CONTENTS

Seventeenth Series, Vol. III, First Session, 2019/1941 (Saka)
No. 27, Tuesday, July 23, 2019/ Shravana 1, 1941 (Saka)

SUBJECT	PAGES
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos. 421 to 426, 433 and 434	15-34
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 427 to 432 and 434 to 440	55-92
Unstarred Question Nos. 4792 to 4990 and 4992 to 5021	93-615

* 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 618-622

MESSAGE FROM RAJYA SABHA 623

STATEMENTS BY MINISTERS

(i) Status of implementation of the recommendations contained in the 47th Report of the Standing Committee on Agriculture on Demands for Grants (2018-19) pertaining to the Department of Agriculture, Cooperation and Farmers Welfare, Ministry of Agriculture and Farmers Welfare

Shri Narendra Singh Tomar 624

(ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 51st Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Action taken by the Government on the observation/recommendations contained in 45th Report of the Committee on Demands for Grants (2018-19) pertaining to the Department of Pharmaceuticals, Ministry of Chemicals and Fertilizers

Shri Mansukh L. Mandviya 624

(iii) Status of implementation of the recommendations contained in the 292nd Report of the Standing Committee on Industry on Action taken by the Government on the recommendations contained in 286th Report of the Committee on Demands for Grants (2018-19) pertaining to the Department of Heavy Industry, Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises

Shri Arjun Ram Meghwal 624

MOTION RE: CONSTITUTION OF JOINT COMMITTEE ON OFFICES OF PROFIT 625-627

ELECTION TO BOARD OF ALL INDIA INSTITUTE OF MEDICAL SCIENCES(AIIMS), NEW DELHI 627

MOTION RE: 5TH REPORT OF THE BUSINESS ADVISORY COMMITTEE 628

GOVERNMENT BILLS- INTRODUCED 628-638

(i) Code on Wages Bill, 2019 628-631

(ii) Occupational Safety, Health and Working conditions Code Bill, 2019 632-633

SUBMISSION BY MEMBERS

Re: Reported statement by US President regarding third party mediation on Kashmir issue 634-638

MATTERS UNDER RULE 377 639-667

(i) Need to take effective measures to control growth of population in the country

Shri Sanjay Seth 640

(ii) Need to further strengthen law against female foeticide

Shri Ravi Kishan 641

(iii) Need to provide stoppage of various trains at Haidergarh Railway Station in Uttar Pradesh

Shri Upendra Singh Rawat 642

(iv) Need to ensure benefits of irrigation facility from Ban Sagar Canal project to Banda and Chitrakoot districts, Uttar Pradesh

Shri R.K. Singh Patel 643

(v) Need to complete National Highway Projects in Davanagere Parliamentary Constituency of Karnataka

Shri G M Siddeshwar 644

(vi) Need to develop places associated with Maharana Pratap in Rajasthan as 'Pratap Circuit'

Sushri Diya Kumari 645

(vii) Need to construct railway line from Ranchi to Korba via Lohardga, Gumla and Jaspur

Shri Sudarshan Bhagat 646

(viii) Regarding smart city project of Ajmer city, Rajasthan

Shri Bhagirath Choudhary 647

(ix) Regarding installation of BSNL towers in Nandurbar Parliamentary Constituency of Maharashtra

Dr. Heena Vijaykumar Gavit 648

(x) Need to conduct survey of important archaeological sites in Madhya Pradesh

Shri Ganesh Singh 649

(xi) Regarding excavation of Bangarh archaeological ruins in Balurghat Parliamentary Constituency, West Bengal

Dr. Sukanta Majumdar 650

(xii) Need for service roads along National Highway No. 3 (Dewas-Agra) and N.H No. 86 (Dewas-Kanpur)

Shri Mahendra Singh Solanky 651

(xiii) Need to construct RUB/Underpass at level crossing No. 18C in Maharajganj Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

Shri Pankaj Chaudhary 652

(xiv) Need to set up a Passport Seva Kendra in Etawah, Uttar Pradesh

Dr. Ram Shankar Katheria 653

(xv) Need to expedite the modernisation of Shahjahanpur Railway station, Uttar Pradesh

Shri Arun Kumar Sagar 654

(xvi) Regarding water problem in Thiruvanathapuram

Dr. Shashi Tharoor 655

(xvii) Need to construct a direct rail line between Bastar and Raipur in Chhattisgarh

Shri Deepak Baij 656

(xviii) Regarding cadre structuring in Jawaharlal Institute of Postgraduate Medical Education and Research, Puducherry

Shri Ve. Vaithilingam 657

(xix) Need to carry out fresh excavations in archaeological site of Arikamedu in Puducherry

Dr. D. Ravikumar 658

(xx) Regarding completion of Tindivanam-Nagari railway line

Shri S. Jagathrakshakan 659

(xxi) Regarding East-West Metro Rail project in Howrah Parliamentary Constituency, West Bengal

Shri Prasun Banerjee 660

(xxii) Regarding oil exploration in Krishna-Godavari Basin

Shrimati Chinta Anuradha 661

(xxiii) Need to introduce Metro Rail Service in Thane Parliamentary Constituency, Maharashtra

Shri Rajan Baburao Vichare 662

(xxiv) Need to provide financial assistance to flood-ravaged Bihar

Shri Kaushlendra Kumar 663

(xxv) Regarding setting up of Kendriya Vidyalayas in Amaravati and Mangalagiri, Andhra Pradesh

Shri Jayadev Galla 664

(xxvi) Regarding high airfare charged by airlines from Kerala to Gulf countries

Adv. A. M. Ariff 665

(xxvii) Need to provide employment to local people in industries on priority basis in the country particularly in Rajasthan

Shri Hanuman Beniwal 666

(xxviii) Need to include Parasnath Hills in Giridih district of Jharkhand in the list of tourist places and declare Annual Shravani Mela at Baba Baidyanath Dham, Deoghar, as National fair

Shri Chandra Prakash Choudhary 667

MOTOR VEHICLES (AMENDMENT) BILL, 2019 668-772

Shrimati Kanimozhi 668-672

Prof. Sougata Ray 673-676

Shri Lavu Srikrishna Devarayalu 677-679

Shri Prataprao Jadhav 680-682

Shri Kaushlendra Kumar	683-684
Kumari Chandrani Murmu	685-686
Kunwar Danish Ali	687-688
Shri Kotha Prabhakar Reddy	689-690
Shrimati Supriya Sadanand Sule	691-693
Shri Ajay Misra Teni	694-696
Sushri S Jothimani	697-700
Shri K. Navaskani	701-702
Shri Kesineni Srinivas	703-704
Shri P.R. Natarajan	705-706
Dr. Manoj Rajoria	707-709
Shri Syed Imtiaz Jaleel	710-711
Shrimati Anupriya Patel	712-714
Shri M Selvaraj	715-716
Shri Hanuman Beniwal	717-720
Shri N.K. Premachandran	721-724
Shri Ramcharan Bohra	725-726
Shri P. Raveendranath kumar	727-728
Shri Dilip Ghosh	729
Dr. Thol Thirumaavalavan	730-731
Shri Sunil Kumar Pintu	732
Shrimati Pratima Mondal	733-734
Shri Margani Bharat	735-736

Shri Nitin Jairam Gadkari	737-748
Clauses 2 to 92 and 1	750-769
Motion to Pass	772
UNLAWFUL ACTIVITIES (PREVENTION) AMENDMENT BILL, 2019	773-795
Motion to consider	773-775
Shri G. Kishan Reddy	773-775
Shri Manish Tewari	776-781
Shrimati Meenakashi Lekhi	782-789
Dr. D. Ravikumar	790-793
Shri Kuruva Gorantla Madhav	794-795
ANNEXURE – I	
Member-wise Index to Starred Questions	796
Member-wise Index to Unstarred Questions	797-801
ANNEXURE – II	
Ministry-wise Index to Starred Questions	802
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	803

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shrimati Rama Devi

Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki

Shri Rajendra Agrawal

Shrimati Meenakashi Lekhi

Shri Kodikunnil Suresh

Shri A. Raja

Shri P.V. Midhun Reddy

Shri Bhartruhari Mahtab

Shri N.K. Premachandran

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

SECRETARY GENERAL

Shrimati Snehlata Shrivastava

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Tuesday, July 23, 2019 / Shravana 01, 1941 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

माननीय अध्यक्ष: क्वेश्चन ऑवर, प्रश्न संख्या 421, प्रसून बनर्जी।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, प्लीज बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सर, हिन्दुस्तान की सरकार ने अमेरिका के राष्ट्रपति के सामने सिर झुका दिया। यह हम सभी के लिए शर्मिंदा होने की बात है…(व्यवधान) हम यह चाहते हैं कि प्रधान मंत्री जी सदन में आएं और अपना बयान पेश करें…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, प्लीज इन्हें बोलने दीजिए।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, यह एक गंभीर मुद्दा है। हिन्दुस्तान किसी के सामने सिर नहीं झुका सकता है…(व्यवधान) इस तरीके की कमजोरियां हिन्दुस्तान को और ज्यादा कमजोर करेंगी…(व्यवधान) हमारी मांग है कि नरेन्द्र मोदी जी यहां पर आएं और अपना बयान दें…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आपके दल के नेता यह फैसला कर लें कि किसको बात रखनी है। आप पहले ही फैसला करके आएं कि किस सदस्य को बात रखनी है।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, यह बहुत चिंता का विषय है। हिन्दुस्तान इतना कमजोर नहीं है। हमारी फौजें कमजोर नहीं हैं…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए। मुझे आपका नोटिस मिल चुका है। प्रश्न काल को व्यवस्थित तरीके से चलने दें। मैं प्रश्न काल के बाद आपको शून्य काल में व्यवस्था दूंगा।

…(व्यवधान)

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Hon. Speaker, Sir, this is a very serious matter. …(*Interruptions*)

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, MINISTER OF COAL AND MINISTER OF MINES (SHRI PRALHAD JOSHI): Hon. Speaker, this is highly unfair to belittle the image of the country. If they have got a concern, let them raise it in a proper manner and External Affairs Minister will respond to it. But belittling the country and belittling the image of the country is highly condemnable.…(*Interruptions*) The entire world knows who had taken the issue to the UNO at that time …(*Interruptions*) Making statements like this is belittling the image of the country; it is highly unfair and uncalled for. …(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: पहले आप बाहर जाकर फैसला करके आइए कि किसको बोलना है । आपके दल में यही फैसला नहीं होता कि कौन बोलने वाला है।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मनीष जी, आप बैठ जाइए । संसदीय कार्य मंत्री जी आप बताएं कि क्या व्यवस्था है।

…(व्यवधान)

SHRI PRALHAD JOSHI: Sir, if they have got any concern, let them raise it at 1200 hours. The External Affairs Minister is in the other House. He will respond at 1200 hours. …(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, प्लीज बैठे-बैठे मत बोलिए।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, यह विषय इतना गंभीर है कि सदन में उठाते समय पहले आप सबको आपस में चर्चा करनी चाहिए। सदन में कई विषय ऐसे होते हैं, जिनमें राजनीति नहीं होनी चाहिए। देश हित में जो भी सवाल होगा, मैं आपको उसे सदन में उठाने की इजाजत दूंगा।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, पहले आप मेरी बात सुन लें। कई विषय ऐसे हैं, जिन पर हमारी डिबेट से, चर्चा से कहीं न कहीं हमारे देश की स्थिति कमजोर न हो। माननीय सदस्य, मैंने आपको बोलने का मौका दिया। संसदीय कार्य मंत्री जी ने आपको व्यवस्था दे दी। अब सारगर्भित डिबेट करनी है या हल्ला करना है, पहले इस पर फैसला कर लें।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, देश की सुरक्षा के लिए हम भी चिन्तित हैं।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप बैठ जाएं।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, मनीष तिवारी जी को हमारी पार्टी की तरफ से बोलने के लिए दो मिनट का समय दे दीजिए।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, दो मिनट क्या, आप जितनी देर बोलना चाहें, बोलिए। प्रश्न काल समाप्त होने दीजिए। माननीय संसदीय कार्य मंत्री जी जब व्यवस्था दे चुके हैं, तो प्रश्न काल चलने दीजिए।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, हमारी यह मांग है कि पीएम साहब यहां आकर जवाब दें।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप यह मांग मत करिए । कौन जवाब देगा, कौन जवाब नहीं देगा, यह फैसला सरकार को करना है । ठीक है । आप बैठ जाएं ।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या - 421

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, मेरा आपसे फिर आग्रह है कि कई ऐसे विषय हैं, जिन पर सदन में बातचीत करने से पहले हमें दल से ऊपर उठकर, देश हित में बातचीत करनी चाहिए, उसके बाद हमें सदन के अंदर यह सवाल उठाना चाहिए । मैं कभी भी आपके किसी भी विषय पर मैंने सदन में व्यवस्था तोड़ते हुए भी आपको हमेशा मौका दिया है । यह सदन सबका है, आपका भी है, यह सदन हम सब देश हित में चला रहे हैं कि देश को हम उच्च स्तर पर ले जाएं, विश्व में उच्च स्तर पर ले जाएं । इसलिए माननीय सदस्यगण, अभी प्रश्न काल चलने दें, उसके बाद सारगर्भित डिबेट करेंगे ।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, देश के लिए हमारी पार्टी के नेताओं ने जान गंवाई है ।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: सबने जान गंवाई है ।

…(व्यवधान)

11.07hrs

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

HON. SPEAKER : Que. No. 421, Shri Prasun Banerjee.

(Q. 421)

SHRI PRASUN BANERJEE : Hon. Speaker, Sir, are there any specific fields from where excellent persons are chosen for Padma Awards? If so, what are those fields?

श्री नित्यानन्द राय: अध्यक्ष महोदय, पहले की परम्परा और वर्तमान की उत्कृष्टता पर मैं एक लाइन में बताना चाहूंगा। माननीय सदस्य ने जो पूरक प्रश्न किया है, वह अच्छा है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने पुरस्कार की प्रणाली में अभूतपूर्व परिवर्तन किया है। सामाजिक जीवन के, देश के विभिन्न क्षेत्रों में, विभिन्न कार्य क्षेत्रों में उत्कृष्टता दिखाने वाले लोगों को इस पुरस्कार से नवाजा जाता है। माननीय प्रधान मंत्री जी के दृढ़ एवं अडिग संकल्प के कारण पद्म पुरस्कार के चयन में पूर्वाग्रह एवं प्रभाव बिल्कुल नहीं दिखता है, जो पहले दिखता था। चयन उसी का होता है, जो तपस्या और त्याग की बदौलत, असाधारण कार्यों को भी निस्वार्थ भाव से, कठिनाइयों की चिन्ता किए हुए बिना, अपने को विभिन्न क्षेत्रों में समर्पित करके उदाहरण बनते हैं।

महोदय, पुरस्कार विजेता सभी के लिए प्रेरणा के स्रोत होते हैं। उनके संघर्ष, समर्पण, दृढ़ता, निस्वार्थता और सेवा की कहानियां नए भारत की कहानी कहती हैं। अब इसकी पद्धति में, इसकी चयन प्रक्रिया में लोकतांत्रिक व्यवस्था प्रमुख है।

मैं माननीय सदस्य को बताना चाहूंगा कि देश के विभिन्न क्षेत्रों से, जैसे मैं दो-चार राज्यों के नाम लेता हूं, जिनमें आपका राज्य पश्चिम बंगाल भी है। महोदय, उद्धब कुमार भराली जी असम के जमीनी अन्वेषक हैं, जो अनार डीसीडर सहित 100 से अधिक कृषि मशीनों का आविष्कार करने के लिए प्रसिद्ध हुए। उनको वर्ष 2019 में पद्म पुरस्कार दिया गया।

महोदय, श्रीमती मुक्ताबेन पंकज, जो स्वराष्ट्र की दिव्यांग महिलाओं के कल्याण और सशक्तिकरण पर काम कर रही हैं, वे सी.यू.शाह प्रज्ञा चक्षु महिला सेवा कुंज की संस्थापिका भी हैं। दिव्यांग महिलाओं के क्षेत्र में अभूतपूर्व योगदान के लिए उनको भी वर्ष 2019 में पुरस्कार दिया गया था। श्रीमती राजकुमारी बिहार से आती हैं। वह बुजुर्ग महिला किसान हैं, जिन्हें अब पूरा देश 'किसान चाची' के नाम से जानने लगा है। उन्होंने स्वयं सहायता समूह का गठन किया और ग्रामीण महिलाओं को आर्थिक रूप से स्वतंत्र बनने के लिए प्रेरित किया। जर्मन की एक महिला सुश्री इरीना ब्रुनिंग हैं, जो विदेश से हिन्दुस्तान आई हैं और 'सुदेवी माता जी' के रूप में विख्यात है। वे दो दशकों से मथुरा में बीमार और परित्याग की गई गायों की देखभाल करती हैं।…(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय, कच्छी रोगन कलाकार, श्री अब्दुल गफूर खत्री जी, लुप्तप्राय कला का प्रयोग करने वाले एक मात्र व्यक्ति हैं। वे परिवार की आठ पीढ़ियों से इन उत्कृष्ट कार्यों को कर रहे हैं। उनको भी यह पुरस्कार दिया गया है। ओडिशा से दैतारी नायक, आदिवासी किसान, अकेले बहुत बड़ा साहस दिखाया है। उन्होंने पीने और सिंचाई के पानी के लिए पहाड़ की धारा से पानी लाने के लिए कुदाल और सब्बल के साथ तीन किलोमीटर लंबी नहर की खुदाई की। उनका कार्य बहुत साहस भरा है। …(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय: 272 लोगों के नाम हैं, आप कितने नाम बोलेंगे?

श्री नित्यानन्द राय : 272 लोगों के नाम लिए जाते हैं, हम कुछ उदाहरण दे रहे थे। आजाद भारत के इतिहास में पहली बार 10 किसानों को पद्म पुरस्कार दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय, चाहे वह कला, चिकित्सा, कृषि, विज्ञान, सांस्कृतिक प्रचार-प्रसार का क्षेत्र हो या अन्य सामाजिक सेवाओं का क्षेत्र हो, कोई क्षेत्र ऐसा नहीं है, जिसको अछूता छोड़ा गया है।…(व्यवधान) अभी अठावले जी कह रहे हैं। …(व्यवधान) खेल-कूद के क्षेत्र को भी अछूता नहीं छोड़ा गया है। इसलिए पहले की प्रक्रिया और अब की प्रक्रिया में बहुत अंतर है। पहले पैरवी का प्रभाव होता था, नजदीकी लोगों को पुरस्कार मिलता था। अब जो साहसपूर्वक अपने जीवन को समर्पित

कर समाज और देश के लिए अद्भुत काम करते हैं, उनको यह पुरस्कार दिया जाता है । …(व्यवधान)

SHRI PRASUN BANERJEE : My second supplementary is this. मंत्री जी, आपको एक बात अच्छी लगे, इसलिए मैंने प्रश्न पूछा था । हम स्पोर्ट्स मैन हैं । हमने देखा है कि भारत में बहुत अच्छे आदमी हैं, जिनको यह मिलना चाहिए था, उनको यह कभी नहीं मिला । लेकिन जिनको मिलना नहीं चाहिए था, उनको गवर्नमेंट की ओर से सपोर्ट मिला । आप अच्छे लोगों को ढूंढ़ कर यह दें ।

I want to know whether there is any fixed ceiling for giving the award in each category. If so, the details thereof and if not, how do you decide the cut off in number for a particular year?

श्री नित्यानन्द राय : अध्यक्ष महोदय, इसकी कोई सीमा नहीं है । इसके निर्धारण के लिए एक समिति बनी है । मैंने पहले ही कहा है कि हर क्षेत्र का ख्याल रखा जाता है । माननीय सांसद महोदय बोल रहे थे, तो उनको नामंकन करने का अधिकार है । अगर वह किसी का नामंकन ऑनलाइन करते हैं और कोई योग्य व्यक्ति आता है तो इसके लिए एक समिति बनी है ।

अगर समिति को लगेगा कि इनकी पात्रता सही है, तो जो नाम सुझाएंगे, उन्हें चिह्नित किया जा सकता है । लेकिन समिति ही तय करती है कि उनकी पात्रता सही हो ।

माननीय अध्यक्ष : अखिलेश यादव जी । माननीय सदस्य इस सदन में पहली बार बोलने जा रहे हैं।

श्री अखिलेश यादव : अध्यक्ष जी, मैं आपको धन्यवाद देता हूं । हालांकि मैं बुधवार की घटना पर बृहस्पतिवार को बोलना चाहता था, लेकिन मुझे मौका नहीं मिला ।

माननीय अध्यक्ष : आपने मुझे लिखकर नहीं दिया ।

श्री अखिलेश यादव : अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी बहुत अच्छा बता रहे हैं कि देश में विभिन्न कला क्षेत्र में या किसी अन्य क्षेत्र में जो लोग अच्छा कार्य करते हैं, वे उन्हें सम्मान देने का काम

करते हैं। मुझे इस बात की खुशी है कि उत्तर प्रदेश में बड़ी संख्या में पद्मश्री और इस तरह के अवार्ड से लोग सम्मानित हुए हैं। उत्तर प्रदेश में 'यश भारती सम्मान' प्राप्त करने वाले लोगों को सरकार की तरफ से सम्मान राशि दी जाती थी। इसी तरह पद्मश्री पुरस्कार प्राप्त करने वालों को भी सम्मान राशि सरकार की तरफ से दी जाती थी। अर्जुन अवार्ड प्राप्त करने वालों को सम्मान राशि दी जाती थी। फिल्म "पंडित जी बताईन वियाह कब होई" के लिए वर्ष 2016 में 82 लाख नकद सहायता राशि दी।

प्रो. सौगत राय : वे कौन-से सदस्य हैं?

श्री अखिलेश यादव : माननीय सांसद श्री रवि किशन जी हैं। …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य आपको अभी मंत्री नहीं बनाया है आप बैठ जाएं।

…(व्यवधान)

श्री अखिलेश यादव : अध्यक्ष जी, मैं सवाल पूछना चाहता हूं कि जिन विभूतियों को आप सम्मान देते हैं, क्या उनके लिए सम्मान राशि की व्यवस्था भी पेंशन के रूप में की जाएगी? उत्तर प्रदेश में 20 हजार रुपये से लेकर 50 हजार रुपये प्रति महीना सम्मान राशि दी जाती थी, क्या भारत सरकार ऐसे लोगों को सम्मान राशि देने का काम करेगी?

श्री नित्यानन्द राय : अध्यक्ष जी, पद्म पुरस्कार लेने वाले जो लोग हैं, उनका पुरस्कार के द्वारा मान-सम्मान बढ़ाया जाता है। माननीय सदस्य ने जो पूछा है, उसके लिए अभी तक प्रावधान नहीं किया गया है। जब पद्म पुरस्कार दिया जाता है, तो पुरस्कार प्राप्त करने वालों को लगता है कि उनका जीवन धन्य हो गया।

(Q. 422)

प्रो. अच्युतानंद सामंत : अध्यक्ष जी, मत्स्यपालन, पशुपालन और डेयरी मंत्री जी से मैं पूछना चाहता हूं कि आपकी पशु और उनके कल्याण से संबंधित विषय में रुचि भी है और आप इस मंत्रालय को बहुत सुंदर रूप से चलाने में सक्षम भी हैं। मैंने आपसे इस मंत्रालय से संबंधित प्रश्न पूछा था और आपने जो उत्तर प्रस्तुत किया है, उससे मैं पूर्ण रूप से संतुष्ट नहीं हूं।

मैं उनसे अधिक विस्तारपूर्वक जानकारी की अपेक्षा रखता हूं। मैं इस सिलसिले में माननीय अध्यक्ष महोदय के माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जैसे हम सभी को पता है कि भारत एक कृषि प्रधान देश है, जिसमें 70 प्रतिशत जनसंख्या कृषि कार्य तथा कृषि से संबंधित कार्य से जुड़ी है। मेरा मंत्री जी से प्रश्न है कि भारत में दूध देने वाली गायों की संख्या सर्वाधिक होने के बावजूद यहां असल दुग्ध उत्पादन विश्व के अन्य देशों से, यहां तक कि अमेरिका से भी 50 प्रतिशत कम है। मैं इस संबंध में जानना चाहता हूं कि क्या सरकार दुग्ध उत्पादन बढ़ाने के लिए कोई योजना चला रही है?

श्री गिरिराज सिंह : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य को मैं धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने बहुत अच्छा प्रश्न किया है।

भारत में डेयरी और दुग्ध व्यवसाय किसानों के लिए बहुत बड़ा अर्थ का साधन है। मैं एक आंकड़ा आपके सामने रखना चाहूंगा कि आज देश में गेहूं का आंकड़ा 1,65,000 करोड़ रुपये वर्ष 2017-18 के डेटा के मुताबिक है, तो वहीं धान 2,53,000 करोड़ रुपये का है। यदि गेहूं और धान दोनों को जोड़ देते हैं, तो भी दूध का आंकड़ा 6,14,000 करोड़ रुपये से ऊपर आता जो बहुत अधिक है। यह बात सही है। मैं माननीय सदस्य से कहना चाहता हूं कि जैसा आपने कहा है कि 1172 किलो है, जो विश्व के आंकड़े में आधा है। मैंने उत्तर में भी कहा है कि हमारा एवरेज दूध के उत्पादन का है। हमारे यहां 30 करोड़ जानवर हैं। इनमें इनडिजनेस 1.3 करोड़, नॉन डेस्क्रिप्ट 2.1 करोड़, एग्जॉटिक, क्रॉस ब्रीड और टोटल कैटल मिलाकर 5.1 करोड़ हैं। बफैलो 4.3 टोटल 9.4 करोड़ है। दस साल के कार्यकाल में दूध के उत्पादन में 40 मिलियन टन की बढ़ोतरी हुई है।

हमने केवल पांच वर्षों में 50 मिलियन टन दूध की बढ़ोतरी की है। इसके लिए हमने गोकुल मिशन योजना चलाई। पूरे देश में दूध की समस्या थी। मैं आपको बताना चाहता हूं कि वर्ष 2013 में 388 लीटर दूध कैटल का था। वर्ष 2014 में 1446 लीटर था। यदि आज की तारीख में कैटल का दूध देखें तो 1600 लीटर से अधिक है। मैं कहना चाहता हूं कि भारत सरकार ने मोदी जी के नेतृत्व में जो पालिसी एडॉप्ट की है, पहले किसानों को सबसे बड़ा नुकसान तब होता था, जब मेल कॉफ हो जाते थे। अब हमने ऐसा किया है कि देश में हम केवल बछिया के सेक्स सीमेन का उपयोग करेंगे। 11 सैंटर्स पर हम 20 लाख डोजेज प्रतिवर्ष पैदा करेंगे।

महोदय, हम कंजर्वेशन का भी काम कर रहे हैं और आने वाले दिनों में नई तकनीक से, नई तकनीक यानी एमब्रियो ट्रांसप्लांट के लिए भी हमने 30 स्थान चिह्नित किए हैं। आईवीएफ टेक्नोलॉजी का भी यूज कर रहे हैं। हम देश में ऐसा वातावरण बनाना चाहते हैं कि किसानों को जो सबसे ज्यादा असुविधा होती थी, उसे दूर कर रहे हैं और जो दूध के लिए मैंने कहा कि दस साल में 40 मिलियन और पांच साल में 50 मिलियन का आप आंकड़ा देंखे तो हम 6.7 परसेंट की रेश्यो से बढ़ रहे हैं, जबकि पहले 4 परसेंट की रेश्यो से बढ़ रहे थे। कई ऐसी योजनाओं को चालू कर रहे हैं। मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि देश में नस्ल सुधार की प्रक्रिया है, देश में 80 के दशक से लेकर अब तक 40 वर्षों में 30% एआई कवरेज हुआ। आने वाले दिनों में वर्ष 2025 तक हमने तय किया है कि इसे दोगुना करेंगे।

प्रो.अच्युतानंद सामंत : अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने विस्तार से उत्तर दिया है। मेरा प्रश्न है कि क्या सरकार पशुपालन द्वारा कराए जाने वाले पशु बीमा से संबंधित कोई योजना बना रही है? एक पशुपालक के लिए पशु ही उसके परिवार की तरह होता है। निजी कम्पनियों से बीमा करवाने पर ऊंची लागत देनी पड़ती है, जो एक गरीब पशुपालक के सामर्थ्य से बाहर होता है। क्या सरकार किसी ऐसी योजना पर विचार कर रही है, जिसमें निजी बीमा न करके सरकारी योजना का लाभ पशुपालक ले सके।

श्री गिरिराज सिंह : महोदय, यह व्यवस्था पहले से बनी हुई है। देश में एक संघीय व्यवस्था है। हम राज्य सरकारों के साथ मिलकर इस काम को करते आ रहे हैं। योजना बनी हुई है। बीपीएल, एससी, एसटी के लिए प्रीमियम का 40 पर्सेंट सेन्ट्रल गवर्नमेंट, 30 पर्सेंट स्टेट गवर्नमेंट और 30 पर्सेंट बेनिफिशियरीज देते हैं। एपीएल के लिए 25-25 पर्सेंट केन्द्र और राज्य सरकारें और 50 पर्सेंट बेनिफिशियरीज देते हैं। इसी तरह से नॉर्थ-ईस्ट की योजना भी बनी हुई है, जिसमें 50 पर्सेंट सेन्ट्रल गवर्नमेंट, 30 पर्सेंट स्टेट गवर्नमेंट और 20 पर्सेंट बेनिफिशियरीज देते हैं। एपीएल के लिए 35 और 25 पर्सेंट केन्द्र और राज्य सरकारें तथा 40 पर्सेंट बेनिफिशियरीज देते हैं। जो डिफिकल्ट एरियाज़ हैं, उनमें 60 पर्सेंट सेन्ट्रल गवर्नमेंट और 30 पर्सेंट स्टेट गवर्नमेंट तथा 10 पर्सेंट बेनिफिशियरीज देते हैं। एपीएल के लिए 45 पर्सेंट सेन्ट्रल गवर्नमेंट, 25 पर्सेंट स्टेट गवर्नमेंट और 30 पर्सेंट बेनिफिशियरीज देते हैं।

जितने भी जानवर हैं, उनमें सभी संसूचित हैं। चार सरकारी एजेंसीज हैं। हम उन्हीं से कराते हैं। यह डिमांड बेस्ड होता है। जो स्टेट जितना डिमांड करता है, उसी के अनुरूप यह किया जाता है। प्राइवेट एजेंसीज से कराने का इसमें कोई प्रावधान नहीं है।

श्री रवि किशन : माननीय अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अखिलेश जी ने हमारा नाम लिया कि जब उत्तर प्रदेश में इनकी सरकार थी, तो मुझे यश भारती सम्मान के तहत 50 हजार रुपये की धनराशि मिलती थी। लेकिन मैं उनकी जानकारी के लिए बता दूँ कि मुझे ऐसा कोई सम्मान उनकी सरकार या सुश्री मायावती जी की सरकार ने नहीं दिया। पूरा देश जानता है कि मैं उत्तर प्रदेश से बिलांग करता हूँ और मुझे यह सम्मान मिलना था। लेकिन मुझे यश भारती सम्मान कभी नहीं दिया गया, न ही वहाँ से मुझे कोई 50 हजार रुपये की राशि मिली। यही मैं आपसे कहना चाहता था।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, मैंने सप्लीमेंट्री क्वेश्चन पूछने के लिए आपका नाम पुकारा था।

…(व्यवधान)

श्री रवि किशन : अध्यक्ष जी, मेरा सवाल था, लेकिन मुझे इस इल्जाम को साफ करना था। …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आप कभी भी लिखकर दे दें, मैं आप दोनों की डिबेट करा दूँगा।

श्री रवि किशन : महोदय जी, मेरा सवाल है।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: अब आपका समय नहीं है। प्लीज आप बैठ जाएं।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: श्री शशि थरूर जी।

श्री शशि थरूर जी भी ऑलराउंडर हैं। ये विदेश दौरा भी कर लेते हैं और गायों को भी देख लेते हैं।

…(व्यवधान)

डॉ. शशि थरूर : सर, मेरी कांस्टिट्यूएंसी में डेयरी फार्म्स बहुत हैं। मैं डेयरी फार्मर्स के बारे में बोल रहा हूँ।

माननीय अध्यक्ष: मैं आपको भी मौका दे दूँगा और बाद में कभी दोनों की एक डिबेट करा दूँगा।

…(व्यवधान)

डॉ. शशि थरूर : सर, जैसा कि मैं कह रहा था कि मेरे क्षेत्र में भी डेयरी फार्मर्स हैं। The hon. Minister is correct, thanks to the White Revolution, the total yield has gone up, but our per lactation yield is amongst the lowest in the world. It is below 2,000 litres per lactation, whereas, a country like Israel has 11,000 litres per lactation. As you have mentioned, we have 17 per cent of the world's cattle, but we only have two per cent of the world's land. So, the challenge for our animals and livestock is the same that faces our people; food insecurity and malnutrition. We have 25 per cent deficit in dry fodder, 65 per cent in green fodder, and 60 per cent in feed concentrates. So, our cattle are not getting enough food.

Despite that, our Government is exporting about 2 million tonnes, that is 20 lakh tonnes, of De Oiled Rice Bran (DORB) - which dairy farmers tell me is an essential food for their cows – and oil cakes in order to earn Rs.8,500 crore a year. These should be retained in our livestock system to keep feed prices in check.

DORB already costs Rs.11 per kg. It has been going up 40 per cent every half year. Given the scarcity of food in the animal food market, may I stress that this kind of situation is becoming unaffordable. Government's policy in this sector is flawed because it is allowing exports of DORB and other farm residues like oil cake, and soya milk. What are our animals going to eat? These are actually exported to the global poultry industry or used in producing bio-fuel abroad. The Government is giving what our cattle need to the foreign countries, for them to feed their animals. This makes no sense as a policy. I would urge the hon. Minister to tell us this.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, प्रश्नकाल में इतनी डिबेट मत कराइए।

डॉ. शशि थरूर : डिबेट की बात नहीं है सर।

माननीय अध्यक्ष: आप जितना लम्बा प्रश्न पूछेंगे, उससे चार गुना लम्बा जबाव आएगा, ऐसे में तो प्रश्नकाल ही समाप्त हो जाएगा।

DR. SHASHI THAROOR : There is a severe crisis. Will you negotiate with the hon. Minister of Commerce to come up with a better policy that prohibits the exports of essential livestock feed? Thank you, hon. Speaker.

श्री गिरिराज सिंह : महोदय, माननीय सदस्य ने डेयरी इंडस्ट्री का पूरा पिटारा रखा है। वे अनुभवी भी हैं। मैं भी कहूँगा कि आप जब चाहें, इस विषय पर बहस का समय रखें। मैं एक बात कहना चाहूँगा कि आप बार-बार इज़रायल और अमेरिका की चर्चा करते हैं, लेकिन हम दूसरे देशों की चर्चा नहीं करते हैं। हम खुद ही देखते हैं कि हम कहाँ-से-कहाँ ऊपर गये। आप देखें, हमारे पास 2.1 करोड़ नॉन-डिस्क्रिप्ट जानवर हैं, गाएँ हैं। टोटल जो 30 करोड़ पशु हैं, उनमें …(व्यवधान)

थरूर साहब, मैं आपके पहले प्रश्न का जवाब दे रहा हूँ, आप सुनने का सब्र रखें, मैं उसका भी जवाब दूँगा।

जिस देश में 40 साल से अधिक के समय में नस्ल सुधार के लिए एआई टूल बना। आज तक देश में वह टूल मात्र 30 पर्सेंट ही रह पाया। हम उसमें 70 प्रतिशत तक कैसे पहुँचे, उसकी तैयारी कर रहे हैं।

इनका दूसरा विषय न्यूट्रीशन और फौडर से संबंधित था। भारत सरकार की फौडर के लिए एक योजना है। हम किसानों तक सीड पहुँचाते हैं।

तीसरे प्रश्न में इन्होंने आयात और निर्यात की बात की। वह दूसरे पक्ष से जुड़ा हुआ विषय है। मैं फौडर की चिन्ता करता हूँ और फौडर के लिए सतत प्रयासरत हूँ।

श्री वीरेन्द्र सिंह : महोदय, दूध उत्पादन के बारे में जो विषय उठा है, तो दूध उत्पादन कहाँ कितनी मात्रा में होता है, विदेश में ज्यादा होता है, हमारे यहाँ पशुओं की संख्या ज्यादा है, लेकिन कम उत्पादन होता है, सवाल यह नहीं है। दूध की गुणवत्ता कैसी है, इस बात पर विचार करने का विषय है। हमारे देश में विभिन्न प्रकार की नस्लों की गाएँ हैं, जैसे गुजरात में गिर है, हरियाणा में साहिवाल है, गंगा के किनारे के क्षेत्रों में गंगातिरी है और भैंस में मूर्रा है। इनके दूध की गुणवत्ता ऐसी है कि दूध का उत्पादन करने वाले अन्य किसी भी देशों में वैसी नहीं होती है। इसके बारे में विश्व स्वास्थ संगठन ने रिपोर्ट दी है। मैं सोच सकता हूँ कि उत्पादन बढ़े, लेकिन इस बात को जानकार सदन को खुशी होगी कि भारत में उत्पादित दूध की जितनी गुणवत्ता होती है, उतनी किसी भी देश में उत्पादित दूध की नहीं होती है।

इसलिए गुजरात की गिर, हरियाणा की साहिवाल, गंगा के किनारे क्षेत्र की गंगातिरी गाएँ और मुर्रा भैंसों के नस्ल की पशुओं को बढ़ाने की योजना पर सरकार विचार कर रही है, इस विषय पर बात होनी चाहिए, लेकिन कहाँ कितने दूध का उत्पादन हो रहा है, उस पर बात कर रहे हैं।

माननीय अध्यक्ष: जब कोई प्रश्न ही नहीं है, तो आप जवाब क्या देंगे।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: क्वेश्चन नम्बर 423.

(Q.423)

DR. HEENA VIJAYKUMAR GAVIT : Hon. Speaker, Sir, I would like to thank the hon. Minister for giving a very elaborate answer.

Today, the focus of the Government is on doubling of farmers income by 2022; and the contribution of women farmers in achieving this goal is very crucial. The training programmes which are undertaken under this MKSP scheme for capacity building of women farmers, is very good. But I would like to mention some data here which was given in the reply of the hon. Minister on 2nd July, 2019. It says that as per Census 2011, the extent of women participation in agriculture, as cultivators, main and marginal, is 3.60 crore, and as women agricultural labourer, is 6.15 crore. Over 1.39 crore women have been trained in agriculture-related fields under various Central Government schemes in the last three years.

I am aware that it is a demand-driven scheme. But the training gap, which we are seeing here, that is, the number of women farmers and those being trained, is very big. Through you, I would like to know from the hon. Minister as to how the Government is planning to fill in this training gap to make women farmers 100 per cent skilfully-trained. Is there any plan to include this scheme under the MREGS? If not, what does the Govt plan to do? Thank you, Sir.

साध्वी निरंजन ज्योति : माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय सदस्या हिना जी का सम्मान करती हूं, क्योंकि जब से यह सदन शुरू हुआ, वे किसी न किसी क्वेश्चन के द्वारा सदन का ध्यान देश हित में आकर्षित करती रहती हैं।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं समझती हूं कि महिलाओं की कृषि के क्षेत्र में भागीदारी को हम महिला समूहों के माध्यम से बढ़ावा दे रहे हैं। मैं आपके माध्यम से सदन को अवगत कराना चाहती हूं कि महिलाओं के बिना खेती अधूरी है। हर क्षेत्र में महिलाएं आगे बढ़ रही हैं। कल आपने सूचित किया था, मैं आज गौरवान्वित हूं, कल भारत ने पूरे विश्व में जो इतिहास रिकॉर्ड किया, उसमें मेरे उत्तर प्रदेश की रितु ने भी उस ऐतिहासिक चंद्रयान को स्थापित करने में अपनी भागीदारी निभाई।

अध्यक्ष जी, मैं समझती हूं कि महिलाओं से कोई क्षेत्र खाली नहीं है। पुरुष एक बार कृषि में पीछे रह सकता है, लेकिन महिलाएं आगे बढ़ रही हैं। हमारी माननीय सांसद महोदया ने एक आंकड़ा पूछा है। मैं समझती हूं कि आंकड़ों से ज़्यादा महिलाएं काम कर रही हैं। वर्ष 2011 में इस समूह का गठन हुआ था। उसके बाद से लगातार महिलाओं को जानकारी हो रही है और हर क्षेत्र में महिलाएं काम कर रही हैं।

मैं फूड प्रोसेसिंग क्षेत्र मंत्रालय में रही हूं। उस क्षेत्र में भी महिलाओं ने बहुत बड़ी भागीदारी निभाई है। मैं समझती हूं कि महिला हर क्षेत्र में, जहां वे काम कर रही हैं, चाहे वे कृषि के क्षेत्र में काम कर रही हैं, आंकड़ों के आधार पर नहीं, ज़मीनी हकीकत पर महिलाएं आगे बढ़ रही हैं। मैं एक ही बात कह सकती हूं कि महिलाओं से कोई क्षेत्र खाली नहीं है।

यदि तुम ठान लो तो तारे गगन के तोड़ सकती हो,
यदि तुम ठान लो तो तूफान का पथ मोड़ सकती हो और,
यदि तुम ठान लो तो चंद्रयान में भी अपना नाम बढ़ा सकती हो।

DR. HEENA VIJAYKUMAR GAVIT : Sir, I wanted to know from the Minister how they are going to fill in the training gap. It is because we see that there is a large number of women farmers but the number of those trained is very less.

My second supplementary is this: my constituency falls in a tribal area; there are more women involved in the farming activity, whether it is farm or non-farm activity. The Mahila Sashaktikaran Pariyojna is being implemented

under the Maharashtra State Rural Livelihood Mission, named, UMED which is a part of this Mission. There are other organisations also in my district like Krishi Vigyan Kendra. There are some NGOs which are doing really good work in the field of agriculture training.

I would like to know from the hon. Minister whether the Government is also planning to include such other institutes or organisations for training and capacity building of the women farmers.

कृषि और किसान कल्याण मंत्री; ग्रामीण विकास मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, हिना जी का प्रश्न निश्चित रूप से बहुत ही अच्छा है, क्योंकि हम सब इस बात को जानते हैं कि हर क्षेत्र में महिलाओं की भागीदारी होनी चाहिए। कृषि क्षेत्र हम सबके लिए महत्वपूर्ण है, इसलिए स्वाभाविक रूप से उसमें भागीदारी और बढ़े, यह हमारी बहन की चिंता है।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्या को बताना चाहता हूं कि दीन दयाल उपाध्याय राष्ट्रीय आजीविका मिशन के माध्यम से सरकार पूरे देश में महिलाओं को आजीविका उपलब्ध कराने का काम कर रही है। देश में अभी लगभग 54 लाख से अधिक स्व-सहायता समूह हैं, जिनसे हमारी पांच करोड़ से अधिक बहनें जुड़ी हुई हैं। इसी योजना का एक उप-घटक है - महिला किसान सशक्तीकरण परियोजना। इस परियोजना में सरकार लगातार चिंता से काम कर रही है और अभी तक 35 लाख से अधिक बहनें इससे जुड़ चुकी हैं और लाभान्वित हो चुकी हैं।

महोदय, इस प्रकार की प्रक्रिया तीन वर्ष तक चलती है और इससे निश्चित रूप से समुदाय में जागृति होती है, महिलाओं में सक्षमता खड़ी होती है और एसएचजी भी क्षमतावान होते हैं। जो अनुभव इनकी दृष्टि से आया है, उस अनुभव के आधार पर राज्य आजीविका मिशनों ने केन्द्र सरकार के साथ मिलकर यह तय किया है कि अब आने वाले कल में हम 34 लाख बहनों को महिला किसान सशक्तीकरण परियोजना से जोड़ेंगे।

जहां तक प्रशिक्षण का सवाल है, तो प्रशिक्षण एक निरन्तर प्रक्रिया है। जब एसएचजी को आरम्भ में एकजुट किया जाता है, तभी से प्रशिक्षण की प्रक्रिया प्रारम्भ होती है और प्रशिक्षण जब तक पूरा नहीं होता, तब तक एसएचजी का काम निश्चित रूप से आगे बढ़ता। मैं अपनी मान्यता और अनुभव के आधार पर यह कह सकता हूं कि इस पूरे प्रोजेक्ट की उपलब्धि का अगर कोई मुख्य प्राण है, तो वह प्रशिक्षण ही है। अत: प्रशिक्षण को और गति प्रदान की जाएगी।

HON. SPEAKER: Shri Kuldeep Rai Sharma -- Not present.

SUSHRI S. JOTHIMANI : Hon. Speaker, thank you for giving me this opportunity. I would like to know from the hon. Minister, through you, whether the Ministry is intending to create any Special Farmers' Group on the lines of Self-Help Group to support women farmers in the field of agriculture and milk production by providing financial assistance and training.

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैंने यह संख्या आपको बताई कि 5 लाख 54 हजार के लगभग एसएचजीज़ पूरे देश में हैं। ये सिर्फ स्वसहायता समूह नहीं हैं। जैसे-जैसे इनकी क्षमता बढ़ती है, ठीक उसी प्रकार से हम लोग इनका कलस्टर बनाते हैं और कलस्टर को अलग से सहायता भी देते हैं, बैंक से भी लिंक कराते हैं। मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि अभी तक अगर एसएचजी के बैंक का लिंक देखेंगे, तो लगभग 2.25 लाख करोड़ रुपया बैंक से एसएचजीज़ को ऋण मिला है। एसएचजीज़ ठीक प्रकार से काम कर रहे हैं और इनका एनपीए का प्रतिशत देखें तो वह 2.18 प्रतिशत है।

माननीय अध्यक्ष : श्रीमती मीनाक्षी लेखी जी।

श्रीमती मीनाक्षी लेखी : माननीय अध्यक्ष जी, मेरा माननीय मंत्री जी से प्रश्न है कि क्या स्किल ट्रेनिंग मंत्रालय के साथ आपका कोई टाई-अप है, जिसके माध्यम से ग्रामीण क्षेत्रों के अंदर स्किल डेवलपमेंट सैंटर्स, जो खास तौर पर कृषि को बढ़ाने के लिए किए जा रहे हों?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: माननीय अध्यक्ष महोदय, स्वसहायता समूह एक अलग परियोजना है, जो एनआरएलएम के अंतर्गत हम लोग करते हैं। जहां तक स्किल डेवलपमेंट का सवाल है, तो आपके और सारे देश के ध्यान में है कि जब से श्री नरेन्द्र मोदी जी ने काम संभाला है, तब से उन्होंने स्किल डेवलपमेंट को एक अभियान के रूप में लिया और अलग से एक मिनिस्ट्री बनाई। स्किल डेवलपमेंट मिनिस्ट्री तो पूरे देश में, ग्रामीण क्षेत्र, शहरी क्षेत्र आदि सब जगह काम कर रही है। लेकिन इसके अलावा भी मैं अपने मंत्रालय की दृष्टि से बताता हूं कि इसी परियोजना के अंतर्गत स्किल डेवलपमेंट के लिए काम होता है और डीडीयूजीकेवाई एक उप घटक योजना है, इस योजना के अंतर्गत गत् 5 वर्षों में ग्रामीण क्षेत्र के नौजवानों ने 8 लाख की संख्या में प्रशिक्षण लिया और उनमें से लगभग 5 लाख को नौकरी मिल गई।

महोदय, इसी प्रकार से एक दूसरा संस्थान है, जिसको बैंक और ग्रामीण विकास मंत्रालय दोनों मिलकर संचालित करते हैं - ग्रामीण रोजगार प्रशिक्षण संस्थान। आरएसईटीआई बैंकों के साथ मिलकर काम करते हैं और प्रति जिले में 1 करोड़ रुपये की सहायता ग्रामीण विकास मंत्रालय देता है। बैंक्स और बाकी प्रशिक्षक मिलकर उनको स्वरोजगार की ट्रेनिंग देते हैं और मुझे यह कहते हुए खुशी है कि आरएसईटीआई के माध्यम से भी 21 लाख बच्चों ने प्रशिक्षण लिया और लगभग 15 लाख बच्चे ऐसे हैं, जिन्होंने अपना स्वरोजगार स्थापित किया है।

(Q. 424)

माननीय अध्यक्ष : श्री कपिल पाटिल जी।

श्री कपिल मोरेश्वर पाटील : अध्यक्ष महोदय, मेरे सवाल का जवाब माननीय मंत्री महोदय ने अच्छी तरह से दिया है, लेकिन मैं किसानों के हित में एक सवाल पूछना चाहूंगा। अभी फिलहाल केंद्रीय बजट में जीरो बजट कृषि की बात कही गई है और अभी तक कृषि क्षेत्र में किसान जो खेती करते थे, उनको जो उर्वरक सप्लाई होता था, वह उर्वरक सप्लाई करने वाली कंपनियों को डायरेक्ट सब्सिडी दी जाती थी। अगर हमें किसानों को जीरो बजट किसानी की तरफ आकर्षित करना है तो जीरो बजट किसानी जब किसान करेगा तो उसको उर्वरक की जरूरत नहीं पड़ेगी।

मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि अगर किसान उर्वरक नहीं डालता है तो उतनी ही मात्रा में उर्वरक कम लगेगा और जीरो बजट किसानी करने में उर्वरक की जरूरत नहीं होगी। इसलिए जो किसान जीरो बजट कृषि की तरफ जाता है, तो उर्वरक की सब्सिडी किसान के खाते में डायरेक्ट देने के बारे में क्या सरकार विचार कर रही है? अगर कर रही है तो उसका विवरण दें।

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Sir, practically, the main Question pertains to the gap between demand and supply. After hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi, took charge of the Government, he has given much importance as far as farmers' issues are concerned, specially with regard to the supply of fertilisers; and special initiatives are being taken right from neem coating to curtailing deviations for other areas. He wanted to see that farmers totally are directly benefitted from these things.

Now, fertilisers are given under DBT. Only after the fertilisers are given to the farmers, subsidies will be released. All such steps are taken.

Today, before giving answer to the hon. Member's Supplementary, I would like to place on record that my Ministry has come up with a new

dashboard. I can show the dashboard to all the hon. Members so that they can all see as to how much fertilisers are being produced. There are four dashboards which are being included in it. There is one dashboard for the Department of Fertilisers; then there is the State dashboard; there is the Collector Dashboard, the Company Dashboard and the Market Dashboard. In respect of each State, one can see the availability of urea, transport and other things. As there is no network inside the House, I am not able to show them. I just want to show that there are Dashboards.

As far as issues raised by the hon. Member are concerned, certainly zero farming is one of the areas of concern of this Government. Already we have linked it with Aadhaar and the Soil Health Card which have been launched in POS Version 3. Totally, the minimum usage of fertilisers is being aimed at by this Government. We are giving importance for production of other fertilisers also. We feel that, after getting the Soil Health Card, if the farmer comes to the conclusion to use minimum fertilisers day-by-day, then certainly, it will be of benefit to him.

We are going one step ahead in this regard. Currently, NITI Aayog is examining this issue. A Committee has been formed to work out the modalities on how to transfer the subsidy directly to the farmers. This is one of the areas of concern where the subsidy will be directly credited to the account of the farmer and he can make minimum use of fertilisers in future. Thus, day-by-day, there will be a reduction in the usage of fertilisers which is the aim of this Government.

श्री कपिल मोरेश्वर पाटील : अध्यक्ष महोदय, मेरा बहुत अच्छा सवाल था, लेकिन उसका जवाब बराबर नहीं मिला है। मेरा अनुरोध है कि सरकार को इस बारे में जरूर सोचना चाहिए क्योंकि किसानों के हित का यह सवाल है।

महोदय, मेरा दूसरा प्रश्न है कि हमारे देश में यूरिया का उत्पादन कम था, इसलिए हमारे तत्कालीन मंत्री अनंत कुमार जी ने इसी सभा गृह में यह घोषणा की थी कि ईरान और भारत के बीच में जॉइंट वेंचर के तहत ईरान में उर्वरक का कारखाना खोला जाएगा। मेरे प्रश्न के जवाब में बताया गया है कि हमारे यहां उर्वरक का उत्पादन किसानों की मांग के हिसाब से हो रहा है। मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि क्या हमारे देश में ईरान से उर्वरक आ रहा है? अगर आ रहा है तो हमारे देश में जो उर्वरक बन रहा है, क्या उसकी कीमत उससे ज्यादा है या उसी कीमत पर किसानों को उर्वरक दिया जा रहा है?

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Practically, because of various issues pertaining to Iran, we have not taken up this issue further at this stage and there is no proposal also to take it forward but at the same time, the vision of the hon. Prime Minister is that fertilisers should be manufactured 100 per cent indigenously in our country. At present, nearly 75 per cent of the fertilisers are indigenously manufactured and we are importing about 25 per cent of urea and other fertilisers from other countries.

So, now, the Prime Minister has taken a view that five fertilizer factories, which were shut down earlier, should be revived – Gorakhpur, Sindri, Barauni, Ramgundam, and Talcher.

So, if we are able to complete the revival of these fertilizer factories, automatically, 12.7 lakh metric tonnes of production from each of these factories, will come out, and we will be self-sufficient in fertilizers. We need not

depend upon any external agencies or other countries as far as fertilizers are concerned.

