

waste—it is a national waste. If you can find a solution to this problem, it would help economize the transportation of goods by road to a great ex-

Finally, Sir, we are now facing this problem of pollution—I am coming back to this. In the industrialized world such legislations already exist. A study on global environment by the World Commission on Environment and Development says:

"Motor vehicles- influence environmental conditions in the industrialized world. A recent slow-down in the growth rate of vehicle numbers with stricter emission standards for new vehicles, distribution of lead-free gasoline, improvement in the fuel efficiency, improved traffic management policy and landscaping have all reduced the impact of urban traffic. With these words, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak on this subject.

ALLOCATION OF TIME FOR DISPOSAL OF GOVERNMENT LEGISLATIVE AND OTHER BUSINESS

THE VICE-CHAIRMAN (SHBIR MIRZA IRSHADBAIG): I have to inform Members that the Business Advisory Committee at its meeting held today, the 27th July 1989, allotted time for Government Legislative and other Business as follows:

Business	Time allotted
1. Further consideration and passing of the Employees' State Insurance (Amendment) Bill, 1989	2 hours
2. Consideration and return of the High Court and Supreme Court Judges (Conditions of Service) Amendment Bill, 1989, as passed by the Lok Sabha.	2 hours

Bill, 1989

3. Discussion on the 5th, 6th, 7th and 8th Reports of the Commission for Scheduled Castes and Scheduled Tribes and the 28th Report of the Commissioner for Schedule Castes and Scheduled Tribes. 4 hours

THE DELHI MOTOR VEHICLES TAXATION (AMENDMENT) BILL, 1989—Contd.

DR. NARREDDY THULASI REDDY < (Andhra Pradesh): Respected Vice-Chairman, Sir, I support the basic concept of the Delhi Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1989. But, Sir, the Bill is one-sided. It has one-way traffic only. It deals only with money but not giving facilities.

Sir, the Bill makes a provision for the adoption of a system of one-time, lump sum tax collection in respect of personalized vehicles. No doubt it is a burden for the vehicle owner to pay at one time, in lump sum, but it definitely mitigates the difficulties of the tax-payers in going again and again to the tax realization counters. It also ensures 100 per cent tax realization. The system of levying, on time tax in a life-time is already there in the State of Andhra Pradesh, even though the Congress (I) people criticize the Government there on this issue.

In this Bill there is a provision for making refund whenever there is a temporary as well as permanent non-use of the vehicle. I am unable to understand here, what "temporary or permanent non-use of the vehicle" means. Does it mean "non-use if the vehicle is sold to anybody or keeping the vehicle with the owner himself without using it? Once a vehicle is purchased, I think, a vehicle

[Dr. Narreddy Thulasi Reddy]

owner would not keep that vehicle without use. So, this provision for refund in case of non-use, temporarily or permanently, may be removed. Regarding the people who sell the vehicle to other States, if the question of refund is there in their case, there should not be bureaucratic red-tapism or middleman in deciding the case. , [We should not give any cope for corruption in [giving refund.

The Bill also reduces administrative cost of collection of tax to be incurred by the Delhi Administration. Because of these plus points I support the Delhi Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1989, but I would like to raise some points for consideration Of the Minister. These points are not specifically relevant to this Bill, but they do have a bearing on it.

My first point is regarding the condition of the roads. Of course, around Parliament House. North Avenue, South Avenue and to some extent in the entire New Delhi area roads are good, but what about old Delhi and other places in Delhi? There condition of the roads has to be improved.

My next point is regarding the parking facilities. . Sometimes people feel it is better to go by walking or (by bicycle rather than going by car, because parking places will be quite far off from, the market place. The vehicle will have to be parked somewhere and then the vehicle owner will have to go to the market one or two kilometres away and again come back to the parking place after the shopping. Since you are collecting the tax at one time, you should look into these aspects also and improve the condition of the roads and increase and Improve the parking facility.

Previously taxes were collected on quarterly, half-yearly and yearly basis. So, there was some need for

adequate staff. Now, you are collecting it only at one time. So, there is a possibility of retrenchment or reduction of staff or deputing it somewhere else. This may lead to some unemployment or worry in the mind of the people working in the department.

Under the Motor Vehicles Act, the policy of issuing permits has been liberalised to such an extent that an individual can have five and a company ten permits. This will encourage privatisation. Indirectly this will lead to unemployment because the private bus owners will employ only two to four employees per vehicle whereas the public sector can accommodate between 6 and 10 persons. This may also lead to some unemployment.

Regarding the age of vehicles, there is some criticism in the public. We must see the condition of the vehicle, the distance covered, and not the number of years. One person may use his vehicle for two kilometres per day while the other may use his vehicle for 200 kilometres per day. So, it should not be the age of the vehicle but the distance covered and condition of the vehicle which should be considered.

While supporting this Bill, I would urge upon the hon. Minister to reconsider the provisions of the Bill keeping in view the points that I have raised.

कुमारी सईदा खातून : (मध्य प्रदेश) :
माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं दिल्ली मोटर यान कराधान अधिनियम, 1962 का और संशोधन करने वाले विधेयक का समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूँ। इस विधेयक में जिन नियमों में संशोधन किया गया है वे बेहद जरूरी हैं। मैं चूंकि तीन साल से राज्य सभा में हूँ और इन

तीन वर्षों में सरफेस ट्रांसपोर्ट कमेटी की भी पुरानी मेम्बर हूँ, इस नाते मेरी राजेश पाइलट से भी मीटिंग्स में इस एक्ट पर चर्चा हुई है और मैंने भी अपने कई सुझाव इस एक्ट के संशोधन के लिए दिये हैं। परिवहन विभाग को मैं इस बिल के संशोधन में भी अपने कुछ सुझाव देना चाहती हूँ। आटो और टैक्सी वाले पहले तो नजदीक की सवारियों को नहीं ले जाते हैं और ले जाते हैं तो घुमा फिराकर ले जाते हैं। नजदीक की सवारियों को उन्हें जरूर ले जाना चाहिए और किसी भी सवारी को ले जाने से इनकार नहीं करना चाहिए। आपको अजरा होगा कि दिल्ली के अधिक से अधिक आटो, टैक्सी वालों को दिल्ली का मण्डल पार्लियामेंट और पार्लियामेंट के मेम्बरों के रहने के साथ और नार्थ एवेन्यू भी उन्हें पता नहीं है। तो मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि टैक्सी व आटो ड्राइवर्स को लाइसेंस इश्यू होने से पहले यानी लाइसेंस देने के पहले उनका इंटरव्यू लेना बहुत जरूरी है और इंटरव्यू में खास तौर पर दिल्ली के मुख्य मुख्य स्थानों की नलैजमी उन ड्राइवर्स से लेनी चाहिए। यह बहुत जरूरी है। इसमें भी खास तौर पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

इस संशोधन में जो गाड़ी की रिटायरमेंट की एज लगायी गयी है, जैसे भी हमारे अहलुवालिया जी ने यह बात कही कि हम बहुत सुन रहे हैं कि 25 साल के बाद रिटायरमेंट की आयु कर दी गयी है या रिजेक्ट करने की आयु कर दी गयी है तो मेरा आपसे अनुरोध है कि गाड़ियों को फिटनेस के आधार पर ही रिजेक्ट किया जाये। 25 साल में तो गाड़ी का हर पार्ट बदल दिया जाता है, बल्कि राज्य परिवहन की गाड़ियाँ केवल पाँच साल में ही कन्डेमन हो जाती हैं। प्राइवेट प्रोपराइटर्स तो अपनी गाड़ियों को बड़े अच्छे तरीके से मेन्टेन करके रखते हैं।

गाड़ियों के ड्राइवर्स चाहें वे इवेंट हों या गवर्नमेंट के, मेरा एक सुझाव है

कि कम से कम दो साल में उनकी आंखों का टेस्ट जरूर किया जाना चाहिए क्योंकि ज्यादातर एक्सीडेंट्स की गज्रहात में एक वजह यह भी है कि उनकी आई साइट बिक हो जाती है। इस बिल के आने से ज्यादातर जो टैक्सेशन वाली बात कही गयी है उसके लिए मेरा यह सुझाव है कि गाड़ी चलने से ही टैक्स का अंदाजा लगाया जाना चाहिए, जैसे जितना डीजल या पेट्रोल गाड़ी में भरया जाता है तो उस पेट्रोल पम्प में ही टैक्स दे दिया जाना चाहिए, जैसे हम इन्टर-टेनमेंट टैक्स देते हैं, पिक्चर इत्यादि देखते समय तो हमें पता नहीं चलता है कि हमने टैक्स पे कर दिया है। इसी तरीके से डीजल और पेट्रोल भरते समय ही हम टैक्स पे कर दें। इससे जिसकी गाड़ी जितनी ज्यादा चलेगी, जैसे एक लाख किलोमीटर जिसकी गाड़ी चली है तो उसे उसी हिसाब से टैक्स पे करना पड़ेगा और जिसकी गाड़ी गैरेज में बंद है या कम से कम चलने पर उसे कम से कम टैक्स देना पड़ेगा, अर्थात् मेरे कहने का मतलब है कि आप गाड़ी के चलने पर माइलेज के हिसाब से टैक्स लें।

मैं मंत्री महोदय को यह भी सुझाव दूंगी कि आप स्टुडेंट्स के...

उपसभाध्यक्ष (श्री मीर्जा इशार्दबेग) :
मीटर घूम भी जाता है तब क्या होगा।

ठाकुर जगतपाल सिंह (मध्य प्रदेश) :
उनका कहना यह है कि पेट्रोल खरीदते समय वहाँ पर टैक्स पे कर दिया जाये जिससे एक फायदा यह होगा कि जो ज्यादा गाड़ी चलायेगा वह ज्यादा टैक्स देगा और जो कम गाड़ी चलायेगा वह कम टैक्स देगा। रेशनल हो जायेगा और कलेक्शन भी ईजीली हो जायेगा।

कुमारी सईदा खातून : और जो आप स्टुडेंट्स को कन्सेशन देते हैं, फ्रीडम फाइडर्स को कन्सेशन देते हैं, विडोज, एम.एल., एज. और एम.पी.ज के लोगों को

Bill, 1989

[ठाकुर जगतपाल सिंह]

कन्सेशन देते हैं तो मेरा सुझाव यह है कि इन कन्सेशन देने के साथ-साथ जो कन्सर्ड मिनिस्ट्री है जो डिपार्टमेंट है जैसे एजुकेशन डिपार्टमेंट यांनी स्टूडेंट्स के पासेंज, फंडम फाइटर्स के पासेंज या विडोज के पन्नेज, सोशल वेलफेयर डिपार्टमेंट से कन्सर्ड हैं अतः इनका पैता इनसे उसी हिसाब से लिया जाना चाहिए। एक मेरा सुझाव यह भी है कि अपने ट्रक्स में 13 टन की वज्रये 10 टन का मास। लादने की परमिशन दी है। जो ट्रक के टायर हैं वे पहले की तरह महंगे हैं अतः अब जब लोड कम कर दिया गया है तो लोड के लिह ज मेवे बनये जये और सस्ते मिल दूसरा दिल्ली में गाड़ियों से बहुत अधिक पाल्यूशनसे भी होता है तो ऐसी गाड़ियों का कम से कम 6 माह में पाल्यूशन चेक होना चाहिए और उन पर फाइन किया जाना चाहिए जिनकी गाड़ियों से ज्यादा पाल्यूशन होता है। इसी तरह से नाइज का भी चेक होना चाहिए। कहने का मतलब है कि गाड़ियों का मेन्टिनेंस चेक अप दो साल में कम से कम होना बहुत जरूरी है ताकि पता चल जाये।

