एरिया से संबंध रखती हूँ। मुझे लगता है कि शहरों में होने वाले अपराधों की संख्या तो सरकार के पास होती है। ग्राम पंचायतों में जो स्कूल संचालित हैं, उन स्कूलों में शिक्षकों द्वारा बच्चों के साथ जो अपराध किए जाते हैं या जिन स्कूल बसों द्वारा बच्चों को स्कूल पहुँचाया जाता है, ऐसे विभिन्न प्रकार के बच्चों के साथ होने वाले अपराधों की संख्या लगातार बढ़ती जा रही है। इसमें हम छात्रावासों को भी सम्मिलित कर सकते हैं। इसके बारे में मैं सरकार से जानना चाहूँगी कि क्या इस विषय पर उसके द्वारा कोई उचित और गतिशील प्रक्रिया अपनाई जा रही है और ई-बॉक्स के माध्यम से इसे कैसे संचालित किया जा सकता है?

श्रीमती कृष्णा राज: महोदया, जैसा कि मैंने बताया कि ई-बॉक्स कुछ महीने पहले ही लॉन्च हुआ है। इसके माध्यम से बहुत जागरुकता आई है। हमने ई-बॉक्स से जुड़ी हुई एक डॉक्युमेंट्री फिल्म 'कोमल' बनाई है। यह फिल्म हमने 'गुड टच और बैड टच' के बारे में बनाई है जिससे बच्चों को यह अहसास हो सके कि उनके साथ क्या हो रहा है। इस फिल्म के द्वारा हमने बच्चों में जागरूकता फैलाने का प्रयास किया है। माननीय सदस्या इस बात के बारे में कह रही हैं और यह हम सभी की चिंता है कि कैसे दूर-दराज के क्षेत्रों तक यह जागरूकता फैलाई जा सके।

महोदया, हमारा प्रयास है कि क्षेत्रों के सभी 14 लाख आँगनवाड़ी केंद्रों पर महिलाओं और वहाँ काम कर रहे अन्य लोगों को हम बच्चों के प्रति होने वाले व्यवहार के बारे में जागरूक करें।

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन नंबर 483।

श्री अभिषेक सिंह।

(Q. 483)

श्री अभिषेक सिंह: महोदया, इस देश के बजटरी सिस्टम और फाइनेंशियल इयर का इतिहास 150 वर्ष पुराना है। इसकी शुरुआत के समय भारत की सामाजिक और आर्थिक परिस्थितियों को ध्यान में न रखते हुए, ब्रिटिश साम्राज्य के द्वारा प्रचलित 1 अप्रैल से 31 मार्च के फाइनेंशियल इयर को लागू किया गया था। इसकी वजह से लंबे समय से भारत को दो बहुत बड़े नुकसान हुए हैं। हमारे बजट का पैसा जब तक क्रियान्वयन की ओर जाता है, तब तक हम फाइनेंशियल इयर के अप्रैल, मई और जून के अंत तक नुकसान में रहते हैं।

महोदया, इसके साथ ही जब हमारे देश में मानसून आता है, तो वह मानसून अच्छा है या खराब है, इस बात को एन्टीसिपेट कर के हम इसे अपने बजट में रिफ्लेक्ट करने की ऑपर्च्युनिटी खो देते हैं। इस विषय पर लगातार आजादी से पहले और उसके बाद भी कई कमेटीज़ ने अपनी रिपोर्ट दी थी। इस पर फर्स्ट एडमिनिस्ट्रेटिव रिफॉर्म्स कमीशन ने भी अपनी रिपोर्ट दी थी। इसके लिए केंद्र सरकार द्वारा पिछले साल शंकर आचार्य कमेटी बनाई गई थी, जिसके लिए मैं केंद्र सरकार को धन्यवाद और बधाई देता हूँ। इस कमेटी की रिपोर्ट पिछले साल दिसंबर में माननीय केंद्र सरकार के पास आई थी।

महोदया, आज देश बड़ी तेजी से अपने आप में परिवर्तन ला रहा है और उसे इस काम में जनता का सहयोग मिल रहा है। इस सरकार की नीति, निर्णय और नीयत, ये तीनों ही न सिर्फ इस देश को रिफॉर्म बल्कि उसे ट्रॉंसफॉर्म करने की दिशा में आगे बढ़ रहे हैं। मैं माननीय वित्त मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या फाइनेंशियल इयर को 1 जनवरी से करने पर केंद्र सरकार कोई विचार कर रही है? धन्यवाद।

वित्त मंत्री, कॉर्पोरेट कार्य मंत्री तथा रक्षा मंत्री (श्री अरुण जेटली): माननीय अध्यक्ष महोदया जी, पूरे विश्व में वहां की हर देश की स्थिति को देखते हुए फाइनेंशियल ईयर तय होता है। हमारे देश में पुरानी अंग्रेजों की परंपरा के मुताबिक अप्रैल से मार्च तक का वर्ष चल रहा था। कई ऐसे देश हैं जहां जून माह से फाइनेंशियल ईयर शुरू होता है और कई देशों मं फाइनेंशियल ईयर जनवरी माह से शुरू होता है। हमेशा एक तर्क दिया जाता है, एक तर्क जो माननीय सदस्य ने दिया कि यहां की कृषि व्यवस्था को मद्देनज़र रखते हुए क्यों न हम अपने फाइनेंशियल ईयर को एडवांस करें। इस विषय पर पहले भी कई अध्ययन हुए

हैं। सरकार ने एक कमेटी बनाई थी, उसने कुछ सिफारिशें की हैं, जिन पर हम अध्ययन कर रहे हैं। इसके बाद सरकार अपना निर्णय लेगी, लेकिन सरकार ने इस बार जो निर्णय लिया है, कि बजट को 28 फरवरी के स्थान पर पहली फरवरी करने का और उसके साथ-साथ दूसरी एक प्रक्रिया संसद के माध्यम से हम लोगों ने पारित की कि 31 मार्च से पहले सारा फाइनेंशियल बिज़नेस समाप्त कर दिया। उसके पीछे मूल उद्देश्य यह था कि इस देश की मौसम व्यवस्था को देखते हुए, क्योंकि जो पैसा राज्यों में भी खर्च होता है, केंद्र भी खर्च करता है। वह पहली अप्रैल से ही आरंभ हो जाए। अन्यथा अगर बजट मई के महीने में पारित होता था तो व्यावहारिक रूप से जब बरसात का मौसम शुरू हो जाता था, तो खर्चा उसके बाद से शुरू होता था। इस समस्या का एक हिस्सा तो हम लोगों ने ऑलरेडी ऐड्रेस कर दिया है, जिसमें बजट की तारीख को एडवांस करना और 31 मार्च से पहले करना शामिल है। इसके अतिरिक्त कोई परिवर्तन की आवश्यक्ता है या नहीं, उन पर जो रिपोर्ट्स की सिफारिशें आयी हैं, सरकार उस पर अध्ययन कर रही है।

श्री अभिषेक सिंह: आदरणीय अध्यक्ष महोदया, हमारा जो फाइनेंशियल ईयर है, वह अभी भी जनरल क्लॉज़ एक्ट 1897, अंग्रेजों के जमाने से चला आ रहा है, उससे ड्राइव होता है। आज भी हमारे संविधान में हमारे कॉन्स्टीट्यूशन में फाइनेंशियल ईयर डिफाइन नहीं है। मैं आदरणी वित्त मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि हम जो तमाम आर्थिक सुधार कर रहे हैं, उसी दिशा में आपके एक सकारात्मक कदम के तहत क्या सरकार कॉन्स्टीट्यूशन में डिफाइन करने के लिए विचार कर रही है?

श्री अरुण जेटली : अध्यक्ष जी, यह एक नीतिगत मामला है, प्रशासनिक मामला है। हर प्रशासनिक मामले को संविधान के अंदर लिखा जाए, इसकी आवश्यकता नहीं है। यदि सरकार उसे लेती है तो संविधान में वह तिथि होना या न होना, उसका कोई असर नहीं पड़ता।

SHRI KAMAL NATH: This issue of change of financial year has been discussed and debated in the past also, as the hon. Minister said. The Report, as I understand from what he was saying, which was to be submitted by 31st December has been submitted. There have been implications both legislative and otherwise. There is no doubt in that.

I would like to know from the hon. Minister as to what the *prima facie* findings of this report are. What is the *prima facie* thinking of the Government? By when will the Government be able to take a decision in this regard?

SHRI ARUN JAITLEY: Madam, the Report has been received and as the hon. Member, Mr. Kamal Nath, with all his experience, knows well that when such

Reports are received, they not only have implications as far as the Central Government is concerned, but also they have implications on the State Governments and on the local bodies because that will run across. Therefore, it is necessary to have a very wide consultation and application of mind on all the aspects of the matter keeping both arguments in view. Therefore, it would not be fair for me to give any *prima facie* view at this stage which will prejudge the issue itself because the matter is still under consideration, and once the Government takes a firm view, the recommendations of the Report, as also the view of the Government, would then be made public.

HON. SPEAKER: Q.N. 484. Shri S. R. Vijay Kumar – Not present;

Shri Ashok Shankarrao Chavan – Not present.

Now, the hon. Minister.

(Q. 484)

श्रीमती रक्षाताई खाडसे: मैडम, धन्यवाद। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहती हूं कि अपने देश में 70 प्रतिशत मिलिट्री इक्यूपमेंट्स जो कि इण्डियन आर्म्स फोर्स, आर्मी, एयर इण्डिया फोर्स और नेवी की है, वह रशियन बनावट की है और इन इक्यूपमेंट्स के मेंटीनेंस के लिए स्पेयर्स पार्ट्स रशियन की मास्को बेस एक मात्र एजेंसी द्वारा ही हमें मिलते हैं। हम यह स्पेयर्स पार्ट्स रशियन सरकार की डिफेंस मिनिस्ट्री की परमीशन के बाद खरीद सकते हैं। इसलिए मिलिट्री इक्यूपमेंट्स के मेंटीनेंस के काम स्पेयर्स पार्ट्स की वजह से प्रलंबित रहते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहती हूं कि रीसेंट रशियन सरकार ने डिफेंस मिनिस्ट्री से इन मिलिट्री इक्यूपमेंट्स के स्पेयर्स पार्ट्स रशियन मेकर्स से डायरेक्ट खरीदने की अनुमति रशियन सरकार ने भारत सरकार को दी है क्या? धन्यवाद।

डॉ. सुभाष रामराव भामरे : अध्यक्ष महोदया, मैं ऑनरेबल मैम्बर से सहमत हूं। यही इश्यु हमारे प्रधान मंत्री जी ने, जो एनुअल मीट होती है between the two Heads of the countries, that is, our Prime Minister and the Russian Federation President, Mr. Putin. During that annual meet, this point was raised by our Prime Minister and as a result of that, there was an Inter-Governmental Military Industrial Conference was held during 17^{th} and 18^{th} March, 2017. बेसिकली इस इश्यु को एड्रैस करने के लिए ही यह क्रांफ्रैंस थी। It was primarily aimed at long term supply agreement between Russian original equipment manufacturer and the Indian Armed Forces/companies for spare parts of different platforms; formation of Joint Ventures and partnerships between Indian vendors and Russian original equipment manufacturer for manufacturing some of the identified spare parts within the country under the 'Make in India' initiative. Agreements were signed. The first agreement was for general terms and conditions for long term support for Sukhoi 30MKI fleet between HAL and JSC United Aircraft Corporation for supply of spares. The second agreement was for general terms and conditions for long term support for Sukhoi 30MKI fleet between HAL and JSC United Engine Corporation.

SHRI VINCENT H. PALA : Madam, in my constituency, Shillong, there is a huge base of the Air Force and most of the beautiful areas have been captured by the Air Force. In the junction, there is an aircraft which the Indian Air Force has

bought from Russia. Instead of using this aircraft in the junction, on the roadside, may I know from the Minister whether we can use this aircraft in research and development factories where we can copy, paste and improve the technology? Is there any agreement which bars India from using these as research work? Instead of keep on buying from outside, can we not build our own aircraft?

DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE: Madam, this supplementary is not related to the main question; still, I would like to answer that. Yes, we are going for our indigenous production. I would like to mention for the information of the House that we are going for Tejas, our own indigenous aircraft. Almost 120 aircraft will be produced. Production is going on in HAL.

डॉ. अरुण कुमार: अध्यक्ष महोदया, आजादी के बाद से रशिया हमारा एक स्ट्रेटेजिक डिफेंस पार्टनर रहा है और हमारा उससे रिश्ता भी रहा है, लेकिन पिछले कुछ समय से यह देखा जा रहा है कि जहां हमारे इंटरैस्ट हैं, चाहे वे विश्व शांति के दृष्टिकोण से हैं या मानवीय पक्षों के दृष्टिकोण से हैं, वहां रशिया हमारे खिलाफ खड़ा होता है।

माननीय अध्यक्ष : आप प्रश्न पूछिये।

डॉ. अरूण कुमार: कभी अफगानिस्तान के सवाल पर रशिया वहां अपनी राजनीति करता है। इसलिए मैं जानना चाहता हूं कि भारतीय हितों के खिलाफ चीन, पाकिस्तान और रशिया का जो गठजोड़ हो रहा है, हमारी इतनी स्ट्रांग स्ट्रेटेजिक पार्टनरशिप होने के बाद भी इसमें कमी का क्या कारण है और इसे दूर करने के लिए क्या सरकार चिंतित है?

DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE: Madam, the Government of India has the policy. We do not comment on the third-party relationship. The Government of India pursues an independent foreign policy driven by India's national interests. India and Russia have special and privileged strategic partnership that is rooted in long-standing mutual trust characterized by unmatched reciprocal support of each other's core interests.

SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJIRAO: Thank you, Madam, there has been a long history of defence cooperation between Russia and India because of which very important projects were set up in India, for example, Brahmos Missile,

which has been a success story in the field of India's defence. I would like to ask Hon. Minister as to how many Brahmos Missiles have been used or consumed by Russia and how many of them have been installed in India? What is the quantum of investment by India and Russia?

Talking about spare parts supply, it is definitely a fact because I am experienced in that line. When we buy technology or important systems, to maintain them, after a few years, say 10 or 15 years later, it would be difficult to get spare parts from Russia, Israel and America. What is the permanent solution? We may have `Make in India' Campaign. There are some parts like semi-conductor or ICS chips which cannot be `made in India' or `Make in India' Project.

DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE: Madam, as far as Brahmos Missile is concerned, it is a big success for India. We are proud of it. It is a joint venture programme between India and Russia, which has been successfully developed. Brahmos is a state of art Supersonic Cruise Missile, which is a universal missile capable of being launched from multiple platforms, that is, sea, air and land. As regards the details that he has asked, I do have all the details. But due to security reasons of the country, I would not like to divulge. If the hon. Member insists, I would provide the details to him separately.

(Q. 485)

डॉ. संजय जायसवाल: अध्यक्ष महोदया, मंत्री जी ने बहुत लंबा-चौड़ा उत्तर दिया है, मैं उससे संतुष्ट भी हूँ। लेकिन मंत्री जी अपने उत्तर में सैलरी के साथ यह भी बताया है कि जो आंगनवाड़ी सेविकाएं हैं, वे शिक्षा का भी काम करती हैं, वे स्वास्थ्य पर भी काम करती हैं, वे गर्भवती महिलाओं भी देख-रेख करती हैं, वे सबला के तहत एडोलसेंट लड़कियों की भी देख-रेख करती हैं तो जो इतना सारा काम करती हैं, उसके बावजूद भी उनकी सैलरी कम हैं। हमारे देश में न्यूनतम मज़दूरी कानून है कि आप 200 रूपये से कम किसी व्यक्ति को कभी भी नहीं दे सकते हैं। आज जब इतना ज्यादा काम आंगनवाड़ी सेविकाओं के ऊपर रख दिया गया है तो जो एक न्यूनतम मज़दूरी का हिस्सा है, मैं समझ सकता हूँ कि केंद्र सरकार पर बहुत लोड है। मैं उन राज्य सरकारों को बधाई भी देना चाहूंगा, जिन्होंने एक अच्छी राशि विमुक्त की है जैसे कर्नाटक और तमिलनाडु आदि ये सब उदाहरण हैं। लेकिन मेरा माननीय मंत्री जी से यह प्रश्न है कि जिस तरह केंद्र प्रायोजित सभी योजनाएं जो राज्यों को दी जाती हैं, उसमें एक शेयर केंद्र का होता है और एक शेयर राज्य का होता है। यह बिल्कुल डिफाइंड होता है कि प्रधान मंत्री सड़क योजना में राज्य की इतनी हिस्सेदारी होगी, शिक्षा में इतनी हिस्सेदारी राज्य की होगी। तो क्या मंत्री जी ऐसा करेंगे कि राज्यों को 42% जो फाइनेंस कमीशन से मिल रहा है, उसमें राज्यों की एक मिनिमम हिस्सेदारी आंगनवाड़ी सेविकाओं के लिए सुनिश्चित करेंगे, जिससे उनको न्यूनतम मज़दूरी, जो इस देश में है, वह उनको मिल सके।

श्रीमती कृष्णा राज : माननीय अध्यक्ष जी, हमारी आंगनवाड़ी कार्यकर्ता या सहायिका सिविल पद ग्रहण नहीं करती हैं। मानदेय पर इनका भुगतान होता है। मैं माननीय सदस्य से यह कहना चाहूंगी कि हमारा मंत्रालय समय-समय पर इसमें पांच फीसदी की वृद्धि करता रहा है। अभी 14वें वित्त आयोग की जो सिफारिशें हैं, इसमें राज्यों को सीधे अधिकार दिया गया है कि आप अपने क्षेत्र के अनुसार, राज्य की सुविधा के अनुसार, स्वयं ही उस पैसे को आंगनवाड़ी सेविकाओं को दे सकते हैं। हमारे देश के जो तमाम राज्य हैं, केंद्र शासित प्रदेश हैं, इमसें 40 और 60 प्रतिशत भारत सरकार और राज्य सरकार का हिस्सा है। लेकिन हमारे संघ शासित राज्यों में पूरा सौ प्रतिशत केंद्र सरकार देती है और जो पूर्वांचल के राज्य हैं, उनमें 90 फीसदी भारत सरकार देती है। इसी तरह से मैं बताना चाहूंगी कि राज्य स्वयं पर निर्भर कर सकते हैं कि जब 14वें वित्त आयोग की सिफारिश हो गई, तो जिस तरह से जैसी राज्यों की सुविधा हो, वे कर सकते हैं। जैसे गोवा, असम और तमिलनाडु ने अपने ढंग से काफी मानदेय बढ़ाया है, जो कि एक सराहनीय कदम है। मैं चाहूंगी कि अन्य राज्य भी उनका अनुकरण करें।

डॉ. संजय जायसवाल: महोदया, फिर भी एक मिनिमम वेज फिक्स होना चाहिए था। मैं मंत्री जी अनुरोध करूंगा कि राज्यों को एक निर्देश दें कि कम से कम एक मिनिमम सैलरी उनकी जरूर फिक्स करें, उसके बाद उसके ऊपर जितना चाहें, राज्य दे सकें। एक तरफ तो मैं चाहता हूँ कि आंगनवाड़ी सेविकाओं की भलाई हो, लेकिन दूसरी तरफ इसमें भ्रष्टचार की भी बहुत ज्यादा शिकायतें हम लोगों को मिलती हैं। जब हम लोग क्षेत्र में जाते हैं, हम दिशा के अध्यक्ष हैं, शिकायत भी करते हैं तो पता चलता है कि इतने लैवल पर भ्रष्टाचार है कि कितनी जगहों पर इस पर कोई कार्यवाही ही नहीं होती हैं। हमारे लिखने के बावजूद भी कोई कार्यवाही नहीं होती है। मैं एक उदाहरण दूंगा कि एक मेरे एक मित्र हैं, वे आए और बोले कि मेरी बहन के लिए मकान बनवाइए। हमने पूछा कि कितने मकान हैं तो वह सीडीपीओ थी और चौथा मकान उसने खरीदा था। इस तरह का भ्रष्टाचार नीचे से ऊपर तक ऑर्गनाइज़्ड है तो एक तरफ तो जो अच्छे काम कर रहे हैं, उनको सही-सही सैलरी मिलनी चाहिए और जो इसमें भ्रष्टाचार नीचे से ऊपर तक व्याप्त है, उसको देखना चाहिए। जब आपने दिशा में सांसदों को अधिकार दिए हैं, तो सांसद लिखित शिकायत करते हैं, लेकिन उस पर कोई कार्यवाही नहीं होती है। मैं इनसे यही कहूंगा कि दिशा में सांसद अगर शिकायत करते हैं तो भ्रष्ट लोगों की सैलरी रोकने का भी कोई प्रावधान माननीय मंत्री जी के पास है या नहीं?

श्रीमती कृष्णा राज : महोदया, माननीय सदस्य ने दो प्रश्न पूछे हैं। एक तो उन्होंने कहा है कि वेतन बढ़ाने के लिए निर्देश दें। हमारी अमीरा बी के केस में सर्वोच्च न्यायालय का एक आदेश हुआ था, जिसमें हम कुछ कर नहीं सकते हैं, लेकिन इतना जरूर कहेंगे कि जिन राज्यों ने भरपूर मात्रा में आंगनवाड़ी सेविकाओं को दिया है, उस तरह से अन्य राज्य भी दें।

दूसरा, भ्रष्टाचार की बात माननीय सदस्य ने कही है। मैं कहना चाहती हूँ कि यह पूरा का पूरा राज्य सरकारें चलाती हैं, इसलिए हम सीधे तौर पर नहीं कह सकते हैं। लेकिन माननीय सदस्यों से यह कहना चाहूंगी कि "दिशा" योजना के अतिरिक्त हमारे मंत्रालय की तरफ से देख-रेख करने के लिए शीघ्र ही हम कुछ विचार करेंगे, ताकि इसमें आपकी पूरी निगरानी रहेगी और आप देख सकेंगे।

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam Speaker, I thank you for giving me an opportunity. ICDS is one of the visionary projects initiated by the late Prime Minister, Shrimati Indira Gandhi. The Hon. Minister has given the answer that six services are there under the Scheme including Supplementary Nutrition, Pre-School non-formal education, Health and Nutrition Education, Immunization, Health Check-up and Referral Services to the Pregnant Women and Lactating Mothers. These services are provided by the Anganwadi workers and Anganwadi

helpers. As you know, the remuneration started with Rs.100 in 1976. Now, it has reached Rs. 3,000. It started with Rs.100 in 1976 and now we are in 2017 and it has only reached Rs.3,000. Hon. Minister while replying to Dr. Sanjay Jaiswalji mentioned about the devolution. The Hon. Finance Minister is also here. For every Centrally Sponsored Scheme, there is only one answer - devolution. They say that they have given enough money to the States.

I would invite your attention to the answer given. As far as Kerala is concerned, we are giving Rs.7,000 from Kerala State. But, as per the answer, the amount mentioned is only Rs.2000. In Karnataka, 20,000 Anganwadi workers had gone on strike. Last week, Shri Mallikarjun Khargeji had raised this issue. Minimum wages are there everywhere. Why are the minimum wages not applicable to these Anganwadi Workers and Helpers? There should be something. We are doing everything for everybody. These Anganwadi workers deserve the maximum amount of consideration from the Government of India. Therefore, my question to the hon. Minister, through you, is this. The hon. Minister has mentioned that the Supreme Court had given a verdict against the enhancement of remuneration.

Therefore, I would like to seek an answer from the hon. Minister whether the Government is going to enhance the wages of Anganwadi workers and helpers.

श्रीमती कृष्णा राज : महोदया, मैंने अभी बताया, शायद माननीय सदस्य ने ध्यान से सुना होगा कि ये सीधे-सीधे सिविल का पद धारण नहीं करती हैं, इनके लिए मानदेय निर्धारित होता है। जो हमारा भारत सरकार का है और सीधे-सीधे अपने राज्य की अलग-अलग समस्याएँ और आवश्यकताएँ होती हैं। इसलिए 14वें वित्त आयोग की सिफारिश पर राज्यों को कहा गया है कि आपको बहुत बड़ी धनराशि दी है, आप अपने ढंग से उनकी सेवा के अनुरूप उनको पैसा दे सकते हैं।...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: No, this is not the way.

...(व्यवधान)

श्रीमती कृष्णा राज : माननीय सदस्य ने जो कहा है, राज्य ने जो आँकड़े हमें प्रस्तुत किये हैं, आप कर्नाटक की बात कर रहे थे, कर्नाटक में ऑलरेडी जो है, उसका मैं पूरा आँकड़ा आपको प्रस्तुत करूँगी। माननीय

अध्यक्ष जी, मैं इनको, आपको उपलब्ध करा दूँगी, आप पैसा खर्च नहीं कर सके तो शेष धन नहीं पहुँचाया गया। इसलिए ये आँकड़े जैसे राज्यों ने दिए हैं, वही हमने यहाँ पर प्रस्तुत किये हैं। अगर कहीं कोई कठिनाई होगी तो हम लिखित में आपको प्रस्तुत कर सकते हैं।

माननीय अध्यक्ष : धन्यवाद।

श्रीमती अर्पिता घोष।

…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: Nothing will go on record.

…(Interruptions)… *

श्रीमती अर्पिता घोष: महोदया, धन्यवाद। यह जो उत्तर मिला है, वह हम सभी ने देखा है, सभी लोग एक ही बात बोल रहे हैं कि इन्हैंस करवाना है। आंगनवाड़ी कार्यकर्ता जितना काम कर रहे हैं, मुझे लगता है कि यह जो तीन हजार रुपये दिखाया गया है, सेन्ट्रल गवर्नमेंट की तरफ से कम से कम इसको डबल करना चाहिए। अभी जो बताया जा रहा है कि इसमें 42 परसेंट स्टेट को दिया गया है, लेकिन जैसे एमपीलेड वाला हो गया, सारी मिनिस्ट्रीज बोल रही हैं कि आप एमपीलेड से काम करो। ऐसे ही 42 परसेंट दिया गया है मतलब सारे काम स्टेट करे। इसके बारे में मेरी आपसे यह विनती है कि जैसे भी हो आंगनवाड़ी कार्यकर्ताओं के लिए आप कृपया कम से कम इसका डबल कर दीजिए।

माननीय अध्यक्ष : यह आपका सजेशन है। ठीक है।

श्रीमती अर्पिता घोष: उनके पास काम बहुत है और रूरल एरिया में उनका काम बहुत ज्यादा बढ़ गया है। धन्यवाद।

HON. SPEAKER: This is a suggestion that it should be doubled. Hon. Minister, may please note it.

खड़गे जी, क्या हुआ?

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे: महोदया, मैं आपके माध्यम से फाइनेंस मिनिस्टर से विनती करता हूँ, क्योंकि पिछली बार यह सवाल मैंने यहाँ पर उठाया था। उस वक्त भी यही सवाल आया था तो अगर फाइनेंस मिनिस्टर ने मानदेय बढ़ाने के लिए इंटरेस्ट लिया तो यह समस्या हल हो सकती है। अगर चाइल्ड एंड

---

* Not recorded.

डेवलपमेंट मिनिस्टर पर इसे छोड़ दिया तो जो बजट अवलेबल है, वे उसी में से देंगे। इसलिए कम से कम आपके दिल में उनके लिए थोड़ा रहम आना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : आप नोट करो।

श्री रमेश बैस जी।

…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: This is not a question.

…(व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे: आपने अगर अपने मन की बात बोल दी तो ठीक होगा।…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: You are giving a suggestion.

…(व्यवधान)

वित्त मंत्री, कॉर्पोरेट कार्य मंत्री तथा रक्षा मंत्री (श्री अरुण जेटली): क्या आपने कभी अपने फाइनेंस मिनिस्टर को भी कहा था?

माननीय अध्यक्ष : यह सजेशन है।

…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: You give notice for a discussion on this issue.

…(व्यवधान)

श्री रमेश बैस: महोदया, मंत्री जी ने अपने जवाब में कहा कि आंगनवाड़ी कार्यकर्ता सिविल सर्विस में नहीं हैं, वे मानदेयी हैं। सरकार ने एक तरफ न्यूनतम मजदूरी निश्चित की है। आंगनवाड़ी कार्यकर्ता कई क्षेत्रों में काम करते हैं। अगर किसी संस्थान में कोई मजदूर काम करता है और अगर उसे न्यूनतम मजदूरी नहीं दी जाती तो लेबर डिपार्टमेंट उसके खिलाफ एक्शन लेता है कि आप न्यूनतम मजदूरी नहीं दे रहे हैं। एक तरफ आंगनवाड़ी कार्यकर्ता इतना काम करती हैं, उनको कम से कम अनस्किल्ड लेबर के अनुसार सरकार न्यूनतम मजदूरी देने के लिए क्या प्रावधान कर रही हैं?

