

भारत सरकार
भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय
भारी उद्योग विभाग

लोक सभा
अतारांकित प्रश्न सं. 4332

जिसका उत्तर गुरुवार, 20 फरवरी 2014 को दिया जाना है

छोटी कारों के लिए सुरक्षा मानदंड

4332. श्री एस. आर. जेयदुरई:

श्री डी. बी. चन्द्रे गौडा:

क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या 'ग्लोबल न्यू कार असैसमेंट प्रोग्राम' के अनुसार मारुति आल्टों 800, टाटा नैनो, फोर्ड फिगो, हुन्दे आई-10 और फाक्सवैगन पोलो सहित भारत में बेची जाने वाली अत्यधिक लोकप्रिय छोटी कारें टक्कर संबंधी परीक्षण में असफल रही हैं जिससे सड़क दुर्घटनाओं में प्राणघाती चोटों का खतरा बना रहता है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या भारत में कार निर्माताओं के लिए निर्धारित टक्कर संबंधी परीक्षण अंतरराष्ट्रीय मानदंडों की तुलना में काफी न्यून हैं;
- (घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ङ) क्या ग्लोबल प्लान फार युनाइटेड नेशन ऑफ एक्शन फार रोड सेफ्टी ने छोटी कारों के लिए सुरक्षा की सिफारिश की है;
- (च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (छ) क्या उक्त सुरक्षा मानदंड भारत में लागू नहीं हैं; और
- (ज) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इन सुरक्षा मानदंडों को स्वीकार करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

उत्तर

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री
(श्री प्रफुल पटेल)

(क) और (ख): ग्लोबल न्यू कार एसैसमेंट प्रोग्राम (एनसीएपी) टक्कर संबंधी परीक्षण रिपोर्ट कुछ नए गतिमानकों का उपयोग करते हुए तैयार की गई थी जो भारतीय विनियमनों में उपलब्ध मानकों से भिन्न है। परीक्षण के पश्चात् अधिकांश कारों ने ढांचागत विफलता दर्शाई है।

(ग) और (घ): जी, नहीं। वर्तमान में देश में सुरक्षा मानदंड सामान्यतः संयुक्त राष्ट्र विनियमों (ईसीई और ग्लोबल टेकनिकल रेग्यूलेशन्स- जीटीआर) के अनुरूप हैं। इस समय, भारत में अनिवार्य पूर्ण वाहन टक्कर नियामक मानदंड नहीं हैं। इस समय छोटी कारों के लिए एक टक्कर परीक्षण अनिवार्य है जो ईसीई-परीक्षण के बराबर है।

(ङ) और (च): जी, हां। युनाइटेड नेशन्स डिकेड ऑफ एक्शन फॉर रोड ने अपने 'पिलर - 3', शीर्षक "सुरक्षित वाहन" में निम्नलिखित सिफारिशों की हैं:

क्रियाकलाप 1: सदस्य राज्य को हार्मोनाइजेशन ऑफ व्हीकल रेग्यूलेशनस (डब्ल्यूपी 29) के लिए यूनाइटेड नेशन्स वर्ल्ड फोरम द्वारा तैयार किए गए मोटर वाहन सुरक्षा व्हीकल विनियमों को लागू और घोषित करने के लिए प्रोत्साहित करना।

क्रियाकलाप 2: मोटर वाहनों के सुरक्षा निष्पादन के बारे में उपभोक्ता जानकारी की उपलब्धता में वृद्धि करने की दृष्टि से विश्व के सभी क्षेत्रों में न्यू कार एसेसमेंट प्रोग्राम्स के कार्यान्वयन को प्रोत्साहित करना।

क्रियाकलाप 3: यह सुनिश्चित करने के लिए एग्रीमेंट को प्रोत्साहन देना कि सभी नए मोटरवाहन सीटबेल्ट्स तथा नियामक आवश्यकताओं को पूरा करने वाले ऐंगकरिजों से सज्जित हैं तथा लागू टक्कर परीक्षण मानकों (न्यूनतम सुरक्षा विशेषताओं के अनुसार) को पूरा करते हैं।

क्रियाकलाप 4: मोटर वाहनों में इलेक्ट्रॉनिक स्टेबिलिटी कंट्रोल तथा एंटी लाक ब्रेकिंग सिस्टम जैसी प्रामाणिक प्रभावशीलता वाली टक्कररोधी प्रौद्योगिकियों के व्यापक परिनियोजन को प्रोत्साहित करना।

क्रियाकलाप 5: उच्च स्तरीय सड़क उपभोक्ता सुरक्षा प्रदान करने वाले तथा नई या पुरानी कारों जिनमें सुरक्षा मानक कम हो गए हैं, के आयात और निर्यात को हतोत्साहित करने वाले मोटर वाहनों के लिए मौद्रिक एवं अन्य प्रोत्साहनों को बढ़ावा देना।

क्रियाकलाप 6: पैदल चलने वाले लोगों के लिए सुरक्षा विनियमों की प्रयोज्यता तथा अतिसंवेदनशील सड़क उपयोगकर्ताओं के जोखिमों को कम करने के लिए डिजाइन की गई सुरक्षा प्रौद्योगिकियों में वृद्धि अनुसंधान को प्रोत्साहन देना।

क्रियाकलाप 7: सरकारी तथा निजी क्षेत्र के प्रबंधकों को उन्नत सुरक्षा प्रौद्योगिकी और उच्च स्तर वाले वाहनों की खरीद प्रचालन और रख-रखाव के लिए प्रोत्साहित करना।

(छ) और (ज): इनमें से कुछ सुरक्षा मानदंड केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली 1989, के अधीन भारत में पहले से ही लागू हैं। इसके अलावा, भारत यूएन-ईसीई विनियमों के अनुरूप राष्ट्रीय विनियमों की ओर कदम उठा रहा है। उन्नत टक्कर/सुरक्षा मानकों के अनुपालन के लिए गहन परीक्षण सुविधा तथा विशेषज्ञता आवश्यक है। टक्कर परीक्षण के लिए इन सुविधाओं की स्थापना राष्ट्रीय ऑटोमोटिव परीक्षण तथा आर एण्ड डी इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट (नेट्रिप) के अधीन की जा रही है।