व गाड़ियां जो खास तौर से काम-थियल बिजनेस के लिए यूज की जाती है उनके बारे में मेरा एक सुझाव भी है कि ये गाड़ियां नाके नाके पर सकती हैं और खास तौर से वसेज ऐसे नाको पर आती ही रहती हैं और पांच-पांच मिनट तक रुकी रहती हैं अतः उनसे कर भी उसी स्थान पर वसूल कर लिया जाना चाहिए जहां से पैसेजस चढ़ते हैं। बार-बार नाके पर टैक्स पटाने और उस लिह ज से गाड़ियों को रोकने से पेट्रोल का भी बहुत नुकसान होता है जो कि हमारे लिए एक किस्म से फारेन प्रापर्टी है। इन्हीं सब सुझावों के साथ और इस बिल को समर्थन देते हुए मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगी कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

SHRI GHULAM RASOOL
MATTO

Chairman, I congratulate the Minister for having brought forth, an amendment under which the taxation effort in respect of vehicles will be rationalised. This is indeed a fact that the collection of tax on a monthly basis or on a quarterly basis was a very cumbersome job apart from employing a large number of people for collecting this tax. This is a rational way of taxing together for ten years. It would save the administrative cost as well as ensure that we get the full amount of the taxation. In this connection, I have one example of Kashmir. With regard to passenger tax, it used to be levied on monthly basis and there were more defaulters. At one point of time, about four or five years back, it was decided that we must levy tax on per vehicle basis and on passenger traffic also. By doing so, the income was increased three times. I am sure, through this measure, there will be a tremendous increase in the collection of taxes, I have only one or two doubts in my mind and I would like the hon. Minister to clarify the same'. Number one is that this amendment has been brought forth in which rate per vehicle of different categories has been mentioned. Why shouldn't the Government have acquired the power through the amendment under which they could fix the rate from time to time? My point is that if after a year or so as the case definitely would be, the Government wants to increase it, they will have to come to Parliament again with an amendment in the Act for making this change, I think, in such cases where the tax rate is to be mentioned, it should be governed under rules and not the Act itself. If the Government has got the power to levy a tax, they can change the rates as and when necessary by a Notification under rules. This would have saved the botheration to the Minister of coming to Parliament over and over again. The second point that I would like the Minister to clarify is that in the cate-

gory of trucks and other vehicles, registration has to be done here. There is one category of all-India permit.

These all-India permit vehicles are necessary. There is *no* doubt about it. But their tax structure should have been a little higher than the trucks which are plying in one or two States, or which are plying in the city of Delhi. I think, that should be taken care of. The third point is with regard to motor vehicles for invalids. When there is a mention about invalids with regard to refund, I think, no tax should be levied for those handicapped persons who produce a certificate from a doctor. I think the Minister will clarify this point also. Why have you kept a provision for refund and why there is no provision for not levying tax in respect of cars or scooters used by invalids? The fourth point is with regard to the 'taxation as such. I think according to this Act—I have been trying to find out for the last half an hour but have not been able to find it out; think the Minister will clarify this point—in this Bill, it is not written that the Buyer of the motor vehicle of scooter or those vehicles which are to be levied a tax under this Act, will have to pay at the time of purchase—Suppose, if some vehicle owner has to pay Rs. 1200 and if he has to pay Rs. 1 lakh for buying this vehicle from a motor dealer, the obligation should have been on the motor dealer that he is responsible to the Government for collecting this tax on behalf of the Government. If that would have been done, that would have further rationalised it and further taxation effort would not have to be made to collect this sum. After all, there are not many manufacturers of these vehicles and there are not many agents of the 'Hindustan Ambassador'* or "Tri-cycles" or Bajaj scooters and all that. If at the time of the sale the tax is levied and collected by the dealer on behalf of the Government, it will be better. I think the Minister will look into this.

The next point is, we are definitely having taxes collected. We have got to take steps to collect all the taxes that are due. At the same time, we should use some of it for the people

also. This morning, I had the occasion to be at the crossing near Bharat Hotel near Tolstoy Marg. There was a manual traffic control point. I counted time on my watch and it took seven minutes for the policeman 'to clear the traffic from this side across the bridge'. With a lighting arrangement for traffic control, it would have taken just two minutes. Lighting arrangement should be there for all traffic control points. Otherwise, in a city like Delhi we waste a lot of time in waiting for the signal.

Then I would like to draw the attention of the hon. Minister to another important point. I usually take a scooter to go to Parliament or to any other place. I have been noticing that for the past two and a half years, there has been no calibration of meters by scooterwallahs and taxiwallahs. They charge 10 per cent extra, over and above the "meter reading. Sometimes they take more also. If it is two rupees, they take three rupees. I think it should be made compulsory to recalibrate the meter as and when there is a change in the tariff. Calibration is a very small thing. It should be rigorously followed up.

The next point is about the difficulties passengers are put to at railway stations. If we have to travel short distances like one kilometre, two kilometres, the scooterwallahs and taxiwallahs refuse to take us. They want to be engaged only for 15 or 20 kilometres. In airports, we have the pre-paid taxi system. A similar arrangement should be there at railway stations also for pre-paid scooters and taxis.

उपसभाध्यक्ष (श्री मीर्जा इशान्दीबेग) :
 मंत्रीजी, इस पर मैं भी आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि एयरपोर्ट से जहाँ से यह व्यवस्था की जाती है अलग-अलग जोन बना दिए गए हैं किन्तु जोन के नजदीक से यह प्रारम्भ होता है नए जोन के मिलने की शुरुआत जहाँ से होती है अगर वह इसके किनारे पर

[श्री मीर्जा इशदिबेग]

अपना मकान या अपनी जो भी जगह है वह पड़ती है उस पर वही चार्ज लगता है जो कि पूरे ज़ोन पर लग जाता है तो मैं समझता हूँ कि उसमें जैसे कि एक जगह के लिए अगर अपने डेस्टिनेशन के लिए एयरपोर्ट जाने का अगर चार्ज 40 रुपये है और वहाँ बिल्कुल परिधि पर अगर उसका डेस्टिनेशन आ जाता है फौरन वही चार्ज पूरा लग जाता है कि जो दूसरे ज़ोन का पूरा लगता है। इसलिए मैं समझता हूँ कि इस व्यवस्था में भी कुछ थोड़ा सा आप उसको देख लें और उसको ठीक करने की कोशिश करें, क्योंकि पूरा नया चार्ज लग करके उसका वह डेढ़ गुना ज्यादा हो जाता है। इसलिए इस व्यवस्था को खास तौर से देखने की आवश्यकता है।

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: Similarly, Sir, at the airports, there are taxi stands. All right. Everybody cannot afford a taxi. There is no stand for the scooters there. What they do is, they just roam about. We have to go one way or the other to catch hold of a scooter roaming about and get one. I think provision should be made for a complete scooter stand. If this is done, a lot of passengers will benefit.

Lastly, Mr. Minister, there has been some controversy going on in the city that you have imposed certain restrictions. In fact, the other day, there was a bandh by scooter and taxi-wallahs. I asked one what the reason for the bandh was. He said it was against imposition of certain restrictions in regard to education upto primary pass, age of the vehicle, etc. You cover all these clarifications. It is time you clarified the actual position with regard to these things. I do not know whether these are being implemented. But the distrust in the minds of the scooterists and taxi-wallahs should be removed. With these observations I support the Bill.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): Thank you for giving me this opportunity to speak on the Delhi Motor Vehicles Amendment Bill, 1989. This Bill is very small but covers two important aspects. One is "about collecting one-time tax and the other about vehicles which are more than 10 years old being exempted from tax. While collecting one-time tax Government will lose revenue. There is no doubt about it. But this proposal will make the administration more efficient, to be able to devote itself to other aspects. As for the vehicle owners, after paying the one-time tax they can forget having to pay the vehicle tax. Hitherto if you go through the records of the State Transport Departments in the various States, the penalty alone collected from the car owners, jeep owners, autorikshaw owners, taxi owners, who did not or could not pay the tax in time, is three times the normal tax payable by them. So, in order to avoid that problem and to make people feel that the total tax to be paid for their vehicle is now less, this amendment has been brought. We have recently experienced a strike by auto and taxi drivers, just 10 to 15 days back. They objected to the introduction of this Bill saying, as Mattoji has pointed out, that the tax on the taxis is more and that several restrictions have been imposed on the autos and taxis. I would like to ask, why those auto and taxiwallahs who are earning so much cannot pay tax to Government. Delhi Motor Vehicles Act, the original Act, was already there. This is nothing new. Only an amendment is brought now in relation to payment of tax. This provision will not affect the auto and taxiwallah because they are already collecting more than 300 times now compared to what they were charging about three or four years ago from their passengers. You can make the calculations and you will see that they are earning more. Then why can't they pay to the Government? Therefore, the justification?

given by the auto and taxiwallahs is not convincing. Therefore, the honourable Minister can simply ignore that aspect. While going through the General Motor Vehicles Act the honourable Minister has been opposed tooth and nail by the bus operators, because the honourable Minister wanted to remove the monopoly in this sector, this sector has been completely controlled by a particular section of the people in the various States and districts. In the States all the profit-making bus routes have been operated and monopolised by private bus operators while State Transport Corporations are running only loss-incurring bus routes. Private operators have completely ignored the routes which are not profit-making and therefore, the State Corporations are running in losses. So this aspect also must be considered. Of course, State Corporations operate services irrespective of whether they are earning profits or are making losses because they run the Services for the benefit of the public, not with a profit motive. There is an argument given in some States that State corporations need not be formed because they will run into losses. Bus service for the passengers is an essential service. I am saying this because just like electricity, medical facility, etc. bus service also is an essential service and passenger movement is an important thing and for this State corporations must be there in each and every State. I would like to know from the honourable Minister whether he will consider forming Road Transport Corporations both for the States and the Union territories for the purpose of giving benefit to the passengers.

As far as Delhi is concerned, if a passenger travels a distance of ten kilometres, he has to pay one rupee. But the private operators in other States have been charging two to three rupees for the same distance. Thus the private transport operators in other States are taxing the passengers like this. To do away with this, competition between the private sector

and the transport corporations is required.

Then there is the question of inter-State problems. The honourable Minister was trying his level best to settle the disputes which are pending between the various States. In the Conference of the State Transport Ministers State Governments agree that certain routes have to be given to one State and certain other routes to others. But their conflicts are existing and continuing. To give a go-by to this, certain guidelines have to be prepared on the basis of some policy and also the needs of States so that each State knows how many permits it should take for the purpose of plying buses in other States. If one State agrees to ply buses on an inter-State route, the other State is not agreeing. To avoid this, the honourable Minister can convene a meeting of the State Transport Ministers and agree on a consensus basis that the inter-State routes, which have to be given to various States have to be given only according to the guidelines or according to the agreed principles. This can be brought under the rules if the Ministers of the States agree.