श्रीमती कृष्णा राज : महोदया, जैसा कि मैंने कहा कि यह 60: 40 का रेश्यो है। 40 परसेंट पैसा तो राज्यों के पास है। जैसे तमिलनाडु, मध्य प्रदेश और छत्तीसगढ़ में वे मानदेय दे रहे हैं, न्यूनतम मजदूरी तो लागू होती ही नहीं है, अन्य राज्य जैसे मानदेय दे रहे हैं, वैसे ही दूसरे राज्य भी मानदेय दे सकते है।

माननीय अध्यक्ष : वह मानदेय है, न्यूनतम मजदूरी नहीं है।

श्रीमती कृष्णा राज : इस पर सुप्रीम कोर्ट की रूलिंग आ गयी है, इसलिए हम लोग कर नहीं सकते।

माननीय अध्यक्ष : धन्यवाद।

क्वेश्चन नम्बर- 486 श्री पंकज चौधरी।

(Q. 486)

श्री पंकज चौधरी : माननीया मंत्री जी ने क्वेश्चन के उत्तर के भाग (क) और (ख) में बताया है कि जिला स्तरीय परिवार सर्वेक्षण डीएलएचएस-3 (2007-08) से उपलब्ध सर्वेक्षण डाटा के अनुसार वर्तमान में 15-49 वर्ष आयु की विवाहित महिलाओं का गर्भावस्था का 4.7 प्रतिशत गर्भपात हो जाता है।

महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि सरकारी संस्थान 'नेशनल सैम्पल सर्वे ऑफिस (एन.एस.एस.ओ.)' की रिपोर्ट के अनुसार 20 वर्ष से कम उम्र की महिलाओं में, विशेषकर शहरी क्षेत्रों में गर्भपात 14 प्रतिशत है। असुरक्षित तरीके से गर्भपात कराने में 'मैटरनल मॉर्टेलिटी रेशियो (एम.एम.आर.)' तथा 'इंटरनेशनल प्रेग्नेंसी एडवाइज़री सर्विसेज़' की रिपोर्ट के अनुसार हर दो घंटे में एक महिला की मृत्यु होती है।

अध्यक्ष जी, देश में 80 से 90 प्रतिशत गर्भपात उस समय होती है, जब भ्रूण परीक्षण के बाद यह पता चलता है कि वह लड़की है या लड़का है। क्या माननीय मंत्री जी गर्भपात कराए जाने के कारणों की जांच करा कर असुरक्षित तरीके से गर्भपात कराने को रोकने तथा महिलाओं को यौन शिक्षा तथा उनमें इसके लिए जागरूकता बढ़ाने के लिए कोई प्रावधान कर रहे हैं?

श्री फग्गन सिंह कुलस्ते : माननीय अध्यक्ष महोदया, जैसा कि माननीय सदस्य ने पूछा है, वैसे जो मूल प्रश्न है, उसका उत्तर तो हमने दे दिया है, परन्तु माननीय सदस्य ने गर्भपात कराने जैसी स्थिति के कारणों के बारे में सरकार की कोई नीति के बारे में पूछा है तो निश्चित रूप से समय-समय पर इसके बारे में सर्वे होते हैं। परन्तु, जिस रिपोर्ट के बारे में यहां पर उल्लेख किया गया है कि जिला स्तरीय परिवार सर्वेक्षण (डी.एल.एच.एस. - 3) में हमारे पास अभी तक जो आंकड़े आए हैं, उसमें इसका परसेंटेज 4.7 प्रतिशत है। जिन रिपोर्ट्स का उल्लेख किया गया है, करीब-करीब 17 ऐसे प्रदेशों में इसका सर्वे कराया गया है और इसके बारे में जैसे ही आंकड़े आएंगे, वे आंकड़े निश्चित रूप से प्रस्तुत कर दिए जाएंगे।

श्री पंकज चौधरी : अध्यक्षा जी, माननीय मंत्री जी ने प्रश्न के भाग - 'ग' के उत्तर में क्रम संख्या 1 से क्रम संख्या 9 तक जिन मुख्य उपायों को बताया गया है, जैसे कि स्वास्थ्य केन्द्रों में किट की उपलब्धता, गर्भवती महिलाओं को ट्रैक पर लाना इत्यादि, तो क्या सरकार ऐसे नौ प्रावधानों की समीक्षा कराएगी?

श्री फग्गन सिंह कुलस्ते : माननीय अध्यक्ष महोदया, इसके बारे में सरकार ने जो ये प्रयास किए हैं तो मैं यह कह सकता हूं कि इसके बारे में हम लगातार चिंता कर रहे हैं और राज्य सरकारों को भी हम इसके बारे में कह रहे हैं। इसके बारे में जो आंकड़े आते हैं, अगर उन्हें देखें तो अभी तक भारत सरकार के जो

कार्यकलाप हुए हैं, उसमें लगभग 98,457 'निश्चय किट' वितरित की गयी हैं और इतनी सारी किट्स उपयोग की गयी हैं।

श्रीमती रंजीत रंजन: महोदय, यह आंकड़ा तो सरकारी है और खासकर, यह सरकारी अस्पताल का है। जो गर्भपात कराते हैं, इसलिए नहीं कि उनके गर्भ में लड़की है, बल्कि इसलिए कि उन्हें किसी तरह का कॉम्प्लीकेशन था, वह तो ठीक है, लेकिन लड़की होने के कारण जो सरेआम गर्भपात कराए जाते हैं और इवेन रूरल एरियाज़ में इसके लिए क्लिनिक्स बने हुए हैं। ये पैरेंट्स और डॉक्टर्स की रज़ामंदी से होते हैं, जिसमें पुलिस कुछ भी नहीं करती है, अन्यथा इंवॉल्व होती है। इसके बारे में बार-बार कहा जाता है और लगातार इसका परसेंटेज बढ़ रहा है।

क्या इसके लिए आप गंभीरता से कदम उठा रहे हैं? स्टेट गवर्नमेंट या सेंट्रल गवर्नमेंट क्या कोई ऐसा संयोजन बना रहे हैं, जिससे इसे रोका जाए? बच्चियों को मारने की जो वज़ह है, उसके लिए क्या अवेयरनेस सरकार फैला रही है, ताकि लोग बच्चियों को मारने के लिए गर्भपात न कराएं?

श्री फग्गन सिंह कुलस्ते : माननीय अध्यक्ष महोदया, जैसा कि माननीय सदस्या ने कहा है, गर्भपात के जो कारण हैं, उनमें आनुवांशिक, गुणसूत्री विषमताएं इत्यादि हैं। आधे से अधिक गर्भपात का कारण गुणसूत्री विषमताएं विरासत में मिलना है। मैं यह कह सकता हूं कि वास्तव में इसके बारे में हम सबको प्रयास करना पड़ेगा। समाज में हमें एक प्रकार का वातावरण बनाना पड़ेगा, तभी हम इससे मुक्ति पा सकते हैं और निश्चित ही, सरकार इसके बारे में चिंता कर रही है। मैं कह सकता हूं कि हम लोगों ने जो प्रयास किए हैं, उसे हम निरंतर आगे बढ़ा रहे हैं और इसके बारे में अवेयरनेस पैदा करने की हम कोशिश कर रहे हैं। इसमें हम सबकी जिम्मेदारी बनती है, तभी हम इससे मुक्ति पा सकते हैं।

माननीय अध्यक्ष : अभी तो एस.डी.जी. में इसी विषय पर चर्चा है। उसमें आप यह सुझाव दे सकते हैं।

DR. RATNA DE (NAG): Hon. Speaker Madam, pregnancy is the most exciting period in the life of a woman, but not every pregnancy has a happy end. Miscarriage is a term used for pregnancy which ends on its own before 20 weeks of gestation. Incidents of miscarriages in clinically recognized pregnancy are 10 to 25 per cent. In case of chemical pregnancy, it is 50 to 75 per cent. There are many causes for miscarriages. These may be due to malnutrition, socio-economic condition, anaemia, different diseases, lack of proper ante-natal care and also many cases where we cannot pinpoint the cause. I would like to ask the hon.

Minister what the main goal of treatment in the case of chromosomal abnormalities is.

श्री फग्गन सिंह कुलस्ते: माननीय अध्यक्ष महोदया, जैसा मैंने कहा कि भारत सरकार की ओर से जो कार्यक्रम चलाए जा रहे हैं, उनमें एक निश्चित किट का हमने प्रावधान किया है। मैं इसके आंकड़े दे सकता हूं और विगत तीन वर्षों में लगभग 6.2 करोड़ गर्भवती महिलाओं को प्रसव पूर्व सेवाएं प्रदान की गई हैं। पहली बार इस प्रकार की उपलब्धता प्राप्त हुई है। सरकार की यह जिम्मेदारी बनती है और हमारी सरकार ने इस काम को किया है। मैं आपसे इसीलिए कह रहा हूं कि आप इन आंकड़ों को देंखे। अगर आप पुरानी एवं आज की वर्तमान स्थिति को देखें, तो आपको स्पष्ट रूप से समझ में आ जाएगा।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री जगत प्रकाश नड्डा): जहां तक प्रेग्नन्ट वुमन का सवाल है, हमारे यहां बहुत एग्जॉस्टिव और कम्प्रिहेंसिव हेल्थ स्ट्रेटेजी है। प्रैक्टिक्ली, प्रत्येक विमेन के लिए जो हमारा प्रोग्राम है, For every woman right from the day she gets pregnant, to delivery, and after delivery, all the immunisation programme is undertaken in the health system.

हम जो हेल्थ स्ट्रेटेजी चला रहे हैं, वह उचित है। आपने जो क्रोमोजोम डिसॉर्डर की बात कही, इसके लिए भी सप्लिमेंटेशन चाहिए। हम मैसेजिंग, एंटी-नेटल केयर से लेकर पोस्ट-नेटल केयर तक तथा हर तरीके की दवा से लेकर सजेशन देने के साथ-साथ सप्लिमेंटेशन देने का काम गवर्नमेंट ऑफ इंडिया स्टेट्स को देती है, स्टेट्स इस काम को कर रहे हैं। मेरा यह कहना है कि इसमें जो क्रोमोजोम डिसऑर्डर की बात कही गई है, यह भी इसी के अंदर आता है।

HON. SPEAKER: Thank you. Have you got it now?

HON. SPEAKER: Question No. 487, Shri Ram Kishore Singh – not present; Shri Md. Badruddoza Khan – not present.

Question No. 488 – Shri George Baker.

(Q. 488)

SHRI GEORGE BAKER: I was very convinced with the answers given by the hon. Minister. They have been very informative. However, there is just one small question which I have to ask. I would like to know whether whatever research is going on in our Indian traditional medicine is being properly patented without allowing foreign countries to use our patents as they do every minute or so. That is my question.

श्री श्रीपाद येसो नाईक : अध्यक्षा जी, माननीय सदस्य का जो प्रश्न था, वह रिसर्च के ऊपर नहीं था। मैं पहले इसे पढ़कर सुनाता हूं। "whether the Government is planning to promote traditional medicine through education and skill development across the country and worldwide;" यह उनका क्वेश्चन था।

माननीय अध्यक्ष : अगर आप प्रश्न का उत्तर दे सकते हैं, तो जवाब दे दें।

…(व्यवधान)

श्री श्रीपाद येसो नाईक :…(व्यवधान) जी, यह अच्छा प्रश्न है।…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: Shri Adhir Ranjan Chowdhury, I am here; do not worry.

… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I am still here. What is all this?

… (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : उनका कहना है कि आयुर्वेदिक दवा का कई बार इस प्रकार से पेटेंट होता है, जैसे अभी हल्दी का पेटेंट रूकवाया गया है। That is the question. If you want, you can answer.

… (*Interruptions*)

श्री श्रीपाद येसो नाईक :..आयुष मंत्रालय का प्रयास है कि जो भी हमारी पैथिज़ हैं, उन पर आहिस्ता-आहिस्ता रिसर्च का काम भी हो रहा है और हम आगे चलकर इनके पेटेंट का भी काम करेंगे।

HON. SPEAKER: Shri George Baker, do you have any second supplementary?

SHRI GEORGE BAKER : No.

श्री प्रहलाद सिंह पटेल: माननीय अध्यक्ष महोदया, यह वास्तव में लगातार मेरा तीसरा प्रश्न इस संबंध में है। एक बात तो आपने आधी रूप से कह दी, इसमें पेटेंट की जो समस्या है, हमारी पैथिज़ में औषधियों को

बनाना और उसके अधिकार को सुरक्षित रखने के बारे में सरकार ने कहाँ तक पहल की है? इससे पहले भी पेटेंट का मामला हुआ है। इस संबंध में, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानकारी चाहता हूं।

माननीय अध्यक्ष : उन्होंने बताया है कि हम इस संबंध में काम कर रहे हैं।

श्री श्रीपाद येसो नाईक :. माननीय अध्यक्षा जी, जैसा मैंने कहा कि माननीय सदस्य के प्रश्न का जो मूल स्वरुप था, इसका मैं डिटेल्स नहीं दे सकता हूं, लेकिन माननीय सदस्य ने जो प्रश्न पूछा है, उस संबंध में क्या-क्या प्रयास किए गए हैं, मैं लिखित रूप में प्रश्न के डिटेल्स जवाब भेज दूंगा।

HON. SPEAKER: Thank you.

The Question Hour is over now.

12.00 hours

PAPERS LAID ON THE TABLE

HON. SPEAKER: Now, Papers to be laid on the Table.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANACE (SHRI SANTOSH KUMAR GANGWAR): I beg to lay on the Table:-

(1) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under section 296 of the Income Tax Act, 1961:-

(i) S.O.3288(E) published in Gazette of India dated 25th October, 2016, together with an explanatory memorandum appointing authorities for discharge the functions of the Adjudicating authority and Appellate Tribunal until the Adjudicating Authorities are appointed and the Appellate Tribunal is established under the Prohibition of Benami Property Transaction Act, 1988.

(ii) S.O.3289(E) published in Gazette of India dated 25th October, 2016, together with an explanatory memorandum appointing 1st day of November, 2016 as the date on which provisions of the Benami Transaction (Prohibition) Amendment Act, 2016 shall come into force.

(iii) The Prohibition of Benami Property Transactions Rules, 2016 published in Notification No. G.S.R.1004(E) in Gazette of India dated 25th October, 2016, together with an explanatory memorandum.

(iv) S.O.3290(E) published in Gazette of India dated 25th October, 2016, together with an explanatory memorandum directing the Income-tax Authorities to exercise the power and perform the functions of the “Authority” under the Prohibition of Benami Property Transactions Act, 1988.

(v) The Income-tax (32nd Amendment) Rules, 2016 published in Notification No. S.O.3498(E) in Gazette of India dated 21st November, 2016, together with an explanatory memorandum.

(vi) The Income-tax (2nd Amendment) Rules, 2017 published in Notification No. G.S.R.117(E) in Gazette of India dated 9th February, 2017, together with an explanatory memorandum.

(vii) S.O.600(E) published in Gazette of India dated 23rd February, 2017, together with an explanatory memorandum notifying for the purposes of the clause (48) of Section 10 of the Income-tax Act, 1961, the National Iranian Oil Company, as the foreign company and the Memorandum of Understanding entered between the Government of India in the Ministry of Petroleum and Natural Gas and the Central Bank of Iran on the 20th day of January, 2013 as modified by the minutes of meeting signed on the 16th August, 2016.

(viii) The Income-tax (1st Amendment) Rules, 2017 published in Notification No. G.S.R.14(E) in Gazette of India dated 6th January, 2017, together with an explanatory memorandum.

[Placed in Library, See No. LT 6859/16/17]

(2) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (7) of Section 9A of the Customs Tariff Act, 1975:-

(i) G.S.R.290(E) published in Gazette of India dated 24th March, 2017, together with an explanatory memorandum seeking to impose definitive anti-dumping duty on Indolinone, originating in, or exported from People's Republic of China pursuant to the final findings in anti-circumvention investigations conducted by the Directorate General of Anti- dumping and Allied Duties upto and inclusive of the 20th November, 2019.

(ii) G.S.R.291(E) published in Gazette of India dated 24th March, 2017, together with an explanatory memorandum seeking to prescribe provisional assessment of all imports of 1,1,1,2-Tetrafluoroethan, originating in, or exported from People's Republic of China (Producer or Exporter), M/s Zhejiang Sanmei Chemical Products Company Limited, People's Republic of China (Exporter), M/s Jiangsu Sanmei Chemical Industry Company Limited, People's Republic of China (Producer) into India without collecting anti-dumping duty already imposed, subject to furnishing of security or guarantee, pending the outcome of New Shipper Review initiated by Directorate General of Anti- dumping and Allied Duties.

[Placed in Library, See No. LT 6860/16/17]

(3) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Pension Fund Regulatory Authority, New Delhi, for the year 2015-2016.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Pension Fund Regulatory Authority, New Delhi, for the year 2015-2016.

[Placed in Library, See No. LT 6861/16/17]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री फग्गन सिंह कुलस्ते): महोदया, खाद्य सुरक्षा और मानक अधिनियम, 2006 की धारा 93 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं :-

(1) खाद्य सुरक्षा और मानक (खाद्य प्रत्याह्वान प्रक्रिया) विनियम, 2017 जो 20 जनवरी, 2017 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ0 सं0 1-59/ एफएसएसएआई/ 2009 में प्रकशित हुए थे।

(2) खाद्य सुरक्षा और मानक (आयात) विनियम, 2017 जो 10 मार्च, 2017 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ0 सं0 1/2008/आयात सुरक्षा/एफएसएसएआई में प्रकशित हुए थे।

[Placed in Library, See No. LT 6862/16/17]

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कॉर्पोरेट कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल) : महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं : -

(1) विदेशी मुद्रा प्रबंध अधिनियम, 1999 की धारा 48 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) विदेशी मुद्रा प्रबंध (विदेशी मुद्रा व्युत्पन्न संविदा) (संशोधन) विनियम, 2017 जो 17 मार्च, 2017 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 260(अ) में प्रकाशित हुए थे ।

(दो) विदेशी मुद्रा प्रबंध (भारत से बाहर के निवासी व्यक्ति द्वारा प्रतिभूति का अंतरण या निर्गम) (चौथा संशोधन) विनियम, 2017 जो 9 मार्च, 2017 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 224(अ) में प्रकाशित हुए थे ।

[Placed in Library, See No. LT 6863/16/17]

(2) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 469 की उप-धारा (4) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) कंपनी (लंबित कार्यवाहियों का अंतरण) नियम, 2016 जो 7 मार्च, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 1119(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) कंपनी (समझौते, करार और विलीनीकरण) नियम, 2016 जो 14 दिसम्बर, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 1134(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) राष्ट्रीय कंपनी विधि अधिकरण(कंपनी की शेयर पूंजी में कमी की प्रक्रिया) नियम, 2016 जो 16 दिसम्बर, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 1147(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(चार) राष्ट्रीय कंपनी विधि अधिकरण (संशोधन) नियम, 2016 जो 20 दिसम्बर, 2016 के भारत के

राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 1159(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(पांच) कंपनी (कंपनी के रजिस्टर से कंपनियों के नाम हटाना) नियम, 2016 जो 27 दिसम्बर, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 1174(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(छह) कंपनी (निगमन) पांचवा संशोधन नियम, 2016 जो 29 दिसम्बर, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 1184(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(सात) कंपनी (निगमन) संशोधन नियम, 2017 जो 27 जनवरी, 2017 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 70(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(आठ) कंपनी (लंबित कार्यवाहियों का अंतरण) संशोधन नियम, 2017 जो 28 फरवरी, 2017 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 175(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(नौ) कंपनी (भारतीय लेखांकन मानक) (संशोधन) नियम, 2017 जो 17 मार्च, 2017 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 258(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(3) उपर्युक्त (2) की मद सं. (i) से (iii)में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाले तीन विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6864/16/17]

(4) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 462 की उप-धारा (4) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 462 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट आईएफएससी सार्वजनिक कंपनियों को छूट, जो 5 जनवरी, 2017 के भारत के राजपत्र में सा.का.नि. 8(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 462 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट आईएफएससी प्राइवेट कंपनियों को छूट, जो 5 जनवरी, 2017 के भारत के राजपत्र में सा.का.नि. 9(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[Placed in Library, See No. LT 6865/16/17]

(5) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 467 की उप-धारा (3) के अंतर्गत कंपनी अधिनियम, 2013 की अनुसूची-II में संशोधन करने के संबंध में सा.का.नि. 1075(अ) जो 17

नवम्बर, 2016 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे, की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6866/16/17]

(7) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 470 की उप-धारा (2) के अंतर्गत कंपनी (कठिनाइयों का निराकरण) चौथा आदेश, 2016 जो 7 दिसम्बर, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 3676(अ) में प्रकाशित हुआ था, की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6867/16/17]

महिला और बाल विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा राज) : महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं : -

(1) राष्ट्रीय महिला आयोग अधिनियम, 1990 की धारा 14 के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) -

(एक) राष्ट्रीय महिला आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 का वार्िक प्रतिवेदन तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय महिला आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारणों को दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6868/16/17]

12.01 hours

COMMITTEE ON SUBORDINATE LEGISLATION
19th Report

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर) : महोदया, मैं अधीनस्थ विधान संबंधी समिति (16वीं लोक सभा) (2015-16) के 13वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई पर आधारित समिति का 19वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

12.01 ¼ hours

STANDING COMMITTEE ON LABOUR
26th Report

डॉ. किरीट सोमैया (मुम्बई उत्तर पूर्व) : महोदया, मैं 'ईपीएफओ से छूट प्राप्त संगठन/न्यास/स्थापना: नि-पादन, मुद्दे और चुनौतियां' के संबंध में श्रम संबंधी स्थायी समिति का 26वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

12.01 ½ hours

STANDING COMMITTEE ON CHEMICALS AND FERTILIZERS
Action Taken Statements

श्रीमती अंजू बाला (मिश्रिख) : महोदया, मैं रसायन और उर्वरक संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित की-गई-कार्रवाई विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करती हूँ :-

(1) भेषज विभाग की 'अनुदानों की मांगों 2016-17' के संबंध में 23वें प्रतिवेदन (16वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही के बारे में रसायन और उर्वरक संबंधी समिति के 29वें प्रतिवेदन (16वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार के अंतिम की-गई-कार्यवाही उत्तर।

(2) भेषज विभाग के 'फार्मा क्षेत्र के लिए क्लस्टर डेवलपमेंट प्रोग्राम (सीडीपी-पीएस)' विषय के संबंध में 24वें प्रतिवेदन (16वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही के बारे में रसायन और उर्वरक संबंधी समिति के 30वें प्रतिवेदन (16वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार के अंतिम की-गई-कार्यवाही उत्तर।

12.01 ¾ hours

STATEMENT BY MINISTER

Status of implementation of the recommendations contained in the 30th Report of the Standing Committee on Finance on Demands for Grants (2016-17) pertaining to the Department of Revenue, Ministry of Finance*

THE MINISTER OF FINANCE AND MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRI ARUN JAITLEY): I beg to lay the statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 30th Report of the Standing Committee on Finance on Demands for Grants (2016-17) pertaining to the Department of Revenue, Ministry of Finance.

---

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 6869/16/17

12.02 hours

*MOTION RE: REPORT OF JOINT COMMITTEE ON RIGHT TO FAIR COMPENSATION AND TRANSPARENCY IN LAND ACQUISITION, REHABILITATION AND RESETTLEMENT (SECOND AMENDMENT) BILL, 2015 – EXTENSION OF TIME

श्री गणेश सिंह (सतना) : महोदया, मैं प्रस्ताव करता हूं :-

> “कि यह सभा शीतकालीन सत्र, 2017 के पहले सप्ताह के अंतिम दिन तक भूमि अर्जन, पुनर्वासन और पुनर्व्यवस्थापन (दूसरा संशोधन) विधेयक, 2015 में उचित मुआवजे के अधिकार और पारदर्शिता के संबंध में संयुक्त समिति के प्रतिवेदन को प्रस्तुत करने के लिए समय बढ़ाया जाए।”

HON. SPEAKER: The question is:

> “That this House do extend time for presentation of the Report of the Joint Committee on the Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement (Second Amendment) Bill, 2015 upto the last day of the first week of Winter Session, 2017 ”

The motion was adopted.

---

* Memorandum giving reasons for extension of time circulated separately

<u>12.02 ½ hours</u>

MOTION RE: 43RD REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI S.S. AHLUWALIA): I beg to move:

> "That this House do agree with the Forty-third Report of the Business Advisory Committee presented to the House on 6th April, 2017."

HON. SPEAKER: The question is:

> "That this House do agree with the Forty-third Report of the Business Advisory Committee presented to the House on 6th April, 2017."

The motion was adopted.

माननीय अध्यक्ष : इसमें एक भी कार्य स्थगन प्रस्ताव को अनुमति नहीं दी गई है। नाऊ 'जीरो ऑवर'।

…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: I will allow you.

…(व्यवधान)

12.03 hours

SUBMISSION BY MEMBER

Re: Alleged attack on members of a political party in Kerala

श्रीमती पूनम महाजन (उत्तर मध्य मुम्बई) : मैडम, यह बहुत ही इंपोर्टेंट विषय है। आप हमें थोड़ा समय देंगी, तो अच्छा होगा।

माननीय अध्यक्ष : हां, बताइए।

श्रीमती पूनम महाजन: अध्यक्ष महोदया, धन्यवाद। मैं अभी आपको सभा पटल पर इतना ही कहना चाहती हूं कि कल फिर से एक बार केरल के विाय पर, जिश्नू जैसे एक युवा स्टूडेंट ने सुसाइड की थी, उसके विषय पर यहां के लोगों ने विषय निकाला। लेकिन यह जिश्नू की कहानी है, जिस प्रकार से उसकी मां को वहां के सिंडीकेट ने तकलीफ दी, मैं तो कहती हूं कि यह … * का स्पांसर्ड टेररिज्म केरल में हो रहा है। केरल में सिर्फ स्टूडेंड ही नहीं हैं, स्टूडेंट के साथ सारे कार्यकर्ता, जो राट्रीय स्वयं सेवक संघ के कार्यकर्ता हों, …(व्यवधान) भारतीय जनता पार्टी के कार्यकर्ता हों, उन पर हर वक्त हमला किया जा रहा है। …(व्यवधान) … * के लोग महिलाओं को भी नहीं छोड़ते हैं। हमारे कार्यकर्ता की पत्नी को जिंदा जलाया गया है और केसेज भी नहीं हुए हैं। …(व्यवधान) आप जिश्नू की बात करते हैं। …(व्यवधान) हमें इनटॉलरेंस सिखाते हैं। … * की स्टूडेंट्स विंग हमें इनटॉलरेंस सिखाती है, लेकिन इनटॉलरेंस सिर्फ आजादी पर नहीं होती है। अपने … * के रूल्ड स्टेट पर टॉलरेंस दिखाइए, फिर इनटॉलरेंस की बात करिए। …(व्यवधान)

मैडम, कल वहां पर भारतीय जनता युवा मोर्चा ने, हर किसी को संविधान ने, I have a right under the Constitution. I can say no to my Chief Minister.

* Not recorded.

भारतीय जनता युवा मोर्चा के कार्यकर्ता अभिलाष ने और आज हमारे प्रकाश बाबू को पुलिस ने बहुत मारा। ... * के कार्यकर्ता और पुलिस का सिंडीकेट है। ...(व्यवधान) साथ में मिलकर मारा। ...(व्यवधान) आज वह आईसीयू में है। एक भी केस दर्ज नहीं होता। ...(व्यवधान) केरल में दलितों पर ऐट्रॉसिटीज़ होती हैं।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ... * नाम नहीं जाएगा।

...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: No allegations please.

... (*Interruptions*)

श्रीमती पूनम महाजन: केरल में हर वक्त ऐसा किया जाता है।...(व्यवधान) आप विचारों पर बोलते हैं।...(व्यवधान) आप सिर्फ जिश्नु की बात करते हैं। ऐसे कई स्टूडेंट्स हैं।...(व्यवधान) लॉ स्टूडेंट्स हैं, सब जगह के स्टूडेंट्स हैं।...(व्यवधान) Madam, it is ... * terrorism. The police and ... * act together as a syndicate against the students, the RSS and the Bharatiya Janata Party.....(व्यवधान) आपकी पीस मूवमैंट वर्ष 2016 में सरकार के साथ हुई थी।...(व्यवधान) हमारे नौ कार्यकर्ता मारे गए थे। पीस टॉक के बाद भी चार कार्यकर्ताओं को इन लोगों ने मारा है।...(व्यवधान) हम क्यों चुप रहें।...(व्यवधान) यहां इनटॉलरैंस नहीं देखी जाती।...(व्यवधान) आज हमें इसका उत्तर चाहिए।...(व्यवधान)

मैडम, मैं चाहती हूं कि आपकी अध्यक्षता में कुछ एमपीज़ हमारे साथ केरल चलें और देखें कि वहां क्या परिस्थिति है।...(व्यवधान) वहां दूसरे पोलिटिकल विंग के कार्यकर्ता सफर कर रहे हैं।...(व्यवधान) आप हमें ले जाइए और दिखाइए।...(व्यवधान) यह सिंडिकेट बंद होना चाहिए।...(व्यवधान) सिर्फ अपनी विचारधारा, जेएनयू के कैम्पस में ये लोग कहेंगे आजादी चाहिए।...(व्यवधान) सरकार बरखास्त होनी चाहिए, हम बरखास्त करा देंगे।...(व्यवधान) आजादी की बात वहां करते हैं।...(व्यवधान) देश को आजाद कराना चाहते हैं। देश के टुकड़े बनाना चाहते हैं।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़, आपकी बात हो गई है।

...(व्यवधान)

श्रीमती पूनम महाजन: लेकिन केरल में विचारों पर नहीं होता। हमारे कार्यकर्ताओं का अपमान होता है, उन्हें मारा जाता है।...(व्यवधान)

---

* Not recorded.