SHRI GAURAV GOGOI : Thank you, hon. Speaker Sir, for giving me this opportunity.

My question, through you, is related to the shortage of urea in North East. There is only one gas-based fertilizer plant in North-East, which is the Brahmaputra Valley Fertilizer Corporation Limited. Its production is not to the maximum because Unit – IV of the Corporation is not producing fertilizers. I had also apprised the Ministry in the previous Government about Unit – IV not being utilised. I want to know, what plans does the Government have to increase the production through Unit – IV of the Brahmaputra Valley Fertilizer Corporation Limited. Thank you.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Sir, as rightly said by my friend, practically, Unit – IV of the BVFCL is already at final stage. We hope, in the near future, it will come into operation. I want to visit it after completion of this Budget Session. I will also invite you. So, totally, we are going to get it operated as early as possible. Now, the work is in progress.

(Q. 425)

श्री प्रवीन कुमार निषाद : माननीय अध्यक्ष जी, मुझे आपने बोलने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूं कि संविधान आदेश, 1950 के तहत जितने भी प्रदेश थे, उन सभी प्रदेशों को सोशली, इकोनॉमिकली, एजुकेशनली, उनकी जनेरिक और ओरिज़न के आधार पर जातियां तय की गई थीं। उसके आधार पर किस जाति को पिछड़ी जाति में रखा जाएग और किस जाति को अनुसूचित जाति में रखा जाएगा, यह आदेश दिया गया था। Census of India Manual, 1961, Part – I for Uttar Pradesh, Appendix 'F' for Uttar Pradesh, Annexure 18 के तहत क्रमांक 24 पर चमार की उपजाति धुसिया, झुसिया और जाटव हैं, इनको आज तक अनुसूचित जाति का प्रमाण पत्र दिया जाता है। उसी एनेक्सचर 18 के क्रमांक 53 के अनुसार मझवार की उपजाति माझी, मुजाभी, राजभर, मल्लाह, केवट, गौड़, मझवार, कश्यप आदि को भी अनुसूचित जाति का प्रमाण पत्र मिलना चाहिए। दिल्ली में वर्ष 1993 से पहले इनको मल्लाह का सर्टिफिकेट मिलता था और ये अनुसूचित जातियों की सुविधाओं के हकदार थे। उत्तर प्रदेश में भी वर्ष 1992 से पहले इनको सुविधाएं दी जाती थीं।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूं कि वर्ष 1992 और 1993 से इन जातियों को अनुसूचित जातियों का हकदार मानकर ये सारी सुविधाएं प्रदान की जाती थीं। मैं उत्तर प्रदेश सरकार, माननीय योगी आदित्यनाथ जी और माननीय मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि फिर से इन जातियों के सामाजिक, राजनैतिक और आर्थिक स्तर को देखते हुए धारा 13 का प्रयोग करके इन जातियों को पिछड़ी जाति से निकालकर अनुसूचित जाति की सुविधा मुहैया कराने का कार्य किया गया है। लेकिन वर्तमान समय में इनको अनुसूचित जाति का प्रमाण पत्र नहीं मिल रहा है। उस आधार पर जो प्रवासी हैं और जो दिल्ली में आकर बस रहे हैं, उनको वर्तमान समय में अनुसूचित जाति का प्रमाण पत्र नहीं मिल रहा है और न ही उत्तर प्रदेश में दिया जा रहा है।

श्री रतन लाल कटारिया : माननीय अध्यक्ष महोदय, किसी भी जाति को एससी या ओबीसी का दर्जा देने के लिए भारत के संविधान के आर्टिकल 341 के अंतर्गत एक सेन्ट्रल लिस्ट जो 08.09.1993 को जारी हुई थी, उसके अनुसार प्रदान किया जाता है । भारत के महामहिम राष्ट्रपति महोदय ही किसी भी जाति को भारत की संसद के द्वारा पारित किए जाने पर उस लिस्ट के अंदर सम्मिलित करते हैं।

जहाँ तक दिल्ली का प्रश्न है, केवल उन्हीं शेड्यूल कास्ट्स और ओबीसीज़ के लोगों को यह सुविधा मिल सकती है, जो उस समय वहाँ के स्थायी निवासी हैं। अगर कोई माइग्रेट करके आया है तो सर्टिफिकेट जारी करने का प्रोविजन है, लेकिन वे सुविधाएँ जो एस.सीज़. या ओबीसीज़ को मिलती हैं, उन सुविधाओं को उसके अंदर सम्मिलित नहीं किया जा सकता।

श्री प्रवीन कुमार निषाद : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके जवाब से सहमत हूँ, लेकिन एक बात है कि पिछले सत्र में, वर्ष 2014-15 की सरकार में माननीय राम चरित्र निषाद जी इस सदन के साथी थे और वह अनुसूचित जाति के कोटे से मछलीशहर संसदीय सीट से जीत कर इस सदन में पहुँचे थे। मैं भी सेम जाति का हूँ- प्रवीण कुमार निषाद और मैं जनरल सीट से जीत कर आ रहा हूँ। यह जातियों की विभिन्नताएँ दूर होनी चाहिए । पूरे देश और प्रदेश में जिस प्रकार किसी वस्तु पर जी.एस.टी. एक बराबर लगता है, उसी तरह जातियों को भी उनका अधिकार एक बराबर पूरे देश और प्रदेश में मिलना चाहिए। यह मेरी माँग है।

श्री रतन लाल कटारिया : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने जो सुझाव दिया है, इसके ऊपर विचार किया जाएगा।

(Q. 426)

श्री हेमन्त पाटिल : अध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि हम जैसे नए आए हुए सदस्यों को आप काफी प्रोत्साहन दे रहे हैं। मैं हिंगोली आदिवासी क्षेत्र से आया हूँ। मेरे क्षेत्र में हल्दी, मौसम्बी, सोयाबीन की फसल बड़े पैमाने पर होती है। ह्यूमन डेफिशिएंसी इंडेक्स में मेरा क्षेत्र महाराष्ट्र में सबसे पिछड़ा क्षेत्र है। क्या इसके लिए कोल्ड स्टोरेज, इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए सरकार कुछ प्रावधान कर रही है?

मेरा दूसरा प्रश्न है कि कोल्ड स्टोरोज के लिए काफी मात्रा में इलेक्ट्रिसिटी लगती है। इलेक्ट्रिसिटी के जो रेट लगाए हुए हैं, वे कमर्शियल होते हैं। अपनी सरकार फार्मर प्रोड्यूसर कम्पनी को काफी प्रोत्साहन दे रही है। फार्मर प्रोड्यूसर कम्पनी के लिए जो इलेक्ट्रिसिटी की दर है, वह कमर्शियल न लगाते हुए क्या इसमें कुछ सब्सिडी दी जाएगी? घरेलू दर लगाई जाएगी क्या?

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न 433 और 434, इन दोनों प्रश्नों को इस प्रश्न के साथ क्लब किया जाता है। एक-एक सवाल वे माननीय सदस्य भी पूछ लें। श्रीमती अन्नपूर्णा देवी, आप प्रश्न पूछ लीजिए ।

(Q. 433 & 434)

श्रीमती अन्नपुर्णा देवी : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं अपने क्षेत्र के बारे में माननीय मंत्री जी से यही पूछना चाहूँगी कि कोल्ड स्टोरेज की बात अभी माननीय सदस्य ने की है। मेरे यहाँ भी सब्जी का काफी उत्पादन होता है तो क्या आप किसानों के हित में सब्जी उत्पादन में कोल्ड स्टोरेज के साथ-साथ कुछ प्रोसेसिंग प्लांट्स को भी लगाने पर विचार करेंगी?

माननीय अध्यक्ष : श्री गिरधारी यादव, आप भी एक प्रश्न पूछ लें।

श्री गिरिधारी यादव : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से एक प्रश्न पूछना चाहता हूँ। उन्होंने जो उत्तर दिया है, उसमें कहा है कि मुझे भ्रष्टाचार की कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है। यह बड़े आश्चर्य की बात है कि इतना बड़ा मंत्रालय है और इनको आज तक भ्रष्टाचार की कोई एक शिकायत प्राप्त नहीं हुई है, इसलिए लगता है कि यह भ्रामक उत्तर है।

श्रीमती हरसिमरत कौर बादल : सर, मैं आखिरी वाले सवाल से शुरू करूँगी, ताकि मैं भूल न जाऊँ।

माननीय अध्यक्ष : आप भी संक्षिप्त में उत्तर दे दीजिए। बारह बजने वाले हैं।

श्रीमती हरसिमरत कौर बादल : मैं सदन को बताना चाहूँगी कि यह मोदी जी की सरकार है। यह भ्रष्टाचार वाली पुरानी सरकार नहीं है। बहुत कुछ इस सरकार ने बदला है। मुझे पता नहीं कि माननीय सांसद को आश्चर्य क्यों हो रहा है। इस सरकार ने पहले दिन ही आकर सबसे पहले जो कार्रवाई की, वह कालेधन के खिलाफ एस.आई.टी. ही नहीं बनाई, बल्कि मोदी जी ने कहा कि 'न खाऊँगा, न खाने दूँगा और न ही खाने वाले को छोड़ूँगा।' यही कारण है कि पाँच सालों में एक भी मंत्री के ऊपर कोई दाग भ्रष्टाचार का नहीं लगा। …(व्यवधान)

12.00 hrs

…(व्यवधान) पुरानी सरकार के समय में रोज नित नई भ्रष्टाचार से संबंधित चीजें सामने आती थीं।…(व्यवधान) इसमें कोई आश्चर्य की बात नहीं है ।…(व्यवधान) हमें इस बात का गुमान है कि हमने बेदाग सरकार चलाई है ।…(व्यवधान) जिसका हक बनता है, उसे हमने दिया है और कोई भ्रष्टाचार की बात हमारी सरकार में नहीं है ।…(व्यवधान)

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप एक मिनट ठहरिए। मैं व्यवस्था दे रहा हूँ।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आपको मेरी बात पर अविश्वास क्यों होता है? मैं यहाँ सदन में जो व्यवस्था देता हूँ, मैंने अभी तक उसकी शत-प्रतिशत पालना की है।

माननीय सदस्य, क्या मैंने उस व्यवस्था की पालना की है या नहीं की है?

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): महोदय, बिल्कुल की है और इसीलिए हम बार-बार कह रहे हैं।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं बोल रहा हूँ। आप मुझे बोलने तो दीजिए। मैं आपको मौका दूँगा।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, मुझे कई माननीय सदस्यों से स्थगन प्रस्ताव की सूचनाएँ प्राप्त हुई हैं । मैंने किसी भी स्थगन प्रस्ताव की सूचना के लिए अनुमति प्रदान नहीं की है । मैंने माननीय सदस्य श्री मनीष तिवारी जी, प्रो. सौगत राय जी, जिनके नोटिस स्थगन प्रस्ताव पर आए हैं… ।

…(व्यवधान)

श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन (कोल्लम): महोदय, मैंने भी नोटिस दिया है।…(व्यवधान)

श्री पी.के. कुनहलिकुट्टी (मलप्पुरम): महोदय, मैंने भी नोटिस दिया है।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट रुकिए। मैं एक पार्टी से एक को मौका दूँगा। मैं आपको मौका दूँगा। मेरा आपसे आग्रह है कि सदन के पटल पर पत्र रखने के बाद हम इसे शुरू करने वाले हैं।

12.01 hrs

PAPERS LAID ON THE TABLE

माननीय अध्यक्ष : अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे । आइटम नम्बर 2, श्री मनसुख एल.मांडविया जी।

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SHIPPING AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA): Sir, I beg to lay on the Table:

(1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions):-

(i) Memorandum of Understanding between the Brahmaputra Valley Fertilizer Corporation Limited and the Department of Fertilizers, Ministry of Chemicals and Fertilizers, for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 485/17/19]

(ii) Memorandum of Understanding between the Fertilizers and Chemicals Travancore Limited and the Department of Fertilizers, Ministry of Chemicals and Fertilizers, for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 486/17/19]

(iii) Memorandum of Understanding between the FCI Aravali Gypsum and Minerals India Limited and the Department of Fertilizers, Ministry of Chemicals and Fertilizers, for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 487/17/19]

(iv) Memorandum of Understanding between the Madras Fertilizers Limited and the Department of Fertilizers, Ministry of Chemicals and Fertilizers, for the year 2019-20.

[Placed in Library, See No. LT 488/17/19]

(v) Memorandum of Understanding between the National Fertilizers Limited and the Department of Fertilizers, Ministry of Chemicals and Fertilizers, for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 489/17/19]

(vi) Memorandum of Understanding between the Projects and Development India Limited and the Department of Fertilizers, Ministry of Chemicals and Fertilizers, for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 490/17/19]

(vii) Memorandum of Understanding between the Rashtriya Chemicals and Fertilizers Limited and the Department of Fertilizers, Ministry of Chemicals and Fertilizers, for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 491/17/19]

(2) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Hyderabad, for the year 2017-2018, together with Audit Report thereon.

(3) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (2) above.

[Placed in Library, See No. LT 492/17/19]

(4) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Hajipur, for the year 2016-2017, together with Audit Report thereon.

(5) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (4) above.

[Placed in Library, See No. LT 493/17/19]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES (SHRI ARJUN RAM MEGHWAL): Sir, I beg to lay on the Table a copy each of the following papers (Hindi and English versions):-

1. Memorandum of Understanding between the Engineering Projects (India) Limited and the Department of Heavy Industry, Ministry of Heavy Industry and Public Enterprises, for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 494/17/19]

2. Memorandum of Understanding between the HMT Limited and the Department of Heavy Industry, Ministry of Heavy Industry and Public Enterprises, for the year 2019-2020.

[Placed in Library, See No. LT 495/17/19]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण पाल): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) (एक) नि:शक्त व्यक्तियों के लिए मुख्य आयुक्त का कार्यालय, नई दिल्ली के वर्ष 2013-2014 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नि:शक्त व्यक्तियों के लिए मुख्य आयुक्त का कार्यालय, नई दिल्ली के वर्ष 2013-2014 के वार्षिक प्रतिवेदन पर व्याख्यात्मक ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[Placed in Library, See No. LT 496/17/19]

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दानवे रावसाहेब दादाराव): महोदय, मैं विधिक मापविज्ञान अधिनियम, 2009 की धारा 52 की उपधारा (4) के अंतर्गत विधिक मापविज्ञान (राष्ट्रीय मानक) (संशोधन) नियम, 2019 जो 5 जुलाई, 2019 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं.सा.का.नि.474(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[Placed in Library, See No. LT 497/17/19]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI G. KISHAN REDDY): Sir, I beg to lay on the Table:

(1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (2) of Section 394 of the Companies Act, 2013:-

(i) Statement regarding Review by the Government of the working of the Chandigarh Industrial and Tourism Development Corporation Limited, Chandigarh, for the years 1990-1991 to 2016-2017.

(ii) Annual Report of the Chandigarh Industrial and Tourism Development Corporation Limited, Chandigarh, for the years 1990-1991 to 2016-2017, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library, See No. LT 498/17/19]

(3) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 394 of the Companies Act, 2013:-

(i) Review by the Government of the working of the Rehabilitation Plantations Limited, Kollam, for the year 2017-2018.

(ii) Annual Report of the Rehabilitation Plantations Limited, Kollam, for the year 2017-2018, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above.

[Placed in Library, See No. LT 499/17/19]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE (SHRI PARSHOTTAM RUPALA): Sir, I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Small Farmers' Agri-Business Consortium, New Delhi, for the year 2017-2018, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Small Farmers' Agri-Business Consortium, New Delhi, for the year 2017-2018.

(2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library, See No. LT 500/17/19]

(3) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (3) of Section 3 of the Agricultural Produce (Grading and Marking) Act, 1937:-

(i) The Agricultural Produce (Pulses Grading and Marking) Rules, 2019 published in Notification No. G.S.R.36(E) in Gazette of India dated 18th January, 2019.

(ii) The Spices Grading and Marking (Amendment) Rules, 2018 published in Notification No. G.S.R.21(E) in Gazette of India dated 11th January, 2019.

[Placed in Library, See No. LT 501/17/19]

मत्स्यपालन, पशुपालन और डेयरी मंत्रालय में राज्य मंत्री (डॉ. संजीव कुमार बालियान): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

1. (एक) ऐनिमल वेलफेयर बोर्ड ऑफ इंडिया, चेन्नई के वर्ष 2016-2017 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

   (दो) ऐनिमल वेलफेयर बोर्ड ऑफ इंडिया, चेन्नई के वर्ष 2016-2017 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[Placed in Library, See No. LT 502/17/19]

3. कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उप-धारा (2) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) गोवा मीट कॉम्प्लेक्स लिमिटेड, पणजिम के वर्ष 2016-2017 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) गोवा मीट कॉम्प्लेक्स लिमिटेड, पणजिम के वर्ष 2016-2017 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

4. उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 503/17/19]

जल शक्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रतन लाल कटारिया): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

1. (एक) बाबू जगजीवन राम नेशनल फाउन्डेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2017-2018 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) बाबू जगजीवन राम नेशनल फाउन्डेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2017-2018 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 विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 504/17/19]

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कैलाश चौधरी): महोदय, मैं डॉ. राजेन्द्र प्रसाद केन्द्रीय कृषि विश्वविद्यालय अधिनियम, 2016 की धारा 46 की उपधारा (2) के अंतर्गत अधिसूचना सं. 16/आरपीसीएयू (वीसी), पूसा, जो 9 जुलाई, 2018 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जो अध्यादेश सं. 74 में यथाअंतर्विष्ट स्नातक/स्नातकोत्तर और डॉक्टोरल डिग्री पाठयक्रमों के लिए छात्रों के प्रवेश तथा नामांकन के बारे में है, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[Placed in Library, See No. LT 505/17/19]

12.03 hrs

MESSAGE FROM RAJYA SABHA

SECRETARY GENERAL: Sir, I have to report the following message received from the Secretary-General of Rajya Sabha:-

"In accordance with the provisions of rule 127 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to inform the Lok Sabha that the Rajya Sabha at its sitting held on the 22nd July, 2019 considered and agreed without any amendment to the Protection of Human Rights (Amendment) Bill, 2019 which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 19th July, 2019."

12.03 ½ hrs

STATEMENTS BY MINISTERS

(i) Status of implementation of the recommendations contained in the 47th Report of the Standing Committee on Agriculture on Demands for Grants (2018-19) pertaining to the Department of Agriculture, Cooperation and Farmers Welfare, Ministry of Agriculture and Farmers Welfare*

कृषि और किसान कल्याण मंत्री; ग्रामीण विकास मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर): महोदय, मैं कृषि, सहकारिता और किसान कल्याण विभाग, कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2018-19) के संबंध में कृषि संबंधी स्थायी समिति के 47वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में एक वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

---

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 506/17/19.

<u>12.04 hrs</u>

(ii)Status of implementation of the recommendations contained in the 51st Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Action taken by the Government on the observation/recommendations contained in 45thReport of the Committee on Demands for Grants (2018-19) pertaining to the Department of Pharmaceuticals, Ministry of Chemicals and Fertilizers*

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SHIPPING AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA): Sir, I beg to lay a statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 51st Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Action taken by the Government on the observation/recommendations contained in the 45th Report of the Committee on Demands for Grants (2018-19) pertaining to the Department of Pharmaceuticals, Ministry of Chemicals and Fertilizers.

---

* Laid on the Table and also placed in the Library, See No. LT 507/17/19.

12.04 ½ hrs

(iii) status of implementation of the recommendations contained in the 292nd Report of the Standing Committee on Industry on Action taken by the Government on the recommendations contained in 286thReport of the Committee on Demands for Grants (2018-19) pertaining to the Department of Heavy Industry, Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES (SHRI ARJUN RAM MEGHWAL): Sir, I beg to lay a statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 292nd Report of the Standing Committee on Industry on Action taken by the Government on the recommendations contained in the 286th Report of the Committee on Demands for Grants (2018-19) pertaining to the Department of Heavy Industry, Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises.

---

* Laid on the Table and also placed in the Library, See No. LT 508/17/19.

12.05 hrs

MOTION RE: CONSTITUTION OF JOINT COMMITTEE ON OFFICES OF PROFIT

THE MINISTER OF LAW AND JUSTICE, MINISTER OF COMMUNICATIONS AND MINISTER OF ELECTRONICS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI RAVI SHANKAR PRASAD): I beg to move the following:-

"That a Joint Committee of the Houses to be called the Joint Committee on Offices of Profit be constituted consisting of fifteen Members, ten from this House and five from the Rajya Sabha, who shall be elected from amongst the Members of each House in accordance with the system of proportional representation by means of the single transferable vote:-

That the functions of the Joint Committee shall be –

(i) to examine the composition and character of all existing "committees" [other than those examined by the Joint Committee to which the Parliament (Prevention of Disqualification) Bill, 1957 was referred] and all " committees" that may hereafter be constituted, membership of which may disqualify a person for being chosen as, and for being, a Member of either House of Parliament under article 102 of the Constitution;

(ii) to recommend in relation to the "committees" examined by it what offices should disqualify and what offices should not disqualify;

(iii) to scrutinize from time to time the Schedule to the Parliament (Prevention of Disqualification) Act, 1959, and to recommend any amendments in the said Schedule, whether by way of addition, omission or otherwise.

That the Joint Committee shall, from time to time, report to both Houses of Parliament in respect of all or any of the aforesaid matters;

That the Members of the Joint Committee shall hold office for the duration of the present Lok Sabha;

That in order to constitute a sitting of the Joint Committee, the quorum shall be one-third of the total number of Members of the Committee;

That in other respects, the rules of procedure of this House relating to Parliamentary Committees will apply with such variations and modifications as the Speaker may make; and

That this House recommends to the Rajya Sabha that the Rajya Sabha do join in the said Joint Committee and to communicate to this House the names of the Members to be appointed by the Rajya Sabha to the Joint Committee."

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि सभाओं की लाभ के पदों संबंधी एक संयुक्त समिति गठित होगी जो पंद्रह सदस्यों से मिलकर बनेगी, जिसमें दस सदस्य इस सभा से और पांच सदस्य राज्य सभा से होंगे, जो, एकल संक्रमणीय मत द्वारा आनुपातिक प्रतिनिधित्व प्रणाली के अनुसार प्रत्येक सभा के सदस्यों में से निर्वाचित होंगे: -

संयुक्त समिति के निम्नलिखित कार्य होंगे-

(एक) सभी मौजूदा "समितियां" (उन समितियों को छोड़कर जिनकी जांच उस संयुक्त समिति द्वारा की गई थी जिसे संसद (निरर्हता निवारण) विधेयक, 1957 भेजा गया था) तथा सभी ''समितियां" जो एतद्पश्चात् गठित की जाएंगी, जिसकी सदस्यता से एक व्यक्ति संविधान के अनुच्छेद 102 के अंतर्गत संसद की किसी सभा का सदस्य चुने जाने और होने से निरर्ह हो सकता है, की संरचना और प्रकृति की जांच करना;

(दो) इसके द्वारा जांच की गई "समितियों" के संबंध में सिफारिश करना कि किन पदों को निरर्ह किया जाना चाहिए और किन पदों को निरर्ह नहीं किया जाना चाहिए;

(तीन) समय-समय पर संसद की अनुसूची (निरर्हता निवारण) अधिनियम, 1959 की संवीक्षा करना तथा योग, लोप अथवा अन्यथा किसी माध्यम से उक्त अनुसूची में संशोधनों की सिफारिश करना।

यह कि संयुक्त समिति उपर्युक्त सभी अथवा किसी मामले के संबंध में संसद की दोनों सभाओं को समय पर रिपोर्ट करेगी;

यह कि संयुक्त समिति के सदस्य वर्तमान लोक सभा की अवधि तक पद धारण करेंगे;

यह कि संयुक्त समिति की बैठक करने के लिए गणपूर्ति, समिति के कुल सदस्यों की संख्या की एक-तिहाई होगी;

यह कि अन्य मामले में संसदीय समितियों से संबंधित इस सभा में प्रक्रिया नियम इस तरह के अंतर व संशोधन सहित लागू होंगे जैसा कि अध्यक्ष बनाए; और

यह कि यह सभा राज्य सभा से सिफारिश करती है कि राज्य सभा उक्त संयुक्त समिति में शामिल हो और राज्य सभा द्वारा संयुक्त समिति के लिए नियुक्त होने वाले सदस्यों के नाम इस सभा को प्रेषित करे।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.06 hrs

ELECTION TO BOARD OF ALL INDIA INSTITUTE OF MEDICAL SCIENCES(AIIMS), NEW DELHI

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अश्विनी कुमार चौबे): अध्यक्ष महोदय, मैं अपने वरिष्ठ सहयोगी डॉ. हर्ष वर्धन की ओर से प्रस्ताव करता हूं: -

> "कि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान अधिनियम, 1956 की धारा 4(छ) के अनुसरण में इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से जैसा अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

> "कि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान अधिनियम, 1956 की धारा 4(छ) के अनुसरण में इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से जैसा अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.07 hrs

MOTION RE: 5TH REPORT OF THE BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, MINISTER OF COAL AND MINISTER OF MINES (SHRI PRALHAD JOSHI): I beg to move the following:-

> "That this House do agree with the Fifth Report of the Business Advisory Committee presented to the House on 22nd July, 2019."

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

> "कि यह सभा 22 जुलाई, 2019 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के 5वें प्रतिवेदन से सहमत है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.08 hrs

GOVERNMENT BILLS- Introduced

(i) Code on Wages Bill, 2019*

माननीय अध्यक्ष: आइटम नम्बर 18 - श्री संतोष कुमार गंगवार जी ।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सर, इसमें ट्रेड यूनियन है, कोर्ट है । इसलिए हम चाहते हैं कि इसे स्टैण्डिंग कमेटी को भेजा जाए ।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी ।

श्रम और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): माननीय अध्यक्ष जी, मैं प्रस्ताव करता हूं कि मजदूरी और बोनस संबंधी विधियों का संशोधन और समेकन करने तथा उससे संसक्त या आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए ।…(व्यवधान)

महोदय, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि यह 'कोड ऑन वेजेज़' वाला बिल पिछली लोक सभा में संसदीय समिति को गया था । उस पर लम्बी चर्चा के बाद उसकी संस्तुति होकर आई थी । इसलिए मेरा आग्रह है कि आप इस पर आपत्ति न करें ।…(व्यवधान)

महोदय, माननीय प्रेमचन्द्रन जी इसके बारे में ज्यादा जानते हैं । वे मेरी बात से सहमत होंगे।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी, क्या आप वक्तव्य देना चाहते हैं?

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि मजदूरी और बोनस संबंधी विधियों का संशोधन और समेकन करने तथा उससे संसक्त या आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए ।"

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary Part II, Section 2, dated 23.07.2019.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, Sir. Under Rule 72 (2) of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I would like to oppose the introduction of the two Bills, the Code on Wages, 2019 and the Occupational Safety, Health and Working Conditions Code, 2019.

As far as contents of this Bill are concerned, I am not going into the merits of the Bill. The only and the strong objection which I would like to raise is this. The convention of this House regarding the labour laws legislation is that tripartite consultation will be done and consensus will be taken. In this case, tripartite consultations were done but, unfortunately, we have not reached to any consensus regarding the Code on Wages, 2019 as well as the Occupational Safety, Health and Working Conditions Code, 2019. This is against the precedence and conventions of this House. The promulgation of labour legislation will adversely affect the convention of this House. We will discuss its impact – whether it is positive or negative – when we take the Bill for consideration.

Therefore, my suggestion is this. The Code on Wages, 2019, has already been sent to the Standing Committee. Whatever the hon. Minister has said is absolutely correct but the Occupational Safety, Health and Working Conditions Code, 2019, which is to be introduced as the next Item of the Business, that may be sent to the Standing Committee. Also, the tripartite consultation should be done.

The stakeholders have to be taken into confidence in order to have the labour legislation. With this objection, I oppose the introduction of the Bill.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप एक मिनट के लिए रुकिए। आपका नोटिस है और मैं आपको बिल में क्लैरिफिकेशन के लिए परमिशन दूंगा।

…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : अध्यक्ष महोदय, मैं यही बोल रहा हूं।…(व्यवधान) आपने कहा कि कोड ऑन वेजेज़ स्टैंडिंग कमेटी में गया है और बहुत सारी चर्चा हुई है। आपने ये दो बिल एक साथ बी.ए.सी. में लिए हैं, इसलिए मैं कह रहा हूं कि इसको स्टैंडिंग कमेटी में भेजा जाए। बिजनेस एडवाइजरी कमेटी में इन दोनों बिलों को चर्चा करने के लिए एक साथ लिया गया था। इसके लिए चार घंटे, दो घंटे तथा छह घंटे का समय दिया गया है, इसलिए हम चाहते हैं और यह विषय भी बहुत बड़ा है। इसमें ट्रेड यूनियन, ट्राइब्यूनल और कोर्ट शामिल हैं।…(व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, under Rule 72 (1) of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha, I have given a notice to oppose the introduction of the Code on Wages. I do not want to club the two Bills together; they are separate. One is the Code on Wages; the other is the Occupational Safety, Health and Working Conditions Code.

Sir, four Acts are supposed to be subsumed in this Code. They are the Payment of Wages Act, the Minimum Wages Act, the Payment of Bonus Act, and the Equal Remuneration Act. I do not understand what is the compulsion of clubbing all these Acts together. I know that this Bill was sent earlier to the Standing Committee; it was not discussed in the House. They are referring to the Second National Commission on Labour which gave its report in June,

2002. Now, after 17 years, they are bringing it out from the cold storage. Among the trade unions, who asked for a Code on Wages? This is a question which is not clear to me. This has been done at the behest of the employers. FICCI and CII want a single legislation which will be easy for them. That is why, workers will be put in trouble. The voices of their representatives will not be heard. A single Code on Wages covering all wages will be brought forward. That is why, let it be sent to a Standing Committee again; otherwise this Bill should not be taken forward. This serves nobody; this serves no purpose. The interests of the labour are not particularly looked into. That is why, I totally oppose the introduction of the Bill.

श्री संतोष कुमार गंगवार: अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने कहा कि वर्ष 2002 में तत्कालीन श्रम संबंधी कमेटी ने सिफारिश की थी कि श्रम के जो 44 कानून हैं, उनको कम किया जाए और आवश्यकता के हिसाब से चार या पांच कानून बनाए जाएं। इस संस्तुति को उस समय सभी मजदूर संगठनों ने स्वीकार करने का काम किया था, परंतु दुर्भाग्य यह है कि वर्ष 2003-04 के बाद जो सरकार आई, उसने दस साल तक इस पूरे प्रकरण को ठंडे बस्ते में डालकर रखा। जब हम लोग आए, तब हमने फिर से इसको प्रारंभ किया और सभी से लगातार बात की।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं बताना चाहूंगा कि हम जो भी कानून लाना चाहते हैं, कम से कम 13 श्रमिक संगठनों से मिल बैठकर बात करते हैं, सभी राज्य सरकारों से बात करते हैं और इसके बाद मालिकों से बात करते हैं। पूरे पांच साल की चर्चा के बाद हम यह बिल यहां लेकर आए हैं। सभी इसका स्वागत कर रहे हैं। मैं यहां कहना चाहूंगा और माननीय सदस्य श्री प्रेमचन्द्रन जी मौजूद हैं, हर बात पर हम इनसे राय-मशविरा करते हैं। यह बात सही है कि यह संसदीय समिति में भी गया था और वहां से सिफारिश होकर आया है। हमने संसदीय समिति की अधिकांश सिफारिशों को मान लिया है। अभी इस समय स्टैंडिंग कमेटी बनी नहीं है। आप जितनी चाहे,

उतनी विस्तृत चर्चा बिल पर यहां करें, लेकिन वास्तव में यह मजदूर के हित के लिए है । …(व्यवधान) सदन सर्वोपरि है। सदन जो तय करेगा, उसको हम मानेंगे। …(व्यवधान) परंतु मेरा आग्रह है कि आप पहले इस बिल को पास करें और दूसरे के बारे में आप जो फैसला लेंगे, वह हमको मंजूर होगा।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

> "कि मजदूरी और बोनस संबंधी विधियों का संशोधन और समेकन करने तथा उससे संसक्त या आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

श्री संतोष कुमार गंगवार: अध्यक्ष महोदय, मैं विधेयक पुर:स्थापित* करता हूं।

---

* Introduced with the recommendation of the President.

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, अगला आइटम।

…(व्यवधान)

12.15 hrs

(ii) Occupational Safety, Health and Working Conditions Code Bill, 2019*

श्रम और रोजगार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष कुमार गंगवार): महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि किसी स्थापन में नियोजित व्यक्तियों की उपजीविका सुरक्षा, स्वास्थ्य और कार्यदशा को विनियमित करने वाली विधियों को समेकित और संशोधन करने तथा उससे संबंधित या आनुषंगिक विषयों के लिए विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति दी जाए।

माननीय अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

> "कि किसी स्थापन में नियोजित व्यक्तियों की उपजीविका सुरक्षा, स्वास्थ्य और कार्यदशा को विनियमित करने वाली विधियों को समेकित और संशोधन करने तथा उससे संबंधित या आनुषंगिक विषयों के लिए विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।"

…(व्यवधान)

श्री संतोष कुमार गंगवार: जो फैसला अब सदन करेगा …(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): इतनी जल्दीबाजी में पास मत कराइए। …(व्यवधान)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, this is a new Bill which has not been sent to the Standing Committee. This is a fresh Bill. So, my submission to the hon. Minister, through you, is that this is having so many provisions. We are not even able to have a look into it. So, my humble

---

* Published in the Gazette of India, Extraordinary part II, Section 2, dated 23.07.2019.

submission to the Government is that the Occupational Safety, Health and Working Conditions Code, 2019 has vast amendments. The existing 13 legislations will be subsumed in this particular Code. So, it is going to affect the entire workforce of the country. Detailed discussion, tripartite consultations, consensus and everything is required for which my humble submission is that this may be sent to the Standing Committee. This is my submission.

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, under Rule 72(1), I have given notice to oppose the introduction of the Occupational Safety, Health and Working Conditions Code, 2019. It is a very vital Bill. There are so many Acts like Factories Act, etc which specify the conditions of the workers. Since it affects the basic working conditions of all the workers, what has the Minister done for the workers? The Minister, without going into another National Commission of Labour, has brought the Bill from a Report which was given in 2002 when Vajpayee Ji was the Prime Minister. After two years, there was the UPA regime. They have been in power for so many years. Why the 2002 recommendations were kept unnoticed, I do not know. This is again being done in the interest of the employers. They say that to give them one law, this Bill proposes the concept of one registration for all establishments having ten or more employees. This is in pursuance of the Government's policy of one nation, one party, one law, one registration and 'one' is everything. They also have national one session of Parliament. They also want to introduce a National Occupational Safety and Health Advisory Bill. Again, they will constitute a board consisting of Government nominees. That is why, as a

trade union representative, I feel that this will not sub-serve the cause of labour. This will not ensure the safety of workers, not improve their working conditions, not improve their canteen facilities and the dangers which they are facing in the work place will not be solved. That is why, with all the force at my command, I oppose the introduction of this Bill.

श्री संतोष कुमार गंगवार: हमारे माननीय वरिष्ठ सांसद जो कह रहे हैं, हम उनकी सारी बातों से सहमत हैं। इसी बात को लेकर वर्ष 2002 के बाद से हम सतत सक्रिय हैं कि संशोधन, परिवर्तन हो। दुर्भाग्य यह है कि दस वर्षों में कुछ नहीं हुआ। जैसा मैंने बताया कि सभी मजदूर संगठनों, मालिकों और सरकारों आदि सभी से बात करके हम यहां लेकर आते हैं और आज भी पूरी चर्चा करके लेकर आए हैं। सदन सर्वोच्च है। आप जो फैसला करेंगे, हम उसे मानेंगे। मैं इतना ही कह सकता हूं कि सारे सदस्यों से हम बात कर रहे हैं। आप इंट्रोडक्शन कर लीजिए। उसके बाद आप जो निर्णय लेंगे, वह हमें मंजूर होगा।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

> “कि किसी स्थापन में नियोजित व्यक्तियों की उपजीविका सुरक्षा, स्वास्थ्य और कार्यदशा को विनियमित करने वाली विधियों को समेकित और संशोधन करने तथा उससे संबंधित या आनुषंगिक विषयों के लिए विधेयक को पुर:स्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।”

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

श्री संतोष कुमार गंगवार: मैं विधेयक पुर:स्थापित * करता हूं।

---

* Introduced with the Recommendation of the President.

12.20 hrs

SUBMISSION BY MEMBERS

Re: Reported statement by US President regarding third party mediation on Kashmir issue

माननीय अध्यक्ष : शून्य काल । श्री मनीष तिवारी।

श्री मनीष तिवारी (आनंदपुर साहिब): अध्यक्ष महोदय, आपने बिल्कुल सही कहा है, कई मुद्दे ऐसे होते हैं जो संवेदनशील होते हैं और दलगत राजनीति से ऊपर होते हैं, इसीलिए मैं बहुत जिम्मेवारी से यह बात कहना चाह रहा हूं कि कल जो बयान अमेरिका के राष्ट्रपति ट्रम्प ने पाकिस्तान के प्रधान मंत्री इमरान खान की उपस्थिति में दिया, जिसमें उन्होंने कहा कि भारत के प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने ओसाका में कहा था कि कश्मीर मुद्दे के ऊपर आकर भारत और पाकिस्तान के बीच पंचायती करें, यह भारत की एकता, भारत की अखंडता और भारत की प्रभुसत्ता के ऊपर बहुत बड़ा आघात है। आज जो अखबारों में छपा है।

माननीय अध्यक्ष : अखबार के वर्जन की चर्चा सदन में नहीं करते।

श्री मनीष तिवारी : अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से सरकार से पूछना चाहता हूं कि प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जब उनसे ओसाका में मिले तो उन्होंने कहा कि आप कश्मीर मुद्दे पर हस्तक्षेप क्यों नहीं करते हैं? Why doesn’t he mediate in Kashmir? Why doesn’t he become an arbitrator in Kashmir?

Sir, with your permission, may I read the transcript of what transpired yesterday. President Trump said:

> “I was with Prime Minister, Modi two weeks ago and we talked about this subject. And, he actually said, would you like to be a mediator or arbitrator? I asked, where? He said, Kashmir,

because this has been going on for many years. I am surprised that how long it has been going on."

उसके बाद प्रेसिडेंट ट्रम्प आगे कहते हैं-

"But he asked me the same. I think there is something. So, maybe we will speak to him and I will speak to him. And, we will see if we can do something because I have heard so much about Kashmir."

अध्यक्ष जी, यह गौर करने वाली बात है -

"Such a beautiful name! It is supposed to be such a beautiful part of the world. But right now, there are bombs all over the place. They say, everywhere you go, you have bombs and it is a terrible situation."

राष्ट्रपति ट्रम्प क्या कहते हैं, प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी ने उनको कश्मीर के मुद्दे पर हस्तक्षेप करने के लिए न्योता दिया, आगे क्या कहते हैं। कश्मीर की स्थिति इतनी भयानक है कि कश्मीर में सिर्फ बम ही बम चलते हैं, वहां की परिस्थिति सामान्य नहीं है। अब मुद्दा यह है, यह बातचीत राष्ट्रपति ट्रम्प और प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के बीच हुई थी। हम मांग करना चाहते हैं कि प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को सदन में आकर जवाब देना चाहिए कि क्या उन दोनों के बीच बातचीत हुई थी या नहीं। अगर बातचीत नहीं हुई थी तो साफ तौर पर कहना चाहिए कि अमेरिका के राष्ट्रपति गलतबयानी कर रहे हैं। अमेरिका के राष्ट्रपति कश्मीर मुद्दे को लेकर 'झूठ' बोल रहे हैं। सरकार की तरफ से बहुत स्पष्ट वक्तव्य आना चाहिए। प्रधान मंत्री की तरफ से वक्तव्य आना चाहिए कि क्या प्रधान मंत्री और अमेरिका के राष्ट्रपति के बीच यह बातचीत हुई थी कि नहीं हुई थी। यदि नहीं हुई थी तो क्या बातचीत हुई थी, यह मैं आपके माध्यम से माध्यम से सरकार से पूछना चाहता हूं।

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): Sir, thank you for allowing me to raise a very, very sensitive issue and, as instructed by you, I shall keep in the broader national interests in mind. This is highly sensitive and concerns our foreign relations.

The American President, Donald Trump is reported to have said yesterday that he would love to be a mediator on Kashmir. Explaining how the matter came up, they met on the sidelines of the G-20 Summit in Osaka two weeks ago and there the Prime Minister Modi is supposed to have asked him whether he would like to mediate in Kashmir and he had said that he would love to.

Sir, this is in contravention of all past positions held by India that *…* * or any bilateral issue with Pakistan would not invite third party mediation and that Kashmir is an integral part of India.

Then, by asking Mr. Trump to mediate in Kashmir, the Prime Minister seems to have violated the basic premise and compromised the territorial integrity of India. That is why, Sir, I would not like Mr. Jaishankar, who is a professional diplomat and who *…* * to reply. I want a direct reply from the Prime Minister. …(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: यह रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।

…*

PROF. SOUGATA RAY : I have said nothing. …(*Interruptions*)

---

* Not recorded

HON. SPEAKER: No.

… (*Interruptions*)

PROF. SOUGATA RAY : Sir, let me finish by saying half a sentence. …(*Interruptions*)

Sir, I would like the Prime Minister to reply whether …(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: इसे मैंने कार्यवाही से हटा दिया है।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, बयानबाज़ी न करें।

…(व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY : Sir, I would just like the Prime Minister to reply whether President Trump has 'lied' or not. …(*Interruptions*)

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): यह शब्द ठीक नहीं है। …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: इसे कार्यवाही से निकाल दिया है।

…(व्यवधान)

PROF. SOUGATA RAY : The Prime Minister should give the reply. Any other statement, any other reply would not satisfy us. …(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, please sit down.

… (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, अगर बिना परमिशन के उठेंगे तो माइक कैसे ऑन होगा? मैं बोलने का मौका दे रहा था। एक तरफ यह बोल रहे हैं, दूसरी तरफ वह बोल रहे हैं।

…(व्यवधान)

SHRI T. R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Sir, this issue is very important to the nation. The President of USA, Mr. Trump, has gone on record saying that the Prime Minister of India has requested him to mediate on Kashmir issue. We never wanted any third party to interfere in the external affairs of India. This is a settled issue and time-tested policy regarding external affairs of India. We do not require anybody to interfere in our external affairs policy, and it is all time tested, especially on Kashmir. So, I request the hon. Prime Minister to come before the House. Since it is a personal discussion, he has to explain what transpired between Trump and him. He has to explain this to the House.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, सदन के हम सभी माननीय सदस्य देश हित में काम कर रहे हैं, देश को आगे बढ़ाने के लिए काम कर रहे हैं। माननीय सदस्य वरिष्ठ हैं। माननीय सदस्य, बोलते समय संयमित बोलना चाहिए।

…(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : मैंने क्या बोला? …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: आपने जो भाषा बोली है, मैंने एक्सपंज कर दी है।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: वह मैंने एक्सपंज कर दिया है।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, जब आप कोई सवाल उठाते हैं।

…(व्यवधान)

गृह मंत्री (श्री अमित शाह): इस प्रकार की भाषा नहीं चलेगी। ऐसे कैसे बोल सकते हैं? यह भाषा ही ठीक नहीं है।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य प्लीज, अगर आप सवाल उठाते हैं तो माननीय मंत्री जी का जवाब भी सुनिए।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : जब आप सवाल उठाते हैं तो जवाब भी सुनिए।

…(व्यवधान)

12.30 hrs

(At this stage, Shri Adhir Ranjan Chowdhury, Shri Sudip Bandyopadhyay, Shri T.R. Baalu, Adv. A.M. Ariff and some other hon. Members left the House.)

THE MINISTER OF EXTERNAL AFFAIRS (DR. SUBRAHMANYAM JAISHANKAR): …(*Interruptions*) Sir, I rise to reply to the concerns of hon. Members. …(*Interruptions*) regarding the remarks made by President Donald Trump in a meeting with the Prime Minister of Pakistan. His remarks suggested that he is ready to mediate, if requested by India and Pakistan, on the Kashmir issue. …(*Interruptions*)

I assure the House categorically that no such request has been made by the Prime Minister to the US President. …(*Interruptions*) I repeat that no such request has been made by the Prime Minister to the US President. …(*Interruptions*)

I also reiterate that it has been India’s consistent position that all outstanding issues with Pakistan are discussed only bilaterally and this continues to be the case. …(*Interruptions*) I further underline that any engagement with Pakistan would require an end to cross-border terrorism. …(*Interruptions*)

Let me conclude, Sir, by emphasising that the Simla Agreement and the Lahore Declaration provide the only basis to resolve all issues between India and Pakistan bilaterally. …(*Interruptions*) Thank you.

श्री अमित शाह: माननीय अध्यक्ष जी, शोर-शराबे में पूरा बयान सदस्यगण नहीं सुन पाए, मेरा निवेदन है कि आप माननीय मंत्री जी को एक बार फिर से अनुमति दीजिए और वे पूरा बयान एक बार फिर से पढ़ें। …(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी पूरा बयान दोबारा पढ़ें। माननीय सदस्यगण आप शांत रहिए। केवल माननीय मंत्री जी की बात इंगित होगी।

…(व्यवधान)

DR. SUBRAHMANYAM JAISHANKAR: …(*Interruptions*) Sir, yesterday, the President of the United States of America made certain remarks to the Press after a meeting with the Prime Minister of Pakistan. He said that he is ready to mediate, if requested by India and Pakistan, on the Kashmir issue.

I assure the House categorically that no such request has been made by the Prime Minister to the US President. I repeat that no such request has been made by the Prime Minister to US President.

I also reiterate that it has been India's consistent position that all outstanding issues with Pakistan are discussed only bilaterally and this continues to be the case. I further underline that any engagement with Pakistan would require an end to cross-border terrorism.

Let me conclude, Sir, by emphasising that the Simla Agreement and the Lahore Declaration provide the only basis to resolve all issues between India and Pakistan bilaterally. Thank you.

12.34 hrs

MATTERS UNDER RULE 377*

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, नियम 377 के अधीन मामलों को सभा पटल पर रखा जाए। जिन सदस्यों को नियम 377 के अधीन मामलों को आज उठाने की अनुमति दी गई है और जो उन्हें सभा पटल पर रखने के इच्छुक हैं, वे 20 मिनट के भीतर मामले के पाठ को व्यक्तिगत रूप से सभा पटल पर भेज दें। केवल उन्हीं मामलों को सभा पटल पर रखा जाएगा, जिनके लिए मामले का पाठ निर्धारित समय के भीतर सभा पटल पर प्राप्त हो गया है। शेष को व्यपगत माना जाएगा।

* Treated as laid on the Table.

(i) Need to take effective measures to control growth of population in the country

श्री संजय सेठ (राँची): हाल ही में संयुक्त राष्ट्र संघ के आर्थिक एवं सामाजिक मामले के विभाग की ओर से जारी रिपोर्ट के मुताबिक भारत 2027 तक आबादी के मामले में चीन को पछाड़ देगा। भारत की जनसंख्या में 2050 तक 27.3 करोड़ की वृद्धि हो सकती है।

भारत में बढ़ती आबादी के लिए हम संसाधन कहां से लायेंगे। वर्तमान सरकार सबको शौचालय, आवास, रोजगार आदि देने के लिए प्रयासरत है।

आज बढ़ती जनसंख्या पर अंकुश लगाना अति आवश्यक है। जनसंख्या नियंत्रण के लिए जो भी दो से ज्यादा बच्चे पैदा करें, उसे वोट देने के अधिकार, सरकारी नौकरी और स्वास्थ्य सुविधा से वंचित करना चाहिए।

(ii) Need to further strengthen law against female foeticide

श्री रवि किशन (गोरखपुर): हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री ने देश की बेटियों के सर्वांगीण विकास को सुनिश्चित करने के लिए 22 जनवरी, 2015 को "बेटी बचाओ बेटी पढ़ओ' अभियान की शुरूआत की थी। इस अभियान के अंतर्गत विभिन्न योजनायें चलाई जा रही हैं, जिनका उद्देश्य बालिकाओं के जन्म से लेकर उनके स्वावलम्बी बनने तक उनकी सुरक्षा एवं समृद्धि सुनिश्चित करना है। इन योजनाओं का व्यापक साकारत्मक प्रभाव पड़ा है। इसके फलस्वरूप बालिका भ्रूण हत्या में कमी आई है। तथापि बालिका भ्रूण हत्या आज भी गंभीर चिंता का विषय है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार पुरूष महिला लिंगानुपात 1 हजार पर मात्र 918 है, जो चिंताजनक है। एक आंकड़े के अनुसार आज भी प्रतिवर्ष लगभग 5 लाख बालिका भ्रूण हत्या होती है। यह एक जघन्य अपराध है, जिसको रोकने के लिए "पीसीपीएनडीटी एकट 1994" बनाया गया लेकिन इसे कांग्रेस सरकार द्वारा प्रभावी ढंग से लागू नहीं किया गया, जिसका परिणाम हमारे सामने है। मैं केन्द्र सरकार से मांग करता हूं कि बालिका भ्रूण हत्या को पूर्ण रूप से रोकने के लिए और भी कठोर कानून लाकर इसे अविलंब रोका जाये। साथ ही इस कुरीति के विरूद्ध व्यापक प्रचार-प्रसार करते हुए बालिकाओं की शिक्षा और उनको स्वावलंबी बनाने से लेकर उनके विवाह के लिए केन्द्र सरकार द्वारा राजकीय सहायता दी जाये।

(iii) Need to provide stoppage of various trains at Haidergarh Railway Station in Uttar Pradesh

श्री उपेन्द्र सिंह रावत (बाराबंकी): मैं कई वर्षों से हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों के ठहराव की मांग के संबंध में सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। लखनऊ से 60 किलोमीटर दूर हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन पर सुपरफास्ट ट्रेनों का ठहराव न होने के कारण यात्रियों को जम्मू, हरिद्वार, वाराणसी व अन्य जगहों पर जाने के लिए मजबूरी में लखनऊ से ट्रेन पकड़नी पड़ती है। जबकि हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन बहुत पुराना स्टेशन है। सुपरफास्ट गाड़ियों की मांग के लिए बाराबंकी क्षेत्र की जनता और हैदराबाद क्षेत्र के निवासियों एवं कई संगठनों द्वारा हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन पर ठहराव की मांग की गई है। विशेषकर सद्भावना एक्सप्रेस, हिमगिरी एक्सप्रेस, बेगमपुरा एक्सप्रेस, श्रमजीवी एक्सप्रेस, अकालतख्त एक्सप्रेस, उपासना एक्सप्रेस, सुलतानपुर एक्सप्रेस, यह सभी ट्रेनें हैदरगढ़ स्टेशन से होकर गुजरती है।

मैं सरकार से मांग करता हूं कि हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन पर जनता की भारी मांग पर लगभग उक्त सभी ट्रेनों का ठहराव किया जाये, जिससे जनता और यात्रियों को 60 किलोमीटर का रास्ता तय न करना पड़े।

(iv) Need to ensure benefits of irrigation facility from Ban Sagar Canal project to Banda and Chitrakoot districts, Uttar Pradesh

श्री आर. के. सिंह पटेल (बांदा): एशिया की सबसे बड़ी लगभग 171 कि0मी0 लम्बाई वाला बाण सागर नहर परियोजना जो मध्य प्रदेश व उत्तर प्रदेश के इलाहाबाद व मिर्जापुर जनपद के लाखों किसानों को सिंचाई सुविधा उपलब्ध होगी, वही उत्तर प्रदेश के बुन्देलखण्ड क्षेत्र के जनपद- बांदा व जनपद-चित्रकूट इस परियोजना से वंचित हैं जबकि यह क्षेत्र पूर्णतया पिछड़ा हुआ है।

अतः मैं भारत सरकार से मांग करता हूँ कि बाण सागर नहर परियोजना से उत्तर प्रदेश के बुन्देलखण्ड क्षेत्र के जनपद चित्रकूट व जनपद बांदा के किसानों को सिंचाई हेतु जल उपलब्ध हो सके, इसके लिए सरकार कार्यवाही करे।

(v) Need to complete National Highway Projects in Davanagere Parliamentary Constituency of Karnataka

SHRI G.M. SIDDESHWAR (DAVANAGERE): I would like to draw the attention of the Hon'ble Minister of Road Transport and Highways towards execution work of six-laning of Chitradurga - Davangere Section including Chitradurga Bypass from Km. 189 to Km. 260 and Davangere — Haveri Section from Km. 260 to Km. 338+923 of National Highway-48 (Old NH-4) in Karnataka to be executed as Hybrid Annuity Project of DBFOT under NHDP Phase-V. There is a need to change the issue of Change of Scope of Order relating to changing of PUP to LVUP and proposal of new VUP/LVUP, as per Clause 16.2 of the Concession Agreement.

The construction of six-laning of this stretch is one of the genuine demands of the people of my Davangere Constituency and the same is pending for a very long time.

Keeping in view the above, I urge upon the Union Government to issue necessary instructions to the NHAI authorities concerned to complete the project at the earliest for the benefit the people.

