



## ऑल इंडिया रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन

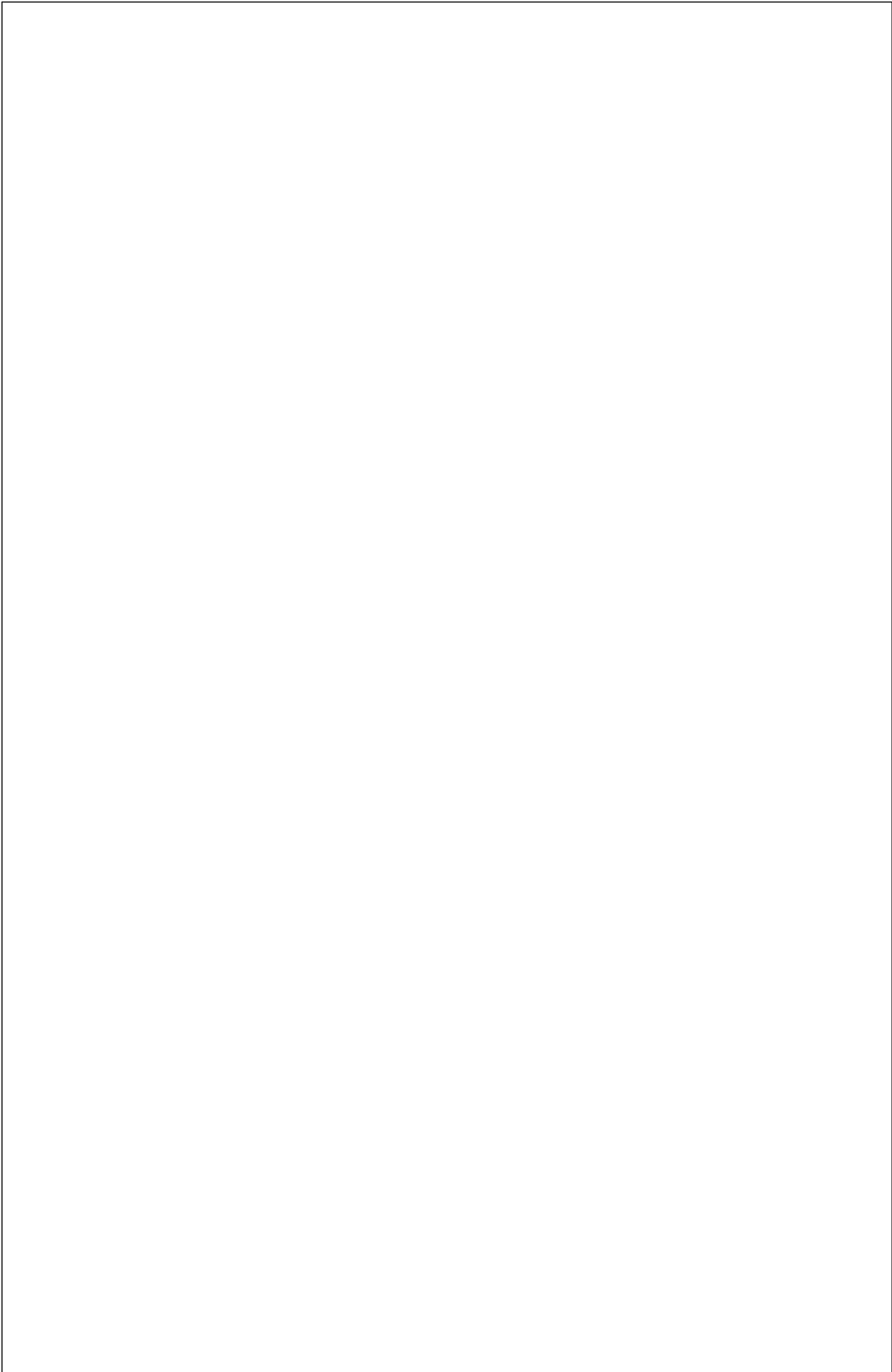
असंगठित सड़क परिवहन श्रमिकों के लिए  
सामाजिक सुरक्षा अधिनियम बनाये!

ओला उबर आदि के लिए एक ऐप विकल्प  
विकसित करे!

मोटर वाहन संशोधन (संशोधन अधिनियम 2019)!

पी. राममूर्ति भवन, प्लॉट नंबर-20,  
पुष्प विहार, एम.बी. रोड,  
साकेत, नई दिल्ली-110017

E-Mail:- [airtwf.delhi@gmail.com](mailto:airtwf.delhi@gmail.com)  
Website:- [www.airtwf.org](http://www.airtwf.org)



### प्रस्तावना

सड़क परिवहन क्षेत्र देश की अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। लेकिन विडम्बना यह है कि यह महत्वपूर्ण उद्योग गहरे संकट में धकेल दिया गया है। स्वतंत्र भारत के इतिहास में इस प्रकार की बदतर स्थिति कभी नहीं हुई। ऑल इंडिया रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन ने 16-18 जुलाई 2022 को हिसार (हरियाणा) में आयोजित 11<sup>वें</sup> राष्ट्रीय सम्मेलन में उद्योग की स्थिति और मजदूरों की दयनीय स्थिति पर विस्तार से चर्चा की है। सम्मेलन ने उद्योग की सुरक्षा और मजदूरों की भलाई के लिए विकल्पों पर विचार करने का प्रस्ताव चारित किया। तदनुसार, व्यापक प्रस्तावों पर काम करने के लिए तीन उप समितियां गठित की गईं। 1) कॉमरेड कडकम्पल्ली सुरेन्द्रन की अध्यक्षता में असंगठित सड़क परिवहन मजदूरों के लिए सामाजिक सुरक्षा पर जिसके संयोजक कॉमरेड सी.के. हरिकृष्णन। 2) कॉमरेड नेपालदेव भट्टाचार्य की अध्यक्षता में एमवीएक्ट संशोधन पर जिसके संयोजक के रूप में कॉमरेड अरमुगा नैनार को नियुक्त किया गया। 3) कॉमरेड केके दिवाकरन की अध्यक्षता में उबर/ओला आदि के लिए वैकल्पिक राइडर ऐप संयोजक के रूप में कॉमरेड कुप्पुसामी नियुक्त किया। उन्होंने विभिन्न पहलुओं और प्रचलित अधिनियमों का विस्तृत अध्ययन किया है और मसौदा दस्तावेज तैयार किये हैं। उन दस्तावेजों पर कुछ विशेषज्ञों और एआईआरटीडब्ल्यूएफ के पदाधिकारियों और वर्किंग कमेटी की बैठकों में चर्चा की गई थी। इस सभी अभ्यास के बाद, आपकी जांच और सुधार के लिए तीन दस्तावेज आपके पास लाए जाते हैं। आपसे अनुरोध है कि दस्तावेजों का अध्ययन करें और मजबूत करें। इसे देश के प्रत्येक सड़क परिवहन कर्मचारी तक ले जाना होगा और उन्हें उद्योग की रक्षा और मजदूरों के कल्याण के लिए संघर्ष के लिए तैयार करना होगा। दिवाकरन को अध्यक्ष और कॉमरेड कुप्पुसामी को संयोजक नियुक्त किया गया। उन्होंने विभिन्न पहलुओं और प्रचलित अधिनियमों का विस्तृत अध्ययन किया है और मसौदा दस्तावेज तैयार किये हैं। आपसे अनुरोध है कि इन दस्तावेजों का अध्ययन करें और इनको मजबूत करने के लिए अपने सुझाव एआईआरटीडब्ल्यूएफ को भेजें। इनको देश के प्रत्येक सड़क परिवहन कर्मचारी तक ले जाना होगा और उन्हें उद्योग की रक्षा और मजदूरों के कल्याण के लिए संघर्ष के लिए तैयार करना होगा।

नेपालदेव भट्टाचार्य  
अध्यक्ष

के.के. दिवाकरन  
कार्यकारी अध्यक्ष

आर. लक्ष्मैया  
महासचिव

सी.के. हरिकृष्णन  
कोषाध्यक्ष

**अवलोकन:** परिवहन विश्व की किसी भी अर्थव्यवस्था की जीवन रेखा है। लोगों और वस्तुओं को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने के लिए परिवहन आवश्यक है। परिवहन के बिना हम समाज की कल्पना भी नहीं कर सकते। परिवहन में वायु, रेलवे, जल और सड़क परिवहन शामिल हैं। अन्य सभी क्षेत्रों में सड़क परिवहन प्रमुख क्षेत्र है। 31-03-2020 तक 98,52,000 लॉरियां, 12,04,000 बसें और 3,21,24,000 कारें हैं जो 15 साल पुरानी हैं। ये सभी ट्रांसपोर्ट वाहन हैं। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की रिपोर्ट के अनुसार, कुल वाहनों की आबादी में औसतन प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि हुई है। लोगों के बीच यह गलत अवधारणा है कि सार्वजनिक परिवहन का मतलब है जिसे सरकार निगमों के माध्यम से चलाती है। लेकिन यह गलत है। परिवहन कानूनों के अनुसार, पूरी तरह से निजी प्रयोजन के लिए उपयोग किए जाने वाले वाहन निजी वाहन हैं। अन्य सभी वाहन सार्वजनिक परिवहन वाहन हैं। 85 प्रतिशत यात्रियों और 66 प्रतिशत माल का परिवहन सड़क मार्ग से किया जा रहा है। सरकारी आँकड़ों के मुताबिक जीडीपी में रोड ट्रांसपोर्ट सेक्टर की हिस्सेदारी 4.5 फीसदी है। यह कृषि के बाद दूसरा सबसे बड़ा रोजगार पैदा करने वाला क्षेत्र है। केन्द्र सरकार ने वर्ष 2021-22 में पेट्रोलियम क्षेत्र से 4,31,609 करोड़ रुपए अर्जित किए।