These are the matters which have to be considered and with these words, I conclude, Sir.

श्रीमती सत्या बहिन (उत्तर प्रदेश) :
माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आभार प्रकट करती हूँ। साथ ही आप उपसभाध्यक्ष के आसन पर विराजमान हुए हैं और आपके नेतृत्व में मैं पहली बार बोल रही हूँ, इसके लिए भी मैं आपका हार्दिक अभिनन्दन करती हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री निर्मा ईसाबेग) :
धन्यवाद।

श्रीमती सत्याबहिन : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, प्राइवेट और पब्लिक

[अभिप्रेत सत्या वहिन]

वाहनों के संबंध में यह मोटर यान विधेयक लाया गया है। वैसे कांग्रेस सरकार द्वारा भारत की परिवहन व्यवस्था को और अधिक सुविधाजनक बनाने हेतु एक वर्ष के अंतराल में ही परिवहन मंत्रालय द्वारा लाया गया यह दूसरा अत्यंत महत्वपूर्ण विधेयक है। गत वर्ष राष्ट्रीय राजमार्ग विधेयक लाया गया था और दूसरा यह मोटर यान विधेयक है। मैं इस मोटर यान विधेयक का हृदयिक समर्थन करती हूँ और साथ ही मंत्रीजी को बधाई देती हूँ क्योंकि ये दोनों ही विधेयक जनता की व्यापक सुविधा को ध्यान में रखकर लए गए हैं। किन्तु माननीय मंत्रीजी का ध्यान में कुछ बातों की और दिलाना चाहूँगी। आंकड़ों से बात होता है कि वाहनों की संख्या देश में गुणात्मक रूप से बढ़ी है। यह बहुत अच्छी बात है। यह देशवासियों के बढ़े हुए जीवनस्तर का भी प्रतीक है, किन्तु यह भी सच्चाई है कि बढ़ती हुई सड़क दुर्घटनाएँ भी चिन्ता का विषय हैं।

मान्यवर, जिस प्रकार इस विधेयक से लोगों की टैक्स जमा कराने संबंधी कठिनाई दूर होगी उसी प्रकार वाहनों के इस्तेमाल तथा सड़क पर चलनेवाले नागरिकों की सुरक्षा की चिन्ता भी सरकार को होनी चाहिए। आज जितनी भी सड़क दुर्घटनाएँ होती हैं उनमें ज्यादातर तकनीकी खराबी और चालकों की लापरवाही से ही होती हैं और बहुत से वाहन चालक तो दुर्घटना के बाद भाग जाते हैं क्योंकि उनके वाहनों के नंबर स्पष्ट नहीं होते हैं। इस कारण सड़क पर चलने वाले लोग भी उनका नंबर नहीं लिख पाते। इसलिए उनके खिलाफ कोई कार्यवाही नहीं हो पाती। क्योंकि नम्बर प्लेट वाहनों पर बड़ी अस्पष्ट होती है और कई पर तो बस वाहन के अगले भाग में धुंधली सी प्लेट लगी है तो पीछे नहीं होगी और यदि पीछे है तो आगे नहीं। मान्यवर, इसके

लिए सड़क अभियान समन्वयक पर चलाया जाना चाहिए जो मोटर गाड़ियों को व्यापक चैकिंग करें और ड्राइवरों की भी चैकिंग की जानी चाहिए कि कहीं वह गति सीमा से अधिक चलने के आदि तो नहीं। इन संबंध में अधिकतर प्राइवेट वाहनों, बसों, कर्मागम्य गाड़ियों के चालकों के द्वारा अधिकतर लापरवाही से गाड़ी चलाने की घटनाएँ सामने आई हैं। इनके साथ ही कई गाड़ियाँ अधिक घुमाँ छोड़ती हैं और बेहद प्रदूषण को बढ़ाती और लोगों के स्वास्थ्य को खराब करती हैं, इनको और भी सरकार का ध्यान जाना चाहिए।

इसके अलावा मैं दिल्ली, मुंबई, कलकत्ता, मद्रास जैसे महानगरों को छोड़कर अन्य शहरों की तरफ अपना ध्यान दिलाना चाहूँगी जहाँ टैक्सियाँ तथा स्कूटर रिक्शा आदि चलते तो हैं लेकिन उनमें किराए के मापदण्ड नहीं हैं, उनमें मीटर नहीं होते और वह बिना मीटर के ही चलते हैं। मैंने कई जगहों पर, बड़े शहरों और राज्यों की राजधानियों में भी यह देखा है। इसके लिए सबसे पहले मैं अपने ही प्रदेश के लखनऊ, आगरा, बनारस, इलाहाबाद आदि नगरों का नाम लेना चाहती हूँ। इसके साथ ही मैं सोनाल और जयपुर जैसे प्रदेश की राजधानियों का भी उल्लेख करना चाहूँगी कि इन नगरों में चलने वाली किराए के वाहनों में मीटर नहीं होते और मीटर के अभाव में यात्रियों से टैक्सी चालक मनमानी किराया वसूल करते हैं और बेचारे यात्री देने के लिए मजबूर हो जाते हैं। अतः मेरा विनम्र सुझाव है कि जहाँ वाहनों को टैक्सी प्रामित दिए जाते हैं वहाँ उनके वाहनों पर सड़क पर आने से पहले ही मीटर लगाने की अवश्य व्यवस्था की जानी चाहिए। मैंने देखा है कि आगरा जैसे नगरों में अहाँ लाखों देशी और विदेशी पर्यटक आते हैं और टैक्सी चालकों के इस व्यवहार से, क्योंकि मीटर होता नहीं है वह मनमाना किराया वसूल करते हैं और उनको पता तो होता नहीं है कि दूरी कितनी है जहाँ पर जाना है और वह अपनी मर्जी के हिसाब से

नए यान्त्रियों से किराया वसूल करते हैं और जो लोग आते हैं वह एक बड़ा कटु अनुभव लेकर जाते हैं।

मुझे माननीय परिवहन मंत्री जी से यह भी जानने की जिज्ञासा है कि जहाँ वह 25 वर्ष पुराने वाहनों को सड़क पर चलाने के अयोग्य मानने की नीति निर्धारित करने आ रहे हैं तो वहाँ उन वाहनों के बारे में क्या नीति बनाई जाएगी जो समय की दृष्टि से तो कई वर्ष पुराने हैं किंतु प्रयोग बहुत कम किए गए हैं और वह बहुत अच्छी हालत में चलने के योग्य हैं। दूसरी ओर, ऐसे वाहन हैं जो 3, 4 या 5 वर्ष में ही इतने चल चुके होते हैं कि और अधिक चलने की स्थिति में नहीं होते हैं, इस संबंध में मुझे आशा है कि कोई व्यवहारिक नीति माननीय मंत्री जी अवश्य बनायेंगे।

श्री नरेश सी. पुगलिया (महाराष्ट्र): उपसभाध्यक्ष महोदय, दिल्ली मोटर व्हीकल टैक्सेशन अमेंडमेंट बिल, जो माननीय मंत्री जी लाए हैं, इस बिल का मैं स्वागत करता हूँ। लेकिन इस बिल का स्वागत करते समय मैं मंत्री जी का इससे उन ओर ले जाना चाहूंगा कि 1988 में मोटर व्हीकल ऐक्ट भी हमारे माननीय मंत्री राजेश पायलट जी ही लाए थे और उसका इम्प्लीमेंट फ़ैस्ट जुलाई, 1989 में शुरू हो चुका है, लेकिन उसके शुरू होने के बाद देश में किस ढंग से परेशानी खड़ी हुई है, राज्य सरकारों के सामने परेशानी खड़ी हुई है और जो लोग इससे संबंधित हैं उन लोगों ने, चाहे महाराष्ट्र को लीए, चाहे केरल को लीए, तमिलनाडु को लीए, कहीं भी लीए, जनता में कितने बड़े पैमाने में असंतोष का निर्माण हुआ है। दिल्ली मोटर व्हीकल टैक्सेशन अमेंडमेंट बिल जो आया है इसमें वन टाइम टैक्सेशन के मध्यम से हमारे एडमिनिस्ट्रेशन में जो भी अधिकारी हैं, कर्मचारी हैं उनको सुविधा बंदर दोगी लेकिन उसके साथ 6 P.M. साथ जो यूनिर्स हैं उनकी क्या तकलीफें हैं इसकी तरफ डिपार्टमेंट को और मंत्री महोदय को पूरा ध्यान रखना होगा।

इसी प्रकार से जो टैक्सेशन में आपने टैक्स, आटो रिकशा और ऐंबुलेंस या स्कूल बसों पर टैक्स बढ़ाया है जो कि सर्वसाधारण के यूज की चीजें हैं, उसके कारण कुछ दिन पहले दिल्ली बंद था, तमाम बिहीकिल्स सड़कों पर नहीं आई। उन्होंने एकता के साथ सरकार का ध्यान और खासकर दिल्ली में स्थित इस डिपार्टमेंट के अधिकारियों का ध्यान आकर्षित करने की कोशिश की। दिल्ली बंद में मुझे नहीं लगता कि एक भी टैक्सी या आटो रिकशा सड़क पर आया हो। जनता को उस दिन भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ा। इसी प्रकार से दिल्ली मोटर व्हीकल्स टैक्सेशन अमेंडमेंट बिल 1988 जो कि आपने 1 जुलाई, लागू किया है, इसके कारण सारे देश में जो बवाल खड़ा हुआ है, उसी प्रकार से दिल्ली एडमिनिस्ट्रेशन या दिल्ली में भी वह खड़ा न हो जाए, इसका भी मंत्री महोदय को ध्यान रखना होगा।

मंत्री महोदय से हमें काफी अपेक्षाएँ हैं। वे किसानों के बीच में काम करते हैं, उनके सुख-दुख का ध्यान रखते हैं, उनको क्या क्या सुविधायें दी जा सकती हैं इसका भी ध्यान रखते हैं, तो एक तरफ आप मजदूरों का, किसानों का ध्यान रख रहे हैं तो जो आपके पास डिपार्टमेंट है जिसने मोटर व्हीकल ऐक्ट 1988 को लागू करके सारे देश में तूफान खड़ा किया है, इसके पीछे मुझे लगता है कि आपके डिपार्टमेंट की तो साजिश नहीं है कि इस इलेक्शन इयर में सरकार को बदनाम किया जाए?

श्री यशवंत सिन्हा: विदेशी हाथ हैं..