(vi) Need to develop places associated with Maharana Pratap in Rajasthan as 'Pratap Circuit'

सुश्री दिया कुमारी (राजसमन्द): मैं सरकार का ध्यान हमारे भारत के प्रथम स्वतंत्रता संग्राम की चेतना एवं राष्ट्रीय चेतना एवं राष्ट्रीय स्मिता के प्रतीक पुरूष महाराणा प्रताप के जीवन की ओर आकर्षित करना चाहूंगी। महाराणा प्रताप मेवाड़ व राजस्थान के ही नहीं बल्कि पूरे भारतवर्ष के पूजनीय हैं। मेवाड़ के क्षेत्र में आने वाला हर पर्यटक महाराणा प्रताप के जीवन से जुड़े दर्शन लाभ लेना चाहता है और उनके जीवन के संघर्षों को समझना चाहता है। महाराणा प्रताप जीवन से जुड़े स्थल मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत आते हैं जैसे कि कुम्भलगढ़, हल्दीघाटी, दिवेर, चावण्ड, गोगुन्दा।

मेरा माननीय पर्यटन मंत्री जी से आग्रह है कि स्वदेश दर्शन योजना के अन्तर्गत हमारी सरकार ने विभिन्न टूरिस्ट सर्किटस को विकसित करने का कार्य किया है उसी के अन्तर्गत महाराणा प्रताप के जीवन से जड़े इन ऐतिहासिक स्थलों को प्रताप सर्किट के रूप में विकसित किया जाए तो यह ना सिर्फ मेवाड़ के विकास में सहायक होगा बल्कि राष्ट्रीयता के प्रतीक के रूप में भी हमारे मूल्यों को स्थापित करेगा। मेवाड़ का यह क्षेत्र अपेक्षाकृत पिछड़े इलाके के तौर पर जाना जाता रहा है। यह पर्यटक सर्किट इस क्षेत्र में रोजगार के नये अवसर प्रदान करने में भी सहायक बनेगा। जैसा कि सर्वविदित है कि मेवाड़ के इन स्थानों पर आवागमन के साधनों का भी अपेक्षित विकास नहीं हो पाया है। ऐसे में इस पर्यटक सर्किट के माध्यम से अवागमन के साधन विकसित होने पर इस सम्पूर्ण क्षेत्र का मार्ग प्रशस्त होगा।

(vii) Need to construct railway line from Ranchi to Korba via Lohardga, Gumla and Jaspur

श्री सुदर्शन भगत (लोहरदगा): मैं केन्द्र सरकार का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र लोहरदगा (झारखंड) अंतर्गत गुमला जिले की ओर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। जनजातीय बहुल क्षेत्र कृषि पर आधारित जीवनशैली यहां की पहचान है, वनों और प्राकृतिक सौन्दर्य से परिपूर्ण झारखंड का एक बड़ा जिला है, दुर्भाग्य यह है कि यह जिला उग्रवाद प्रभावित भी है, इसलिए यहां के लोगों के जीवन स्तर को सुधारने के लिए जनहित में इस जिले को रेल सेवा से जोड़ना अति आवश्यक है, जिससे कि यहां से लगातार हो रहे पलायन को भी रोका जा सके। वनोत्पाद तथा कृषि उत्पादों के विपणन हेतु, रोगियों को इलाज हेतु विद्यार्थियों को अध्ययन हेतु, बहु-उपयोगी रेल सेवा से इस क्षेत्र को जोड़ना जनहित में होगा, इस संदर्भ में मेरे द्वारा पूर्व में भी कई बार रेल मंत्रालय के समक्ष आवेदन किया जा चुका है कि रांची से कोरबा (छ0ग0) वाया लोहरदगा, गुमला, जसपुर एक नई रेलवे लाइन का निर्माण अति आवश्यक है। रांची-टूरी, वाया लोहरदगा रेलवे लाइन को भी डबल किया जाना हितकर होगा।

(viii) Regarding Smart city project of Ajmer city, Rajasthan

श्री भागीरथ चौधरी (अजमेर): केन्द्र सरकार ने देश के 100 नगरों को स्मार्ट सिटी योजना के अन्तर्गत स्मार्ट सिटी के रूप में विकसित करने का कार्य प्रारम्भ किया है, जिसमें राजस्थान प्रदेश के जयपुर, उदयपुर कोटा एवं अजमेर को चयन किया गया और अमेरिका सरकार ने भारत के जिन 3 नगरों को स्मार्ट सिटी बनाने हेतु निर्णय लिया है, उसमें अजमेर भी शामिल है। योजना के तहत अजमेर शहर के लिए अजमेर स्मार्ट सिटी लिमिटेड की स्थापना सितम्बर, 2016 में कर जनवरी 2017 में कार्य प्रारम्भ किया गया, जिसके अन्तर्गत 89 कार्यो/प्रोजेक्ट का चयन किया गया जिसमें प्रमुखतया सीवरेज, पेयजल आपूर्ति, ड्रेनेज, पार्को का विकास, सौर उर्जा के कार्य एल ई डी लाईट्स, स्मार्ट ट्रैफिक प्रबंधन, एलीवेटेड रोड, आनासागर झील का विकास एवं सौन्दर्गीकरण, सुभाष उद्यान का पुनरोद्धार, धरोहर संरक्षण एवं पर्यटन विकास, सूचना प्रौद्योगिकी आधारित कार्य, साईकिल शेयरिंग व ओपन एयर जिम, स्माट क्लासेज, आनासागर स्केप चैनल में सुधार आदि कार्य सम्मिलित किए गए। उक्त प्रस्तावित कार्यों हेतु लगभग 1948 करोड़ रूपये का बजट भी स्वीकृत हो गया है, तत्पश्चात इसके लिए खुली अन्तर्राष्ट्रीय निविदा के माध्यम से प्रोजेक्ट मैनेजमेंट कन्सल्टेन्सी का कार्य स्पेन की एक फर्म को दिनांक 1 5.02.2017 को आबंटित किया गया, लेकिन निविदा की शर्तों के अनुसार कार्य करने में विफल रहने पर उक्त फर्म को कार्यादेश को राज्य सरकार ने अपने स्तर पर निर्णय लेकर दिनांक 09.06 2017 को निरस्त कर दिया। तब से लेकर अभी तक बिना कन्सल्टेन्सी कम्पनी के उक्त प्रोजेक्ट को पूरा किया जाना संभव नहीं लग रहा है। वहीं दूसरी ओर स्थानीय प्रशासनिक उदासीनता के चलते उक्त 89 कार्यों में से अभी तक 6 प्रोजेक्ट ही पूरे हुए हैं, तो 24 कार्य गत 2-3 वर्षों से अण्डर प्रोसेस ही चल रहे हैं। वर्तमान में उक्त योजना के मुख्य कार्यकारी अधिकारी का दायित्व जिला कलक्टर अजमेर एवं उप मुख्य कार्यकारी अधिकारी का कार्य कमिशनर नगर निगम के पास है। दोनों की अधिकारी अपने विभागीय कार्यों में अत्यधिक व्यस्तता के चलते इस स्मार्ट सिटी प्रोजेक्ट पर पर्याप्त समय नहीं दे पा रहे हैं। अतः

केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि स्मार्ट सिटी योजना के तहत मेरे संसदीय क्षेत्र अजमेर शहर में उक्त योजना के सफल क्रियानवयन हेतु एक पृथक से भारतीय प्रशासनिक सेवा के अधिकारी की नियुक्ति कराने का श्रम करावें ताकि स्मार्ट सिटी प्रोजेक्ट को समुचित गति मिल सके और प्रोजेक्ट शीघ्र एवं समय पर पूर्ण हो सके।

(ix) Regarding Installation of BSNL towers in Nandurbar Parliamentary Constituency of Maharashtra

DR. HEENA VIJAYKUMAR GAVIT (NANDURBAR): There is urgent necessity of installation of BSNL Towers in my Parliamentary Constituency Nandurbar in Maharashtra. According to State run Telecom Company Bharat Sanchar Nigam Limited, they have installed 54,00 towers during 2018-19. But in Nandurbar almost no tower has been installed. As my constituency is tribal-dominated and BSNL offers services at affordable price, the BSNL towers should be installed here in large number for better coverage and connectivity.

I request the Union Minister of Communications to take necessary action in this regard and direct the concerned to do the needful immediately. Necessary financial grant should be sanctioned for this important work.

(x) Need to conduct survey of important archaeological sites in Madhya Pradesh

श्री गणेश सिंह (सतना): मध्य प्रदेश युग-युगीन सभ्यताओं से परिपूर्ण है। यहां पाषाण युग से वर्तमान समय तक के अवशेष लगातार कमबद्ध मिलते हैं, जिनमें आदिमानव की संस्कृति का क्षेत्र ताम्राशम युग की सभ्यता मौर्य काल के अवशेष, शुभ काल के स्तूप इत्यादि के अवशेष हैं। सांची, भीमबेटका इत्यादि प्रसिद्ध हैं। किंतु, अभी भी सम्पूर्ण प्रदेश के गांव एवं उसके आसपास के क्षेत्रों का पुरातत्वीय सर्वेक्षण होना शेष है।।

मध्य प्रदेश के प्रत्येक जिले में पुरातत्व परिषद या अन्य शासकीय माध्यम से इनका सर्वेक्षण किया जाना चाहिये एवं इनका प्रकाशन किया जाना उचित होगा, जिससे आम जनता हमारी धरोहर से रूबरू हो सके।

निम्न पुरातत्व वेत्ताओं, के माध्यम से कमेटी बनाकर रिसर्च कराया जायेः

1. डॉ0 नारायण व्यास, पुरातत्व वेत्ता, भोपाल
2. श्री एस0बी० ओटा, पुरातत्व वेत्ता, विदिशा
3. डॉ० सुदयुम्न आचार्य, पुरातत्व वेत्ता, सतना

(xi) Regarding excavation of Bangarh archaeological ruins in Balurghat Parliamentary Constituency, West Bengal

DR. SUKANTA MAJUMDAR (BALURGHAT): Bangarh having the largest share of archaeological ruins are found in Dakshin Dinajpur District of my constituency, Balurghat, West Bengal. The place has immense historical and mythological significance for the fact that archaeological ruins are found in almost all the places of the entire district.

The excavation work of this site was started as early as 1938. In 2007, the ASI's Patna circle also unearthed 14 towers and found the evidence of an elaborate drainage system. The constructions found in the ruins of Bangarh are about 2500 years old. The artefacts and other remnants of city and town planning are of significance to unravel our old culture and town planning model. It is requested that immediate attention may be given to restart the excavation work and declare it as archaeologically relevant circuit. Further the entire district may be developed as a heritage place so that revenue from tourist activities could be generated.

(xii) Need for service roads along National Highway No. 3 (Dewas-Agra) and N.H No. 86 (Dewas-Kanpur)

श्री महेंद्र सिंह सोलंकी (देवास): मध्य प्रदेश में देवास-शाजापुर लोक सभा क्षेत्र के अन्तर्गत बन रहे राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक-3 देवास-आगरा रोड एवं राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक-86 देवासकानपुर मार्ग के आस-पास स्थित ग्रामों एवं नगरों के आवागमन हेतु सहायक सड़कों (सर्विस रोड) का निर्माण नहीं किया जा रहा है।

मेरा सरकार से निवेदन है कि वह सम्बन्धित विभागों को सहायक सड़कों के निर्माण हेतु उचित आदेश देने की कृपा करें।

(xiii) Need to construct RUB/Underpass at level crossing No. 18C in Maharajganj Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

श्री पंकज चौधरी (महाराजगंज): मेरे संसदीय क्षेत्र महाराजगंज, उत्तर प्रदेश अंतर्गत गोरखपुर-सिसवां नरकटियागंज रेल मार्ग पर कप्तानगंज से खुशहाल नगर रेलवे स्टेशन के मध्य रेलवे क्रासिंग संख्या-18 सी को बंद कर दिया गया है, जिससे लगभग पच्चीस गांव प्रभावित हैं। ग्रामीणों को खेती-बाड़ी तथा दाह-संस्कार के लिए बनाये गये स्थल तक आने-जाने में काफी परेशानी हो रही है। ग्रामीणों द्वारा उक्त रेलवे क्रासिंग के बदले वहां पर आरयूबी/अंडरपास का निर्माण कराये जाने का अनुरोध किया गया है।

अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि जनहित में गोरखपुर सिसवां-नरकटियागंज रेल मार्ग पर कप्तानगंज से खुशहाल नगर के मध्य रेलवे क्रासिंग संख्या-18 सी पर आरयूबी/अंडरपास का निर्माण कराये जाने का आदेश प्रदान करने का कष्ट करें।

(xiv) Need to set up a Passport Seva Kendra in Etawah, Uttar Pradesh

डॉ. रामशंकर कठेरिया (इटावा): मेरे लोक सभा क्षेत्र इटावा में लोगों को पासपोर्ट बनवाने के लिए इटावा से अन्य जगह जाना पड़ता है जिसके कारण उन्हें काफी परेशानियां होने के साथ-साथ यात्रा कर दूर जाने पर पैसा और समय भी लगता है। मेरा लोक सभा क्षेत्र अति पिछड़ा होने के कारण बहुत से लोगों को विदेश जाकर मजदूरी का कार्य करते हैं जिससे उनके परिवार का भरण-पोषण हो पाता है। ऐसे लोगों को पासपोर्ट बनवाने के लिए आगरा और कानपुर जाना पड़ता है जो बहुत ही घनी आबादी वाले शहर होने के कारण इटावा के लोगों को वहां जाकर पासपोर्ट बनवाने में काफी परेशानी होती है।

अतः मेरी सरकार से मांग है कि मेरे लोक सभा क्षेत्र इटावा में जल्द से जल्द एक पासपोर्ट सेवा केन्द्र खोला जाए जिससे आम जन को पासपोर्ट बनवाने के लिए सहज और सुगम बनाया जा सके।

(xv) Need to expedite the modernisation of Shahjahanpur Railway station, Uttar Pradesh

श्री अरूण कुमार सागर (शाहजहाँपुर): माननीय मंत्री जी का ध्यान मैं अपने जनपद शाहजहांपुर के रेलवे स्टेशन की तरफ आकर्षित कराते हुए बताना चाहता हूं कि शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण कार्य पिछले कई वर्षों से धीमी गति से चल रहा है। यह कब तक पूर्ण होगा? साथ ही शाहजहांपुर रेलवे स्टेशन की तरफ जाने का मुख्य मार्ग ट्रैफिक जाम लगने के कारण बाधित रहता है। इस कारण दूसरी तरफ के रास्ते पर भी आवागमन की सुविधा अच्छी की जाये और दूसरी तरफ भी परमानेंट टिकट घर का निर्माण किया जाये ताकि यात्रियों का आवागमन दोनों रास्तों पर सुचारू रूप से चलता रहे इस संबंध में कोई रोड मैप तैयार किया जाये। वृद्ध यात्रियों को सीढ़ियां चढ़ने में बहुत दिक्कत होती है। उनकी परेशानियों को देखते हुए स्वचालित सीढ़ियों के निर्माण का प्रावधान कराने की कोई योजना बनाई जाये।

जनता की परेशानियों को ध्यान में रखते हुए उपरोक्त मांगों पर जल्द से जल्द कार्यवाही अपेक्षित है।

(xvi) Regarding Water problem in Thiruvanathapuram

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM): With increasing pollution, growing consumption and artificial factors including encroachment of sand mining, the strain on water resources has been immense in Thiruvananthapuram. The district currently faces an acute shortage of clean drinking water, forcing residents to turn to private suppliers for their daily needs at a considerable cost. This can be mitigated if concerted action is taken to clean up the principal fresh water resources in the district namely Kili-Karamana river system and the Vellayani Lake. Despite my repeated efforts, the State and the Central Governments have failed to take cognizance of this growing crisis. Modest local efforts have been made previously to address the unabated pollution of these waters, their resources and technical expertise. To address these shortcomings, I urge the government to provide central support to these efforts under the National River Conservation Plan on priority basis.

(xvii) Need to construct a direct rail line between Bastar and Raipur in Chhattisgarh

श्री दीपक बैज (बस्तर): बस्तर जिले से छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर 300 किलोमीटर की दूरी है। यहां पहुंचने के लिए आवागमन का एक मात्र सड़क मार्ग है। यह जिला पूर्णतः आदिवासी, पिछड़ा एवं नक्सलप्रभावित क्षेत्र है।

इस क्षेत्र में लौह अयस्क व खनिज संपदा का भंडार है, जिसका वर्षों से निर्यात बड़े पैमाने पर हो रहा है। वर्तमान में इस क्षेत्र में जो रेल मार्ग है वह निर्यात को ध्यान में रखके जगदलपुर से ओडिसा, विशाखापपत्तनम के लिए खनिज परिवहन के लिहाज से बनाया गया है। यात्री ट्रेन उडीसा होते हुए लंबी दूरी तय करके रायपुर 15 से 16 घंटे में पहुंचती है, जबकि रायपुर की 300 किलोमीटर की सीधी दूरी रेल मार्ग से 4 घंटे में पूर्ण हो सकती है। परन्तु बस्तर क्षेत्र यात्री ट्रेन की सुविधाजनक एवं किफायती सेवा से वंचित है। आज पर्यत जगदलपुर से छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर तक रेल मार्ग से नहीं जोड़ा गया है। जबकि इस क्षेत्र की खनिज संपदा से सरकार को करोड़ों-अरबों रूपया का राजस्व प्राप्त हो रहा है।

अतः मेरी मांग है कि कोन्डागांव होते हुए कांकेर तक लगभग 100 किलोमीटर नयी रेल लाइन का निर्माण रेल मंत्रालय करवाए जिससे छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर तक 16 घंटे के स्थान पर 4 घंटे में बस्तर क्षेत्र की जनता सीधे रेल मार्ग से पहुंच सके।

(xviii) Regarding Cadre structuring in Jawaharlal Institute of Postgraduate Medical Education and Research, Puducherry

SHRI VE. VAITHILINGAM (PUDUCHERRY): Jawaharlal Institute of Post graduate Medical Education and Research (JIPMER) was established in 1964 at Puducherry by the then Prime Minister Jawaharlal Nehru. Now 230 faculties, 360 resident physicians, 3000 nursing, administrative and support staff are working.

During 2008 after conversion of Institute as Institute of National Importance, pay scales have been revised in uniformity with RR (Recruitment Rules) for faculties in AIIMS, PGIMER and JIPMER. For, non faculty posts a coordination committees was formed and it had submitted its reports on 3.8.3016. It recommended to have uniformity in pay scales, cadre structures and RR in respect of various non-faculty posts on AIIMS PGIMER and JIPMER. Based on that, the cadre restructure proposed for 26 cadres was submitted to Ministry of Health and Family Welfare by JIPMER. Out of which only 3 cadres were approved by Ministry on 10.8.2018 and the rest is pending.

Hence, I request the Hon'ble Minister of Health and Family Welfare to take necessary steps for approving 23 cadres in JIPMER at the earliest.

(xix) Need to carry out fresh excavations in archaeological site of Arikamedu in Puducherry

DR. D. RAVIKUMAR (VILUPPURAM): Arikamedu, an archaeological site in Puducherry is in neglected condition. French archaeologists Ge Lentil and Jouveau Dubrevil first identified it in 1937 and later the famous British archaeologist Sir Mortimer Wheeler did the excavation. Roulette wares, Amphoras, Burial pots with Roman stamps, thousands of leads and semi precious stones were unearthed. This excavation clearly established the Indo-Roman trade's age. Archaeologists have placed it around 2^{nd} Century BC. Now the site is under ASI control. No new excavation has been carried out there during the past 40 years. The area under ASI control is also poorly managed. ASI should allocate fund to conduct fresh excavations there.

(xx) Regarding completion of Tindivanam-Nagari railway line

SHRI S. JAGATHRAKSHAKAN (ARAKKONAM): I wish to state that the foundation stone for the Tindivanam — Nagari Railway Line which aims at connecting the interior parts of the northern districts of Tamil Nadu and facilitate additional railway lines to Puducherry was laid in 2007. The proposed 180 km broad gauge railway line will pass through Arcot, Ranipet, Walajah Road, Kodaikal and Pallipattu of my Arakkonam Parliamentary Constituency. According to the plan, the line would have to pass over Cheyyar and Palar rivers and National Highways No.46 and 4 as well. The Project cost which was initially estimated at Rs. 498 crores in 2007 is expected to go beyond the estimated budget. The proposal stipulated setting up of 18 new railway stations between Tindivanam and Nagari. It included new stations at Arcot, Ranipet, Walajah Road, Kodaikal and Pallipattu of my Arakkonam Parliamentary Constituency. I wish to add that the proposed line will cover 8 taluks in five districts, four districts in Tamil Nadu and one in Andhra Pradesh. The project is pending for more than 12 years. People are agitating and looking forward to early completion of the project. I, therefore, request the Government of India to allocate necessary funds to complete the project at the earliest.

(xxi) Regarding East-West Metro Rail project in Howrah Parliamentary Constituency, West Bengal

SHRI PRASUN BANERJEE (HOWRAH): I want to draw the attention of Hon'ble Railway Minister towards the fact that East-West Metro Rail project was started on April 2009 from Howrah Maidan within my Constituency to Salt Lakes Sector V in West Bengal. From its commencement lots of water flowed through river Hooghly. The target date of part opening of this project was fixed many times earlier, but it is yet to be opened. Earlier the proposed East- West Metro was targeted to start from Howrah Maidan in my constituency.

Howrah Maidan is the heart of Howrah City surrounded by District Collector office, District Court, District Hospital, Municipal Corporation, a numbers of Banks, Schools, Colleges and other commercial buildings. Lakhs of people daily use this place for its advantageous position of being well connected with the rest of the country as well as Capital Kolkata.

Construction of Howrah Maidan Metro Station was started a decade ago. However, it is yet to be completed.

I urge the Government for the expeditious completion of the project.

(xxii) Regarding Oil exploration in Krishna-Godavari Basin

SHRIMATI CHINTA ANURADHA (AMALAPURAM): I represent people of Amalapuram constituency which is geographically part of K.G. Basin (Krishna Godavari Basin).

K.G. Basin is rich in hydro carbon and other minerals. Geographical mapping of the area was done in 1959, 1975 and 1978.

There are 557 exploratory wells out of which 225 are prospect wells. AT present there are more than 75 working wells. 23 are oil wells and 53 are producing wells. Majority of them are in my constituency area.

I request the Hon'ble Minister to fulfill the long cherished dream of the people of our region to make available the gas for their domestic use, look into oil gas leakages, implement proper drills in checking the pipelines so as to avoid accidents and address other issues arising due to the presence of oil giants in the region.

(xxiii) Need to introduce Metro Rail Service in Thane Parliamentary Constituency, Maharashtra

श्री राजन बाबूराव विचारे (ठाणे): मैं जिस ठाणे लोक सभा का प्रतिनिधित्व करता हूँ वह मुम्बई के बगल में बसा एक महानगर है जिसकी आबादी लगभग 25 लाख के ऊपर है। लाखों की संख्या में लोग ठाणे से मुम्बई आना-जाना करते हैं। यदि ठाणे शहर में मैट्रो सेवा की शुरूआत हो जाए तो दोनों शहरों की दूरी और यात्रा में लगने वाला समय कम हो जाएगा।

हालांकि केन्द्र सरकार ने इस दिशा में पहल करते हुए घाटकोपर से कासारवडवली (ठाणे) के लिए मैट्रो प्रस्तावित भी की है तथा इसके लिए ठाणे महानगरपालिका ने कारशेड के लिए जगह भी आरक्षित की हुई है। यदि लाइन नं0 9 दहिसर-मीराभायंदर-अंधेरी की मैट्रो (13.5 कि0मी0) को लाइन नं0 10 गायमुख-शिवाजी चौक मैट्रो (11.2कि0मी0) एवं लाइन नं0 4ए कसारवडावली - गायमुख (2.7 कि0मी0) की लाइनों को आपस में जोड़ दिया जाए तो रिंग रोड लाइन का फायदा काफी लोगों को मिलेगा। गायमुखशिवाजी चौक मैट्रो का डी.पी.आर. एम.एम.आर.डी.ए. द्वारा महाराष्ट्र सरकार को भेजा हुआ है लेकिन अभी तक राज्य सरकार द्वारा उस पर निर्णय नहीं लिया गया है जिसकी वजह से उक्त लाइन का काम शुरू नहीं हो पा रहा है।

मैं माननीय शहरी विकास मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि कृपया मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे में बढ़ती जनसंख्या एवं विकास को ध्यान में रखते हुए वहां जल्द से जल्द मैट्रो सेवा शुरू कराने की कृपा करें।

(xxiv) Need to provide financial assistance to flood-ravaged Bihar

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा): बिहार में हो रही लगातार बारिश एवं नेपाल की नदियों से आ रहे अत्यधिक वर्षा के पानी के कारण उत्तरी बिहार के दरभंगा, मधुबनी, सीतामढ़ी, चम्पारण, समस्तीपुर, सहरसा, मधेपुरा, पूर्णिया, सुपौल, किशनगंज, अररिया एवं मुजफ्फरपुर जिलों के अधिकार भाग बाढ़ की भयंकर चपेट में आ गए हैं। पिछले तीन दिनों से हो रही लगातार मूसलाधार बारिश से स्थिति और भी जानलेवा हो गई है। प्राप्त समाचार के अनुसार करीब 96 लोगों की बाढ़ में मौत हो चुकी है। करीब 1 करोड़ की आबादी बाढ़ की चपेट में आ गई है। बाढ़ के कारण रेलवे के परिचालन पर भी असर पड़ा है। कहीं-कहीं तो रेल की पटरियां भी बह गई हैं। पिछले तीन दिनों में लगभग 280-300 मि.मी. बारिश का होना ओर नेपाल से अत्यशिक पानी का बहाव मुख्य कारण माना जा रहा है। गंगा, कोशी, गंडक, बूढ़ी गंडक, कमला, करेह, बागमती, महानंदा अपने उफान पर है। कोशी नदी के तो 56 फाटक खोल दिए गए हैं, फिर भी विनाश लीला इतनी भयंकर है कि लोग 2008 की प्रलयंकारी बाढ़ की आशंका से परेशान हैं।

उत्तर बिहार की लगभग 56 प्रतिशत आबादी बाढ़ से प्रतिवर्ष प्रभावित होती है। करोड़ों रूपये के जानमाल की क्षति होती है और यह सिलसिला वर्षों से चला आ रहा है। देश में बाढ़ प्रभावित भूभाग का करीब 16.50 प्रतिशत भाग बिहार में पड़ता है और देश का 21.1 प्रतिशत आबादी बिहार में बाढ़ से प्रभावित होती हैं।

राज्य सरकार द्वारा बाढ़ राहत कार्य में एनडीआरएफ की 26 टीमें लगाई गई हैं। साथ ही 2005 रिलीफ कैम्प स्थापित किए गए हैं, जिसमें करीब डेढ़ लाख लोगों को सुरक्षित स्थानों पर पहुंचा दिया गया है। 1160 कम्यूनिटी किचन बनाये गए हैं, जिसके द्वारा राज्य सरकार बाढ़ प्रभावित लोगों का हर संभव राहत एवं सहायता पहुंचाने का काम कर रही है। किन्तु राज्य सरकार के लिमिटेड संसाधन एवं इस विनाशकारी आपदा को देखते हुए केन्द्र सरकार इस विनाशकारी आपदा की स्थिति को देखते हुए राज्यों को अधिक से अधिक आर्थिक मदद मुहैया कराए, तभी

लोगों को समुचित राहत पहुंचाई जा सकती है। किसानों को 6 हजार रूपये पेंशन, जो तिमाही दी जा रही है, उसे 1 साल के लिए प्रति माह कर दिया जाए और जल्द से किसानों के खाते में ट्रांसफर किया जाए। इसके साथ ही बिहार को बाढ़ से बचाने के लिए एम मात्र उपाय है कि केन्द्र सरकार नेपाल की सरकार से बातचीत करे और इसके लिए कोई स्थायी समाधान निकाले।

(xxv) Regarding setting up of Kendriya Vidyalayas in Amaravati and Mangalagiri, Andhra Pradesh

SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): Kendriya Vidyalayas are known for imparting quality and modern education at affordable price and most importantly the quality of teaching faculty in KVs attracts many people to get their wards admitted into these schools. It is precisely for this reason that there is a lot of pressure on MPs for issuing coupons for admission in KVs.

It is an unwritten convention and commitment of the Government to open KV in every capital of State and, if I may say so, every capital city of the country has a KV.

After bifurcation of the State, the residuary State of Andhra Pradesh selected Amaravati as its new capital and it is proposed to develop this as Green and People's Capital. And, Amaravati and Mangalagiri are the two most important towns stated to be developed as twin cities of the capital for all round growth.

Nearly 30,000 State and Central Government employees are working in Amaravati and in the absence of quality schools, employees are finding it difficult to provide quality education to their children. It is not only Government employees, but also there are thousands of parents who want to send their wards to KV looking at the quality of education imparted and do not want to admit their wards in private schools due to higher fee and other reasons.

Hence, I request HRD Ministry to take necessary steps to open Kendriya Vidyalaya in the new capital of Andhra Pradesh — Amaravati — and also at Mangalagiri which is the prayer of the people of these two cities.

(xxvi) Regarding high airfare charged by airlines from Kerala to Gulf countries

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): Urgent intervention from the Government is needed for controlling excessive rates being charged by the Air India and other Private Airlines between Kerala and Gulf sector. It is quite unfortunate that these airlines are now charging unbelievable ticket rates between Kerala and Gulf sector. More than 1.5 million Keralites are working in the Gulf countries and out of this, 80 per cent of the employees are working in the lower salaried group. Due to this hike in prices of Air ticket, Malayalees are forced to cancel their trips as they can't afford the ticket price. The rates charged by Air India and other private airlines from Riyadh, Saudi Arabia to Cochin is nearly Rs. 50000-80000 in economy class. No one can believe this price. Our National carrier Air India has also hiked the price of tickets exorbitantly. I would request the Government to interfere in this matter and bring an end to this.

(xxvii) Need to provide employment to local people in industries on priority basis in the country particularly in Rajasthan

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): मैं सरकार का ध्यान आकर्षित करते हुए यह मांग करता हूं कि राजस्थान के बड़े उद्योगों जैसे बाड़मेर में रिफायनरी एवं वेदांता, क्रेयन एनर्जी, सोलर व विंड एनर्जी, व थर्मल पावर प्लांट आदि क्षेत्रों सहित अन्य उपक्रमों व भारी उद्योगों में स्थानीय लोगों को रोजगार देने की बजाय कथित मनमाफिक तरीके से कार्य दिया जाता है तथा पद भरे जाते हैं और पूरे देश में इस तरह कथित मनमानी जारी है, उक्त संबंध में मध्य प्रदेश, गुजरात आदि राज्यों की तर्ज पर कम से कम 70 प्रतिशत स्थानीय लोगों को तकनीकी/गैर तकनीकी एवं प्रबन्धन में रोजगार उपलब्ध करवाने व स्थानीय संसाधनों को कार्य मे प्राथमिकता देने हेतु सख्त कानून बनाया जाए, ऐसा कानून या प्रावधान बनाकर पूरे देश में लागू किया जाए ताकि लोगों के संसाधनों को रोजगार के अभाव में पलायन नहीं करना पड़े।

अतः मेरा भारत सरकार से संबंधित मंत्रालयों से उक्त रोजगार से जुड़े संवेदनशील मामले में परिपत्र जारी करवाने हेतु आग्रह है।

(xxviii) Need to include Parasnath Hills in Giridih district of Jharkhand in the list of tourist places and declare Annual Shravani Mela at Baba Baidyanath Dham, Deoghar, as 'National fair'

श्री चन्द्र प्रकाश चौधरी (गिरिडीह): गिरिडीह जिले में स्थित पारसनाथ की पहाड़ियों पर स्थित मंदिर जैनियों के लिए सबसे महत्वपूर्ण और पवित्र तीर्थों में से एक है। पारसनाथ वह जगह है जहां 24 तीर्थकरों में से 20 तीर्थकरों ने मोक्ष प्राप्त किया था। पारसनाथ की धार्मिक महता एवं झारखण्ड के आम जनमानस तथा जैन समुदाय की आस्था के मद्देनजर पारसनाथ को 17 पर्यटन स्थलों की सूची में शामिल किया जाए जिससे इसे अन्तर्राष्ट्रीय पहचान मिल सके ।

बैद्यनाथ धाम की पवित्र यात्रा श्रावण मास में शुरू होती है। विश्व के कई हिसों से यात्री यहां पहुंचते हैं। अतः इस मेले को "राष्ट्रीय मेला' का दर्जा मिले जो इसे अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति और पहचान दिला सके।

12.35 hrs

MOTOR VEHICLES (AMENDMENTS) BILL, 2019....Contd.

माननीय अध्यक्ष: Item No. 21, माननीय सदस्य प्लीज, बिल चालू हो गया है, आप बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: Item No. 21, मोटरयान संशोधन विधेयक, 2019 ।

श्रीमती कनिमोझी ।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, प्लीज आप बैठ जाइए।

…(व्यवधान)

SHRIMATI KANIMOZHI (THOOTHUKKUDI): Sir, I rise to register some of the concerns that we have about the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 in its present form.

Yesterday, when the Minister spoke here, he spoke very convincingly. We were even convinced enough to believe that there is nothing for any State Government to worry. The Minister is not here, but still I would like to say that he is one of the most humble Ministers.

माननीय अध्यक्ष: यहां पर माननीय मंत्री जी हैं।

SHRIMATI KANIMOZHI : No, I am not complaining, but I am just mentioning it. He is one of the most humble Ministers, and many of us have to learn from him. He was very convincing, and I think that even when he spoke to all of us in the Rajya Sabha when we wanted the Bill to be sent to the Select Committee, the way he negotiated with us and listened to us was admirable. But, still, we have a lot of concerns about the Bill.

After the Bill was sent to the Select Committee and all of us had given suggestions and made amendments to the Bill, yet not even one of the amendments has been carried out and there is no change in the Bill. It has been brought back in the same form as it was without even one single amendment that was carried out in it.

The Minister had stated that the power of the States will not be infringed upon and if a State wants to opt out, then it can. But this is a promise that he has given on the floor of the House. Tomorrow, anything can happen in politics; anybody else can take his place; and the Government can change. So, just a mere promise on the floor of the House is insufficient for us and no State Government would feel confident that the promise will be carried out and fulfilled.

If we read the Bill, then we can actually identify many places where the Central Government is taking over the rights of the State Governments. The Central Government already has under its control three modes of transport, namely, airways, seaways and railways. Now, it wants to completely take over the road transport also.

Before going into the issue of rights of the States, I would also like to talk about another concern here. The Bill provides that the Central Government will set the design, construction and maintenance standards. It will also impose a penalty for non-compliance of the safety standards with a fine of up to Rs. One lakh. It may be noted that in 2017-18, the NHAI had awarded 24 highway construction projects worth Rs. 20,000 crore covering a length of 1,280 km. Its

average comes to around Rs. 15 crore per km. The Government wants to impose a fine of Rs. One lakh when the money awarded is Rs. 15 crore. What will a fine of Rs. One lakh actually mean to the contractor who is violating the rules?

Now, I come to the issue of rights of the States. There are many places where the State Government's rights are being taken away. For instance, where the Central Government says that it can levy and collect fees and taxes through any office, authority, body or agency owned and controlled by the Central Government in a particular manner, then is this not encroaching on the State Government's rights?

Sir, you were not there when I was complimenting you.

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS AND MINISTER OF MICRO, SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES (SHRI NITIN JAIRAM GADKARI): Thank you.

SHRIMATI KANIMOZHI : They also say that the dealers will be collecting the registration fees. …(*Interruptions*)

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI : The account is online, and whatever amount is decided by the authority is directly deposited into the account of the State Government.

SHRIMATI KANIMOZHI : But the registration fees is submitted through the dealers.

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI : No dealer is involved in it. The amount that the consumer is going to pay will directly go into the account of the State Government. It is deposited on the basis of whatever tax is decided by the competent authority, and there is no right for the dealer for any discretion.

SHRIMATI KANIMOZHI : Under the Clause 91, the Central Government shall have the power to delegate any power or function that has been conferred upon it by the Act to any public servant or public authority and it can authorise such public authority to discharge any of its powers, functions, and duties under this Act. Is this not taking away the power of the State Government?

In the case of Tamil Nadu, in 1969, the Tamil Nadu Government had nationalised all the buses so that there is a last mile connectivity. The State Government is not a profitable entity. The State Transport Corporation of Tamil Nadu is not in the profit-making business. But it ensures and makes sure that there are buses to rural areas, to hilly areas where you cannot make profit. If the Central Government now interferes and brings in private players, this will completely ruin the State Government’s policy and its right to run these buses because the private players would only be interested in running their buses on profitable routes.

I just mentioned it. You made a promise on the floor of the House but it is not there in the Bill. We want that to be brought into the Bill. These were the amendments we gave in the Select Committee and none of these amendments has been carried out. That is where the fear comes from.

On the existing powers, the State Governments can enter into an Inter-State agreement with the neighbouring States. Now, the Central Government will be taking over this. Is it not intervening or interfering with the authority of the State Governments? In his speech, the Minister hailed the Tamil Nadu Government for reducing the road accidents. He even admitted that – he was large hearted enough – his Department has failed but the Tamil Nadu Government has been able to reduce the number of accidents. I think, the credit cannot go to one particular Government; it has been a long process over the years, which has brought it to this level. So, when already a State is running the Department so well, why does the Central Government have to intervene and ruin what is already there and when the State Government is already doing it efficiently?

The Sundar Committee has said that road safety is very important, and we need a scientific study of road infrastructure, which includes effective road engineering solutions at the design stage, and rectification of accident hotspots. Nearly 789 blackspots based on fatalities have been identified. I would like to know as to how many of these have been rectified. With only Rs.315 crore for road safety allocated in the Budget, how will this be possible? The Minister has said that dealers would actually be the ones who don't have to physically inspect the vehicles, and they will be issuing the certificates. He also went on to explain that because of the state in which the RTO offices are, and they are centres of corruption, the whole authority and power have been shifted to the dealers. This is like throwing the baby with the bathwater. Just

because there are some officers, some offices which are corrupt, can we undermine the entire bureaucracy, can we undermine the entire cadre saying that it is entirely corrupt, and we will take away the powers from them and give it to private players? Is this the solution we should be looking at? The Minister has also said that if you know how to drive, it is enough; you don't need educational qualifications to become a driver.

I think, on this day and at this stage, this will not be a right way of looking at it because we are looking at hundred per cent literacy and trying to promote hundred per cent literacy in this country. Saying that you do not need any education or qualification to become a driver will actually encourage many people to think that they do not have to go to school, they do not have to send their children to school thinking that they can still find a job of a driver somewhere. Education is still important even if they want to become a driver because today, we know that vehicles are more computerised. They need basic literacy and education to be able to operate these vehicles and to read the signs and to communicate with the people. So, I think the hon. Minister should reconsider that and take away the Section which says, "Education is not important".

The hon. Minister made a lot of promises. We all are happy to accept that he is one of the Ministers who run their departments very effectively and efficiently, but some of the promises are so tall and so big that it is like one of the many dreams which the BJP Government or the Modi Government promised to the people and nothing has been fulfilled.

I would just like to finish my speech with one quote by Tamryn Bennett in her poem – Dream Merchants.

"The Poem is not a line but a net.
Woven with strands,
Written in sand,
Carried by the wind,
A moment spun,
And then sent to sea."

I hope the promises made by the hon. Minister will not be sent to sea and they will be fulfilled

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय जी। माननीय सदस्य आपकी पार्टी का समय 10 मिनट है। आपकी पार्टी के एक और माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपकी पार्टी के लिए बीएसी में 10 मिनट का समय आबंटित हुआ है और आपकी पार्टी के एक और माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं। नए माननीय सदस्य को भी थोड़ा-बहुत समय देना।

प्रो. सौगत राय (दमदम) : हमारी ओर से कोई और नहीं बोलेंगे।

माननीय अध्यक्ष : ठीक है। …(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : मुझे आप जितना समय देंगे, मैं उतना बोलूंगा।…(व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): इनकी पार्टी में कितना … * है। इसे … * कहते हैं कि एक बार नजर घुमा कर कह दिया, कोई नहीं बोलेगा।…(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : रूडी जी को मंत्री नहीं बनाया, क्या यह … * नहीं है?

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय जी।

PROF. SAUGATA RAY : Sir, I rise to speak on the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019. I want to quote a Bengali Poem by Sukanta Bhattacharya –

"*Bolte paro boro manush motor kyano chorbe; ar gorib kyano sei motor er tolai chapa porbe.*"

It means, can you say why the rich man will ride in cars and why the poor will come under those cars? आज सवाल यह है कि इतनी गाडियां, इतने लोग,

* Not recorded.

लेकिन गरीब आदमी मरते हैं। इसके बारे में गडकरी जी ने जो कदम उठाया है, मैं उसका समर्थन करता हूं।

12.48 hrs (Shri N. K. Premachandran *in the Chair*)

Sir, there are two parts in the Bill. I support one part where he has made the fines very strict on all sorts of traffic offences. On the other part, he has interfered in the realm of the State which I will oppose. I will put both the parts separately.

Before that, let me say that there is an urgent need for a Road Transport Policy but not like what Gadkari ji has proposed in the Bill. There is a separate need for National Urban Transport Policy and National Highway Transport Policy. All our cities have terrible traffic jams including Delhi. To avoid that, we are building more flyovers. Now, these flyovers only serve car owners. More flyovers, more cars, more pollution. We must reduce the number of cars on the roads in cities like Delhi and shift more people towards public transport. This means not only metro but also model low-floor buses with trolleys if necessary, trams which are pollution free, Bus Rapid Transit Systems with dedicated bus corridors, electric buses for which the budget offered many concessions, they are all good for avoiding pollution.

But we are far behind other countries. China sells twice as many electric vehicles every month than we sell in a whole year. They sell more electric vehicles every month than we sell in a whole year. Isolated developments like introduction of ethanol buses in Nagpur or electric vehicle in Pune will not solve our urban transport problem.

Sir, safety on highways is a major concern in the country. In 2017, the number of road accidents was 4,64,000 and the number of deaths was 1,47,913. The year before that, in 2016, we had 1,50,000 deaths. This is more deaths than those caused by any disease or pestilence. Road accidents are killers. This is clearly unacceptable. That is why, I support the various steps that the hon. Minister has taken to reduce the number of accidents. They include: strict provisions for offences like juvenile driving, driving without licence, rash driving, drunk driving, over speeding and over loading. On all these, penalties have been increased. But I have one objection.

The Bill proposes a Rs.10,000 fine for not providing way to emergency vehicles. This I do not think is proper. If my car is standing at a toll plaza, an ambulance is honking from behind, I have no place to go and I am fined Rs.10,000. Is it fair? I have given an amendment to that. You please look into that.

Aggregators like Uber and Ola violating licence norms will be fined up to Rs.1,00,000. The Bill includes penalties in the range of Rs.1,000 to Rs.2,000 for over speeding. While driving without insurance will be punishable with Rs.2,000 fine, driving without helmets would attract Rs.1,000 fine and three months' suspension of licence. The provisions also include that guardian owner will be deemed to be guilty in case of road offence by juveniles while registration of the vehicle will be cancelled. Traffic violations will now attract a penalty of Rs.500 in place of Rs.100 earlier. While disobedience of orders of authorities will attract a minimum penalty of Rs.2,000 in place of Rs.500

earlier. Penalty for unauthorised use of vehicles without licence has been proposed at Rs.5,000. While driving without licence you have to shell out Rs.10,000. The other good feature of the Bill is on the good Samaritans who help people at the time of accidents. They will be spared trouble.

As I told you earlier, the aggregators are fined a hefty sum if they are not listening. Penalty for dangerous driving would be increased to Rs.5,000. Drunk driving would attract a fine of Rs.10,000. All these are steps which I wholly support. The Minister himself clearly said that he has not been able to reduce the number of accidents excepting three-four per cent, and Tamil Nadu has decreased accidents to the extent of 14 per cent. But the main thing, Gadkari Ji, is the enforcement, not a strict law. And who will do the enforcement? Enforcement will be done by the State Police. So, if you have a Central legislation without taking the State on board, without handholding the State, you shall never be able to implement your strict laws.

That is why I would like these parts to be left to the State and you do hand-holding to the extent possible. You have created motor vehicles insurance fund and you have created a National Road Safety Council. I support it. You have asked the highway builders to be more conscious of design and other matters. So, these are welcome steps.

Sir, Gadkari Ji is a dream merchant. He has dreams about providing good transport in the country. He may not be able to implement all that he speaks but we need dreamers in this country who can think big. He says that there will a cruise ship of 10,000 people in Mumbai and electric buses will run

on highway. This will take a long time to fructify. But you are thinking on those lines to make our transport good like Paris and to introduce Bus Rapid Transit system like in Curitiba in Brazil. It is good to dream on these lines so that we make at least some progress in these matters.

Lastly, Sir, I will point out where my objections to the Bill are. One is to Clause No. 19, where you have said that you are removing the requirement of production of a motor vehicle before the registering authority at the time of registration. You say there is corruption in the RTO but this corruption in the RTO will now transfer to the dealers. Why are you giving them that opportunity? Let them produce a car before it is registered so that the motor vehicles inspectors can check if it is mechanically sound at that time.

Sir, the other clause that I object to is Clause 30 which speaks about the establishment of a planning network for passengers and goods transportation within which transport bodies are to operate. So, the present scheme of State transport undertakings and inter-State agreements will be nullified and transport bodies will be operating under the new scheme of Motor Vehicles Act. The Central Government is not vested with any power to make laws derogatory to the interest of the State-owned Transport Corporation. The Central Government almost opened the gates for private sector for operating passenger transport services under the guise of schemes at the cost of State Transport Unions. Corporates should not enter the transport field. Transport has to be subsidised and provided mostly by the State Government.

Sir, a new section, Section 34 is attached to the Bill. The scheme under Section 88A proposes not for operating stage carriages by a corporation exclusively owned by the Central Government as provided under Section 108 of Central Act. It is totally intended for the operation of corporate bodies, of course, with some shares of the Central Government. Such a corporate body cannot be equated with the instrumentality of the State Government which is fully financed by it. That is why, I have objection to only five clauses in the whole Bill.

The Standing Committee on Transport, Tourism and Culture headed by Shri Derek O'Brien pointed out this in their report. They have said, "…not to interfere in the realm of the State". You do hand-holding and you guide them on how to do it. You have better expertise and you have better resources. We also want, Gadkari Ji, highways where cars will run at 120 km/h with motels and petrol pumps on the way. We want beautification of all the land near highways. We want our highways to be dream highways. We want our cities to be pollution free from cars.

13.00 hrs

We do not want flyovers to be built for the rich only. We want a country in which communication will be the privilege of the poor. Gadkari *ji*, while supporting all the safety provisions in the Motor Vehicle (Amendment) Bill, I would request to extend your hand to the State Governments, take them on board and implement this Act for a better and safer country.

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET): Hon. Chairperson, thank you for giving me this opportunity. When I wanted to speak on this Bill, one of my colleagues had told me to be careful, saying that Gadkari *ji* would be pre-empting whatever I want to speak and that in his introductory speech itself, he would clarify most of the things and so I would not be left with anything to talk, which the hon. Minister has done yesterday. He has cleared almost all the apprehensions of the States and the issues that we are raising.

There are still some issues that I want to bring to the notice of the hon. Minister. As I come from Andhra Pradesh, in our teenage in 1990s, persons who came from overseas, used to say that in the US and England roads were very good but in India roads were very bad. All those comments would be passed on to us. But under Shri Vajpayee's leadership, the Golden Quadrilateral project was started and it paved way for better roads in this country. Consequently, whichever Government came, the condition of roads has improved.

Under Shri Gadkari's leadership, the roads and national highways have been improving drastically. He is adding so many national highways and taking up State highways to convert them into national highways and giving as much funds as possible to all the States. But as roads are being improved, widened and converted into national highways, the driving habits of the drivers have drastically gone down. That is the reason why we see so many accidents, as

Prof. Ray mentioned earlier. Every hour, we lose around 52 lives, that is almost one life each minute. We always think it is because of the amazing roads that we have provided. But the main reason is that they do not know at what speed they are traveling; they do not know how to use the roads and all that. The hon. Minister has mentioned the Central Government will accredit the driving schools in each State and make sure that drivers who come out of these schools are of some skill level so that they can use the roads in a better manner. But yesterday, in his speech, the hon. Minister mentioned that people who drive do not have to be literate. I object to that. These days when you see the roads, whether it is national highways or some other roads, there are so many signboards. For anyone to read them, he needs to have some level of literacy. The Minister is speaking very highly about battery vehicles coming up. If you see Tesla and other companies, most of their vehicles are auto-driven. That is the future and that is going to come into this country or any other country. Once to drive those cars, a person needs some level of literacy. It cannot be the other way around that we expect them to be very safe on the road. They need to know which way they should move and how they should give a signal when they come out of a highway or get into a highway.

I want the hon. Minister to please look at the best practices that have been adopted by Tamil Nadu. Tamil Nadu has reduced the accident rate and the accidental death rate drastically in the last few years. They have designated Additional SP in each district with the Commissionerate as a nodal officer for road safety. Secondly, they have made it mandatory to record the

performance in their Annual Confidential Reports which will be seen at the time of promotions, increments, etc.

They have also ramped it up with a dedicated safety control room at the Police Headquarters along with uninterrupted regular meetings on accidents and related issues. This has proved useful and the results are there for all of us to see. You may take these suggestions.

The best practices are there in every State. So, we can take one best practice from one State and it could be implemented all across the country. You may please try to implement them.

The next issue I want to raise is this. There was no definition of road rage in this Bill and so, an official amendment is required to include road rage in the Bill. We do not know why it has not been defined in this Bill. There is no mention of that in the Bill. In any road accident, only the drivers are blamed; nobody looks into the factors of traffic discipline, over-congestion, flaws in road engineering, lack of commitment on the part of the traffic police, number of vehicles beyond the capacity of the road, etc.

Clause 46 of the Bill which aims to amend section 135 of the Act says that the Central Government may, by notification in the official gazette, make one or more schemes to conduct in-depth studies on the causes and analyses of the road accidents. My point is this. Before completing such a study, how is it justified to blame the drivers or bring this Bill before Parliament? You may please explain that to us.

The next point is this. There is no mention in the Bill about safety audit of the roads to be carried out by an independent, multi-disciplinary agency. Safety audit is very important since it gives us qualitative estimates and reports on various aspects of road safety. So, I request the hon. Minister to look into it and make it mandatory for conducting safety audit of all the roads in the States.

The Bill proposes to amend section 8 of the MV Act and proposes to issue driving licences through electronic means. Driving licence is an important document which is also considered as a photo identity and also as an address proof. So, utmost care needs to be taken while issuing driving licences. If an applicant is allowed to get a driving licence from anywhere in the State, verification or authentication of his credentials is very difficult because we see aadhaar cards being issued in the local area rather than anywhere else. So, please look into this aspect also.

All the Members from our YSR Congress Party support this Bill. We want the accidents in this country to come down. Out of the 545 Members here, for sure, some family members of one or the other might have met with road accidents or some of them might have died in road accidents. We support this Bill. We want the road accidents to come down. It is better late than never. You have come up with a progressive Bill. We support it wholeheartedly.

Thank you.

