

निजी परिवहन पर नई दिल्ली में 10-12-2021 को आयोजित राष्ट्रीय सम्मेलन में स्वीकृत घोषणा

प्रिय साथियो,

परिवहन दुनिया की किसी भी अर्थव्यवस्था की जीवन रेखा है। कृषि उत्पादों को उपभोक्ताओं तक पहुँचाने के लिए, कच्चे माल को कारखानों तक पहुँचाने के लिए और उपभोक्ताओं को तैयार माल की आपूर्ति के लिए परिवहन अपरिहार्य है। मरीजों को अस्पतालों तक पहुँचाने के लिए, बच्चों को स्कूलों में जाने के लिए, कर्मचारियों को अपने कार्यस्थलों पर जाने के लिए परिवहन जरूरी है। अगर परिवहन पंगु हो गया तो पूरी अर्थव्यवस्था ठप हो जाएगी।

विडंबना यह है कि हमारे देश में यह महत्वपूर्ण परिवहन क्षेत्र गंभीर वित्तीय संकट में फंस गया है। परिवहन कर्मियों की बुरी तरह उपेक्षा की जा रही है। न्यूनतम वेतन, वैधानिक लाभ जैसे साप्ताहिक आराम, पीएफ, ईएसआई, बोनस आदि इन मजदूरों के लिए दूर के सपने हैं। उन्हें अपने जीवन का जोखिम लेकर सभी तरह के मौसमों में चौबीसों घंटे सड़क पर रहना होता है। इन सबके बावजूद, भी परिवहन कर्मचारियों के साथ दुर्व्यवहार किया जाता है, यहाँ तक कि पुलिस, परिवहन विभाग और असामाजिक तत्वों द्वारा कई मामलों में मारपीट भी किया जाता है।

असंगठित क्षेत्र के अधिकांश परिवहन कर्मचारी जैसे ऑटो रिक्शा, टैक्सी, ट्रक (लॉरी), एकल वाहन मालिक व चालक हैं। केरल में एलडीएफ सरकार को छोड़कर केन्द्र और साथ ही राज्य सरकारों द्वारा अपनाई गई कॉरपोरेट समर्थक नीतियों के कारण डीजल, टायर, स्पेयर पार्ट्स, बीमा प्रीमियम, परिवहन विभाग सेवा शुल्क की कीमतें आसमान छू गई हैं। कीमतों में वृद्धि के अनुपात में आय में वृद्धि नहीं हुई है। कोविड महामारी ने इन मालिक व चालकों की आर्थिक स्थिति को और भी खराब कर दिया है। दंड और उत्पीड़न आये दिन का रिवाज बन गया है।

ऑटो रिक्शा: ऑटो रिक्शा चालकों में एक अच्छी खासी संख्या शिक्षित युवाओं की हैं। रोजगार नहीं मिलने से वे कुछ पैसे उधार लेकर और बाकी की रकम निजी वित्त कम्पनियों से कर्ज लेकर ऑटो रिक्शा खरीद रहे हैं। हालांकि सरकार ने किसी भी तरह से कोई मदद नहीं की, लेकिन वह ऑटो का किराया तय करती है। और इन किरायों को डीजल की बढ़ती कीमतों और अन्य लागतों के अनुसार संशोधित नहीं किया जा रहा है। ऐसे में मीटर लगे ऑटो रिक्शा, मीटर चार्ज पर नहीं चल पा रहे हैं। इससे ग्राहकों को काफी परेशानी हो रही है। सेवा ऑटो रिक्शा चालक अतिरिक्त यात्रियों को बिठाने के लिए मजबूर हैं जिसके लिए भारी जुर्माना के साथ चालान जारी किए जाते हैं। अधिकांश कस्बों और शहरों में पर्याप्त पार्किंग स्थल आवंटित नहीं किए गए हैं। अनाधिकृत स्थान पर ऑटो रोकने पर चालान किए जा रहे हैं। उबेर/ओला कम्पनी की सेवाओं द्वारा अतिक्रमण करने से आय में भारी गिरावट आई है।