श्री नरेश पुगलिया: विदेशों में जाकर देश को तोड़ने की जो बात करते हैं उनको साथ लेकर आप लोग नाचते हो। इस प्रकार की बात करना यशवंत सिन्हा जैसे जिम्मेदार व्यक्ति के लिए उचित नहीं है।

मंत्री जी मैं आपसे विनती करना चाहूंगा कि जो मोटर व्हीकल ऐक्ट 1988

BiU, 1989

[श्री नरेश सी० पुगलिया]

बना, जो 1 जुलाई 1989 से लागू हुआ है उसके बारे में मैं आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ। महाराष्ट्र स्टेट जो कि प्रोग्रेसिव स्टेट है, वहाँ मोटर ट्रान्सपोर्ट का नेशनलाइजेशन हो चुका है और चाहे गांव हों या शहर हों सभी जगह स्टेट ट्रान्सपोर्ट की बसें चलती हैं। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ जिससे आपको इससे होने वाली कठिनाई का पता चलेगा। आपने बस में यात्रियों की कैपेसिटी 55 कर दी है, यह अच्छी बात है क्योंकि जो प्राइवेट ट्रान्सपोर्टर हैं उनकी यात्रियों को ले जाने की कोई मर्यादा नहीं थी। लेकिन इम एक्ट के लागू होने के बाद राज्य सरकार की जिस रूट पर दो बसें चलती थीं उनकी संख्या नहीं बढ़ाई गई और कैपेसिटी आपने 55 की दी जो वे अब 55 से ज्यादा पैसंजर नहीं लेते हैं। ग्रामीण क्षेत्रों के बच्चे रोड पर खड़े रहते हैं और यह ऐक्ट इतना खतरनाक है कि पुलिस वाले बस के ड्राइवर और कंडक्टर में कहते हैं कि हम तुमको जेल में बंद कर देंगे। फाइन आपने बढ़ा दिया है, इसलिए ग्रामीण क्षेत्र के 90 प्रतिशत बच्चे इसकी वजह से बहुत नाराज हैं और वे स्कूलों में नहीं जा पा रहे हैं जो कि बहुत सीरियस मैटर है। पहले बस कंडक्टर उन पर रहम करके बैठा लिया करते थे लेकिन अब वे कहते हैं कि हमको जेल में नहीं जाना है, हमारे पास इतने पैसे नहीं हैं कि हम फाइन दे सकें, आप सरकार से कहिए। इस प्रकार से बसों के नेशनलाइजेशन होने से वहाँ भारी तकलीफ हो रही है। इस पर भी आपको गौर करना होगा।

दूसरी बात मैं कहना चाहता हूँ कि आपने विहीकिल्स की लाइफ निश्चित कर दी है, 20 साल, 25 साल या 30 साल। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि हिन्दुस्तान हमारा इतना एडवांस कंट्री नहीं है जैसे कि हमारे वैस्टर्न फटरीज हैं जहाँ एक साल, 6 महीने कार यूज करके रोड पर छोड़ दी जाती है, स्क्रैप कर दी जाती है। हमारे

यहाँ आज भी कई पुराने ट्रक्स ऐसे हैं जिनके ड्राइवरों ने अपनी जिन्दगी में थोड़ा बहुत पैसा कमा कर पुराने ट्रक खरीदे हैं। उस ट्रक से अपनी रोजी-रोटी कमाते हैं, अपना परिवार चलाते हैं। उनके दिमाग में टेंशन है। हमारे कई फोर्थ क्लास के या थ्री क्लास के कर्मचारी हैं जिनके पास पुरानी व्हीकल हैं वह उनकी सुख-सुविधा का साधन नहीं है बल्कि जरूरत का साधन है, उसको वह यूज करते हैं। उन सब के दिमाग में टेंशन है 20-25 साल पुराने व्हीकल स्क्रैप करने के बाद दूसरे व्हीकल कहाँ से लायेंगे। इस चीज को अगर हम अमल में लाते हैं तो इसका असर सर्वसाधारण जनता पर होने वाला है। जो इसके निर्माता हैं जो कार मैन्युफैक्चरर हैं उनकी तादाद बढ़ गयी है, टू व्हीलर मैन्युफैक्चरर की तादाद बढ़ गयी है। उनका उत्पादन भी बढ़ गया है लेकिन आम आदमी वहाँ जाकर खरीद सकता है क्या? यह हम को और आपको सोचना है। क्या आम आदमी शो रूम में जाकर नयी कार उठा सकता है क्या? एक क्लर्क दफ्तर में काम करने वाला या किसी ड्राइवर की नौकरी करते-करते 10-20 हजार रुपया कमाकर पुराना ट्रक लेने वाला व्यक्ति क्या नया ट्रक खरीद सकता है? इस पर आपको सोचना होगा।

दिल्ली से लेकर कहीं भी चले जाइये हरेक चीज की कीमत बढ़ गयी है। मैं एक सीमेंट की बोरी का ही उदाहरण देता हूँ। एक सीमेंट की बोरी पर पांच रुपये बढ़ा दिये गये हैं। क्यों बढ़ा दिये? मैन्युफैक्चरर का कहना है कि आपने दस टन की लिमिट लगा दी है जबकि ट्रक की कैपेसिटी 13 से 15 टन की है। वह 18 टन तक ले जाते हैं। यह ठीक है कि 18 टन बहुत ज्यादा है लेकिन 13 से 15 टन तो वह ट्रक आसानी से खींच सकता है। स्पेयर पार्ट्स की कीमत बढ़ गयी है और दूसरी चीजों की कीमतें बढ़ गयी हैं। ऐसी हालत में दस टन की

• Bill, 1989

आपने जो मर्यादा डाल दी है उस मर्यादा के कारण ट्रांसपोर्टर कह रहे हैं कि हमारे रेट बढ़ाइये। ट्रांसपोर्टर के रेट बढ़ने के पहले ही माफ़िट में लोगों ने उसके दाम बढ़ा दिये हैं। सीमेंट जैसी चीज जो लोगों की रोजमर्रा की चीज है गरीब आदमी, किसान लोग सब इसको यूज करते हैं। (समय की घंटी) मैं पांच मिनट और लूंगा।

**उपसभाध्यक्ष (श्री नीरजा इशवि-
बेग) :** दो मिनट में खत्म करिये।

श्री नरेश सी० पुगलिया : इस प्रकार से जो दस टन की आप लिमिट लाये हैं यह ठीक नहीं है। आपके पास सरफिस ट्रांसपोर्ट भी है इस वजह से रोड की जिम्मेदारी भी आपकी है। आप देखिये कि स्टेट्स के नेशनल हाईवे कैसे मजबूत हो सकते हैं। उनकी स्ट्रेंथ कैसे बढ़ा सकते हैं। लेकिन स्ट्रेंथ बढ़ाने के बजाय अगर हम यह यह एकट अमल में लाते हैं, दस टन की लिमिट रखते हैं तो सारे देश में सभी चीजों की कीमतें बढ़ जायेगी। खासकर इलेक्शन ईयर में इस तरह से सभी चीजों की कीमतें, एसोसियल कमोडिटीज की कीमतें, आडिबल आदल ले लाजिये, अनाज ले लाजिये, सीमेंट ले लाजिये जो बाई रोड ज तो है उन सब की कीमतें तेजी से बढ़ रही हैं इसको आप को गम्भीरता से विचार करना पड़ेगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री नीरजा इशविबेग) :
बीफली सुझाव दे दीजिये।

श्री नरेश सी० पुगलिया : दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हू कि आपने मेट्रिक पास व्यक्ति को लाइसंस देने की बात कही है। ट्रैक्टर या ट्रक ड्राइवर मेट्रिक पास करके यह काम करेगा? मुझ बताइये। मोशन क्षेत्र में कितना ट्रैक्टर खुद चलाता है। उसको लाइसंस लेने के लिए आपकी मेट्रिक डिग्री लेनी होगी तो क्या वह

किसान मेट्रिक डिग्री लेकर ट्रैक्टर चलायेगा इस पर आपको गम्भीरता से सोचना होगा। जनरली आपके टेक्सी ड्राइवर, ट्रक ड्राइवर चार क्लास या दो क्लास पढ़े होते हैं। जिनको रोजगार नहीं मिलता वह ट्रक या टेक्सी लेकर अपनी रोजी-रोटी कमाते हैं। वह मेट्रिक की डिग्री ले सकता है क्या? ठीक है एम्प्लाय-मेंट की प्रोब्लम है। लेकिन इसका मतलब यह तो नहीं है कि ग्रामीण क्षेत्रों में जिनके पास ट्रक हैं, ट्रैक्टर हैं उन पर इस प्रकार की सख्ती की जाए। किसानों के नेता होने के नाते आपको इस विषय में सोचना पड़ेगा। इस लिमिट को रखना ठीक रहेगा या नहीं इसकी आप जांच करा लें।

इसी प्रकार से स्कूल बसेज के बारे में और एम्बुलेंस के बारे में कहना चाहूंगा। एक तरफ तो बड़ी कम्पनी के जनरल मैनेजर या मैनेजिंग डायरेक्टर 25-25 गाड़ियों अपनी कम्पनी में रखते हैं और दूसरी तरफ जो गरीब आदमी हैं एक छोटा प्रोफेसर हैं अपनी गाड़ी रखता है इन दोनों को एक ही प्रकार का टैक्स देना पड़ेगा। मंत्री महोदय से विनती करूंगा कि खासकर एम्बुलेंस और स्कूल बसेज को भी बराबर टैक्स देने की बात है। यह ठीक नहीं है। इनको आप कंसेशन दीजिये। कम से कम 25 परसेंट की छूट जरूर दी जाये। इसी प्रकार से हायर परचेज के मामले में कहना चाहूंगा कि ट्रक्स वगैरह के ड्राइवर जिनकी जेब में 10-15 हजार रुपये होते हैं वे प्राइवेट पार्टी को अपना ट्रक मोर्टगेज कराकर कर्ज लेते थे उस पर भी सख्ती ला दी है। उसमें भी आपने सख्ती ला दी है, उसमें भी एमेंडमेंट कर दी है। हायर परचेज एसोसिएशन ने आपके डिपार्टमेंट से और आपसे मिलने की कोशिश की और तीन महीने से वे बेचारे एपांटमेंट मांग रहे हैं, लेकिन आपके अधिकारी उनको

Bill, 1989

[श्री नरेश सी० पुगलिया]

पहुँचने नहीं देते हैं। इस प्रकार से जो छोटे व्यक्ति हैं .. (धन्यवाद)

उपसभाध्यक्ष (श्री मीर्जा इशविबेग) : आप ले जाते तो पहुँच पाते।

श्री नरेश सी० पुगलिया : हम और आप तो कभी भी पहुँच जायेंगे। मैं तो ले ही जाऊंगा।

इस प्रकार से हायर परचेज के मामले में जो सख्ती लाई गई है इसको देखा जाना चाहिये क्योंकि हर व्यक्ति बैंकों से या दूसरी जगहों से लोन नहीं ले सकता है। वह हायर परचेज से आनंद करता है तो वह चाहेगा कि लोन की गारंटी रहे, जिसने लोन लिया है वह किसी दूसरी स्टेट में भाग न जाये। इन चीजों को आपको बहुत गंभीरता से लेना होगा। मेरी विनती है कि आप यह बिल लाये हैं इसका समर्थन करते हुए मैं यह कहना चाहता हूँ कि इसका इम्प्लीमेंट करने से पहले आप इस बिल से संबंधित लोगों से चर्चा कर लें। अपने मोटर व्हीकल एक्ट, 1988 पहली जुलाई से इम्प्लीमेंट किया है उसके बारे में सारे देश में कुछ रोप है। आप उसके संबंध में रिकर्वा एसोसिएशन, ट्रांसपोर्ट एसोसिएशन और बस एसोसिएशन के लोगों से और छोटे से छोटे व्यक्तियों के साथ चर्चा करिये। पहली जुलाई से आपने इसको इम्प्लीमेंट किया है। माननीय मंत्री महोदय से मेरी गुजारिश है कि आप इस एक्ट को सस्पेंड करिये, इसको रोकिये और इन लोगों के साथ दुबारा चर्चा करके जो लोग इससे इफेक्ट हुए हैं, उनको आप क्या सुविधायें दे सकते हैं, इस पर गंभीरतापूर्वक विचार कीजिये। मेरे पास जानकारी है, आपके पास पुरे राज्यों से जानकारी पहुँची या नहीं, यह मुझे पता नहीं है, लेकिन महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री ने वहाँ के एम०पी० की जिसमें विरोधी पार्टियों के और खुलिंग पार्टी के सभी एम०पी० शामिल थे, उनकी मीटिंग बुलाई थी। हर स्टेट