माननीय सभापति : श्री प्रतापराव जाधव ।

श्री प्रतापराव जाधव (बुलढाणा): धन्यवाद सभापति महोदय, सबसे पहले मैं सम्माननीय श्री गडकरी साहब को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं, जिन्होंने बहुत अच्छी सोच से इस देश में जो बहुत सारे एक्सिडेंट्स होते हैं, बहुत सारे लोगों की जानें जाती हैं और जिसमें करप्शन भी बहुत ज्यादा होता है, उन सभी चीजों को ध्यान में रखते हुए एक अच्छा बिल इस संसद में पेश किया, मैं उसका समर्थन करने के लिए यहां पर खड़ा हुआ हूं।

महोदय, यहां पर इस बिल में कहा गया है कि बड़े वाहनों व कॉमर्शियल व्हीकल्स को हर दो साल बाद फिटनेस सर्टिफिकेट लेना पड़ेगा और ड्राइवरों के लिए भी बताया गया है कि उनकी आंखों की जांच होगी। ऐसा उन्होंने अपने कल के भाषण में भी बताया कि कई ऐसे मंत्री, वीआईपी लोग हैं, जिनके ड्राइवरों की आंखों में कई दोष हैं। इसी वजह से रास्ते में गाड़ी चलाते समय उनके एक्सिडेंट्स ज्यादा होते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह चाहूंगा कि इस नियम में इतना और होना चाहिए कि जो ड्राइवर्स 40 साल से ऊपर के हैं, उनका हेल्थ चेकअप भी होना चाहिए। लोगों की या ड्राइवरों की सिर्फ आंखें ही खराब नहीं होतीं, बल्कि किसी को हार्ट की बीमारी भी होती है। बहुत से ऐसे उदाहरण हैं कि ड्राइवर को चलती गाड़ी में हार्ट अटैक आया और गाड़ी का बहुत बड़ा एक्सिडेंट हो गया और कई लोगों की उसमें जानें चली गई। किसी को शुगर की बीमारी होती है। गाड़ी चलाते समय कभी शुगर लो हो जाए तो चक्कर आ जाते हैं। इसलिए फिटनेस जांच हेतु उनके पूरे शरीर की जांच करने का प्रावधान भी निश्चित रूप से मंत्री महोदय जी करेंगे।

सभापति महोदय, अभी इस नियम में ऐसा बताया गया है कि डीलरों के शो रूम में ही वाहनों की ऑनलाइन रजिस्ट्री होगी। गाड़ी को आरटीओ ऑफिस में ले जाने की आवश्यकता नहीं है। लेकिन मेरे मन में शंका है कि अगर डीलर के पास से कोई गाड़ी आती है, जैसे- इनोवा है। इसके कई तरह के मॉडल होते हैं। कोई वी मॉडल या जी मॉडल है। एक मॉडल की कीमत 20 लाख रुपये है तो उसी के सबसे ऊंचे मॉडल की कीमत 30-35 लाख रुपये तक होती है। अगर रजिस्ट्रेशन के टाइम पर वह उसकी कीमत कम बताता है तो सरकार को इससे टैक्स में नुकसान होगा, क्योंकि वह कम टैक्स भरेगा। गाड़ियों में सिक्योरिटी के लिए दो, चार या छ: एयरबैग्स होते

हैं। लेकिन वह दो की बजाय छ: एयरबैग्स की गाड़ी लेता है और बताता नहीं है तो इसकी जांच-पड़ताल करने के लिए इस बिल में क्या प्रावधान किए गए हैं, यह मंत्री जी निश्चित रूप से अपने जवाब में बताएंगे।

महोदय, इस बिल में एक्सीडेंट कम करने के लिए मल्टीलेवल पार्किंग या पार्किंग हब बनाने की सोच भी रखी गयी है। मैं इतना ही सूचित करना चाहूंगा कि ट्रैफिक जाम केवल बड़े शहरों में ही होता है और छोटे शहरों में नहीं होता है, ऐसा नहीं है। छोटी तहसीलों में भी मोटर साइकिल और फोर-व्हिलर्स की संख्या दिन-प्रतिदिन बढ़ रही है। लोग रास्ते में ही गाड़ी पार्क करके सामान खरीदने मार्किट चले जाते हैं। अब छोटे-छोटे गांवों में भी ट्रैफिक जाम हो रहा है। इसलिए कम से कम तहसील के स्तर पर मोटर साइकिल के लिए अलग पार्किंग और फोर-व्हिलर्स के लिए अलग पार्किंग की सुविधा प्रदान करने के लिए राज्य सरकारों और लोकल बॉडीज़ को इस कानून के माध्यम से बाध्य करना चाहिए।

महोदय, जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उनके थर्ड पार्टी इंश्योरेंस भी होते हैं, लेकिन इंश्योरेंस का क्लेम मिलने में बहुत देरी होती है। इंश्योरेंस कम्पनियां इतनी छोटी-छोटी कमियां निकालती हैं कि उसकी पूर्ति करके क्लेम मंजूर कराने में दो-दो, चार-चार, पांच-पांच साल लग जाते हैं। इसके लिए कोई टाइम पीरियड होना चाहिए कि अगर किसी गाड़ी का एक्सीडेंट हो गया है और उसका इंश्योरेंस सही है, लेकिन कभी-कभी ऐसा होता है कि गाड़ी का तो इंश्योरेंस होता है, लेकिन ड्राइवर के पास लाइसेंस नहीं होता है। इससे क्लेम नहीं मिलता है, मालिक को ही नुकसान भरना पड़ता है। इसके नियम में कड़ा प्रावधान होना चाहिए कि अगर किसी की डेथ एक्सीडेंट में होती है, अगर गाड़ी की इंश्योरेंस है, लेकिन मालिक से कोई गलती हो गयी है तो भी एक्सीडेंट में मरने वाले या हानि होने वाले को तुरंत मुआवजा मिलना चाहिए।

सभापति महोदय, इस बिल के माध्यम से मंत्री जी से मैं एक और विनती करना चाहूंगा कि जितने भी हमारे राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, उन पर कम से कम 50 किलोमीटर के अंतर पर एक ट्रॉमा केयर सैंटर या हॉस्पिटल कम्प्लसरी होना चाहिए। अगर कोई एक्सीडेंट होता है तो घायल को

तुरंत उपचार और डॉक्टरों की सुविधा उपलब्ध हो सके। मेरे डिस्ट्रिक्ट में ऐसे राष्ट्रीय राजमार्ग हैं कि सौ, सवा सौ या डेढ़ सौ किलोमीटर तक कोई बड़ा हॉस्पिटल नहीं है। ऐसे में दूर के हॉस्पिटल तक पहुंचने में बहुत सारे घायल लोगों की जान जा सकती है। अगर हमें लोगों की जान बचानी है तो नेशनल हाईवेज़ पर हर 50 किलोमीटर पर हेल्थ डिपार्टमेंट की तरफ से ट्रॉमा सेंटर्स होने चाहिए।

महोदय, हम बहुत बार देखते हैं कि सड़कों पर ओवरसाइज गाड़ियां चलती हैं। बड़े-बड़े कंटेनर के साथ चलते हैं। दिन में भी चलते हैं और रात में भी चलते हैं, लेकिन लोगों की सेफ्टी के लिए उनमें कोई लाइट नहीं होती है, जिससे रात में वे दिखाई नहीं देते हैं। इस वजह से भी बहुत सारे एक्सीडेंट्स होते हैं। कुछ वाहन ऐसे होते हैं जिनकी हाइट और लम्बाई ज्यादा होती है, लेकिन पीछे से आने वाले या सामने से आने वाले व्हिकल को यह पता नहीं चलता है कि इसको ओवरटेक करने में कितना समय लगेगा, इसकी लम्बाई कितनी है। इसके लिए सुरक्षा संबंधी उपाय किए जाने चाहिए।

महोदय, मैं गडकरी साहब को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने पूरे देश में और साथ ही साथ मेरे निर्वाचन क्षेत्र बुलढाणा में बहुत सारे नेशनल हाईवेज़ के काम शुरू किए हैं। बहुत सारे नेशनल हाईवेज़ के काम पूरे होने को हैं, लेकिन कुछ चल रहे हैं। मैंने पिछली लोक सभा में भी यह सवाल उठाया था कि रोड का काम करने वाली बहुत सारी एजेंसियां इस काम को कर रही हैं। उदाहरण के तौर पर बुलढाणा में नांदूरा से जलगांव के बीच जो नेशनल हाईवे का काम चल रहा है, उसमें अथॉरिटी इंजीनियर्स नहीं हैं।

चाहे हमारे नेशनल हाइवेज़ के भी इंजीनियर्स हों या डेप्यूटी इंजीनियर्स हों, उनकी भी संख्या बहुत कम है और उनके ऊपर काम का बहुत लोड है, इसलिए वह दिन-प्रतिदिन उसका ख्याल नहीं रख पाते हैं। अथॉरिटी इंजीनियर के न होने के कारण कांट्रैक्टर द्वारा गलत तरीके से रोड का काम किया होता है, चाहे वह रोड का डाइवर्जन हो या रोड की खुदाई हो। इस कारण से

अभी तक बहुत बड़े-बड़े एक्सीडेंट्स हो चुके हैं। चार लोगों की मौत नांदुरा से जलगांव के बीच में हुई है, लेकिन कांट्रैक्टर के ऊपर उसकी कोई भी जिम्मेदारी नहीं आई है।

दूसरे, मैं यह कहना चाहता हूं कि आपको नियम में यह स्पष्ट करना चाहिए कि जहां पर भी राष्ट्रीय महामार्ग का काम होता है और उसमें जो जंक्शन्स हैं, उसमें छोटे-छोटे देहातों से आने वाले रोड मिलते हैं, जब वे रोड्स मेन रोड्स से जुड़ते हैं, तो वहां पर उनका जो लैवल है, वह 50 मीटर तक नेशनल हाइवेज़ की हाईट और डेप्थ होगी। दूसरा जो आने वाला रोड है, उसमें भी 50 मीटर तक उसी लेवल पर उसका काम होना चाहिए, ताकि दूसरी तरफ से जो आने वाला वाहन है, वह 50 मीटर पर आकर रुक जाए, उसके लेवर पर रहे और जब यह देखे कि रोड पर कोई अन्य वाहन नहीं है, तब वह उस रोड पर आ जाए। अगर ऐसा नहीं होगा, तो उसमें बहुत सारी दुर्घटनाएं होंगी और हम जिन दुर्घटनाओं से होने वाली मौतों की संख्या कम करने के बारे में सोच रहे हैं, तो उनकी संख्या और भी बढ़ने की संभावनाएं पैदा होंगी। इसलिए यह काम भी वहां पर होना चाहिए।

सभापति महोदय, हमारे महाराष्ट्र राज्य के परिवहन मंत्री श्री दिवाकर रावते साहब ने माननीय गडकरी साहब को एक लेटर दिया है और उसमें कुछ आशंकाएं जताई हैं कि उसके खंड 34 में जो 88(सी) है, उसमें केन्द्रीय सरकार की राष्ट्रीय मल्टी मॉडल और अंतर्राज्यीय यात्रियों और मालों के परिवहन के लिए स्कीम्स बनाने की शक्ति है, क्या उसमें राज्यों के अधिकारों के बारे में कुछ हो सकता है? हमारे जो स्टेट परिवहन हैं, क्या इससे उनके ऊपर भी कुछ असर पड़ सकता है? अगर यह व्यवस्था हो सकती है, तो ऐसा करना चाहिए। स्टेट ट्रांसपोर्ट को कोई नुकसान नहीं होना चाहिए, क्योंकि वे पहले से ही घाटे में चल रहे हैं और लोगों की सेवा कर रहे हैं। इसलिए उनको और अधिक नुकसान न हो सके, इसका भी प्रावधान इस बिल में होना चाहिए।

माननीय सभापति : अब आप समाप्त कीजिए।

…(व्यवधान)

श्री प्रतापराव जाधव : सभापति महोदय, हमने अभी प्राइवेट कंपनियों और एजेंसियों को भी लाइसेंस देने की बात इसमें रखी हुई है। इसलिए, मैं मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगा कि हमारा जो

स्टेट ट्रांसपोर्ट है, जो लोगों को सुविधाएं देता है, चाहे वह सीनियर सिटीजन्स हों, स्कूल में पढ़ने वाले लड़के और लड़कियां हों, स्टेट ट्रांसपोर्ट के माध्यम से उनको आधे रेट पर टिकट और अन्य सहूलियतें दी जाती हैं। जब हम प्राइवेट वाहनों को परमिट देंगें, तो क्या उसमें भी यह सुविधा दी जाएगी? हमारा जो स्टेट ट्रांसपोर्ट है, वह छोटे-छोटे देहातों से लोगों को लाने का काम कर रहा है।

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

श्री प्रतापराव जाधव : सभापति महोदय, अगर हम प्राइवेट वाहनों को परमिट देंगे, तो उनको जहां पर ज्यादा मुनाफा, ज्यादा पैसा, ज्यादा पैंसजर्स मिलेंगें, उन्हीं रूटों पर ऐसी गाड़ियां चलेंगी और देहातों से लोगों को आने-जाने में दिक्कतें होंगी। अगर उसके लिए भी इसमें कुछ सुधार किया जा सकता है, तो मंत्री जी को निश्चित रूप से इसको करना चाहिए। मैं एक बार फिर आदरणीय गडकरी साहब को हमारी शिवसेना पार्टी और हमारी पार्टी के नेता श्री उद्धव साहेब ठाकरे जी की ओर से बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं, क्योंकि उन्होंने एक बहुत ही उच्छा बिल इस संसद में पेश किया है। मैं उसका अपनी और अपनी शिव सेना पार्टी की ओर से पूरा समर्थन करता हूं।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : सभापति महोदय, मुझे आपने मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 की चर्चा में भाग लेने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। मैं इस संशोधन विधेयक का समर्थन करता हूं। मैं यह कहना चाहता हूं कि मोटर यान अधिनियम, 1988 के नियमों को और अधिक कड़ा बनाने तथा इस संबंध में केन्द्र सरकार को अधिक अधिकार देने संबंधी संशोधन सरकार द्वारा किया जा रहा है। वर्तमान में लगातार बढ़ रही सड़क दुर्घटनाओं को देखते हुए यह आवश्यक हो गया था कि कानून को और अधिक सक्षम बनाया जाए, जिससे लोगों में यातायात नियमों के उल्लंघन के प्रति एक डर का माहौल बना रहे। वह हमेशा नियमों का पालन करने के लिए सतर्क रहें। आज देखा जाता है कि लोग यातायात नियमों का पालन नहीं करते हैं और उनकी अवहेलना करने में भी संकोच नहीं करते हैं। यह कैसा नियमन है कि देश में करीब 30 लाख बोगस ड्राइविंग लाइसेंस बने हुए हैं। यही नहीं एक व्यक्ति के पास कई जगहों का भी लाइसेंस है। माननीय मंत्री जी का भी ऐसा मानना है। देश में लगभग हर साल पांच लाख सड़क दुर्घटनाएं होती हैं, जिसमें करीब पांच लाख लोगों की मौत हो जाती है, ऐसे आंकड़े थे। मैं मंत्री जी को बधाई भी देना चाहता हूं कि उनके प्रयासों से विगत पांच वर्षों में सड़क दुर्घटनाओं में करीब 3 से 4 प्रतिशत की कमी आई है।

उनके अनुसार अगर कानून अधिक कड़ा एवं कठोर हो तो लोगों को पालन करने के लिए मजबूर होना पड़ेगा।

महोदय, यह सच है कि लोग यातायात नियमों का पालन नहीं करते हैं। लाल बत्ती है, फिर भी आगे बढ़ जाते हैं। लाइन में ड्राइविंग तो करते ही नहीं हैं। हमेशा देखा जाता है कि दूसरी गाड़ी से आगे निकलने की घटनाएँ अधिक होती हैं और इसके कारण दुर्घटनाएँ तो होती ही हैं, आपस में झगड़ा भी हो जाता है और मर्डर भी हो जाते हैं। पार्किंग के लिए मर्डर हो जाते हैं और गोलीबारी भी हो जाती है। जाम के समय तो और भी विकट स्थिति रहती है। कोई भी ट्रैफिक के नियमों का पालन करने के लिए तैयार नहीं होता है। आगे-पीछे, इधर-उधर सभी गाड़ियाँ अस्त-व्यस्त हो जाती हैं। घंटों तक सड़क पर जाम रहता है। इससे आम जनता को काफी परेशानी होती है।

मरीज जाम में फंस जाते हैं। उनके समय पर अस्पताल नहीं पहुँचने से उनकी मृत्यु भी हो जाती है। लोगों की फ्लाइट, रेल या बस की यात्रा बाधित होती है । साथ ही देश को राजस्व की भी हानि होती है। अत: यातायात के नियमों का सही तरह से पालन किया जाए तो सारी समस्याओं का हल हो जाएगा।

मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 का खण्ड 51 अधिनियम में एक नई धारा 164(ख) स्थापित की जा रही है । यह बहुत अच्छी बात है, इससे दुर्घटनाओं से पीड़ित व्यक्तियों को आपातकालीन चिकित्सा उपचार और उनके कुटुम्बों को अनिवार्य बीमा के लाभ का प्रावधान है।

एक प्रावधान कुछ जटिल सा महसूस किया जा रहा है कि अत्यधिक जुर्माना बढ़ाया जाना। अभी नशे में गाड़ी चलाने पर 2,000 रुपये के जुर्माने का प्रावधान है, उसे 10,000 रुपये किया जा रहा है। ओवर टेकिंग के लिए 100 रुपये से बढ़ाकर 5,000 रुपये, बिना लाइसेंस के लिए 500 रुपये से बढ़ाकर 5,000 रुपये, बिना सीट बेल्ट के लिए 100 रुपये से बढ़ाकर 1,000 रुपये, गाड़ी चलाते समय फोन का इस्तेमाल करने पर 1,000 रुपये से बढ़ाकर 5,000 रुपये एवं हिट एंड रन के मामले में 25,000 रुपये से बढ़ाकर दो लाख रुपये और बिना हेलमेट के लिए 100 रुपये से बढ़ाकर 1,000 रुपये, तेज गति के लिए 500 रुपये से बढ़ाकर 5,000 रुपये, आपातकालीन गाड़ियों को रास्ता नहीं देने पर 10,000 रुपये, नाबालिग को गाड़ी चलाने पर अभिभावकों पर जुर्माने का प्रावधान और ओवर लोडिंग पर 20,000 रुपये न्यूनतम के साथ 1000 प्रति टन का अतिरिक्त जुर्माना है। क्या यह उचित प्रतीत होता है? अधिक जुर्माना वसूलने से अच्छा होगा कि जागरूकता लाई जाए। जागरूकता से सभी समस्याओं का हल निकाला जा सकता है।

अंत में, मैं एक प्रश्न माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि वे अपने जवाब में इसका स्पष्टीकरण दें कि इस संशोधन में राज्यों के अधिकारों का कोई हनन न हो। राज्य सरकार से भी इस पर विचार-विमर्श लेना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

KUMARI CHANDRANI MURMU (KEONJHAR): Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak.

I rise to speak on behalf of Biju Janata Dal on Motor Vehicle (Amendment) Bill. I congratulate the hon. Minister for speaking elaborately on the amendments while introducing the Bill. My dynamic Chief Minister, Shri Naveen Patnaik, has taken revolutionary steps regarding safety measures and road development of the State. My Party, Biju Janata Dal, supports this amendment Bill, but there are certain issues which I want to raise. I hope the Minister will reply to them during his reply.

The Bill mandates the State Governments to ensure electronic monitoring and enforcement of road safety measures on the National Highways, the State Highways and urban roads as per guidelines framed by the Central Government. It is unclear who will bear the cost of implementing such safety measures. Ensuring electronic monitoring across roads in a State would involve a significant amount of investment on infrastructure such as CCTV cameras, speed detectors, etc. on the part of the State.

The Bill does not specify whether such costs will be borne through a Central Scheme or through additional grants to the States from the Centre. The Financial Memorandum of the Bill also does not provide for any financial support to States to implement such infrastructure.

Sir, my second point is this. The Bill provides for a National Road Safety Board to be created by the Central Government through a notification. The Board will provide advice to the Central and State Governments on all aspects

of road safety and traffic management including standards of design, registration and licence of vehicles, promotion of new vehicle technology etc. The Government proposes to open driving training institutes in every district of our country to train people as we are in need of more than 25 lakhs of drivers. This is a very welcome step taken by the Government. Earlier, there was a norm for drivers to be minimum matriculates but now the hon. Minister proposes to remove this clause which will help unemployed and uneducated youth to get employment which is also a very welcome step taken by the Government.

The Central Government may make rules regarding the terms and conditions of appointment in the Board and other functions in the Board while the amendment proposes setting up of a National Road Safety Board which will still be advisory in nature. The Sundar Board Committee recommended that the National Road Safety Board should have the freedom to set safety standards with regard to the design. With regard to construction and maintenance of the roads and motor vehicles, the agency should have the necessary powers to monitor compliance, issue directions and levy penalties wherever necessary.

Sir, I would also like to draw the attention of the House to the fact that this Bill provides that the Central Government will set the design, construction and maintenance standards. The Sundar Committee on Road Safety recommended that the powers to set standards and follow up on their compliance cannot be vested in the same Department which is also

responsible for the construction and maintenance of roads. In this case, the Central Government is primarily responsible for the development of National Highways and it carries out these functions through the NHAI. The penalty for non-compliance with safety standards will be a fine of up to Rs. One lakh. The question is whether a fine of Rs. One lakh would be a sufficient deterrent for a contractor when the cost of such projects is above Rs. 15 crore per kilometre on an average.

Most of the accidents in the highways occur during late hours, mostly between 12 am to 4 am. So, I would like to urge upon the hon. Minister to make provisions for rampant checking on the highways. Also, I would like to request the hon. Minister to take care of it. This proposed amendment should not encroach upon the powers of the State Government.

Sir, I have one more issue to refer to. The Bill proposes to increase the minimum compensation for `hit and run' cases which is now Rs. 25,000 to Rs. One lakh in case of death and from Rs. 12,500 to Rs. 50,000 in case of grievous injury which is not sufficient nowadays. So, I would like to request the hon. Minister to consider increasing this amount keeping in view the seriousness of the injury.

With these words, I conclude.

Thank you.

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

मैं यहाँ मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 के ज्यादातर बिन्दुओं पर समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह बिल काफी विलम्ब से आया है। इस बिल को पहले आ जाना चाहिए था। मैं माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी को बधाई देना चाहता हूँ कि वे इस विधेयक में काफी अच्छे सुझाव और अमेंडमेंट्स लेकर सदन के सामने आए हैं।

सभापति महोदय, हम सभी लोग यह जानते हैं कि किस तरीके से रोज एक्सीडेंट्स में सैंकड़ों जानें जाती हैं और इस देश में जिस तरीके से ड्राइविंग लाइसेंस दिए जाते हैं, यह किसी से छिपा नहीं है। यह सच्चाई है। मेरा तो यह मानना है कि अगर एक ड्राइविंग लाइसेंस इश्यू होता है तो उस ड्राइविंग लाइसेंस को इश्यू करते वक्त, कितने लोगों की जान को उस ड्राइवर के हाथों में हम देते हैं, यह बहुत गम्भीर विषय है। इसको स्ट्रिन्जेंट बनाना चाहिए कि इतनी आसानी से ड्राइविंग लाइसेंस न दिए जाएं। हम देखते हैं कि किस तरीके से रूरल एरियाज में, जिनके पास ड्राइविंग लाइसेंस नहीं होता है, वे स्कूल के बच्चों को वैन्स में लेकर, गाड़ियों में लेकर दौड़ाते हैं। उसमें मासूम बच्चों की जानें जोखिम में होती हैं।

सभापति महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करते हुए आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यही कहूंगा कि अगर इसमें और सेफ्टी प्रोविजंस लाएं तो यह और भी अच्छा होगा। जहां तक पब्लिक ट्रांसपोर्ट की बात है, उससे लगातार पिछले कुछ दशकों में, हमारी सरकारें अपने आप को विदड्रॉ कर रही हैं। जैसा कि पूरे सोशल सेक्टर से सरकार ने फेज़वाइज विदड्रॉ करने का काम किया है, ऐसे ही पब्लिक ट्रांसपोर्ट से भी सरकारें अपने आप को विदड्रॉ कर रही हैं। यह अच्छी बात है कि हमारे सड़क परिवहन मंत्री जी का विज़न बहुत बड़ा है। अच्छे हाईवेज़, अच्छी ट्रांसपोर्टेशन, बिजली से चलने वाली डबल डेकर बसेज तक लाने का उनका विज़न है। मेरे संसदीय क्षेत्र अमरोहा का एक असेम्बली सेग्मेंट राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में आता है। मैं तो माननीय मंत्री जी से गुज़ारिश करूंगा कि इस बिल को इंट्रोड्यूस करते वक्त आप डबल डेकर बसेज और

बिजली से चलने वाले टांसपोर्ट की जो चर्चा कर रहे थे, उसे पहले फेज में ही कम से कम राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की अंतिम सीमा तक हम लेकर जाएं। मेरे संसदीय क्षेत्र में गढ़मुक्तेश्वर ब्रज घाट एक बहुत ही पावन नगरी है। हरिद्वार जाने के लिए तो मेरे अमरोहा संसदीय क्षेत्र में वह एक विधान सभा क्षेत्र है।

HON. CHAIRPERSON : You had placed the same demand last time also.

कुंवर दानिश अली : सभापति महोदय, ऐसी नाइंसाफी मत कीजिए। इतने अच्छे मंत्री हैं, जिनसे हम कुछ डिमांड कर सकते हैं और अपने क्षेत्र में कुछ ले सकते हैं।

माननीय सभापति: इसलिए, भाषण कुछ कम होना चाहिए।

कुंवर दानिश अली : सभापति महोदय, मैं ज्यादा वक्त नहीं लूंगा। मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहूंगा कि हमारे यहां टोल टैक्स गेट्स के पास से जब एम्बुलेंसेज जाती हैं, चूंकि यह माननीय मंत्री जी से जुड़ा हुआ विभाग है, तो कई बार यह होता है कि टोल गेट्स पर एम्बुलेंसेज वगैरह के लिए जो एग्ज़ेम्प्टेड लेन्स होती हैं, उनमें परमानेंट बैरियर खड़े कर दिए जाते हैं। मैं खुद अपने क्षेत्र की बात करता हूं। मेरे अमरोहा लोक सभा संसदीय क्षेत्र में दो टोल गेट्स हैं और दोनों का वही हाल है। इसके बारे में मैं वहां पर कई बार कह चुका हूं। मैंने वहां के जिलाधिकारी को भी कहा, लेकिन इस पर कुछ नहीं हुआ। कई बार एम्बुलेंसेज ट्रैफिक में फँस जाती हैं और वे नहीं निकल पाती हैं, जिससे रोगियों की मौत हो जाती हैं।

महोदय, मेरा क्षेत्र दिल्ली से लगा हुआ है। वहां बहुत-सी इल्लीगल बसेज चलती हैं। उसे कौन चलवाता है? इससे राज्य सरकार का रेवेन्यू लॉस तो होता ही है, लेकिन उस पर ऐसे अनट्रेन्ड ड्राइवर्स और कंडक्टर्स रहते हैं कि अगर उन्हें प्रशासन पकड़ने की भी कोशिश करता है तो वे रैश ड्राइविंग करके भागते हैं और उसमें अक्सर एक्सीडेंट्स होते हैं।

मेरा आपके माध्यम से यह भी कहना है कि इस पर भी मंत्री जी गौर फरमाएं। हमारे यहां जो इल्लीगल ट्रांसपोर्ट चल रहा है, राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से लेकर वेस्टर्न यूपी के अंदर हजारों की तादाद में बिना परमिशन के बसें चल रही हैं, उन पर कुछ कंट्रोल होना चाहिए। स्टेट्स के जो कुछ

कन्सर्न आए हैं, उनको भी शामिल किया जाए। मैं अपनी पार्टी की ओर से इस बिल का समर्थन करता हूं।

बहुत-बहुत शुक्रिया।

SHRI KOTHA PRABHAKAR REDDY (MEDAK): Thank you very much, Sir, for giving me this opportunity. Our TRS Party supports the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019.

Sir, it is astonishing to know that every year, about 1.5 lakh people die, and about 5 lakh people get injured in road accidents in the country. So cashless treatment may be provided to the accident victims during the golden hour, and there is also a need to increase the minimum compensation for death and injury cases.

There is a dire need for mandatory recall of those motor vehicles if a defect in those vehicles may cause damage to the environment, or the driver, or other road users, from time to time with a ban on use of those vehicles which have completed 10 or 15 years of life across the country.

सर, इसके अलावा विभिन्न स्टेट्स में अलग-अलग टैक्स हैं। कर्नाटक में एक तरीके का टैक्स है और आंध्र प्रदेश तथा तेलंगाना में दूसरे तरीके का टैक्स है। उसी प्रकार से नॉर्थ इंडिया के स्टेट्स में अलग-अलग टैक्स हैं। इन स्टेट्स में टैक्स के लिए गवर्नमेंट्स के रूल्स-रेगुलेशंस के लिए कोई कंडीशन नहीं हैं और स्टेट्स अपनी मर्जी से टैक्स वसूल करते हैं। छोटे स्टेट्स में भी ज्यादा टैक्स हैं। टैक्स का जो बड़ा वॉल्यूम होता है, उसमें टैक्सेशन का वैरीएशन डिफिकल्ट है। इसके लिए भी मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाह रहा हूं कि आप छोटे-बड़े स्टेट्स में टैक्स को थोड़ा मोडिफाई करने के बारे में सोचें। छोटे स्टेट्स में टैक्स थोड़ा कम किया जाए।

इसके अलावा, जो कंपनी गाड़ी की मैन्युफैक्चरिंग करती हैं, उनके लिए एक कैलेण्डर तथा फाइनैंशियल ईयर होता है। इस बारे में बिल के अंदर क्लैरिटी नहीं है। क्लैरिटी का मतलब क्या है? इसका मतलब है कि जनवरी से दिसम्बर महीने तक जो मैन्युफैक्चरिंग होती है और दिसम्बर महीने में जो इन्वॉइस होती है, उसी गाड़ी के जनवरी महीने के इन्वॉइस में चैसीस तथा इंजन नंबर

मेंशन करके मैन्युफैक्चरिंग ईयर 2020 के बेचने का चांसेस ज्यादा रहता है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इसको भी थोड़ा रेक्टिफाई किया जाए। अगर दिसम्बर महीने का इन्वॉइस जनवरी महीने में रेज़ किया जाए, तो भी व्हीकल की वैल्यू कम हो जाती है। अगर व्हीकल का फाइनैंशियल ईयर अलग है, कैलेण्डर तथा फाइनैंशियल ईयर में डिफरेंस हैं, उसके बारे में भी कोई क्लैरिटी नहीं है, तो उसके लिए भी मैं सुझाव देना चाहता हूं कि उसको ठीक किया जाए।

महोदय, हमारे देश में ड्राइवर्स का भी एक मेजर इश्यू है। सारे इंडिया में हर जगह ड्राइवर्स के बहुत सारे प्रॉब्लम्स हैं। मोटर व्हीकल ड्राइवर्स, लॉरी ड्राइवर्स, कार ड्राइवर्स के साथ-साथ कंस्ट्रक्शन मशीन, मॉर्टर ग्राइन्डिंग, एक्स्कवैटर, कोल माइनिंग में चलने वाली मशीनों के लिए ऑपरेटर्स की बहुत शॉर्टेज है। इसके लिए यूनियन गवर्नमेंट को आईटीआई तथा डिप्लोमा, जैसे छह-सात महीने या एक-दो साल के कुछ नए कोर्सेज शुरू करने चाहिए। आज पूरे इंडिया में इम्पॉर्टेंट मशीनों का इम्पोर्ट हो रहा है, लेकिन किसी भी स्टेट में उसके लिए कोई प्रॉपर ऑपरेटर नहीं है। ऑपरेटर्स के अभाव में हजारों मशीनों का काम हेल्ड अप हो जाता है। इसके बारे में भी यूनियन गवर्नमेंट को सोचना चाहिए, क्योंकि इससे बेरोजगारी दूर होने के चांसेज है।

इसके बारे में सोचना चाहिए। In European countries and other countries, the drivers are being allotted code, licences are issued through online mode, and they are allotted fixed duties per day through GPS systems. बाहर की कंट्री में जो ड्राइवर है, वह कितने घंटे चलाता है, कैसे चलाता है, उस ड्राइवर का जीपीएस लिंक-अप रहता है। अपने देश में भी वह सिस्टम लगाएं। ड्राइवर कितने घंटे ड्यूटी पर है, वह कब गाड़ी से उतरा, कितने घंटे गाड़ी चलाई, अगर यह सिस्टम अपने देश में भी लगाएंगे, तो एक्सीडेंट कम होने के चांस ज्यादा होंगे। The Union Government may take steps to set up educational institutions at the ITI level with the introduction of theory and practical courses to provide sufficient training to the drivers of motor vehicles of private operators on how to deal with guests.

पिछले कुछ सालों से एमएनसी कंपनीज मोटर व्हीकल के शोरूम इंडिया में खोलकर, कंपनीज बनाकर गाड़ियों की मार्केटिंग कर रही हैं। 15 साल के बाद अभी भी गाड़ी के स्पेयर पार्ट्स दूसरी दुकानों में मिलने के चांसेज नहीं हैं। अगर पार्ट्स लेने हैं, तो सीधे शोरूम में जाकर उसी की वर्कशॉप में काम कराना पड़ता है। वह काम कहीं बाहर नहीं हो पाता है। इसकी वजह से डीलर्स द्वारा कस्टमर से ज्यादा पैसे लेने और चीटिंग करने के चांसेज़ ज्यादा हैं। अगर मोटर व्हीकल एक्ट के अंदर यह प्रावधान हो कि कोई नया शोरूम, नया डीलर है, तो एक-दो साल के बाद शोरूम के बाहर उसके सभी पार्ट्स मिलें, तो इससे कस्टमर्स को सुविधा होगी।

इंडिया के अंदर कई राज्यों में डुप्लीकेट स्पेयर पार्ट्स का ज्यादा प्रयोग हो रहा है। ओरिजनल स्पेयर पार्ट्स की जगह डुप्लीकेट एयरपार्ट्स शोरूम्स में मिल रहे हैं, इसकी वजह से व्हीकल्स डैमेज हो रहे हैं। जहां भी ब्लैक स्पॉट्स हैं, चाहे नेशनल हाईवेज़ के अंदर हों या स्टेट हाईवेज़ के अंदर हों, उनको इमीडिएटली कवर करने का काम करना होगा।

इसके अलावा पार्किंग की बहुत सारी जगहों पर प्रॉब्लम्स हैं। पार्किंग की वजह से नए ड्राइवर्स और नए आपरेटर्स के आने में दिक्कत हो रही है। यह बहुत बड़ा मुद्दा है। यूनियन गवर्नमेंट के एक्ट में जो महत्वपूर्ण इश्यूज हैं, उनमें इसे जोड़ने के लिए मैं सजेशन दे रहा हूं।

जब गाड़ी का एक्सीडेंट होता है, तो गाड़ी को पुलिस स्टेशन में खड़ा कर देते हैं। गाड़ियों को रिलीज़ होने से पहले 15 से 20 दिनों तक पुलिस स्टेशन पर रुकना पड़ता है। एक्सीडेंट करने वाले ड्राइवर को दण्डित करना चाहिए। पुलिस स्टेशन में अगर ऑपरेटर की गाड़ी खड़ी की है, तो हर दिन गाड़ी का टैक्स भरना होता है। इस नए मोटर व्हीकल एक्ट में इसके बारे में मेरा सुझाव है।

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI): Mr. Chairman, Sir, I stand here with mixed feelings actually about this Bill because just day-before-yesterday, मेरे निर्वाचन क्षेत्र बारामती के दौंड ताल्लुका में नौ बच्चों की एक गाड़ी एक्सीडेंट में मौत हुई है और उन बच्चों की उम्र 19 से 21 वर्ष के बीच है। So, this Bill has actually come at an apt time when our State and several of us go through such severe accidents and I have just lost 9 children from my constituency. Therefore, I am very hopeful and optimistic that this Bill is going to bring in a positive change. The intent of the hon. Minister is to bring in positive changes.

I have two or three pointed questions to the hon. Minister. The Minister has said that this entire Bill is not compulsory for States. Even the Transport Minister in my State, who is also from the same party as that of Shri Nitin Gadkari, has shown some reservations. My colleague Jothimani is going to talk about them extensively and so I will not speak about them now.

I would like to ask the Minister that if it is not compulsory for the States, how will it become seamless if there is so much flexibility? I think the Minister's intention to have once licence across the country is very good so as to make it above board and reduce corruption. But if all States are not going to agree, how are we going to make it seamless? This is my first question.

Yesterday, the hon. Minister, while moving the Bill for consideration, talked about electric buses. I would just like to make an intervention since the hon. Minister talked about it yesterday. So, I will speak for two minutes on these issues which he brought up yesterday. He talked about electric buses. These buses are made in my constituency, under the leadership of Mr. Ravi

Pandit, who has done an exceptionally good job, but the problem of these electric buses is the costing which is very high. It is like paying for seven years of diesel at one shot, which is not a bad thing, because there is a flip side to it that it helps reduce pollution. But the subsides which are required are very, very high. Yesterday, the hon. Minister was talking about the London model. Worldwide electric buses are not showing very good results being cost effective. So, how are you going to make them cost effective?

The second point is this. He talked about it now, but we have done it in Pune. I would here like to bring up a slightly old issue and I would definitely like to complement the UPA Government here, not because of the fact that we were part of it, but in 2006, the UPA came up with the Urban Transport Policy Document. At that time, the Minister was Jaipal Reddy Ji and it was drafted by O.P. Agarwal, the Secretary. I am sure the hon. Minister has looked at this Urban Transport Policy of 2006, which is one of the finest documents, which has ever been written and it is valid in 2012. The reason I am connecting this is that this policy was brought at the time when JNNURM was there and spiritually when we talk about Pune, we had excellent buses coming at that time. Then the `Smart City' came, which was actually a similar project but just with the name changed. Smart City has not been able to deliver superior results to us.

The other problem which we have with the electric buses is - the hon. Minister is fully aware of this - that even China is making them and now they are dumping them on. For example, KPIT which he talked about in Pune,

KPIT has tied up with Aisha. It does not matter who they are tied up with, but they have a very serious problems of costing. What is happening is that there are four plans to it because we do not have a comprehensive policy. The NITI Aayog talks about cleaning up. The hon. Minister absolutely understands his business because he understands that the subsidy has to be given per kilometre which his Ministry is agreeing to. But the Commerce Ministry is not very comfortable about the subsidies, so is what I have read in a report. I request the hon. Minister to kindly clarify it. The Heavy Industries Ministry says that the capex subsidy per bus should be given. So, one Government is thinking in four verticals. So, the Road and Transport Ministry is saying that it should be per kilometre subsidy, which is the right way, while the Heavy Industries is saying something else, NITI Aayog is saying something else and Commerce Ministry is saying something else. So, what is the roadmap further since this topic is extensively brought up by the hon. Minister? I request the hon. Minister to kindly tell us if there could be some comprehensive scheme. We need a facilitating body. For example IRDA is there for insurance. We need an absolute system which makes a seamless movement. It is not important to have one road in isolation or one license. If we are looking at safety and security, they have to be integrated. I would like to give the example of Indore. Indore has done a PPP model excellently with actually one of those people who does it and he is from Maharashtra. Hon. Minister is aware of it. That project works very well. But when they asked for a bay even to park the buses, the bay is not being given in Indore. So, if we are

integrating the transport system of railways, integrated with airports, integrated with public transport, it should work seamlessly. The body which will monitor it are private players, maybe in PPP model.

There is another example from Nagpur where he comes from. In Nagpur, there is a metro coming up. We are all very happy about the metro, but it needs to be integrated with the public transport. There are about 150 buses, as per the data of Government of Maharashtra, of the Municipal Corporation which are not functional today. This Government has thousands of crores of Rupees to be put in Metros, but they do not have about 150 crore for PMPML. Probably Nagpur also needs Rs. 100 crore or Rs. 150 crore. ग्यारह हजार करोड़ रुपये मैट्रो में देंगे लेकिन सौ करोड़ रुपये पब्लिक ट्रांसपोर्ट को नहीं देंगे।

The Minister could kindly intervene and tell us how we can change this because this will all happen with safety and security norms, but we need a seamless plan and we need a transport facilitating body. We need a proper and detailed policy because the 2006 policy of Jaipal Reddy Ji which was drafted is one of the best policies even in this context after 12 years. So, I would urge the hon. Minister to look into it.

There are last two small points. Several Members have spoken about public infrastructure. There are allied services which will go with safety like, somebody has talked about drivers falling asleep. The accident, which happened, where nine children had died, took place in my Constituency. One of the drivers fell asleep. Issues like having insurance or licence are very complex. How can we streamline this? We would like to have a little bit of

clarification from the hon. Minister on this. Could we put a certain amount of money, which is going into road transport, into these allied services? The services like rest areas, food, safety, security and toilets are very important. Can we put a certain amount of money into it? That will, really, be a game changer.

Sir, my last point is about double taxation for surcharge of re-registration of vehicles. When you take one vehicle from one State and take it to another State, there are 61 types of surcharges that you have to pay. Is this also going to be streamlined?

I am very hopeful that with the clarifications which the hon. Minister gave yesterday and since the intent of the whole House is to reduce accidents, we will have a safer model of transport for all. I support the Bill but with a few of these clarifications. The hon. Minister's speech was like a dream come true. I hope, this dream will become a reality.

श्री अजय मिश्र टेनी (खीरी): माननीय सभापति जी, मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। वर्ष 1988 में मोटर यान एक्ट बना था, निश्चित रूप से उस समय की जरूरतों के हिसाब से प्रावधान किए गए होंगे। उन जरूरतों के हिसाब से उस समय को देखें तो 30 साल का समय हो चुका है और 30 सालों में बहुत सारे परिवर्तन आए हैं, इसलिए इस बिल में बहुत से संशोधनों की आवश्यकता थी, जिसे वर्ष 2019 के इस बिल के माध्यम से किया गया है। रोड कनैक्टिविटी में सुविधाएं बढ़ें, लोगों की सुरक्षा हो, समय पर चिकित्सा मिल सके, बीमा, मुआवजा और परिवहन संबंधी प्रक्रियाओं का सरलीकरण हो इसलिए ऑनलाइन की व्यवस्था गई है। इन सब चीजों को ध्यान में रखने के साथ-साथ यह भी ध्यान में रखा गया है कि यात्रा सुविधाजनक हो। यात्री, ढुलाई, संचालन, ड्राइविंग लाइसेंस, बीमा संबंधित केसेस आदि के लिए भी इस बिल में काफी संशोधन किए गए हैं।

माननीय सभापति जी, दुनिया में लगातार जिस तरह से परिवर्तन हो रहे हैं, परिवहन की सुविधाएं भी तेजी से बढ़ रही हैं, वहीं सड़क निर्माण और वाहनों में नई तकनीक भी आई हैं। अब हम देखते हैं कि सड़कों का निर्माण नई टेक्नोलॉजी के माध्यम से हो रहा है और वाहनों में भी नई तकनीक आ रही है। भारत की पूरी दुनिया के साथ प्रतिबद्धता पर्यावरण और अन्य मामलों में है। ब्राजीलिया के साथ एग्रीमेंट किया गया है कि वर्ष 2020 तक सड़क दुर्घटनाओं और कैजुएलिटीज़ को 50 प्रतिशत तक कम करेंगे। इन सारी चीजों को लेकर इस समय इस बिल की बहुत आवश्यकता थी। इस बिल को इंट्रोड्यूज़ करते समय माननीय मंत्री जी ने भी जिक्र किया है, इसलिए मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूं।

इसमें सेफ्टी के बारे में एक नई चीज है, जिसके बारे में मैं जरूर कहना चाहूंगा। माननीय मंत्री जी ने रोड सेफ्टी की इलैक्ट्रानिक निगरानी सुनिश्चित करने की बात कही है। इसका प्रभार राज्य सरकारों को दिया गया है, जैसे स्पीड कैमरा, सीसीटीवी, स्पीड गन आदि। ये सब चीजें निश्चित रूप से सड़क यात्रा को सुरक्षित बनाने के साथ-साथ सार्वजनिक परिवहन को विस्तार देने का अच्छा प्रयास करेंगी। व्यावहारिक रूप से जो समस्याएं आती थीं, जैसे ड्राइविंग लाइसेंस या

वाहनों को आरटीओ ऑफिस ले जाने का जिक्र किया गया था, जो कि होता नहीं था, व्यावहारिक रूप से संभव नहीं था। इसके लिए एक प्रक्रिया बनाई गई है क्योंकि इसमें भ्रष्टाचार होता था। इसे समाप्त करने का बहुत बड़ा काम किया गया है।

मैं दो-तीन बातें आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं, दुनिया में कई अध्ययन हुए हैं और उस अध्ययन के माध्यम से कुछ बातें निकलकर आ रही हैं। जहां तक भारत की बात है, अगर एक्सीडेंट पर कंट्रोल कर लेते हैं, इससे जीडीपी में लगभग तीन प्रतिशत के नुकसान का अनुमान लगाया गया है। इसका सीधा-सीधा मतलब है कि लगभग साढ़े चार लाख करोड़ रुपये प्रतिवर्ष हमारा नुकसान होता है। अगर बजट के अनुमान से देखें तो हम लोगों ने राजकोषीय घाटा 3.3 प्रतिशत कम करके रखा है। यदि हम एक्सीडेंट पर कंट्रोल कर लें तो हम राजकोषीय घाटे से बच जाएंगे और निश्चित रूप से यह हमारी अर्थव्यवस्था के लिए बहुत महत्वपूर्ण होगा।

माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि एक्सीडेंट के जो प्रमुख कारण होते हैं, उनमें तेज रफ्तार से चलना भी एक कारण है। एक अध्ययन में कहा गया है कि यदि 4 से 5 कि.मी. स्पीड कंट्रोल हो जाए तो हादसों में 10 प्रतिशत से ज्यादा की कमी आ जाएगी और हमारा जो लक्ष्य वर्ष 2020 तक 50 प्रतिशत कैजुअलिटी समाप्त करने का है, उसमें भी सहयोग मिलेगा। तेज रफ्तार के विषय में हम लोगों को यह ध्यान में रखना होगा कि जो हमारे किशोर बच्चे हैं, वे ड्राइविंग बहुत फास्ट करते हैं। उन पर नियंत्रण करने के लिए हम लोगों को कुछ न कुछ उपाय करने चाहिए।

दूसरा, गलत ड्राइविंग का परिणाम कभी-कभी यह होता है कि दूसरा व्यक्ति, जिसका एक्सीडेंट हो जाता है, उसकी कोई गलती नहीं होती है। कोई दूसरा आदमी गलत ड्राइविंग करके गाड़ी ठोक देता है। गलत ड्राइविंग न हो, इस पर भी हम लोगों विशेष रूप से कुछ न कुछ नियम बनाने चाहिए।

वाहन चालकों द्वारा नियम का पालना करना। नियम तो हमने बना दिए, लेकिन नियमों का पालन भी हो, ऐसा एक सिस्टम विकसित करने की आवश्यकता है। नियमों के पालन करने के लिए हम क्या कर सकते हैं, इस पर भी माननीय मंत्री जी को विचार करना चाहिए।

जिन सड़कों पर गाड़ी चलती है, उनका अभी तक कोई स्टैंडर्ड तय नहीं है। गाड़ियों के स्टैंडर्ड के विषय में कहा जाता था, लेकिन गाड़ियों के स्टैंडर्ड और मानक ऐसे तय हो गए हैं कि वे सुरक्षित की श्रेणी में आने लगी हैं। लेकिन, अभी अपने देश में सड़कों के मानक तय करने की हम सबको आवश्यकता है। इसमें चाहे सड़क का डिजाइन, आधारभूत संरचना या जो हम नई टेक्नोलॉजी को उपयोग कर रहे हैं, वे दुर्घटनाओं को रोकने में कितनी मदद कर सकती है, इस पर हम लोगों को ध्यान देना चाहिए। इसके साथ-साथ इसमें बहुत अच्छे प्रावधान किए गए हैं। जो इमरजेंसी मेडिकल सेवा देने वाले लोग होते थे या सहयोग करने वाले लोग होते थे, उनको एक कानून भय बना रहता था कि कहीं हम फंस न जाएं, उससे अब छुट्टी दी गयी है। अगर मेडिकल रिलीफ समय पर मिल जाती है तो हम ऐसी कैजुअलिटी को 50 प्रतिशत तक रोक सकते हैं।

इनकी संभावनाएं बढ़ी हैं। इसके साथ-साथ माननीय मंत्री जी जब विधेयक को इंट्रोड्यूस कर रहे थे तो उन्होंने एक बात कही थी कि टॉयर की क्वालिटी भी हम लोगों को तय करनी चाहिए। साइक्लोन मिक्स जो टॉयर होते हैं, विदेशों में टॉयरों में नाइट्रोजन भरी जाती हैं, जिससे टॉयर एकदम से फटता नहीं है। हमारे यहां 10 प्रतिशत से ज्यादा हादसे केवल सड़कों पर टॉयर फटने की वजह से होते हैं। कई बार तो वह डिवाइडर क्रॉस करके दूसरी तरफ चला जाता है, इसलिए हम लोगों को इस पर भी ध्यान देना चाहिए।

मैं माननीय मंत्री से यह भी कहना चाहूंगा कि हमारे यहां खासकर उत्तर प्रदेश में पशुओं के कारण बहुत एक्सीडेंट हो रहे हैं, इसमें एक नील गाय और दूसरे पशु भी हैं। इस ओर भी हम लोगों को ध्यान देना चाहिए।

स्पीड कंट्रोल का एक सिस्टम डेवलप करने के लिए हम लोगों को विचार करना चाहिए। शराब पीकर जो लोग गाड़ी चलाते हैं, हम लोगों ने एक मानक तय किया हुआ है कि कुछ मात्रा तक शराब में एल्कोहल है तो वे गाड़ी चला सकते हैं। लेकिन कई बार किशोर, जो छोटे बच्चे नाबालिग हैं, वे भी चलाते हैं तो हम लोगों को ध्यान देकर उनके लिए अलग से नियम डेवलप करने चाहिए।

सीट बेल्ट की अक्सर चर्चा होती है। मैं परसों ही एक टेलीविजन पर समाचार देख रहा था, उसमें एक न्यूज आई कि एक गाड़ी ने कई पलटें खाईं, लेकिन इसके बाद भी उसके अंदर बैठा हुआ व्यक्ति बिल्कुल सेफ निकल आया, क्योंकि उसने अपनी सीट बेल्ट बांध रखी थी और सारे बैलून भी खुल गए और वह बच गया। अगर हम सीट बेल्ट का ध्यान रखें तो 40 से 50 प्रतिशत तक कैजुअलिटी जो हो रही हैं, उनको हम कम करने में सफल होंगे। उन कैजुअलिटीज में, जिनमें मृत्यु हो जाती है, उसमें 60 प्रतिशत तक एक अध्ययन के अनुसार कमी ला सकते हैं, ऐसा इसमें बताया गया है।

ड्राइविंग लाइसेंस की बात माननीय मंत्री जी ने बहुत विस्तार से कही थी और भी कई लोगों ने यह बात कही है इसलिए मैं उसका विस्तार नहीं करूंगा।

14.00 hrs (Shri A. Raja *in the Chair*)

ड्राइविंग लाइसेंस के लिए एक बात कही गई है कि स्वैच्छिक अर्हता को समाप्त किया गया है। निश्चित रूप से हमारे प्रधान मंत्री जी और हमारे माननीय मंत्री जी का स्किल के प्रति एक विश्वास है कि जो स्किल्ड लोग हैं, उनमें ज्यादा क्षमता होती है । यह निश्चित रूप से उसका ही प्रभाव है । यह ठीक भी है, लेकिन मैं इसके साथ यह जरूर कहना चाहूंगा कि चाहे उसकी कोई शिक्षा तय नहीं हो, लेकिन कम से कम ड्राइविंग स्कूलों के माध्यम से, हमारे ट्रैफिक नियमों की जानकारी से समय पर उसका उपयोग कर सके । इन सभी चीजों के लिए हमें ड्राइविंग स्कूल्स भी ब्लॉक में खोलने चाहिए, जिसका जिक्र माननीय मंत्री जी ने किया भी है । मैं उनको धन्यवाद देता हूं ।

एक जो बहुत ही महत्वपूर्ण बात है वह यह है कि इसमें तत्काल लाभ देने के लिए प्रावधान किया गया है । यह कहा गया है कि जिसकी दुर्घटना में मृत्यु हो उसको पांच लाख रुपये और जो दुर्घटनाग्रस्त हो उसे ढाई लाख रुपये बीमा कंपनियों द्वारा मुआवजा देने का प्रावधान किया गया है । मेरा यह कहना है कि जो पहले से चल रही प्रचलित व्यवस्था थी, जिसमें व्यक्ति की आयु, उसके परिवार के साथ कितने लोग जुड़े हुए हैं, उसकी जरूरतें क्या है इन सबको लेकर के यह तय किया जाता था कि किस तरह और कितना मुआवजा उसको दिया जाए, जिससे वह मुआवजा लाखों से करोड़ों तक हो जाता था । अभी बीमा कंपनियां आम तौर पर यही करेंगी कि पांच लाख रुपये का तत्काल लाभ देकर उसको समाप्त करेंगी, तो मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि हम लोगों को मुआवजे के मामले में ट्रिब्यूनल को ध्यान रखना चाहिए । मेरे दो पॉइन्ट्स हैं इन दो पॉइन्ट्स को पूरा करके मैं अपना भाषण समाप्त कर रहा हूं ।

इसके साथ ही साथ जो फास्ट ट्रेक की व्यवस्था है, उसमें मैं यह चाहता हूं कि हमारे जितने भी टोल बूथ है, उन सभी पर फास्ट ट्रेक लेन बनाई जाए, क्योंकि 375 टोल बूथों में केवल 10 प्रतिशत ही ऐसे हैं, जिनमें केवल एक ही लेन है । दूसरा एक अंतिम सुझाव यह है, मैं यह चाहता हूं कि स्कूल बस के लिए कुछ ऐसे विशेष प्रावधान किए जाएं जिसमें बच्चों की निगरानी और बच्चों की सुरक्षा के लिए हम विशेष व्यवस्था कर सकें, इसके लिए मैं आपसे अनुरोध करूंगा ।

SUSHRI S. JOTHIMANI (KARUR): Sir, I would like to share some serious concerns on the Motor Vehicle (Amendment) Bill, 2019 in the present form.

At the outset, I would like to state that we all share the same concerns with regard to the road safety. I would like to share with a heavy heart some incidents that happened in my Parliamentary Constituency, Karur. In my Constituency alone, there are more than 1000 accidental deaths happened within few years of time due to lack of either subway or over-bridge on the National Highway No. 7. If one constituency has witnessed more than 1000 accidental deaths, how many accidental deaths could have happened across the country? I use this opportunity to request the hon. Minister to urgently build either the overbridge or subway in the following places of my constituency on the National Highway No. 7 near Manmangalam – Vaangaampalaylam circle, Semmadai – Periyar circle, Kodaangipatti in Karur Assembly, Veerakkiyam circle in Krishnarayapuram Assembly and Kodumbaalur in Viralimalai Assembly which need to be constructed with utmost urgency to prevent unfortunate deaths.