इन सबके बावजूद सड़क परिवहन उद्योग गंभीर संकट में धकेल दिया गया है। ईंधन की कीमतों, बीमा प्रीमियम, टोल शुल्क, परिवहन विभाग सेवा शुल्क, दंड की असामान्य वृद्धि उद्योग के संकट के प्रमुख कारण हैं। कोविड काल के दौरान जब अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतों में भारी गिरावट आई है, फिर भी भारत सरकार ने उपभोक्ताओं को लाभ हस्तांतरित करने के बजाय उत्पाद शुल्क को डीजल पर 16 रुपए और पेट्रोल पर 13 रुपए प्रति लीटर की दर से बढ़ा दिया है। इस क्षेत्र को सरकार की ओर से कोई सहायता नहीं मिल रही है। लेकिन वाहन निर्माताओं को कई प्रोत्साहन और रियायतें दी जा रही हैं। दुनिया में कहीं भी सार्वजनिक परिवहन को सरकारी खजाने के राजस्व का स्रोत नहीं माना जाता है। भारत में विडंबना यह है कि सरकार इस क्षेत्र का खून निचोड़ रही है। एम.वी. एक्ट संशोधन 2019 और वाहन स्क्रेपिंग नीति का उद्देश्य पूरे सड़क परिवहन क्षेत्र को बड़े कॉरपोरेट घरानों को सौंपना है।

**मजदूरों के हालात:** अनुमान है कि इस क्षेत्र में लगभग 10 करोड़ कर्मचारी सीधे तौर पर ड्राइवर और कंडक्टर के रूप में काम कर रहे हैं। वे अपनी जान जोखिम में डालकर भी हर मौसम में चौबीसों घंटे वाहनों के चक्के घुमा रहे हैं। 90 प्रतिशत से अधिक मजदूर असंगठित क्षेत्र में हैं। इन मजदूरों को पीएफ, ईएसआई, साप्ताहिक विश्राम दिवस आदि जैसे कोई वैधानिक हितलाभ उपलब्ध नहीं हैं। 8 घंटे की ड्यूटी तो इन कर्मियों के लिए दूर की कौड़ी ही है। इस क्षेत्र में कोई उचित वेतन नीति नहीं है और यहाँ तक कि विभिन्न राज्यों में मौजूदा कानून भी लागू नहीं है। वी.वी.गिरि राष्ट्रीय श्रम संस्थान ने सरकार को सुझाव दिया है कि इन कानूनों में संशोधन कर इन्हें वहाँ भी लागू किया जाए जहाँ एक भी मजदूर काम कर रहा हो। एम.टी.डब्ल्यू. एक्ट के अनुसार 8 घंटे की ड्यूटी इन कर्मियों के लिए दूर की कौड़ी है। राज्य सरकारों को अनुसूचित रोजगार के तहत न्यूनतम वेतन तय करना होगा। लेकिन अधिकांश राज्य समय-समय पर संशोधन नहीं कर रहे हैं। यहाँ तक कि विभिन्न राज्यों में तय किया गया न्यूनतम वेतन भी ठीक से लागू नहीं किया जा रहा है। जिस श्रम विभाग को जाँच करने और सही क्रियान्वयन सुनिश्चित करने का अधिकार है, वह भी चुप्पी साधे हुए है। इन मजदूरों को कोई सामाजिक सुरक्षा उपलब्ध नहीं है। मार्ग पर लंबी दूरी के ट्रक चालकों को कोई सुविधा नहीं दी जाती है। उनके साथ बुरा व्यवहार किया जा रहा है और कई मौकों पर पुलिस और परिवहन अधिकारियों द्वारा उनके साथ दुर्व्यवहार किया जा रहा है। खासकर ट्रक चालकों पर असामाजिक तत्वों के हमले बढ़ते जा रहे हैं। मजदूरों की स्थिति काफी दयनीय है। मजदूरों की इस बदतर स्थिति और इस क्षेत्र में काम की विकट प्रकृति के कारण युवा पीढ़ी इस पेशे को चुनने के लिए आगे आने को तैयार नहीं है। भारी वाहन चालकों की भारी कमी है।

**ऑटो रिक्शा:** बड़ी संख्या में पढ़े-लिखे युवा भी ऑटो रिक्शा चालक के रूप में आ रहे हैं। वे अपनी अल्प सम्पत्ति और आभूषणों को निपटाकर और शेष के लिए निजी वित्तीय संस्थाओं से ऋण प्राप्त करके ऑटो खरीद रहे हैं। कई कस्बों और शहरों में पार्किंग की जगह एक बड़ी समस्या बन गई है। पर्याप्त पार्किंग स्थान उपलब्ध कराना स्थानीय प्रशासन की जिम्मेदारी है। लेकिन ऐसा नहीं किया जा रहा है और अनाधिकृत स्थान पर ऑटो रोकने का बहाना बनाकर ऑटो रिक्शा चालकों को दंडित किया जाता है। ऑटो रिक्शा चालकों पर मामूली आधार पर भारी भरकम जुर्माना लगाया जाता है।

**ई रिक्शा:** हाल के समय में ई रिक्शा शहरों में परिवहन का बहुत लोकप्रिय साधन बन गया है। पढ़े-लिखे युवा कमाई का जरिया बनकर इस क्षेत्र में आ रहे हैं। पुलिस द्वारा इनका उत्पीड़न रोजमर्रा की बात हो गई है। अलग-अलग शहरों में कई तरह की पाबंदियां लगाई जा रही हैं।

**ट्रकों:** ट्रक ड्राइवर सबसे ज्यादा पीड़ित हैं। अन्य असंगठित परिवहन मजदूरों की तरह ट्रक ड्राइवरों को भी कोई वैधानिक हितलाभ नहीं मिलता है। उन्हें लंबी दूरी तय करनी पड़ती है और कई दिनों/हफ्तों तक लगातार गाड़ी चलानी पड़ती है। राजमार्गों पर उनकी प्राकृतिक जरूरतों, भोजन एवं विश्राम के लिए कोई सुविधा उपलब्ध नहीं करायी जाती है। पुलिस और आरटीए अधिकारियों का उत्पीड़न एक नियमित बात हो गई है। असामाजिक तत्वों के हमले बढ़ते जा रहे हैं। वे न केवल पैसे और सामग्री लूट रहे हैं बल्कि ड्राइवरों की हत्या भी कर रहे हैं। पूर्वोत्तर राज्यों में ट्रक ड्राइवर उग्रवादी हमलों का सामना कर रहे हैं और मारे जा रहे हैं।

**ऑयल टैंकरों:** तेल टैंकर की ड्राइविंग अत्यधिक कुशलता का मामला है और खतरनाक भी है। तेल टैंकरों के लिए ड्राइविंग लाइसेंस भी विशेष होता है। डीजल, केरोसिन, पेट्रोल और गैस का परिवहन करने वाले टैंकरों के ड्राइवर और क्लीनर खतरनाक परिस्थितियों में काम कर रहे हैं। ठेकेदार तेल टैंकरों को तेल कम्पनियों को "किराए पर" देते हैं। तेल कम्पनियां इनकी प्रमुख नियोक्ता हैं, लेकिन वह कोई जिम्मेदारी नहीं लेती हैं। 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।

**छोटे मालवाहक वाहन:** शहरीकरण के बढ़ने के कारण छोटे व्हीलबेस वाले ऑटो ट्रॉली, टाटा ऐस वाहनों के उपयोग की आवश्यकता लगातार बढ़ती जा रही है। इस क्षेत्र में भी अधिकांश ड्राइवर उक्त वाहनों के मालिक हैं। अन्य ड्राइवरों की तरह इन ड्राइवरों को भी पुलिस अधिकारियों द्वारा उत्पीड़न का सामना करना पड़ता है। ऐप आधारित कम्पनियां इस क्षेत्र में उतर चुकी हैं। इन कम्पनियों से जुड़े ड्राइवरों को उबर/ओला ड्राइवरों की तरह काफी परेशानी उठानी पड़ रही है।