कोविड महामारी के समय में लॉकडाउन/प्रतिबंध लागू होने के कारण ऑटो रिक्शा चालकों को अपनी कमाई का नुकसान हुआ और अपने परिवार का भरण-पोषण करने के लिए उन्हें बहुत कुछ झेलना पड़ा। कुछ राज्यों को छोड़कर वह भी कुछ एक ऑटो रिक्शा चालकों के अलावा, सरकारों ने कोई वित्तीय सहायता नहीं दी। आज भी अच्छी संख्या में ऑटो रिक्शा की पर्याप्त माँग नहीं होने के कारण ऑटो रिक्शा चालक अन्य किस्म की मजदूरी की तलाश में हैं। ईएमआई के भुगतान को लेकर निजी वित्त कम्पनियों का उत्पीड़न भी जोरों पर है। इन सबको मिलाकर अलग-अलग जगहों पर कुछ ड्राइवरों ने आत्महत्या कर ली है।

टैक्सी: उबेर/ओला सेवाओं के प्रवेश के साथ, पारंपरिक टैक्सी चालक सबसे अधिक शिकार बने हैं। कई स्थानीय टैक्सी कम्पनियां गायब हो गई हैं। अधिकांश टैक्सी चालकों को अपने वाहनों को उन कम्पनियों के साथ संलग्न करने के लिए मजबूर किया गया था। शुरुआती चरण में कम्पनियों ने कम्पनियों से अपने वाहन संलग्न करने के लिए ड्राइवरों को प्रोत्साहन की पेशकश की है। धीरे-धीरे ऐसे सभी प्रोत्साहन वापस ले लिए गए। भले ही वे दिन में 16 घंटे काम करते हैं, लेकिन वे वाहन ऋण की ईएमआई का भुगतान करने की स्थिति में नहीं हैं। इस गंभीर संकट से तंग आकर कुछ ड्राइवरों ने आत्महत्या कर ली है। देश में अलग-अलग जगहों पर हड़तालें हुईं। कोविड महामारी ने संकट को और भी बढ़ा दिया है। सॉफ्टवेयर कम्पनी के कर्मचारियों को सेवाएं देने वाली टैक्सियों ने "वर्क फ्रॉम होम" प्रणाली के कारण वह अवसर भी खो दिया

है। वह व्यवस्था आज भी जारी है। बड़ी संख्या में टैक्सी चालकों को सड़कों पर छोड़ दिया गया है। न तो उबेर/ओला कम्पनियों ने और ना ही सरकारों ने इन टैक्सी ड्राइवरों को कोई न्यूनतम समर्थन दिया है।

लॉरी (ट्रक): इस हिस्से के अधिकांश मजदूर एकल वाहन मालिक व चालक के भी हैं। उसके लिए उन्होंने कुछ पैसे उधार भी लिए हैं और शेष राशि निजी वित्त कम्पनियों से कर्ज लिए हैं। इसके अतिरिक्त डीजल और अन्य लागतें जिसमें टोल प्लाजा की संख्या और टोल शुल्क कई गुना बढ़ गए हैं। कोविड महामारी से पहले भी, लॉरी वाला हिस्सा गंभीर वित्तीय संकट में था। अन्य हिस्सों की तरह, लॉरी वाला हिस्सा भी कोविड महामारी से बुरी तरह प्रभावित हुआ है। एक अनुमान के अनुसार अभी तक लगभग 30% लॉरी सड़क से दूर हैं। ईएमआई के भुगतान के लिए निजी वित्त कंपनियों का उत्पीड़न भी जोरों पर है।