Sir, the hon. Minister is a decent gentleman. He is a very experienced Minister. I have no reason not to believe him but the past record of the Government of which he is a part of is known for its regressive, despotic, and autocratic attitude. This Government will not miss a single opportunity to undermine the States' rights, centralise power, disempower people and favour the corporate. Despite having many salient features in this Bill, this Bill has no exception to their general attitude.

Sir, hon. Minister said in his opening remarks that there will be a National Transportation Policy in place but if the States have any objection, it will not be imposed. I would like to ask the hon. Minister, through you, "why did this Government think that the State Governments are not competent enough to create a policy on their own in the first place?"

Secondly, if you do not want to impose anything on the States, why are you formulating a universal policy rather than allowing the States to formulate their policy according to their ground necessities?

The past experience shows that this Government will not listen to the States, if they have any objection on important issues, once the policy is in place. We have seen this time and again. What happened in the case of NEET? Tamil Nadu is vehemently opposing the NEET. Already, eight poor students have committed suicide. Despite the uproar in Tamil Nadu, this Government is hell-bent on imposing NEET at the cost of the lives of poor students.

Therefore, the suspicion stems from the past experience of dealing with this Government's policies. The Minister has repeatedly said he is not willing to infringe upon the States but the draft Bill is not reflecting this.

In sub-section 10 of section 41, for the words "for a period of five years", the words "for such period, as may be prescribed by the Central Government" have been substituted.

The following provisions have also been inserted: -

"Provided that the Central Government may prescribe different periods of renewal for different types of motor vehicles."

At present, 15 years have been fixed for the renewal of motor vehicle registration certificate. Then, it is five years for the next renewal. But in the proposed Bill, this time limit has been taken away and it has been made mandatory that all vehicles should be tested before renewal.

This would pave the way for the manufacturers to go for their own monopoly of brand and they will try to retain the vehicle ownership. Therefore, the owner will be at the mercy of the vehicle dealers and thereby, he will be charged more for the maintenance of his vehicle.

Over a period of time, private spare parts dealers will be affected and private roadside workshops will be closed. This will result in a serious unemployment crisis. So, we should not forget that this Government has the highest unemployment rate of 6.1 per cent in 45 years to its credit. Is it not favouring the big private players over the small self-employed youth?

At present, as per the Motor Vehicles Act, all transport vehicle permits are issued by the Regional Transport Authorities, namely, the District Collectors for their district jurisdiction, with one more adjacent district. For more than two districts and for inter-States permits, the State Transport Authority issues the permits.

Now, a new term, 'licence' has been introduced in Clause 29 with respect to sections 66 and 88 of the parent Act of 1988. Also, the Central Government has been given the power to issue licences for transport vehicles.

The Central Government is planning to create a parallel authority to the existing authorities for issuing these permits or licences.

At the same time, the operators have the liberty to choose either permits issued by the State Government or by the Central Government and because of this, more confusion will arise among the operators. Moreover, the operators will always work on the profit approach and go for operation in the peak hours.

In my State like Tamil Nadu, there is a policy that even when a private vehicle is given the permit to operate in a profitable route, the main route, it will be asked to operate in a non-profitable route.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SUSHRI S. JOTHIMANI : I have eight minutes' time. I am the second speaker from my party, and probably, the last speaker.

They will operate in rural areas for the purpose of transporting school-going children and market-going farmers. That will be imposed as a condition clause. How will the Central Government, sitting in Delhi, decide in case of a remote place like Karur, which permit has to be given in which route? This is not infringing upon the right of the States! Then, what else?

The newly inserted section 215(A) states that the Central Government shall have the power to delegate any power or functions that have been conferred upon it by the Act to any public servant or public authority and authorize such public servant or public authority to discharge any of its powers, functions and duties under this Act. This is same with the State Government.

From the above proposed insertion, the Central Government derives power to delegate function under this Act.

Also, section 211(A) empowers the Central Government to take full control of developing software to collect fees, fine and taxes which are well within the State subject. What is the guarantee that one fine day, the Central Government may take control over the revenue by mere administrative order by using the power under section 215? Even your alliance partner, the Transport Minister of the BJP Government in Maharashtra, is objecting vehemently to make any further changes in the Bill.

I would also like to bring one more thing to the notice of the august House. In the name of increasing the infrastructure, they need to put an amount of Rs.1 crore. Already, the self-employed youth are running the driving schools in the very remote rural areas, which is helping the poor people to get their driving licences, especially the women. I see driving as a form of empowerment and freedom for a woman. This step will adversely affect that.

Already the Government is unable to create new employment. But if the people are generating self-employment, why is the Government, by favouring the corporate, spoiling the lives of self-employed youth, who run the driving schools in rural areas? I request the hon. Minister to seriously consider this provision and allow the self-employed youth to run their businesses.

Sir, I would also like to compliment the Government for certain salient features in this Bill like cashless treatment of road accident victims during golden hour. This Bill is very sensitive towards the differently-abled people.

The Bill allows the Central Government to order for recall of motor vehicles if a defect in the vehicle may cause damage to the environment, or the driver, or other road users. The provisions of this Bill make it mandatory for the Government to constitute a Motor Vehicle Accident Fund to provide compulsory insurance cover to all road users in India. Treatment of injured persons and compensation to be paid is also a welcome step.

Along with the welcome steps, I request the hon. Minister, through you, Sir, to withdraw the regressive provisions from this Bill. Thank you.

SHRI K. NAVASKANI (RAMANATHAPURAM): Thank you, hon. Chairperson, Sir. I appreciate the hon. Minister, who is very vibrant and practical, for bringing in this very important Bill. Although it has been delayed, this piece of legislation is very much needed for this country. For this, I must say *Der Aaye, Durust Aaye.* It is the need of the hour.

Sir, I would focus on road safety throughout my speech. Last month itself in Ramanathapuram, Sathish Kumar, 35 years old, died and Kaliammal, who was riding pillion, suffered injuries when the two-wheeler they were riding collided with a car at Pottagavayal. Sathish Kumar, who died of head injuries, was not wearing a helmet. Not only common people, we have also lost many of our prominent political leaders in road accidents including the former President of India Shri Giani Zail Singh, the former Union Ministers, Shri Rajesh Pilot and Shri Gopinath Munde and the former Chief Minister of Delhi, Shri Sahib Singh Verma.

I read it somewhere that as a tribute to Shri Gopinath Munde, Shri Nitin Gadkari, who took charge of the Ministry of Road Transport and Highways in the same Cabinet, promised to bring in a strong law to make roads safer. I appreciate the hon. Minister for taking this initiative. But this Bill has come very late. It took almost two years since 2017 when it was passed in Lok Sabha and referred to the Select Committee of Rajya Sabha.

The year when the Motor Vehicles (Amendment) Bill was first introduced, India saw 1.5 lakh deaths in road accidents. In 2017, when it was re-introduced, there had been a marginal decline in that number. But the loss

of lives from road accidents remains high in the country. Therefore, this Bill should be passed and implemented at the earliest.

Sir, the Bill amends the Motor Vehicles Act, 1988 to address issues such as third-party insurance, regulation of taxi aggregators and road safety measures. The amendments also focus on issues relating to protection of Vulnerable Road Users (VRUs), electronic enforcement, vehicle recall policy, unified driver licenses and vehicle registration system.

I also have some reservations and suggestions about this Bill. On an average, 1.5 lakh people are killed and close to 10 lakh are injured in road crashes across India every year. As per data of the Ministry of Road and transport, over 14 per cent fatalities were due to overloading of vehicles. In 2017, a total number of 20,848 people were killed due to overloading of vehicles, that is, an average of 57 deaths per day.

In Tamil Nadu, according to the road accident analysis data released by the Transport and Road Safety Commissioner, out of 15,044 road accidents witnessed in the State, Chennai alone recorded 1,990 accidents till March this year. As far as fatalities are concerned, the city again topped with 341 deaths as against the State's total of 2,774.

“Road accident victims largely constitute young people in the productive age groups underscoring major implication on the economic cost of road accidents," says a report. Young adults in the age group of 18-45 years accounted for the high share percentage in the total number of deaths.

The maximum accidents are caused by two-wheelers, 43.94 per cent of total accidents, while the four-wheelers like car, jeep etc. account for 27.74 per cent of total accidents and stand at second position; 47.28 per cent of the deaths in two-wheelers occurred due to non-wearing of helmets. Therefore, the State Governments should strictly implement traffic rules.

Sir, I would like to talk about aggregators.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI K. NAVASKANI : Sir, this Bill provides for the recall of vehicles if the defective vehicle is a danger to the environment, the driver or other road-users. It is a good provision. So far, only manufacturers were at the helm of product recalls.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please conclude. Time is up.

SHRI K. NAVASKANI : Okay.

Sir, the 1988 Act already has the provision of a Solatium Fund for victims of hit-and-run accident cases. The old Act provided Rs. 12,000 for grievous injury and Rs. 25,000 for death, but the new Bill has also provided for another fund. This Bill provides Rs. 50,000 for grievous injury and two lakh rupees or more for death.

Thank you.

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): Sir, I thank you for giving me this opportunity.

I rise to support this Bill. I appreciate the efforts of Shri Nitin Gadkariji, in his last term and continuing them in this term also, for building world-class roads and providing world-class infrastructure in the road sector and also his efforts to reform the transport industry. My family is into transport business since 1928, for almost 90 years, and I am the right person to talk on this Bill.

Sir, for any nation, transport sector is like the nervous system of a human body. Transport sector has been facing a lot of problems since Independence. I hope, and I feel, that only Gadkariji can reform the transport sector and bring it in a very good shape. So, I will point out some of the problems that the transport sector is facing in this country.

I have five main points to make. Fuel prices are changing on a daily basis. In 2012, a litre of diesel was costing Rs. 52 and now, it is costing Rs. 82, even after a drastic reduction in crude oil prices in the international market. I think, if that issue is addressed, the transport sector will benefit.

There is heavy taxation on motor vehicles. Now, 12 per cent GST is imposed on transporters, which is actually a huge burden on this sector, accompanied with toll fee. In a recent statement, the hon. Minister said that the people have to pay toll if they want good roads, making it clear that the toll system will stay forever. I appreciate and support the intention of Gadkariji in building a great country, but I would like to bring to his notice that once the Government of India gets back investment on a particular road, I think, toll can

be removed on that particular road. This will give a little relief to the overburdened transport industry.

I would also like to give one suggestion. To encourage electric vehicle industry and electric vehicle movement in the country, I think, giving small incentives, like no toll, will go a long way.

The Government has announced very recently that there will be a ten per cent to twenty per cent hike in the insurance rates. This will put a pressure on the transport sector which is already facing a tough time.

Also, there is lack of infrastructure on the state highways. Gadkariji is putting all his good efforts and doing goods things to create world-class infrastructure on the national highways, but the situation of state highways is very bad.

Lack of infrastructure like proper sanitation facilities, trauma care centres, etc. is troubling the industry.

The amendment to section 44 (a) (e) of the Income Tax Act 2019 significantly increases the income tax amount payable by the transporters. Though it is not related to the Ministry of Transport and Highways, I request the hon. Minister to impress upon the Minister of Finance and reduce the income tax on the transporters for the betterment of the industry.

Coming to the Bill, that is the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019, I appreciate the Minister for protecting good Samaritans. This is a very good move. It is a welcome move which keeps them out of the legal hassle. That is a very good move. The Bill proposes a heavy penalty in case of violations. The

proposal is very much appreciated. But this opens up opportunities for more corruption. Hence, I request the hon. Minister to assure the House that all measures to tackle corruption will be taken.

The country needs good drivers because only good drivers can assure proper road safety. Hence I request the hon. Minister to establish one Government training institute in each and every district of this country.

The last and the most important point is related to my Constituency, Vijayawada. Two National Highways, 16 and 65, pass through the city of Vijayawada. There is a need for a bypass in the city of Vijayawada, which has been pending for a long time. Even though the bypass was sanctioned seven years ago, the work has not started yet. I request the Minister to instruct the officials to start the work immediately and instruct them to complete it as early as possible.

With these words, I thank you and I support the Bill.

SHRI P.R. NATARAJAN (COIMBATORE): Mr. Chairman, Sir, thank you for this opportunity.

The five amendments are directly encroaching upon the powers of the States and will have serious impact on the States' revenue, functioning of the State Transport Undertakings and the Motor Vehicles Department. It will also adversely impact the job security of the staff of the State Transport Undertakings and other Government Departments, besides imposing severe drawbacks on providing transport facilities to rural and hilly areas, which is now being done by the State Transport Undertakings without a profit motive.

The insertion of new section 211 A to clause 89 is intended to empower the Central Government to levy and collect fees and taxes through any office, authority, body or agency owned or controlled by the Central Government in a particular manner. That will not only be an encroaching operation on the exclusive power of the State Governments but will also affect the States' revenue. The reasons for entrusting the work of collecting fees and taxes to a body is not explained.

The object of the proposed amendment, that is 'for facilitating the public' could be effectively carried out only by the officers of the State Motor Vehicle Department themselves, in accordance with the provisions of the Principal Act, 1988. Hence, the insertion of the new section 211 A has to be deleted.

The proposed amendment to clause 91 encroaches on the rights of the State Transport Corporation in the States. Under this section, the Central Government shall have the power to delegate any power or functions that have

been conferred upon it by the Act to any public servant or public authority and authorise such public servants or public authority to discharge any of its powers, functions and duties under this Act.

Such excess delegation of powers to private persons or a group of persons in the name of any public servant or public authority is not only against the Constitution of India but also provides a gateway for private bodies in operation of public services which is not in tune with the policy of any Government.

In order to avoid the entry of private bodies, please delete the Sections 215 A, B and C.

Clause 29 introduces a new provision, Section 66A, enabling the Central Government to develop a comprehensive national transportation policy for facilitating barrier free movement of freight across the States, liberalising public transport including city taxi permit systems. Another new provision, Section 88A, has been introduced by Clause 33 of the Bill, empowering the Central Government to make schemes for inter-State transportation of goods and passengers and also liberalising the prevailing permit system in respect of inter-State transportation of goods and passengers.

The proposed amendment, Clauses 29 and 33, implies that the powers under these Sections can be exercised only by the Central Government not just in the context of inter-State transportation.

It will also affect the interests of the State Transport Undertakings of the State. The policy of the present Bill with regard to the inter-State Agreements will be a retrograde step to the provisions of Section 20 of the Road Transportation Corporation Act, 1950.

This will result in the powers of the States to control and regulate the movement of public service vehicles by grant of permit and levy of taxes and fees, being taken away by the Central Government. This would directly impact transport services provided by the State Transport Undertakings to the majority of the population of Tamil Nadu covering rural, urban, hilly and remote areas. The nationalisation policy of the State would be overrun by the proposed Clauses.…(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI P. R. NATARAJAN : One minute, Sir. By introducing the Clause 18, the revenue generated through registration related fees, would be taken away by the dealers who would logically like to register the vehicles without any physical inspection and thus leading to loss of revenue to the States as well as compromising the road safety.

So, I request the Minister to withdraw all the amendments and I oppose all the amendments.

डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर) : धन्यवाद, सभापति महोदय।

महोदय, मैं सबसे पहले आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 पर बोलने का अवसर दिया। जब श्री नरेन्द्र मोदी देश के प्रधान मंत्री बने तो वर्ष 2014 में लोगों को बड़ी उम्मीद थी। इस देश में दुर्घटनाओं में भारत पूरी दुनिया में नबर-वन पर आता है, उस बारे में प्रधान मंत्री जी क्या करेंगे, उसमें सड़क परिवहन मंत्री नितिन गडकरी जी क्या करेंगे। यह बहुत दुखद विषय था, लगभग एक साल में 5 लाख एक्सीडेंट्स होते थे और डेढ़ लाख लोग अकाल मृत्यु को प्राप्त होते थे।

सभापति महोदय, एक ऐसी पीड़ा, जो उस व्यक्ति को महसूस होती है, जो दुर्घटना में अपने हाथ-पैर खो देता था या अपनी जान गंवा देता था, आप उसके परिवार से पूछिये कि उसकी पीड़ा क्या होती है। ऐसी अनेक प्रॉब्लम्स थीं। चाहे कोई व्यक्ति आरटीओ दफ्तर में लाइसेंस बनवाने जाए तो वहां उसको अनेक प्रकार की समस्याओं का सामना करना पड़ता था। चाहे ड्राइविंग लाइसेंस हो या फिटनेस सर्टिफिकेट हो, कहीं न कहीं विभिन्न राज्यों में कुछ अधिकारी भ्रष्टाचार में लिप्त होते थे और जो आम आदमी लाइसेंस बनवाने जाता था या रजिस्ट्रेशन करवाने जाता था, उसको लगता था कि इस देश का क्या होगा। क्या इस देश का नेतृत्व किसी ऐसे व्यक्ति के हाथ में होगा, जो हमको भ्रष्टाचार से मुक्त ये सारी व्यवस्थाएं देगा?

माननीय सभापति महोदय, मैं केन्द्रीय सड़क एवं परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी को धन्यवाद देना चाहूंगा और हमारे देश के प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने देश के विकास का सपना देखा और उस सपने को अपने पिछले कार्यकाल में उन्होंने पूरा भी किया। चाहे देश में नेशनल हाईवेज़ का बहुत बड़ा जाल हो, चाहे भारतमाला के तहत पूरे देश में सड़कों का निर्माण हो, आधुनिक नेशनल हाईवेज़ और ब्रिजेज़ का निर्माण हो और इसके साथ ही सामान्य परिवहन व्यवस्थाओं को कैसे आधुनिक किया जा सकता है, इन सबके विकास का ढांचा पूरे अमेरिका और यूरोप के बराबर भारत को लाकर खड़ा करने का सपना भी हमारे देश के प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और उनके साथ हमारे सड़क परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी ने देखा

था। उन्होंने एक तरफ तो विकास की वह गंगा बहाई कि देश में सड़क एवं परिवहन को एक आदर्श स्थिति की ओर ले जाने का काम उन्होंने किया और आज भी जिस गति से हमारे केन्द्रीय मंत्री जी प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में काम कर रहे हैं, ऐसा प्रतीत होता है जैसा कि उन्होंने अपने शुरुआती भाषण में कहा था कि आने वाले समय में भारत सड़क और परिवहन के क्षेत्र में कैसी नई-नई परिकल्पनाएं करके, नए-नए प्रोजेक्ट्स लाकर बहुत आधुनिक देश बनने जा रहा है।

माननीय सभापति जी, श्री नितिन गडकरी जी के ऑफिस में एक बार मैं गया था। वहां पर एक कोटेशन लिखी हुई थी कि अमेरिका के राष्ट्रपति जी ने कहा था कि अमेरिका इसलिए विकसित है, क्योंकि यहां की सड़कें बहुत शानदार हैं। मुझे लगता है कि वही सपना श्री गडकरी जी इस देश में पूरा करने जा रहे हैं। आज मैं बड़े गर्व के साथ कह सकता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र करौली और धौलपुर के बीच कभी 5 घंटे लगते थे, लेकिन गडकरी जी जब वहां गए तो आज हम डेढ़ घण्टे में वहां पहुंच जाते हैं। इन्होंने इस प्रकार की अनेक सड़कें पूरे देश में दी हैं।

माननीय सभापति महोदय, एक सपना वर्ष 2016 में देखा गया था, जब ग्रुप ऑफ मिनिस्टर्स का गठन किया गया था और जिसमें लगभग 18 राज्यों सहित 10 पार्टियों ने उसमें भाग लिया था और इस देश की रोड और ट्रांसपोर्ट व्यवस्था को आधुनिक बनाने की दिशा में काम किया गया था। मैं आज बड़े गर्व के साथ कह सकता हूं कि इस बिल के अंदर माननीय मंत्री जी ने माननीय प्रधान मंत्री जी की भावनाओं को समझते हुए भ्रष्टाचार मुक्त भारत का निर्माण करने के लिए रजिस्ट्रेशन और ड्राइविंग लाइसेंस के अंदर ऑनलाइन व्यवस्था की है। जिस प्रकार से कम्प्यूटराइज्ड वीडियो कैमरे के सामने ड्राइविंग लाइसेंस को बनाया जाएगा और जब रजिस्ट्रेशन भी डीलर के यहां होने लगेगा तो मैं समझता हूं कि आरटीओ दफ्तरों में जो भ्रष्टाचार की गूंज गूंजती थी, उसको रोकने में काफी हद तक सफलता मिलेगी। आधुनिक तकनीक और कम्प्यूटर टेक्नोलॉजी का इस्तेमाल हमारे मंत्री जी अपने मन में रखते है, इसलिए मैं समझता हूं कि इस बिल के माध्यम से आने वाले समय में भारत में ड्राइविंग लाइसेंस की प्रक्रिया, वाहनों के रजिस्ट्रेशन की प्रक्रिया काफी आधुनिक हो जाएगी।

माननीय सभापति महोदय, आजकल आधार कार्ड की बात होती है। आधार कार्ड से ड्राइविंग लाइसेंस, वाहनों के रजिस्ट्रेशन को जोड़ दिया जाएगा। माननीय मंत्री जी बता रहे थे कि एक आदमी कई जगह लाइसेंस बना लेता है। भारत में लगभग 30 प्रतिशत बोगस लाइसेंस हैं और ऐसे-ऐसे ड्राइवर गाड़ियां चलाते थे, जिनको ड्राइविंग का कोई अनुभव नहीं था। वे फर्जी तरीके से लाइसेंस बना लेते थे और आमजन के जीवन को खतरे में डालते थे। हमारे मंत्री जी ने जिस तरह से यह बिल लाया है, उससे पता चलता है कि इस देश के आम नागरिक की जान की कितनी कीमत होती है, इसका उदाहरण यह मोदी सरकार है।

माननीय सभापति : प्लीज़ कनक्लूड।

डॉ. मनोज राजोरिया : यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण बिल है और यह देश की जनता के जीवन से जुड़ा हुआ है। यह दर्शाता है कि देश की एक-एक जान कितनी कीमती है, जिसे बचाने के लिए हमारी सरकार माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में कितनी जिम्मेदारी से काम कर रही है। एक सर्वे के मुताबिक अगर रोड कानूनों को सख्त नहीं किया गया तो आज रोड एक्सिडेंट्स का जो आंकड़ा 1 लाख 50 हजार है, वह बढ़कर वर्ष 2025 तक 2 लाख 50 हजार भी हो सकता है। इसलिए ऐसे समय में जब इसको बहुत गंभीरतापूर्वक विचार किया जाना था, हमारे माननीय मंत्री जी यह बिल आज इस सदन के समक्ष हमारे अनुमोदन के लिए और सबके सहयोग के लिए लेकर आए हैं। जिस प्रकार से विभिन्न पेनल्टीज़ का प्रोविजन किया गया है, ड्राइविंग लाइसेंस के बिना पेनल्टी को बढ़ाया गया है, शराब पीकर गाड़ी चलाने पर पेनल्टी को बढ़ाया गया है और दण्डित किये जाने का यह प्रावधान किया गया है, उससे स्पष्ट है कि कोई भी कानून से ऊपर नहीं है।

माननीय सभापति : प्लीज़ कन्क्लूड नाओ।

डॉ. मनोज राजोरिया : अगर कोई कानून तोड़ेगा तो उसे जुर्माना भरना पड़ेगा। माननीय मंत्री जी को मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि नाबालिगों के लिए भी एक महत्वपूर्ण कानून इस बिल में लेकर आए हैं कि अगर कोई नाबालिग व्यक्ति वाहन चलाएगा और उसके द्वारा कोई दुर्घटना होती है या वह

कोई नियम तोड़ता है तो उसके माता-पिता अथवा वाहन का मालिक जिम्मेदार होगा। माननीय सभापति, मैं आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री सय्यद ईमत्याज जलील (औरंगाबाद): सभापति महोदय, आज मोटर व्हीकल अमेंडमेंट बिल, 2019 लाया गया है। जिन मंत्री जी के द्वारा यह बिल लाया गया है, उनकी नीयत पर कभी शक नहीं किया जा सकता है। हम विरोध में रहने के बावजूद भी यह मानते हैं कि इस देश के अंदर यदि कोई मंत्री सबसे अच्छा काम करता है तो वह गडकरी जी करते हैं। इसका जिंदा सुबूत है कि जब पुणे-मुम्बई एक्सप्रैस-वे बनाया गया था तो पूरी दुनिया को दिखाया था कि कोई अच्छा काम हम करना चाहें तो कैसे कर सकते हैं। इसका पूरा श्रेय अगर किसी को जाता है तो वह माननीय नितिन गडकरी जी को जाता है।

महोदय, इस बिल के माध्यम से हम लोगों ने एक्सीडेंट्स के बारे में चर्चा की कि कितने लोगों की एक्सीडेंट्स में जान जाती है। लेकिन मंत्री जी को मैं बताना चाहता हूं कि इंसानियत का मुद्दा भी इस बिल से जुड़ा हुआ है। दो दिन पहले नवी मुम्बई के कामोठे इलाके में सार्थक चोपड़े नाम का सात साल का लड़का अपने माँ-बाप के साथ सड़क से जा रहा था, शाम का वक्त था। सामने से एक स्कोडा गाड़ी तेज रफ्तार से आती है और सड़क पर चलने वाले लोगों के साथ-साथ रास्ते पर चलने वाली जितनी गाड़ियां उसके सामने आती हैं, उनको कुचलकर निकल जाती है। वह सात साल का लड़का अपनी जान गवां बैठा। वह मर गया। उसके मां-बाप अपनी आंखों से देखते रहे कि जिस लड़के को वे घुमाने निकले थे, वह मर गया। उसी के साथ-साथ 32 साल का वैभव गुरव नाम का लड़का उसी गाड़ी के चक्के के नीचे आ जाता है और मर जाता है। इन लोगों का क्या कुसूर था। इनका कुसूर कुछ भी नहीं था। ये कुसूर अगर किसी का था तो सामने से आ रही गाड़ी के ड्राइवर का था जो शराब पीकर गाड़ी चला रहा था। सात लोग आज भी जिंदगी और मौत से जूझ रहे हैं। अस्पताल में वे लोग जिंदगी और मौत से लड़ रहे हैं। मुझे मालूम है कि इस अमेंडमेंट के ज़रिए हम लोग सेफ्टी और सिक्योरिटी के बारे में चर्चा कर रहे हैं, लेकिन आप मुझे यह बताइए कि उस मां-बाप को आप क्या जवाब देंगे, जिनका सात साल का बच्चा, जिसको घुमाने के लिए वे निकलते हैं और उनकी आंखों के सामने वह बच्चा अपनी जान दे देता है। आप यह कहेंगे कि हम उन्हें कम्पनसेशन देंगे, लेकिन कोई भी कम्पनसेशन एक मां को अपने बच्चे की

कीमत नहीं दिला सकता है। आप हमें यह बताइएगा कि ड्रिंक एंड ड्राइव के कितने केसिस होते हैं, कितने एक्सीडेंट्स होते हैं, कितनी मौतें होती हैं? ड्रिंक एंड ड्राइविंग का मतलब है कि आप एक तरफ कह रहे हैं कि शराब की दुकानें धड़ल्ले से खोली जाएं, शराब पीने दी जाए, क्योंकि हमें रेवेन्यू मिलता है, लेकिन उसकी वजह से कितने लोगों की जान जाती है, इसके बारे में आपके पास क्या मेकेनिज्म है, यह बताने की कोशिश करें। आपके पास कोई मेकेनिज्म नहीं है। सुप्रीम कोर्ट ने जब यह आदेश दिया था कि नेशनल और स्टेट हाईवेज़ के पांच सौ मीटर के दायरे में कोई भी शराब की दुकान नहीं रहनी चाहिए, पूरे देश ने इसका स्वागत किया था। लेकिन जितने भी शराब की दुकान वाले थे, जितने भी बीयर बार वाले थे, उन्होंने एक लॉबी तैयार की और उसके बाद इस फैसले को बदल दिया गया। कहा गया कि अगर सिटी लिमिट्स में स्टेट और नेशनल हाईवेज़ जा रहे हैं तो वहां इजाज़त दी जाए। इसका मतलब है कि अगर कोई नेशनल या स्टेट हाईवे किसी शहर से गुजर रहा है, वहां वह शराब पीकर गाड़ी चला रहा है और उसी हाईवे पर एक्सीडेंट कर रहा है तो उसका जवाबदेह कौन रहेगा? हम केवल लाइसेंसिंग के बारे में बात कर रहे हैं कि उससे एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। लेकिन शराब पीकर गाड़ी चलाने के कारण कितने एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, इस पर गम्भीरता से विचार करने की जरूरत है। आप हमें यह बताइएगा कि इसका मेकेनिज्म क्या है?

महोदय, दूसरी बात यह है कि जब हम लाइसेंस इश्यू करते हैं तो हम बताते हैं कि लेफ्ट साइड, राइट साइड, कैसे रुकना चाहिए, कैसे सिग्नल्स होते हैं। लेकिन लाइसेंस इश्यू करते वक्त यह बहुत जरूरी है कि यह बताया जाए कि अगर पीछे से कोई एम्बूलेंस आ रही है, अगर आप विदेश में जाते हैं तो देखते हैं कि अगर कोई एम्बूलेंस जा रही है और सायरन की आवाज हो रही है तो पूरी गाड़ियां वहीं की वहीं रुक जाती हैं और फायर ब्रिगेड की गाड़ियों और एम्बूलेंस को सेफ एक्सैस दिया जाता है। लेकिन हमारे यहां किसी शहर या गांव में आप देख लीजिएगा कि एम्बूलेंस में पेशंट पड़ा हुआ है, वह जिंदगी और मौत से लड़ रहा है, सायरन बज रहा है, लेकिन कोई गाड़ी हटने को तैयार नहीं है, क्योंकि हमें लाइसेंस देते वक्त सिखाया ही नहीं गया है कि किस-किस गाड़ी के सायरन के समय गाड़ी को साइड में करना चाहिए।

महोदय, तीसरी बात यह है कि हम यह मानकर चलते हैं कि एक बहुत अच्छा सिस्टम इसके ज़रिए आप कर रहे हैं। सेफ्टी के मामले में पूरा सदन आपको सपोर्ट करता है। लेकिन हम समझते हैं कि ड्रिंक एंड ड्राइविंग एक ऐसा मुद्दा है, जिस पर पूरे सदन को बहुत गम्भीरता से सोचने की जरूरत है और हम समझते हैं कि मंत्री जी इस पर अपना स्पष्टीकरण देंगे कि किस तरह से हम ड्रिंक एंड ड्राइविंग के एक्सीडेंट्स को कम कर सकते हैं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRIMATI ANUPRIYA PATEL (MIRZAPUR): Sir, I rise to speak in support of the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 which seeks to replace the Motor Vehicles (Amendment) Act, 1988. It contains several good provisions which will go a long way in making India's roads safer. It is a very progressive Bill and I want to congratulate the hon. Minister for introducing this Bill because this Bill will eventually ensure and it is not an exaggeration, that India will drive safely in times to come.

We all know how urbanisation has grown and how incomes have risen, as a result of which, the number of motor vehicles on the roads has also gone up. This coupled with the absence of a coordinated policy to control the number of road accidents has also gone up, and there has been a need to control or reduce the number of road accidents but we were unable to do so because there were defects in the Motor Vehicles Act, 1988. The need was being felt for a very long time to address these gaps. Unfortunately, Chairman, Sir, the successive Governments which were there at the Centre did not really address these gaps which existed in the Motor Vehicles Act, 1988.

Today, I am glad we have a Government here led by the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji who is committed to saving the lives of millions of people and we have our competent Minister Shri Nitin Gadkari ji who is committed to this objective and that is why he has brought this Bill today which will not just ensure road safety but will also bring about a disciplined use of vehicles on the road and will also expand the transport network of the country.

There are several provisions of the Bill which I appreciate, like there is a scheme for providing cashless treatment to the road accident victims during the golden hour. It is a very good step. It will help in saving a lot of lives which would be lost due to the road accidents because people are not able to receive any help at that moment when the accident takes place. There is a provision regarding constitution of a Motor Vehicles Accident Fund to provide compulsory insurance to all the road users. The best thing about the Bill is the protection of the 'Good Samaritans', i.e. the people who come forward to help any of the road accident victims, they will not be harassed in any way by means of a civil or a criminal action. I think, in times to come, more and more people, the commoners, will get encouraged to help anybody who is in need and who has met with a road accident.

Other than this, there is a provision for the recall of vehicles in case a defect is noticed which can cause any damage to the environment, the driver or the road users and there are other things like creation of a Road Safety Board and increasing the penalties for severe offences like over-speeding, driving without licence, insurance, riding without helmets or drunk driving. So, what I want to say to the hon. Minister is that these are the laws which need to be implemented only with the help of the State Governments. Unless we take the States on board, how will we be able to implement these laws and impose these penalties because these are the things which keep happening every day? So, the States must be taken on board to keep a check. I appreciate all

these provisions but there are certain apprehensions in my mind and I want the hon. Minister to clarify while he makes his final reply to the House.

Sir, there is a provision in the Bill regarding the electronic monitoring of the road safety. I want to ask the hon. Minister whether it would be on the National Highways, State Highways or the urban roads. What I want to understand from the hon. Minister is, who exactly is going to bear the cost of this electronic monitoring of the road safety? Is it the Central Government or is it the State Government? The Bill does not clarify this. I want the hon. Minister to clarify this while he replies to the debate.

The second point is that the Bill talks about the creation of a Road Safety Board but it also says at the same time that the Road Safety Board is going to be functioning in an advisory capacity. Now, here I want to mention about the Sundar Committee which was set up in 2007. It said that the Road Safety Board must be created and it should have all the freedom and all the power not just to set up the safety standards but also to look into the compliance, monitoring of the compliance and levy penalties.

Now, if we take the example of the U.S., Australia and Sweden, these countries have National Government Agencies which look into the traffic safety and management but the kind of bodies and the kind of institutions we have in India, like, currently, we have the Road Safety Council, they are not equipped enough and they do not have the adequate statutory backing, resources and the mandate to effect road safety.

So, in such a situation, if you keep this Road Safety Board only in an advisory capacity, are we doing justice to the objective of road safety; are we doing enough to make sure that our roads are safer for the citizens of India? That is my second question.

My third question, Sir, is regarding the creation of a National Transport Policy and the Government's decision to make schemes for governing the national, multimodal and inter-state movement of the passengers as well as the goods, even for rural mobility and for providing the last-mile connectivity. Somewhere this is an apprehension raised by many Members of the opposition parties as well and I want to understand from the hon. Minister - are we not taking away the power of the States? When States make these arrangements, they do it to suit their local conditions and as per the local needs of their population. Are we not taking away that right of the States to provide roads in the rural areas, even when they are not on profitable routes, as a social service? If we allow the private players, they will only like to run the transport services on profitable routes and not for the purpose of doing any social work or for the greater human good.

These are the questions I wanted to ask the hon. Minister and I want him to clarify. I support this Bill. With this, I conclude.

*__SHRI M. SELVARAJ (NAGAPPATTINAM):__ Hon. Chairman Sir, Vanakkam. Thank you for this opportunity to speak on Motor Vehicles Amendment Bill, 2019.

At this time of technological advancement, we need to protect our human lives. That can only be considered as technological development in the true sense. But every day the number of accidents, particularly the road accidents, is on the rise. I oppose the reasons as stated in the Bill that the driver alone is responsible for accidents. Not only the drivers, non-maintenance of roads and non-availability of signs Boards are also the reasons that lead to accidents. At this juncture, I want to state that non-maintenance of roads is the main reason for increase in number of accidents. The financial assistance or compensation from the Government to the road accident victims is inadequate. Particularly, if a person dies in a road accident, his family gets a compensation of Rs.2 lakh, and if a person is seriously injured, he gets a compensation of Rs.50,000/- and for simple injuries the compensation amount is Rs.10,000/-. This compensation amount announced by the Government, from time to time, is not helpful to the affected families. This compensation amount should be enhanced. If the head of the family or the lone earning member dies in an accident, the situation become worse. Therefore, the financial assistance given by the Government should be enhanced. Secondly, there are several irregularities in the issuance of driving

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

licenses. Middlemen are involved in bringing corrupt practices in the system for issuance of licenses. I therefore urge upon the Union Government to strengthen the license issuance system by bringing amendments in this regard. The details about the accident victims are given under Section 161 AB of the Bill. Even after the accident, the affected families have to run from pillar to post even to the courts, for getting settlement of insurance claims due to privatisation of insurance companies.

The affected families are forced to spend more than the claimed insurance amount. This insurance claim settlement process should be made easy. While speaking on this Bill, I want to say that due to privatisation, the sufferings, pain and agony in getting back the insured amount are becoming immeasurable. There is lack of proper maintenance of roads, particularly in regard to the State Highways and National Highways. There should be surveys and studies on the drivers, particularly the details like where is he coming from, How many miles has he driven the vehicle, and for how long he was on driving duty etc. Such surveys and research studies will help prevent the road accidents. The rest rooms along the Highways will definitely help prevent accidents. Otherwise, we cannot prevent the number of accidents that is continuously on the rise. The Motor Vehicles Act of 1988 is itself sufficient. There is no need for any amendment. This amendment Bill is trying to take away the rights of the State Governments. The Union Government wants to dominate the affairs. I therefore oppose all the amendments made in this Bill. Thank you for this opportunity. Vanakkam.

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): महोदय, आपने मुझे मोटर यान संशोधन विधेयक, 2019 पर हो रही चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

निश्चित तौर पर कल जब मंत्री जी बिल के बारे में बोल रहे थे, तो उन्होंने बताया था कि बिल में ट्रैफिक नियमों के उल्लंघन के साथ-साथ दुर्घटनाओं को रोकने के लिए महत्वपूर्ण कदम उठाए गए हैं और सजा का प्रावधान भी बढ़ाया गया है। सड़क निर्माण और उसके रख-रखाव में कमी के चलते होने वाली दुर्घटनाओं में पहली बार रोड कान्ट्रैक्टर के खिलाफ जुर्माने का प्रावधान किया गया है, जो बहुत ही अच्छा कदम है।

महोदय, इसके बिल के अंदर यह प्रावधान किया गया है कि बिना लाइसेंस के ड्राइविंग करने, तेज गति से गाड़ी चलाने, सीट बेल्ट न बांधने, मोबाइल फोन पर बात करते हुए गाड़ी चलाने आदि में जुर्माने की राशि बढ़ाई गई है। इस बिल के माध्यम से पहली बार ऐसा किया गया है कि किसी आपातकालीन गाड़ी को रास्ता नहीं देने पर, चाहे वह एम्बुलेंस हो या अन्य कोई आपातकालीन गाड़ी हो, 10 हजार रुपये के जुर्माने का प्रावधान किया गया है।

महोदय, इस देश के अंदर हमारी सरकार द्वारा नये-नये बिल लाये जा रहे हैं। मैंने वर्ष 2014 से 2019 तक इसे देखा है। वर्ष 2019 के चुनाव के बाद यह 17वीं लोक सभा का प्रथम सत्र चल रहा है, निश्चित रूप से हमारी सरकार एक से एक अच्छे बिल भी ला रही है और आम आदमी को उसका अधिकार दिलाने का प्रयास भी कर रही है। सड़क दुर्घटनाओं के अंदर जहाँ पूरे के पूरे परिवार खत्म हो जाते हैं, उनकी पीड़ा और दुख को समझते हुए मंत्री जी ने इस बिल के अंदर ठोस प्रावधान किए हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से एक निवेदन करना चाहूँगा कि चाहे आप कितने ही बिल लेकर आ जाएं, कितने ही पुल बना दें, कितनी ही सड़कें बना दें, लेकिन जब तक देश के अंदर जनसंख्या पर नियंत्रण नहीं होगा, तब तक यह मामला रुकने वाला नहीं है। आज देश के 17 राज्य ऐसे हैं, जहाँ जनसंख्या नियंत्रण के आसपास है, लेकिन पूरी तरह से नियंत्रित नहीं है। देश के 7 राज्य ऐसे हैं,

जहाँ जनसंख्या अभी नियंत्रण के बाहर है। उत्तर प्रदेश, बिहार, राजस्थान, मध्य प्रदेश, झारखंड, दिल्ली में देश की 40 प्रतिशत आबादी रहती है। आबादी से संबंधित बिल यदि कोई ला सकता है, तो उसे मोदी जी ही ला सकते हैं। जब चीन के अंदर जनसंख्या नियंत्रण का बिल आ सकता है, तो हिन्दुस्तान के अंदर भी ऐसा बिल आना चाहिए। आप इस बिल में 2 की जगह 3 संतान का प्रावधान रख सकते हैं।…(व्यवधान) एक संतान के प्रावधान से तो गड़बड़ होने के चांस रहते हैं।…(व्यवधान) मान लो किसी के एक बेटा हो और दुर्भाग्य से, किसी वजह से उसकी मृत्यु हो जाए, तो फिर ठीक नहीं रहता है।…(व्यवधान) इसमें 3 संतान का प्रावधान कर सकते हैं।…(व्यवधान) जगह-जगह वहाँ की राज्य सरकारों ने पंचायती राज के अंदर यह प्रावधान किया है कि जिसकी 2 से अधिक संतान हैं, वह पंचायत का चुनाव नहीं लड़ सकता है। जब वे ऐसा प्रावधान पंचायती राज व्यवस्था में कर रहे हैं, तो फिर एमएलए और एमपी के ऊपर भी यह प्रावधान होना चाहिए। सबसे पहले हमें अपने से ही शुरुआत करनी चाहिए और जिसकी 2 या 3 से अधिक संतानें हैं, उसे एमएलए और एमपी का टिकट नहीं देना चाहिए। ऐसा करने से अपने आप काम ठीक हो जाएगा।

महोदय, मैं चाहूँगा कि जनसंख्या पर नियंत्रण का कानून मोदी जी की सरकार लेकर आए। मैं गडकरी जी से भी इसके लिए अनुरोध करूँगा। इस कानून को आप लोग ही ला सकते हैं। मोदी जी की सरकार ही इस संबंध में कोई बिल ला सकती है। 50 साल के अंदर किसी ने भी इस बारे में नहीं सोचा कि जब तक देश की जनसंख्या नियंत्रित नहीं होगी, तब तक देश का भला नहीं होगा। यह दिल्ली शहर है, यहाँ बाहर से बहुत लोग रोजगार के अभाव में आ गए हैं। रोजगार नहीं हैं, गाँव के गाँव खाली हो रहे हैं और रोजगार के अभाव में लोग गाँवों से पलायन करके शहरों की तरफ आ रहे हैं। वे शहरों के अंदर झुग्गी-झोपड़ियों के अंदर जी रहे हैं। वहाँ महामारी फैल रही है। आप अखबार पढ़ेंगे, तो रोज आपको कहीं न कहीं इस संबंध में पढ़ने को मिलेगा। मैं मंत्री जी को यह बिल लाने के लिए धन्यवाद देता हूँ।…(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, this Bill is Motor Vehicles (Amendment) Bill. It is not regarding the Health Ministry.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please speak on the Bill.

श्री हनुमान बेनीवाल : सभापति महोदय, मैं बिल पर ही बोल रहा हूं।

सभापति महोदय, सड़क के गलत डिजाइन, उसके निर्माण में कमी के कारण भी बहुत बार दुर्घटनाएं होती हैं। सड़कों में कहीं-कहीं पर गड्ढ़े होते हैं और कहीं-कहीं पर तो घातक मोड़ भी होते हैं, जहां पर सूचक नहीं लगा होता है। इसके कारण भी दुर्घटनाएं हो जाती हैं। इसके लिए कॉन्ट्रैक्टर, कंसल्टेंट और सिविक एजेंसी जिम्मेदार होगी। इस प्रावधान से करोड़ों रुपये लेकर सड़क बनाने में मनमर्जी करने वाले लोगों पर लगाम लगेगी।

महोदय, इस बिल के अनुसार ऐसी दुर्घटनाओं के एवज में मुआवजे के दावे का निस्तारण भी छ: महीने के अन्दर करना होगा, नहीं तो लोगों का जीवन इस मुआवजे की रकम के लिए कोर्ट-कचहरी का चक्कर काटते-काटते ही बीत जाता है। वे वकीलों के चक्कर में भी पड़ जाते हैं। इसलिए इसका निस्तारण छ: महीने के भीतर करना जो अनिवार्य किया गया है, यह स्वागत योग्य कदम है। गाड़ी के कल-पुर्जों की कम क्वालिटी होने के कारण अगर दुर्घटना होती है तो सरकार उन सभी गाड़ियों को बाजार से वापस लेने का अधिकार रखेगी। साथ ही, निर्माता कम्पनियों पर अधिकतम 500 करोड़ रुपये का जुर्माना भी लगा सकती है। यह बहुत ही स्वागत योग्य कदम है।

ओवरलोडिंग पर 20,000 रुपये न्यूनतम जुर्माने के साथ-साथ एक हजार रुपये प्रति टन अतिरिक्त जुर्माने का भी प्रावधान किया गया है, जो एक अच्छा कदम है। मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि इसमें बहुत बड़ा भ्रष्टाचार होता है। सरकार को अरबों रुपये के राजस्व का नुकसान होता है। मैं राजस्थान का एक उदाहरण दूंगा। वैसे तो आर.टी.ओ. खुला है। वे सड़कों पर डंडे लेकर वसूली करते हैं। वे अपने साथ पहलवान भी रखते हैं, जो ट्रकों को रोकते हुए नजर आ जाएंगे। राजस्थान में ट्रांसपोर्ट विभाग ने वर्ष 2014 से लेकर 2017 तक खानों से खनिज

भरकर निकलने वाले ट्रांसपोर्ट वाहनों से 566 करोड़ रुपये वसूले जबकि स्टेट डायरेक्टर ऑफ रेवेन्यू इंटेलिजेंस के मुताबिक यह जुर्माना 11,205 करोड़ रुपये होना था। सरकार को इतने पैसे का लॉस हुआ।

जैसा कि हमारे मंत्री जी ने कहा कि देश में हर साल पाँच लाख दुर्घटनाएं हो जाती हैं और पाँच लाख लोगों की मृत्यु हो जाती है। इसलिए जुर्माने की राशि बढ़ाना बहुत ही जरूरी है। यह बहुत ही अच्छी सोच है और एक अच्छा कदम है। सड़क हादसे में मारे गए लोगों को मिलने वाले मुआवजे में बढ़ोतरी की गई। पहले अगर अज्ञात वाहन से कोई किसी को टक्कर मारकर चला जाता था तो उसे पचास हजार रुपये मुआवजा मिलता था। इसे बढ़ाकर पाँच लाख रुपये किया गया है। यह बिल ऐसा है कि पूरे देश के तमाम राज्य, जहां भारतीय जनता पार्टी और एन.डी.ए. की सरकारें नहीं हैं, वे भी इस बिल को मानेंगे क्योंकि जनहित में इस बिल से बढ़िया कोई और बिल नहीं आ सकता है।

सभापति महोदय, मेरे कुछ सुझाव हैं। जो बाल वाहिनियां चलती हैं, स्कूल की बसें चलती हैं, तो इसकी गाड़ियों में लोग कहीं न कहीं से पुराने डिस्पोज्ड या असेम्बल्ड इंजन लगा देते हैं और जहां 40 बच्चे होने चाहिए, वहां वे उसमें 100-100 बच्चे डाल देते हैं, जिससे बड़ी दुर्घटनाएं होती हैं। इसलिए बाल वाहिनियों की चेकिंग समय-समय पर की जाए और अगर वे सही नहीं पाए जाएं तो उस संबंधित स्कूल का लाइसेंस रद्द किया जाए।

आज 100 में से 80 मौतें मोटरसाइकिल के एक्सीडेंट्स से होती हैं। लोग दहेज में मोटरसाइकिल तो ले लेते हैं लेकिन फ्री में हेलमेट नहीं मिलता।

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now. You have already consumed more than eight minutes.

श्री हनुमान बेनीवाल : सभापति महोदय, मैं तो तीन दिनों के बाद बोल रहा हूं। मैं एक मिनट में अपनी बात पूरी कर रहा हूं। आप घड़ी की तरफ देख लीजिए। मैं एक-डेढ़ मिनट में अपनी बात पूरी कर दूंगा।

महोदय, चालक हेलमेट नहीं लगाते हैं। यह भी एक्सीडेंट होने का मुख्य कारण है। इस बिल के अन्दर इस बात के लिए जो प्रावधान रखा गया है, यह ठीक है। कुछ लोग सड़क के किनारे ही हेलमेट्स लेकर सस्ते हेलमेट्स बेचते रहते हैं। लोग भी ऐसा करते हैं कि जहां पुलिस वगैरह दिखता है, वहां तो हेलमेट लगाते हैं, नहीं तो उसे उतार कर रख देते हैं। इसलिए इसको भी हमें अच्छे से देखना होगा।

भारतमाला परियोजना के तहत श्रीगंगानगर से बाड़मेर को अभी चालू नहीं किया गया है। इसमें हमारा एक निवेदन है कि जोधपुर, बाड़मेर से लेकर पंजाब से जो सड़क सीमावर्ती क्षेत्रों तक जा रही है, इसमें उपजाऊ जमीन बहुत ज्यादा तादाद में हैं। इसका भी मुआवजा मिलना चाहिए।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, one more Bill is there. That Bill has to be passed before 1800 hours. Please conclude now.

श्री हनुमान बेनीवाल : सभापति महोदय, मैं बस एक मिनट में अपनी बात खत्म कर रहा हूं।

महोदय, मैं जानना चाहता हूं कि अमृतसर से भावनगर के बीच एक ग्रीन कॉरिडोर बन रहा है। वह कब चालू होगा?

आर.टी.ओ. के कर्मचारी बीच सड़क पर ही वाहनों को रुकवाते हैं। इससे कई बार हड़बड़ाहट के कारण एक्सीडेंट्स हो जाते हैं। इसलिए ओवरलोड वाहनों सहित अन्य चेकिंग के लिए देश भर में जो सर्कुलर है, वह लागू हो।

विकट मोड़ों और गांवों के रास्ते, जो राष्ट्रीय राजमार्गों से मिलते हैं, वहां इलेक्ट्रॉनिक सूचक बोर्ड लगाए जाएं।

15.00 hrs

सभापति महोदय, मेरा एक लास्ट सुझाव है कि जहां कैमरा लगा हुआ है, अगर उस कैमरे के सामने कोई अपनी गाड़ी राँग साइड से लेकर आएगा, तो उसका फोटो कैमरे में आ जाएगा। आज लोग सस्ता कैमरा खरीदते हैं, इसलिए वह खराब हो जाते हैं। इसमें आप प्राइवेट व्यक्तियों को भी अधिकार दीजिए। …(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Nothing will go on record.

…*

* Not recorded.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, hon. Chairman, Sir.

I rise to speak on the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019. The Motor Vehicles Act of 1988 was enacted to consolidate and amend the law relating to motor vehicles. Road safety is a multi-sectoral and multi-dimensional issue. Road safety is a developmental issue of great concern. Road safety has a good impact on the economy, public health, and general welfare of the people, particularly the low income groups. Over 90 per cent of the world's fatalities are on the roads, especially in low and middle income countries which have only 54 per cent of the world's registered vehicle population.

15.01 hrs (Shrimati Rama Devi *in the Chair*)

Madam, according to the WHO Report, by 2020 road crash death may increase by 80 per cent. That is why the UN General Assembly declared 2011 to 2020 as the 'Decade of action plan for road safety'. The Brazilian Declaration is also committed to reducing the number of road accident fatalities by 50 per cent by 2020.

In India, as rightly the hon. Minister has stated in his opening remarks, fatality in road accidents constitute eight to ten per cent of the global road deaths where our vehicular population is only just two per cent of the global vehicular population. The road traffic in India is growing at an annual rate of seven to ten per cent but the vehicular population is growing by twelve per cent. There lies the disparity that has to be addressed.

Regarding the number of accidents, 1,48,707 people are killed in road accidents each year and more than five lakh people are being injured in road accidents. It is further estimated that the country is losing around Rs. 750 billion, which is two to three per cent of the GDP, every year due to road traffic accidents. India has to address this issue. For this, the hon. Minister has piloted and introduced a Bill, which is now taken up for consideration. The point to be discussed in the House is whether the Bill is sufficient to meet the situation.

The only apprehension we would like to raise before the hon. Minister is this. The Bill is Central-centric and takes away the inherent powers of the States. That is the main opposition which we were all putting forth at the time of introduction and even at this time. I accept that the hon. Minister is always giving a satisfactory answer to us. Whatever money collected at the time of registration by the dealer in terms of tax revenues would be given back immediately by an online transfer. We accept that but the principal point of opposition is that the power which has ben vested in the State Government is being taken away by the Central Government. We are now living in the era of decentralisation of power but unfortunately this is a Central-centric legislation. That is our principal opposition.

The other point of opposition is that it is against the principle of co-operative federalism. As you may kindly see, ‘motor vehicles’ comes under the Concurrent List. The State Government has certain absolute powers in the existing Act of 1988. The proposed amendments encroach upon the powers of

the State. The authority of the State Government is being curtailed a little bit. That is the main opposition we have to this Bill.

