



THE TIMES OF INDIA

Date:03-01-24

Wheels Within Wheels

Harsh laws needed for road accidents. But what truckers & everyone need are better-designed roads.

TOI Editorials



Truckers' 'steering chhodo andolan' – parking their trucks to clog highways and choke supply – did not suddenly erupt flash-mob style. It followed a letter written end-December to GOI by All India Motor Transport Congress (AIMTC) requesting a review of the maximum 10-year jail term and ₹7 lakh fine for hit-and-run accidents in India's new penal code BNS. But AIMTC's appeal to truckers to be patient clearly fell on deaf ears. Following talks with GOI yesterday, the strike was called off, with GOI assuring that stakeholder consultations will be held before the new law kicks in.

Truckers' point | The nodal body, and truckers, had feared that in hit-and-run cases especially on highways, police seldom investigate, simply blame truck drivers. There is no SOP on how to probe such cases. There's the additional fear of mob attacks by enraged locals on truckers who would pause to report an accident. To this, government said the law in no way suggests that the call to report an accident must be made from the site. The association believes the 10-year jail term will act as a deterrent to men joining the gruelling transportation sector, which already suffers a 27% shortage of drivers. The lifeline of India's supply chain stood disrupted. Hopefully, starting today, supply of fuel and other essential commodities will resume.

But is the law to blame? | Truckers have a point, but blaming the law is hardly the solution to their woes. A stringent law is required. India leads the world in road deaths. In 2022, almost 59,000 people died in hit-and-run cases, about 30% of all road fatalities. A person died in a highway accident every hour in Maharashtra in 2022, up 14% from the previous year. Indians can be callous drivers, with little care for rules or regulations.

Missing the full picture | Truckers fear false prosecution. Policing quality has indeed slipped countrywide. Further, several serious factors cause accidents, and highways minister Nitin Gadkari captured it in his 2020 interview to TOI: "Main reasons (for accidents and road fatalities) are faulty road engineering, defective detailed project reports, bad designing of junctions, inadequate signage and road markings." That is the crux.

So, harsh penalties alone are unlikely to make roads safer. Truckers' demand for softening the law is less important than getting roads and highways right.

THE ECONOMIC TIMES

Date:03-01-24

16th Fincom On a Devolutionary Road

ET Editorials

The 16th Finance Commission, headed by Arvind Panagariya, has, in a departure from recent history, not been issued any specific tasks, leaving it free to determine the scope of its recommendations. This gives the commission more elbow room to go about strengthening fiscal federalism. On paper, its job is to ensure balance in resource transfers between the Centre and states, and among states. But the task is nuanced. States grudgingly relinquish their resource-raising capacity and resent any loss of agency over expenditure. The Centre, on its part, would like to see the larger devolution to states put to responsible use and tries to nudge states towards fiscal responsibility. States also need to be convinced that the formula for dividing resources does not disincentivise outperformance and delivers on curbing unwarranted migration.

The 16th Finance Commission has the freedom to choose its population data. But it will not have the 2021 census data to go by. Population is a key determinant of how much a state receives as its share of the divisible pool of government resources. States that have stabilised their population growth, and, thereby, bumped up their per-capita income, would have gone further down that path between 2011 and 2021. Without the 2021 data, however, there would have to be an approximation of the performance of lagging states. The extent of migration over a decade would also involve an element of uncertainty. This makes assessment of social sector spending outcomes more difficult than it should be.

The Centre now draws less from the combined resource pool than the states, but is directing spending through capex and welfare payments. As the gap widens, states would need more unencumbered finance for their larger responsibility. The Centre is trying moral policing to drive fiscal prudence, but is not in a position to lead by example. This will be a subtext for further devolution.



THE HINDU

Date:03-01-24

Raj Bhavan needs radical reforms

It is time to think about the behaviour of Governors in Opposition-ruled States and to understand the legal consequences of such aberrations.

Kaleeswaram Raj is a lawyer at the Supreme Court of India.



The Governor of Kerala has been in the news for the wrong reasons. During his recent visit to the Calicut University campus, he instructed the police to remove posters put up against him. He termed the activists of the Students’ Federation of India “criminals” and accused the Chief Minister of “sponsoring” them. After his visit, in a clear breach of protocol, he toured Kozhikode without any previous announcement. As such episodes are becoming more common, it is time to think about the behaviour of Governors in Opposition-ruled States and to understand the legal consequences of such aberrations.

The Constitution cannot be expected to deal with the individual behaviour of public functionaries; it only talks of the functions, powers, and duties of Governors. However, the notion of constitutional morality should govern Governors in their public conduct. In *NCT of Delhi v. Union of India (2018)*, a Constitution Bench of the Supreme Court emphasised the need to identify the “moral values of the Constitution” based on a notion of “constitutional culture”. It said that the “constitutional morality places responsibilities and duties on individuals who occupy constitutional institutions and offices”. Even while acting as Chancellor, Mr. Khan continues to be Governor. Whether his conduct reflects constitutional morality is an open question.