में इसके दुष्परिणाम हुए हैं। इस पर आपको गंभीरतापूर्वक विचार करना चाहिये। इसलिये इस बिल का समर्थन करते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि इसको इम्प्लीमेंट करने से पहले इन दोनों एक्टों के बारे में आप उनसे चर्चा करें और इसको सस्पेंड करने की जरूरत पड़े तो वह भी किया जाये। मैं चाहता हूँ कि आप इस एक्ट और मोटर व्हीकल एक्ट को सस्पेंड करने के बारे में आप जल्दी से जल्दी निर्णय लेंगे। मंत्री महोदय इसी सेशन में और अपने भाषण में उत्तर देते हुये जरूर इस संबंध में बतायेंगे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री राजेश पायलट : माननीय वाइस-चेयरमन महोदय, मैं उन सब माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने इसमें हिस्सा लिया। माननीय सदस्यों ने सुझाव भी दिये हैं। परन्तु इसके साथ साथ मुझे दुःख भी हो रहा है और वह इसलिए है कि किसी खास मकसद के लिए मैं इस बात को नहीं कह रहा हूँ कि अगर इस ह उस के सदस्यों को भी जिन्होंने कोई चीज पास की है, जो उस में दस-दस घंटे तक डिसकशन हुआ है, उनको भी पूरी जानकारी नहीं है उस चीज के बारे में जो उन्होंने पास की है, उसके बारे में गलतफहमियाँ हैं, उसकी क्या रिकवियरमेंट है, उसकी जानकारी नहीं डूँ है तो कमन मन की क्या हालत होगी, इसका आप अन्दाजा लगा सकते हैं। हमने अखबारों के द्वारा, रेडियो के द्वारा, टेलीविजन पर मैं खुद अर्धे घंटे तक बोला, हर ब्लाज के बारे में बताया। आप जानते हैं कि 50 साल के बाद यह बिल एमेंड किया गया है। 1939 के बाद 1989 में हमने इसको एमेंड किया है। इन पचास सालों में ट्रांसपोर्ट में कुछ ट्रेन्डिंग्स बन गई हैं। अगर कुछ ट्रेन्डिंग्स को बदला जाएगा

तो रिएक्शन होना स्वभाविक था। जब अदमी की एक अदत बन जाता है, वह गलत रस्ते पर चला है तो उसको बदले में रिएक्शन होता है। गांवों में एक कहवत है कि खेत में अगर 10-20 अदमी निकल जाते हैं और शुरू में उनको नहीं रोका गया तो बाद में उनको रोक नहीं जा सकता है। आप खेत में झाड़ा लगा दें, जिनसे तो लोग कहेंगे कि लोग अक्लेंट करेंगे और कहेंगे कि हम तो पिछले दो महानों से यहां से निकल रहे हैं हमें क्यों रोकते हो। ऐसी भावना पिछले 50 साल से बन गई है इस सेक्टर में। हमने उसको एमेंडमेंट करके बदल है तो थोड़ा रिएक्शन स्वभाविक था।

■ मोटो-मोटो बात बताना चाहता हूँ ताकि माननीय सदस्य के शक दूर हो सकें। ट्रैक्टर के लिए कोई एक्जेशन नहीं है, ट्रैक्टर पर कोई टैक्स नहीं है या तो रोड टैक्स। ड्राइवर के लिए चार पास की जरूरत है। यह सब व्हाल्स के लिए है, परसनेलाइज के लिए, गारों के लिए सब के लिए है। चौथा पास भी इसलिए रखा है कि यहां दाने मुड़ना है यहां बांधे मुना है, इसको पहुंचाना जा सके। दसवीं पास सिर्फ उन गाड़ियों के लिए है जो खतरनाक सामान से जाती हैं जैसे गैस ले जाती हैं, पेट्रोल ले जाती हैं। सिर्फ उसमें दसवीं पास रखा गया है। और दसवीं पास कहीं भी नहीं है। मोटर व्हीकल ऐक्ट पुराना तो है यह है। लेकिन अभी भी सारे देश में ऐसा प्रचार किया जा रहा है कि यह तो ऐसा हो गया। दूसरी बात क्या है, वाइस-चेयरमैन साहब कि हमें सख्त मदद उठाने पड़े। 40 हजार इस देश के भाई और बहनों की हर साल सड़क दुर्घटनाओं में जान जाता है और यह काम नहीं हो रहा है बल्कि यह दिन प्रति दिन बढ़ता जा रहा है। किसी दिन आप मेरे साथ चलिए दिल्ली से जयपुर। आपको 8-10 ट्रक सड़कों पर उल्टे पड़े मिलेंगे। ओवर लोडिंग की बात चला। इसको इस ऐक्ट में बिल्कुल नहीं बदला गया है। जितना

पहले, 1939 के ऐक्ट में था वही लोड चला आ रहा है। उसमें कोई अमेंडमेंट नहीं किया गया है। उसको बढ़ाया या कम नहीं किया गया है। जो पहले से चला आ रहा है वही अभी भी है। एक सख्त होने का है कि कोई ओवर लोड करके ले जायेगा तो हम उस पर फाइन करेंगे न उसको घटाया है और न बढ़ाया है। लेकिन यह सख्तों का है कि अगर कोई ओवर लोड करके ले जायेगा तो उस पर ज्यादा पैसा फाइन किया जायेगा। जब सख्तों हुईं तो लोगों ने कहा कि कयदा कानून शुरू कर दिया। जब 100 रुपा था या 200 रुपा था तो तब कोई सख्तों महसूस नहीं करता था, कोई 16 टन भी ले जाते थे कोई 17 टन भी ले जाते थे। जैसा कि माननीय एस० एस० अहलवालिया जी ने कहा सही है कि कोई 16 टन कोई 17 टन और वाइविलिटॉज कुछ ऐसी बनती थी कि इतना टन ले जाकर बचा पाते थे। लेकिन जब हमने सख्तों को कि इतना लोड जना चहिये और अगर इससे ज्यादा लोड ले जायेगा तो तुम पर फाइन किया जायेगा तो तब यह बात आ गई कि हमको कम आता कर रहे हैं। सारा दुनिया में सब देशों में, जहां सड़कें हमसे भी बढ़ी हैं, कुछ देशों में हमसे बढ़ी सड़कें हैं, वहां कहीं भी 13 टन से ज्यादा लोड नहीं है, आल ओवर दि वर्ल्ड। वहां पर मल्टी ऐक्सल की प्रणाली चल है और मल्टी ऐक्सल पर वे ज्यादा लोड पमिट करते हैं। यह हमारे ऐक्ट में भी है। हर ऐक्सल पर एक टन अल ऊ का सारा है लेकिन हमारे यहां यह प्रवृत्ति नहीं आ रहा है। मैंने कल सारे चीफ मिनिस्टर्स को चिट्ठा लिखवाई है कि आप शुरू में जो मल्टी ऐक्सल व्हेकिल हैं उन पर लोड टैक्स कम कर दें। वाइस-चेयरमैन साहब, यह स्टेट सब्जेक्ट है। मैंने उनसे प्रार्थना की है कि एसेशियल इंटेंसिव देने के लिये मल्टी ऐक्सल पर आप हर ट्रक के साथ ट्रेलर लगा दें या मल्टी ऐक्सल की प्रथा हमारे यहां चालू हो जाय। एक बात मैं

[श्री नरेश सी० पुगलिया]

साफ कहना चाहता हूँ कि जो गलतफहमियाँ फैल रही हैं अखबारों के द्वारा, उनको दूर करने के लिये हम लोगों ने कान्फ्रेंस से लेकर बड़े बड़े एडवर्टाइजमेंट पूरे पेज के छपवाये हैं, मोटर व्हेकिल ऐक्ट को कापियाँ भी हर जगह भिजवाई हैं, टेलीविजन पर गये हैं, कल भी पौन घंटे क्वेश्चन आंसर रेडियो पर दिया। हम सरकार की तरफ से कोशिश करेंगे कि हम ज्यादा से ज्यादा और माध्यमों के जरिये भी लोगों के पास पहुँचे और जो थोड़ा बहुत शक है इन बातों का उसको दूर करें।

पाकिंग के बारे में भी यहाँ पर बहस हुआ। जैसा कि अभी सिन्हा साहब ने कहा कि एक हजार रुपया पाकिंग का फाइन है और अगर आप बिना लाइसेंस के अंदर से ड्राइव करो तो 300 रुपया बताया। अक्चुअली मोटर व्हेकिल ऐक्ट में 100 रुपया फाइन है और सन्सक्रिब्ड आफेंसेज पर 300 रुपया तक है। हमने दिल्ली पुलिस से पुछाया है। उन्होंने कहा कि जो रेस्ट्रिक्टेड लाइन है, जहाँ पर एन्ट्री रेस्ट्रिक्टेड है वहाँ पर 1 हजार रुपया है और दूसरी जगहों पर 100 रुपया कर रखा है। मोटर व्हेकिल ऐक्ट में 100 रुपया पाकिंग का है उन्होंने हजार रुपया कर दिया है। हमने उनसे कहा है कि जहाँ जहाँ पर आप पाकिंग की अच्छी फैसेलिटीज दे सकते हैं वहाँ पर आप फाइन इम्पोज करें। जहाँ पर हम ये फैसेलिटीज दे सकते हैं और लोग वहाँ पाकिंग न करें तो हम पेनल्टी के हवाले हो सकते हैं कि हमने इसके लिये प्लेस दे रखा है आप वहाँ पर पाकिंग क्यों नहीं करते हैं। इसमें सौ रुपया या हजार रुपये की बात नहीं है।

दूसरी जो बात चल रही है, जो शिकायत आ रही है वह मेडिकल फिटनेस की है। वाइस चेयरमैन साहब बड़ा शोर मचा रहा है कि 150 डाक्टरों का पैन्ल बना रखा है। उनके पास आप जाय और उनसे जाकर लिखवा लीजिये। गवर्नमेंट हास्पिटल के सर्टिफिकेट भी वहाँ अप्लीकेबल हैं और रेकमंडेड है। लेकिन एक हवा हो गई कि गवर्नमेंट

हास्पिटल तो है नहीं पैन्ल में, ये 150 डाक्टर हैं। इन डाक्टरों ने क्या हिस्सा किया, मैं प्रैक्टिकल प्रोबलम बता रहा हूँ, जब एक अदमी जाता है तो कहते हैं कि शुगर टेस्ट करिये, इनका ब्लड प्रेशर टेस्ट करिये, इनको कोई हेरेडेटरी बीमरी तो नहीं है और उनसे कारोंब सात सौ रुपया चार्ज कर लेते हैं। वे कहते हैं कि 700 रुपये जमा कर लीजिये चार टेस्ट होंगे। नेचुरली कामन अदमी तो महसूस करेगा कि मोटर व्हेकिल ऐक्ट तो उसने ऊपर एक बर्डन हो गया। हमने उस परफार्म को मंगवाया है और उसमें से यह निकलवा रहे हैं। मोटर ड्राइविंग के लिये हमारा, गवर्नमेंट की मंशा यह थी कि उसकी आई साइट ठीक होनी चाहिए, उसको कोई ऐसी बीमरी न हो जिससे एक्सिडेंट प्रॉन वह हो जाय। यह दो चार चार्ज ज्यादा गौर करने की थी। हमने यह नहीं कहा कि ऐसा मेडिकल अप करिये कि ड्राइविंग की जरूरत से ज्यादा हर चीज का टेस्ट अप उसका धुरू कर दो तो थोड़ा बहुत मिस यूज भी हो रहा है और अथॉरिटीज मिस यूज कर रही है..