असामाजिक तत्वों के हमले आए दिन का रिवाज बन गए हैं। कई ड्राइवरों पर हमला किया गया, पैसे लूटे गए और यहाँ तक कि कई मारे भी गए। पुलिस और अन्य अधिकारियों का उत्पीड़न रोजमर्रा का रवैया बन गया है। यहाँ तक कि उनके साथ मारपीट और उन्हें प्रताड़ित भी किया जाता है। ट्रक चालकों व हेल्परों के साथ बहुत बुरा सलूक किया जाता है। इन सभी हालातों के चलते अलग-अलग जगहों पर कुछ ड्राइवरों ने आत्महत्या कर ली है।

हाईवे पर चालकों को विश्राम गृह, वॉश रूम, होटल फिलिंग स्टेशन जैसी सुविधाएँ नहीं दी जाती हैं। चालकों को वाहनों को रास्ते में ही खड़ा करना पड़ता है और पेड़ों के नीचे या ट्रकों के नीचे आराम करना पड़ता है। राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण भी बहुत ही दोषपूर्ण है। न तो उचित साइन बोर्ड लगाए गए हैं और ना ही दुर्घटनाओं को रोकने के लिए कोई अन्य एहतियाती उपाय सुनिश्चित किए गए हैं। विभिन्न प्रकार के वाहनों के अनुसार अलग-अलग सड़कों की कोई व्यवस्था नहीं है। दुर्घटनाओं के कारणों की जांच के लिए कोई विशेष जांच तंत्र नहीं है। बस, ड्राइवरों को दुर्घटनाओं के लिए दोषी ठहराया जाता है और उन्हें सलाखों के पीछे भेज दिया जाता है। ड्राइवर का पेशा अत्यधिक कुशलता वाला है और सबसे जोखिम भरा होता है। बावजूद इसके ड्राइवरों के साथ बदसलूकी की जाती है।

तेल टैंकर:- तेल टैंकरों को चलाने की प्रकृति ही अत्यधिक खतरनाक होता है। तेल टैंकरों के लिए ड्राइविंग लाइसेंस भी विशिष्ट होता है। डीजल, मिट्टी के तेल, पेट्रोल और गैस का परिवहन करने वाले टैंकरों के चालक और क्लीनर्स खतरनाक परिस्थितियों में काम कर रहे हैं। तेल कंपनियों जैसे कि आईओसीएल, एचपीसीएल, बीपीसीएल आदि अपने भंडार डिपो से उपभोग के विभिन्न स्थानों पर स्थित तेल के थोक डीलरों को आपूर्ति ठेका प्रणाली के तहत तेल टैंकरों के माध्यम से करते हैं। ठेकेदार तेल टैंकरों को तेल कम्पनियों के साथ "भाड़े पर" रखता है। तेल कम्पनियां प्रमुख नियोक्ता हैं, लेकिन ये तेल टैंकरों के मजदूरों की कोई जिम्मेदारी नहीं लेती हैं, जबकि कम्पनियां भारी मुनाफा कमाती हैं। कैंटीन में कम्पनी के कर्मचारियों के लिए लागू खाने की रियायती दरों पर तेल टैंकर मजदूरों को उपलब्ध नहीं कराया जाता है। न तो तेल कम्पनियां और ना ही ठेकेदार तेल टैंकर मजदूरों को न्यूनतम वेतन और अन्य सुविधाओं जैसे वैधानिक प्रावधानों के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी लेते हैं। यहाँ तक कि व्यक्तिगत बीमा प्रीमियम का भुगतान भी कम्पनी/ठेकेदार द्वारा नहीं किया जाता है।

छोटे माल वाहन:- शहरीकरण के विकास के कारण ऑटो ट्रॉली, छोटे व्हीलबेस वाले टाटा ऐसीई वाहनों के उपयोग की आवश्यकता लगातार बढ़ती जा रही है।

इस क्षेत्र में भी अधिकांशतः चालक उक्त वाहनों के मालिक ही हैं। अन्य चालकों की तरह इन चालकों को भी पुलिस प्राधिकरण द्वारा उत्पीड़न का सामना करना पड़ता है।