Limits to immunity

Article 361 of the Constitution provides only a limited and conditional immunity for the Governors. It says that Governors shall not be answerable to any court for the exercise and performance of the powers and duties of their office or for any act done or purported to be done by them in their official capacity. This does not mean that Governors are not liable for their misbehaviour unconnected with their official duty. In *Rameshwar Prasad v. Union of India (2006)*, after finding that the Governor abused power in recommending Presidential rule in Bihar, the Supreme Court said that the motivated and whimsical conduct of the Governor is amenable to judicial review. Yet, the question of whether Governors can claim immunity for extra-constitutional gestures and utterances was not a matter in issue in *Rameshwar Prasad*. However, the Court said that “right persons” should be chosen as Governors for maintaining “the sanctity of the post”.

Questions relating to disparaging comments by public functionaries came up for consideration before the Supreme Court in *Kaushal Kishor v. State of Uttar Pradesh (2023)*. The Court said that the freedom of expression of public functionaries could not be curtailed other than by way of the “reasonable restrictions”, as permitted by Article 19(2) of the Constitution. In the context of ministers, Justice B.V. Nagarathna said that if the statement by the public functionary is not consistent with the views of the government, it is attributable to the minister personally and they can be proceeded against. While the majority opinion varied from Justice Nagarathna’s view on the method of enforcement of fundamental rights against non-state actors, the personal liability of public functionaries on matters unconnected with their public duty was not a topic of disagreement. To illustrate, if a crime is committed by a public functionary, there is no statutory or constitutional immunity for them. Offences such as defamation could be committed by a public functionary as well, when the act is unconnected with or is in apparent conflict with their official duty.

Commission reports

The Sarkaria Commission Report (1988) lamented that “some Governors have failed to display the qualities of impartiality and sagacity expected of them”. It added that “many Governors, looking forward to further office under the Union or [an] active role in politics after their tenure came to regard themselves as agents of the Union”. Since then, the situation has only worsened. The Commission’s recommendation that the “(Governor) should be a detached figure and not too intimately connected with the local politics of the State” remains wishful thinking.

The Justice M.M. Punchhi Commission report (2010) said that “to be able to discharge the constitutional obligations fairly and impartially, the Governor should not be burdened with positions and powers which are not envisaged by the Constitution.” It said that conferring statutory power on Governors by posting them as chancellors of the universities will have the potential to expose Raj Bhavan to “controversies or public criticism”. In Kerala, the State Assembly passed a Bill to abolish the Governor’s chancellorship. The Governor did not give assent to it and referred the Bill, along with others, to the President. This happened after he sat on the Bills for a long time and after the government moved the Supreme Court praying for gubernatorial assent. It was in this context that he visited the University as Chancellor, as against the will of the Assembly. This action lacked democratic legitimacy.

Future regimes at the Centre will have to consider amending Article 155 of the Constitution related to appointment of Governors by ensuring consultation with the Chief Minister, as suggested by the Sarkaria report. An independent body for selecting the Governor with a reasonably significant role for the Chief Justice of India also might improve the quality of the selection process. Also, there needs a legal prohibition against further rehabilitation of Governors in any official capacity. Raj Bhavans require systemic changes.



Date:03-01-24

कानूनों का दूरदर्शी होना बेहद जरूरी है

संपादकीय

लार्ड मैकाले द्वारा बनाया गया 160 साल पुराना इंडियन पीनल कोड (आईपीसी) इसलिए बदला गया कि उसमें प्रजा के साथ न्याय करने की जगह 'राज' करने की भावना थी। लेकिन इस नई भारतीय न्याय संहिता की धारा 104 (2) ने देश को अजीब संकट में डाल दिया है। अब अगर किसी दोपहिया, कार, ट्रक, बस या किसी भी वाहन से टकरा कर या दुर्घटना में किसी व्यक्ति की मृत्यु हो जाए और यह सिद्ध हो जाए कि वाहन चालक के उतावलेपन या उपेक्षापूर्ण चालन से हुई है तो उसे सात साल की सजा होगी और अगर वह उस जगह से भाग गया, घायल व्यक्ति को अस्पताल नहीं ले गया या मजिस्ट्रेट या पुलिस ऑफिस को सूचित नहीं किया तो यही सजा दस साल तक की हो सकती है। लाखों ट्रक-बस