उपसभाध्यक्ष (श्री भीर्जा इरशादबेग) :
इसका सजरो मत कीजिए।

श्री राजेश पायलट : हम आहिस्ता आहिस्ता इन सब चीजों पर गौर कर रहे हैं और बहुत सख्ती के साथ कर रहे हैं। कल भी हमने दिल्ली में मीटिंग की और कहा कि प्रोफ मी को सिमल बनाइये और जितने भी डाक्टर हैं उनके नाम अखबारों में। पब्लिश कीजिए और गवर्नमेंट हास्पिटल्स के जहाँ जाकर उनको ले जा सके। लेकिन मेडिकल फिटनेस हमने इसलिए रखा है वाइस चेयरमैन साहब कि पहले के एक्ट में यह था ही नहीं। मतलब 60 साल का आदमी चयन

भी नहीं लगाये और वह भी चला रहा है कोई रेस्ट्रिक्शन नहीं है तो हम लोगों ने सोचा कि जो पर्सनलाइज्ड व्हीकल्स हैं उनमें 40 साल की उम्र तक आपको मेडिकल कराने की जरूरत नहीं है, आप ड्राइविंग लाइसेंस ले लो । 40 साल तक आप एक ही मेडिकल से चलाइये लेकिन उसके बाद हर 5 साल के बाद आप मेडिकल कराते रहिए जिससे खासकर आपका आई साइट पर गौर रखा जा सके । और कामशियल व्हीकल्स के लिए हमने अधिक सख्त किया है हमने उनके लिए हर 3 साल पर मेडिकल रख दिया । जो कामशियल व्हीकल ट्रांसपोर्ट है, जो 50-50 पैसेजर्स को ले जाते हैं उन लोगों का मेडिकल थोड़ा और स्ट्रिक्टनेस से लिया है ।

दूसरी बात मोटर व्हीकल एज की कही गयी है । वाइस चेयरमैन साहब मैं रिवाइड पर कह चुका हूँ कि किसी भी व्हीकल की आयु अभी तक फिक्स नहीं हुई है, किसी की भी नहीं की है जबकि प्रोपोगंडा कर दिया गया है और वह प्रोपोगंडा भी कैसे हुआ । किसी ने एक चिट्ठी हमारे डिपार्टमेंट को दे दी कि कार की 15 साल कर दी जाये ट्रक की 10 साल कर दीजिए और थी व्हीलर्स की 20 साल कर दीजिए । एक सजेक्शन किसी ने भेज दिया और वह अखबारों में भी छपवा दिया कि मैंने लिखवाया है कि मंत्रालय इसको कंसीडर करे । लेकिन सरकार की ऐसी कोई मंशा नहीं है और हम समझते हैं कि अभी हमारे कामन भाई व्हेनों की परचेसिंग पावर इतनी नहीं है कि वे रोज नयी गाड़ियाँ खरीद सकें । हम यह भी समझते हैं कि आज के दिन जो सर्विंग कैटेगरी के हमारे सिटी-जन्स हैं जो सरकारी नौकरियों में हैं जो मिडिल क्लास फेमिलीज हैं वे हमेशा सेकेंड हैंड कार खरीदते हैं । आज जो बेचारे नौकरी पेशे वाले आदमी हैं परिवार हैं वे तो सेकेंड हैंड के सिवाय सोच ही नहीं सकते हैं और गर्दनमेंट

से लोन भी जो सरकारी कर्मचारियों को मिलता है वह इसी क्लिप्स से है कि वे सेकेंड हैंड ही खरीद सकते हैं, नयी गाड़ी की परचेसिंग पावर नहीं है... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री सी.जी. इरा बबेग) :
एमपीए का भी यही हाल है...
(व्यवधान)

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया :
मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि यह जो प्रोपोगंडा हुआ है, किसी ने भी सजेक्शन दिये और उसके माध्यम से जो कुप्रचार हुआ है गवर्नमेंट का पालिसी का तो गवर्नमेंट द्वारा इस पर एक्शन लेने की कोई व्यवस्था की जा रही है ?

श्री राजेश पायलट : मैं बहुत फेंकली हाउस में बताना चाहता हूँ कि इंडस्ट्री मिनिस्ट्री की तरफ से एक चिट्ठी लिखवा दी एसोसिएशन ने, हमने उनसे पूछा ।
Sir, I would like to point out that the Industry Ministry has no power. Only we can do so under the Motor Vehicles Act. They have no power.

गलतफहमी उससे फैल गयी कि मिनिस्ट्री आफ इंडस्ट्रीज ने लिख दिया कि इतनी एज फिक्स कर दी गयी है । मैंने खुद टेलीविजन पर एक बार कहा कि हमने कोई भी आयु किसी भी व्हीकल की फिक्स नहीं की है और न कोई मंशा है... (व्यवधान)

ठाकुर जगतपाल सिंह : मैं मंत्री जी से चाहूंगा कि इस विषय की आप वाइड पब्लिसिटी दें कि हमारे यहां से कोई इस तरह की बात नहीं हुई है...
(व्यवधान) क्योंकि यह कन्फ्यूजन पूरे मुल्क में है ।

श्री राजेश पायलट : देखिए, सारी प्रेम कान्फ्रेंस लेकर टेलीविजन पर दुबारा किसी न किसी माध्यम से सारे देश

[श्री राजेश पायलट]

में हम इस बात का जरूर प्रचार करेंगे, लोगों को बतायेंगे।

श्रीमती सत्या बहिन : अखबारों के माध्यम से भी प्रचार को व्यवस्था कराइये।

श्री राजेश पायलट : सारे अखबारों में फुलपेज्ड एडवर्टाइजमेंट्स दी है हम लोगों ने और रोजनल लैंग्वेज में भी दो है। लेकिन फिर भी जैसा मैंने आपसे कहा कि एकदम 50 साल के बाद यह कदम उठा है और यह खूब जाकर है इस पर रिएक्शन जरूर होगा लोगों का, जैसे मैंने उदाहरण भी दिया।
I would say that this is really a revolutionary step in the direction towards road safety.

ठाकुर जगन्नाथ सिंह : चाको सब ठीक है लेकिन वहाँ लिप्स की एज फिक्स करने से डिसेंटिफिकेशन हो रहा है।

श्री राजेश पायलट : जो मोटर व्हीकल एक्ट बना है सिर्फ इसमें इनेबलिंग पावर गवर्नमेंट ने ली कि if the Government feels, if the Government desires, that it is necessary to fix the age of the vehicles, that enabling power is there.

रोज तो वाइस चेयरमैन साहब मोटर व्हीकल एक्ट में अमंडमेंट नहीं होगा। 50 साल के बाद हमने किया है। तो एक पावर गवर्नमेंट ने अपने पास रखी है कि कभी ऐसी हालत आ जाये कि जब गवर्नमेंट को फिक्स करनी पड़े तो गवर्नमेंट से सकती है। लेकिन गवर्नमेंट का कोई फैसला नहीं है और ऐसा कोई प्राविजन मोटर व्हीकल एक्ट में नहीं है जहाँ हमने आयु फिक्स कर दी है।

SHRI JAGESH DESAI (Maharashtra) In Maharashtra, what we had done was, for the trucks, we said that after a certain period inspection should

be done at regular intervals. The idea behind this was that the vehicles should be in good order. For this purpose, we had done this in Maharashtra.

SHRI RAJESH PILOT: I totally agree with the hon. Member.

कि अब तक हर ट्रक में 15, 16 या 17 टन जा रहा था और जा कैसे रहा था कि अगर दस टन उसे अलाउड है और पांच टन वह ज्यादा ले जाता था, तो वह पांच सौ रुपये कमाता था ज्यादा ले जा करके। उस पांच सौ में से सौ, दो सौ या तीन सौ रुपये उसे रास्ते में भी खर्च करने पड़ जाते तो वह यह सोचता था कि दो सौ रुपये मुझे अभी भी बच गये।

अब वह पेनल्टी आपने तीन हजार रुपये कर दी और उसके साथ यह भी आपने कर दिया कि कहीं भी आपकी गाड़ी का सामान तोला जाए और तोलने के बाद जो ज्यादा होगा, वह अब वही आफलोड कर दिया जाएगा।

तो जो ओरिजिनल पार्टी है, वह सामान ज्यादा लोड नहीं करेगी कि मेरा सामान पता नहीं कहाँ उतार दें। सो एक तो हमने यह रेस्ट्रिक्शन लगा दी कि जो पार्टीज अपना सामान भेजती हैं, वह भी उससे ज्यादा न भेजे, जितना गाड़ी में अलाउड है। वह डरेंगे कि मेरा सामान कहीं भी उतारा जा सकता है और तीन हजार पेनल्टी इसलिए रखी जिससे वह कमायेगा पांच सौ, तो चांस ही नहीं लेगा कि मैं पांच सौ कमाने के लिए तीन हजार पेनल्टी का चांस क्यों लूँ। लेकिन यह बात भी कहीं तक सही है कि आज बड़े-बड़े रुट्स पर इतने कम बेट से इकनामिकली वायबल ऑपरेशन नहीं है।

श्री सुरेशजीत सिंह अहलूवालिया :
जयपुरवासी जी, सवाल तो यह ऐसा है

कि हर घर के साथ जुड़ा हुआ है और मैं एक ऐसी कम्युनिटी से आता हूँ जिसका सारा परिवार ही इससे जुड़ा हुआ है। मेरे कहने का मतलब यह है कि यह जो आपने धर्म कांटे की बात कही है कि उसका लोड चैक करने के लिए धर्म कांटे पर, वे-ब्रिज पर ले जाकर वहाँ ब्रेक किया जाएगा।

मुझे एक वाक्या याद है कि बंगाल में बर्दवान के पास एक वे-ब्रिज था— यह 1969 की बात है कि उस वे-ब्रिज पर जो ट्रक कोयले के जाते थे, उनका लोड पुलिस की तरफ से चैक किया जाता था और वहाँ ट्रक्स की इतनी भीड़ लग जाती थी कि रोड जाम हो जाता था, जो टी. रोड के ऊपर, और एक दिन ऐसा आया कि वहाँ ट्रक वालों ने इस चीज का विरोध किया क्योंकि पुलिस वाले पैसा खाते थे। तो यह तीन हजार रुपया फाइन कोई ट्रक वाला नहीं देगा, केवल पुलिस वालों का घूस लेने का जो अनुपात है, वह बढ़ जाएगा। पहले जहाँ चार आने, आठ आने, रुपये, दो रुपये पर काम चलता था, वहाँ अब पांच, दस, पचास या सौ रुपये लेना शुरू करेंगे और वह एक-एक ट्रैफिक पुलिस वाला जो पैसा लेता था, उसकी संख्या बढ़ेगी और इस तरह से इसका ज्यादा विरोध होगा।