**उबर/ओला आदि कैब ड्राइवर:** अधिकांश टैक्सियों के मालिक स्वयं ड्राइवर होते हैं। ये टैक्सी चालक निजी वित्त कम्पनियों से ऋण प्राप्त करके टैक्सियों के मालिक होते हैं। इनमें से अधिकतर ड्राइवर पढ़े-लिखे युवा हैं। ईंधन,

बीमा और अन्य खर्च ड्राइवरों द्वारा वहन किया जाता है। लेकिन संचालक कम्पनियां कमीशन के जरिए राजस्व लूट रही हैं। लेकिन ड्राइवरों को कम्पनियों का कर्मचारी नहीं माना जाता है. बल्कि कम्पनियों द्वारा चालकों को परेशान किया जा रहा है।

**एम्बुलेंस:** देश में बड़ी संख्या में एम्बुलेंस हैं। ये एम्बुलेंस लोगों की जान बचाने के लिए हैं। लेकिन इन एम्बुलेंसों पर काम करने वाले ड्राइवरों के पास अपने जीवन और आजीविका की सुरक्षा के लिए किसी भी प्रकार के अधिकार और सुविधाएं नहीं हैं।

**स्कूल/कॉलेज बसें:** आजकल शिक्षा एक व्यापार बन गयी है। लगभग सभी मध्यम और बड़े शैक्षणिक संस्थान अपने छात्रों के परिवहन के लिए बसें चला रहे हैं। देश में स्कूल/कॉलेज बसों की संख्या में अभूतपूर्व वृद्धि हुई है। इन बसों की हालत को लेकर भारी शिकायतें आ रही हैं। जबकि प्रबंधन इन बसों के संचालन से बहुत मुनाफा प्राप्त करता है, लेकिन वे इन बसों के रखरखाव पर कोई ध्यान नहीं देते हैं और इन बसों के ड्राइवरों को न्यूनतम वेतन सहित वैधानिक सुविधाएं भी प्रदान करने की परवाह नहीं करते हैं।

**निजी बस/एसटीयू बसें:** की हिस्सेदारी कम हो गई है और निजी बसों की हिस्सेदारी इतनी अधिक हो गई है। इन बसों में मजदूरों को न्यूनतम वेतन नहीं दिया जाता है। कई राज्यों में मासिक वेतन प्रणाली भी मौजूदा नहीं है। इन मजदूरों को पीएफ, ईएसआई, 8 घंटे का काम जैसे कोई वैधानिक हितलाभ उपलब्ध नहीं हैं।

**एसटीयूज:** देश के सभी एसटीयू गंभीर वित्तीय संकट से जूझ रहे हैं। आरटीसी अधिनियम 1950 के अनुसार, केन्द्र और राज्य सरकारों को एसटीयू में पूंजीगत योगदान बढ़ाना होता है। लेकिन विडम्बना यह है कि यह काफी समय से बंद है। इसके अलावा एसटीयू पर विभिन्न प्रकार के कर लगाए जा रहे हैं। एसटीयू को लाभ और हानि के पैमाने पर मापा जाता है। लेकिन दुनिया में कहीं भी ऐसा नहीं हो रहा है। मजदूरों को बलि का बकरा बनाया जाता है। यहाँ तक कि वेतन और सेवानिवृत्ति हितलाभ का भुगतान भी समय पर नहीं किया जा रहा है। काम का बोझ बढ़ाया जा रहा है।

**दुःख का अंत करें:** ऑल इंडिया रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन ने 16-18 जुलाई-2022 को हिसार (हरियाणा) में आयोजित 11<sup>वें</sup> राष्ट्रीय सम्मेलन में इन सभी मुद्दों पर चर्चा की। उद्योग की सुरक्षा और मजदूरों के कल्याण के लिए स्थिति पर काबू पाने के तरीकों और साधनों का पता लगाने का निर्णय लिया

गया। तदनुसार 3 उप समितियों का गठन किया गया है, तीनों समितियों ने कड़ी मेहनत करके निम्नलिखित दस्तावेज तैयार किये हैं। इन दस्तावेजों पर कुछ विशेषज्ञों और पदाधिकारियों तथा वर्किंग कमेटी की बैठकों में चर्चा हुई। दस्तावेजों की जाँच और सुधार के लिए सभी सड़क परिवहन कर्मियों के समक्ष रखने का निर्णय लिया गया है। इन दस्तावेजों के आधार पर जागरूकता पैदा करने और आने वाले दिनों में सरकार पर अपनी बात मनवाने के लिए दबाव बनाने के लिए सड़क परिवहन मजदूरों को संघर्ष के लिए तैयार करने के लिए एक राष्ट्रव्यापी अभियान चलाया जाना है।

### मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम 2019 के

#### विरुद्ध प्रस्तावित संशोधन

मोटर वाहन (संशोधन) विधेयक, 2019 31-07-2019 को राज्यसभा द्वारा पारित किया गया और 08-08-2019 को भारत के राष्ट्रपति द्वारा सहमति दी गई।

कुछ संशोधन क्रूरतम हैं और मौजूदा परिवहन प्रणाली को बर्बाद कर देंगे और मौजूदा एसटीयू को खत्म कर देंगे। इसका उद्देश्य पूरे सड़क परिवहन उद्योग को बड़े कॉरपोरेट्स को सौंपना है।

विधेयक में निम्न सूचीबद्ध कई नुकसान हैं और कई प्रावधान राज्य परिवहन उपक्रमों और आम जनता के हितों के खिलाफ हैं। हम मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम 2019 में बताए गए कारणों के आधार पर निम्नलिखित संशोधन का प्रस्ताव करते हैं।

1. धारा: 12(5) : किसी भी अन्य प्रावधान में निहित किसी भी बात के बावजूद, जहाँ किसी भी स्कूल या प्रतिष्ठान को किसी अन्य कानून के तहत केन्द्र सरकार द्वारा अधिसूचित निकाय द्वारा मान्यता प्राप्त है, कोई भी व्यक्ति जिसने ऐसे स्कूल या प्रतिष्ठान में प्रशिक्षण मॉड्यूल को सफलतापूर्वक पूरा कर लिया है। एक विशेष प्रकार का मोटर वाहन, ऐसे प्रकार के मोटर वाहन के लिए ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने के लिए पात्र होगा।

प्रस्तावित संशोधन: “मोटर वाहन का प्रकार” शब्दों के बाद “परीक्षण यार्ड में शारीरिक परीक्षण के बाद लाइसेंस जारी करने वाला परिवहन विभागप्राधिकरण सफल परीक्षण के बाद ही लाइसेंस जारी करेगा” शब्द जोड़े जा सकते हैं।



**कारण:** ड्राइविंग स्कूलों को लाइसेंस जारी करने का अधिकार देने से सुरक्षा सम्बन्धी चिंताएँ पैदा होंगी और राज्य सरकार को राजस्व हानि भी होगी। यह राज्य की स्वायत्तता के भी खिलाफ है। सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए लाइसेंसिंग प्राधिकारी केवल परिवहन विभाग में निहित हो।

**2. धारा: 12(6) :** उपधारा (5) में निर्दिष्ट प्रशिक्षण मॉड्यूल का पाठ्यक्रम और धारा 9 की उपधारा (5) में निर्दिष्ट उपचारात्मक चालक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम ऐसा होगा जो केन्द्र सरकार द्वारा निर्धारित किया जा सकता है और सरकार नियम बना सकती है। ऐसे स्कूलों या प्रतिष्ठानों के विनियमन के लिए।”

**प्रस्तावित संशोधन:** “केन्द्र सरकार” शब्दों के बाद “राज्य सरकार की सहमति से” शब्द जोड़े जा सकते हैं।

**कारण:** यह प्रावधान राज्य की स्वायत्तता के खिलाफ है।

**3. धारा: 28 (2) (जे):** जिस तरीके से धारा 26 के तहत ड्राइविंग लाइसेंस का राज्य रजिस्टर बनाए रखा जाएगा, उसे हटा दिया जाएगा

**प्रस्तावित संशोधन:** धारा को हटाया नहीं जाए।

**कारण:** इसे हटाना राज्य सरकारों के अधिकारों पर कब्जा करने के अलावा और कुछ नहीं है। यह संशोधन आरटीओ के अलावा अन्य डीलरों को लाइसेंसिंग शक्तियाँ प्रदान करने के लिए लाया गया है। इसलिए, यह सुझाव दिया जाता है कि संशोधन को हटा दिया जाए