By virtue of clause 3 of the Bill, a new section, 2 (b) is to be incorporated by which the Central Government is given ample power to exempt the application of the Motor Vehicles Act to certain categories of vehicles in the name of new technology, innovation, and invention. So, that is an exemption power being given to the Central Government.

By virtue of clause 12 of the Bill, a new section, 25A is incorporated by which the Central Government shall maintain a national register of driving licence and all State registers of driving licences would be subsumed in the national register of driving licence.

By virtue of clause 25 of the Bill, new sections, 62A and 62B are incorporated by which the Central Government shall maintain a register of motor vehicles and all State Government registers of motor vehicles would be subsumed in the Central list.

By virtue of clause 30 of the Bill, a new section 66A is incorporated by which the Central Government may develop a National Transport Policy. I agree with the hon. Minister regarding the policy. It is right that the Government of India has to make and enunciate the policy and guidelines and provide them to the State Governments; let the State Governments make the law and let them implement the law.

The authority of the State shall not be taken away by the Centre. I do not doubt the intentions of the hon. Minister. Your intention is absolutely correct. The entire House is applauding, supporting, and appreciating you. But still, the basic principle of decentralisation of power is being taken away by this Bill and that is the objection which we would like to make.

In Clause 40, a new Section 110 (a) is being incorporated by which the Central Government can recall the motor vehicles on default. Manufacturing default comes under Section 110(a) and (b). If we examine all these, we will find that the Centre is getting more powers and that is why, we say that it is against the principles of cooperative federalism and the federal character of our Constitution.

The other point which I would like to make is regarding the public transport system. I am not going into the details and explain the sections one-by-one. The public transport system is owned by the State Road Transport Corporation. The monopoly of the State Road Transport Cooperation is being taken away. It is being liberalised. What is the impact of it?

As far as I know, the Kerala State Road Transport Corporation is running in big loss. You have to understand that the State Road Transport Corporation is plying its vehicles in rural areas which is commercially not viable. None of the private vehicle or the transport company will ply its vehicles in hilly areas or routes inhabited by the down-trodden, Scheduled Caste and Scheduled Tribe people, which are not commercially viable routes. No private bus owner will ply his vehicle in these areas. Only the State Road Transport Corporation is

plying vehicles in these areas. Some monopoly has to be given. We are living in a competitive era. I can very well understand the writing on the wall. We have to protect the interests of the common, downtrodden, and poor people, especially the Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the backward areas. The State-owned transport corporation will ply buses even though the route is not commercially viable. This is my second apprehension.

I would like to seek one clarification with regard to the driving schools. A big apprehension has come from the driving schools with regard to the provisions of this Act. Hundreds of youngsters are being employed in the driving schools. They also have an apprehension that some multi-national company or big corporate company will come into the field and the users will have to obtain the licence only from them. A number of conditionalities will have to be complied with in order to obtain driving licence. This has to be clarified.

I fully agree with the safety aspect. I also do not dispute the intent of the hon. Minister. I would, once again, like to draw the attention of the Government towards the federal character of the Constitution. The principles of cooperative federalism have to be complied with, at least in framing the rules in future. With these words, I conclude.

Thank you very much.

श्री रामचरण बोहरा (जयपुर): सभापति महोदया, मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि आपने मुझे मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 पर बोलने का अवसर दिया । मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 पर अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूं । माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में 16वीं और 17वीं लोक सभा में बहुत अच्छा काम हो रहा है । देश में सड़कों का जाल बिछाया जा रहा है । माननीय मंत्री जी कई तरह के अमेंडमेंट्स लाकर इस कानून को बहुत अच्छा बना रहे हैं । मैं माननीय गडकरी जी और एमओएस जनरल वी.के. सिंह को इसके लिए धन्यवाद देना चाहता हूं ।

मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि आजकल अनट्रेंड ड्राइवर पैसा देकर, लाइसेंस लेकर अपनी मनमर्जी से वाहन चलाते हैं । पिछले 10 दिनों के अंदर मेरे संसदीय क्षेत्र में दो दुर्घटनाएं हुई । लाल बत्ती पर यात्री रुके हुए खड़े थे, तभी पीछे से तेज गति से आते हुए वाहन ने उनको टक्कर मारी । इस टक्कर से एक 28 वर्ष और दूसरा 30 वर्ष की आयु का व्यक्ति लगभग 70 फीट दूर जाकर गिरा ।

उसके दो दिन बाद उसकी मृत्यु हो गई । उसने स्वीकार किया कि मुझे ड्राइविंग करनी नहीं आती है । ऐसे व्यक्ति को लाइसेंस देने वाले अधिकारियों पर कड़ी कार्रवाई होनी चाहिए । उसके दो दिन बाद ही उसी जगह पर एक एक्सिडेंट हुआ, जिसमें एक गाड़ी ने स्कूटर को टक्कर मारी । स्कूटर वाला चालीस-पचास फीट दूर जाकर गिरा । उसको चालीस-पचास फ्रैक्चर्स हुए, वह दो दिनों तक अस्पताल में जीवन और मौत से लड़ता रहा और अंत में उसकी मृत्यु हो गई ।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहूंगा कि वह मोटर वाहन अधिनियम में ऐसे अनुच्छेद कब जोड़ने जा रही है जिससे वाहन दुर्घटना को रोकने में मदद मिल सके । मैं इस विषय में सरकार को कुछ सुझाव देना चाहता हूं । चालक को लाइसेंस जारी करने से पहले कड़ाई से परीक्षण की व्यवस्था होनी चाहिए तथा इससे पहले गहन प्रशिक्षण निश्चित किया जाना चाहिए । वाहनों के फिटनेस के लिए प्रभावी तंत्र विकसित किया जाना चाहिए तथा फर्जीवाड़े पर लगाम लगानी चाहिए । सतर्कता एवं निरीक्षण की प्रभावी व्यवस्था सुनिश्चित की जानी चाहिए ।

लाइसेंस जारी करने वाले अधिकारियों की जिम्मेदारी तय हो, ताकि भविष्य में किसी प्रकार का एक्सिडेंट न हो।

सभापति महोदया जी, सड़कों के निर्माण व रखरखाव में जिस तरह की खामियां हैं, यही इन हादसों का बड़ा कारण है। अत: निर्माण व रखरखाव के प्रति बेपरवाह ठेकेदारों को भी हादसों का जिम्मेदार मानते हुए अधिनियम में दंडित करने का प्रावधान होना चाहिए। उच्च अधिकारियों की भी जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।

मैं इस अवसर पर माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि जिस तरह से हमारे देश में ड्राइवरों की कमी है उसको देखते हुए हर जिले में वर्ल्ड क्लास ड्राइवर ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट बनाना चाहिए। इसमें सीएसआर फंड का इस्तेमाल किया जाना चाहिए, ताकि भविष्य में किसी प्रकार की दुर्घटना न हो।

मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं जिन्होंने इलैक्ट्रिक वाहनों को कर मुक्त करके गैर-परंपरागत ऊर्जा के उपयोग को बढ़ावा देने के साथ-साथ पर्यावरण प्रदूषण से भी मुक्ति दी जा सकती है। इस दिशा में वाहन निर्माता कंपनियों और विक्रेताओं को भी प्रोत्साहन दिए जाने की आवश्यकता है। मोटर वाहन अधिनियम की समीक्षा करके इसे प्रभावी लोकोपयोगी और तर्कसंगत बनाए जाने की इस समय आवश्यकता ही नहीं, बल्कि अनिवार्यता भी हो गई है।

सभापति महोदया जी, मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करना चाहूंगा कि मेरे द्वारा दिए गए सुझाव को शामिल करके मोटर वाहन अधिनियम को और अधिक कारगर बनाना चाहिए। मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

SHRI P. RAVEENDRANATH KUMAR (THENI): Hon. Chairperson, Madam, thank you for giving me the opportunity to speak on 'The Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019', which is the reform of the existing system as per the Motor Vehicles Act, 1988.

The Government has committed itself to expand the road network and to ensure road safety for people across the country. The milestone achieved by the Government is another feature of 'New India' vision by our hon. Prime Minister of India, Shri Narendra Modi Ji. I appreciate the hon. Minister, Shri Nitin Jairam Gadkari Ji for his efforts and steps taken to bring best infrastructure and safety on Indian roads. Madam, I am sure that by implementing this Bill, the number of accidents will come down further in future.

The new technology of online tax payment will lead to corruption-free system with no place for middlemen. The hon. Minister has also stated that every year, we have one and a half lakh deaths due to road accidents and a majority of accidents mainly occur due to unskilled driving and driving by minors. Therefore, there is a need to ensure skilled driving at the time of issuing licence. Further, as informed by the hon. Minister, almost 30 per cent of licences are bogus in our country.

Under these circumstances, the establishment of National Register for Driving Licences will reduce fake licences and encourage skilled drivers.

This Bill also paves way for the safety of a person who renders emergency medical or non-medical assistance to a victim at the accident spot.

This Bill will encourage fellow citizens to come forward to provide immediate help to the victim in road accident.

I appreciate and welcome this Bill with one request to the hon. Minister. With all the modern technological advancement, in automobile vehicle manufacturing unit, there is no specific motor vehicle model for physically-disabled persons being produced at present. Hence, there is a need for production of Government approved motor vehicle for physically-disabled persons.

Therefore, I would request the hon. Minister to frame necessary rules for manufacturing such vehicles and provide insurance and driving licences to physically-disabled persons.

With these words, I support the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2019 with a request to the Government to implement the same, ensuring the rights of the State Government. I am thankful to the hon. Minister for appreciating the Government of Tamil Nadu for taking steps to decrease the number of accidents. In Tamil Nadu, the number of accidents has come down by 27 per cent. I support this Bill.

श्री दिलीप घोष (मेदिनीपुर): माननीय सभापति महोदया जी, मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 का समर्थन करते हुए, दो-तीन बिंदु, जो हमेशा हमें फेस करने पड़ते हैं, की तरफ माननीय मंत्री जी की दृष्टि आकर्षित करना चाहता हूं।

यह मामला बंगाल ओरिएंटिड है। यहां ट्रक मालिक, ट्रांसपोर्टर्स के सामने एक बहुत बड़ी समस्या है। माननीय मंत्री जी ने देश भर में ट्रांसपोर्टर्स को पहले के मुकाबले चार टन अधिक माल ढोने की अनुमति दी है। इससे उनको फायदा हो रहा है। रोड भी अच्छे हो गए हैं क्योंकि ये साइंटिफिक वे में बनते हैं। माल जल्दी पहुंचता है, गाड़ियां भी बहुत अच्छी हैं। बंगाल के ट्रक मालिकों को यह अनुमति नहीं मिली है इसलिए दूसरे प्रदेशों की तुलना में उनको नुकसान का सामना करना पड़ रहा है। यहां अन्य प्रदेशों की गाड़ियां जाती हैं, उनको चार टन ज्यादा माल ढोने की अनुमति है जबकि यहां के ट्रक मालिकों को अनुमति नहीं है, इसलिए इनको नुकसान का सामना करना पड़ रहा है और ट्रक तक बेचना पड़ रहा है। वे लोग कई बार मुझसे आकर मिले और बोले कि इस विषय को उठाइए। आज मौका मिला, आपने अनुमति दी, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी के सामने इस विषय को रख रहा हूं। मेरा निवेदन है कि इस पर ध्यान दिया जाए। मैं सरकार से आग्रह करता हूं कि इसकी अनुमति बंगाल में भी मिलनी चाहिए।

दूसरी बात हाईवे की है। माननीय अटल जी का दूरदर्शी प्रयास था, ड्रीम प्रोजेक्ट के कारण पूरा देश एक सूत्र में जुड़ गया। इससे ट्रांसपोर्ट बिजनेस में एक क्रांति आ गई। हमारे यहां हाईवे है, लेकिन दुख की बात यह है कि पुलिस की बाधा के कारण लोगों को इस सुविधा से वंचित रहना पड़ता है। लोगों को टोल टैक्स देना पड़ता है, रास्ते में रोककर वसूली की जाती है। हमारे यहां इसे 'तोलाबाज़ी' बोलते हैं। यह पुलिस करती है। मुझे भी कई बार रात को हाईवे पर इसका सामना करना पड़ा। मैंने ईस्ट मेदिनापुर डिस्ट्रिक्ट के डीएम को फोन किया। पांसकुरा नाम की जगह है, यहां तीन लेन है, तीनों को बंद करके एक जगह ट्रक छोड़े जाते हैं। इससे रात को मीलों लंबी लाइन लग जाती है, एक-डेढ़ बज जाता है। डीएम साहिबा बोलती हैं - मैं क्या कर सकती हूं, यह तो मेरे ज्युरिस्डिक्शन में नहीं है, आप एसपी को फोन कीजिए। इतना खर्च करके देश में गति आने

के बाद कहीं किसी की गलती के कारण इस प्रकार से लोगों को अड़चनों का सामना करना पड़ रहा है।

हमारे यहां आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु से अंडा, मांस, मछली काफी मात्रा में आता है। ट्रक मालिक बोलते हैं कि आंध्र प्रदेश से बंगाल आने में पांच रुपये खर्च होते हैं लेकिन बॉर्डर से कोलकाता तक 5000 रुपये खर्च होता है। इससे सार्वजनिक रूप से ट्रांसपोर्ट बिजनैस में भी रुकावट आ रही है। यहां के लोगों को इस समस्या का सामना करना पड़ रहा है। इस बारे में भी चिंतन किया जाए।

दूसरी समस्या टोटो की है। माननीय मंत्री जी का दूरदर्शी चिंतन था कि टोटो गरीब लोगों के लिए, सामान्य युवाओं की कमाई का साधन है। यह कम खर्च में पैसेंजर ढोने का साधन है। इसमें व्यवधान आ रहा है क्योंकि बर्धमान जिले में टोटो पर कमर्शियल टैक्स लगाया गया है जो कि देश में कहीं नहीं है। मंत्री जी ने बाकी सबको अनुमति दी है। यह गरीबों की कमाई का जरिया है। एकमात्र जिला है जहां कमर्शियल टैक्स लगाया गया है। यहां नेताओं के सैकड़ों टोटो हैं, वे बाकी लोगों के पेट पर लात मारकर कमाते हैं। यह बहुत ही दुखदायी बात है। माननीय मंत्री जी इस पर ध्यान दें तो अच्छा होगा। धन्यवाद।

*__SHRI THOL. THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM):__ Hon. Madam Chairperson, Vanakkam. I wholeheartedly thank you for allowing me to speak on this Bill. I welcome this amendment Bill which is introduced for maintenance, up-gradation and safety related works of urban roads, State Highways and National Highways. It is a matter of worry that there is no clear demarcation in this Bill about the responsibilities of the State Government as well as the Union Government. Who will bear the financial burden -- whether it is the State or the Union Government? I want to say that there is no mention

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil

about this in this amendment Bill. At the same time, I want to bring to the notice of this august House another important issue. Approximately 372 toll plazas are installed in different places by the National Highways Authority of India (NHAI) throughout the country. These toll plazas collect toll fee or toll tax from the drivers, passengers and owners who use these toll roads. During the year 2017-18, an amount of Rs. 22,820 crore had been collected as toll fee alone. We understand that this fund is meant for maintenance and up-gradation of roads and providing medical help to save the lives of accident victims. Because of lack of maintenance of Highways, on an average in every State, 1.5 lakh people die due to road accidents. Instead of saying that we are trying to reduce the number of accidents that take place, more importantly, the Government should elaborate on what it is doing to prevent such accidents. Toll gates and toll fee have become a heavy burden on the people of this country. For how long these toll gates will be collecting such toll fees? There is no mention about this anywhere. It is clearly displayed that every vehicle should pass through the toll gate. Who are all exempted from paying toll fee or toll tax is also mentioned at the display board outside every toll gate. But for how long this toll gate or toll plaza is allowed to collect toll fee? There is no mention about this anywhere. For how many years they will be collecting this tax? This should properly be displayed at the display boards outside every toll gate or toll plaza, for the information of general public.

Otherwise I should say that these toll plazas are involved in collection of toll fee continuously which is against the interests of the people of this country.

In most of the toll plazas, even there are bouncers who are used to manhandle people and to threaten them for paying toll tax. Road tax is paid at the time of purchase of a vehicle. Union Government has also recently levied a cess Rs.1 per litre of petrol and diesel. In this scenario, it is very pertinent to ask this Union Government that whether collection of toll fee at toll plazas is necessary. Thank you for this opportunity. Vanakkam.

श्री सुनील कुमार पिंटू (सीतामढ़ी): माननीय सभापति महोदया, मैं मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2019 के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद और साधुवाद देना चाहता हूं कि वे इस प्रकार का एक अच्छा कानून सदन में लाए हैं। सबसे बड़ी बात यह है कि लोगों के मन में कानून का डर होना चाहिए। पर, आज तक मोटर व्हीकल कानून से कोई डर नाम की चीज लोगों के मन में नहीं है। पहली बार मंत्री जी ने इसको इंट्रोड्यूस किया कि लोगों के अंदर कानून का एक डर दिखे। 100 रुपये का चालान कटने का डर आज किसी के मन में नहीं है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से कहना चाहता हूं कि आप एक प्रस्ताव लाए, जिसको विद्ड्रॉ कर लिया। विद्ड्रॉ करने के बजाय उसमें संशोधन करने की जरूरत थी।

एक मिनिमम शैक्षिक योग्यता होनी चाहिए। इसमें यह किया जा सकता है कि जिनका जन्म वर्ष 2005 या वर्ष 2010 में हुआ हो तो जब वे 18 साल के होंगे, तब उनको लाइसेंस मिलेगा। उनके पास उस समय एक शैक्षिक योग्यता होनी चाहिए, क्योंकि जिस प्रकार आप हाईवे बना रहे हैं और हाईवे पर जिस तरह से बोर्ड्स लगा रहें है, साइन बोर्ड लगा रहे हैं, अगर उसे पढ़ने वाला कोई नहीं होगा तो उससे भी मोटर दुर्घटना होगी। अगर हम पुराने लोगों को लाइसेंस की शैक्षिक योग्यता में छूट दे रहे हैं तो आने वाली नई जनरेशन के लिए हम इस कानून के तहत बाध्यता दे सकते हैं। आपने पांच लाख रुपये का प्रोविजन रखा है। मेरा आपसे आग्रह होगा कि मुआवजा न मिलने के कारण भी लोग रोड्स को अनावश्यक जाम करते हैं, क्योंकि उनको पिछली दुर्घटना का मुआवजा नहीं मिला होता। ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए कि उन्हें मुआवजा जल्द मिले। एक और बात मैं कहना चाहता हूं कि जो शराब पीकर गाड़ियां चलाते हैं, जिनके कारण एक्सीडेंट होते हैं, जिससे मृत्यु भी होती है, उन पर धारा 302 का मुकदमा चलना चाहिए। मोटर व्हीकल एक्ट के तहत उन पर मुकदमा होता है, लेकिन कानून में जो खामियां है, उसके कारण वह मुकदमे से बाहर निकलने का काम करता है। मैं आपको कहना चाहता हूं कि जिस प्रकार बिहार के माननीय मुख्य मंत्री जी ने शराब बंदी की है और मोटर व्हीकल एक्ट में माननीय सदस्यों ने यह मुद्दा बार-बार उठाया है तो

यह शराब बंदी पूरे देश में लागू होनी चाहिए। इससे जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उन पर हम रोक लगा सकते हैं।

माननीय सभापति महोदया, जिस प्रकार इंजीनियर्स पर खराब रोड़ के कारण जुर्माना लगाया गया है, उसके साथ-साथ जहां एन.एच. खराब हैं, वहां जो टोल टैक्स ले रहे हैं, जिनको मैनटेनेंस का आपने अधिकार दे रखा है, उनके ऊपर भी आप जुर्माना लगाने का काम करें, क्योंकि वे मैनटेनेंस समय पर नहीं कर रहे हैं, जिसके कारण रोड्स खराब हैं। उनका रोड्स की मरम्मत कराने का काम है। आपने मुझे बहुत कम समय दिया, फिर भी मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूं। धन्यवाद

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): Madam, I thank you for giving me this opportunity to speak on a Bill which holds immense importance.

I stand to oppose the Bill on several issues as has been put forward already by our respected Member, Prof. Saugata Roy but, since the ruling Party has the numbers and will get the Bill passed, it is my duty to put forward certain important suggestions which should be looked into, and provisions should be made accordingly.

15.28 hrs (Hon. Speaker *in the Chair*)

It is known to all that vehicles on the road have been increasing steadily and have led to manifold increase in accidents. In the past decade, over a million people have been killed in India. More than 400 deaths occur every single day which is equivalent to a fully loaded Jumbo Jet 747 crashing on India every day. Addressing the gaps in the existing Act is the need of the hour. I will not take much time of the House and will quickly go through the points which need to be enacted upon.

Firstly, and most importantly, India needs a nation-wide access number that will provide immediate assistance in case of any mishap. Different States have different numbers. Some States have a ten-digit mobile number to reach out for help. This causes delay in providing trauma care and increases the death toll. I sincerely request the Government to provide for a pan Indian medical emergency assistance access number.

Secondly, we have provisions for seat belts just for the front row of cars whereas rear seat passengers are equally vulnerable in case of accidents.

Every developed country in the world has compulsory provision for seat belts on the back seat. India should also work on the same path to make this possible.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्या, आप जिस पर संशोधन चाहती हैं, उस पर बोलिए कि इस बिल में इस जगह संशोधन चाहिए। हां आप सजेशन दे दें।

SHRIMATI PRATIMA MONDAL : Thirdly, it should be made binding on the two-wheeler riders to have a child restraint system. Two wheelers are a dangerous form of transport as far as a child is concerned. A sudden brake or push can cause unimaginable consequence. It is necessary to have a precautionary system to secure child safety because careless driving, overtaking etc., more so with a child, is not an uncommon scenario.

Fourthly, in page 11 of the Bill, the Government is ensuring mitigation and prevention of accidents by enhanced road engineering, by inserting Section 66A and 66B. I would request the Minister to elaborate on this point. It is indeed important to make more roads and better roads but it will lead to more vehicles and an increase in number of accidents. How will the Government overcome this situation? …(*Interruptions*)

Sir, I could not finish. Please give me only one minute. …(*Interruptions*) Fifthly, I would like to point out the five pillars of safety namely Road Safety Management, Infrastructure, Safe Vehicles, Road User Behaviour, and Post-Crash Response. These were enumerated in the Decade of Action for Road Safety 2011-20 in order to stabilise, and then reduce global road traffic fatalities by 2020. So, we stand nowhere close in achieving the targets. It is

very important to formulate a strict action plan based on these pillars and spread awareness on the streets because implementation of laws is more important than forming them.

Sixthly, the Bill talks about compensation for the injured. Here, it is necessary to look into the matter of rehabilitation of the injured person. A severely injured person might lose his ability to discharge his or her functions to earn a livelihood.

Finally, I would like to draw the Government's attention towards a very serious matter that goes unnoticed. Various platforms on social media contain numerous videos and pictures of stunts performed on bikes. They influence young minds and take away numerous lives when tried to be enacted. It is very difficult to control the content of social media but every form of 'show-off' stunt, if caught, should be heavily penalised up to an extent of imprisonment along with cancelling the license. Vehicles are a mode of transport to ease a human's life. It is not a toy to be played with. …(*Interruptions*) Thank you for giving me this opportunity. …(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : आपने बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं। धन्यवाद।

SHRI MARGANI BHARAT (RAJAHMUNDRY): Thank you, hon. Speaker Sir, for giving me this opportunity. …(*Interruptions*)

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): सर, इनके लीडर यहां बैठे थे, उन्होंने कहा था कि उनके अलावा कोई अन्य वक्ता नहीं है। पूरे सदन ने इस बात को सुना था और उसके बाद एक अन्य सदस्य बोलने लगे। यह बात मैं सिर्फ आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं। उन्होंने कहा था कि मेरे अलावा कोई मेंबर बोलने वाला नहीं है।

माननीय अध्यक्ष: मैंने व्यवस्था दी है।

श्री राजीव प्रताप रूडी : सर, मैं व्यवस्था का आदर करता हूं, लेकिन उन्होंने सदन में किसी अन्य सदस्य के नहीं बोलने के लिए कहा था।

माननीय अध्यक्ष: उन्होंने बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं।

मारगनी भरत साहब, आप संक्षेप में अपने सुझाव दीजिए।

SHRI MARGANI BHARAT : Sir, I will give only two suggestions. Actually, we are having 22 Members from our Party. So, I would request you to, at least, give us ample time to speak. Our colleague has taken not even five minutes. So, please give us ample time so that we can give some suggestions. I have three suggestions which I would like to give, through you, to the hon. Minister.

The first issue is regarding the stray cattle on National Highways. The stray cattle on National Highways are causing very many accidents. In this connection, I would like to say that the stray cattle are causing accidents when they are coming on the National Highways. So, there should a protection and control for the stray cattle. They should not be there on the National Highways. I would request the hon. Minister to make an arrangement to take the stray cattle to the barren Government lands, and construct a compound wall so that the stray cattle present on the National Highways can stay on the barren Government lands. We can even construct ponds for rain water harvesting so that the stray cattle can remain there and there are no accidents due to them.

Apart from that, the second point I would like to say is about the National Highways which are nearer to the cities. I will give a fine example. Near my constituency, where the city is extended towards the National Highway, there

are very many accidents happening on National Highway. As per the statistics of 2018-19, near my constituency in Rajahmundry in Andhra Pradesh, almost, 500 accidents have taken place in three junctions. The death toll was around 185. Around 185 people were killed in those accidents. So, I request the hon. Minister to consider constructing fly overs on the National Highways which are near to the urban areas, or else extend the by-pass roads, which are on the existing National Highways, so that many accidents can be controlled.

Moreover, the hon. Minister has brought out the Vehicle Scrap Policy in 2018. As per this policy, the vehicles manufactured in the year 2000 have to be scrapped in the year 2020. In this connection, I would like to say that in the Vehicle Scrap Policy the Government has to fix a standard price because these vehicles are owned by the middle-class people. We should not encourage middlemen in the matter of vehicle scrapping. So, if the Government fixes a standard price for the vehicles which are to be scrapped, the middle-class people can have optimum utilisation of these vehicles.

Sir, in the end, I would like to say that the hydrocarbon emission causes a lot of havoc to the environment. So, I would request the Government to bring out some kind of a policy to ban not only the outdated commercial vehicles, but also all other vehicles causing catastrophic emissions which ultimately cause havoc to the environment.

I would request that these three suggestions may be considered.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य पहली बार चुन कर सदन में आए हैं। यह फिल्म में एक्टिंग भी करते हैं और इन्होंने सदन में विधेयक पर अच्छी चर्चा की है।

Shri D. Ravikumar.

DR. D. RAVIKUMAR (VILUPPURAM): Sir, I want to speak on the Unlawful Activities (Prevention) Amendment Bill, not on this Bill.

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री तथा सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी): माननीय स्पीकर महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण बिल पर चर्चा करने की अनुमति दी है और सभी सम्माननीय सदस्यों ने इसके बारे में जो सुझाव और मत यहां रखे हैं, मैं उन सभी को बहुत धन्यवाद देता हूं और उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूं। मैं उनको यह भी विश्वास दिलाना चाहता हूं कि आपके बताए हुए सुझाव कुछ बिल में आए हैं और कुछ नहीं आए हैं, पर जो भी सुझाव आपने दिए हैं, निश्चित रूप से उनके ऊपर विभाग की ओर से विचार होगा और कार्रवाई होगी।

माननीय अध्यक्ष महोदय, बहुत से लोगों ने विशेष रूप से राज्य सरकार के अधिकारों को कम करने की बात कही है। यह सब्जेक्ट कन्करेन्ट लिस्ट में है और कन्करेन्ट लिस्ट में होने के कारण, स्वाभाविक रूप से राज्य को क्या करना चाहिए और केन्द्र को क्या करना चाहिए, इसे ठीक से डिफाइन किया गया है।

माननीय स्पीकर महोदय, राज्य में ऑलरेडी जो राज्य की स्टेट ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग कारपोरेशंस हैं, उनके लिए एक्ट है और उस एक्ट के अनुसार राज्य के स्टेट ट्रांसपोर्ट को जिला स्तर पर, विभाग स्तर पर अपने राज्य में नियम बनाने का अधिकार है। कारपोरेशंस के कार्यों पर भी उनका कंट्रोल है। हमारा कोई उद्देश्य स्टेट ट्रांसपोर्ट को इंटरफेयर करने का नहीं है और उसमें किसी प्रकार का गतिरोध पैदा करने का भी नहीं है। स्टेट ट्रांसपोर्ट जो अच्छा चलाते हैं, वे चलाएं। जहां वे लॉस मेकिंग है और राज्य सरकार उन्हें चलाना चाहती हैं, तो वे भी चलाएं, इसके बारे में हमें कोई आपत्ति नहीं है। यह जो नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी है, यह भी राज्य सरकारों के सभी लोगों और स्टेक होल्डर्स को बुलाकर उनसे चर्चा करने के बाद तय करेंगे।

मैंने इस बिल के प्रारंभ में आपको कहा है कि सभी राज्यों के 18 ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स, जो 10 पॉलिटिक पार्टीज को रिप्रेजेंट करते थे, उन्होंने इस बिल को अध्ययन करके हमारे पास भेजा है। फिर, हम ने उनके सुझाव स्वीकार किए। उसके बाद, स्टैंडिंग कमेटी और ज्वाइंट सेलेक्शन कमेटी ने काम किया। उसके बारे में सेक्रेट्री के लेवल पर मैं खुद मीटिंग के लिए गया। वहां हमने

उनको अपनी बात कही। सभी से विचार-विनियम करने के बाद यह बात सामने आई है कि नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी में नेशनल मोबिलिटी और इंटर-स्टेट जो दो राज्यों के बीच में, चार राज्यों के बीच में ट्रांसपोर्ट होगा और अंतर्राज्यीय दो राज्यों के बीच में होगा, उसके लिए केवल हम अपना विचार देने वाले हैं और वह भी राज्य सरकार से सुलह होने के बाद देंगे। बहुत लोगों ने कहा है कि पब्लिक ट्रांसपोर्ट को बढ़ावा देना चाहिए, यह बिल्कुल सही है।

हमारे देश में जिस तरह से गाड़ियों की संख्या बढ़ रही है, यह इकोनॉमी के लिए अच्छा है। 45 हजार करोड़ रुपये का हमारा आटोमोबाइल का एक्सपोर्ट है और साढ़े चार लाख करोड़ रुपये की यह इंडस्ट्री है। देश में यह सबसे ज्यादा रोजगार देने वाली इंडस्ट्री है। हमारे लिए यह भी एक समस्या है कि गाड़ियों की संख्या लगातार बढ़ रही है। यदि एक व्यक्ति को रेलवे स्टेशन जाना है, तो वह चार पहिए की गाड़ी में बैठ कर जाता है। हमने निर्णय लिया है कि उसका रेलवे स्टेशन जाना भी सस्ता हो और चार पहिए की गाड़ी से ट्रैफिक भी ज्यादा न हो। कई बार यह कहा जाता है कि हम धनवान लोगों के लिए ही कर रहे हैं, इसलिए हमने आम लोगों के लिए टू-व्हीलर को टैक्सी बनाया। जो इलेक्ट्रिक टू-व्हीलर्स है या बॉयो फ्यूल का टू-व्हीलर है, मीटर चलाकर एक आदमी उस पर बैठेगा और वह कहीं भी जा सकेगा। यह व्यवस्था मुम्बई, दिल्ली, बैंगलुरु, चेन्नई आदि शहरों के लिए ही नहीं है, यह छोटे-छोटे गांवों में तहसील स्तर पर एक व्यक्ति के लिए मीटर से जाने की व्यवस्था करने का सुझाव हमने राज्य सरकार को दिया है। मैं राज्य सरकारों से आग्रह करूंगा कि इसे माना जाए, लेकिन इसे मानना या न मानना उनका अधिकार है। विशेष रूप से स्टेट ट्रांसपोर्ट की हालत सही नहीं है। मैं समझ रहा था कि केरल और तमिलनाडु का स्टेट ट्रांसपोर्ट प्रॉफिट में है, लेकिन केरल के माननीय सदस्य ने बताया कि केरल में भी यह लॉस मेकिंग है।…(व्यवधान) तमिलनाडु में भी लॉस में है। आपको जो बात सम्माननीय सुप्रिया सुले जी ने कही, उसे मैं समझाना चाहता हूं कि डिपार्टमेंट में कन्फ्रन्टेशन नहीं है। आप इस मुद्दे को गंभीरता से लीजिए कि आप बिना ज्यादा पैसा खर्च किए और लोगों के टिकट के पैसे 25-30 परसेंट कम करके उन्हें एसी गाड़ियों में घुमा सकते हैं। हम ऐसा कर सकते हैं क्योंकि जैसा मैंने

बताया कि लंदन ट्रांसपोर्ट के 9 ऑपरेटर्स हैं । वर्ल्ड बैंक की मदद से उनका बहुत सुंदर ट्रांसपोर्टेशन सिस्टम है । प्राइवेट इन्वेस्टर उसमें इन्वेस्ट करेगा और गाड़ी खरीदेगा । कॉरपोरेशन कांट्रेक्ट करता है कि मिनिमम सवा दो सौ किलोमीटर आप डेली गाड़ी चलाएंगे और प्रति किलोमीटर के हिसाब से आपको पैसा दिया जाएगा । आदरणीय सावंत जी बैठे हैं, इन्होंने इलेक्ट्रिक बसों के लिए सहूलियत दी । सौगत राय जी, केवल एक बस नहीं है । दिल्ली की कॉरपोरेशन करीब डेढ़ हजार इलेक्ट्रिक बसें लेने की सोच रही है । पुणे में डेढ़ सौ इलेक्ट्रिक बसें आई हैं । अभी हिमाचल प्रदेश में इलेक्ट्रिक बसें शुरू हुई हैं और उसके लिए वे सब्सिडी भी दे रहे हैं। हम गरीबों के लिए सोच रहे हैं । आप यह मत सोचिए कि हम धनवानों के लिए सोच रहे हैं । डीजल के फ्यूल की बात सम्माननीय सदस्य ने कही कि फ्यूल की कास्ट बढ़ना ट्रांसपोर्ट के लिए सबसे बड़ी समस्या है । इनका परिवार वर्ष 1929 से ट्रांसपोर्ट का धंधा कर रहा है और उन्होंने अपना अनुभव बताया है कि फ्यूल की कास्ट बढ़ी है । हमने इसके लिए रास्ता निकाला कि मुम्बई में बेस्ट की बस डीजल से चलती है उसकी प्रति किलोमीटर कास्ट 115 रुपये प्रति किलोमीटर है। जो बस इथेनॉल पर चल रही है, उसकी कास्ट 69 रुपये प्रति किलोमीटर है और जो इलेक्ट्रिक बस है, उसकी कास्ट 50 रुपये प्रति किलोमीटर टेंडर में है । आप मुझे बताएं कि 225 किलोमीटर के लिए आप 115 रुपये के हिसाब से पैसा देंगे तो कितना पैसा बनेगा और यदि 50 रुपये देंगे, तो कितना पैसा बनेगा? 50 रुपये में एयरकंडिशंड लग्जरी गाड़ी में गरीब बैठेगा । टिकट रेट 25 से 30 परसेंट कम होगा और लोगों को कम्फर्ट भी मिलेगा क्योंकि इलेक्ट्रिक गाड़ी डीजल से सस्ती पड़ती है । यह डेढ़ करोड़ रुपये की बस है । बस की केपिटल कास्ट महंगी है, लेकिन फ्यूल कास्ट कम है और इसलिए भारी उद्योग मंत्री जी ने इसके ऊपर सब्सिडी दी है और इस वजह से इसकी कास्ट कम होगी । जैसे जब शुरू-शुरू में मोबाइल फोन आया, तब वह डेढ़ लाख या सवा लाख रुपये का मिलता था, अब 8 हजार रुपये में मिलता है और 1500 रुपये में भी मिलता है । जब व्ह्ीकल्स की मैनुफैक्चरिंग ज्यादा होगी, तो इसकी कास्ट कम होगी । यदि कास्ट कम होगी, तो उसका फायदा हम सभी को मिलेग, इसलिए नई टेक्नोलॉजी, नये इनोवेशन के बारे में हमारी सोच है ।

आपने पब्लिक ट्रांसपोर्ट की बात कही । सौगत राय जी मैं आपको जरूर कहूंगा कि प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में उन्होंने भी बहुत सारी बातें देश में कही हैं और मैं भी कह रहा हूं, यानी आपकी भाषा में हम सपने दिखा रहे हैं। मैं एक बात याद रखता हूं कि सपने दिखाने के बाद यदि वे पूरे नहीं होंगे, तो जनता उनको बदल देती है। लेकिन दिखाए गए सपनों को जो पूरा करते हैं, उन्हें जनता फिर से चुनती है।

इसलिए मैं आपसे कहूंगा, आपने कहा, कहाँ है आइस क्रूज़? मुम्बई में इंटरनैशनल क्रूज़ टर्मिनल बन रहा है और वहाँ 350 क्रूजेज़ आने वाले हैं । डोमेस्टिक टर्मिनल्स भी बन रहे हैं । कोलकाता-हल्दिया में भी उसकी व्यवस्था कर रहे हैं। मैं आपको आमंत्रित करूँगा, मुम्बई से गोवा के लिए अंग्रिया नाम से क्रूज़ शुरू हुआ है । कोचीन, बैंगलोर आदि सिटीज में क्रूज़ेज आते हैं, इंटरनैशनल क्रूज़ भी आ रहे हैं। आपको मैं बताना चाहूंगा कि मुम्बई में इंटरनैशनल और डोमेस्टिक क्रूज टर्मिनल्स बनने के बाद साढ़े आठ सौ क्रूजेज़ आएंगे। एक-एक क्रूज में लगभग चार-चार हजार लोग बैठ सकेंगे।

गंगा में जलमार्ग शुरू हुआ। इलाहाबाद से कोलकाता तक आप बोट में बैठकर जा सकेंगे, ऐसा जलमार्ग अभी बना है । यमुना में दिल्ली से मथुरा, मथुरा से आगरा और आगरा से इटावा होकर इलाहाबाद तक के जलमार्ग के लिए 12 हजार करोड़ रुपये का डीपीआर बनाकर वर्ल्ड बैंक को दिया गया है। अगर यह हो जाएगा, तो आप जलमार्ग के द्वारा दिल्ली से कोलकाता तक जा सकते हैं। आज इलाहाबाद से कोलकाता-हल्दिया जलमार्ग निर्माण का काम इसी सरकार ने किया है।

मुझे लोग कहते थे कि आप सपने दिखा रहे हैं, गंगा में क्या होगा? इस साल 280 लाख टन माल की ढुलाई हुई है। वह सस्ता भी होगा। हमने उसका फ्यूएल बदला है। …(व्यवधान) सौगत राय जी, आप मुझे बताइए, बंगाल के ही उद्योगपति हैं, मैं कोई पॉलिटिकल टीका-टिप्पणी नहीं करना चाहता हूँ, वहाँ फाइव स्टार और सेवन स्टार क्रूज़ चल रहे हैं । एक बात जरूर है कि शुरुआत में जब कोई कहता है, मैंने पहले कहा था कि पानी पर उतरने वाला हवाई जहाज आएगा,

तो आधे लोग हँस दिये कि यह कैसा हवाई जहाज होगा, वह पानी में कैसे उतरेगा, यह मंत्री क्या सपना दिखा रहा है। लेकिन मैं खुद उसमें बैठा हूँ। पिछली सरकार में टीआरएस के एविएशन मिनिस्टर थे, उनके साथ मैं उसमें दो बार बैठा, समुद्र में उतरा, दो बार ऊपर उड़ा, उस पर ट्रायल ली। फिर प्रधान मंत्री जी ने मुझे फोन किया कि तुमने देखा है, अब मुझे भेजो, मुझे भी देखना है। मुझे प्रधान मंत्री जी के सुरक्षा सलाहकार ने कहा कि आप यह कैसे कह रहे हैं? प्रधान मंत्री जी के लिए डबल इंजन का ही विमान चाहिए, उनके लिए ये-ये नियम हैं। मैंने उनसे कहा कि ऐसे-ऐसे नियम हैं, तो ये अड़चन है। लेकिन उन्होंने कहा कि मुझे यह देखना ही है। फिर मैंने उनको अहमदाबाद भेजा, वहाँ फ्लोटिंग जेट्टी बनी। वहाँ प्रधान मंत्री जी पानी पर उतरे, वहाँ से गये और फिर आए भी। यह आप सबने देखा। इसलिए हम कोई सपना नहीं दिखाएंगे।

मैं, प्रधान मंत्री, इस सरकार और अपनी ओर से आपको आश्वस्त करना चाहूंगा कि हमने जो डिक्लरेशन किए हैं, हमारे द्वारा की गई जो घोषणाएँ हैं, उनमें से हमने जो-जो पूरे नहीं किये हैं, तो विपक्ष के नाते उसके बारे में टीका-टिप्पणी करने का आपका संवैधानिक अधिकार है और आप यह जरूर कीजिए। आप हमारे ध्यान में लाकर दीजिए, हम उसका स्वागत करेंगे। लेकिन हम देश की जनता और आपके साथ ऐसी कोई बात नहीं करेंगे, जो हम पूरी नहीं कर सकते। इसलिए मैं आपको बताना चाहूंगा कि ट्रांसपोर्ट सेक्टर में चेंजेज हो रहे हैं। यह बात जरूर है कि हमारे देश में नई टेक्नोलॉजी है। आप बताइए, यहाँ पर अर्जुन मेघवाल जी बैठे हैं, ये मेरे साथ स्टेट मिनिस्टर थे, जब मैं दावोस गया था, तो टॉफेल-मेयर नाम की कंपनी के पास 28 टाइप्स की टेक्नोलॉजीज थीं। मैंने पूरा प्रजेंटेशन देखा। जब मैं इंडिया वापस आया, तो मैंने एनएचएआई के अधिकारियों से कहा कि यह करो, वह करो, तो उन्होंने कहा, हमारा मैनडेट नहीं है। मैंने कहा, तुम मत करो, तुम बाजू हटो। मैंने वाप्कोस लिमिटेड को बुलाया, वह मेरी मिनिस्ट्री के अंदर थे। मैंने उससे कहा कि तुम इसे कर सकते हो, तो वे बोले, कर सकते हैं। मैंने वाप्कोस का एग्रीमेंट करा दिया। अब हवा में चलने वाली डबल डेकर बस में 260 लोग बैठते हैं, वह टेक्नोलॉजी आई है। यह चंडीगढ़ वगैरह के

लिए बहुत अच्छी है। मैंने वहाँ के एलजी साहब को भी प्रजेंटेशन के लिए भेजा था। वह 'मेक इन इंडिया और मेड इन इंडिया' की होगी। यह अभी तक शुरू नहीं हुआ। …(व्यवधान)

यह हवा में चलने वाली पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम ऑन इलैक्ट्रिसिटी है। …(व्यवधान) इसमें रोप-वे, टेबल-कार, फनिकुलर रेलवे, स्काई बस आदि हैं। …(व्यवधान)

सौगत राय जी, मैं आपको एक छोटा-सा उदाहरण देता हूँ।

मैंने अपने ट्रांसपोर्ट भवन में, जो यहां से तीन मिनट की दूरी पर है, उसके बाजू में सात मंजिलों का पार्किंग प्लाज़ा बनाया है। उसमें गाड़ी लिफ्ट से ऊपर नंबर पर जाती है और नंबर देने पर गाड़ी चढ़ती है और उतरती है। मैं आपको आमंत्रित करूंगा। इसके लिए बहुत कठिनाइयां आईं और बहुत परमीशन्स लीं। वह पार्लियामेंट के बाजू में है। अब वह चालू है, आप उसे देखने के लिए आइये। सबसे अच्छी बात यह है कि उसके ऊपरी फ्लोर पर हमने एक रेस्टोरेंट बनाया है, जिसमें हम मुंबई से शेफ लाए हैं। पानी पूरी, पाव भाजी जिसको खानी है …(व्यवधान) मैं आप सबको आमंत्रित करता हूं। …(व्यवधान) अभी एक सैंपल बना है। …(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : गडकरी जी, आप सिर्फ सौगत जी को ही निमंत्रण क्यों दे रहे हैं? …(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : मैं आपको भी निमंत्रित करता हूं। …(व्यवधान) मैं सभागृह के सभी सदस्यों को आमंत्रित करता हूं। …(व्यवधान) आप देखिए कि यह जो कार लिफ्ट की टैक्नोलॉजी इटली से आई है, इटली से आई है, आप खुश होंगे …(व्यवधान) यह टैक्नोलॉजी आई तो केरल की सरकार ने 14 पार्किंग प्लाज़ा बनाने के लिए एनएचआईडीसीएल को ऑर्डर्स दिए। …(व्यवधान) अब हमारे पास 28 आर्डर्स आए हैं कि पार्किंग सिस्टम बनाओ।

आप सबने पार्किंग सिस्टम का उल्लेख किया है, जिससे कम जगह में 200-250 गाड़ियां पार्क हो सकती हैं। एनएचआईडीसीएल को केरल की सरकार ने क्यों बुलाया? केरल की सरकार ने 14 प्रोजेक्ट्स क्यों दिए? ऐसे ही सभी राज्यों के लोग बोल रहे हैं। इससे एक नया गेटवे ओपन

हो गया है। उन्होंने नई टैक्नोलॉजी का जॉइंट वेंचर किया है। यह सब करने के लिए राज्य सरकार को टैक्नोलॉजी ऐवेलेबल कर के देनी होती है।

मैं आपको सबसे इम्पॉर्टेंट चीज़ के बारे में बताता हूं। इन सब बातों के लिए फॉरेन इनवेस्टमेंट लानी पड़ेगी। हमारे पास पैसा नहीं है, न राज्य सरकार के पास पैसा है, न केन्द्र सरकार के पास पैसा है। यह पैसा लाने के लिए, कैपिटल कॉस्ट विद लो-इन्ट्रेस्ट, मैं एमएसएमई का मंत्री हूं। अभी वर्ल्ड बैंक के साथ, केएफडब्ल्यू के साथ, एडीबी के साथ, मैंने छोटे-छोटे उद्योगों के लिए उनकी क्रेडिट लाइन प्राप्त की है, ताकि इन्ट्रेस्ट कॉस्ट कम हो, हमारी इन्ट्रेस्ट कॉस्ट 10-11 परसेंट है। हमारे छोटे लोगों को क्यों न 6-7 परसेंट तक लोन मिल जाए? हम गरीबों के लिए ही सोच रहे हैं। टैक्नोलॉजी, इनोवेशन, एंटरप्रेन्योरशिप, साइंस, रिसर्च और स्किल, इसको हम नॉलेज कहते हैं। देश के विकास के लिए यह सब लाना, कनवर्ज़न ऑफ नॉलेज इन्टू वैल्थ, यही सरकार की भूमिका है।

मुझे यही कहना है कि हम इसके द्वारा स्टेट गवर्नमेंट के कोई अधिकार नहीं लेंगे। मैं विशेष रूप से आपको फिर से आश्वस्त करना चाहूंगा कि यह नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी बनने के बाद अगर एक स्टेट केरल कहता है कि उसको इसे लागू नहीं करना है तो वह न करे, किसी से ज़बरदस्ती नहीं है। कल अगर महाराष्ट्र कहता है कि उसे यह करना है, तो वह करे। यह एक सिस्टम है, हम इसमें आपको मदद करेंगे। यह मैनडेटरी नहीं है। क्या एक-एक राज्य इतनी टैक्नोलॉजी ला सकता है? एक-एक राज्य से टैक्नोलॉजी वाला अलग पैसे लेगा, इसके बजाय एक ही ने टैक्नोलॉजी का पैसा दिया और उसे इंडीजिनाइज़ किया और पूरी तरह से उसे मेक इन इंडिया और मेड इन इंडिया बनाया तो उसकी कॉस्ट कम हो जाएगी। कॉस्ट कम हो जाएगी तो वह राज्यों में सस्ती मिलेगी।

मेरा आपसे अनुरोध है कि इसके लिए ट्रांसपोर्ट सैक्टर में बड़े परिवर्तन करने की इसके पीछे कोशिश है। दूसरी बात यह है कि आप ट्रांसपोर्ट पॉलिसी पर कभी एक बार चर्चा रखिये। मैं स्पीकर साहब से प्रार्थना करूंगा कि इसकी नॉलेज सबको मिलनी चाहिए। हमारे देश के आप सब लोग मालिक हैं। हम तो सेवक हैं, लोगों ने हमें चुनकर भेजा है। आपने यह जो टीवी बनाया, कभी

किसी दिन इनोवेटिव टैक्नोलॉजी द्वारा इसका प्रेज़ेंटेशन करने की व्यवस्था कीजिए। इसे आप सब देख लेंगे तो आप सबका विश्वास बढ़ जाएगा। हिमाचल प्रदेश ने वेप्कॉस को 14 प्रोजेक्ट्स दिए हैं। उत्तराखंड ने भी दिए हैं, कश्मीर में भी बात चल रही है, अब यह टैक्नोलॉजी आई है, एग्रीमेंट्स हो रहे हैं, उसके लिए फॉरेन इनवेस्टमेंट लाने की बात हो रही है। वेप्कॉस 100 परसेंट ओन्ड बाय भारत सरकार है, उन्हीं के पास यह टैक्नोलॉजी आई है। मैंने उनको कहा कि टैक्नोलॉजी लाने के बाद उनका इम्पोर्ट मैटेरियल मिनिमम होना चाहिए, सब इंडिया में बनाओ। इंडिया में बनाने से उसकी कॉस्ट कम से कम 50 परसेंट कम हो जाएगी, हमारे युवाओं को रोज़गार मिलेगा और हम उसे एक्सपोर्ट करेंगे। मैंने आपको एक उदाहरण दिया था। हमारी पार्टी ने, जब मारूति गाड़ी आई थी, जब मारूति को कन्वर्ट किया गया तब मैं बहुत छोटा था। उस समय बहुत टिप्पणियां हुई थीं, लेकिन जापान की कंपनी सुज़ूकी जब मारूति गाड़ी लाई, उससे इंडियन ऑटोमोबाइल इंडस्ट्री का भविष्य बदल गया। नई-नई टैक्नोलॉजी आई और आज इंडिया की ऑटोमोबाइल इंडस्ट्री 4.5 लाख करोड़ रुपये की हो गई है।

45 हजार करोड़ का एक्सपोर्ट है। सबसे ज्यादा लोगों को रोजगार मिला है, क्योंकि नई टेक्नोलॉजी आई है। मैं पहले पोर्ट का मंत्री था, आप तुतीकोरिन, मुंबई पोर्ट, कांडला आदि। आप सब जगह जाकर देखिए। ट्रक, बसेज़ लाइन से खड़ी हैं। वे अब जहाज में जा रही हैं। हमारे देश में अब गाड़ियां आती नहीं हैं, हम लोग एक्सपोर्ट कर रहे हैं। क्या यह देश के लिए आवश्यक नहीं है? क्या इससे नए रोजगारों का निर्माण नहीं होगा? कल ऐसा आएगा कि हम नई टेक्नोलॉजी लाएंगे। आज हम सैटेलाइट बनाते हैं, पहले हम सैटेलाइट नहीं बनाते थे। जब से हम सैटेलाइट बनाने लगे हैं, तो सबसे चीप सैटेलाइट हमारा है। लोग हमसे सैटेलाइट लेने लगे हैं। मेरा यह कहना है कि यह पॉलिसी नैशनल लेवल पर होगी, टेक्नोलॉजी आएगी, लो कॉस्ट कैपिटल की इन्वेस्टमेंट आएगी। एक राज्य है जहां टप में बैठकर लोग चलते हैं। वे बोलेंगे कि नहीं, हमें नया कुछ भी नहीं लेना। इलेक्ट्रिक वाली पब्लिक ट्रांसपोर्ट नहीं चाहिए, धुआं छोड़ने वाली डीज़ल की गाड़ियां चलेंगी, हमको टिकट रेट कम नहीं करवाना है, हम लोग टप में ही बैठेंगे और खुली हवा में ऑक्सीजन लेंगे।

आप हमें कुछ मत कहिए। हम बोलेंगे कि आप ऐसा चलने दें। हमें कोई आपत्ति नहीं है। श्री रविशंकर प्रसाद जी, ठीक है न? अगर आप पटना में नया चाहते हैं तो देंगे, नहीं चाहते तो जो चल रहा है, वह चलने देंगे, हम जबर्दस्ती नहीं करेंगे।