आप ब्रेक वे-ब्रिज पर ले जा करके नहीं, जब ट्रक लोड होता है और जहाँ से चलता है वहाँ के वे-ब्रिज से वह जो सर्टिफिकेट लेता है, उसको ही वैलिड माना जाए। उसको धर्म कांटे पर ले जाने के लिए मजबूर न किया जाए। ऐसा कुछ हो जाए, तो वह चीज ठीक रहेगी, क्योंकि मुझे पता है कि उस दंगे में इन्डियन ने पुलिस की पूरी टुकड़ी को भार डाला, कई ट्रक्स उल गये, पुलिस की मोलियां चलीं और उस धर्म कांटे को स्टेट गवर्नमेंट को बंद करना पड़ा।

तो इस चीज को जरा ध्यान में रखते हुए इस काम को करें।

श्री राजेश पायलट : यह ब्रह्मासु ठीक है जहाँ से ट्रक चलें, उसके पास उस धर्म कांटे के सर्टीफिकेट को भी कांटेजेशन में रखे। तो इनकी एप्रिहेंशन है कि उसमें रिश्वतें ज्यादा बढ़ेंगी। लेकिन मेरा विचार इनसे थोड़ा डिफरेंट है, उपसभाध्यक्ष महोदय।... (अवधान)

ठाकुर जगतपाल सिंह : जो ट्रक ज्यादा लोड लेकर चलता है, उसके ऊपर आपने क्या फाइन रखा है ?

श्री राजेश पायलट : मैं आपको आपसे बात की कि हमने रीग को दोनों तरफ से खत्म करने की कोशिश की है। एक तो जड़ से उसको कटा है। इसका सामान जा रहा है—आज मेरा सामान जा रहा है, मैं पंद्रह टन भेज रहा हूँ, तो मैं जानता हूँ कि कहीं आफ-लोड हो गया तो सामान गया। तो मैं दस टन से ज्यादा भेजा ही नहीं, साइकालेफिली। मेरा सामान है, मैं जानता हूँ कि कहीं भी आफ-लोड हो सकता है।

ठाकुर जगतपाल सिंह : साइकालेफिली तो उसमें यह रहेगा कि पूरा माल उसका रहेगा। आप उसमें यह क्यों नहीं करते हैं कि इसका माल होगा और वह माल अगर ज्यादा लोड होगा, तो वह जप्त कर लिया जाएगा ?

श्री राजेश पायलट : वही तो मैं कह रहा हूँ कि जो लोड दस टन से ऊपर का पांच टन होगा, वह कहीं भी आफ-लोड करके, गवर्नमेंट केन आक्शन इट एंड एनी टाइम।

तो पहली जड़ तो हमने खत्म की कि जहाँ से ओवर-लोडिंग इनिशिएट होती है।

दूसरा हमने यह किया कि यदि इंडियन ओवर-लोडिंग में पांच सौ रुपये

[श्री राजेश पायलट]

बताता है, किसी भी स्ट में उसकी ज्यादा से ज्यादा पैमेंट पांच हजार रुपये आती है—दिल्ली से कलकत्ता, दिल्ली से बम्बई, पांच हजार रुपये उसकी टोटल पैमेंट आती है, मुखियाल से बेचारे को एक हजार से पंद्रह सौ रुपये एक दिन में बक्ते हैं। ज्यादातर आगम को ट्रिप लॉगिस्ट होती हैं। वहां जो मुझे उन लोगों ने बताया कि साहब एक ट्रिप का हमको हजार, डेढ़ हजार दिया बज जाता है। जब पैतल्टी तीन हजार रखी तो चाप नहीं रहेगा। अगर मैं दूंग भी किसी को हजार, डेढ़ हजार से नीचे हले तो लेने वाला नहीं मनेगा कि मैं तो हजार मुआफ कर रहा हूँ तू मुझे पांच सौ क्यों दिखा रहा है। साइकलोजीकली मैं आपसे बिल्कुल खुलकर बात कर रहा हूँ कि जहां तीन हजार जाने की पैतल्टी होगी वहां लो वाला कहेगा कि कम से कम डेढ़-दो दो, मैं तुम्हें तीन मुआफ कर रहा हूँ तो यह साइकलोजीकली भी खतरा क्यों के लिए है, लेकिन मेरा माइंड, गवर्नमेंट का माइंड अभी बिल्कुल ओपन है। हम हर एसीजेशन से बात कर रहे हैं। अगर वह यह महसूस करते हैं कि उनको 10 टन आज की जो कंडीशन है उसमें हमने कोई चेंज नहीं की इन नए एक्ट में कि आप कम ले जाएं या ज्यादा ले जाएं, पुरानी है, लेकिन फिर भी सब से डिक्लेशन कर रहे हैं। सारे अपरेटर्ज ने हमें लिखा है कि साहब, आप इस ज्यादा बढ़ावेंगे तो हमारी सेफ्टी, टायर की टर्न अराउंड, टाइम और फ्यूल एक्सेजिव बिल गो हाई, लेकिन लेकिन मैं यह भी जरूर मानता हूँ जैसा और माननीय सदस्यों ने कहा कि इसका कीमतों पर फर्क पड़ सकता है क्योंकि जो ले जाते थे वे वेट तो यही अयोराइज था वह हम लोग खुले माइंड से सोच रहे हैं, सब के सजेशन ले रहे हैं। अगर सरकार को थोड़ा-बहुत बढ़ाना भी पड़े तो सरकार का माइंड बंद नहीं है, खुला है। जैसे उन लोगों के सुझाव आयेंगे हम लोग वे भी ही करेंगे। लेकिन हम सब लोगों के

सुझाव लेना चाहते हैं जो इंडिविजुअल अपरेटर्ज हैं, इनकी ट्रांसपोर्ट कंपनी है उनके सुझाव और दूसरे लोगों के सुझाव लेना चाहते हैं। तो इसमें लोगों ने सुझाव भी दिए हैं।... (व्यवधान) वह तो मैं आपसे कह रहा हूँ कि सब से पहले हमारी परवाह थी वह सेफ्टी की बात थी और आप यह माने कि जो गाड़ी ओवरलोड होकर चलती है उसमें सेफ्टी रेड्यूज होती है। मेरे पास भी गाड़ी है ड्राइविंग लाइसेंस है। जब गाड़ी ओवरलोड होती है, जब आप स्पीड पर हों और अगर आप टर्न करते हैं तो ओवरटर्न होने का अंदेशा है।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया :

जिन ट्रक की कैपेसिटी 20 टन उठाने की है वह उसमें 10 टन ले जाते हैं तो यह एक नेशनल लास है।

SHRI RAJESH PILOT: You have to see it in different ways—the road conditions, how much load the road can take, how much the chassis are authorised to carry. I do not think every chassis is authorised because they have given "not to carry more than this much of payload". Not a single company has said that they can carry 25 tonnes. They say, "capacity to carry 25 tonnes". If I have to fly an aircraft and it is said that the maximum flying speed is so much, that does not mean that I can fly the aircraft always at that speed. It is a safety clause that I can go up to that speed. You have to see the terrain and safety. My mind is open. Government is totally considerate about what is good for the citizen. Wherever national interest is kept in mind, road safety is uppermost. That is the intention of the Motor Vehicles Act.

सैकंड प्वायंट वाइस चेयरमैन साहब, जो एम्बुलेंस की बात हुई और स्कूल बस की दिल्ली में तो एम्बुलेंस पर कोई टैक्स नहीं है। गवर्नमेंट का पहले ही फैसला है दिल्ली मोटर व्हीकल एक्ट में इन्होंने एम्बेम्प्ट कर रखा है

फिर भी हमने अपने मोटर व्हीकल एक्ट में स्कूल बस और एम्बुलेंस उनके लिए स्टेट ग्वारंटीड का इंतजाम दे रखा है कि भिन्नता वे मुफ्त करना चाहे करें, चाहे पूरा मुफ्त करें, 50 परसेंट करें, 25 परसेंट करें, इसके लिए वे इन्सार्ड हैं। लेकिन दिल्ली में स्कूल बस और एम्बुलेंस पर मोटर व्हीकल एक्ट में कोई टैक्स नहीं है, जो भुजे खबर है।

SHRI RAJESH PILOT; That is not a school bus.

SHRI S. S. AHLUWALIA; No, no, most of the schools in Delhi hire buses from the DTC.

SHRI RAJESH PILOT; That is a different case.

SHRI S. S. AHLUWALIA; What are you doing in that? if you are charging school bus fee from the poor children...

SHRI RAJESH PILOT; The point is that taking a bus on hire by a school is a different thing. If an institute is owning a bus, that is called a school bus. Tomorrow everybody will get attached with a school for half an hour and say "don't charge me". Then it will become difficult. They should have their own buses.

उपसमाध्यक्ष श्री सी.जी. इशरवेल : यह इन्टेंशन है अहमदाबाद में, कि स्कूल अपनी ही बस चलाए।

श्री राजेश पायलट : दिल्ली वाले फिटनेस की बहाल बेयरमैन चाहते हैं। मैंने भी कहा कि गाड़ी की फिटनेस बहुत जरूरी है, क्योंकि हम लोगों ने जो रेड्स की बात आई ऐसा था दिल्ली में तो 30 रुपये लेते थे

फिटनेस के और आन्ध्र प्रदेश में 150 रुपये थे और किसी स्टेट में कुछ ज्यादा थे और किसी में कुछ ज्यादा थे, हम लोगों ने वह शिफ्त करके यूनिफार्म किया। लहट व्हीकल 100 रुपये, मीडियम व्हीकल 200 रुपये और हवी व्हीकल 300 रुपये तो उसमें जो 30 रुपये वाली स्टेट है उनको तो तिगुना हो गया। फिरकी 150 थी, उसका भी 100 हो गया। तो इस तरह यूनिफार्म करने की कोशिश की गई। उसमें बीच की फिगर लेना पड़ी क्योंकि ज्यादातर स्टेट्स में 100 प्लस था, कहीं पर 80, कहीं पर 30, इसलिए यह 100 रुपये करना पड़ा। यह शुरू में लोगों को पचने लगा कि 30 रुपये फिटनेस के देते थे, अब 100 रुपये देने पड़ेंगे। दूसरा, फिटनेस में हमने थोड़ी सी और स्ट्रिकटेन की कि दस साल तक, जब तुम कॉमर्सियल व्हीकल खरीदो तो पहले दो साल की फिटनेस करा लो, आपने एक बार करा ली नहीं गाड़ी की उसके दो साल बाद हर साल आप फिटनेस बनाइए और उस के बाद हर छह महीने फिटनेस कर दो क्योंकि फिटनेस बहुत जरूरी है गाड़ी की—

to reduce accidents and to keep the vehicle in a more trim condition. You pay Rs. 100 for a vehicle in accordance with the fitness.