**4. धारा: 40:** “एक पंजीकरण प्राधिकारी” शब्द के स्थान पर “राज्य में कोई भी पंजीकरण प्राधिकारी” शब्द स्थापित किया जाए।

**प्रस्तावित संशोधन:** संशोधन हटाया जा सकता है।

**कारण:** पंजीकरण का अधिकार केवल आरटीओ के पास हो, डीलरों के पास नहीं। पंजीकरण की शक्तियाँ प्रदान करने से अतिरिक्त चालान और कमतर चालान जैसी अनैतिक प्रथाओं को बढ़ावा मिल सकता है। इसके अलावा, पंजीकरण में दुर्भावनापूर्ण व्यवहार से राष्ट्रीय सुरक्षा सम्बन्धी चिंताएँ भी पैदा हो सकती हैं।

**5. धारा: 44(1) :** इस सम्बन्ध में केन्द्र सरकार द्वारा निर्धारित नियमों और शर्तों के अधीन, एक अधिकृत डीलर द्वारा बेचे गए मोटर वाहन को पहली बार पंजीकरण के प्रयोजनों के लिए पंजीकरण प्राधिकारी के समक्ष उत्पादन की आवश्यकता नहीं होगी।

**प्रस्तावित संशोधन:** शब्द “उत्पादन की आवश्यकता नहीं होगी” की जगह “वाहन का उत्पादन करेगा” को स्थापित किया जा सकता है

**कारण:** वाहन को पंजीकरण के लिए हमेशा आरटीओ के समक्ष प्रस्तुत किया जाना चाहिए। ऐसा करने में विफल रहने पर वाहन में अस्वीकृत परिवर्तन हो सकते हैं, जो दुर्भावनापूर्ण प्रथाओं से राष्ट्रीय सुरक्षा सम्बन्धी चिंताएँ पैदा हो सकती हैं। इसलिए, वाहन को पंजीकरण के लिए आरटीओ के समक्ष भौतिक रूप से उपस्थित होना होगा।

**6. धारा: 44(2) :** राज्य सरकार द्वारा निर्धारित ऐसे नियमों और शर्तों के अधीन, जिस व्यक्ति के नाम पर पंजीकरण प्रमाण पत्र जारी किया गया है, उसे पंजीकरण प्राधिकारी के समक्ष पंजीकृत या हस्तांतरित वाहन प्रस्तुत करने की आवश्यकता नहीं होगी।

**प्रस्तावित संशोधन:** अभिव्यक्ति “नहीं” को हटाया जा सकता है।

**कारण:** वाहन को स्थानांतरण या नवीनीकरण के लिए हमेशा आरटीओ के समक्ष प्रस्तुत किया जाना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि वाहन में कोई भी गैर-अनुमोदित परिवर्तन नहीं किया गया है और दुर्भावनापूर्ण प्रथाओं को रोका जा सके जिनसे राष्ट्रीय सुरक्षा सम्बन्धी चिंताएँ पैदा हो सकती हैं। इसलिए, स्थानांतरण या नवीनीकरण के लिए वाहन को आरटीओ के समक्ष भौतिक रूप से उपस्थित होना होगा।

**7. धारा: 56(1) :** बशर्ते कि किसी वाहन को केन्द्र सरकार द्वारा अधिसूचित तारीख के बाद फिटनेस का कोई प्रमाण पत्र नहीं दिया जाएगा, जब तक कि ऐसे वाहन का परीक्षण स्वचालित परीक्षण स्टेशन पर नहीं किया गया हो।

**प्रस्तावित संशोधन:** “एक स्वचालित परीक्षण स्टेशन” शब्दों के बाद “और परिवहन विभाग के अधिकारियों द्वारा प्रमाणित” शब्द जोड़े जा सकते हैं

**कारण:** यह केवल परिवहन विभाग द्वारा किया जाना चाहिए, ताकि इस सम्बन्ध में कोई गड़बड़ी न हो और उपयोगकर्ताओं को अधिक मूल्य निर्धारण से रोका जा सके।

**8. धारा: 59(4) :** केन्द्र सरकार, सार्वजनिक सुरक्षा, सुविधा, पर्यावरण की सुरक्षा और इस अधिनियम के उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए, उन मोटर वाहनों और उनके हिस्सों की रीसाइक्लिंग के तरीके को निर्धारित करने वाले नियम बना सकती है जो उनके जीवन से अधिक पुराने हो गए हैं।  
**प्रस्तावित संशोधन:** “जीवन पार कर चुके” शब्दों के बाद “या यदि यह परिवहन विभाग के अधिकारियों द्वारा सड़क के योग्य नहीं पाया जाता है” शब्द जोड़े जा सकते हैं।

**कारण:** शक्तियां केवल परिवहन विभाग के अधिकारियों के पास ही निहित होनी चाहिए।

**9. धारा: 66(1) :** “परंतु यह भी कि जहाँ किसी परिवहन वाहन को कोई परमिट या परमिट जारी किया गया है, साथ ही इस अधिनियम के तहत एक लाइसेंस भी जारी किया गया है, ऐसे वाहन का उपयोग या तो परमिट के तहत किया जा सकता है, या उसे जारी किए गए परमिट, या ऐसे लाइसेंस के तहत, वाहन मालिक के विवेक पर किया जा सकता है।”;

**प्रस्तावित संशोधन:** संशोधन हटाया जा सकता है।

**कारण:** संशोधन करके मालिक को अपनी इच्छा और खुशी से वाहन चलाने का लाइसेंस दिया जा रहा है। यह एसटीयू के लिए हानिकारक होगा। अतः संशोधन हटाया जाए। यदि मालिकों को विवेकाधिकार दिया जाता है, तो उपयोग को विनियमित करने में परिवहन विभाग की भूमिका ही समाप्त हो जाएगी।

**10. धारा: 66 (ए) (7<sup>अ</sup>)**

माल या पशुधन या यात्रियों के परिवहन में प्रतिस्पर्धा, नवाचार, क्षमता में वृद्धि, निर्बाध गतिशीलता और अधिक दक्षता और संसाधनों के किफायती उपयोग को बढ़ावा देना।

**प्रस्तावित संशोधन:** “प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा दें” शब्दों के स्थान पर “राज्य के स्वामित्व वाले परिवहन निगमों को मजबूत करें और बढ़ावा दें” शब्दों को प्रतिस्थापित किया जाए।

**कारण:** किए गए संशोधन का मकसद एसटीयू को कमजोर करना है। इसलिए एसटीयू को मजबूत करने के लिए प्रस्तावित प्रतिस्थापनों को स्वीकार किया जा सकता है।

**11. धारा: 66 (ए) (8वां):** परिवहन क्षेत्र में निजी भागीदारी और सार्वजनिक-निजी भागीदारी को बढ़ाने की कोशिश करते हुए जनता के हितों की रक्षा करना और समानता को बढ़ावा देना।

**प्रस्तावित संशोधन:** “निजी भागीदारी और सार्वजनिक-निजी भागीदारी को बढ़ाने की माँग” शब्दों के स्थान पर “राज्य के स्वामित्व वाले परिवहन निगमों को मजबूत करना” शब्दों को प्रतिस्थापित किया जा सकता है।

**कारण:** किए गए संशोधन का उद्देश्य एसटीयू को कमजोर करना है। इसलिए एसटीयू को मजबूत करने के लिए प्रस्तावित प्रतिस्थापनों को स्वीकार किया जा सकता है।

**12. धारा 67 (1) (डी):** परिवहन सेवा प्रदाताओं के बीच प्रभावी प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देना।

**प्रस्तावित संशोधन:** उपधारा (डी) को “राज्य के स्वामित्व वाले परिवहन निगमों को मजबूत करना” के रूप में प्रतिस्थापित किया जा सकता है।

**कारण:** किए गए संशोधन का उद्देश्य एसटीयू को कमजोर करना है। इसलिए एसटीयू को मजबूत करने के लिए प्रस्तावित प्रतिस्थापनों को स्वीकार किया जा सकता है।

**13. धारा: 67(3):** इस अधिनियम में किसी भी बात के बावजूद, राज्य सरकार, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, इस अधिनियम के तहत जारी किसी भी परमिट को संशोधित कर सकती है।

**प्रस्तावित संशोधन:** शब्दों के बाद “आधिकारिक राजपत्र में” “राज्य के स्वामित्व वाले परिवहन निगमों को निर्देशित करें” डाला जाए।

**कारण:** किए गए संशोधन का उद्देश्य एसटीयू को कमजोर करना है। इसलिए एसटीयू को मजबूत करने के लिए प्रस्तावित प्रतिस्थापनों को स्वीकार किया जा सकता है।

**14. धारा: 72(2) :** “बशर्ते कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण ग्रामीण क्षेत्र में चलने वाले स्टेज कैरिज परमिट के लिए ऐसी किसी भी शर्त को माफ कर सकता है, जैसा वह उचित समझे।

**प्रस्तावित संशोधन:** संशोधन हटाया जाए।

**कारण:** किए गए संशोधन का उद्देश्य एसटीयू को कमजोर करना है। इसलिए एसटीयू को मजबूत करने के लिए प्रस्तावित प्रतिस्थापनों को स्वीकार किया जा सकता है।