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री लखन लाल साहू, श्री शरद त्रिपाठी, श्री सी.पी. जोशी, श्री सुधीर गुप्ता, कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और श्री गणेश सिंह को श्रीमती पूनम महाजन द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

12.06 hours

(*At this stage, Shri K.C. Venugopal and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.*)

12.06 hours

MESSAGES FROM RAJYA SABHA

SECRETARY GENERAL: Madam Speaker, I have to report the following messages received from the Secretary General of Rajya Sabha:

(i) "In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Central Goods and Services Tax Bill, 2017, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 29th March, 2017 and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill."

(ii) "In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Integrated Goods and Services Tax Bill, 2017, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 29th March, 2017 and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill."

(iii) "In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Goods and Services Tax (Compensation to States) Bill, 2017, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 29th March, 2017 and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill."

(iv) "In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Union Territory Goods and Services Tax Bill, 2017, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 29th March,

2017 and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill."

… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Please order in the House.

… (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़, आप बैठिए।

…(व्यवधान)

HON. SPEAKER: How can it be? Please go to your seat. Yes, I will allow. Nothing will go on record.

…(Interruptions)… [*]

12.07 hours

(At this stage, Shri K.C. Venugopal and some other hon. Members went back to their seats.)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़, आप बैठिए।

…(व्यवधान)

12.07 ¼ hours

SUBMISSION BY MEMBER ....Contd.

Re: Alleged attack on members of a political party in Kerala

THE MINISTER OF CHEMICALS AND FERTILIZERS AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI ANANTHKUMAR): Madam, I am not able to understand as to why our dear Colleague, K.C. Venugopal Ji, is so perturbed. It is because whatever Poonam Mahajan Ji is saying is supporting K.C. Venugopal Ji's yesterday's statement. He was raising the issue yesterday on the same thing and Poonam Mahajan Ji has raised the situation in Kerala and she has pulled her heart out. Whatever is happening in Kerala and whatever political murders are happening because of the intolerance, are not acceptable. We will not tolerate them. I am really surprised as to why K.C. Venugopal Ji is opposing it. You should have supported it. Shri K.C. Venugopal Ji should be supporting whatever Poonam Mahajan Ji is saying. You should support it.

---

[*] Not recorded.

HON. SPEAKER: She has not said anything for you. What do you want?

… (*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Madam, day before yesterday night, in a temple festival in my constituency, one young boy has been killed by ...[*]. … (*Interruptions*)

SHRI ANANTHKUMAR: Madam, now he is changing the whole thing. Yesterday, he was telling something else. He was telling about political murders that are happening in Kerala and we are all opposing those political murders. There cannot be ideological murders. There is an attack on the human rights.

---

[*] Not recorded.

HON. SPEAKER: Yes Shri M.B. Rajesh, what do you want to say? Let Shri. M.B. Rajesh say.

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Madam Speaker, the hon. Member and the hon. Minister are misleading the House. A 17 year old teenager, who was a plus two student, was killed by ... * people in Alleppey. … (*Interruptions*)

In Kasargod, a Muslim priest was killed by ... * people. The Police have arrested the culprit. In all these cases, ... * activists have been arrested… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Kharge Ji, please note that I have expunged the name of ... * also.

… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I have expunged the name of ... * also. Please sit down.

… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Now, Shri Chandumajra to speak.

… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Nothing will go on record except the speech of Shri Chandumajra.

…(Interruptions)… *

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा (आनंदपुर साहिब) : मैडम स्पीकर, मैं आपके माध्यम से एक बहुत ही गंभीर समस्या की ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं। आज देश में आवारा कुत्तों, पशुओं और जंगली जानवरों ने भय का माहौल बना दिया है। आवारा कुत्ते बच्चों को काट लेते हैं, औरतों को काट लेते हैं। इसके लिए दवाई का कोई प्रबंध नहीं है, इसके टीके बहुत महंगे होते हैं। मैं अपनी कंस्टीट्यूएंसी आनंदपुर साहिब में दो दिन पहले गया, एक औरत अपने घर के लोगों के लिए खेत में रोटी लेकर गई, उसे रास्ते में कुतों ने नोच-नोच कर मार डाला, उसका शरीर नहीं मिला, केवल दो टांगें मिल पाई, ऐसे ही बहुत सारे केसेज हैं।

* Not recorded.

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि सरकार कुछ प्रबंध करे, पहले आवारा कुत्तों को पहले दवाई दे देते थे। हमारे एक मंत्री ने इस पर रोक लगा दी, अब दवाई नहीं देने देते, नसबंदी नहीं करने देते। कुत्ते काटने के बाद उपचार के लिए दवाई महंगी है। आवारा पशु किसानों की फसल खराब कर देते हैं। रात को किसान खेतों में नहीं सो पाते हैं। फैन्सिंग के तार के लिए सरकार सब्सिडी का प्रबंध करे। जंगल से जानवर आते हैं और फसलों को खराब कर देते हैं। इस समस्या को सरकार गंभीरता से नहीं ले रही है। इसी हाऊस में इस केस को कितनी बार रखा गया लेकिन उसका कोई प्रबंध नहीं हो रहा है।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और रविन्द्र कुमार जेना को श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : आदरणीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपका ध्यान एक अति महत्वपूर्ण विषय की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। झारखंड में मनरेगा की स्थिति पूर्ववर्ती सरकार की क्रियाकलाप के चलते अत्यंत खराब हो गई थी परंतु वर्तमान सरकार ने लगातार उसमें सुधार किया है। मनरेगा योजना में स्वीकृत पद जैसे प्रखंड कार्यक्रम अधिकारी, तकनीकी सहायक अभियंता, कनीय अभियंता, लेखा सहायक, कम्प्यूटर ऑपरेटर आदि के पद खाली पड़े हुए हैं। अभी भी राज्य में मनरेगा का क्रियान्वयन सही ढंग से नहीं हो पा रहा है। मेरा आपके माध्यम से भारत सरकार से मांग है कि झारखंड सरकार में मनरेगा योजनाओं में रिक्त पदों की शीघ्र भर्तियां की जिससे मनरेगा का कार्य सुचारू हो सके और योजना के लक्ष्यों को प्राप्त किया जा सके।

श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) : माननीय अध्यक्ष जी, मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत कुसैली ग्राम जनपद चित्रकुट में आग लगने से करीब 50 से ज्यादा घर जल गए हैं। इसी प्रकार पथरा, रगौली, बछरन, रसिन आदि गांवों में दर्जनों घर जलकर राख हो गए हैं। उन घरों पर रखा लाखों का सामान भी जलकर राख हो गया है। उनके पास न अन्न है, न जानवरों को खिलाने के लिए भूंसा है, न कपड़ा रह गया है,। उन्हें सरकारी नियमों का हवाला देकर अहैतुक सहायता के 3800 रुपये तथा गृह अनुदान के रूप में 3200 रुपये दिए गए हैं जो बहुत ही कम है। इसमें एक नियमावली बनाई गई है जिसे अधिकारी दिखाते हैं उसमें कहतें हैं कि घर चाहे जितना भी जला हो लेकिन हम अहैतुक सहायता सिर्फ 15 प्रतिशत घर जलने का ही देते हैं। उसे केवल 3200 रुपये ही पड़ता है। इसी तरह यदि लाखों का सामान जल जाये, उसे केवल 3800 रुपये ही दिये जाते हैं अहैतुक सहायता के रूप में।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि इस नियमावली मे अगर ऐसे कोई नियम हैं, तो वह उसमें परिवर्तन करे और उनका जितना नुकसान होता है, उसके अनुसार ही उन्हें अहैतुक सहायता और गृह अनुदान दिया जाये।

अध्यक्ष महोदया, मेरी मांग है कि मेरे क्षेत्र के लोगों को प्रधान मंत्री आवास योजना से गृह उपलब्ध कराये जायें।

माननीय अध्यक्ष : कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री भैरों प्रसाद मिश्र द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्रीमती संतोष अहलावत (झुंझुनू): अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे शून्य काल में एक महत्वपूर्ण विषय रखने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करती हूं।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री जी का ध्यान ग्रामीण भारत में सरकार द्वारा संचालित सीएचसी और पीएचसी की ओर दिलाना चाहती हूं। आप कहेंगी कि यह विषय राज्य सरकार का है, लेकिन स्वास्थ्य एक ऐसा विषय है, जो प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष रूप से केन्द्र से जुड़ा हुआ है।

अध्यक्ष महोदया, भारत सरकार द्वारा देश की राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली सहित अन्य बड़े शहरों में मरीजों का पंजीकरण ऑनलाइन किया जाता है, जिससे उनका सारा रिकार्ड संधारित हो जाता है। लेकिन ग्रामीण पीएचसी और सीएचसी ऐसी हैं, जहां डाक्टर एक पर्ची लिखकर दे देता है। मरीज दवा ले लेता है, लेकिन उसका रिकार्ड कहीं भी नहीं रखा जाता। अगर उसे भविष्य में गंभीर बीमारियां हो गयीं और दूसरे अस्पताल भेजा जाता है, तो वहां उसका कोई रिकार्ड नहीं होता। उसकी केस हिस्ट्री की स्टडी नहीं की जाती है।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहती हूं कि जितनी भी ग्रामीण स्वास्थ्य सेवाएं हैं, उन सबको ऑन लाइन कर दिया जाये, ताकि मरीजों के सारे रिकाड्र्स संधारित हो सकें। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: श्री भैरों प्रसाद मिश्र, कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत, श्री हरिओम सिंह राठौड़, श्री रामचरण बोहरा, श्री सी.पी. जोशी और श्री सुधीर गुप्ता को श्रीमती सन्तोा अहलावत द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): माननीय अध्यक्ष जी, महान् संत कबीर की निर्वाण स्थली के संपूर्ण विकास के लिए माननीय प्रधान मंत्री जी के दिशा-निर्देश में माननीय पर्यटन मंत्री जी ने प्रथम किस्त के रूप

में लगभग 25 करोड़ रुपये अवमुक्त किये हैं। दिनांक 29 दिसम्बर, 2016 को माननीय पर्यटन मंत्री जी ने उसके शिलान्यास की कार्यवाही भी शुरू की है। वहां लोग सवाल पूछ रहे हैं कि तीन महीने होने के बाद भी अब तक कार्य क्यों नहीं शुरू हो पाया?

अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करना चाहूंगा कि उसमें जो लोग आज विलंब के कारण बन रहे हैं, कुछ ऐसे नौकरशाह हैं, जो जानबूझकर उसमें विलंब कर रहे हैं, उनके ऊपर कार्रवाई की जाये और महान् संत कबीर की निर्वाणस्थली पर समय से कार्य पूरा होना चाहिए।

अध्यक्ष महोदया, अगले वर्ष महान् संत कबीर के निर्वाण दिवस के 500 साल पूरे हो रहे हैं, इसलिए देश-विदेश के पर्यटक वहां आयेंगे। इससे भारत और संत कबीर दास का समृद्धशाली इतिहास पूरे विश्व में स्थापित होगा। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और श्री भैरों प्रसाद मिश्र को श्री शरद त्रिपाठी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

राजीव सातव (हिंगोली) : अध्यक्ष महोदया, मैं देश के सबसे ज्यादा किसान की आत्महत्या होने वाले राज्य महाराट्र से आता हूं। दुर्भाग्यवश मेरे क्षेत्र हिंगोली, यवतमाल और नांदेड़ में सबसे ज्यादा किसान की आत्महत्या होती है। गृह मंत्रालय की रिपोर्ट के अनुसार पिछले तीन सालों में साढ़े ग्यारह हजार से ज्यादा किसानों ने महाराष्ट्र में आत्महत्याएं की हैं। पिछले तीन सालों में किसानों की सपोर्ट प्राइस भी नहीं बढ़ी है। मराठवाडा और विदर्भ में तूर की खरीदी के लिए लोगों को वहां पन्द्रह दिनों तक रुकना पड़ रहा है। तूर की खरीदी न होने का कारण यह है कि वहां बैग्स नहीं हैं।

अध्यक्ष महोदया, मेरा आपके माध्यम से आग्रह है कि वर्ष 2009 में जब मनमोहन सिंह जी प्रधान मंत्री थे, तब उन्होंने कर्जा माफी का निर्णय लिया था। अब विनती यह है कि हमारे सदन के सदस्य और यूपी के मुख्य मंत्री योगी आदित्यनाथ जी ने यूपी में जाते ही किसानों का कर्जा माफ करने का डिसीजन लिया। यह कर्जा पूरा माफ नहीं है, लेकिन हम इसका स्वागत करते हैं, क्योंकि उन्होंने एक अच्छा स्टेप लिया है।

मंत्री जी, आप तालियां बजा रहे हैं, यह बड़ी अच्छी बात है, लेकिन हम कहना चाहते हैं कि महारा-ट्र में पिछले पन्द्रह दिनों से कांग्रेस और राष्ट्रवादी कांग्रेस आदि ने संघर्ष यात्रा निकाली थी। मैं मांग करना चाहता हूं कि सरकार महाराष्ट्र और देश के अन्य हिस्सों में रह रहे किसानों का कर्जा माफ करे। आरबीआई के गवर्नर का एक स्टेटमैंट है। उन्होंने कहा है कि कर्ज माफी नहीं होनी चाहिए। एसबीआई के चेयरमैन ने

कहा कि कर्ज माफी नहीं होनी चाहिए। आरबीआई के गवर्नर का पगार कल तीन गुना बढ़ाया गया है। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप केवल कर्जा माफी की डिमांड कीजिए।

राजीव सातव: आप उनका पगार तीन गुना बढ़ा रहे हैं, लेकिन किसान के हाथ में कुछ नहीं लग रहा। मैं विनती करना चाहता हूं कि सरकार महाराष्ट्र और पूरे देश के किसानों का कर्जा माफ करे। राज्य और केन्द्र, दोनों सरकारें इस बारे में निर्णय ले।

श्री हरि मांझी (गया) : अध्यक्ष महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र में स्थित गया अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा पूरे बिहार में एकमात्र अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा है। किसान को वहां मुआवजा मिलना चाहिए, लेकिन आज बिहार सरकार और गया जिले के कलेक्टर ने किसानों की जमीन की खरीद-बिक्री पर रोक लगा दी है। मैं मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि किसान को जमीन की खरीद और बिक्री की अनुमति दी जाए। किसान की एक डिसमिल जमीन का रेट 25 रुपये लगाया गया है, जबकि उस जमीन की कीमत चार लाख रुपये होती है। किसानों को जमीन का वाजिब मुआवजा मिलना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र एवं कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री हरि मांझी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री कपिल मोरेश्वर पाटील (भिवंडी) : अध्यक्ष महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र भिवंडी में पावरलूम का बहुत बड़ा कारोबार है। ईसवी सन् 1800 में हथकरघे से शुरू हुआ यह कारोबार आज लगभग खत्म होने की कगार पर पहुंच गया था। लगभग 200 वर्षों के इतिहास में पहली बार ऐसा हुआ कि हमारे देश के प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में, वस्त्र उद्योग मंत्री सम्मानीय स्मृति ईरानी जी जो काम कर रही हैं, करीब तीन महीने पहले वह हमारे संसदीय क्षेत्र में आई थीं। उन्होंने वहां पावरलूम की समस्याओं को समझा और दिल्ली आकर उन्होंने पावरलूम से संबंधित देश के सभी लोगों की यहां मीटिंग बुलाई। मीटिंग में उन लोगों की समस्याओं को समझकर, उन्होंने पावरलूम की एक नई पॉलिसी बनाई और उस पॉलिसी को मेरे संसदीय क्षेत्र भिवंडी में आकर लॉंच किया। इससे पावरलूम के व्यवसाय के लिए अच्छे दिन आने वाले हैं। मैं अपने संसदीय क्षेत्र की ओर से, इस सदन के माध्यम से सम्मानीय नरेन्द्र मोदी जी एवं सम्मानीय स्मृति ईरानी जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने यह नीति बनाई है।

अब इससे पावरलूम का व्यवसाय बहुत अच्छी तरह से चलेगा, लेकिन हमारे देश में विदेशों से जो यार्न आता है, उसके ऊपर एंटी डम्पिंग ड्यूटी लगती है और विदेशों से जो कपड़ा आता है, उस पर यह ड्यूटी नहीं लगती है। इससे हमारे यहां यार्न की खरीद महंगी हो जाती है और उससे यहां जो कपड़ा बनता

है, उसकी प्रोडक्शन कॉस्ट ज्यादा हो जाती है। इसलिए हमारा कपड़ा बाजार में महंगा बिकता है और विदेशों से आने वाला कपड़ा सस्ता बिकता है।

मैं आपके माध्यम से कॉमर्स मिनिस्ट्री से यह मांग करता हूं कि जो एंटी डम्पिंग ड्यूटी यार्न के ऊपर लगती है, उसे हटाकर अगर कपड़े के ऊपर लगाई जाए तो अपने यहां बनने वाला कपड़ा बाजार में सस्ता बिकेगा, जिससे लोग उसे खरीदेंगे और पावरलूम व्यवसाय के लिए अच्छे दिन आएंगे। मैं आपके माध्यम से यही मांग करता हूं। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री संजय काका पाटील एवं श्री अरविंद सावंत को श्री कपिल मोरेश्वर पाटील द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Madam Speaker, I would like to raise a very important issue regarding the announcement of public amnesty for illegal emigrants by Saudi Arabian Government.

Saudi Arabia has announced a public amnesty with effect from 29th March, 2017 for 90 days. Illegal emigrants, Haj and Umrah pilgrims who have overstayed and others including illegal workers are able to avail this benefit. These persons are exempted from paying fines or penalties. This amnesty will also help workers get their professions changed, service transferred to other companies and availability of work licences besides other facilities.

Therefore, through you Madam Speaker, I wish to draw the attention of the hon. Minister for External Affairs, the hon. Finance Minister and the hon. Minister for Civil Aviation for the following steps:-

1. The Indian Mission in Saudi Arabia should extend all possible help at short notices to help those who are being returned by even working late.
2. Travel documents should be issued to these Indians.
3. Air India should operate adequate number of additional flights to bring these Indians back.
4. The Centre should announce a financial package for their rehabilitation.

5. A Central Committee headed by the MOS (EA) along with a delegation from Parliament and various State Governments should be deputed to supervise and oversee the arrangements for their exit.

HON. SPEAKER: Shri Mullappally Ramachandran, Shri Jose K. Mani, Shri M.B. Rajesh, Shri P.K. Biju and Dr. A. Sampath are permitted to associate with the issue raised by Shri M.K. Raghavan.

श्री गोपाल शेट्टी (मुम्बई उत्तर) : अध्यक्ष महोदय, 14 अप्रैल को हम बाबा साहेब डाक्टर अम्बेडकर की जयन्ती मनाने जा रहे हैं। इसलिए इस अवसर पर मैं सम्माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी एवं भारत सरकार का अभिनन्दन करना चाहता हूं। इसका कारण यह है कि मुंबई शहर में इन्दू मिल की जो 12 एकड़ जमीन है, जिसके लिए हमारे दलित समाज के बाबा साहेब डाक्टर अम्बेडकर को मानने वाले लोग प्रयास कर रहे थे, पिछली सरकारों से मांग कर रहे थे, लोग यहां आते थे, लेकिन उनको कोई पूछने वाला नहीं था।

पहली बार भारत सरकार के एक मंत्री श्रीमती स्मृति ईरानी जी ने मुम्बई में जाकर इस जमीन का पूरा हैंडिंग ओवर का काम पूरा किया है, इसलिए मैं उनका अभिनंदन करना चाहता हूं। अलीपुर रोड, दिल्ली, जहां डॉ. बाबा अम्बेडकर साहब जी रहते थे, एक बार उसको री-मॉडलिंग करके, फिर एक बार बहुत बड़ा दर्जा प्राप्त करने का काम भी भारत सरकार ने किया है। महाराष्ट्र सरकार ने लंदन में जहां, डॉ. बाबा साहब अम्बेडकर जी रहते थे, उस पूरी इमारत को खरीदकर, वहां पर भी एक स्मारक बनाने का निश्चय किया है। मऊ, जहां उनका जन्मस्थान था, माननीय अध्यक्ष जी, आप जानती हैं, हमारे देश के माननीय प्रधान मंत्री पिछले जन्मदिन के अवसर पर वहां गये थे और वहां पर भी राष्ट्रीय स्मारक बनाने का उन्होंने काम किया है। दीक्षा भूमि नागपुर, जहां देश के प्रधान मंत्री विजिट करके आए हैं, वहां भी राष्ट्रीय स्मारक बनने वाला है। 125वीं जयन्ती के अवसर पर संसद में दो दिन संविधान पर चर्चा करके, पूरे भारत में नहीं तो पूरी दुनिया में डॉ. बाबा अम्बेडकर जी के विचारों को पहुंचाने का काम किया गया है।

कैशलैस इंडिया, डॉ. बाबा साहब अम्बेडकर जी का उन दिनों का विचार था कि भ्रष्टाचार को किस तरह से समाप्त किया जा सकता है, उसको ई-मैप में कंवर्ट करके मोदी जी ने और भारत सरकार ने एक बहुत बड़ा काम किया है। डॉ. बाबा साहब अम्बेडकर जी के नाम का कॉइन निकालकर इत्यादि ऐसे अनगिनत काम ये दो तीन साल में महाराष्ट्र और भारत सरकार ने किये हैं, इसलिए मैं पूरे देशवासियों की ओर से मोदी जी का और भारत सरकार का अभिनंदन करना चाहता हूं।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री विष्णु दयाल राम और श्री शरद त्रिपाठी को श्री गोपाल शेट्टी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI M. MURLI MOHAN (RAJAHMUNDRY): Respected Madam, I would like to bring to the kind attention of the Union Government and the hon. Railway Minister, through this august House, that apart from road-cum-railway bridge running across the river Godavari at Rajamahendravaram, there is another railway bridge situated on the river Godavari which is having only a single railway track.

Owing to single track, the railway traffic at Rajahmundry and its neighbouring railway stations, namely Godavari, Kovvuru and Nidadavolu railway stations are badly affected. In fact, a large number of passengers and goods trains pass through this route.

So, laying of second railway track on this rail bridge is the need of the hour. There is sufficient place to lay the second rail track. If the second railway track is made available, it would not only lessen the train traffic on this route but would also help diversion of the rail-cum-road bridge when it is closed for repairs.

I would, therefore, earnestly request the Union Government and the hon. Minister of Railways to accord funds for laying of second railway track on the railway bridge running across the river Godavari, Rajahmundry.

HON. SPEAKER: Shri Ram Charitra Nishad – not present.

SHRI RAHUL SHEWALE (MUMBAI SOUTH CENTRAL): Madam Speaker, thank you for giving me the time to speak during ‘Zero Hour’.

There are more than five lakh cases pending in lower court and around 30,000 cases pending for trial in Mumbai city and sessions court. There is no fast track court for Mumbai at present.

The fast track court had started in Sewri, but when Mazgaon court shifted to Sewri, the fast track court become non-functional. Also, one more reason behind the non-function of fast track court is lack of infrastructure and non-availability of staff. The Government has made provisions and commitments for transparency and fast judicial services, but things have not been implemented.

Thus, citizens are not getting justice as guaranteed in the Constitution. Thus, ‘justice delayed is justice denied’.

Therefore, through you, I would request the Government to look into this above subject and start a new fast track court in Mumbai on priority basis with new premises and staff as it will help to clear the backlog cases of the courts.

HON. SPEAKER: Kunwar Pushpendra Singh Chandel, Shri Bhairon Prasad Mishra and Shri Shrirang Appa Barne are allowed to associate with the matter raised by Shri Rahul Shewale.

श्री संजय काका पाटील (सांगली) : माननीय अध्यक्ष जी, शून्यकाल में किसानों के उत्थान जैसे गंभीर विषय पर मुझे बोलने का आपने अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहता हूं कि हमारा देश कृषि प्रधान देश है। देश की 80 प्रतिशत आबादी कृाि पर निर्भर है। हम जब खाना खाने के लिए बैठते हैं, उससे पहले हमें किसानों का शुक्रिया अदा करना चाहिए कि उन्हीं के उपजाये हुए अनाज को हम ग्रहण करते हैं। मैं देश के सभी किसान भाइयों का इस सदन के माध्यम से नमन करता हूं। सभी क्षेत्र में आधुनिक तकनीक के कारण विकास हुआ है, लेकिन कृषि के क्षेत्र में आज भी परम्परागत पद्धति का ही उपयोग हो रहा है।

कृषि के क्षेत्र में सरकार की कई परियोजनाएं चल रही हैं। इसके बावजूद किसानों की आर्थिक दशा में महत्वपूर्ण बदलाव नहीं आया है, बल्कि दिन-प्रतिदिन स्थिति और भी खराब होती जा रही है। मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूं कि किसानों की खराब स्थिति को बेहतर बनाने के लिए राज्य और केन्द्रीय स्तर पर एक किसान आयोग का गठन किया जाए। साथ ही साथ, कृषि को उद्योग का दर्जा दिया जाये ताकि कृषि क्षेत्र में निवेश की भारी संभावना बढ़े, किसान वैधानिक तरीके से खेती कर सके और उसके लिए जरूरी सभी उपकरण आसानी से उपलब्ध हो सके। कृाि और किसानों के लिए बजट में विशेष प्रावधान किया जाये और किसानों से संबंधित सभी उपकरणों पर सब्सिडी उपलब्ध करायी जाये।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र और श्री शरद त्रिपाठी को श्री संजय काका पाटील द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

डॉ. सुनील बलीराम गायकवाड़ (लातूर): अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं। हमारे देश में जितने भी रेल लाइन्स कश्मीर से कन्याकुमारी तक हैं, बहुत सालों से उनके बगल में पुरानी रेल लाइन्स स्क्रैप के रूप में पड़ी हुयी हैं। उस स्क्रैप का ऑक्शन करके बेच दिया जाये तो रेल विभाग और भारत सरकार को फायदा होगा। मीटरगेज

लाइन्स को बंद कर ब्रॉडगेज लाइन्स शुरू की गई हैं, लेकिन 15 सालों से पुरानी लाइन्स के स्टील भी वहीं पर पड़ा हुआ है। उसे ऑक्शन के माध्यम से बेचने पर राजस्व को बढ़ाने में मदद मिलेगी। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को डॉ. सुनील बलीराम गायकवाड़ द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

PROF. A.S.R. NAIK (MAHABUBABAD): Madam Speaker, I thank the Central Government and particularly the Ministry of Civil Aviation for commencement of new airports in various parts of the country.

Madam, our hon. Chief Minister of Telangana has requested the Central Government for construction of a green field airport near Bhadrachalam in Kothagudem District of Telangana. The Government has agreed to sanction this airport. So, I, once again, thank the Ministry of Civil Aviation for this.

Now, the Government has announced two schemes, namely UDAN and PRASAD. Since this place is located 300 kms. away from our State Capital Hyderabad, the PRASAD Scheme is very relevant in this case. As you know very well, there is a very famous Bhadradri Sri Ramachandra Swamy *Mandir* nearer to the proposed airport. So, I request the Government of India to include this proposed airport into these two schemes and sanction financial assistance to the State so that we can immediately start the work for establishing the new airport.

SHRI VINCENT H. PALA (SHILLONG): Madam Speaker, in my constituency of Shillong in Meghalaya, the people continue to suffer for the last 2 ½ years due to the banning of mining of coal and limestone. The main problem is that as per the MMDR (Amendment) Act, 2015, mining of coal and limestone have to be auctioned whereas as per the Sixth Schedule of the Constitution, the minerals in the Sixth Schedule areas cannot be auctioned. So there is a clash.

Therefore, I urge upon the Government to bring an amendment to the MMDR Act so that the auctioning of coal and limestone in Shillong can be exempted. Then only this problem can be solved and people can apply for the mining plan and mining lease and go ahead with mining of coal and limestone scientifically as per the law.