एम्बुलेंस:- देश में एम्बुलेंस की अच्छी संख्या है। ये एम्बुलेंस जनता की जान बचाने के लिए हैं। लेकिन इन एम्बुलेंस पर काम करने वाले ड्राइवरों के पास अपने जीवन और आजीविका की सुरक्षा के लिए किसी भी तरह के अधिकार और सुविधाएँ नहीं हैं।

स्कूल और कॉलेज बसें:- शिक्षा अब एक व्यापार बन गया है। सभी मध्यम और बड़े शिक्षण संस्थान अपने छात्रों के परिवहन के लिए बसों का संचालन कर रहे हैं। स्कूल/कॉलेज बसों की संख्या में देश में अभूतपूर्व वृद्धि हुई है। इन बसों की हालत को लेकर काफी शिकायतें आ रही हैं। हालांकि इन बसों के संचालन में प्रबंधन को बहुत लाभ होता है, लेकिन वे इन बसों के रखरखाव पर कम ही ध्यान देते हैं और इन बसों के चालकों को न्यूनतम वेतन सहित वैधानिक सुविधाएँ भी प्रदान करने की परवाह नहीं करते हैं।

निजी बस कर्मचारी:— ऑटो, टैक्सी और लॉरी के विपरीत, निजी बस कर्मचारी मालिक व चालक नहीं होते हैं। वे बस मालिकों के अधीन काम कर रहे हैं। इन मजदूरों को न्यूनतम वेतन का भुगतान नहीं किया जाता है। इन मजदूरों को साप्ताहिक अवकाश, पीएफ, ईएसआई, ग्रेच्युटी आदि जैसे कोई वैधानिक लाभ की अनुमति नहीं है। मध्य प्रदेश जैसे राज्यों में, निजी बस कर्मचारियों को मासिक वेतन भी नहीं दिया जाता है। उस दिन की कमाई के आधार पर कंडक्टर और ड्राइवर को एक मामूली राशि का भुगतान किया जाता है। उनके सिर पर नौकरी छूटने की तलवार हमेशा लटकी रहती है।

सामाजिक सुरक्षा— वर्ष 2006 में एआईआरटीडब्ल्यूएफ द्वारा आयोजित लगातार और जुझारू संघर्षों के चलते, तत्कालीन केन्द्र सरकार ने इन असंगठित परिवहन मजदूरों की समस्याओं, विशेष रूप से सामाजिक सुरक्षा कवर का अध्ययन का जिम्मा वी.वी. गिरी राष्ट्रीय श्रम संस्थान को सौंपा था। उस संस्थान की एक कमेटी ने परिवहन मजदूरों के कार्यस्थलों और आवासीय क्षेत्रों दोनों का देश में कई स्थानों का दौरा किया। कंडक्टरों, ड्राइवरों, मैकेनिकों, बुकिंग स्टाफ आदि से बातचीत की। अंत में, उन्होंने एक विस्तृत रिपोर्ट सरकार को सौंप दी है। उस रिपोर्ट में उन्होंने अन्य अनुकूल सुझावों के साथ सामाजिक सुरक्षा अधिनियम की सिफारिश की है। उन्होंने सभी मोटर वाहनों की खरीद पर कुछ छोटी राशि उपकर लगाकर कॉर्पस फंड बनाने के लिए संसाधन के विकल्प सुझाए। उन्होंने बताया है कि उस कॉर्पस फंड से मजदूरों को क्या लाभ दिए जा सकते हैं। विडम्बना यह है कि आज तक सरकारों ने उन सिफारिशों को अनदेखा ही किया है।

वी.वी.गिरी राष्ट्रीय श्रम संस्थान की सिफारिशें

पीएफ, ग्रेच्युटी और ई.एस.आई जैसे श्रम कल्याण अधिनियमों में संशोधन किया जाना चाहिए ताकि वे सभी मजदूरों पर लागू हों, भले ही किसी प्रतिष्ठान में काम करने वाले मजदूरों की संख्या कितनी भी हो।