15. धारा: 74(2) : “बशर्ते कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण अंतिम मील कनेक्टिविटी के हित में किसी भी प्रकार के वाहनों के सम्बन्ध में ऐसी किसी भी शर्त को माफ कर सकता है जो केन्द्र सरकार द्वारा निर्दिष्ट की जा सकती है।”

प्रस्तावित संशोधन: संशोधन हटाया जाए।

कारण: किए गए संशोधन का उद्देश्य एसटीयू को कमजोर करना है। इसलिए एसटीयू को मजबूत करने के लिए प्रस्तावित प्रतिस्थापनों को स्वीकार किया जा सकता है।

16. धारा: 74 (3) (7वां): स्वयं सहायता समूहों।

प्रस्तावित संशोधन: संशोधन हटाया जाए।

कारण: किए गए संशोधन का उद्देश्य एसटीयू को कमजोर करना है। इसलिए एसटीयू को मजबूत करने के लिए प्रस्तावित प्रतिस्थापनों को स्वीकार किया जा सकता है।

17. धारा: 88 (ए) (1): इस अधिनियम में निहित किसी भी बात के बावजूद, केन्द्र सरकार, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, इस अधिनियम के तहत जारी किए गए किसी भी परमिट को संशोधित कर सकती है या माल या यात्रियों के राष्ट्रीय, मल्टीमॉडल और अंतर-राज्य परिवहन के लिए योजनाएं बना सकती है, और लाइसेंस जारी या संशोधित कर सकती है। निम्नलिखित उद्देश्यों के लिए ऐसी योजना है।

प्रस्तावित संशोधन: “आधिकारिक राजपत्र में” शब्दों के बाद “सम्बन्धित राज्य सरकारों के माध्यम से राज्य के स्वामित्व वाले परिवहन निगमों को निर्देश दें” शब्दों का डाला जाए।

कारण: किए गए संशोधन का उद्देश्य एसटीयू को कमजोर करना है। इसलिए एसटीयू को मजबूत करने के लिए प्रस्तावित प्रतिस्थापनों को स्वीकार किया जाए। यह राज्य सरकार की शक्तियों का अतिक्रमण है।

18. धारा: 92: शब्द “स्टेज कैरिज या कॉन्ट्रैक्ट कैरिज, जिसके सम्बन्ध में एक परमिट” के स्थान पर, शब्द “परिवहन वाहन, जिसके सम्बन्ध में एक परमिट या लाइसेंस” प्रतिस्थापित किया जाएगा।

प्रस्तावित संशोधन: इन शब्दों के स्थान पर “राज्य सरकार को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कॉन्ट्रैक्ट कैरिज धारक द्वारा परमिट नियमों का सख्ती से पालन किया जाए” का सुझाव दिया गया है। किसी भी उल्लंघन या विचलन के लिए परमिट रद्द कर दिया जाएगा।”

**कारण:** सरकार द्वारा विधेयक में स्टेज कैरिज और कॉन्ट्रैक्ट कैरिज परमिट को एक "ट्रान्सपोर्ट परमिट" में विलय करने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित संशोधन उन निजी ऑपरेटरों को वैध बनाने के अलावा कुछ नहीं है जो कॉन्ट्रैक्ट कैरिज परमिट प्राप्त करके अवैध रूप से स्टेज कैरिज के रूप में काम कर रहे हैं। इससे एसटीयू बर्बाद हो जायेंगे।

**19. धारा: 93:** "लाइसेंस प्राप्त करने के लिए एजेंट या प्रचारकर्ता या संग्रहकर्ता (एग्रीगेटर)।";

**प्रस्तावित संशोधन: संशोधन हटाया जाए।**

**कारण:** सरकार द्वारा विधेयक में यह प्रस्तावित किया गया है कि "एजेंट प्रचारकर्ता या संग्रहकर्ता को लाइसेंस प्राप्त करना होगा" सरकार द्वारा किए गए इस संशोधन का उद्देश्य व्यक्तिगत मालिक व ड्राइवर (एक या दो) के वाहन को समाप्त करके ट्रान्सपोर्ट सेक्टर को बड़े कॉरपोरेट घरानों को सौंपना है। राज्य सरकार को भाड़ा, कमीशन, सुरक्षा, जवाबदेही आदि सहित सभी पहलुओं पर नियंत्रण और विनियमन करना चाहिए और एसटीयू को प्राथमिकता दी जाए।

**20. धारा: 94:** दोनों स्थानों पर "परमिट" शब्द के बाद "या किसी योजना के तहत जारी लाइसेंस" शब्द डाला जाएगा।

**प्रस्तावित संशोधन: संशोधन हटाया जा सकता है।**

**कारण:** किए गए संशोधन का उद्देश्य एसटीयू को कमजोर करना है। इसलिए एसटीयू को मजबूत करने के लिए प्रस्तावित प्रतिस्थापनों को स्वीकार किया जा सकता है।

**21. धारा: 96 (2) (32बी):** प्रभावी प्रतिस्पर्धा, यात्री सुविधा और सुरक्षा, प्रतिस्पर्धी किरायों और भीड़भाड़ की रोकथाम को बढ़ावा देना";

**प्रस्तावित संशोधन: "पदोन्नति" शब्दों से पहले "राज्य के स्वामित्व वाले परिवहन निगमों को मजबूत करें" शब्दों को प्रतिस्थापित करने का सुझाव दिया गया है।**

**कारण:** इस संशोधन का उद्देश्य निजी ऑपरेटरों को प्रोत्साहित करना है। अतः सुझाव को स्वीकार किया जाए।

**22. धारा: 114(1) :** "राज्य सरकार द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत" शब्दों के स्थान पर "या राज्य सरकार द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत कोई अन्य व्यक्ति" शब्द प्रतिस्थापित किये जायेंगे।

**प्रस्तावित संशोधन: संशोधन हटाया जा सकता है।**

**कारण:** सरकार द्वारा प्रस्तावित संशोधन का उद्देश्य राज्य सरकारों की शक्तियों को निजी लोगों को सौंपना है।

**23. धारा: 117:** बशर्ते कि राज्य सरकार या प्राधिकृत प्राधिकारी, ऐसे स्थानों के निर्धारण में सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा और यातायात के मुक्त प्रवाह को प्राथमिकता देंगे:

**प्रस्तावित संशोधन: शब्द “या प्राधिकृत प्राधिकारी” हटाया जा सकता है**

**कारण:** यह राज्यों की शक्तियों को कमजोर करता है और राज्यों के पास प्रत्येक लोक सेवक को अधिकृत करने का अधिकार होना चाहिए।

**24. धारा: 117:** बशर्ते कि इस धारा के प्रयोजन के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम, 1988 के तहत गठित भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण या केन्द्र सरकार द्वारा अधिकृत कोई अन्य एजेंसी भी ऐसे स्थानों का निर्धारण कर सकती है।

**प्रस्तावित संशोधन: “या केन्द्र सरकार द्वारा अधिकृत कोई अन्य एजेंसी” शब्द को हटाया जाए।**

**कारण:** यह राज्यों की शक्तियों को कमजोर करता है और राज्यों के पास प्रत्येक लोक सेवक को अधिकृत करने का अधिकार होना चाहिए।

**25. धारा: 138(1):** “(1ए) राज्य सरकार, सड़क सुरक्षा के हित में, सार्वजनिक स्थानों और राष्ट्रीय राजमार्गों पर गैर-यंत्रचालित वाहनों और पैदल चलने वालों की गतिविधियों और पहुँच को विनियमित करने के उद्देश्य से नियम बना सकती है: बशर्ते कि राष्ट्रीय राजमार्गों के मामले में, ऐसे नियम भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के परामर्श से बनाए जाएंगे।”

**प्रस्तावित संशोधन: इसे हटा देना चाहिए।**

**कारण:** विधेयक में प्रस्तावित संशोधन का उद्देश्य सड़क विक्रेताओं को उनकी जीनिका से दूर फेंकना और पैदल चलने वालों के लिए भी समस्याएँ पैदा करना है।

**26. धारा: 147(1):**

प्रावधान: वाहन चलाने में संलग्न, यदि यह एक सार्वजनिक सेवा वाहन है, वाहन के कंडक्टर के रूप में या वाहन पर टिकटों की जाँच करने में संलग्न, यदि यह एक मालवाहक गाड़ी है, वाहन में सामान चढ़ाने और

उतारने के लिए ले जाया जा रहा है किसी भी संविदात्मक दायित्व को कवर करें।

**प्रस्तावित संशोधन: प्रावधान छोड़ा नहीं जाए।**

**कारण:** बीमाधारक व्यक्ति के कर्मचारियों की बिना पॉलिसी के कवर की गई देनदारी छीन ली जाती है। ऐसे में ड्राइवर, कंडक्टर, लोड मैन और स्वीकृत क्षमता से अधिक यात्रियों को मुआवजे का लाभ नहीं मिलता। इसका उद्देश्य निजी बीमा कम्पनियों के मुनाफे में सुधार करना है।