डाइवरों ने हड़ताल कर दी है। वाहन चालकों को डर है कि अगर वह दुर्घटना स्थल पर रुकते हैं तो आसपास के लोग उनका बुरा हाल करेंगे। उनका यह भी तर्क है कि सरकार यह भी कानून बनाए कि जो लोग डाइवर को गुस्से में 'लिंग' करें, उनके खिलाफ भी दस साल की सजा का प्रावधान हो। 'हिट एंड रन' (दुर्घटना कर भाग जाना) से जुड़ा कोई स्पष्ट प्रावधान आईपीसी में नहीं था। भारत में भावना के अतिरेक में कानून हाथ में लेना और यह मानना कि हर दुर्घटना में वाहन चालक की ही गलती होती है, एक सच्चाई है। डाइवर अगर इलाज के लिए दुर्घटना में घायल को ले जाने की कोशिश भी करे तो उससे पहले ही तमाशबीन उसकी दुर्गति कर हैं। सवाल है कि क्या कानून बनाने में सामाजिक व्यवहार को ध्यान में नहीं रखा गया? भीड़ के गुस्से या व्यवहार को कानून से नियंत्रित करना वैसे भी मुश्किल है। क्या सरकार इस प्रावधान में कुछ संशोधन करेगी?

राष्ट्रीय सहारा

Date:03-01-24

ट्रक चालकों में आक्रोश

संपादकीय

हिट एंड रन कानून के विरोध में ट्रक चालकों की हड़ताल देश भर में तेजी ' से फैलती जा रही है। उनके समर्थन में ट्रांसपोर्टर भी उतर आए हैं। इस कारण जरूरी चीजों की सप्लाई चेन प्रभावित होने लगी है। मंगलवार को कई राज्यों में पेट्रोल पंप डाई होने की अफवाह से पेट्रोल पंपों पर अफरातफरी फैल गई। भारतीय न्याय संहिता, 2023 में हुए संशोधन के बाद हिट एंड रन कानून बनाया गया है, जो आगामी एक अप्रैल से लागू किया जाना है। ऐसे वाहन चालक जो भीषण सड़क हादसे को अंजाम देकर पुलिस या प्रशासन के किसी अफसर को सूचना दिए बगैर मौके से फरार हो जाते हैं, उन्हें दोषी पाए जाने पर सात लाख रुपये तक का जुर्माना और दस साल कैद का प्रावधान नये कानून में किया गया है। कानून के बनते ही इसे चालक विरोधी बताते हुए ट्रक चालकों में आक्रोश फैल गया। वे सड़क पर उतर आए और कुछ ही घंटों के भीतर ट्रांसपोर्टर भी उनके समर्थन में आ गए। उनकी मांग है कि सरकार इस कानून के प्रावधानों की समीक्षा करे जो न केवल कठोर हैं, बल्कि अव्यावहारिक भी हैं। अपनी मांग के समर्थन में ट्रक चालकों ने जयपुर, मेरठ और आगरा एक्सप्रेसवे समेत कई हाइवे पर प्रदर्शन किया। दरअसल, नये कानून को लेकर भड़का असंतोष मिसकम्युनिकेशन का मामला है। जिस भावना से इसे लाया गया है, उसे अच्छे से संबद्ध पक्षों तक कम्युनिकेट किया जाना चाहिए था। लेकिन ऐसा न होने की सूरत में कुछ शंका-संशय पैदा हो गए। जब यह विधेयक संसद में पारित हुआ था, उस समय दोनों सदनों के 147 सांसद निलंबित थे यानी विधेयक पर जरूरी चर्चा भी नहीं हुई। बहरहाल, जिस नीयत और भावना से यह कानून लाया गया है, उसका प्रभावी संप्रेषण जरूरी था, जिसमें निश्चित ही चूक हुई है। वरना इस कदर असंतोष नहीं भड़कता। यह सेक्टर अर्थव्यवस्था का महत्वपूर्ण क्षेत्र है, और सीमित कमाई करने वाले ट्रक चालक इसकी रीढ़ हैं। कानून के प्रावधानों से अंदेशा होता है कि कहीं इनसे संगठित भ्रष्टाचार को बढ़ावा न मिलने लगे। यह कानून 'वसूली तंत्र' को बढ़ावा दे सकता है। सरकार को तत्काल संबंधित पक्षों का शंकाओं का निवारण करना चाहिए। सप्लाई चेन को बचाए

रखना जरूरी है। स्वार्थी तत्व अफवाह फैला कर स्थिति को और खराब कर सकते हैं। सरकार के स्तर पर ट्रक चालकों और ट्रांसपोर्टर्स से जल्द से जल्द बात करके स्थिति को नहीं संभाला गया तो महंगाई की स्थिति खास तौर पर चिंताजनक हो सकती है।