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): अध्यक्ष महोदया, देश भर में केन्द्रीय विद्यालयों के द्वारा अच्छी शिक्षा देने का काम किया जा रहा है। आज कई ऐसे शिक्षण संस्थाएं हैं जो प्राइवेट रूप में शिक्षा देने का काम कर रहे हैं। कई शिक्षण संस्थाएं राज्य सरकार के तहत काम करते हैं और कई ऐसे गरीब परिवार हैं, जो डोनेशन नहीं दे पाते हैं, इसलिए वे अपने बच्चों का एडमिशन अच्छी संस्थांए में नहीं करवा पाते हैं। माननीय सांसद मानव संसाधन मंत्रालय में सिफारिश करके 10 बच्चों का एडमिशन केन्द्रीय विद्यालयों में करवा सकते हैं। कई संसदीय क्षेत्र ऐसे हैं, जहां केन्द्रीय विद्यालय नहीं है। मेरे चुनाव क्षेत्र में करीब सात केन्द्रीय विद्यालय है, जो दो विभाग पुणे और रायगढ़ में आते हैं। मेरे पास हर साल तीन-साढ़े तीन सौ पैरेंट्स अपने बच्चों का एडमिशन केन्द्रीय विद्यालयों में कराने के लिए आते हैं, लेकिन उनमें से केवल 10 बच्चों को ही एडमिशन मिल पाता है, जिसके कारण ज्यादतर लोग नाराज हो जाते हैं।

मैं आपके माध्यम से इस मंत्रालय के मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि देश भर में ज्यादा से ज्यादा केन्द्रीय विद्यालय खोला जाये और माननीय सांसदों का कोटा बढ़ाया जाये। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री शरद त्रिपाठी, श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत और श्री भैरों प्रसाद मिश्र को श्री श्रीरंग आप्पा बारणे द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): अध्यक्ष महोदया, हर वर्ष चिकुनगुनिया तथा डेंगू का प्रकोप जून-जुलाई से प्रारम्भ हो कर अक्टूबर-नवम्बर तक देश में रहता है। गत् वर्ष इन बीमारियों ने महामारी का रूप ले लिया था। उत्तर प्रदेश, कर्नाटक तथा देश के कुछ अन्य राज्यों में विशेषकर दिल्ली में भी इस बीमारी की इतनी गंभीरता थी कि सुप्रीम कोर्ट को भी इस संबंध में टिप्पणी करनी पड़ी थी। उत्तर प्रदेश की तत्कालीन लापरवाह प्रदेश सरकार ने बजट होने के बावजूद डेंगू एवं चिकुनगुनिया बीमारी की रोकथाम के इंतजाम नहीं किए थे। इस संबंध में इलाहाबाद उच्च न्यायालय ने यहां तक कहा था कि क्यों न यहां राष्ट्रपति शासन लागू कर दिया जाए। बीमारी के बारे में जानने के लिए खून की जांच करने की समुचित व्यवस्था भी नहीं थी। बीमार होने पर चिकित्सा की व्यवस्था नहीं थी और इस बीमारी का ठीक से रजिस्ट्रेशन भी नहीं किया जाता था तथा न ही किसी प्रकार के आंकड़े रखे गए। इस सबके बावजूद भी करीब 15 हजार लोगों की पहचान की गई कि ये डेंगू तथा चिकुनगुनिया से बीमार हुए हैं।

महोदय, आपकी प्रेरणा से संसद में सस्टेनेबल डेवलपमेंट गोल्स के अंतर्गत स्वास्थ्य विषय पर चर्चा चल रही है। मेरा आपके माध्यम से माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी से अनुरोध है कि इस बीमारी को महामारी के रूप में मानकर समय रहते बीमारी की रोकथाम के व्यापक उपाय किए जाएं तथा बीमार नागरिकों को तुरंत चिकित्सा व्यवस्था मुहैया कराई जाए।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री ओम बिरला, कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और श्री शरद त्रिपाठी को श्री राजेन्द्र अग्रवाल द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी) : महोदया, इस समय पूरी दुनिया में लोगों की जीवन पद्धति के कारण उनके स्वास्थ्य में जो कमियां आ रही हैं, उस पर चर्चा हो रही है और आपकी प्रेरणा से लोक सभा में भी इस विषय पर चर्चा हो रही है। इसके लिए मैं आपको बहुत धन्यवाद देते हुए इस योजना की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करते हुए कहना चाहता हूं कि भारत सरकार के आयुष मंत्रालय ने दिनांक 1 जून, 2016 को दिल, गुर्दा, लीवर एवं स्ट्रोक आदि गंभीर बीमारियों के इलाज और इन बीमारियों के होने से पहले रोकथाम के लिए कार्यदायी एवं शिक्षात्मक योजना बनाई है। 1 जून, 2016 को पूरे देश में छह पायलट प्रोजेक्ट्स चुने गए थे, जिसके तहत हमारे लोक सभा क्षेत्र लखीमपुर खीरी को भी चुना था, जहां आयुष मंत्रालय के मंत्री जी भी गए थे और 1 जून, 2016 को उसका उद्घाटन किया था। योजना के अनुसार सभी सामुदायिक स्वास्थ्य केंद्रों में आवश्यक नियुक्तियां कर दी गई हैं और लोगों को प्रशिक्षित करके योजना के प्रचार-प्रसार की रूप-रेखा भी निश्चित की गई है, परन्तु उक्त योजना को लागू करने के लिए उन सामुदायिक केंद्रों को चुना गया है, जहां पहले से ही संसाधनों और कमरे आदि की कमी थी। इसमें दूसरी समस्या यह आ रही है कि आयुर्वेदिक और यूनानी पद्धतियों के प्रशिक्षित चिकित्सक और स्टॉफ की एक साथ नियुक्ति की गई है और प्रशासनिक अधिकार स्पट न होने के कारण भी वहां अस्पताल और केंद्र सही ढंग से नहीं चल पा रहे हैं।

महोदया, मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूं कि उक्त योजना हेतु स्थान व भवन की जरूरत पूरी करने के लिए धन का आबंटन किया जाए तथा उक्त संस्थाओं को संचालित करने के नियमों की स्पष्ट व्याख्या की जाए।

माननीय अध्यक्ष : श्री शरद त्रिपाठी, कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और श्री भैरों प्रसाद मिश्र को श्री अजय मिश्रा टेनी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री अरविंद सावंत (मुम्बई दक्षिण) : अध्यक्ष महोदया, मैंने एक अति गंभीर विषय पर ध्यानाकर्षण प्रस्ताव दिया था, लेकिन आपकी अनुमति से मुझे शून्य प्रहर में बोलने का मौका मिला है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

महोदया, दुनियाभर में क्लाइमेट चेंज की वजह से बहुत असर हो रहा है। हमने देखा कि अभी दिल्ली में गर्मी हो गई, फिर ठंड हो गई और बाद में बारिश हो गई। कल कश्मीर में बारिश हुई है, बाढ़ आई है और पूरी दुनिया में मौसम में बदलाव आया है। अल गौर साहब ने 25 साल पहले अर्थ इन दि बैलेंस

वीडियो बनाई। उसके बाद सारी दुनिया का ध्यान इस तरफ आकर्षित हुआ। इसके बाद पैरिस एग्रीमेंट हुआ और कहा गया कि जिस दिन दो डिग्री तापमान दुनिया का बढ़ेगा, तो दुनिया विनाश की तरफ जाएगी। आज हम देख रहे हैं कि वर्ष 2016 में 1.1 डिग्री तापमान बढ़ चुका है और इसे सबसे गर्म साल कहा जा रहा है। आपने पढ़ा होगा कि महाराष्ट्र में महाढ़ के नजदीक भीरा गांव है, वहां 47.5 डिग्री तक तापमान पहुंच गया था और इस वजह से वहां काजू के पेड़ जल गए। ऐसी स्थिति में मैं आपके माध्यम से चाहता हूं कि हमारे बच्चों को इस विषय में शिक्षा दी जाए, सिविल सर्वेंट्स में जागरुकता फैलाई जाए और एक खास चर्चा सदन में कराई जाए, ताकि इस दिशा में हम कुछ अच्छा कर सकें।

मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूं कि जल्द से जल्द इस विषय पर चर्चा हो और इस दिशा में कारगर कदम उठाए जाएं।

माननीय अध्यक्ष : श्री ओम बिरला, कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री रामकुमार कुशवाहा, श्री शरद त्रिपाठी, श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री श्रीरंग आप्पा बारणे और श्री राहुल शेवाले को श्री अरविंद सावंत द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री निहाल चन्द (गंगानगर): माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं राजस्थान के सीमावर्ती क्षेत्र श्रीगंगानगर से आता हूँ। मेरे लोक सभा क्षेत्र में परसों शाम को बहुत ज्यादा ओला-वृष्टि हुई है। इसके प्रकोप से वहाँ की सारी फसलें बर्बाद हो गयी हैं। किसानों की लगभग 70 प्रतिशत फसलें बर्बाद हो गयी हैं, जिनमें गेहूँ, ज्वार, सरसों आदि की फसलें हैं। इससे किसानों को बहुत बड़ा नुकसान हुआ है, जिसके कारण उनकी स्थिति दयनीय हो गयी है।

वैसे तो राजस्थान में सरसों की फसल 3700 रुपये समर्थन मूल्य के भाव पर बिकती है, लेकिन वहाँ पर सिर्फ 3000 या 3200 रुपये के हिसाब से ही सरसों की फसल किसानों से खरीदी जा रही है। वहाँ के किसानों पर दोहरी मार पड़ रही है।

मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से आग्रह करता हूँ कि ओला-वृष्टि के कारण किसानों की जितनी भी फसलें खराब हुई हैं, उसका सर्वे किया जाए। सर्वे की रिपोर्ट के अनुसार, फसलों की बर्बादी के लिए सरकार की ओर से कंपेनसेशन दिया जाए। सरसों की फसल, जिसका समर्थन मूल्य 3700 रुपये है, के हिसाब से ही खरीदी जाए।

HON. SPEAKER: Shri Bhairon Prasad Mishra and Om Birla are permitted to associate with the issue raised by Shri Nihal Chand.

श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) : माननीय अध्यक्ष महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र में बारिश और ओला-वृष्टि के कारण फसलों की बर्बादी हुई है। पिछले दो वर्षों में भारत सरकार ने टीम भेजकर सर्वे कराया और किसानों को करोड़ों रुपये मुआवज़े के रूप में दिये गये।

मैं सरकार से निवेदन करता हूँ कि इस वर्ष भी एक ज्वाइंट टीम वहाँ जाकर सर्वे करे और किसानों को उसका मुआवज़ा मिले। इसके साथ ही, वहाँ पर जो गेहूँ की खरीद हो रही है, उसका मिनिमम सपोर्ट प्राइस कम से कम दो हजार रुपये किया जाए, ताकि किसानों को उनकी फसलों का उचित मुआवज़ा मिल सके।

HON. SPEAKER: Kunwar Pushpendra Singh Chandel, Shri Gajendra Singh Shekhawat, Shri Bhairon Prasad Mishra, Shri Shayama Charan Gupta, Shri Sharad Tripathi and Om Birla are permitted to associate with the issue raised by Shri C.P. Joshi.

SHRI JITENDRA CHAUDHURY (TRIPURA EAST): Madam, in accordance with the provision of Section 23 of Sub-Section 1 of the Right of Children to Free and Compulsory Education Act, RTE Act, 2009, in the recruitment of teachers, some minimum qualification has been prescribed like candidates have to secure minimum 50 per cent marks in 12^{th} Class and they should be graduate or post-graduate. The candidates have to pass B.Ed. or B.T. etc.

My point is this. Certain States, particularly, in State of Tripura, unlike most of the States in the mainland, 100 per cent enrollment is there up to the Secondary level. The dropout rate is very negligible. Every child has the access to school within two kilometres of his home. That is why every year we have to open a number of schools. In our State, the teacher-student ratio is best in the country – less than 1:20.

Now, we have to recruit more teachers to maintain this position. The candidates having the qualification of B.Ed. or B.T. are not available. Therefore, I would like to request the Government that they should allow relaxation in mandatory 50 per cent marks and the condition of compulsory B.Ed. or B.T. These

conditions may be relaxed for certain years. All Sarva Shiksha Abhiyan and Madhyamik Shiksha Abhiyan Teachers should be regularized.

HON. SPEAKER: Md. Badaruddoza Khan, Dr. A. Sampath and Shri Sankar Prasad Datta are permitted to associate with the issue raised by Shri Jitendra Chaudhury.

श्री विनायक भाऊराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग) : माननीय अध्यक्ष महोदया, इस शून्यकाल में, आपके माध्यम से, मैं अपने संसदीय क्षेत्र रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग जिले में एक पासपोर्ट कार्यालय खोलने की मांग केन्द्र सरकार से कर रहा हूँ।

रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग के अंतर्गत रत्नागिरी जिले में हर र्वा कम से कम 17 हजार लोग पासपोर्ट के लिए आवेदन करते हैं। केन्द्र सरकार ने ऑन-लाइन एप्लीकेशन की व्यवस्था की है, लेकिन इसके बाद भी कम से कम चार बार वेरिफिकेशन के लिए मुम्बई जाना पड़ता है।

मेरी सरकार से मांग है कि जिस प्रकार से कोल्हापुर में क्षेत्रीय पासपोर्ट केन्द्र खोला गया, वैसा ही रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग के लिए रत्नागिरी जिले में जल्द से जल्द एक पासपोर्ट कार्यालय शुरू करने की तैयारी करे और वहाँ के लोगों की मदद करे।

HON. SPEAKER: Kunwar Pushpendra Singh Chandel is permitted to associate with the issue raised by Shri Vinayak Bhaurao Raut.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Madam Speaker, there was a Task Force which was constituted by the Union Government to upgrade the Biju Pattnaik National Steel Institute at Puri. It has recommended that this Institute be upgraded to the National Centre of Excellence with the status of deemed university which the State Government agreed to and promised to provide land and his share of Capital Expenditure required for the upgradation of this Institute.

However, no timeframe has been given for such upgradation of the Institute. I would, therefore, request the Union Government to give a definite timeframe to complete upgradation of the said Institute. There is no response from the Union Government so far. I urge upon the Government to accede to the request of the Odisha Government and also upgrade the Institute expeditiously.

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत (जोधपुर): महोदया, मैं जिस विषय पर पिछले 7 दिनों से प्रयास कर रहा था, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे उस विषय को आज सदन के संज्ञान में लाने का अवसर दिया।

महोदया, भारतीय वायु सेना और भारतीय नौसेना में विभिन्न पदों की भर्ती के लिए अखबारों में एडवरटिज्मेंट्स निकलते हैं। इन एडवरटिज्मेंट्स में मिनिमम क्वॉलिफिकेशन मार्क्स 50 परसेंट और 60 परसेंट रिसपेक्टिवली दिखाए जाते हैं। जो स्टूडेंट्स इन पदों के लिए अप्लाई करते हैं, वे एप्लीकेशन फॉर्म के साथ उसकी फीस जमाकर के एक साल तक विभिन्न कोचिंग संस्थानों में जाकर एग्जाम की तैयार करते हैं। जब एग्जाम के समय इन स्टूडेंट्स को एडमिट कार्ड इश्यू किया जाता है, तो उसमें कई स्टूडेंट्स को 50 परसेंट से लेकर 75 परसेंट के आधार पर स्क्रूटनी कर के उनके एडमिट कार्ड इश्यू नहीं किए जाते हैं। उन्हें एग्जाम देने के लिए शॉर्टलिस्ट नहीं किया जाता है।

महोदया, मैं यहाँ बताना चाहूँगा कि यू.पी.एस.सी. के सिविल सर्विसेज़ के एग्जाम, आर्मी के सी.डी.एस. एग्जाम और बाकी अन्य एग्जाम्स में भी प्रारंभिक परीक्षा देने का अवसर सभी एप्लीकेंट्स को मिलता है। यह संविधान के तहत फंडामेन्टल राइट - 'राइट टू इक्वॉलिटी' का विाय है, जिससे लोगों को दूर किया जा रहा है।

महोदया, इन परीक्षाओं के केंद्र वेस्ट बंगाल के बैरकपोर, असम आदि जगहों में बनाए जाते हैं। पश्चिमी राजस्थान और देश के बाकी प्रांतों से विद्यार्थी, ये परीक्षाएँ देने जाते हैं। जो विद्यार्थी इन परीक्षाओं में पास हो जाते हैं, उन्हें अपने मेडिकल टैस्ट के लिए 15 दिनों तक वहाँ रहना पड़ता है। इस दौरान इन विद्यार्थियों के काफी पैसे खर्च होते हैं।

महोदया, मैं आपके माध्यम से सरकार से निवेदन करना चाहता हूँ कि शार्टलिस्टिंग के नाम पर 50 परसेंट से लेकर 75 परसेंट अंक की क्वॉलिफिकेशन वाले बच्चों के लिए या तो सरकार यह निर्णय करे कि ऐसे बच्चों को एप्लीकेशन फॉर्म भरने का अधिकार नहीं है। यदि इन बच्चों को एप्लीकेशन फार्म भरने का अधिकार दिया जा रहा है, तो निश्चित रूप से उन्हें परीक्षा देने का अधिकार भी दिया जाना चाहिए। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष: श्री गोपाल शेट्टी, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री राजेन्द्र अग्रवाल, श्री भैरों प्रसाद मिश्र एवं श्री ओम बिरला को श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

Now, Dr. A. Sampath. I think, today only this subject was there.

DR. A. SAMPATH (ATTINGAL): Thank you, Madam. This subject is relating to the customers of our public sector banks. I had given a notice of submission also; unfortunately that was not taken up. So, kindly allow me.

HON. SPEAKER: Okay.

DR. A. SAMPATH : Madam, I am very much grateful to you for allowing me to speak on this matter. The State Bank of Travancore was our bank, our Kerala bank. That was also merged with the State Bank of India. From April 1 onwards, the five associate banks have become a part and parcel of the State Bank of India. It is good that a big bank is emerging.

When people are discussing about economies of the large scale, actually the service charges should be reduced. But what happens is this. People are supposed to deposit their money in the banks. After the third deposit, for each and every deposit, Rs. 50 is being charged from the customer. There should be a minimum balance of Rs. 5000 in the account in the metro cities like Delhi and there should be at least Rs. 3000 in the account if it is a town branch account. There should be a minimum balance of Rs. 2000 in the account in semi-urban areas. If it is in a village, a gram panchayat, in the village branch, there should be a minimum balance of Rs. 1000 in the branch.

Not only that, you see, Madam, after the fifth ATM transaction in the SBI, for every transaction Rs. 10 is being charged. If it is for other banks, after the third transaction, again it is being charged. And Rs. 15 is charged for SMS messages also.… (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Kunwar Pushpendra Singh Chandel and Shri Sankar Prasad Datta are permitted to associate with the issue raised by Dr. A. Sampath.

SHRI BHEEMRAO B. PATIL (ZAHEERABAD): Thank you, hon. Speaker, Madam. “Currency woes will continue as the Union Government has declined the Telangana Government's plea for the supply of currency notes to meet the demand in the State and has asked the Government to promote digital transactions.” says a cutting of a newspaper two days back.

Digital transactions are already being promoted in the State of Telangana but with no access to cash. Families are finding it difficult to handle day-to-day expenses where cash has to be paid. Small businesses like milk and daily newspaper suppliers, car and bike service centres usually prefer cash for their services and lack of access to cash has made it an annoying experience for the households.

Large number of ATMs did not have cash in the first few weeks of March and the same thing is being repeated in the month of April also. Several ATMs in the city are now without cash. So, through you, Madam, I request the Union Government for the supply of currency notes to meet the demand in the State.

13.50 hours

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 हूं और मैं उम्मीद करता हूं कि सभी सम्मानीय सदस्य इसमें सुझाव देंगे और इसका समर्थन भी करेंगे।

मैडम, 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 दिखती 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 कॉन्करेंट लिस्ट में होने के कारण राज्य सरकार को भी काफी कुछ कहना था और राज्य सरकार को भी विश्वास में लेकर आगे जाना था। हमने राजस्थान के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर श्री यूनुस 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 रिकमेंडेशंस के साथ दिया। मैं उन ट्रांसपोर्ट मंत्रियों और विशेष रूप से यूनुस खान जी को धन्यवाद देता हूं। 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

---

* Moved with the recommendation of the President.

समिति के अध्यक्ष मुकुल राय जी और उनके सभी साथियों का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूं और धन्यवाद देता हूं। उन्होंने जितनी रिकमेंडेशंस दीं, हमने लगभग सभी रिकमेंडेशंस को स्वीकार किया है। समिति के ज्यादातर क्लॉसेज़ 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 कार्रवाई करने के लिए नियमों में भी बदलाव लाएंगे। केवल 3 क्लॉसेज़ 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 कंप्यूट्राइज्ड नहीं करेंगे, ट्रांस्पेरेंट नहीं करेंगे, तब तक यह मैंडेटरी 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 कोऑपरेटिव फेडरलिज्म और मैक्ज़िमम गवर्नेंस एण्ड मिनिमम गवर्नमेंट के सिद्धांतों को ध्यान में रखकर बनाया गया है।

मैडम, 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।

मैडम, जो एक्सिडेंट्स हो रहे हैं, इनमें तीस परसैन्ट 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 ट्रांसपेरेन्सी आयेगी। मैं बताना चाहता हूं कि लर्निंग लाइसेंस आपको घर में बैठकर कंप्यूटर पर एप्लाई करके मिल जायेगा, आपको आर.टी.ओ. ऑफिस आने की जरूरत नहीं है। परंतु जब आपको फाइनल लाइसेंस मिलेगा तो चाहे नेता हो, अभिनेता हो, पत्रकार 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 कार्रवाई होगी कि क्यों नहीं दिया। इसमें इतना ट्रांसपेरेन्ट सिस्टम है। अभी 28 ट्रेनिंग सैंटर्स हमने शुरू किये हैं और आने वाले समय में एक सैंटर को एक करोड़ रुपये की ग्रांट देकर विशेा 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 महाराष्ट्र में लीडर ऑफ अपोजीशन था तो पुलिस की प्रोटैक्शन में मेरा एक्सीडेंट हुआ था। मेरा पूरा परिवार उसमें पड़ा था। तब से मैं इसके बारे में बहुत संवेदनशील हूं। हमारे पूर्व सैक्रेटरी का लड़का चला गया और रोजाना 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 खर्चा कर रहे हैं। स्टेट गवर्नमैन्ट को सी.आर.एफ. में कहा है कि इस पर दस परसैन्ट करो और राज्य सरकार और कारपोरेशंस आदि सबको मैंने कहा है, अभी देश में एक अवेयरनैस आई है। मैं माननीय सदस्यों का भी आह्वान करूंगा कि जो एक्सीडेंटल स्पॉट्स, ब्लैक स्पॉट्स हैं, इनके इम्प्रूवमैन्ट के लिए आप भी कांस्टीटुएंसी में आग्रह करिये।

इसके अलावा मैंने यह सुझाव दिया है कि जो मैम्बर ऑफ पार्लियामैन्ट 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, म्युनिसिपल कारपोरेशन, स्टेट गवर्नमैन्ट और भारत सरकार को ऐसे स्पॉट्स को इम्प्रूव 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 इम्प्रूवमैन्ट 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। इंटेलिजेंट ट्रैफिक

सिस्टम लागू किया है, अब कोई पुलिस की जरूरत ही नहीं पड़ेगी, कैमरा लगा हुआ है, अगर मंत्री भी वॉयलेशन 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। पॉल्यूशन हमारे लिए बड़ा कंसर्न हैं, 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 ऑयन 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 डाकूमैन्ट्स को एक लॉकर 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 कम्पैनसेशन 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 ट्रांसपोर्ट को बढ़ावा देने की बात है और नेशनल रोड सेफ्टी बोर्ड का हम लोग गठन कर रहे हैं। हमने सभी राज्य सरकारों को कहा है कि उनकी रीजनल लैंग्वेज में रोड सेफ्टी के बारे में पांचवीं, छठवीं और सातवीं की क्लास में लैसन पढ़ाया जाए और इसके बारे में अवेयरनैस पैदा की जाए।

<u>13.00 hours</u>

हमारे काफी सैलिब्रिटीज़ हैं, मंत्री हैं, विधायक हैं, पत्रकार हैं, अभिनेता हैं, खिलाड़ी हैं, सबको हमने कहा है कि रोड सेफ्टी बोर्ड के गठन के बाद हम एक बहुत बड़ा कैंपेन 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 पार्टीज़ 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 सकूं। ...(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 : तथागत जी, अभी एकदम शंका मत प्रकट करो। कोई निर्णय नहीं ले रहे हैं।

...(व्यवधान)

श्री नितिन 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 देने 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 प्रांरभ 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 hairmanship 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 *pucca* 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 1st 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 हीरो सो गया था रात भर, तो उसके लिए मुझे क्यों दोष दे रहे हो और मुझे क्यों विलेन बना रहे हो? ...(व्यवधान) आपका हीरो अगर रात भर नहीं सोता, तो आपकी फिल्म चल जाती। आपका हीरो 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) : महोदया, आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। 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 व्हिकल एक्ट में अमेंडमेंट 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 हूं 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 हूं।

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 हूं 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 इंट्रोडक्शन 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 हूं। इस देश में प्रधान मंत्री सड़क योजना का जो कॉन्सैप्ट 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 हिन्दुस्तान में प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना नहीं होती, तो आज भी हमारे गांव धूल 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 कॉन्सैप्ट लागू किया था। आप जब से सड़क परिवहन मंत्री बने हैं, तब से लगातार आपके नेतृत्व में इस देश के सामने नई-नीई चीजें रखी गईं। सन् 1988 का कानून, जैसे मंत्री जी ने स्वयं कहा, 30 वर्षों में जनसंख्या की स्थिति कैसी हो गई। पहले सड़कें खराब 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 व्यक्ति ही कर सकता है। हम माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करते हैं। उन्होंने हिम्मत दिखाई और ऐसे परिवर्तन किए जिसमें आम आदमी प्रभावित होगा, ड्राइवर प्रभावित होगा, कंडक्टर प्रभावित होगा, हैल्थ फैसिलिटिज़ प्रभावित होंगी, मोटर बनाने वाला मालिक प्रभावित होगा और गाड़ियों में जो पैसेंजर्स 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 हूं 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 क्रियान्वयन का पहला प्रयास है कि हम वर्ष 2020 से पहले सड़क दुर्घटनाओं में 50 फीसदी तक कमी लाएंगे, क्योंकि दुर्घटनाएं कम नहीं हो रही हैं। हिन्दुस्तान 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 हिन्दुस्तान की सड़कों को मौतों की सड़कों के रूप में जाना जाता है। मैं ईश्वर से प्रार्थना करता हूं। 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 हूं और उन्हें साधुवाद देना चाहता हूं।

आप कल्पना कीजिए, मंत्री जी ने स्वयं इस बात को सार्वजनिक रूप से स्वीकार किया है, प्रैस कौन्फ्रैंसेज में कहा है। उन्होंने खुद रोड सेफ्टी पर कितनी कौन्फ्रैंसेज़ कीं, कितनी तरह की डौक्युमैंट्रीज़ 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 क्या 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 मीनमेख 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 व्हिकल संशोधन विधेयक जाना जाएगा। वर्तमान में मोटर व्हिकल 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 महत्पूर्ण 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 पनिशमेंट 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।

हिन्दुस्तान की सड़कों को एक यूनिट मानकर यहां से उसका संचालन करेंगे। माननीय मंत्री गडकरी साहब ने बहुत हिम्मत का काम किया है। मैं उनका बहुत आभार व्यक्त करता हूं। 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 राजस्थान के परिवहन मंत्री के लीडरशिप में एक कमेटी बनाई गई थी। उसकी बैठकें हुई 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 रीता बत्रा बनर्जी द्वारा राज्य सभा में प्रश्न किया 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 क्या परिस्थिति है, क्योकि सड़क दुर्घटनाओं की परिस्थितियां अलग-अलग होती है, 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 क्या नियम हों, सड़क पर चलने की क्या 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। हिट एंड

रन मामले में दुर्घटना करके चले गए और मात्र 25 हजार रुपये लगते थे। अब दो लाख रुपये लगेंगे, जेब पर भार पड़ेगा तो लोग चिंता करेंगे कि हमें दुर्घटना करके भागना नहीं है।

मैं वेणुगोपाल जी की बात से सहमत हूं। शराब पीकर गाड़ी चलाने पर 10 हजार रुपये का प्रावधान किया गया है। इस देश में सही मायनों में जो भी दुर्घटनाएं होती हैं उनमें 60 से 65 फीसदी दुर्घटनाएं शराब पीकर वाहन चलाने के कारण होती है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं 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 महोदया, किशोरों के अपराधों के मामले में इस बिल में एक बड़ा परिवर्तन किया गया है, जुवेनाइल जस्टिस एक्ट के तहत मुकद्मा 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 मुकदमा 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 जागरुक 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-बूझते गलती कर रहा है, तो उसे दंड का भागीदार भी ज्यादा बनना चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी का बहुत आभार व्यक्त करना चाहता हूं 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 दोगुना जुर्माना वसूल किया जायेगा। यह एक बड़ा क्रांतिकारी नियम है और इस निर्णय को बड़ी हिम्मत के साथ ही यहां रखा जा सकता है, जो माननीय मंत्री जी ने किया है।

सभापति महोदया, 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 हूं।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से एक अनुरोध करना चाहता हूं 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 सैंट्रलाइज्ड मौनीटर करेंगे। पुलिस खुद खड़ी होकर कानून का पालन कराती है। मैं आपको एक वाक्या बताना चाहता हूं। 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 चालान कर रही है। जब मैं वहां से निकला तो देखा कि पुलिस वाले बाइक पर ही आये थे। वह बाइक खाली खड़ी थी और मुझे उस पर हेलमेट कहीं नहीं दिखे। मैंने गाड़ी से उतरकर कहा कि सिपाही साहब, आपके हेलमेट कहीं नहीं दिख रहे। जो पुलिस चालान करने आयी थी, उसके खुद के पास ही हेलमेट नहीं थी। अगर हम आज राजनीति में शुचिता, नैतिकता की बात करते हैं, तो सबसे पहले हमें नैतिक मूल्यों पर खरा उतरना पड़ेगा, तभी हम दूसरों को उदाहरण पेश करेंगे। इस देश में पुलिस स्वयं हेलमेट लगाकर चले। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि जहां पुलिस हेलमेट लगाए बिना मिले, वहां वह तत्काल प्रभाव से निलंबित हो, इसमें ऐसा एक प्रावधान होना चाहिए।

सभापति महोदया, इस बिल में बहुत व्यापक चीजें लगायी गयी हैं। माननीय मंत्री जी के सीधे नियंत्रण में एनएचएआई और नैशनल 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 नैशनल हाईवेज पर होती हैं। हमारा नैशनल 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 नैशनल हाईवेज के ऊपर काम कैसे ठीक हो, नैशनल 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 हूं, क्योंकि एक बड़ा काम इस देश में होता था, हम भी कई बार निकले होंगे, कि अगर कहीं कोई दुर्घटना हो जाती थी, तो आदमी सीधा निकल जाता था। वह सोचता है कि अगर रुकूंगा 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 विाय है, तो हम अनावश्यक झंझट में पड़ेंगे। इसमें गुड सेमेरिटियन 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 आपराधिक अथवा दीवानी कार्यवाही से उसे मुक्त रखने का प्रावधान किया गया है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देता हूं। इससे लोग आगे आएंगे, 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 हूं।