**27. धारा: 161 (2) (ए):** हिट एंड रन मोटर दुर्घटना के परिणामस्वरूप किसी भी व्यक्ति की मृत्यु के सम्बन्ध में, दो लाख रुपए की एक निश्चित राशि या ऐसी उच्च राशि जो केन्द्र सरकार द्वारा निर्धारित की जा सकती है।

**प्रस्तावित संशोधन: “एक निश्चित राशि” शब्द को “अंतरिम राहत” के रूप में प्रतिस्थापित किया जा सकता है।**

**कारण:** पीड़ित उच्च मुआवजे की संभावना खो देंगे और संशोधन का उद्देश्य निजी बीमा कम्पनियों के मुनाफे में सुधार करना है।

**28. धारा: 161 (2) (बी):** हिट एंड रन मोटर दुर्घटना के परिणामस्वरूप किसी भी व्यक्ति को गंभीर चोट के सम्बन्ध में, पचास हजार रुपए की एक निश्चित राशि या ऐसी उच्च राशि जो केन्द्र सरकार द्वारा निर्धारित की जा सकती है।

**प्रस्तावित संशोधन: “एक निश्चित राशि” शब्द को “अंतरिम राहत” के रूप में प्रतिस्थापित किया जा सकता है**

**कारण:** पीड़ित उच्च मुआवजे की संभावना खो देंगे और संशोधन का उद्देश्य निजी बीमा कम्पनियों के मुनाफे में सुधार करना है।

**29. धारा: 163(1):** धारा 161 के तहत किसी भी व्यक्ति की मृत्यु या गंभीर चोट के सम्बन्ध में मुआवजे का भुगतान इस शर्त के अधीन होगा कि यदि कोई मुआवजा (इसके बाद इस उपधारा में अन्य मुआवजे के रूप में संदर्भित) या बदले में अन्य राशि दी जाएगी। इस अधिनियम या उस समय लागू किसी अन्य कानून के किसी अन्य प्रावधान के तहत ऐसी मृत्यु या गंभीर चोट के सम्बन्ध में मुआवजे के दावे की संतुष्टि के रूप में या भुगतान किया जाता है, अन्य मुआवजे का इतना हिस्सा या उपरोक्त



अन्य राशि जो धारा 161 के तहत भुगतान किए गए मुआवजे के बराबर है, बीमाकर्ता को वापस कर दी जाएगी।

**प्रस्तावित संशोधन:** शब्द “बीमाकर्ता को वापस कर दिया जाएगा” को “धारा 161 के तहत भुगतान किया गया मुआवजा एमएसीटी द्वारा दी गई राशि के विरुद्ध समायोजित किया जाएगा” के रूप में प्रतिस्थापित किया जा सकता है।

**कारण:** पीड़ित उच्च मुआवजे की संभावना खो देंगे और संशोधन का उद्देश्य निजी बीमा कम्पनियों के मुनाफे में सुधार करना है।

**30. धारा: 163(2) :** धारा 161 के तहत भुगतान किए गए मुआवजे के कुछ मामलों में वापसी

**प्रस्तावित संशोधन:** संशोधन हटाया जा सकता है।

**कारण:** पीड़ित उच्च मुआवजे की संभावना खो देंगे और संशोधन का उद्देश्य निजी बीमा कम्पनियों के मुनाफे में सुधार करना है।

**31. धारा: 164:** पुरानी धारा 163 (ए) का नाम बदलकर धारा 164 कर दिया गया है, दूसरी अनुसूची और धारा 163 (ए) (3) को छोड़कर, जो पीड़ितों को देय मुआवजे की गणना का प्रावधान करती है।

**प्रस्तावित संशोधन:** दूसरी अनुसूची को छोड़ा नहीं जाएगा।

**कारण:** प्रस्तावित विधेयक की यह धारा 164, धारा 163ए का पुनरुत्पादन है मूल अधिनियम और धारा 163ए की उपधारा (3) को हटाकर प्रमुख अधिनियम मुआवजा तय करते समय रहने की लागत और अन्य कारकों को ध्यान में रखते हुए, पीड़ितों को लाभ प्रदान करने के लिए धारा 163 ए और दूसरी अनुसूची 1994 के संशोधन में लाई गई थी। नया संशोधन दूसरी अनुसूची को हटाता है और पीड़ित को एक निश्चित मुआवजा राशि प्रदान करता है, जो पीड़ित के हित के खिलाफ है और इसका उद्देश्य निजी बीमा कम्पनियों के मुनाफे में सुधार करना है। यह संशोधन काफी हद तक जनहित के खिलाफ है।

**32. धारा: 166(1):** बशर्ते कि जहाँ कोई व्यक्ति धारा 149 के तहत प्रदान की गई प्रक्रिया के अनुसार धारा 164 के तहत मुआवजा स्वीकार करता है, दावा न्यायाधिकरण के समक्ष उसकी दावा याचिका समाप्त हो जाएगी

**प्रस्तावित संशोधन: संशोधन हटाया जा सकता है।**

**कारण:** पीड़ित उच्च मुआवजे की संभावना खो देंगे और संशोधन का उद्देश्य निजी बीमा कम्पनियों के मुनाफे में सुधार करना है।

**33. धारा: 177 (ए) से 199 (ए):** दंडात्मक धाराएँ – जुर्माने के साथ अपराधों का शमन।

**प्रस्तावित संशोधन: एमवीएक्ट 1988 में मौजूदा दरों पर जुर्माना 10 प्रतिशत से अधिक नहीं बढ़ाया जा सकता है।**

**कारण:** अधिक जुर्माने से आम जनता को गंभीर नुकसान होगा और भ्रष्टाचार को भी बढ़ावा मिल सकता है।

**34. धारा: 200 (1) (बी):** निम्नलिखित प्रावधान डाला जाएगा।

“बशर्ते राज्य सरकार, ऐसी राशि के अतिरिक्त, अपराधी से सामुदायिक सेवा की अवधि की अपेक्षा कर सकती है।”

**प्रस्तावित संशोधन: संशोधन हटाया जा सकता है।**

**कारण:** यह धारा कई जटिलताएँ पैदा करेगी जिससे आम जनता को परेशानी होगी।

**35. धारा: 206(4):** ड्राइविंग लाइसेंस जब्त करना

**प्रस्तावित संशोधन: संशोधन हटाया जा सकता है।**

**कारण:** यह धारा कई जटिलताएँ पैदा करेगी जिससे आम जनता को परेशानी होगी।

**36. धारा: 210 (ए):** जुर्माने को एक से दस गुना तक बढ़ाने की राज्य सरकार की शक्ति।

**प्रस्तावित संशोधन: संशोधन हटाया जा सकता है।**

**कारण:** यह धारा कई जटिलताएँ पैदा करेगी जिससे आम जनता को परेशानी होगी।

**37. धारा: 215 (ए):** (ए) केन्द्र सरकार के पास अधिनियम द्वारा प्रदत्त किसी भी शक्ति या कार्यों को किसी भी लोक सेवक या सार्वजनिक प्राधिकरण को सौंपने की शक्ति होगी और इस अधिनियम के तहत ऐसे लोक सेवक या सार्वजनिक प्राधिकरण को अपनी किसी भी शक्ति, कार्य और कर्तव्यों का निर्वहन करने के लिए अधिकृत करेगी।

**प्रस्तावित संशोधन:** इसके स्थान पर “सरकारी सेवक या सरकारी प्राधिकारी” शब्दों का प्रयोग करने का सुझाव दिया गया है।

**कारण:** विधेयक में सरकार द्वारा यह प्रस्तावित किया गया है कि ‘अधिनियम द्वारा किसी भी लोक सेवक या सार्वजनिक प्राधिकरण’ को निजी लोगों को भी शक्तियां सौंपी जाएंगी। यह यात्रियों की सुरक्षा के लिए जोखिम भरा है।

**38. धारा: 215 (बी):** (1) केन्द्र सरकार, आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, एक राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा बोर्ड का गठन करेगी जिसमें एक अध्यक्ष, राज्य सरकारों के इतनी संख्या में प्रतिनिधि और ऐसे अन्य सदस्य होंगे जिन्हें वह आवश्यक समझे और ऐसे नियमों और शर्तों पर केन्द्र सरकार द्वारा निर्धारित किया जा सकता है।

**प्रस्तावित संशोधन:** संशोधन हटाया जा सकता है।

**कारण:** इससे राज्य की स्वायत्तता और राज्यों का राजस्व प्रभावित होता है और साथ ही संशोधन का उद्देश्य राज्य सरकारों की शक्तियों को कम करना और पूरे देश में परिवहन प्रणाली का नियंत्रण केन्द्र सरकार के हाथ में लेना है। यह एसटीयू के हितों के खिलाफ है।