Date:03-01-24

कानून और आशंकाएं

संपादकीय

भारतीय न्याय संहिता में 'हिट एंड रन' मामलों के लिए जो कानूनी प्रावधान किया गया है, उसमें पहली नजर में कोई खोट नजर नहीं आता। धारा 104(2) का प्रावधान सड़क पर हुई किसी दुर्घटना के दौरान वाहन चालक की जिम्मेदारी तय करने और उसका व्यवहार बदलने की एक कोशिश दिखाई देता है। आमतौर पर दुर्घटना के बाद वाहन चालक घटनास्थल से भाग निकलता है, इसीलिए ऐसे मामलों को 'हिट एंड रन' केस कहते हैं। संसद से पारित यह नया प्रावधान कहता है कि दुर्घटना के समय वाहन चालक की पहली जिम्मेदारी है, घायल को अस्पताल पहुंचाना। वह ऐसा नहीं करता है, तो उसे इसके लिए दस साल की सजा और दस लाख रुपये तक का जुर्माना हो सकता है। इस कानून ने पूरे देश के ट्रक और बस ड्राइवर्स को उद्वेलित कर दिया है और उन्होंने नया साल शुरू होते ही चक्का जाम कर दिया। गुजरात के राजमार्ग पर 25 किलोमीटर लंबा जाम होने की खबर आ रही है। एक ही दिन की हड़ताल के बाद चंडीगढ़ जैसे शहर के पेट्रोल पंपों पर पेट्रोल खत्म हो चुका है, उनके बाहर वाहनों की लंबी लाइनें लग गई हैं। हजारों लोग जो पूरे उत्तर भारत से नया साल मनाने के लिए मनाली या शिमला गए थे, वे वहीं अटक गए हैं। उनकी गाड़ियों में ईंधन नहीं बचा और सप्लाई पहुंचाने वाले वाहन पेट्रोल पंपों तक पहुंच ही नहीं सके हैं। डर है कि आने वाले कुछ घंटों में कई जगहों पर खाने-पीने के सामान की किल्लत हो सकती है। सवाल है, आखिर वाहन चालक इतने नाराज क्यों हैं?

वाहन चालकों का जो तर्क है, उसे पूरी तरह खारिज भी नहीं किया जा सकता। उनका कहना है कि दुर्घटना के बाद अगर वे घटनास्थल से न भागें, तो वे भीड़ हिंसा के शिकार हो सकते हैं। दुर्घटना के बाद भागना उनका आपराधिक कृत्य नहीं है, बल्कि आत्मरक्षा की कोशिश है। इसलिए इसे अपराध मानकर इसके लिए सजा और जुर्माने का प्रावधान ठीक नहीं है। ऐसे बहुत सारे मामले हैं, जहां दुर्घटना के बाद भीड़ ने वाहन चालक को बुरी तरह पीटा। भीड़ जब इस तरह का बर्ताव करती है, तब वह नहीं देखती कि दुर्घटना में दरअसल गलती किसकी थी? सड़कों पर बेपरवाही से चलाने अक्सर बहुत सारे चालक दिख जाते हैं, जिनकी वजह से दुर्घटनाएं होती हैं, मगर हर दुर्घटना में वाहन चालक को ही दोषी मान लेना ठीक नहीं कहा जा सकता।

व्यावसायिक वाहनों के चालकों के अभी तक जो बयान आए हैं, उनके अनुसार, वे लंबी हड़ताल की तैयारी कर रहे हैं। सिर्फ डेढ़ दिन की ही हड़ताल से कैसी मुसीबतें पैदा हो आई हैं, इन्हें हमने मंगलवार को चंडीगढ़ और उसके आस-पास

देख लिया है। कोशिश यह होनी चाहिए थी कि ऐसी नौबत ही न आती। मगर देश में दुर्भाग्य से एक धारणा यह बन गई है कि जब तक हड़ताल न हो और बाधा न पहुंचाई जाए, तब तक कोई सुनवाई ही नहीं होती। कुछ हद तक यह धारणा है, तो कुछ हद तक लोगों का कटु अनुभव भी। अनेक मामलों में यह देखा गया है कि जिम्मेदार अधिकारी हालात बिगड़ने का मानो इंतजार करते हैं। समस्या गंभीर रूप ले, इसके पहले सरकार को वाहन चालकों और उनके संगठनों से बात करनी होगी। दुर्घटनाग्रस्त लोगों को समय पर चिकित्सा सुविधा मिल सके और उन्हें सड़क पर बेहाल न छोड़ दिया जाए, इसे लेकर सरकार की चिंता बहुत वाजिब है, लेकिन इसे लेकर बनाया गया कानून अगर किसी के मन में ज्यादा आशंकाएं पैदा कर रहा है, तो उसका समय रहते निवारण भी जरूरी है।