अध्यक्ष महोदय, यह जो नैशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी है, यह कोई हस्तक्षेप नहीं करेगी। अब डीलर वाली बात आपने की। नियम क्या है? अगर आप नई गाड़ी खरीदते हैं तो डीलर के यहां से ट्रक में स्कूटर को रखकर आरटीओ ऑफिस में ले जाना, फिर वह आकर देखेगा कि यह गाड़ी ठीक है कि नहीं है। मेरी समझ में आज तक नहीं आया कि नई गाड़ी खरीदने के बाद आरटीओ उसमें क्या चेकिंग करेगा? न मशीन है, न कुछ और, केवल आंखों से देखता है। वह गाड़ी ट्रक में डालकर वहां ले जाएगा और ले जाने के बाद वह रजिस्ट्रेशन करके नंबर देगा और गाड़ी वापस फिर डीलर के पास आएगी, फिर गाड़ी कन्ज्यूमर को मिलती है। अब सच्चाई क्या है, मैं आपको बताता हूं। तमिलनाडु में भी ऐसी स्थिति है। अगर मैं गलत हूं तो मुझे बताइए। क्या आप जो गाड़ी खरीदते हैं, तो डीलर उसे ट्रक में रखकर आरटीओ ऑफिस में ले जाता है? पूरे देश में नहीं ले जाते हैं। इसका कारण यह हुआ कि डीलर के गाड़ी न ले जाने के कारण वह नियम भंग करता है, जिसके लिए उसे चार्ज देना पड़ता है। तभी आरटीओ ठप्पा मारता है। क्या यह पद्धति बन्द नहीं होनी चाहिए? रजिस्ट्रेशन अथॉरिटी स्टेट गवर्नमेंट के पास है, कितना पैसा लेना है यह अथॉरिटी भी स्टेट गवर्नमेंट के पास है। सब अधिकार आपके हैं। गाड़ी का रजिस्ट्रेशन करने की जिम्मेदारी, जो पहले गाड़ी मालिक की थी, वह डीलर को दे दी गई है कि डीलर गाड़ी का रजिस्ट्रेशन करे। सब कुछ आरटीओ ऑफिस ही तय करेगा, वही नंबर भी देगा, जितना पैसा लेना है वह भी वही लेगा। मुझे बताइए कि इसमें कौन से राज्य का रेवेन्यू लॉस है? अगर आप कहेंगे कि इस पर इतने प्रतिशत टैक्स लगाइए, यह कीमत है और इतना टैक्स लगेगा और वह आपके अकाउंट में ऑनलाइन सिस्टम से जमा हो जाएगा। मुझे यह बताइए कि पैसा लेने का अधिकार राज्य सरकार का, कितना टैक्स लगाना है, यह अधिकार भी राज्य सरकार का, पैसा भी सरकार के अकाउंट में उसी समय जमा हो जाएगा। नंबर देने का अधिकार भी राज्य सरकार का होगा। मुझे यह बताइए कि इस नए

सिस्टम में केवल गाड़ी लेकर जो बीच में चल रहा है, केवल उसे रोका है, इसमें हमने कौन सा अधिकार लिया है और भारत सरकार को कौन सा रेवेन्यू मिल रहा है? 18 ट्रांसपोर्ट मंत्रियों और 10 पार्टियों के लोगों ने जब इन सब बातों को स्वीकार किया, तब यह लाया गया। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि इसमें आप जरूर सहयोग करिए।

अध्यक्ष महोदय, रोड एक्सिडेंट्स के बारे में जो बात की गई, वह बिल्कुल सही है। इसमें तमिलनाडु का 29 प्रतिशत है। बहुत अच्छा काम किया गया है। तमिलनाडु के पुलिस अधिकारी, डीजी ने एसपी पर जो कार्रवाई की, जिसका उल्लेख किया गया है, उन सब बातों का अनुकरण देश में करना चाहिए। मैंने तो यह कहा कि जो मैं नहीं कर सका वह उन्होंने करके दिखाया। इससे ज्यादा क्या काम्प्लिमेंट दिया जा सकता है? मैं उनका अनुकरण करना चाहता हूं। अगर एक-दो स्टेट्स अच्छे हैं, चाहे वहां किसी भी पार्टी की सरकार हो, उन्होंने अगर कोई अच्छी बात की है तो उसे हम स्वीकार करेंगे और वही किया गया है। आपने पूछा कि एनएचएआई के एक्सिडेंटल स्पॉट का क्या हुआ? देश में 40 प्रतिशत एक्सिडेंट एनएचएआई पर हो रहे हैं। एनएचएआई की 40 हजार किलोमीटर नई रोड हमने बनवाई है और अभी फिर से काम शुरू है। मुझे लगता है कि 96 हजार एनएचएआई की रोड लिंक थी, अब लगभग 1 लाख 40 हजार किलोमीटर तक हम पहुंचे हैं। 21 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से रोड कंस्ट्रक्शन हुई है। श्री प्रतापराव जाधव साहब ने जो बात कही, वह बिल्कुल सही है कि जो इंडिपेंडेंड इंजीनियर्स या अथॉरिटी इंजीनियर्स हैं, अच्छा हुआ आपने उनके बारे में कहा।

16.00 hrs

मैं डिपार्टमेंट को बहुत बार कहता था, पर मैं आज यहां कमिट करूंगा ताकि हमारे जो सेक्रेटरी गैलरी में बैठे हैं, उनको लिखित में इसका ऑर्डर निकालना पड़े। पहली बात, इंडीपेंडेंट इंजीनियर यानी 70 साल का टोपी पहना हुआ कोई व्यक्ति आता है। एक रिटायर्ड आदमी इतने बड़े रोड पर कहां जाता है, यह मुझे भी मालूम नहीं है। यह प्रथा बहुत गलत है। मैं आज घोषणा करता हूं कि इंडीपेंडेंट अथॉरिटी इंजीनयर की जो प्रथा है, उसको बंद करेंगे। दो-चार-पांच सौ

कम्पनियों को प्रोजेक्ट मेनेजमेंट कंसल्टेंसी की जिम्मेदारी देंगे, जिनमें सॉइल स्टेबलाइज़ करने वाला एक्सपर्ट होगा, स्ट्रक्चरल इंजीनियरिंग का एक्सपर्ट भी होगा, ट्रैफिक और रोड एक्सीडेंट्स के बारे में जानकारी रखने वाला भी होगा और उस कम्पनी को उतना ही चार्ज मिलेगा, लेकिन वह पूरे रोड की चैकिंग करेगी ताकि बाद में दिक्कत न हो।

आपने ब्लैक स्पॉट्स के बारे में कहा था। उसमें 789 ब्लैक स्पॉट्स एनएचएआई के द्वारा आइडेंटिफाई किए गए थे। उसमें से 650 ब्लैक स्पॉट्स नेशनल हाईवेज़ पर थे और 362 ऑलरेडी रैक्टिफाइ किए जा चुके हैं। 230 के काम को अवार्ड किया जा चुका है और प्रोग्रेस में हैं। 41 बिडिंग स्टेज पर हैं, जबकि 17 स्पॉट्स को लेना बाकी है। यह करने के बाद ध्यान में आया कि यह संख्या 14000 से ज्यादा है। इसका कारण कोई नहीं है। इसका कारण रोड इंजीनियरिंग है। डीपीआर गलत बनाते हैं। हर डीपीआर गलत बनती है। यहां आंध्र और तेलंगाना के मैक्सिमम मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट कांट्रैक्टर हैं। ये मेरी बात को समझ लेंगे। यह सब डीपीआर बनाने वाले जिम्मेदार हैं। इसलिए हमने 14 हजार करोड़ की प्रोविज़िनिंग की है। जिस दिन मैंने बिल प्रेज़ेंट किया था, उस दिन आपको बताया था कि अभी देश में 14 हजार ब्लैक स्पॉट आइडेंटिफाई किए गए हैं। उसमें केवल नेशनल हाईवेज़ ही नहीं हैं, स्टेट हाईवेज़ भी हैं, डिस्ट्रिक्ट रोड्स भी हैं, म्यूनिसिपल रोड्स हैं। सभी स्पॉट्स को आइडेंटिफाई करके हमने वर्ल्ड बैंक और एडीबी को यह प्रपोज़ल दिया है, जिसे फाइनैंस मिनिस्ट्री ने रिकमण्ड किया है। सात हजार करोड़ रुपये एडीबी ने प्रिंसीपली अप्रूव कर दिए हैं। उसका पत्र भी मिल गया है। सात हजार करोड़ रुपये के लिए वर्ल्ड बैंक से चर्चा हुई और उन्होंने भी दिया है। इसको 14 हजार करोड़ रुपये खर्च करके करेंगे। क्योंकि आप में से बहुत से लोगों ने कहा है कि आपके पास 380 करोड़ रुपये का फण्ड है और यह काम कैसे होगा। यह मिनिस्ट्री का फण्ड है। एनएचएआई ने काम किया, जिस 789 स्पॉट के बारे में मैंने आपको बताया, वह अलग है। एडीबी और वर्ल्ड बैंक का जो लोन है, वह 14 हजार करोड़ रुपये लाकर इस काम की शुरुआत कर रहे हैं ताकि इस देश में एक्सीडेंट्स में लोगों की मृत्यु न हो। सबसे दुखद बात कोई है तो यह है कि 65 परसेंट 18 से 35 साल के जवान लड़के और लड़कियां

एक्सीडेंट्स में मर रहे हैं । यह देश के भविष्य की जनरेशन है । इसलिए इन सब बातों को संवेदनशीलता के साथ और आपके सहयोग के साथ आगे लेकर जाना है ।

महोदय, स्क्रैपिंग पॉलिसी पर भी हम आगे बढ़ रहे हैं। सभी माननीय सदस्यों ने रोड सेफ्टी पर अपने विचार रखे हैं और इसमें सुधार करने के लिए जितने सुझाव आप लोगों ने रखे हैं, उन सबका उल्लेख मैं नहीं कर रहा हूं। मैंने सब कुछ नोट किया हुआ है। …(व्यवधान) ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूल्स के बारे में मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आपने कहा कि आठवीं पास को ड्राइविंग लाइसेंस देने को एनकरेज क्यों नहीं कर रहे हैं। मेरे सामने समस्या यह आयी कि जो ट्रक ड्राइवर्स आठवीं पास नहीं थे, उनका लाइसेंस ही रिन्यू नहीं हो रहा था । इस कारण से लाखों लोग बेरोजगार हो गए । हरियाणा के मुख्यमंत्री मेरे पास आए और उन्होंने कहा कि आपने लोगों को बेरोजगार कर दिया है। आपने कंडीशन डाल दी है। मैंने कहा कि हम इसको एग्ज़ैम्प्ट करेंगे और हमने इसको एग्ज़ैम्प्ट किया । ऑर्डर भी निकला है । मैं आपको बताना चाहता हूं कि हम जो ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूल्स खोल रहे हैं, उसमें फिटनेस सर्टिफिकेट देने का अधिकार भी उन्हीं को देने की बात कर रहे हैं। ड्राइविंग ट्रेनिंग होगी, विडियो कैमरे से कम्प्यूटर परीक्षा लेगा, उसमें किसी की सिफारिश नहीं चलेगी और कम्प्यूटर यस और नो कहेगा। अगर हरी लाइट जलती है तो पास होगा और लाल लाइट जलती है, अगर मैं भी गाड़ी चलाऊंगा और लाल लाइट जलती है तो मुझे भी लाइसेंस नहीं मिल सकता है । यह सिस्टम पूरी तरह से कम्प्यूटराइज्ड है और विडियो कैमरे से जुड़ा हुआ है। आज 22 लाख ड्राइवर्स की कमी है तो नॉन मैट्रिक को भी हम सिखाएंगे। मैनर्स, एटिकेट्स, बोर्ड कैसे पढ़ते हैं, ड्राइविंग के लिए क्या-क्या करना चाहिए, यह सब कर रहे हैं।

बहुत से लोगों ने कहा है कि दारू पीकर ड्राइविंग करते हैं। मुझे एक एल्कोहल लॉक के प्रेजेन्टेशन के बारे में पता चला। मैं आपके सुझाव पर उसे रेकमेंड करूंगा। अगर कोई दारू पीकर स्टीयरिंग व्हील पर बैठता है, तो गाड़ी चालू नहीं होगी। उसकी स्मेल उसमें जाएगी, तो इंजन चालू नहीं होगा। नए-नए रिसर्च हुए हैं, नए-नए इनोवेशन्स आए हैं। मुझे लगता है कि यह सब करने से हम मरने वाले लोगों की संख्या को कम कर सकते हैं। इसलिए ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट, जिसके

बारे में मुझे आपसे कहना है कि जो बड़े शहर हैं, जैसे मुंबई, कोलकाता, चेन्नई और बेंगलुरू इनको छोड़ दीजिए। लेकिन जो बैकवर्ड एरियाज़ हैं, जो ट्राइबल एरियाज़ हैं, जो रूरल एरियाज़ हैं और एग्रीकल्चर एरियाज़ हैं, मैं यह देख चुका हूं कि वह स्मेल से बंद होता है।...(व्यवधान) उसके ऊपर भी कार्रवाई के प्रावधान है। इसलिए आने वाले समय में जैसे आप अभी बेल्ट लगाते हैं, एक नया आया है कि जो बेल्ट नहीं लगाएगा, तो तुंरत सायरन बजेगा। अगर ओवर स्पीड हो रही है, तो 120 किलोमीटर के बाद सायरन बजेगा। अगर किसी ने बेल्ट नहीं लगाई है, तो पुलिस हेडक्वार्टर में गाड़ी के नंबर सहित ड्राइवर के नाम पर शिकायत हो जाएगी कि फलाने ड्राइवर ने इस समय बेल्ट नहीं पहनी है। उसके ऊपर कार्रवाई हो जाएगी। यह जो नई टेक्नोलॉजी और जो इनोवेशन आएगा, यह निश्चित रूप से हमारे ट्रांसपोर्ट सेक्टर में सुधार करेगा। आपने जो भी बातें कही हैं, मैंने उन सब बातों को विशेष रूप से नोट कर लिया है।...(व्यवधान)

एक माननीय सदस्य : जब एक्सीडेंट होता है, तो ड्राइवर गाड़ी खड़ी करता है और उसकी जमानत तुरंत हो जाती है। उसके लिए भी कुछ प्रावधान करना चाहिए।...(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : वह कोड ऑफ क्रिमिनल प्रोसीजर (सीआरपीसी) में जाता है। वह मेरे डिपार्टमेंट के अधिकार क्षेत्र में नहीं है।...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : गडकरी जी, आप कहते हैं कि 31 किलोमीटर पर-डे रोड बनाते हैं और दूसरी तरफ यह कहते हैं कि डीपीआर डिफेक्टिव है। आप ब्राजीलिया डिक्लेरेशन में यह सिग्नेचर करके आए हैं कि 2050 के अंदर रोड में जो मौतें होती हैं, उनको आधा कर लिया जाएगा। लेकिन मान लीजिए कि रोड नेटवर्क में 39 प्रतिशत का ग्रोथ होता है, जहां वाहनों में 159 प्रतिशत की ग्रोथ होती है। एनएच आपका हिस्सा है, उसमें सबसे ज्यादा 28 से 40 फीसदी मौतें होती हैं। एनएच तो आपके मंत्रालय में आता है, एनएच आपके रख-रखाव में है, इसमें अगर रोजाना 400 लोगों की मौतें होंगी और आप यहां कहते हैं कि हम सब कुछ ठीक कर लेंगे, तो हम कैसे उसको मानेंगे? आपने इलेक्ट्रिक व्हीकल्स की बात कही है।...(व्यवधान) मैंने पिछले दिन भी कहा था कि आपको

इलेक्ट्रिक व्हीकल्स के लिए जो रॉ मैटेरियल्स चाहिए, वह हिन्दुस्तान में नहीं है।...(व्यवधान) आप कैसे इतने सारे इलेक्ट्रिक व्हीकल्स के इंतजाम करेंगे।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, मेरा आग्रह है कि कोई भी माननीय सदस्य आपसे बीच में क्लेरिफिकेशन मांग रहा है, तो भी आप मत दीजिए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष महोदय, मैं सभी सम्मानित सदस्यों का सम्मान करता हूं और उन्होंने जो भी बातें कही हैं, मैं उसका जवाब भी दूंगा। मैं आपको स्पष्ट रूप से बताता हूं कि मैं ब्राजील में यह कमिट करके आया था कि हम 50 टका काम करेंगे। मैं आपके सामने यह बता चुका हूं और अभी भी स्पष्ट रूप से यह कह चुका हूं कि अभी 3.5-4 प्रतिशत हुआ है। तमिलनाडु ऐसा इकलौता राज्य है, जिसने 29 प्रतिशत किया है। मैंने यह भी कहा है कि मैं तमिलनाडु का अनुकरण करूंगा। मैंने यह भी पब्लिकली एक्सेप्ट किया है कि मैं मेरे टारगेट को पूरा नहीं कर सका हूं। मैं वह क्यों नहीं कर सका हूं, अब मैं दोष नहीं देना चाहता हूं। मेरा बिल एक साल तक राज्य सभा में अटकता रहा। मैं हर आदमी को अपना इंटरव्यू देता रहा और घूमता रहा कि इसको दे दो, दे दो। आपके पास भी आया है, फिर भी मैं जिम्मेदारी को अपने ऊपर लेता हूं और मैं आपको यह विश्वास दिलाता हूं कि आज यह बिल पास होने के बाद और मेरे पास आने के बाद निश्चित रूप से मेरे पास आगे आने वाले चार साल, पांच साल हैं। इसमें निश्चित रूप से एक्सीडेंट्स में कमी आएगी, मैं आपको यह विश्वास दिलाना चाहता हूं। आप जो बात कह रहे हैं, चूंकि आपने कहा है, इसलिए मैं बताना चाहता हूं कि यूपीए सरकार के कार्यकाल में नेशनल हाइवेज़ 96,000 किलोमीटर था। यूपीए के पूरे दस साल के कार्यकाल में उसे क्यों बढ़ाया नहीं गया था।...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : आपने इसको बढ़ाया है, इसलिए मैं आपकी तारीफ करता हूं।…(व्यवधान) लेकिन रोजाना दुर्घटनाएं भी बढ़ रही हैं।…(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष महोदय, यह बात सच है कि देश में 52 लाख किलोमीटर की रोड लेंथ है। उसमें से नेशनल हाइवेज़ 96,000 किलोमीटर है, यानी सिर्फ 2 प्रतिशत है। देश का 40 प्रतिशत ट्रैफिक 2 प्रतिशत रोड पर चलता है।…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : मौतें भी 28 परसेंट होती हैं।…(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : मैं बता रहा हूँ। अभी नेशनल हाइवे को 1,47,000 किलोमीटर तक लेकर गए और 40,000 किलोमीटर नया कंस्ट्रक्शन पूरा किया । आने वाले समय में हमारे मैनीफेस्टो में लिखा है कि हम नेशनल हाइवे की लेंग्थ दोगुनी करेंगे। यह भारतमाला क्या है? अभी सम्मानित सदस्य बोल रहे थे कि यह राजस्थान की बॉर्डर है, जो पाकिस्तान से लगा हुआ है, वहाँ कोई रोड का पता नहीं, वहाँ हम पूरे रोड बना रहे हैं। देश में 17 जगह ऐसी हैं कि रोड-कम-एयरस्ट्रिप होगी। यह सब रिवॅाल्यूशन हो रहा है, इसमें कुछ बन भी गए हैं। वहाँ हवाई जहाज भी उतर सकेगा।…(व्यवधान)

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): मंत्री जी, वहाँ मुआवज़ा कम दे रहे हैं।…(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : आप 2 परसेंट रोड के मालिक हैं और 28 परसेंट मौत…* …(व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : पहली बात तो ऐसी है कि मैंने इस बात को स्वीकार किया है कि नेशनल हाइवे के इंजीनियर्स ने जो डिज़ाइन्स बनाए हैं, उनमें फॉल्ट हैं। केवल ड्राइवरों का दोष नहीं है। जो 786 ब्लैक स्पॉट्स निकाले गए, हमने इनको सुधारने का कार्य किया है। अभी हम ब्लैक स्पॉट्स के लिए 14,000 करोड़ रुपये लाए हैं, उसमें केवल हमारा डिफेक्ट है, ऐसा नहीं है। स्टेट्स के भी हैं, डिस्ट्रिक्ट्स रोड के भी हैं और म्यूनिसिपल कारपोरेशन के भी हैं। मैं किसी को दोष नहीं देता और आप अगर कहेंगे तो मैं तो मॉरेली ज़िम्मेदार हूँ। आप जो कह रहे हैं कि इस बात को रोकना मेरा काम है, इसलिए मैं आपको बताता हूँ कि अगले पाँच साल में जिस प्रकार के सुधार हो रहे हैं, जिस प्रकार के ब्लैक स्पॉट्स इम्प्रूव हो रहे हैं, 22 तो ग्रीन हाइवेज़ बन रहे हैं, ट्रैफिक का डाइवर्सिफिकेशन होगा। अभी दिल्ली-मुम्बई नया रोड बन रहा है, ग्रीन है। ऐसे 22 एक्सप्रेस हाइवेज़ बन रहे हैं। ये सब बन जाएँगे तो ट्रैफिक का डाइवर्सिफिकेशन होगा। आपने कहा कि गाड़ियों की संख्या बढ़ी हैं। अभी दिल्ली का उदाहरण लीजिए। दिल्ली में पंजाब, हरियाणा, उत्तराखंड, हिमाचल, कश्मीर हर गाड़ी उत्तर प्रदेश और राजस्थान में जाने के लिए दिल्ली के बीच में से जाती थी। आप मुझे बताइये कि दिल्ली का रिंग रोड सुप्रीम कोर्ट में गया। राज्यों ने पैसे नहीं दिए, हमने पूरा रिंग रोड बनाया। दिल्ली का 29 परसेंट पॉल्यूशन कम हुआ और दिल्ली में 60,000 ट्रक रोज़ाना कम हुए। दिल्ली के बाहर से वहाँ ट्रैफिक जा रहा है। मेरे डिपार्टमेंट की ओर से 50,000 करोड़ रुपये के काम दिल्ली में हो रहे हैं। द्वारका एक्सप्रेस हाइवे 10,000 करोड़ रुपये का है। मैं आपको बताऊँ कि यह धौला कुआं का ट्रैफिक जाम था, उसका काम अभी पूरा हो रहा है। हमने सब आइडेंटिफाई किए हैं। इन कामों में थोड़ा बहुत समय लगेगा। मैं आपसे यही प्रार्थना करूँगा कि नई टेक्नोलॉजी को लाना, ट्रांसपोर्ट के हमारे सिस्टम को कम्प्यूटराइज्ड करना, ई-

* Not recorded.

गवर्नेंस के साथ जोड़ना, रेड टेपिज़्म और करप्शन को हटाना, ऑटोमोबाइल इंजीनियरिंग में नए-नए इनोवेशन्स को लाना, उसकी सुरक्षा की चिंता करना, रोड सेफ्टी के बारे में कड़ा प्रावधान रखना ताकि उसका पालन हो। हेलमेट के लिए भी हमने तय किया, आपने उसके बारे में रखा कि कोई भी रास्ते में हेलमेट बेच रहा है। उसके भी स्टैंडर्ड तय किए गए। अब लाइट वैट हेलमेट बस स्टैंडर्ड अच्छा, ऐसा भी लाने की कोशिश कर रहे हैं। हर चीज़ में नई टेक्नोलॉजी, नया इनोवेशन, नए रिसर्च के साथ ट्रांसपोर्ट सेक्टर में आमूल परिवर्तन हो। पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम के सिवा पर्याय नहीं है और पब्लिक ट्रांसपोर्ट सिस्टम और इलेक्ट्रिसिटी यही ऑप्शन है। उसके लिए मैंने कहा कि कितनी-कितनी टेक्नोलॉजी आई। मैं आपको यही कहना चाहूँगा, we are in process. यह एक परिवर्तन की शुरुआत हुई है। पर परिवर्तन की जो बातें हम कह रहे हैं, आज भले ही आपको सपने लगेंगे, पर यह शुरुआत है और शुरुआत में भी ट्रैक रिकार्ड ऐसा नहीं है कि हमने कहा और किया नहीं है। पाँच साल तो हम भी राज कर चुके हैं। मेरा आपसे यह अनुरोध है कि इसको आने के लिए कुछ समय लगेगा। मैं आपके मार्फत राज्य सरकारों को भी यह आह्वान करूँगा कि अभी आर.टी.ओ. के चैकपोस्ट है, टेक्नोलॉजी बदल गई है। मोबाइल पर आप चैक कर सकते हो, कैमरे लग गए हैं, सैटेलाइट से जी.पी.एस. सिस्टम आया है। अब आप किसलिए यह पोस्ट रख रहे हो। मैं आपके द्वारा सभी राज्य सरकारों को और आप सभी पार्टी के लोगों को, सब को आह्वान करता हूँ कि हम सब लोग मिलकर यह जो रोड सेफ्टी की बातें हैं, लोगों की जान बचाने के लिए सहयोग करें। सोशल आर्गेनाइजेशन, एजुकेशनल आर्गेनाइजेशन, एनजीओज़, पोलिटिकल पार्टीज़, गवर्नमंट सब मिलकर मदद करें।

दूसरी बात जो नई टेक्नोलॉजी आ रही है, उसके लिए मदद करें। मेरा विश्वास है कि अगर हम सब लोग मिलकर, यह केवल मैं अकेला नहीं कर सकता, केवल मेरा डिपार्टमेंट नहीं कर सकता, राज्य सरकार के सहयोग के बिना कुछ नहीं हो सकता। हम उनके किसी भी अधिकार को हाथ में नहीं लेंगे। हम उनके काम को और आसान करने के लिए मदद करेंगे। उनको टेक्नोलॉजी

की मदद करेंगे, उनको कैपिटल रेज़ करने के लिए मदद करेंगे । नई-नई इलेक्ट्रिक बसेस, बायोफ्यूल बसेस लाए, उसके लिए मदद करेंगे।

मैं पुणे गया था । सुप्रिया जी हाथ ऊपर कर रही हैं, मैं कमिश्नर के पीछे पड़ा कि आप इलेक्ट्रिक बस लो, अब उन्होंने 150 बसें ली हैं। अब ये पूरे देश में आ रही हैं। मैन्युफैक्चरिंग शुरू हो रही है। अब जब लीथियम आयन बैटरी की बात कर रहे हैं। वैसे भी इंडियन साइंटिस्ट इतने होशियार हैं कि उन्होंने लीथियम आयन के भी अल्टरनेटिव ढूँढ़ लिए हैं । अब अलग-अलग से उसका भी बहुत सस्ता कर दिया है। मेरा आपसे एक ही कहना है कि हमारी टेक्नोलॉजी, रिसर्च आदि पर बहुत बड़ी क्षमता है। रोज नई टेक्नोलॉजी आ रही है। हम दुनिया से आगे जा सकते हैं, इतनी ताकत हमारे पास है । हम आप सबके सहयोग और राज्य सरकारों के सहयोग से इस ट्रांसपोर्ट सेक्टर को पूरी तरह चेंज कर सकते हैं। जो-जो बातें आपने कही हैं, वे सब मैंने लिख ली हैं। ज्यादा समय नहीं है, इसलिए मैंने मुख्य-मुख्य चीजों का जवाब दिया है।

मैं आपसे अनुरोध करूँगा कि आप सब लोग इस बिल को सहमति दीजिए और आप सब लोगों के साथ लोगों की जान बचाने का जो हमने प्रयास किया है, उसका सहयोग कीजिए। इस सेक्टर को ट्रांसफॉर्म करने के लिए, 21वीं सदी का ट्रांसपोर्ट निर्माण करने के लिए आप मदद कीजिए। हम लोग तन-मन-धन तीनों से राज्य सरकारों को पूरा सहयोग उनके सिस्टम को सुधारने के लिए देंगे। मैं यही विश्वास जताते हुए आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। आपने जो सुझाव दिए हैं, मैं उन पर गंभीरता से विचार करने का आश्वासन देते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूँ। आप बिल पास कीजिए, यही आपसे मेरा अनुरोध है । बहुत माननीय सदस्यों ने अमेंडमेंट दिये हैं, मैं अनुरोध करूँगा कि अमेंडमेंट वापस लीजिए और इस बिल को पास करने के लिए सभी लोग सहयोग कीजिए।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

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

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : अब सभा विधेयक पर खण्डवार विचार करेगी।

खण्ड 2 धारा 2 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खण्ड 2 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 3 नई धारा 2 ख का अंतःस्थापन। नवपरिवर्तन का संवर्धन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, since the hon. Minister is very pro-active, positive and responsive, I will move only very essential amendments.

---

* Moved with the recommendation of the President.

I am not moving this amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खण्ड 3 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 3 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 4 धारा 8 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

…(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय (दमदम): आपके हल्ले के कारण नहीं, मंत्री जी, अच्छे आदमी हैं, इसलिए मैं संशोधन प्रस्तुत नहीं कर रहा हूँ।

माननीय अध्यक्ष : ठीक है।

प्रश्न यह है:

"कि खण्ड 4 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 4 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 5 से 8 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खण्ड 9 धारा 14 का संशोधन I

माननीय अध्यक्ष : श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, my amendments are in support of the Bill. So, I wish to move them.

I beg to move:

Page 4, line 3,--

after "five years"

insert "subject to the condition that the driver successfully undergoes one day refresher course each year as prescribed". (18)

Page 4, lines 6 and 7,--

for "such conditions as the Central Government may or *prescribe"*

substitute "subject to the condition that the driver shall pass the medical fitness test and one day refresher course each year". (19)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी द्वारा खण्ड 9 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 18 और 19 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए और अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खण्ड 9 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 9 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 10 धारा 15 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my amendments.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खण्ड 10 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 10 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 11 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 12 नई धारा 25 क का अंतःस्थापना।

चालन अनुज्ञप्तियों का राष्ट्रीय रजिस्टर।

माननीय अध्यक्ष :श्री कोडिकुन्निल सुरेश जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, I am not moving my amendment.

माननीय अध्यक्ष : श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am moving my amendment because there should be cooperative federalism.

I beg to move:

Page 5, line 36,--

for “as may be prescribed by the Central Government”

substitute “as may be agreed to between the Central Government *and the State Government”.* (24)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं एन.के.प्रेमचन्द्रन जी द्वारा प्रस्तुत खण्ड 12 में संशोधन संख्या 24 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 12 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 12 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 13 धारा 26 के स्थान पर नई धारा का प्रतिस्थापन।

राज्य चालन अनुज्ञप्ति रजिस्टरों का रखा जाना।

माननीय अध्यक्ष: श्री कोडिकुन्निल सुरेश, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I am not moving Amendment No. 2 to Clause 13.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 13 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 13 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खंड 14 से 16 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खंड 17 धारा 41 का संशोधन ।

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, I am moving Amendment No. 25 to Clause 17.

I beg to move:

Page 6, line 35, --

after "such motor vehicle"

insert "without levying any fee or charge from the owner other than the actual amount of fee for registration".

(25)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 17 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 25 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 17 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 17 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 18 से 20 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 21 धारा 52 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI KANIMOZHI (THOOTHUKKUDI): Sir, I am moving Amendments No. 56 to 59 to Clause 21.

I beg to move:

Page 8, line 8, --

for "Central Government"

substitute "State Government". (56)

Page 8, line 15, --

for "Central Government"

substitute "State Government". (57)

Page 8, line 17, --

for "Central Government"

substitute "State Government". (58)

Page 8, line 23, --

for “Central Government”

substitute “State Government”. (59)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि द्वारा खंड 21 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 56 से 59 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 21 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 21 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 22 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 23 धारा 56 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष: प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SAUGATA RAY : Sir, I am not moving Amendments No. 11 and 12 to Clause 23.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 23 विधेयक का अंग बने।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

<u>खंड 23 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

खंड 24 धारा 59 का संशोधन

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving Amendment No. 26 to Clause 24.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 24 विधेयक का अंग बने।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

<u>खंड 24 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

<u>खंड 25 से 28 विधेयक में जोड़ दिए गए।</u>

खंड 29 धारा 66 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): Sir, I am not moving Amendment No. 60 to Clause 29.

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI KANIMOZHI : Sir, since the Minister has clarified I am not moving Amendment No. 60 to Clause 29.

माननीय अध्यक्ष: वैसे माननीय मंत्री जी ने सबको इसके लिए आग्रह कर दिया था और सभी सदन में माननीय मंत्री जी की बात को स्वीकार भी कर रहे थे।

प्रश्न यह है :

"कि खंड 29 विधेयक का अंग बने।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

<u>खंड 29 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

खंड 30 नई धारा 66 क और धारा 66 ख का अंतःस्थापन। राष्ट्रीय परिवहन नीति।

माननीय अध्यक्ष: श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, I am moving Amendment No. 27 to Clause 30.

I beg to move:

Page 11, line 25, --

for "in consultation with"

substitute "with the consent of". (27)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 30 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 27 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

<u>संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।</u>

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving Amendments. No. 61 and 62 to Clause 30.

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI KANIMOZHI : Sir, I am moving Amendments No. 61 and 62 to Clause 30.

I beg to move:

Page 11, line 41, --

for "promote competition,"

substitute "strengthen state-owned transport corporations and promote competition". (61)

Page 11, lines 44 and 45, --

for "seeking to enhance private participation and public private partnership".

substitute "strengthening state-owned transport corporations". (62)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि द्वारा खंड 30 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 61 एवं 62 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 30 विधेयक का अंग बने ।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।</u>

<u>खंड 30 विधेयक में जोड़ दिया गया ।</u>

खंड 31 धारा 67 का संशोधन I

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI KANIMOZHI : Sir, I want it to be changed from public servant or public authority to Government servant or Government authority. I beg to move:

Page 12, *for* lines 20 and 21 –

Substitute "strengthening state-owned transport corporations". (63)

Page 12, line 33 –

after "Official Gazette,"

insert "direct the state owned transport corporations to". (64)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि द्वारा खंड 31 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 63 और 64 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 31 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 31 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 32 और 33 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 34 नई धारा 88 क का अंतःस्थापन।

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving the amendments.

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 34 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 34 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 35 से 37 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 38 धारा 96 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन संख्या 67 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहती हैं?

SHRIMATI KANIMOZHI : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम. आरिफ, क्या आप संशोधन संख्या 68 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 38 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 38 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 39 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 40 नई धारा 110 क और धारा 110 ख का अतःस्थापन। मोटर यानों का वापस बुलाना।

माननीय अध्यक्ष: श्री कोडिकुन्निल सुरेश, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I am not moving the amendments.

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am moving amendment Nos. 29 and 30 because the repair should be done to the full satisfaction of the buyer.

I beg to move:

Page 15, *for* lines 15 and 16,-

Substitute “(i) a minimum of three percentage of owners” (29)

Page 15, line 29,-

for “Act or repair it”

substitute “Act to the full satisfaction of the buyer” (30)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 40 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 29 और 30 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

“कि खंड 40 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 40 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 41 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 42 धारा 116 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष: श्री कोडिकुन्निल सुरेश, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 42 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 42 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 43 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 44 धारा 129 के स्थान पर नई धारा का प्रतिस्थापन।

सुरक्षात्मक सिर के पहनावे का पहना जाना।

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 44 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 44 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 45 और 46 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 47 नई धारा 136 क का अतःस्थापन।

सड़क सुरक्षा की इलैक्ट्रानिक मॉनीटरी और प्रवर्तन।

माननीय अध्यक्ष: श्री कोडिकुन्निल सुरेश, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

"कि खंड 47 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 47 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 48 से 50 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 51 अध्याय 11 के स्थान पर नए अध्याय का प्रतिस्थापन।

माननीय अध्यक्ष: श्री कोडिकुन्निल सुरेश, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Sir, I am moving amendment Nos. 8 and 9, but not amendment No.7.

I beg to move:

Page 27, line 25,-

for "two lakh rupees"

substitute "ten lakh rupees". (8)

Page 27, line 28,-

for "fifty thousand rupees"

substitute "five lakh rupees". (9)

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री कोडिकुन्निल सुरेश द्वारा खंड 51 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 8 और 9 सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

<u>संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।</u>

माननीय अध्यक्ष : श्री सौगत राय जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY : Sir, actually, I had moved for increase of the compensation amount, but, I think that Rs. Five lakh and Rs. Two and a half lakh is good enough an amount. So, I am not moving the amendment.

माननीय अध्यक्ष : एन. के. प्रेमचन्द्रन जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I beg to move :

Page 19, line 25, --

after "motor vehicle"

insert ", buildings and all other movable and immovable property". (33)

Page 21, line 15, --

for "liability"

substitute "unlimited liability". (34)

Page 21, line 38, --

omit "of receipt of such record" (35)

Page 26, line 14, --

after "police officer"

insert ", not below the rank of an

inspector,". (36)

Page 27, line 25, --

for "two lakh rupees"

substitute "five lakh rupees". (37)

Page 27, line 28, --

for "fifty thousand rupees"

substitute "two lakhs rupees". (38)

Page 28, *for* "lines 11 and 12, --

substitute "so much of the other". (39)

Page 28, line 38, --

for "or of two and a"

substitute "or an amount not less than two and a". (40)

Page 28, line 46, --

for "shall"

substitute "shall not". (41)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 51 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 33 से 41 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि खंड 51 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 51 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 52 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 53 धारा 166 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 53 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 53 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 54 से 56 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 57 धारा 173 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 57 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 57 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 58 धारा 177 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 58 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 58 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 59 धारा 177क का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendments.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 59 विधेयक का अंग बने।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

<u>खंड 59 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

<u>खंड 60 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

खंड 61 धारा 179 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendments.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 61 विधेयक का अंग बने।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

<u>खंड 61 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

खंड 62 धारा 180 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 62 विधेयक का अंग बने।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

<u>खंड 62 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

<u>खंड 63 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

खंड 64 धारा 182 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendments.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 64 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 64 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 65 धारा 182क का प्रतिस्थापन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 65 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 65 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 66 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 67 धारा 184 का संशोधन।

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 67 विधेयक का अंग बने।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

<u>खंड 67 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

खंड 68 धारा 185 का संशोधन

I

माननीय अध्यक्ष : श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I am not moving my Amendment.

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 68 विधेयक का अंग बने।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

<u>खंड 68 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

<u>खंड 69 से 78 वियक में जोड़ दिए गए।</u>

खंड 79 नई धारा 194क, 194ख, 194ग, 194घ, 194ङ., 194च का अंतःस्थापन।

अधिक यात्रियों का वहन।

माननीय अध्यक्ष : प्रो. सौगत राय जी, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY : Sir, I beg to move :

Page 38, lines 38 to 40, --

for “shall be punishable with imprisonment for a term which may extend to six months, or with a fine of ten thousand rupees or with both”.

substitute “shall be punishable with a fine of five thousand rupees”. (14)

Sir, this is the only Amendment that I move because the Minister has moved that : “whoever is having a motor vehicle …”. …(*Interruptions*) यह कहता है कि गाड़ी चलाते समय पीछे से कोई एंबुलेंस आ गई और वह नहीं हटा, तो उसे 6 महीने की जेल होगी और 10 हजार रुपये का फाइन होगा। ऐसा समझिए कि पूरा रास्ता जाम है और इधर-उधर नहीं हट सकते, तो उसको 6 महीने की जेल हो जाएगी। I want this to be reduced, and that is why I am moving Amendment No. 14.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य मैं आपका क्लेरिफिकेशन करा दूंगा। माननीय मंत्री जी सक्षम हैं। वे आपकी बात का क्लेरिफिकेशन कर देंगे।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं प्रो. सौगत राय जी द्वारा खंड 79 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 14 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

<u>संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।</u>

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

"कि खंड 79 विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 79 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 80 से 84 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 85 नई धारा 199क और धारा 199ख का अंतःस्थापन।

किशोर द्वारा अपराध।

माननीय अध्यक्ष: श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : I am moving Amendment No. 55 to Clause 85.

I beg to move:

Page 40, *omit* lines 26 to 28.

(55)

Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister to this. If the juvenile travels by a motor vehicle…….(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: मैं माननीय मंत्री जी से सभी का जवाब दिलवा दूंगा।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : I agree that the Minister would satisfy everyone. If a child, a juvenile uses the motorcycle or any vehicle, the court will presume that it will be with the consent of the guardian. How can it be?

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन द्वारा खंड 85 प्रस्तुत संशोधन संख्या 55 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

"कि खंड 85 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 85 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 86 से 91 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 92 नई धारा 215 क, धारा 215 ख, धारा 215 ग, और धारा 215घ का अंतःस्थापन।
केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकार द्वारा शक्तियों के प्रत्यायोजित किए जाने की शक्ति।

माननीय अध्यक्ष: प्रो. सौगत राय, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

PROF. SOUGATA RAY : I am not moving.

माननीय अध्यक्ष: एडवोकेट ए.एम आरिफ, क्या आप संशोधन प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. A.M. ARIFF : Sir, I am not moving the amendment.

HON. SPEAKER: Shrimati Kanimozhi, are you moving your amendments?

SHRIMATI KANIMOZHI : I am moving Amendment Nos. 69 to 71 to Clause 92.

I beg to move:

Page 43, lines 32 to 33, -

for "public servant or public authority".

substitute "Government servant or Government authority".

(69)

Page 43, lines 36 and 37, -

for "public servant or public authority".

substitute "Government servant or Government authority".

(70)

Page 44, *omit* lines 14 to 45.

(71)

Again, I would like the Government to substitute `Government servant or Government authority', instead of `public servant or public authority'.

माननीय अध्यक्ष: अब मैं श्रीमती कनिमोझी करुणानिधि द्वारा खंड 92 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 69, 70 और 71 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूं।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

"कि खंड 92 विधेयक का अंग बने।"

<u>प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।</u>

<u>खंड 92 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

<u>खंड 93 विधेयक में जोड़ दिया गया।</u>

<u>खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।</u>

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष महोदय, अगर कोई जानबूझकर एम्बुलेंस को जगह नहीं देगा और गतिरोध पैदा करेगा तो वीडियो पिक्चर देखने के बाद ही कोई कार्रवाई होगी। यह कोई टोल नाके पर हुआ, ऐसा किसी के साथ अन्याय नहीं होगा।

प्रो. सौगत राय : आप इसमें एक वर्ड अनविटिंगली और अननोइंगली जोड़ दीजिए।

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष महोदय, आपने जो बात कही है, उसको मैं वैरिफाई करूंगा।

SHRIMATI KANIMOZHI : I think, the question raised by Shri Premachandran on juvenile driving s important. It is stated that the guardian has to take the responsibility. It is not that always the parents or the guardian knows about children taking the vehicle.

श्री नितिन जयराम गडकरी : अध्यक्ष महोदय, ये छोटे बच्चे घर से गाड़ी लेकर कार चलाते हैं और एक्सिडेंट होता है। इसमें लोग मर जाते हैं। कई बार किसी को गाड़ी के नीचे जाना होता है, कई बार इस प्रकार की स्थिति होती है तो कहते हैं कि The master is responsible for the act of his servant. छोटे बच्चे अगर घर में खुराफात करेंगे तो माता-पिता की भी कुछ जिम्मेदारी है या नहीं, ऐसे कैसे उनको गाड़ी मिली और वे चले गए। आप मुझे बताइए, क्या हम छोटे बच्चों पर कार्रवाई करें? अगर एक आदमी मर जाएगा तो क्या छोटे बच्चों पर कार्रवाई करें? इसका भाव यही

है कि माता-पिता इस बात की चिंता करें कि उनकी गाड़ी की चाबी छोटे बच्चे के हाथ में न मिले, इस बारे में वह कॉन्सियस रहें।

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI): Sir, in his reply the hon. Minister said that policy for electric vehicles in his view is 'per kilometre', while the policy of Shri Arvind Sawant's Department relates to 'CAPEX'. So, which one is the final decision of the Government? Will it be by bus or by kilometre?

श्री नितिन जयराम गडकरी: माननीय अध्यक्ष जी, पहली बात तो यह है कि मैंने पॉलिसी का उल्लेख नहीं किया है। इलैक्ट्रिक व्हीकल पर क्या सब्सिडी देनी है, वह अरविंद सावंत जी के डिपार्टमेंट की नीति है। मैंने आपको प्रपोजल लंदन ट्रांसपोर्ट का दिया था, जो वर्ल्ड में सक्सेसफुल है। वर्ल्ड बैंक का प्रपोजल था, जैसे पुणे और नागपुर में सिस्टम है कि ऑपरेटर टैंडर भरे और प्रति किलोमीटर अपना रेट क्वोट करे। मैंने आपको कहा कि प्राइवेट ऑपरेटर का डीजल का 115 रेट आया, इथनॉल का 69 आया और इलैक्ट्रिक का 50 रुपये आया। मुम्बई कारपोरेशन ने भी इसे लिया है। यह कमर्शियल मॉडल है, इन्वेस्टमेंट के बिना ऑपरेटर के थ्रू लोगों के लिए टिकट का रेट भी कम करना है और एयरकंडीशन कम्फर्ट पर नियम के अधीन रहकर कारपोरेशन ने ट्रांसपोर्ट को चलाना है। महाराष्ट्र में यह मॉडल लगभग सबने स्वीकार किया है। नागपुर मॉडल नाम से सब जगह गया है। इसके ऊपर सबने सहमति दी है। यह ऑपरेशन की पॉलिसी है, अगर ठीक लगती है तो कीजिए नहीं तो मत कीजिए। स्टेट ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन के पास कैपिटल नहीं है इसलिए प्राइवेटली खर्च करके कंडक्टर कारपोरेशन और ड्राइवर ऑपरेटर का होगा। यह लंदन ट्रांसपोर्ट का मॉडल है। मैंने आपको एग्जाम्पल के रूप में दिया है।

जहां तक आपने जेएनआरयूएम का उल्लेख किया, अर्बन मिनिस्ट्री सब्सिडी दे रही है, यह उनकी नीति है। इलैक्ट्रिकल व्हीकल, टू व्हीलर, फोर व्हीलर पर कितनी सब्सिडी देनी है, डेढ़ करोड़ पर कितना परसेंट देना है, यह अरविंद सावंत जी की नीति है। मैंने बताया कि सब्सिडी को

छोड़ दीजिए, डेढ़ करोड़ दूसरा लाएगा, बस का मालिक दूसरा होगा, गरीब लोग फोकट में घूमेंगे, कारपोरेशन एक रुपये की इन्वेस्टमेंट नहीं करेगी, कंडक्टर कारपोरेशन का होगा, ड्राइवर ऑपरेटर का होगा। मैंने यह मॉडल के रूप में सुझाया है, इसमें किसी बात की जरूरत ही नहीं है। इसमें टिकट के रेट भी 30 परसेंट कम हो जाएंगे और सब गरीब एयरकंडीशन गाड़ी में घूमेंगे। मैंने यह सक्सैसफुल मॉडल एग्जाम्पल के रूप में बताया है।

माननीय अध्यक्ष: सौगत राय जी, आपकी तरफ से बहुत स्पष्टीकरण हो गया है।

अधीर रंजन जी, आप बोलिए।

…(व्यवधान)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Gadkari ji, there is confusion which needs to be dispelled with regard to the aggregator. The Bill defines the 'aggregator' as a digital intermediary or market place. Secondly, the aggregator will also be required to comply with the Information Technology Act, 2000. The 'aggregator' is defined as a 'network provider' in the Information Technology Act, 2000. According to Section 79 of the Information Technology Act, 2000, no person providing any service as a network service provider shall be liable for any third-party information or data made available by him under this Act or rules and regulations made thereunder. If he proves that the offence or contravention was committed without his knowledge or that he had exercised all due diligence to prevent the commission of such offence or contravention, then it seems that the safety provisions adopted by the operator are insufficient. The auto and taxi drivers will lose their competitive race to huge multi-national aggregator companies.

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): I would like to speak about the education qualification of the driver. The hon. Minister has talked about modern vehicles, a lot of technology and innovation. If a person wants a driving licence or wants to be employed to run a transport vehicle or his own vehicle, I think in today's time, he definitely needs minimum education. As per my experience, already there are a lot of cars like Volvo, Mercedes, etc. which run on an advanced technology. Without having basic education, I feel these persons cannot understand the features of these vehicles and whatever alerts are there in the car's system, they should take care of it. The renewal of the licence should be as per the old educational qualification.

माननीय अध्यक्ष: मंत्री जी, क्या आप जवाब देंगे? वैसे तो सब आपके जवाब से संतुष्ट हैं।

श्री नितिन जयराम गडकरी: माननीय अध्यक्ष जी, आजकल जब कोई होटल भी जाता है तो वेटर भी ग्रेजुएट होता है। वैसे साक्षरता का प्रसार इतना बढ़ा है कि मेजॉरिटी में लोग काफी भाषाओं को समझते हैं, चर्चा करते हैं। प्राब्लम यह है कि जो लोग अभी 50-55 साल के हैं, पुराने लोग हैं। वे जब हैवी ट्रक ड्राइवर का लाइसेंस रिन्यू करने के लिए गए तो यह प्रोब्लम हरियाणा और पंजाब में आया है।

SHRI KESINENI SRINIVAS : For renewal, it is okay. For those who want a new licence, some educational qualification is required.

श्री नितिन जयराम गडकरी: मैं इसमें आपसे थोड़ा डिफर होता हूं। मेरा सुझाव यह है कि जो ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर हैं, जहां हम ड्राइविंग की ट्रेनिंग दे रहे हैं, उनको मिनिमम पढ़ने के बारे, क्योंकि कोई न कोई 4,5, 7 वीं कक्षा तक पढ़े होते हैं, उनको हम पूरा ट्रेनिंग देने की व्यवस्था करेंगे। इसके बाद अगर यह कंडिशन डाल देंगे, यह मेरी अड़चन नहीं है। By theory you are absolutely correct. पर गरीब आदमी के विरोध मैं है। जो पचास साल पहले स्कूल में नहीं गया था, आपको

उदाहरण देना ठीक नहीं है, जो मैट्रिक नहीं हुए, वे अच्छे-अच्छे चीफ मिनिस्टर हुए हैं, अच्छे-अच्छे मंत्री हुए हैं। इसलिए न पढ़े होने के बावजूद भी वे कॉमनसेंस से, अपने एक्सपीरिएंस से बहुत-सी बातें सीखते हैं, एक्सपीरिएंस आदमी को सिखाता है। मुझे उस समय प्राब्लम हुई, जब 55 साल के लोग, जिन्होंने 8 वीं कक्षा भी पास नहीं की थी, पर ड्राइविंग बढ़िया कर रहे थे, नियम देख रहे थे, सब कुछ कर रहे थे, जब उनका रोजगार छीना जा रहा था, ये विषय जब मेरे सामने लाए गए तब मैंने उनके हितों के लिए यह निर्णय किया है। आपकी बात प्रिंसिपली सही है कि मिनिमन 8 वीं कक्षा तक का ज्ञान होना चाहिए, पर जो देश के लाखों गरीब लोग हैं, जो 30-40 साल से ड्राइविंग कर रहे हैं, यदि उन बेचारे लोगों को ड्राइविंग लाइसेंस रिन्यू नहीं होगा तो उनके रोजगार का क्या होगा। इसलिए हमने यह विचार किया है। पर मैं आप सबको यह विश्वास दिलाना चाहता हूं कि ड्राइविंग ट्रेनिंग इंस्टिट्यूट में उस ड्राइवर को स्पेशल मैनर, एटिकेट्स, काम कैसे करना है, बोर्ड कैसे पढ़ना है, इसकी ट्रेनिंग देने की व्यवस्था करेंगे और परीक्षा लेते समय इन सब बातों की टेस्टिंग भी होगी तभी उनको चलाने की अनुमति देंगे

जो बातें सम्मानित चौधरी जी ने कही हैं, ओला और उबर के ऊपर जो केसेज हुए थे तब ध्यान में आया कि इनके लिए कोई एग्रीगेटर के लिए कानून ही नही है। हम उनके ऊपर कोई कार्रवाई नहीं कर सकते हैं । पब्लिक इंट्रेस्ट में हमने रखा कि अगर इस प्रकार के ऑपरेटर द्वारा कानून के बाहर कुछ होता है तो उनको पकड़ने के लिए प्रोविजन नहीं होगा तो हम उन पर कोई कार्रवाई नहीं कर सकते थे। इसके लिए यह नियम लाया गया है

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी प्रस्ताव करें कि विधेयक को पारित किया जाए।

श्री नितिन जयराम गडकरी: सम्मानीय अध्यक्ष महोदय, मैं सदन से प्रार्थना करता हूं कि आज जो विधेयक मैंने रखा है, आपकी अनुमति से इसको सदन सर्वसम्मति से पारित करे।

महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

16.49 hrs

UNLAWFUL ACTIVITIES (PREVENTION) AMENDMENT BILL, 2019

माननीय अध्यक्ष: आइटम सं. 22. विधि-विरुद्ध क्रियाकलाप (निवारण) संशोधन विधेयक 2019, माननीय मंत्री श्री जी. किशन रेड्डी जी।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI G. KISHAN REDDY): Sir, I beg to move:

"That the Bill further to amend the Unlawful Activities (Prevention) Act, 1967, be taken into consideration."

माननीय अध्यक्ष: आप बिल के बारे मे कुछ बोल सकते हैं, अगर बोलना चाहें ।

श्री जी. किशन रेड्डी: माननीय अध्यक्ष जी, यह अनलाफूल एक्टिविटिज प्रिवेंशन एक्ट 1967 में भारत में लाया गया था, इसमें वर्ष 2004, वर्ष 2008 एवं वर्ष 2013 में अमेंडमेंट किया गया था। आज की परिस्थिति को देखते हुए कुछ अमेंडमेंट्स सरकार द्वारा संसद के सामने लाए गए हैं। अध्यक्ष जी, यह एक छोटा संशोधन है। आप सभी लोगों को मालूम है कि यह सरकार टेररिज्म को लेकर जीरो टालरेंस के साथ काम करना चाहती है क्योंकि टेररिज्म पहले तो जम्मू-कश्मीर के आस-पास था।

आज सारी दुनिया टैररिज्म का शिकार बन गई है। हमारी सरकार ने पांच साल में जो कदम उठाए हैं, उसके कारण आज टैररिज्म कम हो रहा है। State-sponsored terrorism by Pakistan, especially, in Jammu & Kashmir has been dealt with firmly and effectively. Our security forces have been given free hand to tackle the State-sponsored terrorism.