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 है 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 हूं 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 करेगी। यह इस देश में पहली बार हो रहा है। सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूं।

ऐसे वाहन जिनके कारण पर्यावरण, ड्राइवर की सुविधा, सड़क पर उनका प्रयोग करने से होने वाले नुकसान आदि को देखते हुए, उनको रिकॉल करने अर्थात वाहन को वापस लेने का जो प्रावधान इसमें किया गया है, उसके लिए मैं माननीय मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूं। 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 मैन्यूफैक्चरर द्वारा अगर निर्माण या रखरखाव के मानदण्डों में कहीं कम्प्रोमाइज होता है या उसके अनुपालन में कहीं कमी रहती है तो उस मैन्यूफैक्चरर 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 कंपनीज 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 महोदया, 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 चिन्ता 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 यहां 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 हूं।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से एक अन्य आग्रह करना चाहता हूं। दुनिया के दूसरे देशों में हम देखते हैं, चाहे ट्रक हो या बस हो, ड्राइवर को भी एक फ्रेंडली 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 मालिक के पास जाती है, लेकिन ड्राइवर की सीट और उसके केबिन की परिस्थिति पर ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि हमारे ट्रक्स 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 स्किल डेवलपमेंट मिनिस्ट्री के माध्यम से ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूशन्स बनाएं 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, लाखों 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 मजेदार 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 विषय 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 हूं कि पूरा कुनबा चलता है। आगे टंकी से लेकर पीछे तक जितने बन सकते हैं, उतने पर दोपहिये पर बैठ जाते हैं। दिल्ली में हम देखते हैं कि एक व्यक्ति चला रहा है और मोहल्लों में सप्लाई 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 हूं।

महोदय, मेरे कुछ सुझाव हैं जो रेलवे क्रॉसिंग, नेशनल हाईवेज के बारे में हैं। ओवरब्रिज तैयार हो रहे हैं, लेकिन अभी जो नेशनल हाइवे पर रेलवे क्रॉसिंग है, उनमें कम से कम 500 मीटर से हमें टू 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 खड़े होंगे।

दूसरे, दुनिया के हर देश मे, नेशनल हाइवेज के ऊपर अंडरपास हैं या फ्लाईओवर 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 हाइवे पर जो लोकल सड़कें क्रॉस हो रही हैं, वहां या तो अंडरब्रिज बने या ओवर ब्रिज बने, इससे दुर्घटनाओं में काफी कमी आएगी।

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 ठेकेदार 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 दिखवाकर 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 हूं 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 दलालों 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 पुन: माननीय नरेन्द्र मोदी जी का और गडकरी जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूं 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 हूं। 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 हूं 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 हूं, 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 चाहूंगी। 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 कम्पनेसेशन मिलेगा। मुझे एक चीज समझ में नहीं आयी है कि अगर माननीय कोर्ट बताता है कि दस लाख रुपए से ऊपर की राशि दी जायेगी। आपको दस लाख रुपए, बारह लाख रुपए या पंद्रह लाख रुपये दिये जायेंगे तो बाकी के पैसे कहां से आयेंगे। मंत्री जी अपने भाषण में इसे क्लीयर करेंगे तो यह बेहतर होगा कि ज्यादा पैसा कहां से आयेंगे। अभी मै क्लॉजेज पर बात नहीं करना चाहती हूं, क्योंकि क्लॉजेज पर सभी लोगों ने अपनी बात कही है। मैं कुछ पॉइन्ट्स पर अपनी बात कहना चाहती हूं।

जिनके लिये लाइसैंस आने वाले हैं, उनके लिए हम बहुत प्रोविजंस करने वाले हैं। लर्निंग लाइसैंस प्राप्त करने के लिए ऑनलाइन की सुविधा दी गयी है। अगर ऑनलाइन लर्निंग लाइसैंस मिल जायेगा और

उसके एक महीने के बाद वह काम करेगा तो एक महीने में अगर वह कोई एक्सिडेंट करता है तो उसका जिम्मेदार कौन होगा? ऑनलाइन लाइसैंसिंग प्रक्रिया में यह एक छोटी-सी प्रॉब्लम मुझे दिखाई दे रही है।

जिनके पास लाइसैंस 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 लाइसैंस है, उनके लिए आप क्या कर रहे हैं, क्योंकि जब हम ट्रैवेल करते हैं तो हमने अक्सर 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 देगी, 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 प्रोविजन किया है, पर इसमें बताया गया है कि ये सभी अरेंजमेंट स्टेट गवर्नमेंट करेगी, क्या इसके लिए सेन्ट्रल गवर्नमेंट स्टेट गवर्नमेंट को सुविधा देगी, इसके लिए धन का प्रोविजन कहां से होगा, यह कैसे किया जायेगा, इसमें कितना समय लगेगा, क्योंकि अभी स्टेट के लिए कहा गया है कि सभी जगह टेस्टिंग सेन्टर्स अक्टूबर, 2018 से ऑटोमेटेड हो जायेंगे। अभी स्टेट्स में ऑटोमेटेड टेस्टिंग सेन्टर्स बहुत कम हैं, यूपी में एक ऑटोमेटेड टेस्टिंग सेन्टर्स है तो अक्टूबर, 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 ही सर्च 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 सिंग्नल नहीं आती है, ऑनरेबल एमपी के घर में वाईफाई सिग्नल नहीं आती है, इसलिए मैं कह रही हूं 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 प्रॉब्लम्स हैं। डिफैक्टिव रोड्स के कारण जो दुर्घटनायें होती हैं, उसे कैसे संभाला जायेगा। अगर यह बिल पास हो जायेगा, ये सभी प्रोविजन्स आ जायेंगे तो डिफेक्टिव रोड्स की समस्या का समाधान कैसे किया जाये।

मैं एक बात कहना चाहती हूं 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 सैक्रेट्रीज 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 पालिसी के लिए राज्यों को विश्वास में लेना चाहिए। नेशनल हाईवेज में अगर लेन अलग हो सकती हैं, तो सबसे अच्छी बात होगी। ड्राइवर्स की संख्या को बढ़ाने की आवश्यकता है। एक ही ड्राइवर 14 से 16 घंटे ड्राइव करता है। अगर ये चीजें मैनडेटरी नहीं की जाएंगी, तो आगे चलकर प्राब्लम हो सकती है। हमें ड्राइवर्स के कम्फर्ट के बारे में सोचना चाहिए। आप देख सकते हैं कि नेशनल हाईवे पर कई बार ड्राइवर गाड़ी खड़ी करके सो जाते हैं। इस वजह से कई बार भारी जाम भी लग जाता है।

महोदया, 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 मैनुफैक्चरिंग के समय ही स्पीड पर कंट्रोल किया जाए, तो सही होगा। ओवर लोडिंग की समस्या की तरफ विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

महोदया, 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.

…(Interruptions) …[*]

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.

---

[*] Not recorded.

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। शुरू में ही यह जो मोटर व्हीकल अमेंडमेंट बिल माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी आज इस सदन में लाए हैं, उसका मैं स्वागत करता हूं।

यह बिल इतनी बारीकी से बनाया गया है कि मैं डिटेल 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 चाहूंगा। मैं बिल का स्वागत करता हूं, 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। ड्राईवर हर आदमी के लिए एक कॉमन नेम है। सब गाड़ियों को ड्राईवर ही चलाते हैं। इन चीजों के बारे में जब मैं सोचता हूं और बिल को देखता हूं तो मुझे एक बात का समाधान मिला कि इसमें पहली बात यह है कि अगर मुझे ड्राईवर 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 ड्राईवर्स 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 हूं कि इसमें क्या करना है, आप जरा सोचिये।

इसके अलावा आपने रजिस्ट्रेशन की बात की, मैं उसका तहेदिल से स्वागत करता हूं। 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 थ्रू 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 ड्राईवरों की

जरूरत है और हमारे पास जो पढ़े-लिखे बच्चे हैं और कुछ ने स्कूल छोड़ दिया है, वे आगे 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 हूं कि उनकी तरफ जाने की आवश्यकता है कि यहां रोजगार उपलब्ध है। आप किसी को पूछेंगे कि क्या आप स्टेट ट्रांसपोर्ट का ड्राईवर बनना चाहते हो तो वह नहीं बोलेगा। यदि आप पूछोगे कि किसी की कार का ड्राईवर 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 बोलूं। इसमें सड़क सुरक्षा से लेकर हर चीज कवर की गई है। हमारे देश में एक्सीडेंट्स के कारण डेढ़ लाख लोगों की मृत्यु हर साल होती है। ब्राजीलियन एग्रीमैन्ट के बाद जो डिक्लेरेशन हुआ, उसके बाद हम इस संख्या को पचास परसैंट 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 एक्सीडेंट्स किसके होते हैं, मोटर साइकिल के होते हैं। हैलमेट की सख्ती हो या न हो, वे लैफ्ट साइड से ओवरटेक करते हैं। किसी भी शहर में जाइये, किसी भी हाईवे पर जाइये, आपको लैफ्ट साइड से ओवरटेक करने वाले मिल जायेंगे। आज मुम्बई और पुणे में सबसे ज्यादा एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। वहां एक्सीडेंट्स 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 हूं 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 हूं 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 मानिटरिंग सैंटर 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 सैंटर्स बनाने की आवश्यकता है। अभी ट्रामा सैंटर्स नहीं हैं। एक्सिडेंट 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 सैंटर 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, ईटरीज़ बनी हुई हैं, लेकिन ड्राइवर कहां सोएगा। अभी इन्होंने बताया है, सही बात है, हमारे यहां गणपति का त्यौहार होता है तो रात-दिन गाड़ियां चलती रहती है। महाड में जो दुर्घटना हुई, उसका क्या हुआ, वह रोड अभी तक नहीं बनी, गडकरी साहब, वह रोड और ब्रिज 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, क्यों सुविधा नहीं मिली। बारिश हो रही है, कोई एसओएस सैंटर 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, इंडस्ट्रीज़ को बढ़ावा दे रहे हैं, दूसरी तरफ रास्ते पर गाडियों 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 गाडियां रास्ते पर हैं। आपने पुरानी गाड़ियों के स्क्रैपिंग 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 चीज़ों 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 हालत 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 मॉनिट्रिंग 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। गाडी सिग्नल पर रुकी, एक बार रुकी, दो बार रुकी, मैंने देखा कि रास्ते में तो कोई नहीं है। फिर तीसरी बार रूकने 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 क्यों तो उसने जो कानून का डर बताया, वह इतना बड़ा था। हम तो जुर्माना लगा रहे हैं। वह तो और भी बड़ी थी, उसने कहा कि अगर मैं पकड़ा गया तो मेरी तस्वीर और मेरा लाइसेंस आदि सारा जब्त 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 चालीस पैसेंजर्स बैठे हुए हैं, आप पायलट को बहुत बड़ा भाव देते हैं कि हवाई जहाज चलाता है। मैं भी बस चलाता हूँ। मैं चालीस 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 कहूँगा कि इस बिल में जो सारी हाईलाइट्स 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 201st 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 12th 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 Gadkariji – 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 लफड़े में नहीं पड़ना, कौन प्रोबल्म 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. l0 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 ड्राईविंग लाइसेंस की भी परीक्षा दी थी। मैं एल.एल.एम. में पास हो गई परंतु ड्राईविंग लाइसेंस की परीक्षा में फेल हो गई। इसलिए मेरा निवेदन रहेगा कि जो यह बोर्ड आप बनाएंगे, उस बोर्ड के माध्यम से, जैसे ट्यूशंस 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 लाने की आवश्यकता क्यों पड़ी? इस बिल को इस समय लाने की आवश्यकता इसलिए पड़ी क्योंकि ब्रसीलिया 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 सिक्योरिटी का यह बिल लाने के लिए धन्यवाद देना चाहती हूं।

सब लोग सोचेंगे कि मैंने नेशनल सिक्योरिटी, 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 एक्सीडेंट्स होते हैं जिनमें लोगों की मृत्यु होती हैं।

आजादी के बाद से आज तक यदि उन आंकड़ों को जोड़ लिया जाए तो रोड एक्सीडेंट्स 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 यंग लोग- 21-22-24-30-35 वर्ष के युवा यानी जो युवा वर्ग है, 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 ओवरटेक किया जाए, कैसे खट 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 एक्सीडेंट हो जाता है तो उस आपराधिक घटना को कंट्रोल करने के लिए क्या प्रावधान किये जाएं कि एक्सीडेंट्स न हों। उन अपराधों के विषय में भी इस संसद ने कोई विचार नहीं किया। स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट जरूर थी, लेकिन उस पर कार्रवाई नहीं हुई। ऐक्सिडेंट्स के बाद विक्टिम्स 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 इंश्योरैंस प्राप्त करने में सालों लग जाते हैं। जरा सोचिए, जिनके बच्चे छोटे हैं और पिता का ऐक्सिडेंट हो गया हो, बच्चे की पढ़ाई-लिखाई, विधवा के लालन-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 लाइसैंस बनवाया था। वह ड्राइविंग लाइसैंस बनना बहुत आसान था लेकिन जैसा सुष्मिता जी ने कहा है कि यूरोप में ड्राइविंग लाइसैंस मिलना, एलएलएम की डिग्री प्राप्त करने से भी मुश्किल है।

वर्ष 1990 का समय मुझे भी याद आती है कि जब मैं पढ़ने के सिलसिले में बाहर गयी थी तो वहां पर एक स्कॉटिश महिला मित्र थी। वह तीन बार टेस्ट में फेल हो गयी थी, जिसके कारण उसका रो-रो कर बुरा हाल हो रहा था, क्योंकि अगर वहां आप टेस्ट में तीन बार फेल हो गये तो अगली बार ड्राइविंग लाइसैंस के लिए अप्लाई ही नहीं करने दिया जाता है। जो लाइसैंसिंग के प्रावधान हैं, आतंकी और इस तरह के लोग उन सभी प्रावधानों के बीच के जो लूप होल्स हैं, उनका इस्तेमाल करके सरकारी डॉक्युमेंट्स 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 जोंगाज और उन सब के लिए एक आसान रास्ता है, यह प्रूव 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 गिरायें, 'हिट 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 इनडिफरैंस 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 लैमबॉर्गिनी के केस को लेकर काफी बदनाम हुआ है, जहां कम उम्र के बच्चे गाड़ियां चलाते रहें हैं और जिनके कारण बहुत लोगों की मृत्यु हुई है। जूवनाइल्स 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 मैं विशेष रूप से आपके माध्यम से बताना चाहती हूं कि पहले जनरल प्रावधान में दंड के रूप में 100 रुपए थे, लेकिन अभी वह 500 रुपया हो गया है।

मोटर व्हीकल एक्ट का आपने उल्लंघन किया है, तो सौ रुपए 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 पैनल्टीज को बढ़ाया गया है, वह सरकार के मन को दर्शाता है कि सरकार दृढ़ता के साथ देश के हित में कानन पास करना चाहती है और सड़कों पर सुरक्षा का माहौल लाना चाहती है। किसी भी गलत काम के दो पक्ष होते हैं, एक सिविल रॉंग और एक क्रिमिनल रॉंग। सिविल रॉंग और क्रिमिनल रॉंग दोनों को सख्त किया गया है, ताकि कहीं न कहीं रूल्स का पालन सख्ती से किया जा सके। जैसे एक कहावत है कि 'लातों 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 माँ-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 इम्प्रूवमेंट 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 कर सराहनीय 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 हूँ कि दिव्यांगों के लिए कानून में बदलाव किया गया है, वह विशेष रूप से सराहनीय 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 Chairperso, for giving me opportunity to speak on this Bill.

सबसे पहले मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ 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 लंबित पड़े इस बिल को लेकर आये हैं। इस बिल की खूबियों और खामियों पर मेरे बहुत-से मित्रों ने टिप्पणियाँ की हैं। मैं सिर्फ दो-बातें आपके माध्यम से मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ।

इंटरनैशनल 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 प्लाज़ा आता है, तो वहाँ से सबसे पहले एम्बुलेंस निकलती है, उसके बाद फायर ब्रिगेड की गाड़ी निकलती है, उसके बाद पुलिस फोर्स और आर्म्ड फोर्सेज़ 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 ऑक्युपाइड होती हैं। इसलिए इंटरनैशनल रेड क्रॉस का जो प्रोटोकॉल है, उसको सख्ती से लागू कराया 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। ट्रक्स 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 एल्मेंट्स 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): महोदया, 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।

महोदया, 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 करप्शन 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 भ्रटाचार के अड्डे बन गए थे। वे सरकार की उगाही के केंद्र बन गए थे। मैं माननीय नितिन गडकरी जी को धन्यवाद दूँगा 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 करप्शन 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 टैस्ट 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 दलाल प्रवृति थी। बिना दलालों 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 सब से बड़ी चिंता देश के अंदर अधिकतम दुर्घटनाओं के चिन्हित 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 चिन्हित 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 हूं कि निश्चित रूप से आने वाले समय के अंदर इस ब्लैक स्पॉट पर काम होगा। रास्ते पर जहां-जहां दुर्घटना होती है, वहां चिन्हित करने का काम होगा। भविष्य में दुर्घटना न हो, उसके लिए व्यापक इंतिज़ाम 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 हूं 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 हूं 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 and54.1 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.

गडकरी जी, आपने बताया कि आप 'नैशनल ट्रांस्पोर्टेशन 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 ट्रांस्पोर्टेशन 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 ट्रांस्पोर्टेशन 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 ट्रांस्पोर्टेशन पॉलिसी तय क्यों नहीं करते हैं। जैसे सीडीएस बने, वैसे आप भी बनो, नहीं तो यह तो सैग्रिगेटिड है, यह तो आइसोलेटिड इश्यु है। इसको 'नैशनल ट्रांस्पोर्टेशन पॉलिसी' का नाम देना सही नहीं लगता है। इसको 'रोड सेफ्टी पॉलिसी' या 'नैशनल रोड पॉलिसी' नाम दे सकते हैं। इसकी तरफ मैं 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 लैजिसलेशन लाए हैं। लेकिन विकल्स की रोड के हिसाब से जो डैंसिटी है, इसका संतुलन आप कैसे करेंगे? आप इसको कैसे बैलेंस करेंगे? आपने कितने ट्रांमा सैंटर्स बनाए हैं? आपको तो मैंशन 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 सैंटर्स कितने हैं। कम से कम हर 50 किलोमीटर पर एक ट्रामा सैंटर्स 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 एन्वायर्नमेंट इस कंट्री में बना हुआ था कि हाइवेज के ऊपर चलना मुश्किल ही नहीं, उनके कारण रोज-रोज ऐक्सिडेन्ट्स होते थे। पाँच लाख ऐक्सिडेन्ट्स 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 कैन्सिल 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 लिंक्ड 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 रुरल ट्रांसपोर्ट कर रही है, इनको हर डिस्ट्रिक्ट में प्रायोरिटी बेसिस पर किया जाना चाहिए। जब तक हमारे पास ट्रेंड ड्राइवर्स नहीं होगें, रोड पर ऐक्सिडेंट्स बढ़ने के चांसेज हमेशा रहेंगे। सीएसआर फन्डिंग को यूज किया जाये।

इस देश के अन्दर करीब-करीब 40-45 कम्पनियाँ हैं, जो व्हिकल्स को मैन्युफैक्चरिंग करती हैं। इन कंपनीज को एक-एक, दो-दो डिस्ट्रिक्ट को लेना चाहिए और सीएसआर फन्डिंग के अन्दर वर्ल्ड क्लॉस ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट बनाने चाहिए। मैं समझता हूँ कि उनका सिमुलेटर बेस्ड ड्राइविंग टेस्ट होना चाहिए। मेरी कुछ हम्बल रिक्वेस्ट हैं, ऑटोमेटिड फिटनेस टेस्टिंग मशीन को एक अक्टूबर 2019 से पूरे देश में लागू किया जायेगा। मैं मंत्री महोदय से रिक्वेस्ट करता हूँ कि राजस्थान की एक गाड़ी यदि चेन्नई खड़ी है तो वह चेन्नई में ही टेस्टिंग करवा ले, ऐसी फैसेलिटी अवेलेबल इसके साथ में हो जाये तो मैं समझता हूँ कि सही मायने में ट्रांसपोर्ट सेक्टर को फायदा मिलेगा। एक मैनुअल इंश्योरेंस सेक्टर का और साथ में ट्रैफिक रुल्स 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 चालान 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 सेफ्टी के मेजर्स लिये जा रहे हैं, जब नेशनल हाइवे बिल्डअप हो रहा है, उसी प्रोजेक्ट रिपोर्ट का हिस्सा क्यों 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 चेयरमैनशिप के अन्दर डिस्ट्रिक्ट के अन्दर ऐसी कमेटी का गठन हो, जहाँ पर जो ब्लैक स्पॉटिंग्स होती हैं, उनको हम रोक सकें, उनको पकड़ें और उनके ऊपर हम वर्क करें ताकि ऐक्सिडेंट्स 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 धारायें हैं, इस विधेयक के माध्यम से उनमें से 68 धाराओं 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 रुप से आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, मैं बिहार से आता हूं। ड्राइविंग लाइसेंस देने की प्रक्रिया में जो आपने सुधार लाया है, इसके लिए भी मैं बधाई देता हूं 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 दुर्घटनाएं 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 दुर्घटनाएं 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 कहूंगा 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 करूंगा कि जो सुप्रीम कोर्ट ने रूलिंग 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 दुर्घटनाएं आधी हो जाएंगी। वैसे, सरकार ने 'ब्राजीलिया 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। ड्राइवरों को सही ट्रेनिंग देने की भी जरूरत है। कई लोगों का भाषा के बारे में प्रस्ताव है। जो भी इंटरनेशनल परमिट जारी की जाए, उसमें ड्राइवर्स की भाषाओं को भी देखा जाए कि उन्हें भाषा का ज्ञान है या नहीं। सार्वजनिक परिवहन को सुदृढ़ करें। जहां-जहां क्रॉसिंग की व्यवस्था है, वहां अधिक चौकसी हो।

अब मैं बताना चाहता हूं कि अगर आपको सड़क की दायीं ओर 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 मुआवज़े 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 हेलिकॉप्टर की व्यवस्था होनी चाहिए। उसक एक नम्बर हो कि एक्सीडेंट होते ही उस पर खबर जाए और वह रोड पर ही उतर जाए और फिर उस व्यक्ति को ले जाकर ईलाज़ करायी जाए। यही बात कह कर मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

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

महोदय, मैं सर्वप्रथम नितिन गडकरी जी को बधाई देता हूं 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 को 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 दुर्घटनाएं 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 हूं 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 हूं।

यह जो बिल आया है, इस पर मेरे से पूर्व कई वक्ताओं ने विस्तार से अपनी बात रखी हैं। मैं केवल दो-तीन बिंदुओं पर सुझाव देकर कर अपनी बात पूरी करूंगा। यह जो मोटर व्हिकल 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 दुर्घटनाएं 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 निःशुल्क 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 हूं, 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 कीमतें बढ़ती जा रही हैं, लेकिन गाड़ियों की संख्या में कमी नहीं हो रही हैं। जो लोग वाहन खरीदना चाहते हैं, उनकी क्षमता भी बढ़ी हैं। 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 है। मेरा यह मानना है कि हिन्दुस्तान में आगे 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 ड्राइवरों के लिए भी एयरबैग का प्रावधान हो, ताकि उनको सुविधा प्राप्त हो सके। ड्राइवरों की छोटी-मोटी गलती से कोई विकलांग न हो पाएं।

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

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

कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल : मैं एक बात का स्मरण करा कर अपनी बात समाप्त करूंगा। 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 लैंडस्लाइड 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, लैंडस्लाइड हो रहा है या फ्लड की स्थिति है, वहां पर पैसे लेकर गाड़ियों को छोड़ दिया जाता था।

सभापति महोदय, आपको भी याद होगा, वहां पर पचासों वाहन लैंडस्लाइड 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 हूं। 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 है। 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 दृष्टिवंत 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, पार्षद आदि के साथ 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 चाहूंगी।

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 रोगों 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 सहारा मिल सकेगा। यह एक उचित कदम है।

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

हैलमैट के लिए भी कड़े प्रावधान किए गए हैं। ड्राइविंग लाइसैंस 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 लाइसैंस 3 साल के बजाय 5 सालों के लिए वैध होंगे। ड्राइविंग साइसैंस के डेटा को नैशनल लैवल पर इंटीग्रेट किया जाएगा जिससे फर्जी लाइसैंस बनाना मुश्किल हो जाएगा। इससे सड़क पर होने वाले हादसों में कमी आएगी। यह एक उचित कदम है। देश में करीब 30 प्रतिशत ड्राइविंग लाइसैंस फर्जी हैं। अत: ई-गवर्नैंस के तहत ड्राइविंग लाइसैंसों का इलैक्ट्रॉनिक पंजीकरण किया जाएगा। क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों के लिए ड्राइविंग टैस्ट लाइसैंस जारी करना अनिवार्य बनाया जाएगा। एक नई नीति का क्रियान्वयन किया गया है।...(व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करती हूं।

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 जरुरत है, क्योंकि मानव जिन्दगी अमूल्य है, वह बार-बार नहीं मिलती। इस विधेयक में संवेदनशीलता की भावना दिखाई देती है और सभी प्रकिया सराहनीय है 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 चरितार्थ होने वाला है। 22 लाख ड्राइवरों की परिपूर्ति के लिए बैकवर्ड एरिया में ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट का प्रावधान सबसे बड़ी उपलब्धि होगी।...(व्यवधान)

मैं 1-2 सुझाव देना चाहूंगी। कौन्ट्रैक्टर तथा इंजीनियरों के भ्रष्टाचार पर नकेल कसनी चाहिए। उनसे जवाब देहिता और जवाब लेना चाहिए। एक्सप्रैस हाईवे, राट्रीय राज्जीय सड़कों पर खासकर यात्रा धाम वाली सड़कों पर इमरजैंसी मेडिकल सेवा केन्द्र स्थापित की जानी चाहिए। हमारी 108 की इमरजैंसी सेवा को भी 10 किलोमीटर की दूरी पर स्थापित करना चाहिए। अनवांटेड और अनसाइंटिफिक हम्प्स भी निकालने चाहिए।...(व्यवधान) सड़क हादसों के जल्दी निपटारे के लिए ऐक्सीडैंट क्लेम ट्रिब्युनल की स्थापना करनी चाहिए।...(व्यवधान)

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

<u>16.00 hours</u>

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.

<u>16.01 hours</u> (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 हूं। मैं मंत्री महोदय जी का अभिनंदन करना चाहूंगा, खासकर इसलिए कि मैं महाराष्ट्र के मुंबई से हूं 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 हूं, इसलिए मैं उनका अभिनंदन करना चाहता हूं।

स्टैन्डिंग 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 बचता नहीं है। मैं मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूं 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 बढ़ोत्तरी हुई, इसलिए वे अभिनंदन के पात्र हैं।

मंत्री जी को ट्रैफिक पुलिस को आने वाले दिनों में ट्रैफिक क्लियरिंग का दर्जा देना चाहिए क्योंकि ट्रैफिक पुलिस का काम ट्रैफिक क्लियर 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 हैं, ये ट्रैफिक क्लियरेंस कम करते हैं और जो गाड़ी दिखी, उसे रोक कर ट्रैफिक जाम करने का काम करते हैं। मैं ट्रैफिक पुलिस को दोष देना नहीं चाहता, 50 परसेंट उनका वेस्टेड 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 चालान फाड़ने ही 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 बातों को सीसीटीवी में कैद करने वाले हैं। जब उनके पास डायरेक्ट चालान 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 फाइन नहीं लिया जाये। वे केवल ट्रैफिक क्लियर करने का काम करें। उन्हें नॉन पीक ऑवर्स में जो भी चैकिंग करनी है, वह करें। मैं इस बात से सहमत हूं कि यह सिस्टम भी चलना चाहिए, क्योंकि कायदे-कानून का पालन नहीं होगा।

महोदय, ह्यूमन सेफ्टी को ध्यान में रखकर यह बिल लाया गया है। मंत्री जी ने रोड का बहुत डेवलपमैंट किया है। देश ने बहुत सारी प्रगति की है। इसके साथ-साथ वे देश भर के एक्सीडैंट 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 अभिनंदन करना चाहूंगा।

अंत में, मैं एक बात की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। 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 रिप्लाई 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 अभिनंदन करता हूं।

श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली) : सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री नितिन गडकरी जी और राज्य मंत्री मनसुख एल. मांडविया जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं 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 प्राणों से हाथ धोना पड़ता है या उनके शरीर का कोई अंग खराब हो जाता है, इसलिए इसका निवारण आवश्यक है। मैं कहना चाहूंगा 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 पहुंची हैं। यहां ध्यान देने योग्य तथ्य है कि ज्यादातर दुर्घटनाएं वाहन चालक की गलती से होती हैं। लगभग 78.4 प्रतिशत दुर्घटनाएं अत्यधिक रफ्तार या नशे का सेवन करके वाहन चलाने के कारण होती है। 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 पायी 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 ट्रॉमा सैंटर 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। गुजरातपैटर्न पर 108 नम्बर की सेवा पूरे देश में चलायी जाये। आज गुजरात 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 बनाएं 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 चाहूंगा 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 हूं।

मेरे पास इतना समय भी नहीं है कि मैं इस बिल की खूबियों की चर्चा कर सकूं, लेकिन मैं दो सुझाव देना चाहूंगा। पहला सुझाव यह है कि आपने सुरक्षा की चिन्ता की है, लाइसेंस बनाने की प्रक्रिया को ट्रांसपेरेंट और आसान किया गया है और उसमें सख्ती भी की गयी है। बिहार में एक ऐसा वाकया 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 हूं। जो ओवरलोडिंग 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 ओवरलोडिंग करता है तो उसके चालक और ओनर पर फाइन किया जाता है, लेकिन इससे ओवरलोडिंग की समस्या कम नहीं हो रही है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि ओवरलोडिंग की समस्या तभी कम होगी, जब इसके लिए जिस क्षेत्र से वह ओवरलोडेड गाड़ी गुजरती है, वहां के एसएचओ, उस जिले के आरटीओ, 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 हूं। 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, बैंक 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 रिन्यूवल नहीं कराते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि आप उस वाहन की कीमत में ही इंश्योरेंस की एकमुश्त राशि जोड़ दीजिए। जिस तरह से वन टाइम टैक्स का प्रॉविजन है, उसी तरह से एक बार ही इंश्योरेंस की पूरी राशि ले लीजिए, जिससे वह वाहन इंश्योर्ड 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 हूं।

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

16.14 hours

MOTION RE: THIRTY-THIRD REPORT OF THE COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS’ BILLS AND RESOLUTIONS

श्री रत्न लाल कटारिया (अम्बाला) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं:

> “कि यह सभा 6 अप्रैल, 2017 को सभा में प्रस्तुत गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों संबंधी समिति के 33वें प्रतिवेदन से सहमत है।”

HON. CHAIRPERSON: The question is:

> “That this House do agree with the Thirty-third Report of the Committee on Private Members’ Bills and Resolutions presented to the House on the 6th April, 2017.”