**39. धारा: 215 (सी):** केन्द्र सरकार इस अध्याय के प्रावधानों को प्रभावी करने के उद्देश्य से नियम बना सकती है

**प्रस्तावित संशोधन:** संशोधन हटाया जा सकता है।

**कारण:** इससे राज्य की स्वायत्तता और राज्यों के राजस्व पर असर पड़ता है और उनके खिलाफ संशोधन का उद्देश्य राज्य सरकारों की शक्तियों को कम करना और पूरे देश में परिवहन प्रणाली का नियंत्रण केन्द्र सरकार द्वारा अपने हाथ में लेना है। यह एसटीयू के हितों के खिलाफ है।

\*\*\*\*\*

## ड्राइवरों व ग्राहकों की सुरक्षा के लिए उबर/ओला के लिए

### एक वैकल्पिक एप विकसित करो –एआईआरटीडब्ल्यूएफ

प्रिय भाइयों,

दुनिया तेजी से भाग रही है। आज हम कृत्रिम बुद्धिमत्ता के युग में हैं। पता नहीं कल कौन सी नवीनता आ जाये? भारत आज दुनिया की पांचवीं सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था है और जल्द ही तीसरी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था बनकर उभरेगा। भारत दुनिया का लीडर और इंजन बन जाएगा। ऐसी सभी खबरें रोज आ रही हैं।

गतिशीलता वस्तुओं और लोगों दोनों के लिए सामान्य है। कई बदलाव और तकनीकी सुधार हो रहे हैं। राइडर ऐप उसी दिशा में एक है। इसने स्थानीय यात्रा आवश्यकताओं को आसान बना दिया। आप जहाँ हैं वहाँ से हम अपनी सुविधानुसार वाहन बुक कर सकते हैं। इस टेक्नोलॉजी का बेजा फायदा उठाकर कई कम्पनियां ड्राइवरों और यात्रियों का शोषण करने में लग गई हैं। यहाँ तक कि माल परिवहन में भी कई ऐप आधारित कम्पनियां आ गई हैं जैसे पोर्टर, लिंक, वाहक, व्हील्सआई, ट्रकनेटिक आदि हैं।

आइए अब एग्रीगेटर बिजनेस पर आते हैं। भारत सरकार ने 2019 में एम.वी. एक्ट में संशोधन किया और एग्रीगेटर्स को अनुमति देने के लिए एक नया प्रावधान शामिल किया। एग्रीगेटर का मतलब एक इलेक्ट्रॉनिक प्लेटफॉर्म है जो ग्राहक/यात्री को ड्राइवर से जोड़ेगा जैसा कि हम सभी जानते हैं जैसे उबर, ओला, ब्लू, राइड, रैपिडो आदि हैं। लेकिन भारत सरकार ने ऐसी कम्पनियों से जुड़े ड्राइवरों की थकान पर कोई ध्यान नहीं दिया। क्या अब समय नहीं आ गया है कि हम इस पर विचार करें और उन भयावह स्थितियों और दुश्वारियों से छुटकारा पाएँ जिनका सामना वाहन चालक कर रहे हैं? जी हाँ। ऑल इंडिया रोड ट्रांसपोर्ट वर्कर्स फेडरेशन, जो संगठन की स्थापना से ही उद्योग की रक्षा और मजदूरों के कल्याण के लिए प्रतिबद्ध है, व्यावहारिक रूप से उसी दिशा में काम कर रहा है। इसमें कम्पनियों से जुड़े ड्राइवरों के मुद्दों और अंतर्राष्ट्रीय अनुभवों का अध्ययन किया गया है। कम्पनियों के पास वाहनों का स्वामित्व नहीं है। कम्पनी को वाहन के रखरखाव, ईंधन, बीमा आदि से कोई सरोकार नहीं है, लेकिन वे 25-30

प्रतिशत कमीशन के रूप में ड्राइवरों का खून निचोड़ रहे हैं। शुरुआती दिनों में कम्पनियों ने आश्वासन दिया था कि उनकी कम्पनियों से जुड़ने पर ड्राइवरों को प्रति माह रु० 1,50,000 की आय होगी। प्रारंभ में प्रोत्साहन राशि का भुगतान किया गया। जैसे-जैसे अधिक से अधिक ड्राइवर जुड़ते गए, कम्पनियों ने ड्राइवरों को धोखा देते हुए धीरे-धीरे प्रोत्साहन वापस ले लिया। वाहन चालकों को काफी परेशानी हो रही है। बिना ड्राइवर का स्पष्टीकरण लिए धड़ल्ले से नाम काटे जा रहे हैं। ड्राइवरों की शिकायतें सुनने के लिए कम्पनी की ओर से कोई जिम्मेदार अधिकारी नियुक्त नहीं किया गया है। देश के विभिन्न भागों में बड़े पैमाने पर अनेक संघर्ष हुए। कुछ ड्राइवरों ने तो आत्महत्या भी कर ली है। लेकिन वाहन चालकों को कोई राहत नहीं मिलती और दुश्वारियां बढ़ती जा रही हैं। कम्पनी ने अदालत में भी दलील दी कि वे बिल्कुल भी उसके कर्मचारी नहीं हैं और ड्राइवरों की समस्याओं को देखना कम्पनी का कर्तव्य नहीं है। यह एक राष्ट्रव्यापी मुद्दा है और सरकार की नीति का हिस्सा है। इसलिए एआईआरटीडब्ल्यूएफ ने उबर/ओला आदि के लिए एक उपयुक्त विकल्प खोजने और ड्राइवरों और यात्रियों के हितों की रक्षा के लिए सरकार को जिम्मेदार बनाने के लिए अपने प्रयास शुरू किए। इसने अप्रैल 2017 में नागपुर में एक राष्ट्रीय कार्यशाला का आयोजन किया है जिसमें टेक्नोक्रेट्स को विकल्पों पर एक प्रस्तुति देने के लिए आमंत्रित किया गया है और उस दिशा में प्रयास जारी रखे हैं।

इस समय, केरल राज्य सरकार के मार्गदर्शन में केरल सड़क परिवहन श्रमिक कल्याण बोर्ड ने उबर/ओला का एक ऐप विकल्प विकसित किया है। ड्राइवर और यात्रियों दोनों के लिए अन्य सुरक्षा उपायों के अलावा, कमीशन केवल 8 प्रतिशत तय किया गया था। उस 8 प्रतिशत में से भी 2 प्रतिशत ड्राइवरों के कल्याण के लिए निर्धारित है। जब केरल जैसे छोटे से राज्य ने ड्राइवरों और यात्रियों दोनों की बेहतरी के लिए आप विकसित किया है, तो भारत सरकार राष्ट्रीय स्तर पर विकास क्यों नहीं कर सकती? यदि भारत सरकार ड्राइवरों और यात्रियों के कल्याण के लिए प्रतिबद्ध है तो ऐप विकसित करना संभव और आसान है। एआईआरटीडब्ल्यूएफ उबर/ओला आदि कम्पनियों से जुड़े सभी ड्राइवरों से राष्ट्रीय स्तर पर एकजुट होने और अपनी जीविका की रक्षा करने और सम्मानजनक जीवन जीने के लिए लड़ने की अपील करता है।

एआईआरटीडब्ल्यूएफ भारत सरकार से निम्नलिखित माँगों को मानने की माँग करता है।

1. सरकार को किराया, कमीशन, सुरक्षा, जवाबदेही और रोजगार सम्बन्धों सहित एग्रीगेटर्स को नियंत्रित और विनियमित करना चाहिए।
2. इसके साथ ही सरकार को एक सरकारी एजेंसी के माध्यम से उबर/ओला आदि के लिए एक वैकल्पिक ऐप विकसित और संचालित करना चाहिए।
3. राइडर ऐप समस्याओं के समाधान के लिए जिला स्तर पर पुलिस, परिवहन और श्रम विभाग के अधिकारियों की एक समिति गठित की जाए।
4. कमीशन 5 प्रतिशत से ज्यादा नहीं होना चाहिए।
5. ड्राइवर को प्रतिदिन न्यूनतम राशि की गारंटी दी जानी चाहिए।
6. किराये, यात्रा दूरी आदि के सम्बन्ध में पारदर्शिता रखी जानी चाहिए।
7. यात्रियों को मुद्रित किराया रसीद देने में सक्षम एक इलेक्ट्रॉनिक किराया मीटर विकसित किया जाएगा। बैकएंड रिकार्ड कायम रखा जाए।
8. ड्राइवर और यात्रियों दोनों के लिए गुप्त पैनिक बटन बनाया जाना चाहिए।
9. वाहनों पर वेबसाइट पते के अलावा एक आम टेलीफोन नंबर प्रदर्शित करें ताकि यात्री कॉल सेंटर से संपर्क कर सकें।
10. डीजल/पेट्रोल दरों में संशोधन के अनुसार किराए में संशोधन किया जाना है।
11. शिकायतों से निपटने के लिए पंजीकृत कार्यालय में एक शिकायत रजिस्टर रखा जाना चाहिए। ड्राइवर को शिकायत पर अपने विचार स्पष्ट करने का अवसर दिया जाना चाहिए और की गई कार्रवाई की सूचना शिकायतकर्ता को दी जानी चाहिए। जिस ईमेल पते पर शिकायत की जा सकती है वह यात्री को दिखाई देने वाले प्रत्येक वाहन में प्रदर्शित किया जाए।
12. सवारी को बिना किसी विवेकाधिकार के निकटतम उपलब्ध वाहन के आधार पर आवंटित किया जाना चाहिए और यह सुनिश्चित करना चाहिए कि यात्रा को रद्द न की जाए।