अध्यक्ष जी, आपको मालूम होगा और हम संसद को बताना चाहते हैं कि टैररिज्म को रोकने के लिए हमारी सरकार ने सिक्योरिटी फार्सेस को फ्री हैंड दिया, उसका रिजल्ट भी दुनिया

को दिख रहा है। हिन्टरलैण्ड टैररिज्म को पांच साल में कम्पेयर किया गया तो वर्ष 2004 से वर्ष 2014 तक 44 इंसीडेंट्स हुए, उसमें 883 लोग आतंकवाद के शिकार बन गए और लगभग 3154 लोग घायल हुए। पांच साल में जो हमने कदम उठाए है, उसके कारण से ही इन पांच सालों में हिन्टरलैण्ड के अन्दर चार ही आतंकी घटनाएँ सामने आई हैं। इन चारों घटनाओं में से लगभग तीन घटनाएं पाकिस्तान के स्पोंसर्ड थे। जो इंसिडेंट्स हुए उनमें 19 लोगों की मृत्यु हुई और 81 लोग घायल हो गए। नार्थ ईस्ट स्टेट्स में भी जो इंसर्जेंसी के इंसिडेंट्स होते थे वे बहुत बड़ी संख्या में होते थे, लेकिन इन पांच सालों में हमारी सरकार ने 66 परसेंट इंसर्जेंसी के इंसिडेंट्स कम किए हैं। यह सिक्योरिटी फार्सेस की बहुत बड़ी उपलब्धि है। हमारी सरकार और हम लोग अलग-अलग इंसर्जेंसी वाले क्षेत्रों में लोगों से बात करते हुए काम कर रहे हैं और इसका हमें फल भी मिला है। इसके साथ-साथ जम्मू कश्मीर में भी सिक्योरिटी फोर्सेस ने प्रोएक्टिवली टैररिस्ट के विषय पर न्युट्रेलाइजेशन किया है। A large number of terrorists have been killed. In the last few years, terrorist-initiated incidents have been reduced while more terrorists have been killed in the first six months of 2019 as compared to the last year. Due to the sustained efforts, situation has improved significantly in Left Wing Extremism affected districts. माओवाद से प्रभावित डिस्ट्रिक्ट्स बहुत ज्यादा थे अभी इन्हें 60 डिस्ट्रिक्ट्स तक सीमित किया है। वर्ष 2018 में में हुई घटनाओं की गिनती करें तो 60 में से टू-थर्ड इंसिडेंट्स केवल 10 डिस्ट्रिक्ट्स में हुई हैं। बिहार, झारखण्ड, छत्तीसगढ़, आध्र प्रदेश, तेलंगाना, महाराष्ट्र, पश्चिम बंगाल और अलग-अलग प्रांतों में भी माओवाद इंसिडेंट्स कम हो रहे हैं…(व्यवधान)

प्रो. सौगत राय (दमदम): क्या बंगाल में था?…(व्यवधान)

श्री जी. किशन रेड्डी : पहले था, लेकिन इन पांच सालों में कम हुआ है। हमारी सरकार की रणनीति के कारण कम हुआ है। इसलिए मैं कुछ अमेंडमेन्ट्स बताना चाहता हूं। जो टैररिस्ट हैं, उनकी प्रोपर्टीज सीज करने का अधिकार हमारे पास है, लेकिन उस स्टेट के डी.जी. के पास जाना

और उनकी परमिशन लेना मुश्किल होता है। एक टैररिस्ट ऑर्गेनाइजेशन का चार-पांच स्टेट्स में काम चलता है। चार-पांच स्टेट्स में उनकी प्रोपर्टीज रहती है। इसलिए चार-पांच स्टेट्स में जाकर वहां के अधिकारियों से परमिशन लेना मुश्किल हो जाता है। इसलिए मैं संसद से एन.आई.ए. द्वारा आंतकवादियों की सम्पत्ति को जब्त करने के अधिकार के लिए आग्रह करना चाहता हूं।

अध्यक्ष जी, दूसरा अमेंडमेंट, टेररिस्ट्स आर्गनाइजेशन्स को हम बैन करते थे। देश में अगर कोई बड़ा टेररिस्ट ऑर्गनाइजेशन काम करता था तो उसे अलग-अलग समय पर, यूपीए के समय में, एनडीए के समय में भी टेररिस्ट्स ऑर्गनाइजेशन्स को बैन किया गया। अगर एक संस्था को बैन किया तो उस संस्था से रिजाइन करके, दूसरी संस्था फ्लोट करके, उसके नाम पर वे लोग टेररिस्ट एक्टिविटीज बढ़ा रहे हैं, उसके कारण हम संसद से यही मांग करते हैं, अमेंडमेंट के लिए रिक्वेस्ट करते हैं कि हमें 'टेररिस्ट एज ए पर्सन' टेररिस्ट घोषित करने के लिए हमें अधिकार दिया जाए।

अध्यक्ष जी, तीसरा अमेंडमेंट यह है कि पहले डिप्टी सुपरिंटेंडेंट ऑफ पुलिस लेवल का अधिकारी इनवेस्टीगेशन का इनचार्ज होता था। अभी इसमें ह्यूमन ट्रैफिकिंग को जोड़ा गया है, ड्रग्स को जोड़ा गया है। एनआईए का काम बहुत बढ़ रहा है, इसके कारण इंस्पेक्टर लेवल के अधिकारी भी बहुत इक्सपीरियंस्ड हो गए हैं, सुपरविजन अधिकारियों की संख्या भी कम हो रही है, इसलिए डीएसपी लेवल अधिकारी को सुपरविजन अधिकारी बनाते हुए, इंस्पेक्टर लेवल अधिकारी को इंचार्ज बनाना चाहते हैं, क्योंकि देश भर में हम एनआईए को बहुत बड़ा जबर्दस्त ऑर्गनाइजेशन बनाना चाहते हैं, उसे स्ट्रेंथेन करना चाहता हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से संसद से रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि इंस्पेक्टर को इनवेस्टीगेशन अधिकारी के रूप में अधिकार दिया जाए।

The Convention on Protection of Nuclear Material 1980 had been amended in 2005 and some new provisions have been incorporated. India has ratified the said amendment, hence the international Convention for the

Suppression of Acts of Nuclear Terrorism of 2005 needs to be added in the second schedule. यह अमेंडमेंट है।

मैं आपके माध्यम से संसद को रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि ये छोटे अमेंडमेंट्स हैं, देश के हित के लिए हैं, आतंकवाद को रोकने के लिए हैं, आने वाले दिनों में आतंकवाद को रोकने के ज्यादा सख्ती से हमारी सरकार काम करना चाहती है। इसलिए मैं आपके माध्यम से संसद से रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि इस अधिकार को सरकार को दीजिए, एनआईए को दीजिए। इस अनलॉफुल एक्टिविटीज प्रिवेंशन एक्ट को अमेंड करने के लिए, मैं सभी सांसदों से रिक्वेस्ट करता हूं कि देश हित के लिए काम करने के लिए यह अधिकार देने के लिए इस अमेंडमेंट बिल को पास करें। जय हिन्द।

माननीय अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि विधि-विरूद्ध क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम, 1967 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए"

श्री मनीष तिवारी जी ।

आज सदन में इस बिल पर चर्चा में वकीलों की आपस में टक्कर रहेगी।

श्री मनीष तिवारी (आनंदपुर साहिब): धन्यवाद, अध्यक्ष जी।अध्यक्ष जी, इससे पहले कि मैं अपनी बात शुरू करूं, मैं आपसे एक छोटा सा अनुरोध करना चाहता हूं।

अध्यक्ष जी, हम दो-तीन घण्टे में बहुत ही महत्वपूर्ण कानून पारित कर देते हैं। जब ये कानून अदालतों में जाते हैं तो तीन-तीन या चार-चार महीने उनके ऊपर व्याख्यान होते हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि आज यह जो विधेयक हम पारित करने जा रहे हैं, जिस पर चर्चा हो रही है, इसके बड़े दूरगामी परिणाम होंगे, इसलिए थोड़ा खुला समय दिया जाए।

माननीय अध्यक्ष: मैं सदन को 12 बजे तक चलाता हूं, आप लोग ही नहीं बैठते हैं। समस्या क्या है? बैठिए।

श्री मनीष तिवारी : आज इस विधेयक पर चर्चा में यदि आप थोड़ा खुला समय देंगे तो हम आपके प्रति कृतज्ञ रहेंगे।

माननीय अध्यक्ष: इधर भी खुला है, उधर भी वकील साहब मीनाक्षी जी हैं, अब यह सदन थोड़ी देर में अदालत बन जाएगा।

श्री मनीष तिवारी : अध्यक्ष जी, आज बहुत महत्वपूर्ण बिल पर चर्चा हो रही है, यह अच्छा रहता कि गृह मंत्री जी खुद सदन में रहते।

माननीय अध्यक्ष: गृह मंत्री जी सदन में हैं।

श्री मनीष तिवारी : हां, छोटे मंत्री जी हैं, लेकिन अगर बड़े गृह मंत्री जी भी रहते तो ज्यादा बढ़िया रहता।

अध्यक्ष जी, यूएपीए संशोधन विधेयक के ऊपर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। इस देश में एक बहुत बड़ी मिथ्या, एक बहुत बड़ा भ्रम, एक बहुत बड़ा दुष्प्रचार यह किया जा रहा है कि कठोर कानून हर समस्या का समाधान है। अध्यक्ष जी, यह एक मिथ्या का मायाजाल है, जो तथ्यों से बिल्कुल परे है। जब कश्मीर के ऊपर चर्चा हो रही थी, तब उस समय भी मैंने इस बात का उल्लेख किया था कि पिछले 70 वर्षों का यह अनुभव रहा है कि जब भी देश में कहीं कोई अलगाववादी परिस्थिति पैदा हुई है, जिसका एक हिंसात्मक पहलू रहा है, तो उसका हल बातचीत से निकला है, कानून से नहीं निकला है।

17.00 hrs

मैंने पंजाब का उदाहरण दिया था कि वर्ष 1980 में पंजाब में अलगाववाद, आतंकवाद की समस्या आरंभ हुई थी। यह दौर वर्ष 1995 तक चला। इसमें हजारों लोग शहीद हुए पर, पंजाब में आतंकवाद के ऊपर नकेल डालने का समय वर्ष 1992 में आया, जब वहां पर एक लोकतांत्रिक सरकार बनी। जब एक लोकतांत्रिक सरकार ने पहल की, उसके बाद तीन वर्षों में हम आतंकवाद के ऊपर काबू पाने में सक्षम हो गए।

अध्यक्ष जी, यह जो राजनीतिक पहल है, वह पंजाब से शुरू नहीं हुई है। जब से संविधान की संरचना हुई है, तब से यह पहल शुरू की गई थी। अगर आप संविधान की धारा 371 को अपने संज्ञान में लें, धारा 371(ए) नागालैंड, धारा 371(सी) मणिपुर, धारा 371(एफ) सिक्किम, धारा 371(जी) मिजोरम, धारा 371(एच) अरूणाचल प्रदेश और धारा 370 जम्मू-कश्मीर से संबंधित हैं। इन सारी धाराओं को भारत के संविधान में इसलिए शामिल किया गया था, क्योंकि विशेष परिस्थितियां थीं और वहां के जो लोग थे, वहां के जो इलाके थे, उनकी कई आशाएं और आकांक्षाएं थीं और उन आशाओं और आकांक्षाओं को अपने संज्ञान में लेते हुए, अलगाववाद को रोकने के लिए, भारत के संविधान के जो निर्माता थे, उन्होंने यह विशेष प्रावधान समय-समय पर भारत के संविधान में शामिल किए।

अध्यक्ष जी, वर्ष 1980 से लेकर वर्ष 2000 तक भारत में कई करार किए गए और ये करार एक सरकार ने नहीं किए। कई सरकारों ने इन करारों को अंजाम दिया। पंजाब, असम और मिजोरम का करार हुआ। त्रिपुरा का करार अगस्त, 1988 में हुआ। बोडो का करार फरवरी, 2003 में हुआ। इन सभी करारों की मंशा यह थी कि देश में अमन और शांति बहाल हो, एक सदभाव का माहौल बने इसलिए मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि कठोर कानूनों से नहीं, पर राजनीतिक पहल से, पॉलिटिकल इनिशिएटिव से जो समस्याएं हैं, उनका समाधान किया जाता है।

मैं अपनी बात 'टाडा' से शुरू करना चाहता हूं। पंजाब में अलगाववाद की परिस्थिति थी। उस समय पंजाब जल रहा था। 23 मई, 1985 को उस कानून को क्रियान्वित किया गया। पहले वह पंजाब तक सीमित था, लेकिन वर्ष 1987 में उसको देश के अन्य राज्यों में लागू किया गया। यह कानून चार प्रधान मंत्रियों के कार्यकाल में क्रियान्वित रहा - स्वर्गीय श्री राजीव गांधी जी, स्वर्गीय श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह जी, श्री चंद्रशेखर जी और स्वर्गीय श्री पी. वी. नरसिम्हा राव जी। इस देश में इस कानून का प्रकोप 10 वर्षों तक रहा। उन दस वर्षों का क्या अनुभव रहा? उन 10 वर्षों का अनुभव और 9 वर्ष के आंकड़े अवेलेबल हैं। 30 जून, 1994 तक 76,166 लोगों को 'टाडा' के तहत गिरफ्तार किया गया और उनमें से सिर्फ 843 लोगों को सजा सुनाई गई। 'टाडा' का कन्विक्शन रेट 1.11 प्रतिशत था। The conviction rate under TADA was only 1.11 per cent. इस कानून को इसलिए रद्द किया गया, क्योंकि जिन राज्यों में आतंकवाद की परिस्थिति नहीं थी, उन राज्यों में इस कानून का ज्यादा उपयोग किया गया, बनिस्बत उन राज्यों के जहां पर आतंकवाद की परिस्थितियां थीं।

महोदय, उसके बाद पोटा कानून 26 मार्च, 2002 को संयुक्त सत्र में पारित किया गया। लोकतंत्र के मंदिर जम्मू-कश्मीर असेम्बली पर 1 अक्तूबर, 2001 को हमला हुआ, फिर भारत की संसद पर 13 दिसम्बर, 2001 को हमला हुआ, इस परिप्रेक्ष्य में पोटा के कानून को इस सदन ने 26 मार्च, 2002 को पारित किया। मैं आपका ध्यान इस बात की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं कि इस कानून को पारित हुए चार दिन भी नहीं हुए थे कि जम्मू में रघुनाथ मंदिर पर हमला हुआ, एक आर्मी कैम्प कालूचक पर हमला हुआ। कहने का तात्पर्य है कि कठोर कानून भी आतंकवाद की समस्या को रोकने में सक्षम नहीं हुए।

महोदय, अब मैं पोटा कानून के अनुभव के बारे में बताना चाहता हूं। पोटा कानून के तहत 4349 केसेज रजिस्टर्ड किए गए थे और 1031 लोगों को गिरफ्तार किया गया था लेकिन सिर्फ 13 लोगों को सजा सुनाई गई। ये आंकड़े 14 मई, 2005 को तत्कालीन गृह मंत्री ने राज्य सभा में दिए थे। पिछली बार गृह मंत्री जी ने भी इस बात का उल्लेख किया था कि पोटा को राजनीतिक कारणों

से रद्द किया गया। मैं बहुत ही अदब और सत्कार के साथ कहना चाहता हूं कि यह बात बिल्कुल तथ्यों से परे है। पोटा को कमजोर करने या ह्यूमनाइज करने की जो प्रक्रिया थी, वह हमारी सरकार के समय शुरू नहीं हुई थी। वह प्रक्रिया एनडीए, भाजपा की सरकार के समय शुरू हुई थी। 13 मार्च, 2003 को तत्कालीन गृह मंत्री सम्मानित श्री लाल कृष्ण अडवाणी जी ने इसी सदन में यह कहा था कि पोटा कानून का दुरुपयोग किया जा रहा है, इसलिए एक रिव्यू कमेटी बनाना जरूरी है। जस्टिस अरुण सहारिया के नेतृत्व में पोटा रिव्यू कमेटी बनी थी और फिर 21 अक्तूबर, 2003 को एक अध्यादेश तत्कालीन एनडीए, भाजपा की सरकार लेकर आई थी, जिससे पोटा रिव्यू कमेटी की सिफारिशें मैनडेटोरली राज्य सरकार के ऊपर और केंद्र सरकार के ऊपर बंदिश बनीं। यह कहना कि पोटा को राजनीतिक कारणों से रद्द किया गया, यह गलत है। उस समय भी पोटा को रोकने या ह्यूनाइज करने की या दुरुपयोग को रोकने की मांग भाजपा के घटक दलों ने उठाई थी और उनके दबाव में आकर एनडीए, भाजपा की सरकार ने, स्वर्गीय अटल बिहारी वाजपायी जी की सरकार ने पोटा के लिए पहले रिव्यू कमेटी बनाई और उसके बाद एक अध्यादेश लाया गया कि रिव्यू कमेटी की सिफारिशें केंद्र सरकार और राज्य सरकार के ऊपर अनिवार्य हों। जब वर्ष 2004 में पोटा के कानून को रद्द किया गया, तब कानून पूरी तरह से रद्द नहीं किया गया था। उसके आतंकवाद से जुड़े हुए जो प्रावधान थे, उन्हें इसी अनलॉफुल प्रिवेंशन एक्टीविटीज एक्ट में शामिल किया गया था। इसी कानून के चैप्टर-4, चैप्टर-5, चैप्टर-6 हैं, शेड्यूल्स हैं, उन्हें पोटा से लेकर अनलॉफुल प्रिवेंशन एक्टीविटीज एक्ट में शामिल किया गया था। पोटा से हटाया यह गया था कि जो पोटा के प्रावधान सिविल लिबर्टीज के ऊपर, मौलिक अधिकारों के ऊपर, जो अधिकार भारत के संविधान ने दिए हैं, उनके ऊपर हमला करते थे, उन प्रावधानों को पोटा से हटा कर पोटा कानून को रद्द करके आतंकवाद से संबंधित उनके जो हिस्से थे, उन्हें यूएपीए में शामिल किया गया था।

मैं यह जानकारी देना इसलिए जरूरी समझता हूँ, क्योंकि कई बार यह बात कही गई है कि पोटा को राजनीतिक कारणों से रद्द किया गया था। इसका क्या इतिहास था, यह सारा क्रम, जो एनडीए-भाजपा के जमाने में शुरू हुआ, फिर उसको यूपीए ने क्रियान्वित किया, उसका परिप्रेक्ष्य क्या है, यह मैं आपके माध्यम से इस सदन में रखना चाहता हूँ।

अब मैं इस संशोधन विधेयक पर आता हूँ। इस संशोधन विधेयक की धारा-25 में एक अमेंडमेंट किया गया है, जिसमें एनआईए को यह अधिकार दिया गया है, यह अख्तियार दिया गया है कि वह किसी की सम्पत्ति को जब्त कर सकती है।

महोदय, कुछ ही दिन पहले एनआईए के कानून में संशोधन किया गया था, उसमें साइबर टेररिज्म की जाँच एनआईए को सौंपी गई थी। मैं आपको पढ़कर सुनाना चाहता हूँ, साइबर टेररिज्म का जिक्र इंफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी एक्ट, 2000 में है, वह क्या कहता है। उसमें 66 F के दो भाग A और B हैं, मैं उसका बी भाग पढ़ रहा हूँ-

> "Whoever knowingly or intentionally penetrates or accesses a computer resource without authorisation or exceeding authorised access, and by means of such conduct obtains access to information, data or computer database that is restricted for reasons of the security of the State or foreign relations; or any restricted information, data or computer database, with reasons to believe that such information, data or computer database so obtained may be used to cause or likely to cause injury …………to decency or morality, or in relation to contempt of court, defamation or incitement to an offence, or to the advantage of any foreign nation, group of individuals or otherwise, commits the offence of cyber terrorism."

अध्यक्ष जी, इसका मतलब क्या है? इसका मतलब यह है कि अगर आपके पास ऐसी कोई सूचना है, जो आपके पास नहीं होनी चाहिए। अगर वह आप किसी को भेजते हैं, जिसके कारण डिसेंसी या मोरैलिटी ऑफेंड होती है, तो आप साइबर टेररिज्म के गुनहगार हैं। इसका यह मतलब है कि अगर कल आप कोई ऐसा व्हाट्सएप भेज दें या ऐसा ही कोई और सोशल मीडिया इस्तेमाल कर लें, जो सरकार या सरकार के किसी अधिकारी को पसंद न आता हो, तो पहले एनआईए उसकी जाँच करेगी, आपकी संपत्ति जब्त करेगी और उसके बाद आपको उम्र कैद की सजा हो जाएगी।

मैं आपको उदाहरण दे रहा हूँ कि जब आप कोई कठोर कानून बनाते हैं, तो उन कठोर कानूनों का किस तरह से दुरुपयोग हो सकता है। यह एक उदाहरण है, मैं आपको ऐसे सैंकड़ों उदाहरण दे सकता हूँ, जहाँ कठोर कानूनों का उपयोग कम और दुरुपयोग ज्यादा होता है।

अब मैं दूसरे संशोधन पर आता हूँ। दूसरा संशोधन यह है कि आपने सेक्शन 43 में एक नया प्रावधान बी (ए) ऐड किया है। उसके तहत आपने एनआईए के इंस्पेक्टर को अख्तियार दिया है कि वह किसी चीज की जाँच कर सकता है। अगर आप उस सेक्शन 43 को संज्ञान में लें, तो उसमें जो 43 A, 43 B, 43 C है, उनमें जो जाँच का अधिकार है, वह डीएसपी के पास है, असिस्टेंट कमिश्नर ऑफ पुलिस के पास है। मैं आपसे यह पूछता हूँ कि अगर सीबीआई का डीएसपी जाँच करेगा, मेट्रोपॉलिटन पुलिस का असिस्टेंट कमिश्नर जाँच करेगा, तो एनआईए में ऐसी कौन-सी खासियत है कि एनआईए का इंस्पेक्टर जाँच करेगा? Why are you bringing the bar down? यूएपीए के कानून में जो प्रावधान किया गया था कि डीएसपी से नीचे रैंक का ऑफिसर जाँच नहीं करेगा, जिसका कारण यह था कि यह बहुत ही संगीन और संवेदनशील मामलों से जुड़ी हुई जाँच है।

जांच का एक स्तर रखने के लिए यह बार रखा गया था, यह सेफगार्ड रखा गया था कि इसकी जांच डीएसपी से कम अफसर द्वारा नहीं होनी चाहिए। इसमें विरोधाभास है। सीबीआई का डीएसपी जांच करेगा, मेट्रोपॉलिटन पुलिस का एसीपी जांच करेगा, लेकिन एनआईए का इंस्पैक्टर जांच करेगा। अगर कल कोई इसे अदालत में ले जाएगा तो वैसे ही इसकी धज्जियां उड़ जाएंगी।

अत: मैं माननीय मंत्री से बहुत ही विनम्रता से अनुरोध करना चाहता हूं कि शायद जिसने भी इस आर्टिकल 43 बी (ए) को इसमें जोड़ा है, उसने जो बाकी सैक्शन हैं, उनको ठीक तरह से नहीं पढ़ा है, अपने संज्ञान में नहीं लिया है। अब मैं आखिरी बात पर आता हूं, जो इस कानून में सबसे खतरनाक बात है। इस कानून के सैक्शन 35 को संशोधित कर के एक चौथा शेड्यूल इस कानून में डाला गया है, जिसके तहत सिर्फ संगठन ही नहीं, एक इंडिविजुअल को भी आप आतंकवादी घोषित कर सकते हैं। मैं अपने आप से पहला सवाल यह पूछता हूं कि पिछले 35-40 सालों से, जब से आतंकवाद का दौर भारत में शुरू हुआ है, तब से ऐसे कितने लोन-वोल्फ टैरिरिस्ट अटैक्स हुए हैं कि इस प्रावधान की आज ज़रूरत पड़ रही है? मैं अपने आप से यह भी पूछता हूं, मैं सदन को भी इससे अवगत कराना चाहता हूं कि ऐसा कौन सा आतंकवादी हमला इस देश में हुआ है, जिसमें लॉजिस्टिक्स के लिए, प्लानिंग के लिए, एग्ज़िक्यूशन के लिए पूरा एक संगठन उसमें नहीं जुड़ा हुआ है? इसलिए जब आप एक संगठन के ऊपर प्रतिबंध लगाते हैं तो उस संगठन से जुड़े हुए जितने पहलू हैं, चाहे उसके फाइनेंसर्स हों, चाहे लॉजिस्टिकल प्लानर्स हों, चाहे एक्सिक्यूटर्स हों, उनके ऊपर अपने आप प्रतिबंध लग जाता है। इसलिए ये जो प्रावधान आप लेकर आए हैं, जो संशोधन आप कर रहे हैं कि आप इंडिविज्युअल्स को आतंकवादी घोषित करेंगे, मैं अध्यक्ष जी बहुत सत्कार से यह बात कहना चाहता हूं कि इसका बहुत बड़ा दुरुपयोग होने वाला है। इसका बहुत बड़ा दुरुपयोग होने वाला है, चाहे सरकार की मंशा सही भी हो, लेकिन सरकार इस कानून को क्रियान्वित नहीं करती। कानून क्रियान्वित पुलिस द्वारा किया जाता है। टाडा का जो इतिहास रहा है, पोटा का जो इतिहास रहा है, जिसका मैंने उल्लेख किया है, वह इस बात की गवाही देता है कि जब-जब कठोर कानून बनाए गए हैं, तब-तब उन कानूनों का दुरुपयोग हुआ है,

उनका सदुपयोग नहीं हुआ है । इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि इसको वे एक बार दोबारा अपने संज्ञान में लें, क्योंकि जैसे पोटा पर चर्चा हुई थी और पोटा में सेफगार्ड्स बिल्ड करने की ज़रूरत पड़ी थी, इस कानून में भी अगर यह संशोधन विधेयक यहां पारित हो गया तो मैं आपको यह भरोसा दिलाना चाहता हूं कि छः महीने में या एक साल के बाद इसी सदन में यह चर्चा होगी कि इस कानून का दुरूपयोग हो रहा है।

मैं आखिरी बात कहना चाहता हूं। एक उर्दू का शेर है:

किस-किस के हाथों पर ढूंढूं लहू अपना,
तमाम शहर ने तो पहन रखे हैं दस्ताने से,
न खिड़की खुलती है न दरवाजा,
इस देश में बारात हो या वारदात।

अध्यक्ष जी, इस देश को एक पुलिस स्टेट मत बनाइये । इसका बहुत बड़ा और बहुत दूरगामी प्रभाव भारत के लोकतंत्र पर पड़ेगा । आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : एडवोकेट श्रीमती मीनाक्षी लेखी जी।

…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : सब वकील ही बोल रहे हैं।

…(व्यवधान)

श्रीमती मीनाक्षी लेखी (नई दिल्ली) : आदरणीय अध्यक्ष जी, मैं अपनी बात भी एक कविता की पंक्ति से शुरू करना चाहती हूं:

जो भरे नहीं हैं भावों से, जिसमें बहती रसधार नहीं,
वह हृदय नहीं है, पत्थर है, जिसमें स्वदेश का प्यार नहीं।

अध्यक्ष जी, आज का यह बिल उन सब शहीदों को समर्पित है, जिन्होंने देश के नाम, देश की सुरक्षा के लिए, संरक्षण के लिए अपनी जान दी। अब बात आती है कि इस बिल को लाने की आवश्यकता क्यों पड़ी और हमारे जो गवर्नेंस के रूल्स हैं, वे गवर्नेंस के रूल्स क्या हैं?

Governance was based on the principles of resolution, restoration and reformation and many of these principles are found in our spiritual text. मुझे आज रावण की याद आ रही है। मैं बहुत सोच रही थी, तो मैंने कहा कि हमारी जो सभ्यता, संस्कृति है और जो हमारे वैल्यू सिस्टम्स हैं, उनमें बहुत कुछ सीखने को है और रावण से भी बहुत-कुछ सीखने को मिलता है। Who gave up intellectual pursuits and actually started a reign of terror and none other than Lord Vishnu had to reincarnate himself, come as Lord Rama to vanquish such a person. What was the rule?

17.21 hrs (Shri N.K. Premachandran *in the Chair*)

I know Shri Manish Tewari ji is smiling but he has forgotten that he was talking about कि बहुत ही भयंकर कानून है। मैं इनको यह बताना चाहती हूं कि यह कानून बिल्कुल भयंकर नहीं है, बहुत ही सॉफ्ट कानून है, क्योंकि जितने चेंजेज़ हैं, वो टेक्निकल कमियां जो आपके समय में थीं, उनको सुधारा गया है। Nothing more than that. और जहां तक आपने बात की, कि बातचीत से हम लोग टेररिस्ट्स को सुधार सकते हैं, तो मैं आपको वह भी

बताना चाहती हूं कि भगवान श्री राम ने जब समुद्र पार करने की कोशिश की और समुद्र ने रास्ता नहीं दिया तो उनका क्या विचार था?

"बिनय न मानत जलधि जड़, गए तीन दिन बीत।
बोले राम सकोप तब, भय बिनु होइ न प्रीति॥"

यह जो भय है, जो डर है, जो खौफ है वह उन सबके मन में होना चाहिए।

Fear of God and fear of law should always be there in the minds of those who want to harm the national fabric. If a Government fails there, then the Government will be failing in its duty to protect the citizens of this country and this is precisely what this Government is trying to do. In other words, having a *baatchit* with people who understand the language of God or who understand the language of the guns, or bombs, I do not know, but उसी का आज की भाषा में दिनकर जी की भी कुछ पंक्तियां हैं :

"सहनशीलता, क्षमा, दया को तभी पूजता जग है।
बल का दर्प चमकता उसके पीछे जब जगमग है॥"

That means the strength of law, the power of the Constitution, the manner in which you can deal with these problems have to be a backing of force for you to deal with these problems. Until and unless you have the backing of force you cannot deal with these problems.

The other aspect which I wanted to bring to your notice is about the history of UAPA. संविधान की बात की, तो इसलिए मुझे लगा कि बातचीत करना जरूरी है और जब इस बिल को पेश किया गया था, उसी समय इस पर ऑब्जेक्शन लिए गए थे और उसी समय कहा गया था कि बिल पेश नहीं कर सकते, आप ऐसा नहीं कर सकते, वैसा नहीं कर सकते।

To deal with that, I want to bring to the knowledge of this House, or submit myself before this House the history of this Act. It started in the year 1967. How this Act was brought in? If you look at Freedom of Expression which was a Fundamental Right and continues to be a Fundamental Right, Dr. Babasaheb Ambedkar rightly pointed out that Freedom of Expression, not only Freedom of Expression, but also Fundamental Rights are the heart and soul of the Constitution. I completely agree with that norm.

The very first amendment under the aegis of Pandit Jawahar Lal Nehru was to curtail this Freedom of Expression. This curtailment happened by changing the law to say the Freedom of Expression cannot be unlimited but it has to be curtailed for reasonable restrictions and public order. Two conditions were added – reasonable restrictions and public order. Then came the time of the 16th amendment which happened in 1963. Amendment of 1963 was brought in post Sino-Indian war. After Sino-India war, at that point in time, Madam Kanimozhi is here and many friends from DMK are here, the DMK then wanted to cause cessation and be away from India and to deal with those secessionist forces, this particular change was brought in and the amendment was to protect the sovereignty and integrity of the country.

That is historically correct.…(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You can dispute it afterwards.

… (*Interruptions*)

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI : That is historically correct. To protect the sovereignty and integrity of India, this particular 1967 Act was brought in. Post 1967, 2004, 2013 and 2008, many amendments have happened. What are the amendments that we are talking about? Let us go into them also. Let us look into the amendment that we are talking about and the purpose of achieving that.

One is regarding the international norms which, as a sovereign country, we need to follow. We all know that terrorism today has a global face and that face of terrorism needs to be checked. अभी जब बात कर रहे थे तो मुझे लगा कि जिस तरीके की बात आ रही थी और रीसेंट हिस्ट्री है China showed us a technical hold in declaring certain people or designating certain people as terrorists. I felt Opposition was also trying to have a similar kind of technical hold on the Bill. They were trying to say that there is a technical hold, the personal liberties are challenged and the misuse of law. आप मिसयूज़ की बात न करें तो बेहतर है, क्योंकि इस तरफ के जितने लोग हैं, वे तो मीसा, डीआईआर इत्यादि झेलकर यहां पहुंचे हैं। मनीष तिवारी जी और कांग्रेस वाले बहुत अच्छी तरह से जानते हैं कि इस तरफ वाले भुक्तभोगी हैं, इसलिए वे इसका मिसयूज़ नहीं करने वाले हैं। जहां तक पावर स्ट्रक्चर की बात है, ट्रीटीज़ के नाम पर मैं दो-तीन चीजें बताना चाहती हूं। पहला तो यह है कि नौ ट्रीटी एगजिस्ट करती हैं और उन नौ ट्रीटीज़ में जो शेड्यूल है, उसमें Convention for the Suppression of Terrorists Bombings, 1997, Convention against taking of hostages, 1979 and the Bill adds another Treaty to the list. This is the International Convention for Suppression of Acts of Nuclear Terrorism. इस तरह से ये नौ ट्रीटीज़ एड की गयी हैं। This insertion is because of the fact that we want to be at par with the international arena and the

manner in which these terrorist organisations have to be dealt with. हाफिज़ सईद और मसूद अजहर की अगर बात करेंगे तो इंटरनेशनली आपसे पूछा जाएगा कि आप हमारे से टैररिस्ट किसी को डिक्लेयर करवाना चाहते हैं, लेकिन आपने उसे टैररिस्ट कहां डिक्लेयर किया है? क्या ऑर्गेनाइजेशन्स अकेले में चलती हैं? ऑर्गेनाइजेशन्स इंडिविजुअल से चलती हैं। Till you control the individuals, how will you control the organisations? आप ऑर्गेनाइजेशन्स को कंट्रोल करना चाहते हैं। ऑर्गेनाइजेशन्स को आप तब तक कंट्रोल नहीं कर सकते हैं, जब तक आप उन इंडिविजुअल्स के फाइनैंस पर लगाम नहीं लगाएंगे, जब तक आप उनकी इकोनॉमिक एक्टिविटी को खत्म नहीं करेंगे, जब तक आप उनकी बंदूकें खरीदने की और बम्ब बनाने की क्षमता को ठेस नहीं पहुंचाएंगे तब तक आप वह नहीं कर पाएंगे। वह करने के लिए और इंटरनेशनली किसी व्यक्ति की फंडिंग और फाइनैंस को रोकने के लिए आपको उसे टैररिस्ट डेज़िगनेट करना पड़ेगा। And there was no provision for designating somebody as terrorist. You had LeT as a terrorist organisation but no action was taken against Masood Azhar. You had Hizbul Mujahideen but no action was taken against Sayeed. ऐसे नहीं चलेगा। You have to actually designate somebody as terrorist and then a part of that organisation. That is why, the Fourth Schedule has been added.

Interesting enough, इसके बीच में दो शेड्यूल एड किए गए। Initially, there was only one Schedule but the corresponding changes in the enacting legislation were not made. So, it is more or less a correction.

I can look at Shri Karti Chidambaram also right now. I remember he gave an analogy of '303' and I think, it is absolutely right except that circumstances were wrong. Yes, we are 303. In fact, we are 353. 303 का प्रोविज़न उन सब टैररिस्ट्स के लिए इस्तेमाल होना चाहिए जो इस देश का नुकसान करते हैं।

Now, I think, earlier, all the changes they brought in over a period of time were brought in hastily, and the corresponding changes that should happen in the legislation – where in definition clause, you say Section 21 whereas it should be Section 22, where you say Schedule but you do not write 'a Schedule' because there was only one Schedule, and subsequently, you added two Schedules – were not made. So, the corresponding enactment was not made. The other big problem which we as a country were faced with, and the biggest challenge was the challenge regarding seizure and attachment of properties. Regarding the seizure and attachment of properties, we need permission from the DG of the State. Now, a terrorist may have properties, say, in Kolkata, Mumbai, Kerala, etc. So, by the time, you start processing attachment of the properties, and the terrorist gets a whiff of it that his properties are going to be seized, he will immediately start disposing them off. When the terrorist has started disposing it off, you cannot proceed with the attachment, and there will be legal complications. So, instead of having the authority with the DG of the State, that authority has been transferred to the DG of the NIA so that there is an expeditious disposal of these matters. अगर अलग-अलग क्षेत्र में प्रापर्टी है, तो आप जब तक उसका परमीशन, अटैचमैंट अलग-अलग जगहों के लिए भेजते थे, तब तक टेररिस्ट अपनी सारी प्रापर्टी डिस्पोज ऑफ कर चुका होता था। सुप्रिया जी को पता होगा, मुंबई बम धमाकों के बाद मुंबई वालों की प्रापर्टी कहां तक अटैच हुई है। प्रोसीजर तो था, मगर वह नहीं हो पाया। उन सबको हटाकर अब यह कर दिया है कि एनआईए के डीजी को अधिकार दिया गया है कि वह प्रापर्टी के अटैचमेंट/सीजर का आर्डर सीधे तौर पर कर सकता है।

पहले उसके लिए स्टेट डीजी की परमीशन चाहिए होती थी । Now, that correction has happened.

There was another point that has been taken which was regarding investigation of the process. So, according to the people from the Opposition, the process is better controlled if a person of the rank of a DSP or an ACP is conducting the investigation. Anyone who has practiced on the criminals' side of law would know that most investigations are done by the inspectors, and even on high crimes. The DSP and the ACP are only the supervising and the signing authorities. If they, as a supervising authority continue to be the supervising authority and instead of their signing, the Inspector himself or herself is signing, it makes the job easier, especially, when you are dealing with multiplicity of crime like drug hauls, women trafficking, child trafficking, and several arms trafficking. Now, several other crimes have been added to NIA. So, this is one corrective measure which has been brought in to correct the wrongs which existed in the previous system.

I briefly and quickly want to go over the changes which have been brought in. I mentioned about the first change regarding Section 21 and Section 22 insertion. This was a typographical error which continued in the Act, and nobody ever thought of correcting it. आप मिसयूज़ की बात करते हैं, मैं तो आपको टाइपोग्राफिकल एरर बता रही हूं जो सरकारों ने ठीक ही नहीं की है। उसे तो ठीक किया जाना चाहिए था।

I had already mentioned about the Schedule 21(m) in which the amendments were made in 2012 but no subsequent corrections happened. During investigation of various cases, एक बात प्रेमचन्द्रन जी ने कही थी, मुझे अभी ध्यान में आया है। उन्होंने कहा था कि,

> "By this Act, what are we trying to achieve? What are the difficulties faced by NIA? This House must know."

So, I will read out what are the difficulties. As I mentioned earlier, the difficulty was regarding immovable properties' and movable properties' attachment which was a major problem. Even in cases investigated by the NIA, the approval of seizure attachment was a very major issue, and it had to be obtained in writing from the DG of the State, which in many cases, it was impossible to get it from the States where the States were using certain groups for their vote bank politics.

Since those groups were being used for their vote bank politics, getting a written approval was an impossibility and these were the problems which the NIA faced. These made their job difficult; not just difficult, but conducting the investigation in an expeditious manner was also a problem.

Then, in Chapter VI which deals with Terrorist Organisation, the word 'individuals' has been added. I started my speech by saying as to why individuals are important and why individuals should be added because the provisions under this Act would also relate to individual terrorist. The heading of this Chapter has been amended.

Regarding the amendment to the Schedule, I have already mentioned that 4th Schedule has been added. Then, 'an organisation or an individual shall be deemed to be involved in terrorism if such an organisation or individual' shall be substituted. मैं इस सदन को यह भरोसा और विश्वास दिलाना चाहती हूँ कि जितने भी अमेंडमेंट्स हैं, वे टेक्नीकल इन नेचर हैं और चाइना ने भी अपना स्टैंड बदल दिया, जो टेक्नीकल होल्ड करके बैठे थे। आप भी अपना टेक्नीकल होल्ड खत्म कर दीजिए और खुले मन से इस सदन के अंदर प्रशंसा कीजिए और इस बिल को सपोर्ट कीजिए।

Sir, I go back to the principles of *raj dharma*. So, under *raj dharma*, anger is very important. If anger is used in a rightful manner for the acts of compassion towards individuals to safeguarding the interest of the nation and the people, then this can always be a change maker and this is what this Act intends to do. Let every Indian feel secure, let every Indian feel that there can be no loss, let every Indian be free from terror and those terror causing organisations and individuals should be dealt with. So, there is countless varieties of adversities which we are faced with and *Ravan* of today, terrorism exhibits itself in a multifaceted manner. Sometimes, it deceives others as NGOs, sometimes it will deceive others as social activists, convenors and so on and so forth. Therefore, to deal with all this deception, the correction in the process needs to be handled in a rightful manner.

कुछ लोग कई बार बात करते हैं और इसको धर्म से जोड़ कर और तमाम चीज़ों से जोड़ कर देखने की कोशिश करते हैं। मैं इस सदन के माध्यम से एक उदाहरण ज़रूर देना चाहती हूँ। वह उदाहरण वर्ष 2015 का है, महीना जुलाई का था। इस देश ने देखा कि ए.पी.जे. कलाम जी, पूर्व राष्ट्रपति की मौत 25 जुलाई, 2015 को हुई थी और पूरी स्टेट फ्यूनरल के साथ, हर एक के

मन में उनके प्रति जो आभार था, विश्वास था, पूरा देश उसमें शामिल हुआ । इसी देश ने 30 जुलाई, 2015 को याकूब मेमन की भी फांसी देखी। यह मुद्दा कोई धर्म का नहीं है, बल्कि यह मुद्दा है- लॉ का, काननू का।

So, I would like to say that the secular fabric of this country needs to be protected, needs to be taken care of, and the law of the land will transcend creed, gender, caste and religion. That is what is the mainstream thought of this country. So, in the name of secular fanaticism, people need to understand the factors that some people call off *Saraswati Pooja*, some people remove *Satyam Sivam Sundaram* from *Doordarshan* logo etc. If you break a *nariyal* to inaugurate a room, a PIL will be filed in Gujarat High Court, if you celebrate Diwali in office, in Chennai High Court a PIL will be filed,-- to all of them, I want to say,

हर देशद्रोही का यहाँ प्रतिकार होना चाहिए
जितने हैं जयचन्द, उन पर वार होना चाहिए
होती रही हैं आज तक सौहार्द की बातें बहुत
अब शत्रु का रणभूमि में संहार होना चाहिए ।…(व्यवधान)

SHRI A. RAJA (NILGIRIS): Mr. Chairman, Sir, she is saying that a PIL will be filed when Diwali is celebrated. This is too much. Our country is a secular country. …(*Interruptions*)

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Nothing will go on record except the version of Mrs. Meenakashi Lekhi.

… (*Interruptions*) … *

HON. CHAIRPERSON: If you have any objection, please raise a point of order. I will allow.

… (*Interruptions*)

गृह मंत्री (श्री अमित शाह) : मेरा इतना ही कहना है कि मीनाक्षी जी के वक्तव्य पर सबको बोलने का अधिकार है। इनके विरोध में सब एक-एक करके खड़े होकर बोलें और रिकॉर्ड पर बोलें। हमें कोई आपत्ति नहीं है। बाद में जवाब दिया जाएगा।…(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Meenakashi Lekhi Ji.

SHRIMATI MEENAKASHI LEKHI : All I wanted to say …(*Interruptions*). I am ending my address. I am going back to the mandate -the mandate which this Government has got from the people of this country. I must express myself by saying that 303 is a mandate to control terrorist activities; 303 is a mandate to allow progress of the country; 303 is a mandate that you can no longer lie low before the terrorists; you no longer hunt with the hound and run with the hare. That policy needs to end. शिकारी के साथ भी जाएंगे और शिकार के साथ भी जाएंगे, अब यह नहीं चलेगा। आपको एक स्पष्ट स्टैंड लेने के लिए यह 303 का मैन्डेट है। देश बदल चुका है, जो नहीं बदले हैं, उन्हें बाकी समाज बदल देगा। बहुत-बहुत धन्यवाद और आपका आभार।

---

* Not recorded.

SHRI A. RAJA : If there is anything anti-national, it should be expunged from the record.…(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: If there is anything anti-national or unparliamentary, definitely, it will be looked into. But as far as the situation is concerned, to my information, what she said is absolutely within the rules. But the question is that if anything is there, you can also raise.

… (*Interruptions*)

*__DR. D. RAVIKUMAR (VILLUPPURAM):__ Hon Speaker Sir, Vanakkam. Thank you for allowing me to speak on this important Bill. Hon. Member who spoke before me said that the DMK supported separatism. I would say that is a false information. The demand for Dravida Nadu came to an end after the 1950s formation of Linguistic States.

HON CHAIRMAN: Yes. Yes. Please one second. Translation is available. Please check. Yes.

DR. D. RAVIKUMAR : Dravida Nadu was not only the demand from Dravida Munnetra Kazhagam, Shri C. Rajagopalachari who occupied the top post of the country Governor General, at the time of Independence, put forth the hypothesis of Dakshin Bharath. He insisted on declaration of a separate formation by separating all the south Indian States. The views of Babasaheb Dr. B.R. Ambedkar on linguistic States are found in Volume I of his Collection. While referring to the views of Shri Rajagopalachari on linguistic States, Dr. B.R. Ambedkar observed that if the States are not organised on linguistic basis, the views of Shri Rajagopalachari in this regard may come true. I humbly request that the wrong information provided by Hon Member on DMK should be removed from the proceedings of the House. At the time of Indo-Pak war, the then Chief Minister of Tamil Nadu Dr. Kalaignar Karunanidhi collected funds and provided to Union Government. This war fund was provided not only on behalf of Tamil Nadu Government but also on behalf of the Dravida

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

Munnetra Kazhagam, DMK. I want to register in this august House that the DMK Leader Dr. Kalaignar worked relentlessly in preserving the unity and integrity of our country. Hon. Speaker Sir, this amendment Bill proposes to add a new schedule to this Act. It is stated that any individual can be termed as terrorist and his name can be included or removed from the Schedule. Already there is a provision to include terrorist organisations in the Schedule or remove them. Now it is proposed to include individuals as terrorists. Violence and terrorism should be checked at any cost. There is no second thought about it. We need laws to enforce this. We agree on this point. We have lost great leaders of our country to violence. We have lost the lives of Mahatma Gandhi, the then Prime Minister Smt. Indira Gandhi and Shri Rajiv Gandhi to violence and terrorism. Therefore violence and terrorism should be checked at any cost. We do not have any second thought there is no place for violence and terrorism in our parliamentary democracy. But who is being projected as terrorists by this Government? Against whom the police personnel are filing cases? In the name of protection of cows, innocent people are lynched. Those who kill such innocent people are not called as terrorists. If a male and female belonging to different castes get married, they are killed in the name of caste and honour. Persons who engage in these honour killings are not termed as terrorists. Cases are not filed under UAPA against them. If we look into the fact that against whom such cases are registered, we come to know the fact and I also truly agree with the suspicion and fear expressed by Hon. Member Shri

Manish Tiwari and others. I want to quote the words expressed by the former Minister Shri Arun Jaitley at the time of introduction of this Bill.

> "Terrorism is not something that only can be fought through legislation. An anti-terror law is never a substitute for a strong preventive intelligence. An anti-terror law is never a substitute for a strong security action, and a quick reaction, commando action against terrorism itself".

The views expressed by Shri Arun Jaitley are relevant even today. In the introductory part it is said that this amendment Bill is brought in order to fulfill international obligations as mandated in several conventions. But this is not true. The terrorist activity as defined in this Bill is not as per the international definition. The organisation named United Nations Special Repertoire on Human Rights and Fundamental Freedom talks of three aspects while defining a terrorist activity. (i) The means used must be deadly, (ii) The intent behind the act is to cause fear among the population or compel a Government or an International Organisation to do or refrain from doing something and (ii) The aim must be to further an ideological goal. This is the definition of UN Assembly for a terrorist activity. But what is mentioned in our amendment Bill? "Any act likely to threaten or likely to strike terror in people". This is the definition for a terrorist activity in this Bill which is so vague. You can bring anybody inside its purview. You can term anybody as a terrorist. It is said that even if a person is once declared as a terrorist, his name can be removed from the Schedule/if he is not proven guilty. Police Stations maintain lists of Rowdies and KDs. These lists are not also being reviewed properly. Once you

categorise a person as a terrorist, if he is not proven guilty after court investigation, what could the Government do to compensate for the agony suffered by that person besides loss of reputation in the society. Who are the terrorists who are behind the bars now? As per the statistics of the National Crimes Records Bureau, NCRB, of our Government, In the year 2015, 76 cases in which trials were completed under UAPA, and out of which 65 cases ended in acquittal or discharge. In the year 2016, as many as 31 cases were registered, out of which 22 cases ended in acquittal or discharge. On average, 75% cases have ended in acquittal or discharge . These cases are proved as false ones. Do you know who are identified as terrorists by the Government? I will just mention some of their names here. Gautam Navlakha, a journalist; Varavara Rao, a famous poet; Sudha Bharadwaj, a Professor; Rona Wilson, a Research Scholar; Surendra Gadling, an advocate; Soma Sen, a Professor; Sudhir Dhawale, a dalit rights activist….

HON CHAIRMAN: Please conclude.

DR. D. RAVIKUMAR : Binayak Sen, a Doctor. These persons are all declared as terrorists. In future, if they are set free by the Courts can the Government answer in regard to the punishment and mental agony suffered by them? India has been a signatory to ICCPR. It is said that presumption of innocence should be the basis of any Act. But this Act and the amendment Bill are totally against those statements. It is said that this amendment is in support of the UN resolution against terrorism. The resolution No 1456 of the UNSC says that “The States must ensure that any measure taken to combat terrorism must

comply with all obligations under international law, in particular, international human rights refugee and international humanitarian law”

HON CHAIRMAN: Please avoid quotations.

DR. D. RAVIKUMAR : This amendment Bill is totally against the international laws and the conventions signed by India and the fundamental rights as enshrined in our Constitution. This Bill is brought to take vengeance against or arrest the human rights activists, those who criticise the policies of the Government. I am not just afraid of its misuse. It is brought only with the intention to misuse. I therefore urge upon the Government to withdraw this Bill. Thank you. Vanakkam.

SHRI KURUVA GORANTLA MADHAV (HINDUPUR): Respected Chairperson, Sir, I rise to put forth my views on the Unlawful Activities (Prevention) Amendment Bill, 2019.

Across the world, terrorism is increasing day-by-day. Nobody supports terrorism. I congratulate the Government and also Modi *ji* for their commitment to prevent and to also curb terrorism. Let me place on record our Party's full support to bring in better laws to clamp down on terrorism.

Before going to the clauses where we have concerns, I would like to add that this Bill adds another treaty to the list of Treaties in the Schedule to the Act.

This is the International Convention for Suppression of acts of Nuclear Terrorism 2005. We welcome this amendment, as it is very important to curb acts pertaining to Nuclear Terrorism.

Hon. Speaker Sir, I have thoroughly gone through this Bill. I have certain objections. Under Section 25 of the Act, the concerned State DGP's prior approval is required for seizing proceeds of terrorism. In view of the amendment, now the powers shall be vested with the DGP of NIA. It will affect the powers of the State Government. The Government of India can do anything for the seizure and attachment of the property of any individual or organisation on the ground that the property represents terrorism proceeds. The amendment is nothing but an encroachment over the powers of the State Government. It surely is against the spirit of federal system and the unitary form of Governments. This is nothing but insult of the States. This is nothing

but insult to our Chief Minister, insult to our State people of integrity and sovereignty.

Incorporation of Fourth Schedule under Section 35 of the Act for recording the names of individuals involved in terrorism without prior intimation to the concerned State Government from where the individual hails may lead to public disorder causing a law and order problem in the concerned State.

Therefore, it is requested that the amendment should be suitably amended in such a way that the concerned State Government will be informed prior to the issuance of any notification to add any individual in the Fourth Schedule for involvement in terrorist activities.

Sir, this Bill in its present form, apart from preventing terrorist activities should not lead to problems for purely political reasons – harassment of individuals, helping in worsening the law and order situation in a State and worsening the Centre – State relations beyond a point.

Sir, before concluding, I would like to remind this august House about what Elizabeth Price Foley, an American Legal theorist said about federalism. She said and I quote here in this prestigious Sabha:

> "Federalism is not about States' rights. It is about dividing power,
> to better protect individual liberty."

I hope the hon. Home Minister would incorporate these suggestions, by bringing in suitable amendments, necessary to safeguard the federal structure of this country, which we, as a nation, cherish the most.

Sir, finally what I am telling is that this Bill should not lead to another problem.

HON. CHAIRPERSON : The House stands adjourned to meet again tomorrow at 11.a.m.

17.59 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, July 24, 2019/ Shravana 2, 1941 (Saka)