The motion was adopted.

16.15 hours

PRIVATE MEMBERS' BILLS - Introduced

माननीय सभापति: माननीय सदस्यो, अब विधेयक पुरःस्थापित किए जाएंगे।

आइटम नं. 19 और 20- श्री योगी आदित्यनाथ - उपस्थित नहीं हैं।

आइटम नं. 21. श्री आधलराव पाटील शिवाजीराव ।

<u>16.15 ½ hours</u>

(i) Payment of Pension to Farmers in Drought Affected Areas Bill, 2016*

SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJIRAO (SHIRUR): I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for payment of pension and certain other facilities to farmers in drought affected areas.

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

> " कि सूखा प्रभावित क्षेत्रों में किसानों को पेंशन के संदाय और कतिपय अन्य सुविधाओं का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJIRAO : I introduce the Bill.

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 2 dated 07.04.2017

<u>16.15 ¾ hours</u>

(ii) Railways (Amendment) Bill, 2016*
(Amendment of sections 126 and 127)

SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJIRAO (SHIRUR): I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Railways Act, 1989.

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

> "कि रेलवे अधिनियम, 1989 का और संशोधन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJIRAO : I introduce the Bill.

<u>16.16 hours</u>

(iii) Airlines Regulatory Authority Bill, 2017*

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for setting up of an Airlines Regulatory Authority to regulate the operation of airline companies and for matters connected therewith.

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

> "कि एयरलाइन कंपनियों के प्रचालन को विनियमित करने के लिए एयरलाइन विनियामक प्राधिकरण की स्थापना करने तथा उससे संबंधित विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

SHRI M.K. RAGHAVAN: I introduce the Bill.

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 2 dated 07.04.2017

HON. CHAIRPERSON: Item 23 and 24- Dr. Bhola Singh – not present.

…(व्यवधान)

माननीय सभापति : आइटम नं. 25, 26 और 27- श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश- उपस्थित नहीं हैं।

…(व्यवधान)

माननीय सभापति : आइटम नं. 28 और 29- डॉ. मनोज राजोरिया- उपस्थित नहीं हैं।

…(व्यवधान)

16.16 ½ hours

(iv) Child Protection Bill, 2017*

SHRI VISHNU DAYAL RAM (PALAMU): I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for the welfare of children and matters connected therewith.

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

> "कि बालकों के कल्याण तथा उससे संसक्त विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

SHRI VISHNU DAYAL RAM: I introduce the Bill.

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 2 dated 07.04.2017

16.17 hours

(v) Ban on Polythene Bags Bill, 2017*

SHRI VISHNU DAYAL RAM (PALAMU): I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for ban on manufacture and use of polythene bags and for matters connected therewith or incidental thereto.

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

> "कि पोलीथीन बैग के निर्माण और प्रयोग पर पाबंदी और उससे संबंधित या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

SHRI VISHNU DAYAL RAM: I introduce the Bill.

16.17 ½ hours

(vi) Bureau of Accountability Bill, 2017*

SHRI VISHNU DAYAL RAM (PALAMU): I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for establishment of Bureau of Accountability to suggest measures for rooting out corruption; making the administration efficient and for matters connected therewith.

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 2 dated 07.04.2017

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

> "कि भ्रष्टाचार को समाप्त करने के लिए उपाय सुझाने, प्रशासन को कुशल बनाने के लिए जवाबदारी ब्यूरो की स्थापना करने तथा उससे संबंधित विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

SHRI VISHNU DAYAL RAM : I introduce the Bill.

16.18 hours

(vii) Mandatory Basic Facilities for Neglected Senior Citizens, Widows and Orphans Bill, 2017*

श्री ए.टी.नाना पाटील (जलगाँव) : माननीय सभापति जी, मैं प्रस्ताव करता हूं कि वरिष्ठ नागरिकों, विधवाओं और अनाथों को आवास, खाद्य, जल, औषधि और सुरक्षा जैसी अनिवार्य मूल सुविधाओं का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

> " कि वरिष्ठ नागरिकों, विधवाओं और अनाथों को आवास, खाद्य, जल, औषधि और सुरक्षा जैसी अनिवार्य मूल सुविधाओं का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर;स्थापित करने की अनुमति दी जाए। "

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री ए.टी.नाना पाटील: माननीय सभापति जी, मैं विधेयक पुर:स्थापित करता हूं।

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 2 dated 07.04.2017

माननीय सभापति : आइटम नं. 34- श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा- उपस्थित नहीं हैं।

16.19 hours

(viii) Constitution (Amendment) Bill, 2017*
(Insertion of new article 16A)

श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) : माननीय सभापति जी, मैं प्रस्ताव करता हूं कि भारत के संविधान का और संशोधन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

> "भारत के संविधान का और संशोधन करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री भैरों प्रसाद मिश्र: माननीय सभापति जी, मैं विधेयक पुर:स्थापित करता हूं।

माननीय सभापति: श्री राघव लखनपाल जी उपस्थित नहीं हैं।

श्री अश्विनी कुमार चौबे जी।

16.20 hours

(ix) Health Insurance Scheme Bill, 2017*

श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि देश में व्यापक स्वास्थ्य बीमा योजना तैयार करने तथा उससे संसक्त विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थपित करने की अनुमति दी जाए।

माननीय सभापति : प्रश्न यह है :

> "कि देश में व्यापक स्वास्थ्य बीमा योजना तैयार करने तथा उससे संसक्त विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थपित करने की अनुमति दी जाए।"

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part II, Section 2 dated 07.04.2017

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

श्री अश्विनी कुमार चौबे: मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूं।

माननीय सभापति : फिरोज वरुण गांधी जी, उपस्थित नहीं हैं।

16.22 hours

माननीय सभापति : आइटम नम्बर 40 - श्री जितेन्द्र चौधरी जी, आप अपना भाषण शुरू करें।

SIXTH SCHEDULE TO THE CONSTITUTION (AMENDMENT) BILL, 2015 – Contd.

SHRI JITENDRA CHAUDHURY (TRIPURA EAST): Sir, on 24th March, 2017, I have participated in this Private Members' Bill brought by my friend Mr. Pala on further to amend the Sixth Schedule to the Constitution of India in its application to constitution of District Councils and Regional Councils where the amendments were proposed for increasing the members from 30 to 40 and also the traditional occupations of the tribals including occupations relating to mines and minerals, very particularly in Meghalaya within the Khasi District Council.

Broadly, I am in agreement with this proposed amendment. But Sir, the need for amendment of this provision of the Constitution does not end here because this Sixth Schedule has come into existence in 1952, that means from the very beginning or from the inception of the Constitution under Article 244(2) and Article 275(1). Now, under this provision of the Sixth Schedule, ten District Councils are being governed. In Meghalaya, there are three District Councils. In Assam, there are three District Councils. In Mizoram, there are three District Councils and in Tripura, there is one District Council.

But Sir, the Sixth Schedule is aiming at the section of people who are tribals or adivasis. They are not residing only in these four States. In India, there are about 12 crore adivasi population and within the North Eastern States also, there are some other States where tribals are residing like in Manipur and also in Arunachal Pradesh. And within Assam also, there are a number of other adivasi communities or adivasi groups. So, today, after 65 or 67 years of enactment of this provision or this Act, we have to revisit or relook at the entire thing as to how far this provision has met or brought the changes to the lives of the adivasis or the tribals in these particular District Councils and in particular, the four States and

also in other States. That is why, what I would like to submit here is that today this Sixth Schedule has some legislative and judicial powers and also very limited executive powers.

But, at the present scenario, with just these two provisions, with limited judicial and executive powers, no marginalised section of population can survive. It does require further amendments and a revisit. So, how come the contours of the Sixth Schedule could be expanded to take care of social and economic development of this section of population?

Sir, as I mentioned earlier, through the passage of the 73rd and 74th Amendments of the Constitution in 1992, certain functions have been devolved in non-Scheduled areas, where Fifth Schedule and Sixth Schedule are not implemented. That means, people at the rural level have got a structure, where they could participate in the process of planning as well as in the process of implementation. That has created some kind of a sensation in the rural population of our country and a kind of sense of belonging with the country. अपने गांवों को, अपनी जमीन को, अपनी विरासत को और अपनी इकोनोमी को हम स्वयं बना रहे हैं।

Sir, I would like to say that this sense is very much missing in the provisions of the Sixth Schedule. That is why, today it has to be seen, without copying the 73rd and 74th Amendments, as to how this kind of a structure can be devolved at the village level, at the district level and at the intermediate level considering the social and cultural aspects of tribal communities in hilly regions.

Simultaneously, for the participation of the common people through the process of election, not only in Parliament or State Assembly but also at the village and intermediate level, an electoral body has to be constituted. Moreover, systems like fixation of accountability and audit, as has been done in other areas, should be implemented in the ADC areas also. That is why, it is very much essential today to revisit everything.

Sir, we have Tripura Tribal Areas Autonomous District Council in our State. Two-thirds of the entire Tripura State and 19 tribes come under this

Council. After three decades of promulgation of the Sixth Schedule, new sub-divisions, new blocks and new districts have been created. But, Tripura being a very small State with around 10,449 sq. kilometre, we find that in the remaining one-third area, urban areas have been developed and municipal corporations, municipal councils and nagar panchyats with urban infrastructure and urban facilities have come up.

Similarly, in the ADC areas also, though not at par with the general areas, economic development is also coming up. So, they are also now aspiring to have urban bodies. That should also be thought of. Another lacuna or handicap is that three-tier panchayat system is not applicable to the States which are covered under VI Schedule. Any ADC or any other Council does not receive any fund directly as per the recommendation of the Finance Commission. It is a kind of deprivation, whether it is Tripura, Meghalaya or Assam because the mandatory provision of the Finance Commission is that there must be an elected body. So, there is a provision to give them funds from the Planning Commission earlier and the NITI Aayog now. Shri Arjun Meghwal, Minister of State for Finance is here. During the last financial year, Rs. 1,000 crore had been allotted to these ten ADCs, but this year, the allocation has been slashed to Rs. 500 crore. The allocation should have been increased by 20, 25 or 30 per cent, but it has been decreased by 50 per cent. What kind of justice has been done? This is a very important thing. I would like to mention this aspect again.

माननीय सभापति: माननीय सदस्यगण, इस विधेयक पर आवंटित छः घंटे का समय पहले ही लिया जा चुका है। चूंकि अभी नौ सदस्यों को चर्चा में भाग लेना है, अतः इस विधेयक पर आगे चर्चा के लिए सभा का समय बढ़ाया जाना है। यदि सभा सहमत हो, तो विधेयक पर चर्चा का समय दो घंटे बढ़ाया जाए।

माननीय सदस्यगण : सहमति है।

माननीय सभापति : सभा की सहमति है, इसलिए दो घंटे का समय बढ़ाया जाता है।

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Sir, I am sorry. You will excuse me. This extension is not being given just to discuss this issue, but to avoid

other issue, the Transgender Bill. That is why, they go on extending the time. This is an important thing.

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस.एस.अहलुवालिया): सभापति महोदय, सिक्स्थ शिड्यूल के बारे में भारत के किसी और हिस्से को उसका मतलब समझ में आए या न आए, लेकिन उत्तर-पूर्व भारत के लिए वह बहुत ही जरूरी है, यह वहाँ के दिल की धड़कन है, वहाँ की साँस है और वहाँ की नब्ज़ है। सिक्स्थ शिड्यूल के माध्यम से वहाँ के आदिवासियों को उनका अधिकार मिलता है। इसके बारे में यदि देश की सबसे बड़ी पंचायत में चर्चा हो रही है, तो उसके लिए जितना भी समय चाहिए, उतना समय देने की जरूरत है।

SHRI JITENDRA CHAUDHURY: Sir, what I would like to tell is that this amendment to the VI Schedule is being discussed and debated for the last more than one decade. It happened even during the time of the UPA Government. From the Ministry of Home Affairs, suggestions from the State Governments had been sought and almost all the States – Tripura, Assam, Meghalaya and Mizoram - where the provisions of VI Schedule are applicable have, time and again, sent their proposals and suggestions. It happened during the UPA Government's time also. Now when this NDA-II came into office, they also again asked for their suggestions and the States have submitted their suggestions.

When in the year 2014, I became, for the first time, a Member of this House, I raised a question before the hon. Home Minister and also got the reply. On 20th March, 2015 during the Budget Session, I had raised a question and got the reply that it was under the consideration of the Cabinet and the Cabinet would take a decision.

It was said that in the Budget Session of 2015-2016 itself this amendment will be brought; it will be passed; and it will be implemented. Now, we are in the year 2017 and there is no sign of the Home Ministry bringing this amendment. It is very much disappointing.

I think that 4-5 Ministers are present here. Definitely, अहलुवालिया जी ने अभी कहा कि यह पूर्वोत्तर और आदिवासियों के दिल की धड़कन है, लेकिन यह धड़कन कब तक दबती रहेगी?

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा कॉर्पोरेट कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल) : ...(व्यवधान) हम डिफरिंग नहीं कर रहे हैं। इस सब्जेक्ट के मंत्री यहाँ बैठे हैं।

श्री जितेन्द्र चौधरी: ...(व्यवधान) यह कब तक रहेगा? Sir, only three days are left. Of course, during the Session it may not be possible, but you please ensure that during the Monsoon Session it must be brought and passed. Definitely, we, from this side, also would wholeheartedly support it.

Sir, as I said, tribals are not only living in these four States. … (*Interruptions*)

SHRI S.S. AHLUWALIA : You are again and again raising this issue that how long we will defer the other thing and keep lingering onto this subject. But you are aware as you come from Tripura that still enough churning is not done on the Sixth Schedule, which is basically meant for the development of tribals of that area. Our founder fathers have framed the Constitution, but still new concept, new idea, new generation people are demanding for more because of scarcity of the natural resources and other things that are there. This, ultimately, is forcing people to demand more. So, proper churning is required, and I believe that you will do justice. … (*Interruptions*)

SHRI JITENDRA CHAUDHURY: Sir, the main framework was conceived during the early 1950s. So, in the early 1950s there were so many things that were not there like half of the Ministries were not born at that time. Hence, it is the aspiration of the people automatically. Sir, you are right.

Now, I was mentioning that the tribals are not living only in these four States. There are tribals in Manipur, Arunachal Pradesh, Odisha --in the mainland where there are more than 11 crore of them and I am coming to that issue also.

I would now like to particularly mention about Manipur. In Manipur, there are 16 Districts and out of these 16 Districts -- Dr. Meinya is present here -- I think that from including the newly constituted District, in nine or ten Districts tribals have the majority. In Manipur, there are 33 recognized Scheduled Tribe communities including sub-tribes, and 41.1 per cent of the total population are

tribals. The tribals are demanding the Sixth Schedule, the *raksha kavach*, since early 1970s and in the year 1974 under Article 371 (c) one such Council has been constituted, but that does not suffice to address the need of the people. So, the demand for the Sixth Schedule since the early 1970s is day by day not only increasing among the *Adivasis* because development is not only for the *Adivasis*, but development is for the entire State and the entire country. But unfortunately, the State Government and the Central Government did not pay heed to it.

Now, instead of bringing that amendment in the Sixth Schedule, as was suggested to the Central Government, unfortunately, the previous Manipur Government brought three legislations which created a huge controversy and a huge turmoil there. Unfortunately, nine youth were killed. Still the bodies of the eight of those deceased are lying unburied in Churachandpur. Though it is a Private Member Bill, I suggest the Government that the Sixth Schedule be amended for Manipur also. Kuki, Zomi and Naga communities are demanding that. Neither, what will happen? The tribal people will say, "*Sadin Kuki Land, Sadin Nagaland, Sadin Zomi Land*". The trend is not to allow these divisive forces, not to give them the indulgence and not to give them the opportunity. Now, the vast majority of those who abide by the Indian Constitution and Indian Law are demanding. The Government should generously come forward to extend this Sixth Schedule in an amended form and also see as to how their socio-economic development could be taken care of.

In Arunachal Pradesh, all the communities are tribal communities. Arunachal Pradesh is such a big State which is about 83,743 square kms but the population is only 15,58,000 according to the 2011 census. All the population is of tribal communities but there are very small and marginal ethnic groups, we have to protect their culture and their tradition etc. the people who belong to Mon and Patkai have raised their demand that ADC may be constituted under the Sixth Schedule. I am sure, Mr. Ering will support me. The people who belong to Chakma Community are the people who migrated from the erstwhile East Pakistan

(now Bangladesh). But after great difficulty, the Chakma Community, on the intervention of the hon. Supreme Court, got the citizenship and got the voting right now. Why the demands of Mon, Patkai and Chakma should not be thought of? In Assam, about three crore population is there. Every third citizen of Assam is an adivasi or a tribal. But, very unfortunately, एक करोड़ जो आदिवासी आबादी है, इसमें 40 लाख की आबादी को आदिवासी के हिसाब से मान्यता दी जाती है,…(व्यवधान) लेकिन जो 50 लाख टी ट्राइब्स हैं, जब हिन्दुस्तान में ब्रिटिशर्स आए थे, जब टी गार्डन गए, तब से वो लोग वहां पर हैं। Santhal, Munda, Teli and Oraon, in West Bengal, Jharkhand, Chhattisgarh and Odisha, are adivasis, but they are not adivasis in Assam. They are, again, Adivasis in Tripura.

(x3/1645/sh-bks)

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Are they not Adivasis in Assam?

SHRI JITENDRA CHAUDHURY: No. Their number is around 50 lakhs. Now, they are also raising this question. आसाम में जो पचास लाख आदिवासियों की आबादी है, उसमें संथाल, ओडाव, तेली, मुंडा, भील को भी आदिवासी की मान्यता क्यों नहीं दी जाती है? Simultaneously, I would like to submit that in Assam, there are Koch Rajbongshis, Tai Ahoms, Morans, Mataks, and Chutias. You must look at their features and how, anthropologically, they are considered as Scheduled Tribes. जैसे आदिवासियों को मान्यता दी जाती है, वे भी ऐसे ही हैं। दो-तीन ट्राइब्स के साथ कोच-राजबोंग्शी, ताई-अहोम्स, मोरान्स, मटोक्स एंड चुटियाज…(व्यवधान) मैं आसाम के बारे में बोल रहा हूं। मैं यह बात जो उठा रहा हूं, इसके संदर्भ में इसे भी आलोचना में आना चाहिए।

महोदय, इसके साथ-साथ मैं कहना चाहता हूं कि आदिवासी सिर्फ उत्तर-पूर्व में ही नहीं हैं, बल्कि पूरे हिंदुस्तान में आदिवासियों की आबादी 12 करोड़ है, जो यूरोप के बहुत से देशों में भी नहीं है। ये कितनी बड़ी ताकत है, यह हिंदुस्तान में देशभक्त ताकत है। सिपोय म्यूटिनी के पहले Santhal rebellion was the first one. So, Adivasis are the first heroes of our country who took arms against the Britishers for our Independence and freedom. We salute them. How is their condition today? A number of Members from those places are here. सत्ताधारी पार्टी से आप काफी लोग चुनकर आए हैं। मैं आपको एक्यूज करने के लिए नहीं बोल रहा हूं। यहां पर

आदिवासियों की जमीन और जायदाद को सुरक्षा देने के लिए एक रूल बना है, the Panchayats (Extension to Scheduled Areas) Act, 1996 guarantees STs half of the seats in the elected Government and also the seats of Chairmen. पेसा में क्या मिलता है, वहां आधे से ज्यादा आदिवासी हैं तो उन्हें वहां आरक्षण मिलता है और चेयरमैन की सीट का आरक्षण मिलता है। मैं कहना चाहता हूं कि आरक्षण में हम आदिवासी और एस.सी. से एम.पी. चुनकर आए, मंत्री बने, उससे कुछ नहीं होता है। जब तक हमारी अपनी आबादी, यह सिर्फ आदिवासियों की आबादी नहीं, बल्कि देश की आबादी में जो कमजोर वर्ग हैं, इन्हें खुशहाली, इकोनोमिकली आगे बढ़ाने के लिए मौका नहीं दिया जाता है, ऐसा एनवायरनमैन्ट नहीं दिया जाता है, सिर्फ पेसा एक्ट और फिफ्थ शेड्यूल से कुछ नहीं होगा।

आप देखिये कि मेनलैंड में आज नक्सली, माओवादी और आदिवासी लोगों ने कभी भी सत्ता और संविधान के खिलाफ हथियार नहीं उठाये, लेकिन आज ये लोग हथियार उठाकर बोल रहे हैं कि हम इस देश से बाहर जायेंगे। यह बहुत दुख की बात है। हम नक्सलवाद और माओवाद को कंट्रोल करने के लिए करोड़ों रुपये खर्च करते हैं, सौ करोड़, हजार करोड़ रुपये खर्च करते हैं, उसमें कोई कमी नहीं होती है। इनसे मुकाबले के लिए बुलेटप्रूफ गाड़ी खरीदते हैं, मकान बनाते हैं, हथियार लाते हैं, लेकिन आदिवासी क्षेत्रों में स्कूल बनाने के लिए, रास्ते बनाने के लिए, पेयजल के बंदोबस्त के लिए, उनके इलाज के लिए, उनका लाइवलीहुड ऊपर उठाने के लिए, उनकी जीविका का विकास करने के लिए जो पैसा चाहिए, वहां पैसे की कमी है, वह पैसा नहीं आता है।

उस दिन मैंने बताया था कि आंध्र प्रदेश में, तेलंगाना में छत्तीसगढ़ और मध्य प्रदेश में आईटीडीए - इंटिग्रेटिड ट्राइबल डेवल्पमेंट एजेंसी है। मैंने पूछा कि आईटीडीए का चेयरमैन कौन है तो पता चला कि कोई आइ.ए.एस. अफसर चेयरमैन है। हर आइ.ए.एस. अफसर बुरा नहीं है। All the IAS officers are not corrupt. They are also honest people. लेकिन जब तक इलैक्टिड लोगों की भागीदरी नहीं होगी, सैंस ऑफ बिलॉन्गिंग नहीं हो पाएगी, तब तक आप जितना भी रुपया डालें, जितनी भी राशि यहां पर डालें, कुछ नहीं हो पाएगा, वह ऐसे ही व्यर्थ हो जाएगा। सर, इसलिए मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि सिक्स्थ शिड्युल ही नहीं, आपके पास इतनी ताकत है कि आप सोचिए कि कैसे पेसा एक्ट, फिफ्थ शिड्युल को भी थोड़ी और पॉवर दी जाए। वहां पर प्लानिंग प्रोसेस और इम्पिलिमेंटेशन में काम करना पड़ेगा। वहां के लोगों को सिर्फ एम.पी. और मंत्री नहीं बनना है। ग्राम पंचायत स्तर पर उनकी थोड़ी मज़बूती होनी जरूरी है। नहीं तो क्या होगा - भुखमरी होगी, अपने क्षेत्र से पलायन होगा। आज ऐसा हो रहा है। इसीलिए मैं बोलना चाहता हूँ कि आज जो आंकड़ा है - मध्य प्रदेश में हिंदुस्तान की सबसे बड़ी आदिवासी आबादी -

1,53,16,784 है। दूसरे नंबर पर महाराष्ट्र आता है - जहां एक करोड़, पांच लाख है। उड़ीसा में 95 लाख है। राजस्थान में 92 लाख है। झारखण्ड में 86 लाख है। पूरे पूर्वोत्तर में जितनी आबादी है, एक-एक राज्य में उससे ज्यादा आदिवासी आबादी है। लेकिन इस हिसाब से उनका विकास कैसे हुआ है? ह्यूमन डेवल्पमेंट इंडेक्स का कोई भी आंकड़ा देखें तो पता चलेगा। मैं आप पर आरोप नहीं लगा रहा हूँ। आपको आए हुए तो तीन साल ही हुए हैं। यह सभी की जिम्मेदारी है। आज कितना पिछड़ापन वहां पर है। यह जो नक्सलवाद, माओवाद, आतंकवाद है, इसके लिए हम करोड़ों रूपये खर्च कर रहे हैं, लेकिन विकास के लिए और उनको थोड़ा सशक्त करने के लिए हम नहीं सोच रहे हैं? So, my humble submission to the ruling Party is that please have a round table discussion with MPs, social scientists, intellectuals from the tribal communities. This issue should be solved because unless and until 12 crore tribal population of our country are taken on board of the development process, this country cannot go ahead. For the real `Make in India' and for the development of this country, this aspect should be thought of.

I am coming to Jharkhand. On that day Shri Dubey was present. He talks of many things. Dubey *ji* told me that today he has to go somewhere. Of course, Shri Ahluwalia and all other colleagues are present here. I would like to submit that in Jharkhand in 1908, the Chottanagpur Tenancy Act was enacted during the British period. How come? The Santhal Rebellion, Munda Rebellion took place here. They shed their blood there. They sacrificed for the Independence of this country, not for their own.

जो अंग्रेज हुकूमत थी, उन्होंने छोटा नागपुर टैनेंसी एक्ट लाने के लिए उनको बाध्य किया। उसके बाद सन् 1949 में संथाल परगना टैनेंसी एक्ट बना। The Government has the programme for `Make in India'; the Government has the programme for the overall development. There is a lot of scope and avenues but what have you targeted in Jharkhand? झारखंड हिन्दुस्तान का ऐसा प्रदेश हैं, जहाँ सबसे ज्यादा खनिज सम्पदा है। झारखंड पूरे हिन्दुस्तान को शेयर दे पाता है। झारखंड की सम्पूर्ण आबादी आदिवासी नहीं है। झारखंड आदिवासी, गैर-आदिवासी सबके विकास को एंश्योर करके पूरे हिन्दुस्तान को खनिज सम्पदा दे सकता है। आपकी जो पहली सरकार आयी थी, अटल बिहारी वाजपेयी जी ने झारखंड स्टेट आदिवासियों को सामने रखकर बनाया है। But, the situation is very pathetic today. जो 23 नवम्बर 2016 को सीएनटी-एसपीटी अमेंडमेंट बिल 2016

लाया गया, झारखंड की पूरी आदिवासी आबादी, झारखंड की पूरी लोकतान्त्रिक आबादी इसका विरोध कर रही है। The democratic people are opposing this....(व्यवधान)

श्री रवीन्द्र कुमार राय (कोडरमा) : महोदय, ये गलत बोल कर रहे हैं।...(व्यवधान)

श्री जितेन्द्र चौधरी : आप बाद में बोलिएगा।...(व्यवधान) Let me finish. … (*Interruptions*)

माननीय सभापति: आपकी बारी आयेगी तो आप बोलिएगा।

…(व्यवधान)

श्री जितेन्द्र चौधरी: महोदय, सिर्फ तीन मिनट में दो अमेंडमेंट पास हो गये।...(व्यवधान) यह कैसे हुआ?...(व्यवधान) आप बाद में बोलिएगा, मैं आपकी बात सुनूँगा।...(व्यवधान) How was this possible?...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप अपनी बात बाद में रखिएगा।

…(व्यवधान)

श्री जितेन्द्र चौधरी: हम आपकी बात सुनेंगे, आप बोलिएगा।...(व्यवधान) आप मेरी बात सुनिए।...(व्यवधान) तीन मिनट में यह विधेयक पास हो गया।...(व्यवधान) तीन मिनट में कैसे पास होता है?...(व्यवधान)

माननीय सभापति : इनको बोलने दीजिए। आप अपनी बात कहिएगा। इन्हें रोकिए मत।

…(व्यवधान)

श्री जितेन्द्र चौधरी: ठीक है, आपने इतना अच्छा काम किया है तो आप आलोचना कीजिए।...(व्यवधान) पब्लिक कन्सलटेशन में लाइए।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : उनको बोलने दीजिए। ऐसा नहीं होता है। आप बाद में बोलिएगा।

…(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप बाद में बोलिएगा, अब इनको बोलने दीजिए।

श्री जितेन्द्र चौधरी: आप बोलिएगा, हम आपकी बात सुनेंगे।...(व्यवधान) मैं गलत बोल रहा हूँ तो आप मुझे सुधारियेगा।...(व्यवधान) ठीक है कि आप उनकी भलाई के लिए लाये।...(व्यवधान) आप आलोचना कीजिए।...(व्यवधान) आप चर्चा कीजिए।...(व्यवधान) वहाँ पर कैसे आपने तीन मिनट में दो विधेयक पास कर लिये।...(व्यवधान) आप आदिवासियों के लिए काम कर रहे हैं, लेकिन वहाँ पर आलोचना नहीं होगी। इसमें जो संघर्ष हो रहा है, वहाँ अभी तक सात आदमियों की मौत हो गयी है। सैंकड़ों लोगों को हिरासत में डाल दिया। हम आपके खिलाफ नहीं बोल रहे हैं, लेकिन आपको सोचना होगा, आप आदिवासी क्षेत्र से चुने हुए हैं। Please go into the depth as to what is happening. आदिवासियों की जमीन पर खेती के

लिए, पानी के लिए आप बोल नहीं रहे हैं। हो सकता है कि अभी वहाँ पर आप एक्विजिशन करें, वहाँ पर कामर्शियल एक्टिविटीज करेंगे। कितने आदिवासी कामर्शियल एक्टिविटी कर पायेंगे? वे शिक्षित नहीं हैं, उनकी कोई कैपेसिटी नहीं है, इसलिए मैं आपसे विनती कर रहा हूँ, आप उसे देखिए।

माननीय सभापति : अब आगे बढ़िए।

श्री जितेन्द्र चौधरी : महोदय, मैं आपका भाषण सुनता हूँ, मुझे बहुत अच्छा लगता है। आप किसानों के लिए बोलते हैं। एक कानून यूपीए फर्स्ट के जमाने में Recognition of forest rights बना था। अभी क्या हुआ, पूरे हिन्दुस्तान में एक करोड़ से ज्यादा आदिवासी और ट्रेडिशनल फॉरेस्ट ड्वेलर्स जंगल में वास करते हैं। अभी तक गवर्नमेंट की वेबसाइट पर जो आँकड़ा मिलता है, सिर्फ 17 लाख लोगों को दिया गया, 30 लाख एप्लिकेशंस मिलीं, उनको तुरन्त रिजेक्ट कर दिया गया। सिर्फ 17 लाख और 83 लाख आदिवासी और ट्रैडिशनल फॉरेस्ट ड्वेलर्स कहाँ जाएंगे?