- i) समिति का अवलोकन है कि क्षेत्र में प्रबंधन-मजदूर सम्बन्ध मौजूद हैं। इसलिए प्रबंधन को कर्मचारियों को नियुक्ति पत्र देना चाहिए और नियुक्ति पत्र में पीएफ और ईएसआई के दर्ज नंबर होने चाहिए। नियुक्ति के आदेश में वेतन भुगतान सहित समस्त कार्य विनियम एवं सभी कल्याणकारी प्रावधानों का अभिलेखन किया जाना चाहिए। वाहन के पंजीकरण के समय यह आदेश अनिवार्य रूप से परिवहन प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किया जाए।
- ii) वाहन की फिटनेस, कर भुगतान और परमिट नवीनीकरण के समय प्रबंधन को इस आशय का एक प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना चाहिए कि "कर्मचारियों को देय सभी हितलाभों का भुगतान वर्ष के अंत में कर दिया गया है"। एमवी अधिनियम में इस प्रकार का संशोधन किया जाए कि यह प्रमाण पत्र वाहन के साथ रखे जाने वाले आरसी और बीमा प्रमाण पत्र के साथ भी हो।
- iii) चाहे कितने कर्मचारी काम कर रहे हों, भारत सरकार को ई.एस.आई अधिनियम 1948, भविष्य निधि अधिनियम 1952, कर्मचारी लिंकड बीमा योजना-1976 और कामगार मुआवजा अधिनियम 1923 में संशोधन करना चाहिए और उन्हें सभी मजदूरों पर लागू करना चाहिए। बवासीर और रीढ़ की हड्डी में चोट जैसी बीमारियों को भी ईएसआई में लागू रोगों की सूची में शामिल किया जाना चाहिए।
- iv) कर्मचारियों को उनकी नियुक्ति से पहले जटिल तकनीक और नियमों में बदलाव आदि का प्रशिक्षण दिया जाना चाहिए और इस पर होने वाले खर्च को प्रबंधन द्वारा वहन किया जाना चाहिए।
- v) एम.टी.डब्ल्यू यह सुनिश्चित करने के लिए अधिनियम में संशोधन किया जाना चाहिए कि प्रबंधन मजदूरों को एक पहचान पत्र के साथ नियुक्ति आदेश प्रदान करे।
- vi) एम.टी.डब्ल्यू अधिनियम में संशोधन किया जाना चाहिए कि जहाँ 5 से कम कर्मचारी हों उनके लिए भी लागू हो।
- vii) एमटी डब्ल्यू एक्ट की धारा 2(एच) को सभी मोटरों वाहनों के परिवहन कर्मचारी पर लागू किया जाना चाहिए केवल कारखाने अधिनियम के अंतर्गत आने वाले मजदूरों के लिए ही छूट हो।

केन्द्रीय सड़क परिवहन कर्मचारी कल्याण अधिनियम

इस क्षेत्र में अधिकांश मजदूर उन छोटे मालिकों के पास कार्यरत हैं जिनके पास एक या दो वाहन हैं। इन मजदूरों का भाग्य पूरी तरह से अपने मालिकों की दया और उपकार पर ही निर्भर है। वी.वी. गिरी राष्ट्रीय श्रम संस्थान का मत है कि बीड़ी मजदूरों के कल्याण के लिए उनके जीवन स्तर को ऊपर उठाने के लिए कल्याण निधि योजना की तर्ज पर एक "फंड" बनाने की आवश्यकता है और इस पर कार्रवाई के लिए सरकार को सिफारिश की गई है। यह भी सुझाव दिया है कि प्रत्येक मोटर वाहन मालिक से 3 रुपये या 10 रुपये या 20

रुपये की राशि एकत्र की जाए और "फंड" को प्रेषित की जाए जिसे भारत सरकार के मंत्रालय के श्रम और रोजगार विभाग, के पास रखा जाना चाहिए। इस तरह के अधिनियम के माध्यम से कमेटी ने मजदूरों को निम्नलिखित सुविधाएं देने का प्रस्ताव रखा:

जिन मार्गों पर भारी वाहनों का आवागमन अधिक होता है, उन मार्गों पर प्रत्येक 75 किमी की दूरी पर अस्पताल की सुविधा प्रदान की जानी है।

तपेदिक से पीड़ित मजदूरों को चिकित्सा व्यय के लिए प्रति दिन 50 रुपये और 9 महीने तक, रखरखाव भत्ते के तौर पर 1000 रुपये से 1500 रुपये प्रति माह का भुगतान किया जाना चाहिए, क्योंकि कर्मचारी उपचार अवधि के दौरान ड्यूटी पर उपस्थित नहीं हो सकता है।

कैंसर से पीड़ित मजदूरों को कुल वास्तविक व्यय का भुगतान किया जाना चाहिए और उपचार की अवधि के दौरान 9 महीने तक, रखरखाव भत्ते के तौर पर 1000 रुपये से 1500 रुपये प्रति माह का भुगतान किया जाना चाहिए।

एपेंडिसाइटिस या गुर्दे की पथरी की समस्याओं के इलाज के लिए की जाने वाली "सर्जरी" के मामले में रु० 40,000 की राशि का भुगतान किया जाना चाहिए।

हर्निया के लिए की गई सर्जरी के मामले में रु० 30,000 रुपये का भुगतान किया जाना चाहिए।

चश्मा खरीदने के लिए रु० 500/- का भुगतान किया जाना चाहिए।

हृदय सम्बन्धी बीमारी के इलाज के लिए रु० 1,50,000/- की राशि का भुगतान किया जाना चाहिए और उस अवधि के दौरान 9 महीने तक, रखरखाव भत्ते के तौर पर 1000 रुपये से 1500 रुपये प्रति माह का भुगतान किया जाना चाहिए। उस अवधि के दौरान मजदूर ड्यूटी के लिए उपस्थित नहीं हो सकता है।

किडनी बदलने के लिए रु० 2,00,000/- की राशि का भुगतान किया जाना चाहिए और उस अवधि के दौरान 9 महीने तक, रखरखाव भत्ते के तौर पर 1000 रुपये से 1500 रुपये प्रति माह का भुगतान किया जाना चाहिए।

सामान्य मृत्यु के मामले में रु० 50,000/- और आकस्मिक मृत्यु के मामले में मृतक मजदूर के परिवार को रु० 70,000/- रुपये का भुगतान किया जाना चाहिए।

मजदूरों के आवास के लिए, एकीकृत आवास योजना के मामले में रु० 50,000/- की राशि का या अन्य मामले में लागत का 50% भुगतान सब्सिडी के रूप में किया जाए।

बच्चों की शिक्षा के लिए शैक्षिक अनुदान राशि का भुगतान निम्नानुसार किया जाना चाहिए।

5वीं से 8वीं कक्षा तक के बच्चे रु० 540/- से रु० 940/- प्रति वर्ष 9वीं कक्षा के बच्चों के लिए रु० 700/- से रु० 1140/- प्रति वर्ष।

10वीं कक्षा में पढ़ने वाले बच्चे रु० 1,400 से रु० 1,840/- प्रति वर्ष।

11वीं और 12वीं कक्षा में पढ़ने वाले बच्चे रु० 2,000/- से रु० 2,460/- प्रति वर्ष। ग्रेजुएशन/डिप्लोमा कोर्स में पढ़ने वाले बच्चे रु० 4,000/- इंजीनियरिंग/मेडिकल कोर्स में पढ़ने वाले बच्चे रु० 8,000/- प्रति वर्ष।

यह कन्वेंशन देश के सभी सड़क परिवहन कर्मचारियों से अपील करता है कि वे इस अवसर पर 2022 उद्योग की सुरक्षा और मजदूरों की स्थिति में सुधार के लिए 23 और 24 फरवरी को आम हड़ताल में बड़े पैमाने पर शामिल हों।