13. एग्रीगेटर द्वारा एकतरफा नाम नहीं हटाया जाना चाहिए।
14. हर प्रकार के वाहन पर ले जाने वाले सामान और यात्रियों की संख्या के बारे में स्पष्ट रूप से प्रदर्शित होना चाहिए। ड्राइवर के पास एक अधिकृत चार्ट उपलब्ध कराया जाना चाहिए।
15. एग्रीगेटर द्वारा सवारी की पुष्टि से पहले ड्राइवर को ड्रॉप लोकेशन, किराया, भुगतान का तरीका आदि के बारे में पता होना चाहिए।
16. अग्रिम बुकिंग सुविधा और नियम व शर्तें निर्धारित की जाएं। एआईआरटीडब्ल्यूएफ उबर/ओला आदि कम्पनियों से जुड़े सभी ड्राइवरों से राष्ट्रीय स्तर पर एकजुट होने और अपने जीविका की रक्षा के लिए लड़ने और सम्मानजनक जिंदगी जीने के लिए आगे आने की अपील करता है।

\*\*\*\*\*

## असंगठित सड़क परिवहन मजदूरों के लिए सामाजिक सुरक्षा

### योजना का प्रस्तावित मसौदा।

असंगठित सड़क परिवहन कर्मचारी यात्रियों और सामानों को विभिन्न गंतव्यों तक पहुँचाने के लिए चौबीसों घंटे सड़कों पर रहते हैं। वे अत्यधिक गर्मी, ठंड और बारिश जैसी सभी प्रतिकूल मौसमी स्थितियों के संपर्क में आते हैं। खासकर मालवाहक वाहन चालकों को अपने परिवार को छोड़कर कड़-कई दिनों तक वाहन चलाना पड़ता है। उनके काम की प्रकृति ही अत्यधिक जोखिम भरी है। हाल के दिनों में असामाजिक तत्वों के हमले काफी बढ़ गये हैं। पैसे चुरा लिए गए और कुछ मामलों में उन्हें मार दिया गया। उन्हें नहीं पता कि कब और क्या दुर्घटना होगी, जबकि उनकी कोई गलती नहीं है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के आँकड़ों के अनुसार, 85 प्रतिशत यात्रियों और 66 प्रतिशत माल का परिवहन अकेले सड़क परिवहन द्वारा किया जा रहा है। लेकिन इन मजदूरों को कोई कानूनी सुरक्षा या नौकरी सुरक्षा नहीं है। जो मजदूर अपने काम के सिलसिले में सड़कों पर रहते हैं और बुढ़ापे में पहुँच जाते हैं, उन्हें केरल के अलावा कहीं भी सुरक्षा नहीं मिलती है। केरल में मोटर मजदूरों के लिए एक कल्याण कोष बोर्ड का गठन किया गया है।

इस समय सरकार के लिए राष्ट्रीय स्तर पर असंगठित सड़क परिवहन मजदूरों के लिए एक सामाजिक सुरक्षा योजना लागू करना अनिवार्य है। एआईआरटीडब्ल्यूएफ ने विभिन्न कल्याणकारी योजनाओं का अध्ययन करने के बाद निम्नलिखित योजना का मसौदा तैयार किया है।

**राष्ट्रीय स्थिति:** यह योजना राष्ट्रीय स्थिति, कर्मचारी-नियोक्ता सम्बन्ध और सड़क परिवहन मजदूरों की खराब स्थिति को ध्यान में रखकर तैयार की गई है। योजना के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए कॉर्पस फंड बहुत आवश्यक है।

**कॉर्पस फंड:** चूंकि अधिकांश असंगठित परिवहन मजदूर स्व-रोजगार में हैं, इसलिए नियोक्ता की ओर से कल्याण निधि के लिए मासिक सदस्यता नहीं होगी। इस पर काबू पाने के लिए नीचे बताए अनुसार वैकल्पिक धन जुटाने के स्रोतों की पहचान की गई है।



1. **भारत सरकार का योगदान:** सकल घरेलू उत्पाद में सड़क परिवहन क्षेत्र का योगदान 4.5 प्रतिशत है। भारत सरकार ने केवल वर्ष 2021–22 के लिए पेट्रोलियम उत्पादों पर 4,92,303 करोड़ रुपए अर्जित किए हैं (पीपी एंड एसी रेडी रेकनर—जून 2023, पष्ठ 32)। यह रकम साल दर साल बढ़ती जा रही है। इसलिए भारत सरकार को सड़क परिवहन मजदूरों के लिए सामाजिक सुरक्षा योजना के लिए सालाना 30,000 करोड़ रुपये का योगदान देना चाहिए।

**यानी 30,000 करोड़ प्रति वर्ष।**

2. **प्रत्येक नये मोटर वाहन पर उपकर का संग्रहण:**

नए वाहन पंजीकरण के समय एकमुश्त उपकर लगाया जा सकता है। विवरण यहाँ नीचे उल्लिखित हैं।

**प्रत्येक नए मोटर वाहन पर उपकर का कुल संग्रह: रु० 2300 करोड़ प्रति वर्ष।**

3. **मजदूरों का योगदान:** योजना के सदस्य बनने वाले मजदूरों को न्यूनतम प्रति वर्ष 1200 रुपए का भुगतान करना होगा।

**मजदूरों से अपेक्षित संग्रह:  $1,00,00,000 \times 1200 =$  रु० 1200 करोड़ (यदि एक करोड़ मजदूर योजना से जुड़ें)**

4. **राज्य सरकारें:** प्रत्येक राज्य सरकार को प्रत्येक वर्ष कॉर्पस फंड में 20 करोड़ रुपए का भुगतान करना चाहिए।

**राज्य सरकारों से अपेक्षित संग्रह:  $25 \times 20 = 500$  करोड़ रुपये।**

5. वाहन निर्माता कम्पनियां  $10 \times 1000 = 10,000$  करोड़

6. तेल कम्पनियाँ  $10 \times 1,000 = 10,000$ . यानी 10,000 करोड़ रुपये।

**कुल जुटाव (1+2+3+4+5) रु० 54,000 करोड़ प्रति वर्ष।**

भारत सरकार	30,000
राज्य सरकारें	500
वाहनों पर उपकर	2,300
वाहन निर्माता	10,000
तेल कम्पनियां	10,000
मजदूरों	1,200

कुल 54,000

मजदूरों को निम्नलिखित लाभ दिए जा सकते हैं।

1. मासिक पेंशन रु० 9,000
2. विकलांगता पेंशन रु० 3,900
3. स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति पेंशन रु० 6,000
4. पारिवारिक पेंशन पेंशनभोगी की मृत्यु से आगे 10 वर्ष तक पेंशन का 50 प्रतिशत
5. चिकित्सा सहायता रु० 1,00,000
6. बाल विवाह सहायता रु० 25,000
7. बच्चों के लिए स्कॉलर शिप 08वीं कक्षा से पीजी तक रु० 500 से रु० 7,500 न्यूनतम अंक 50 प्रतिशत होने चाहिए।
8. उनको वित्तीय सहायता जिन्हें किसी भी बीमारी के लिए कम से कम 72 घंटे तक अस्पताल में भर्ती होना पड़े अधिकतम रु० 5,000
9. मातृत्व वित्तीय सहायता रु० 15,000
10. प्राकृतिक स्थिति में वित्तीय सहायता सदस्य की मृत्यु रु० 1,00,000
11. अंत्येष्टि व्यय रु० 10,000

कौन सदस्य हो सकते हैं? स्व-रोजगार सहित निजी मोटर परिवहन क्षेत्र में काम करने वाले 18 से 60 वर्ष की आयु के सभी परिवहन कर्मचारी योजना के सदस्य बन सकते हैं। इसके अलावा योजना के सदस्य जो 60 वर्ष से अधिक आयु के हैं, वे सहायक सर्जन के पद से नीचे के चिकित्सा अधिकारी से वार्षिक फिटनेस प्रमाण पत्र के आधार पर 65 वर्ष की आयु तक योजना में अपनी सदस्यता जारी रख सकते हैं।

\*\*\*\*\*

AIRTWF Delegation meeting with  
Honourable Prime Minister  
Dr. Manmohan Singh  
2006





**Published by R. Lakshmaiah, General Secretary,  
All India Road Transport Workers' Federation**