17.00 hours

माननीय सभापति: आप और कितना समय लेंगे?

श्री जितेन्द्र चौधरी: सर, 15 मिनट।

माननीय सभापति : ठीक है, इसे याद रखिएगा।

श्री जितेन्द्र चौधरी: सर, आज़ादी के बाद की स्थिति को देखिए। हिन्दुस्तान के इकोलॉजिकल बैलेंस, जैसे पेड़-पौधे, हरियाली को किस ने डैमेज किया? क्या आदिवासी लोगों ने किया? आज हिन्दुस्तान के 600 जिलों में से 175 जिलों में 45-50 परसेंट आदिवासी हैं। जहां पर आदिवासी हैं, वहां पर पेड़ हैं, पौधे हैं, जंगल हैं, शेर हैं, सब कुछ हैं। जहां पर आदिवासी नहीं हैं, वहां कुछ नहीं हैं।

17.01 hours (Shri Arjun Charan Sethi *in the Chair*)

लेकिन, आदिवासियों को क्या दर्ज़ा दिया जाता है? वे अतिक्रमणकारी हैं, कानून तोड़ने वाले हैं, ऐसा कहा जाता है। यहां पर बहुत सीनियर मिनिस्टर गहलोत साहब बैठे हैं। सर, आप इसे थोड़ा देखिए। जब वहां पर फॉरेस्ट राइट्स के सवाल आते हैं, तो उसे यह कह कर ठुकरा दिया जाता कि फॉरेस्ट राइट्स देने से तो यह सब खत्म हो जाएगा। जंगल को किसने खत्म किया? आदिवासी लोगों ने जंगल को खत्म नहीं किया। आदिवासियों के कारण आज पेड़ हैं, पौधे हैं, हरियाली है। आदिवासी लोगों ने आज, चाहे वह गंगा हो, नर्मदा हो, उन्होंने उसे बचा कर रखा है। क्या आदिवासियों का कोई हक़ नहीं है? क्या उनके लिए अधिकार नहीं हैं? उनके लिए इस सदन ने जो कानून बनाए, उसको लागू करने के लिए यू.पी.ए. के

ज़माने में उन लोगों ने ऐसा ही किया और अगर आपने भी किया तो आप पीछे चले जाएंगे। आपको इसे देखना है।

सर, यह सिक्स्थ शेड्यूल का नहीं है, पर यह इसके साथ जुड़ा हुआ है, क्योंकि आदिवासियों का विकास इससे जुड़ा है। पिछले साल जो राशि एक हजार करोड़ रुपये मिली थी, वह इस साल 500 करोड़ रुपये घट गयी, क्योंकि पैसे नहीं हैं। पैसे कैसे आएंगे?

अहलुवालिया जी, आपको मैं बताऊंगा कि यह जो ट्राइबल सब-प्लान है, अभी आपने प्लान और नॉन-प्लान को मर्ज करके एकदम नितिन गडकरी साहब के मंत्रालय के नेशनल हाईवे जैसा बना दिया। नेशनल हाईवे में एस.यू.वी. गाड़ियां चलती हैं, बड़े-बड़े ट्रक्स चलेंगे, लेकिन छोटी-छोटी गाड़ियां नहीं चलेंगी। इसलिए छोटी गाड़ियों के लिए भी थोड़ा दूसरा रास्ता होना चाहिए। यह सब-प्लान क्यों बना है? यह सब-प्लान आदिवासी और अनुसूचित जातियों के लिए बना है, इनके लिए टारगेटेड स्कीम के लिए यह है। यह स्कीम जनरल स्कीम से नहीं आती है। लेकिन, अभी क्या हुआ है? जब बजट बना, उसमें आदिवासियों के लिए 2.39 परसेंट और एस.सी. के लिए 4.23 परसेंट एलोकेशन होना चाहिए था। लेकिन, आप लोगों ने उसमें कितना दिया है? उसका आधा दिया है। अनुसूचित जातियों के लिए 99,000 करोड़ रुपये होना चाहिए था। मैंने उस दिन भी बताया था, आपने उसका जवाब नहीं दिया। आपने उन्हें वह नहीं दिया, बल्कि आपने उन्हें 51,000 करोड़ रुपये दिए। ट्राइबल अफेयर्स के लिए 51,000 करोड़ रुपये होने चाहिए था, पर आपने 31,000 करोड़ रुपये दिया है। उसमें भी आपने इतना डाइल्यूट करके दिया है कि इसमें कुछ नॉन-टारगेटेड स्कीम्स को वेलफेयर के नाम पर डाल दिया।

Sir, please go into it in depth. The Tribals or SCs are facing the problem not only of money. These areas have to be taken care of on a special and important basis. That is why, today I would like to submit it.

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्री थावर चंद गहलोत): सभापति महोदय, माननीय सदस्य जी ने एस.सी./एस.टी. सब-प्लान की बात की है, इस संबंध में जो भी मापदंड बने हैं, नियम बने हैं; वे सारे दस साल पहले से ही है। उस समय से लेकर अभी तक की सरकार उसका अमल करती आ रही है। योजना आयोग ने श्री नरेन्द्र जाधव जी की अध्यक्षता में एक समिति बनायी थी और उस समिति ने यह निर्णय लिया था, यह मापदंड तय किया था कि अगर किसी मंत्रालय में एससी/एसटी के कल्याण की योजनाएं कार्यान्वित नहीं होती है, जिन मंत्रालयों में एससी/एसटी के कल्याण के लिए योजनाएं कार्यान्वित होती हैं, ऐसे मंत्रालयों का उन्होंने चयन किया। इस प्रकार के 26 मंत्रालय हैं और इनमें भी किस मंत्रालय को कितना पर्सेंट देना चाहिए? उन्होंने 4 पर्सेंट से लेकर 20 से 22 पर्सेंट तक देने का निर्णय दे रखा है। इन

मंत्रालयों की जानकारी मेरे पास है। मैं अलग-अलग रूप से भी आपको जानकारी दे दूंगा। इसका एस.सी. में एवरेज 16.2 पर्सेंट बनता है।

इस बार मुझे यह जानकारी देते हुए बहुत खुशी हो रही है, जब से मैं श्री नरेन्द्र मोदी साहब के मंत्रिमंडल में सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री बना हूं, तब से मैंने उसमें निरंतर वृद्धि की है। इसमें 12 पर्सेंट, 13 पर्सेंट और 13.5 पर्सेंट तक दिया है और इस बार अनुसूचित जाति सब-प्लान में जो बजट आबंटन किया है, वह 20 पर्सेंट से अधिक है। उनका 16.2 पर्सेंट का मापदंड है, हमने 20.2 पर्सेंट से ज्यादा दिया है। मैं आपको आश्वस्त करता हूं कि यह सरकार दलितों को समर्पित है, अनुसूचित जाति वर्ग व गरीबों को समर्पित है, उनके कल्याण के कामों को तेज गति से इंप्लिमेंट करके उनका विकास करना चाहती है। इसी प्रकार से एस.टी. में भी पिछले सालों की तुलना में जो सब-प्लान का पैसा मिल रहा है, उसके पर्सेंटेज़ में वृद्धि हुई है और उसमें भी इस बार ज्यादा पैसा दिया गया है।

SHRI JITENDRA CHAUDHURY: Hon. Minister, I am very much thankful to you. अभी आपने जो जाधव गाइडलाइंस को रेफर किया, The Jadhav guidelines recommended for SCs 4.39 per cent of the entire budget of Rs. 21 lakh crore this year. According to the allocation, it is just a half of that. But I am not debating here. मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि संसद के सत्र खत्म होने के बाद एससी/एसटी सांसदों को बुलाइए, आप दोनों मंत्री ट्राइब्ल अफेयर्स एवं एससी/एसटी वेलफेयर्स को बुलाइए,...(व्यवधान) धन्यवाद, खाने के लिए नहीं, सिर्फ चाय पिलाइए। आप बुलाएंगे तो हम भी अपने आँकड़े को लेकर आएंगे। हम लोग अपने बारे में बताएंग एवं आपको कन्विन्स भी करेंगे।...(व्यवधान) सर, सत्र खत्म होने के बाद आप हम लोगों को बुलाइए।

श्री थावर चंद गहलोत : फोरम की एसोसिएशन की बैठक होती है,...(व्यवधान) उस बैठक में संसद सदस्य ही होते हैं। यह एससी/एसटी संसद सदस्य का ही एक फोरम है। उसकी बैठक हमेशा होती है। इसकी बैठक परसों ही रूम नं. 63 में हुई थी।

श्री जितेन्द्र चौधरी: सर, उस बैठक में मैं भी उपस्थित था।

श्री थावर चंद गहलोत : आप भी उस बैठक में थे। बैठक में हम लोग इस मुद्दे पर विचार करेंगे।

श्री जितेन्द्र चौधरी: सर, आप हम लोगों को एक दिन बुलाइए। हम आपके साथ अक्रॉस दी टेबल बात करेंगे।

श्री थावर चंद गहलोत : आप बैठक में जरूर आइए, हम लोग आपका स्वागत करेंगे।

SHRI JITENDRA CHAUDHURY: The hon. Minister has committed that he would call us.

HON. CHAIRPERSON: Now you are very glad to hear the hon. Minister.

श्री जितेन्द्र चौधरी: सर, मैंने अभी इतनी सारी बातें कही हैं, लेकिन उसका कुछ सॉल्यूशन आनी चाहिए, कुछ सुझाव देना चाहिए। My specific suggestion to the Government is that there is no scope under this Private Member's Bill. The Government should bring a comprehensive Bill.

I would like to give 10 suggestions to you. The Government should amend the Sixth Schedule without further delay. Shri Kiren Rijiju is already on the job. He has come here. I think, God has sent him here to listen to our voice. This should be done immediately without delay. You had assured me that it would come in 2015 but now it is 2017; two years have elapsed. इन दो सालों में गंगा-यमुना में बहुत पानी बह गया, लेकिन सिक्स्थ शैडयूल के बारे में कुछ नहीं हुआ।

The second is the provision of adequate finance from NITI Aayog. आप पुरी आदि में बोल रहे हैं कि पिछले साल से इतना हुआ, इतना हुआ। But how is it that for the ADCs it has been reduced to 50 per cent? हम शेमफुल नीति नहीं बताएंगे, यह शोभा नहीं देता।

The Government should consider restoring not only the previous allocation but also a higher allocation.

The third is the provision of a three-tier local self-government and urban body in the ADC areas. When it was constituted in 1952, the aspirations or requirements were not there but it is very much required now.

Next, I am coming to my request to Shri Rijiju to include all major tribal languages and also other languages including my mother tongue Kok-Borok. I would like to just say one sentence in Kok-Borok. *Ang ani amani kok Kok-Borok bai e nok kotoro salsa kok sanani nai-o.* It means, one day I would like to speak in my own mother tongue, Kok-Borok. That is why Kok-Borok and all other tribal languages should be included. इसके साथ मैथिली, जैंतिया और खासी लाइए।

The fifth is the demand to set up seven tribal universities. It is your concept. While you created Telangana and Andhra Pradesh as two separate States, you assured that one university will be set up in Andhra Pradesh but it has not yet been done. So, I would request for one tribal university in the North-East, one in Jharkhand, one in Madhya Pradesh, one in Andhra Pradesh, one in Odisha and one in Rajasthan. There should be at least seven tribal universities. Our students have to study about the tribal culture and history for a better India.

The sixth is the need for revisiting the PESA Act and the Fifth Schedule for the mainland States. Then, there is a need for proper implementation and recognition of forest rights. Still more than 80 lakh families are in the forest areas fighting with the foresters, fighting with the elephants, and fighting with the tigers. So, they should be given their rights.

The eighth is that there should be no violation of the Samata Judgement of 1977 which has given certain powers to extract minerals in the Fifth Schedule Areas. It has been violated. This is with regard to Jharkhand and Chhattisgarh which are mainland States.

The ninth is the immediate withdrawal of that Bill brought in Jharkhand, the CNT and SPT Act and also the withdrawal of the three Manipur Bills brought by the Congress Government there. They have already drowned there. Now, the Sixth Schedule has to be brought in Manipur.

I think, this august House will consider my submissions and also the Government will consider bringing a full-fledged Bill to take care of the adivasis all over the country. जब तक हिन्दुस्तान की 12 करोड़ आदिवासी आबादी को मेनस्ट्रीम में नहीं लाएंगे, तब तक हिन्दुस्तान आगे नहीं बढ़ सकता।

This is my submission. आप सबको धन्यवाद।

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : सभापति महोदय, हमारे साथी विनसेंट पाला जी द्वारा प्रस्ताव लाया गया, जिला परिाद और क्षेत्रीय परिादों के गठन के उपयोजन में भारत के संविधान में संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए, इस संबंध में उन्होंने अपनी बातें रखीं, पिछली बार भी उन्होंने अपनी बातें रखी थीं। संविधान की छठी अनुसूची में असम, मेघालय, त्रिपुरा और मिजोरम के ट्राइबल्स क्षेत्र हैं, उनमें प्रशासन को सुव्यवस्थित करने के लिए विशेा प्रावधान किए गए हैं। यह व्यवस्था देश के अन्य ट्राइब्ल्स क्षेत्रों की व्यवस्थाओं से अलग व्यवस्था है। जो स्वायत्तशासी जिला परिादें हैं, उनको अधिक शक्तियां और स्वायत्तता प्रदान की गई है, वही अनुसूची की विशेषता भी है।

असम, मेघालय, त्रिपुरा और मिजोरम इनमें जो अनुसूचित जातियां और अनुसूचित जनजातियां हैं, असम में चकमा, दिमासा, गारो, हाजंग, हमार, खांसी, जैंतिया, कोई कुकी, सितेंग, मिकिर, कोई मिजो, पावी, त्रिपुरा में भील, भुटिया, चकमा, गारो, हलाम, खासिया, कुकी, लेपचा, लुसाई, माग, मुन्डाकोर, नोआतिया, ओरांग, रियांग। मेघालय में बोरो कचारीज, चकमा, डीमासा, कचारी, गारो, हाजंग, हमार, खासी, कोच, कुकी, लाखेर, मान, मिकिर, पाली, रावा-सितेंग हैं। इसके अलावा मिजोरम में चकमा, डिमासा, गारो, हाजंग, हमार, खासी, जैतिया, कोई कुकी, मिकिर, कोई मिजो, पावी हैं।

माननीय सभापति महोदय, जो नार्थ की स्थिति है, जब देश का विभाजन हुआ, उस समय असम एक पूरा राज्य था, बाद में सेवन सिस्टर्स के रूप में अलग-अलग राज्यों का गठन हुआ, अभी सिक्किम को भी उसमें शामिल किया गया। आदरणीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने इसे अष्टमूर्ति का नाम दिया, ऐसे आठ राज्य नार्थईस्ट के माने जाते हैं। इसमें परिषदों का गठन किया गया, स्वायत्तशासी जिला परिषदें हैं, इनको अधिक स्वायत्ता और शक्तियां प्रदान की गईं, वही इस अनुसूची की विशेषता है। इस समय कार्बी आंगलॉंग स्वायत्तशासी जिला परिषद, डिमाह साब स्वायत्तशासी जिला परिषद, बोडोलैंड टैरिटोरियल एरिया, गारो स्वायत्तशासी जिला परिषद, खासी स्वायत्तशासी जिला परिषद, जैंतिया स्वायत्तशासी जिला परिषद, त्रिपुरा स्वायत्तशासी जिला परिषद, लाईस स्वायत्तशासी जिला परिषद, मारा स्वायत्तशासी जिला परिषद एवं चकमा स्वायत्तशासी जिला परिषद जैसे प्रमुख नाम हैं, जो पूर्वोत्तर क्षेत्र में काम कर रहे हैं। छठी अनुसूचि पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों को इन जिला परिषदों व क्षेत्रीय परिषदों के माध्यम से विधायी और कार्यकारी शक्तियों के उपयोग की शक्तियां प्रदान करता है।

इसके माध्यम से वह अपने क्षेत्र में ज्यादा नियंत्रण व अधिकार रखते हैं। राज्य के राज्यपाल और राज्य सरकारों से भी उन्हें ज्यादा शक्तियां प्राप्त हैं। ये परिषदें भारत सरकार से सीधे अनुदान प्राप्त करती हैं, जैसे स्वास्थ्य, शिक्षा, सड़कें तथा राज्यों पर नियामक शक्तियों का भी प्रयोग करते हैं। वहां पैसा जाता है

लेकिन उस पैसे का प्रोपर यूटिलाइजेशन हो रहा है या नहीं हो रहा है, उसका उपयोग हो रहा है या नहीं हो रहा है? इसकी भी मोनिटरिंग की व्यवस्था जिला परिषदों के द्वारा किया जाना आवश्यक है। जब तक मोनिटरिंग की व्यवस्था की जानी चाहिए, पूर्वोत्तर के युवा को शिक्षा, रोजगार और बाकी क्षेत्र में आगे बढ़ने का अवसर मिलना चाहिए, उससे वह वंचित हो जाता है।

हमारे देश के आरदणीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के प्रधानमंत्री बनने के बाद हमारी सरकार ने सबसे पहले शांति समझौते का प्रयास किया, यह सरकार की सबसे बड़ी सफलता है। वहां बोडोलैंड, कार्बी आंगलाँग दीमाह साब और अलग अलग पृथकतावादी ताकतें हैं, जिनके कारण विकास की गति बाधित होती थी, इस संबंध में सरकार ने प्रयास किया और वह प्रयास रंग लाया। वहां एएनबीसी आगे आई और हिंसा छोड़ने की बात की, उसके बाद देश के गृह मंत्री आदरणीय राजनाथ सिंह जी ने और गृह मंत्रालय के प्रतिनिधि साथ बैठे, राज्य सरकार के भी प्रतिनिधि बैठे और एएनबीसी में समझौता हुआ। आज वे राष्ट्र की मुख्यधारा से जुड़कर विकास के मार्ग पर आगे बढ़े हैं। यह एक अच्छी गति प्रदान करने वाला मार्ग हो सकता है।

जब माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी देश के प्रधान मंत्री बने थे, तब उन्होंने शैड्यूल्ड ट्राइब मिनिस्ट्री अलग से बनायी थी। उसके बाद डोनर मिनिस्ट्री, यानी डेवलपमैंट ऑफ नार्थ-ईस्ट रीज़न का निर्माण किया गया। आज त्रिपुरा, अरुणाचल और मिजोरम में रेल पहुंच रही है। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी की सरकार के समय इनकी शुरुआत की गयी और आदरणीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने उसे गतिशीलता प्रदान की।

आज नार्थ ईस्ट के सभी राज्यों में रेल लाइन बिछाने की योजना गतिशीलता के साथ आगे बढ़ रही है। जब रेल लाइन की पटरियां बिछेंगी, रेलगाड़ियां दौड़ेंगी, तो वहां उद्योग धंधे बढ़ेंगे, शिक्षा के अवसरों को बढ़ावा मिलेगा। जिन नौजवानों को शिक्षा के लिए दिल्ली, मुम्बई, बेंगलुरू आदि जाना पड़ता है, उन्हें अब वहां नहीं जाना पड़ेगा। शिक्षा के समुचित अवसरों को बढ़ावा देने के लिए यह सरकार संकल्पित है। इस दिशा में असम के हमारे पूर्व युवा एंव खेलकूद मंत्री सर्वानन्द सोनोवाल जी ने नार्थ ईस्ट में स्पोर्ट्स यूनीवर्सिटी की घोषणा की थी और उस दिशा में काम गतिशीलता के साथ आगे बढ़ने वाला है।

अभी हमारे साथी जी बोल रहे थे कि इतने सालों से विकास की बात कही जा रही है, लेकिन विकास कहीं नजर नहीं आ रहा है। मैं कहना चाहता हूं कि वहां पैसा जाता रहा, लेकिन विकास नहीं हुआ, तो उसके लिए जिम्मेदार कौन है? इसके लिए वे लोग जिम्मेदार हैं, जिनके हाथों में सत्ता की बागडोर थी। यहां पर सुनील जी और रविन्द्र जी बैठे हुए हैं। हम आज सरकार में हैं। नार्थ-ईस्ट के राज्यों का देश के बाकी राज्यों के साथ सामाजिक समरसता, यानी सब समाज को लिए साथ में आगे है बढ़ते जाना है।

'सबका साथ सबका विकास' के लिए, सामाजिक समरसता के भाव को बनाने के लिए वर्षों पहले शुरुआत की गयी। इस लोक सभा में हमारे बहुत सारे साथी होंगे, यहां अश्विनी चौबे जी बैठे हुए हैं। वर्ष 1981-82 में असम के जजेज फील्ड पर पूरे देश से नौजवान यह कहते हुए कि मुम्बई हो या गुवाहाटी, पटना हो या गुवाहाटी, भोपाल हो या गुवाहाटी चल पड़ा था। अखिल भारतीय विद्यार्थी परिषद् के नौजवान 'अपना देश, अपनी माटी' इस बात को लेकर गुवाहाटी की तरफ चल पड़े थे। असम में उस समय विदेशी घुसपैठ के खिलाफ आंदोलन चल रहा था। पूरे राज्य की जनता उद्वेलित थी, क्योंकि विदेशी घुसपैठ के कारण उनकी जमीन छीनी जा रही थी, उनके अधिकार छीने जा रहे थे। उन्हें अधिकारों से वंचित किया जा रहा था। उस समय सारे देश के नौजवानों ने कहा कि नार्थ-ईस्ट की जनता, नौजवान हमसे अलग नहीं हैं। इस संकट के क्षणों में पूरा देश उनके साथ है। सारे देश से अखिल भारतीय विद्यार्थी परिषद् के नौजवान जजेज फील्ड में गये। उस समय जिनकी सरकार थी, उसे रवीन्द्र जी जानते हैं। उस समय हम सबको गिरफ्तार किया गया और बाद में मेघालय के जंगलों में छोड़ा गया। मैं मेघालय के अनुसूचित जनजाति वर्ग के बन्धुओं को धन्यवाद देना चाहता हूं। उन्हें पहले समझ में नहीं आया कि यह कौन आ गये, क्योंकि भाषा का बहुत बड़ा कम्युनिकेशन गेप था। जब हमने बाद में किसी तरह बात की और उन्हें यह मालूम पड़ा कि इस क्षेत्र में जो विदेशी घुसपैठ हो रही है, उसके खिलाफ देश के विभिन्न अंचलों के नौजवान हमारे साथ कंधे से कंधा मिलाकर इस आंदोलन में शरीक होने के लिए आये हैं, तो वे अपने-अपने खेतों से फल तोड़कर लाये और हमें खिलाये। उसके बाद हम वापस गुवाहाटी लौटकर आये। यह लड़ाई केवल असम की न होकर समूचे देश की लड़ाई थी।

मैं असम की एक घटना का उल्लेख करना चाहता हूं। नार्थ ईस्ट में नागालैंड की एक रानी गाइदिन्ल्यू थीं, जिसने आदिवासियों के क्षेत्र में बहुत काम किया। ...(व्यवधान) हम समूचे नार्थ-ईस्ट को एक ही मानते हैं। ...(व्यवधान) आप अलग-अलग मानते होंगे, लेकिन हम कहते हैं कि मुम्बई हो गुवाहटी, पटना हो या गुवाहटी, कन्याकुमारी हो या गुवाहटी सब एक है। ये टुकड़ों-टुकड़ों में बांटने का काम करते हैं, लेकिन हम समूचे देश, यानी कश्मीर से कन्याकुमारी तक और अटक से कटक तक एक ही समझते हैं। रानी गाइदिन्ल्यू ने इसी भावना के साथ काम किया। मुझे बहुत दुख के साथ कहना पड़ता है कि उन्हें जितना सम्मान दिया जाना चाहिए था, तत्कालीन सरकारों ने उन्हें उतना सम्मान नहीं दिया।

श्री जितेन्द्र चौधरी: आप ऐसा बोल रहे हैं, तो हिन्दुस्तान में आजादी की लड़ाई में सबसे पहला तिरंगा झंड़ा जहां लहराया गया, वह नार्थ-ईस्ट में लहराया गया। हम भी पूरे हिन्दुस्तान को एक समझते हैं। इम्फाल में

कौन थे? कुकी थे, नागा थे, मितेयी थे। ...(व्यवधान) हमने सबसे पहले वहां तिरंगा झंड़ा लहराया था। ...(व्यवधान)

डॉ. वीरेन्द्र कुमार: बहुत अच्छी बात है, हम आपकी इस भावना का सम्मान करते हैं।

रानी गाइडिनल्यू ने अंग्रेजों से लड़ाई लड़ी और फिर आदिवासियों के विकास के लिए अपना पूरा जीवन लगा दिया। नॉर्थ-ईस्ट की अनुसूचित जनजातियों के विकास के मॉडल के रूप में उनको जाना जाता है। जनजातियों को आपस में जोड़ने का काम उनके द्वारा किया गया। नॉर्थ-ईस्ट में जो अलग-अलग उपजातियां हैं, बहुत सी अनुसूचित जनजातियों की उपजातियां हैं, उन सभी को एक सूत्र में माला के रूप में पिराने का काम लम्बे समय तक उनके द्वारा किया गया। विश्व हिन्दू परिाद के लोगों ने व्यापक रूप से उनको सम्मान दिया। उनके द्वारा अनुसूचित जनजातियों को आपस में जोड़ने का काम किया गया था। आज नॉर्थ-ईस्ट में अलग-अलग टुकड़ों में जातियां बंट रही हैं। आज इस बात की आवश्यकता है कि उन सारी जातियों को आपस में जोड़कर, राट्र की मुख्यधारा के साथ जोड़ने का काम किस तरह से किया जाए, इस दिशा में सोचने की आवश्यकता है। उनको विकास एवं एकता की ओर आगे बढ़ाने की आवश्यकता है।

आज मैं एक घटना का उल्लेख करना चाहता हूं। आप लोग केवल नागालैण्ड की बात करते हैं या मिजोरम की बात करते हैं या असम की बात करते हैं या त्रिपुरा की बात करते हैं। मध्य प्रदेश से एक गाइनाकोलॉजिस्ट डाक्टर वहां जाती हैं। सरकारी नौकरी में रहते हुए, दस साल की कमाई का अपना पूरा पैसा लेकर वह नॉर्थ-ईस्ट में जाती हैं और वहां लकड़ी, बांस, मिट्टी आदि लेकर वहां एक अस्पताल बनाती हैं। वह वहां घोर जंगल में, जनजातियों के बीच रहकर आदिवासियों और बच्चों की सेवा करती हैं। वह ऐसा स्थान है जहां एक पहाड़ी पर अस्पताल है और दूसरी पहाड़ी पर से शेर की दहाड़ सुनाई देती है। वहां पर जो मिशनरी के लोग थे, उनको यह बात सहन नहीं हुई कि कोई डाक्टर वहां आकर इस तरह से सेवा भाव से काम कर रही है। उनको लगा कि वह वहां धर्म परिवर्तन कराने के लिए आई हैं। एक दिन बड़ी संख्या में मिशनरी के लोगों ने एकत्र होकर उनके अस्पताल में आग लगाने के लिए जाने लगे। उसी समय उनके परिवारों की महिलाएं अपने बच्चों को लेकर, उस अस्पताल के आगे आकर बैठ जाती हैं कि अगर इस अस्पताल में आग लगानी है, उस महिला डाक्टर को मारना है तो पहले हमें मारना पड़ेगा, क्योंकि आज अगर हमारे बच्चे हमारी गोद में सुरक्षित हैं, स्वस्थ हैं तो केवल इस डाक्टरनी के कारण स्वस्थ हैं। अखिल भारतीय विद्यार्थी परिषद से काम करते हुए, वह डाक्टर जब सेवा के क्षेत्र में गयीं तो अपनी नौकरी करते हुए, तीन साल की छुट्टी लेकर, वह वहां गयीं और वहां अनुसूचित जनजातियों के क्षेत्र में, आदिवासियों के क्षेत्र में यह काम किया। मैं कहना चाहता हूं कि सामाजिक समरसता इस तरह के कामों से ही बढ़ेगी। हम