माँगें

1. राशन कार्ड पर जोर दिए बिना मार्च 2022 तक प्रति व्यक्ति 10 किलोग्राम खाद्यान्न की आपूर्ति करें।
2. सभी असंगठित परिवहन कर्मियों को मार्च 2022 तक रु० 7,500/- प्रतिमाह का भुगतान।
3. डीजल/पेट्रोल पर वर्ष 2020 में बढ़ा हुआ उत्पाद शुल्क वापस लें और 07 जून 2020 से तेल कम्पनियों द्वारा संशोधित कीमतों को वापस लें।
4. राज्यों को होने वाले राजस्व के नुकसान की भरपाई के लिए पेट्रोल और डीजल को जीएसटी के दायरे में लाया जाए।

5. राज्य सरकारें स्वरोजगार के लिए नए वाहनों की खरीद के लिए राष्ट्रीयकृत बैंक के माध्यम से ऋण की व्यवस्था करें।
6. निजी वित्त कम्पनियों द्वारा किए जा रहे उत्पीड़न को नियंत्रित करने के लिए कदम उठाए जाएं।
7. बीमा प्रीमियम को आईआरडीए द्वारा तर्कहीन तरीके से बढ़ाया जाता है। इसे नियंत्रित किया जाए और ट्रेड यूनियन के प्रतिनिधियों को भी कमेटी में शामिल किया जाए। पारदर्शिता बनी रहेगी।
8. नियुक्ति पत्र, अधिनियमों की प्रयोज्यता के वास्ते असंगठित परिवहन मजदूरों के लिए सामाजिक सुरक्षा अधिनियम विधिवत लागू करने के लिए वी.वी.गिरी राष्ट्रीय श्रम संस्थान की सिफारिशों को लागू करें।
9. संशोधित एम.वी. अधिनियम 2019 को वापस लें और एक बेहतर एवं उचित वैकल्पिक नीति के लिए सभी हितधारकों के साथ चर्चा की जाए।
10. मजदूर वर्ग विरोधी श्रम संहिता को वापस लें।
11. स्वरोजगार सहित सभी असंगठित सड़क परिवहन मजदूरों को श्रम विभाग के रजिस्टर में दर्ज किया जाए।
12. स्वरोजगार सहित सभी असंगठित सड़क परिवहन मजदूरों को सभी श्रम कानूनों के दायरे में शामिल किया जाए। और तदनुसार उपयुक्त संशोधन किए जाएं।
13. पुलिस और अन्य अधिकारियों के द्वारा किए जा रहे उत्पीड़न को तत्काल रोका जाना चाहिए।
14. वाहनों के अपहरण, कर्मचारियों पर हमले से बचाने के लिए सुरक्षा व्यवस्था की जाए। यदि किसी सड़क परिवहन कर्मचारी की चरमपंथी/असामाजिक तत्वों द्वारा हत्या कर दी जाती है, तो मृतक के परिवार को सम्बन्धित सरकारों द्वारा जहाँ ऐसी घटना हुई है, रु० 50,00,000 का मुआवजा दिया जाए।
15. ऐप आधारित कम्पनियों जैसे उबर/ओला से जुड़े ड्राइवर को उनका कर्मचारी माना जाए और एमवी एक्ट/एमटीडब्ल्यू एक्ट में उपयुक्त संशोधन किए जाएं।
16. ठेकेदारों के माध्यम से तेल टैंकरों पर काम करने वाले ड्राइवरों और क्लीनरों को न्यूनतम वेतन, पीएफ, ईएसआई, ग्रेच्युटी आदि का भुगतान किया जाए। इसके कार्यान्वयन के लिए तेल कम्पनियों को जिम्मेदार ठहराया जाए। इस उपधारा को ठेकेदारों के साथ किए गए समझौते में शामिल किया जाए।
17. चालक के पेशे को गरिमा और पूरा सम्मान दिया जाए।

एकता ही हमारी ताकत है - संघर्ष ही हमारा हथियार है