इस दिशा में क्यों नहीं सोचते हैं? अनुसूचित जनजातियों के जो हमारे भाई हैं, मैं जानता हूं कि उनको रोजगार की आवश्यकता है, वहां विकास की आवश्यकता है। विन्सेंट पाला जी ने जो बात कही है, मैं उससे इन्कार नहीं कर रहा हूं, लेकिन इसके साथ ही इतने सालों से उनका जो विकास रुका हुआ है, उसके बारे में भी सोचने की आवश्यकता है कि क्यों इतना पैसा देने के बावजूद, इतनी सारी सुविधाएं देने के बावजूद विकास वहां तक क्यों नहीं पहुंचा है? विकास की गतिशीलता में बाधा कहां से आई है, उसके बारे में सोचने की आवश्यकता है।

वहां पर अखिल भारतीय विद्यार्थी परिषद ने एक प्रयोग किया था कि नॉर्थ-ईस्ट के विद्यार्थियों को लाकर, देश के अन्य राज्यों के अलग-अलग घरों में ले जाकर ठहराया गया, ताकि वे मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान, झारखण्ड आदि राज्यों में जाकर रहें, वहां की संस्कृति को जानें, वहां के खान-पान को जानें और वहां के लोगों के साथ मिक्स-अप हों। नॉर्थ-ईस्ट के विद्यार्थी यहां आएं तो देश के बाकी राज्यों के लोग भी हमारे नॉर्थ-ईस्ट की कला और संस्कृति के बारे में जान सकें। इस तरह का एक प्रयोग किया गया - भारत म्हारो देश। भारत म्हारो देश योजना के अंतर्गत नॉर्थ-ईस्ट के विद्यार्थी यहां आते थे, यहां की कला-संस्कृति को जानते थे, यहां के खान-पान को जानते थे और जब वे यहां परिवारों में रहते थे तो उनके अंदर एक भावना निर्मित होती थी कि हम एक अविभाज्य अंग हैं, हम भारत के अविभाज्य अंश हैं और हम अलग नहीं हैं। यही काम हम वर्षों से करते चले आ रहे हैं। आज हम सत्ता में आए हैं, केवल इस कारण से नहीं कर रहे हैं, बल्कि इस काम को हम बहुत लम्बे समय से करते चले आए हैं।

ओडिशा के मेरे साथी अभी यहां नहीं हैं, मैं ओडिशा का भी उल्लेख करना चाहता हूं। ओडिशा में कलिंगा इंस्टीट्यूट ऑफ सोशल साइंसेज है, जिसे अच्युतानंद सामंत जी चलाते हैं। वह वहां अनुसूचित जनजाति के लगभग 25,000 विद्यार्थियों के निशुल्क खाना-पीना और शिक्षा देने का काम कर रहे हैं। इंजीनियरिंग कॉलेज और मेडिकल कॉलेज से जो पैसा आता है, से अनुसूचित जनजाति के गरीब बच्चों को शिक्षा और संस्कार देने का काम वहां होता है। मैं ऐसे महान व्यक्ति को उनके इस कार्य के लिए प्रणाम करता हूं। आज वास्तव में ऐसे महान व्यक्तित्व की आवश्यकता है जो बगैर किसी प्रचार-प्रसार के और बगैर किसी राजनैतिक लोभ के काम कर सके और जिसमें यह लगन हो कि हमें समाज के लिए कुछ करना है। उन लोगों के लिए काम करना है जिनके लिए सही मायने में काम करने की आवश्यकता है। इस तरह का काम करने वाले अच्युतानंद सावंत जी का मैं सम्मान करता हूं। यह भी एक मार्ग हो सकता है कि नॉर्थ-ईस्ट के लोगों को देश के बाकी राज्यों के साथ जोड़ने के लिए हम क्या कर सकते हैं।

अब अरुणांचल की बात करते हैं। अरुणांचल में एन.एच.पी.सी. वहां हाईड्रो पॉवर के लिए सर्वे किया। सर्वे करने के बाद वहां की सरकार ने प्राइवेट एजेंसी को काम दे दिया। लेकिन उस एजेंसी द्वारा

काम प्रारम्भ ही नहीं किया जा रहा है। अब कहा जा रहा है कि एन.एच.पी.सी वाले उस काम को प्रारम्भ कर दें। लेकिन उस प्रोजेक्ट की लागत इतनी बढ़ गई है कि अब वह लाभ का काम नहीं रहा। उस समय जब उनसे सर्वे कराया गया था तो उस समय ही काम क्यों नहीं दिया गया? इस तरह की जो बातें हैं, इन पर सोचने की आवश्यकता है।

हमारा जो नॉर्थ-ईस्ट है, वहां के अनुसूचित जनजाति के जो लोग हैं, ये लोग इतने वर्षों से विकास की दौड़ में पिछड़े रहे हैं, उनको बराबरी पर लाने के लिए जो 30 ऑटोनॉमस डिस्ट्रिक्ट काउंसिल है, उसकी संख्या 30 से बढ़ाकर 40 कर दी जानी चाहिए। फिर ट्राईबल्स का माइन्स एंड मिनरल्स में जो ट्रेडीशनल ऑक्यूपेशन है, उसको डिस्ट्रिक्ट काउंसिल के तहत लाने की जो कोशिश की जा रही है, उसके संबंध में भी आपने बात कही।

अब हम जो विकास की बात करते हैं कि विकास के मार्ग में हम आपके साथ हैं, लेकिन रास्तों का अगर हम मापदंड करें कि बिजली में हम उनका मापदंड निकालें। सड़कों से उनका मापदंड निकालें। आज नॉर्थ-ईस्ट के राज्यों में सड़कों का 70 साल में भी उतना जाल क्यों नहीं बिछ पाया, इसके लिए कौन दोाी है? पैसे का उपयोग क्यों नहीं किया गया? अरुणाचल में इतनी बिजली हो सकती है, सिक्किम, त्रिपुरा में इतनी बिजली पैदा हो सकती है कि बाकी राज्यों के लिए भी सरप्लस होगी।...(व्यवधान) बिजली को बाकी राज्यों में भेजकर उस पैसे को आप अपने राज्य के विकास के काम में ला सकते हैं। इस दिशा में सोचने की आवश्यकता है। वहां की जो संस्कृति है, जैसे मैंने अलग-अलग राज्यों की अलग-अलग जातियों का उल्लेख किया। सबकी अपनी अलग-अलग भाषा, पहनावा, निर्माण-कार्य, खानपान है, उनके पहनने के कपड़े अलग-अलग बनते हैं। वे अपने सिर पर जो कलगी लगाते हैं, वह भी वे अलग-अलग तरह से लगाते हैं और उसी से उनकी पहचान होती है कि वे किस जाति के हैं और जाति में भी किस उपजाति के हैं जिसका वे प्रतिनिधित्व करते हैं।

जिस तरह से दिल्ली हाट का आयोजन किया जाता है। बाकी राज्यों में भी जिस तरह से हस्तशिल्प एवं कला का प्रदर्शन होता है, इसी तरह से नॉर्थ-ईस्ट के हमारे राज्यों की कला एवं संस्कृति को देश में बाकी राज्यों से अवगत कराने के लिए अलग अलग राज्यों की राजधानियों- कभी अहमदाबाद, मुम्बई, जयपुर, चंडीगढ़ में भी विशेा तरह के मेलों का आयोजन किया जाना चाहिए ताकि वे भी देश को जान सकें और नॉर्थ-ईस्ट के हमारे जो आदिवासी भाई-बहिन हैं, उनकी कला-संस्कृति को जान सकें।

अब नॉर्थ-ईस्ट के बच्चे यहां पर पढ़ने के लिए आते हैं और कई बार ऐसा समाचार पत्रों में छपता है कि उनके साथ दुर्व्यवहार हुआ। यह सब पढ़कर हमारा मन दुखी हो जाता है, सबका मन दुखी हो जाता

है। जितना यहां के बच्चों का शिक्षा संस्थानों पर अधिकार है, उतना ही अधिकार नॉर्थ-ईस्ट के बच्चों का भी है कि वे यहां पर आकर चाहे दिल्ली में हों, बैंगलोर में हों, मुम्बई में हों, जयपुर में हों, कोटा में हों, वहां के शिक्षण संस्थानों में रहकर पढ़ाई करने का उनका भी उतना हक रहता है। लेकिन इसके साथ ही साथ नॉर्थ-ईस्ट में भी क्यों नहीं इस तरह के प्रयास किये गये जैसे नॉर्थ-ईस्ट में सर्वानन्द सोनोवाल जी स्पोर्ट्स यूनिवर्सिटी खोलने की शुरुआत वहां कर रहे हैं। इसलिए ऐसे प्रयास किये जाने की आवश्यकता है ताकि देश के बाकी राज्यों के विद्यार्थी शिक्षा का अध्ययन करने के लिए नॉर्थ-ईस्ट जाएं, न कि नॉर्थ-ईस्ट के विद्यार्थियों को यहां पर आना पड़े। मुंबई, कोचीन, राजस्थान और मध्य प्रदेश के विद्यार्थी जिस दिन नॉर्थ-ईस्ट में पढ़ने के लिए जायेंगे, उस दिन सही मायने में, हम छठे अनुसूची के माध्यम से जिन वर्ग के बन्दों की विकास की बात कर रहे हैं, वह पूरा होगा।

नॉर्थ-ईस्ट में मिनरल्स प्रचूर मात्रा में हैं, वहां पर्यटन की अपार संभावनायें हैं। मेघालय में जो झरना निकलता है, जिसे सेवन सिस्टर्स के नाम से जाना जाता है, वह बहुत सुन्दर रमणीय स्थल है, मैं समझता हूं कि नॉर्थ-ईस्ट हमारे देश का स्विटजरलैंड से कम नहीं है, कश्मीर को स्विटजरलैंड कहा जाता है, वही नॉर्थ-ईस्ट भी हमारे देश का स्विटजरलैंड से कम नहीं है, वहां पर अपार प्राकृतिक सौंदर्य बिखरा पड़ा है। वहां एक बार जाने के बाद, बार-बार जाने की इच्छा होती है। वहां पर मिनरल्स के क्षेत्र में उद्योग धंधों को बढ़ावा देने की आवश्यकता है। जब वहां पर उद्योग-धंधों को बढ़ावा मिलेगा तो वहां के लोगों को रोजगार मिलेगा, वहां का सामाजिक, शैक्षणिक और आर्थिक विकास होगा। वहां पर पर्यटन के माध्यम से नये-नये रोजगार का सृजन होगा। वहां के इस तरह के स्थानों को चिन्हित करके विकास किया जाना चाहिए।

पहले चेरापूंजी को अधिकतम बारिश होने के लिए जाना जाता था, लेकिन अब वहां अधिकतम बारिश नहीं होती है, लेकिन नॉर्थ-ईस्ट में पर्यटन की दृष्टि से बहुत सारे स्थान हैं, हमारी लोक सभा की स्टैंडिंग कमेटियों एवं अन्य कमेटियों के चेयरमैन के माध्यम से भी नॉर्थ-ईस्ट में जहां जायेंगे और वहां से लौट कर आने के बाद वहां की प्राकृतिक सौंदर्य के बारे में न केवल वे ही जानेंगे बल्कि उससे देश के अन्य लोगों को भी अवगत करायेंगे।

वहां पर इंडस्ट्रीज का डेवेलपमेंट इसलिए नहीं हो पा रहा है क्योंकि वहां पर स्टेट डिस्ट्रिक्ट कॉंसिल और स्टेट के बीच में कॉर्डिनेशन खत्म हो गया है। जिसके लिए सिक्स्थ शेड्युल आया है, जिन लोगों के जिम्मे यह दिया गया, उन सारी चीजों की आज मॉनिटरिंग करने की आवश्यकता नजर आ रही है। यह तय नहीं हो पाता है कि कौन-सा काम केन्द्र सरकार करेगी, कौन-सा काम राज्य सरकार करेगी और कौन-सा काम डिस्ट्रिक्ट कॉंसिल करेगी। इसमें कॉर्डिनेशन की बहुत आवश्यकता है। डिस्ट्रिक्ट कॉंसिल के काम की एक समय-सीमा निर्धारित होनी चाहिए कि यह काम छः महीने के अंदर होगा और उस निश्चित

समय सीमा में उस काम को पूरा किया जाना चाहिए। डिस्ट्रिक्ट कॉंसिल का क्या रोल होगा, स्टेट कॉंसिल का क्या रोल होगा और सेन्टर का क्या रोल होगा, यह भी देखने की आवश्यकता है।

यह समझ में नहीं आता है कि आपके यहां जो नॉमिनेशन की पद्धति है, उसका निर्धारण कैसे होता है, जहां तीस लोगों की डिस्ट्रिक्ट कॉंसिल है, वहां एक व्यक्ति नॉमिनेट हो रहा है और जहां उन्नीस लोगों की डिस्ट्रिक्ट कॉंसिल है, वहां तीन लोग नॉमिनेट हो रहे हैं। इस बारे में सोचने की आवश्यकता है। इनको कौन नॉमिनेट करेगा और किस तरह के लोग नॉमिनेट होंगे, इसका क्या क्राइटेरिया होगा, इसके लिए कोई क्राइटेरिया फिक्स नहीं है। मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट कौन बनेंगे, एमएलए कौन बनेंगे, उसका एक क्राइटेरिया होता है और संविधान ने उसके लिए व्यवस्था करके रखी है, लेकिन आपके यहां कौन सदस्य होगा, इसके लिए क्राइटेरिया निर्धारित नहीं है। हम यह जानते हैं कि सिक्सथ शेड्युल उसके कल्चर और ट्रेडिशन को रिजर्व करने के लिए बना है, लेकिन उसका एक सलाहकार बोर्ड होना चाहिए, जो नॉमिनेशन करे।

फॉरेस्ट राइट के मामले को कब वापस लिया गया था, इसे कांग्रेस की सरकार ने वापस लिया, जिसके कारण से ट्राइबल्स को बहुत ज्यादा समस्या हुई । आप उसे खान-खनिज तक ले जा रहे हैं। खान और खनिज एक अलग चीज है, उसके लिए अलग बिल लाने की आवश्यकता है। फॉरेस्ट पर उनका अधिकार है, उनके परदादे एवं कई पीढ़ियां वहां पर रहते आ रहे हैं, इसलिए फॉरेस्ट पर उनका अधिकार होना ही चाहिए। अब इंक्वायरी का पावर है, हम सभी जानते हैं कि नॉर्थ-ईस्ट की समस्यायें पूरे देश से अलग हैं, इसलिए संविधान में ऐसी व्यवस्था की गयी है। उस समय वहां की स्थितियों को देख कर क्षेत्रीय परिादों, जिला परिषदों का गठन किया गया था और उनको विशेष अधिकार दिये गये थे, जिससे वहां की स्थितियों के अनुकूल, वहां की भौगोलिक स्थितियों के अनुकूल कार्य करके, नियम बना कर विकास करने में सफल होंगे, वे प्रयास काफी हम तक सफल भी रही हैं। केन्द्र सरकार और राज्य सरकार ने उसका सपोर्ट भी किया है। समय-समय पर संविधान में परिवर्तन भी होता रहा है, नियम बदलते रहे हैं और नियम बनते भी रहे हैं, लेकिन उनको और अधिकार संपन्न बनाने की आवश्यकता है, उनको और अधिक संरक्षण देने की आवश्यकता है।

निश्चित तौर से जो आदिवासी क्षेत्र हैं, उनके अलग अधिकार हैं, केन्द्र सरकार और राज्य सरकार को मिल कर उनके अधिकारों को मजबूत करने की आवश्यकता है। नार्थ-ईस्ट में जो क्षेत्रीय परिषदें हैं, वैसे ही हमारे यहां क्षेत्रीय समितियां होती हैं। हमारे यहां ग्राम पंचायत, जनपद, जिला पंचायत होती है, जो कि वहां नहीं होती हैं। हमारे यहां ब्लॉक प्रमुख होता है, उनका चुनाव मैम्बर्स द्वारा होता है, लेकिन वहां ऐसी व्यवस्था नहीं है। प्रधानमंत्री जी ने वहां के विकास में रुचि ली है और देश में जिस प्रकार से दूसरे स्थानों को विकास में आगे बढ़ाया है, वैसे ही योजना नार्थ-ईस्ट की छठी अनुसूची वाले क्षेत्रों के लिए बनाई है। हम क्षेत्रीय

परिषदों को अगर मजबूत करेंगे, तो विकास की गति और भी तेज होगी। जैसे मैंने रेल के बारे में बताया है, फ्लाइंग कनेक्टिविटी के बारे में बताया, जिसकी माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के समय में शुरूआत की गई थी। अब हमारे प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने फ्लाइट कनेक्टिविटी की नार्थ-ईस्ट के सारे राज्यों में गति प्रदान की है। जहां ट्रेनें नहीं जाती थीं, वहां ट्रेनों को देने का काम किया है, जहां नार्थ-ईस्ट के लोगों ने सोचा भी नहीं था, वहां हमारी सरकार ट्रेनें पहुंचाने के लिए कृत संकल्पित है।

महोदय, हमारा नार्थ-ईस्ट प्राकृतिक सम्पदा से भरपूर है। यहां पर्यटन की भी अपार संभावना है और हमारी सरकार ने इस दिशा में काम करने का काम किया है और पर्यटन के लिए योजनाएं बनाई हैं। आइए, हम सब दृढ़संकल्प शक्ति के साथ नार्थ-ईस्ट के मिनरल्स को उद्योग में लगाने की दिशा में लोगों को प्रेरित करें, ताकि उस क्षेत्र से पलायन रुक सके और नौजवानों को रोजगार मिले। जब वहां राजस्व बढ़ेगा, तो लोगों का पलायन भी रुकेगा और क्षेत्र का विकास भी होगा। इसके लिए सरकार यदि प्रस्ताव भेजती है, तो जिला परिाद और क्षेत्रीय परिषद से प्रस्ताव मांग कर विकास करने का काम करना चाहिए। जैसा मैंने प्रारम्भ में कहा था कि अखिल भारतीय विद्यार्थी परिषद ने जो काम 'भारत माहरो देश' और 'सबका साथ सबका विकास' सब समाज को लिए साथ आगे बढ़ते जाना है, इस भावना को लेकर जिस प्रकार से श्री अच्यूतानंद सामंत जी द्वारा काम किया गया, इस तरह के प्रयासों को अगर आगे बढ़ाया जाएगा, तो मैं समझता हूं कि हमारे नार्थ-ईस्ट के अनुसूचित जाति के आदिवासी बंधु हैं, इनकी संस्कृति को भी सुरक्षित रखने में, उनके आर्थिक-सामाजिक-शैक्षणिक विकास की दिशा में वह बहुत उपयोगी होगा।

SHRI NINONG ERING (ARUNACHAL EAST): Mr. Chairman, Sir, I may kindly be allowed to speak from this seat.

HON. CHAIRPERSON: All right.

SHRI NINONG ERING: At the outset, I would really like to thank Shri Vincent Pala, hon. Member of Parliament from Meghalaya, who has brought this Private Member Bill. In relation to his certain demands, I would also like to add issues relating to the North-East and also to Arunachal Pradesh. Of course, in his Bill, he has demanded inclusion of traditional occupations of the tribals including occupations relating to mines and minerals.

In paragraph 4, he has said the following sub-paragraphs shall be inserted, namely:- "Notwithstanding anything in this Constitution, where a Regional Council or a District Council resolves that the customary practices and laws are to be protected, the Governor shall refer the matter to the Legislative Assembly of the State concerned and where the Legislative Assembly of the State concerned agrees to the resolve of a Regional Council or a District Council, the Governor shall issue a specific order in this behalf."

In relation to the rights of lands to the tribals of the Sixth Schedule States, he also wants to include a lot of tribal customary laws, and they should also have rights and claims over the mines and minerals which are to be excavated.

Of course, when we go back to history, right from the days of the founder of our Constitution, Dr. Ambedkarji, there have been some very important people. I would like to mention their names.

There was a North-East Frontier (Assam) Tribal and Excluded Areas Committee under the chairmanship of Gopinath Bardoloi, which was popularly known as Bardoloi Committee. There were a lot of objections, claims, counter-claims by certain people, who did not want that the Sixth Schedule should be implemented. But there were people like Sardar Vallabhbhai Patel, who said: "No. The tribal rights should be protected and looked after. The discrimination that is taking place, has to be looked into."

So, a Drafting Committee headed by Dr. Ambedkar was formed and it was put in the Sixth Schedule. We must really give our respects and regards to Dr. Ambedkar, Gopinath Bardoloi, A.V.Thakkar, Jaipal Singh and Rev. J.J.M. Nicholas Roy, who spoke in favour of the Sixth Schedule during that time.

Now, after the adoption of the Sixth Schedule, four States are involved, specially in the North-East. In Assam, we have the Bodoland Territorial Council, Karbi Angland Autonomous Council and Deema Hasao District Council. In Meghalaya, we have the Garo Hills Autonomous District Council, Jaintia Hills District Council and Khasi Hills Autonomous District Council. In Tripura, we have the Tripura Tribal Areas Autonomous District Council and my very good friend, Shri Jitendra Chaudhury, who comes from Tripura has also spoken today. Similarly, in Mizoram, we have the Chakma Autonomous District Council, Lai Autonomous District Council and Mara Autonomous District Council.

For Arunachal Pradesh also, recommendations have been made for two autonomous councils. One is the Mon Autonomous District Council. At that time, it was known as the West Kameng but now, it is known as Tawang and West Kameng. In the Eastern part, we have the Patkai Autonomous Council, which consists of Longding, Tirap and Changlang.

Sir, I would like to bring it to the knowledge of the House about the case of these tribal areas. I am taking the advantage of what Shri Vincent Pala said. It is he, who has brought this Bill for amendment. These are ethnic groups. Arunachal has got more than 31 major tribes and 100 plus sub-tribes. I am grateful to our previous speakers, who have really spoken well, specially for the North-East. They were very appreciative of the sentiments and emotions of the people of Arunachal Pradesh and the North-East. Though I would not agree with him on what he said about Akhil Bharatiya Parishad or the party as a whole.

The North-East has been a very sensitive area. Even on this present day, you would see that even China has got its claim on Arunachal Pradesh. Who is China to say what Arunchal has to do or not to do, or what the Central

Government has to do or not to do? His Holiness, the Dalai Lama is a friend of us; he is a guest of us; and he has taken refuge in India. We still recognise him as the leader of the Tibetan Council. He had referred that yes, there were children who studied at Banasthali in Mumbai. In fact, we have a very close friend, Mr. P.V. Acharya, His Excellency, the Governor of Arunachal Pradesh and Nagaland. I know him since my childhood. During my late father's day when he was a worker here, he used to take children from Arunachal Pradesh and other parts of the North East and intermingle with them. That time, we did not have the Party-based thing. That time it was the Congress only. I am not speaking about the Congress or UPA or NDA. What I want to say here is that the people really have to understand what the North East is. You have to study our culture and you have to understand the sentiments and feelings of the people of the North East. We should be excluded from the racial discrimination that is taking place. Recently, there have been incidents in Bengaluru, Mumbai and Delhi where the North Eastern Children are always been victimised and always the question of racial discrimination comes. I have seen that. When anything happens in Australia or in the United States, where one of our Indians are discriminated, how do we feel? Similarly, the people and the children of the North East feel that discrimination sometimes. For that we have to have stringent laws. That is why, I really appreciate Shri Vincent Pala who has brought this Bill forward.

Again, coming back to my State of Arunachal Pradesh, as I said, the Monpas and Sherdukpen are very small sub-tribes. Specially, when you go down to the Eastern Part where we have the issue of insurgency, in Tuensang we have the Konyaks in the Arunachal side we call them Wanchos.

Sir, I would like to mention before this House that I have raised this issue several times. I have taken it up in 'Zero Hour'; I have taken it up through 377; I have personally written letters to the hon. Tribal Affairs Minister that there are people in Arunachal Pradesh who do not even have recognition. They do not have any name. They are known as 'other naga tribes'. Who are these 'other naga

tribes'? When people ask me why I am pleading for these people, I tell them: "What should we call them?" Do you call yourselves 'other naga tribes'? Do you say that you are just as 'other naga tribes' or do you say that you are Sema or Angami or Tangkhul? You have a name. What about our people? We have Wanchos; we have Nocte: we have Thutsa; and we have Yobins. These are the issues which are very important and we have to take them up. My very good colleague and friend Shri Kiren Rijiju is here. He is just like my younger brother. He is also the hon. Home Minister of State. I have requested the Government of Arunachal Pradesh and also the Central Government that this issue should be resolved. They are very small ethnic tribes. If we do not give importance to them, they will vanish just like the Tribes of Andaman. That is why, I am saying that we really have to think about such issues of the North East.

When I come back to the Sixth Schedule for these two Constituencies of the District Council of Mon and Patkai, I would like to say that these tribes and sub-tribes are being neglected. There is no road communication. There is no education for them. There is no space for them in the administrative services and all. I would also like to tell this august House that these people have tried to compete with others but because they are not getting the support from the Government, both from the State and the Centre, they could not succeed. They have been completely neglected. They have to come forward. Even for Arunachal Pradesh, I would say that why we cannot just divide Arunachal Pradesh also just like it has been done in Assam or Meghalaya. During the NEFA times, there were only five districts. We had Kameng, Subansiri, Siang, Lohit and Tirap. But, gradually, when a family grows, the family has to expand. So, now we have got 21 districts. In those districts, Tawang and West Kemang are demanding for the Mon Autonomous Council. The other part, that is the East Kameng, Subansiri, Lower and Upper, are in one block. The other block is the erstwhile Siang which comprises of Aalo, West Siang, Tuting Yingkiong and Upper Siang. Then, we have the Siang, East Siang. And then we come to Lohit where you have Dibang,

Lower Dibang, Lohit, Namsai now and Anjaw. So, when we can make this into four blocks, we would also like to suggest one thing. Of course, the hon. Minister is here and he should not take it otherwise but we also feel that we are also being discriminated.

We have areas like Anjaw. You see, a place like Changlang, a place like Kibithu, a place like Anini, a place like Gelling, a place like Singa, which you have travelled yourself, it takes five days' march to reach these places. From a motorable road, you have to walk five days to reach these places. Imagine, one of the most beautiful places, Vijay Nagar where the Second World War Army people or in 1962 those people who were there, they are now residing there. They have their houses there. They have been given land there. People of Arunachal Pradesh are very broad minded. They have given them home, shelter and the Army people are still staying there. So, all these things have to be taken into consideration. I think, why not even there be an Autonomous Council for Mon, for Patkai and also for the central region, that is erstwhile Siang and Lohit which comprises of West Siang, East Siang, Upper Siang, Siang, Dibang, Lower Dibang, Anjaw, Lohit and Namsai? What happens is that everyone is satisfied. So, that is my demand in this House and also to the State Government that this issue also should be taken up and then only there will be no disparity.

The issue which Jitendra Chaudhury *sahib* raised is about the issue of Chakmas. We have no objection if Chakmas have been given the Indian citizenship. But, Sir, our hon. Union Minister of State for Home Affairs who is sitting here is very much aware that Arunachal Pradesh is still under the 1873 Bengal Frontier Regulation where even other people who are not the residents of Arunachal Pradesh will have to take an Inner Line Permit. As he has said – of course, I would like to differ in that case – how can we accept Chakmas as the citizens of Arunachal? We will accept them as the citizens of India. They have taken refuge. We have got a lot of Tibetan refugee camps and they are all staying there. We do not have anything to say. If the Indian Government has accepted,

then it is well and good. We were discussing about the Forest Dwellers Act which I will again discuss later on. But, to be very frank, we have got plenty of land; we have got 83,000 square kilometres. But that land is completely forest land which is not very hospitable. People just cannot live there or under hills. Even people cannot live in the beautiful hills of Anini or Tawang. So we cannot accept these issues that the Chakmas should be rehabilitated in these places where they are staying because these are very sensitive issues. People of Arunachal Pradesh are vehemently opposing and saying that all those refugees should be sent back to Bangladesh or to any other part of India. It is because, here they have been just given a temporary refuge.

Let it be the chakmas and let it be even the Tibetan settlement areas. We have got a lot of Tibetan settlements.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, you can continue your speech next time.

The House stands adjourned to meet again on Monday, 10th April, 2017 at 11 a.m.

18.00 hours

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Monday, April 10, 2017/Chaitra 20, 1939(Saka).