एक तो सैक्यूलोजिकल डर रहता है कि हमें छह महीने में फिटनेस सर्टिफिकेट लेना है, you maintain a vehicle properly.

आर उसमें सबसे बड़ा फायदा क्या है वाइस बेयरमैन सहज, कि अब तक तो फिटनेस हुआ करती थी एक दफ्तर आर.टी.ओ. से, अब हमने एक रिकवायरमेंट प्रसकाश करके, जो गैरेज मरॉन ला सकते हैं और जो उन्हें सर्टिफिकेट दे सकते हैं, और भी गैरेज को अथोराइज्ड कर दिया। बम्बई, दिल्ली में हमारी प्लेन है कि सी-सी, पंच-स-नच-स, सत्तर-सत्तर गैरेज, जो एडमिनिस्ट्रेशन दे सके, उनको करने की है। हमारा

[श्री राजेश पायलट]

यह मन था कि हमारे सिस्टम में थोड़ी मेलफरमिंग है क्योंकि आज तक हमारा एक नागरिक भाई अर.टी.ओ. आफिस में जाता था और कहता था कि गाड़ी फिटनेस के लिए लया है, वहाँ कहा जाता था कि लाइन टेको है, रंग ठीक नहीं है, लाइट रंग है और थोड़ा बहुत उसका स्वागत, तो वह कहता था कि लाइन थो ठीक है, रंग भी ठीक है और गाड़ी फिट हो जाती थी। हमने इसको सिमलफाई करने की कोशिश की है और कोशिश यह की गई है कि इस सिस्टम में मेलफरमिंग न हो। हमने थोड़ा प्राइवेट गैरेज को एयोराइज करने के लिए ... (व्यवधान)

SHRI JAGESH DESAI: That also you should make clear.

AN HONOURABLE MEMBER: Fitness by whom?

SHRI RAJESH PILOT: Fitness by RTO and some authorized private garages who have the capacity to assess the fitness of the vehicles.

एज का, व्हीकल का मैंने बताया, क्वालीफिकेशन को मैंने बता दिया, ओवरलोडिंग का मैंने आपसे जिक्र किया, फिटनेस का जिक्र किया, डाइविंग लाइसेंस का मैंने जिक्र किया, मेडिकल का भी किया। यह चार-पाँच प्वाइंट थे, बहुत ज्यादा गलत तरीके से कहीं-कहीं पर गलतफहमी थी।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह बहलवासिया :
ट्राईसिकल पर क्या है ?

श्री राजेश पायलट : ट्राई-सइकल, जिसका आप जिक्र करते हैं, उस पर तो कोई टैक्स ही नहीं है। जो मैकेनिकल प्रोपर ट्राईसिकल है, कभी-कभी स्कूटर के साथ लगा देते हैं, एक तैयारी, जिसको स्कूटर कार कहते हैं, उसके लिए 500 है। हमने असेसमेंट किया, बाइस

चेयरमैन साहब, बेसिकली जो आज का डिस्कसन है—तो चेंज इन द टैक्सेज, यह केवल स्ट्रक्चर चेंज है। इसमें कोई हमने टैक्स बढ़ाए हैं, न कम किए हैं, उसी हिसाब से रखे हैं। लेकिन स्ट्रक्चर उसका चेंज करने के लिए आज हम यह बिल लेकर आए हैं, अब जैसे मोटर-साइकल पर आप 40 रुपए साल देते थे, हमने दस साल का उसका 400 रुपए कर दिया और उसके बाद नो टैक्स। इसी तरीके से छोटे स्कूटर के लिए आप 20 रुपए साल देते थे, उसका 200 रुपए कर दिया।

श्री जगेश देसाई : आपकी बात बराबर नहीं है। यह 400 रुपए देना पड़ेगा, यह दस साल का देना पड़ेगा। इसको कम करना होगा आपको। ... (व्यवधान)

You should not make it ten times more.

SHRI RAJESH PILOT: It is for whole life.

केलकुलेशन हमने की थी सारे लोगों ने बैठकर और सारी स्टेट का एक मन था कि साहब, पूरी लाईफ के लिए दस साल का लेंगे।

इसी तरीके से कार के लिए 120 रुपए आप हर साल देते थे, अब 1200 रुपए होगा। जब आप गाड़ी खरीदते हैं, तो अजकल रजिस्ट्रेशन वहीं करना पड़ता है। तो रजिस्ट्रेशन के साथ ही आपको 1200 रुपए देने में किसी को जोर नहीं पड़ेगा और उसके बाद पूरी लाईफ टैक्स-फ्री। आपको पूरी लाईफ कोई टैक्स देना नहीं पड़ेगा। उसके बाद हमने रिफण्ड सिस्टम बीच में लगाया क्योंकि अभी सारे हिंदुस्तान में तो लागू नहीं है, आठ-दस स्टेट में ही लागू है और जो बाकी स्टेट बचो हैं, उनसे भी हम प्रार्थना कर रहे हैं कि वह भी वन-टाइम टैक्स को लागू करें, जिससे सारे देश में यूनिफार्म अजय तो फिर कोई दिक्कत न हो। लेकिन

Bill, 1989

आज अगर दिल्ली में किसी नागरिक ने ल ईफ-टॉईम टैक्स दे दिया और उसकी पोस्टिंग हो जाए ऐसी स्टेट में, जहाँ हर साल का है तो हमने उसके लिए रिफंड सिस्टम भी एक सिलेबस बनाकर कर दिया है, जिससे उसे घाटा न रहे और वह यह महसूस न करे कि मैंने ज्यादा टैक्स दे दिया है और मुझे दुबारा देना पड़ेगा।

तो यह सारी कोशिश, वाइस चेयरमैन साहब, की गई है। लेकिन एक बार मैं फिर कहूंगा कि इसमें सारे देश के कोऑरेशन की जरूरत है, सब भाई-बहनों के कोऑरेशन की जरूरत है और जहाँ सारा देश महसूस करे, हमारे भाई-बहन महसूस करें कि यह क्लोज ठोक नहीं है, तो सरकार का मंड इस बारे में बिल्कुल क्लोज नहीं है, हम अपना कंस्ट्रक्शन अमेण्ड कर लेते हैं तो फिर मोटर व्हीकल एक्ट अमेण्ड करने में हमें कोई ऐसी दो राह नहीं हैं। लेकिन यह जरूर देखना चाहिए कि रोड-सेफ्टी के लिए जो हमारी मंशा है सरकार की, कि रोड सेफ्टी कैसे सुधरे, उसके कनेक्शन में हम लोगों को सख्ती में साथ देना चाहिए। दूसरे सड़कों की बात हुई। यह बात सही है कि सड़कों की हालत उतनी ठोक नहीं है जितनी होनी चाहिए। यह बात भी सही है कि फंड्स का हमें प्रोब्लम रही, लेकिन पिछली बार सेंट्रल गवर्नमेंट ने एक प्रोजेक्ट पास किया सां.आर.एफ. का। उसको बढ़ाया और उससे हमें 3 सौ करोड़ रुपये मिला। इसके बाद आठवीं योजना में भी ज्यादा देने की मंशा है। एक नया काम हमने यह किया कि नेशनल हायवे अथॉरिटी बनायी जिससे कि इस सिस्टम में एकाउंटेबिलिटी आए। आज क्या होता था कि सड़क बनती थी तो स्टेट पांडज्यूंडी के सिवाय कोई बना ही नहीं सकता था। उनको सर्विस चार्ज देने ही पड़ेगे। सड़क जैसी भी बने कोई एकाउंटेबिलिटी

नहीं है। ज्यादा-से-ज्यादा मिनिस्टर, चॉफ मिनिस्टर को लिखेगा, चॉफ मिनिस्टर नीचे अदेश करेगा। लेकिन कोई एकाउंटेबिलिटी नहीं आती थी। अब नेशनल हायवे अथॉरिटी, इंडपेंडेंट अथॉरिटी होगी। कल स्टेट गवर्नमेंट काम नहीं करेगी तो दूसरी एजेंसी को देंगे। दूसरी एजेंसी काम नहीं करेगी तो तिसरी को देंगे। तिसरी नहीं करेगी तो नेशनल हायवे अथॉरिटी खुद अपनी एजेंसी और इंफ्रास्ट्रक्चर तैयार कर के सड़क बनाएंगी तो इस तरह से सिस्टम में एक एकाउंटेबिलिटी आएगी और हमें उम्मीद है कि नेशनल हायवेज की हालत सुधरेगी।

अब जैसे कि मेरे सभी साथियों ने सुझाव दिए, मैंने ज्यादातर सभी पाइंट्स कवर किए हैं। एक पाइंट जोनल... (व्यवधान)

SHRI V. NARAYANASAMY: Only one point, Sir. On inter-State route allocation between different States, there is a permanent problem between the States and they are unable to ply the buses because of the conflict between several States. I want clarification on this, Sir.

श्री राजेश पायलट : वाइस चेयरमैन सर, नए मोटर व्हीकल एक्ट को यदि आप पढ़ें तो देखेंगे कि पहले क्या होता था कि नान हायवे रूट्स पर ए और बी एक जगह से दूसरी जगह गए। तो वहाँ पहले नोटिस दिए जाते थे। फिर उनकी बैकसीज निकलती थी, एप्लीकेशन आती थी और फिर आव्जेशन पूछे जाते थे। पांच बैकसीज निकलती थी और पांच सौ दुर्घात आ जाते थी। हालत यह होती थी कि हम सबके पास लोग भागते आते थे कि आर.टी.ओ. को फोन करो। ऐसे उदाहरण हैं कि जहाँ लोग आर.टी.ओ. के मेबर बनना पसंद करेंगे लेकिन और कोई पोस्ट पसंद नहीं करेंगे क्योंकि उसमें मेल फवॉरनिंग थी और परमिट की कीमत पहुँच जाती थी। पहले

Bill. 1989

[श्री राजेश पायलट]

हमने ट्रक्स के नेशनल परमिट फ्री किए तो हमारा रेवेन्यू बढ़ा। हमने रिसूक्शंस बिल्कुल हटा दिए। हमारा कोई भी भाई जाए, नेशनल परमिट की फॉस भरे और नेशनल परमिट ले जाए। उसी तरीके से अब हमने बसों का कर दिया है कि जो नेशनल स्टस हैं उस पर कोई रिसूक्शन नहीं रहेगी। हमारा कोई भाई जाएगा, बस लगाए और अपनी फॉस भरे।

उपसमाध्यक्ष (श्री सीर्जा इशडिबेन) : अथारिटी के काम के बारे में एक गलत-फहमी यह फैली हुई जिसे आप क्लियर करें कि अथारिटी अगर किसी स्टेट में काम करती है तो उसका जो स्टाफ रहेगा वह आता रहेगा या सी०पी० डबल्यू० डी० के साथ सहयोग करेगा?

श्री राजेश पायलट : आप अभी सड़क पर हो हैं, मैं तो बस की बात कर रहा था।

उपसमाध्यक्ष (श्री सीर्जा इशडिबेन) : मंत्री जी अगर सड़क ठीक होगा तो बस भी ठीक चलेगी।

श्री राजेश पायलट : ... (व्यवधान) हमने परमिट फ्री किए। उसी तरह टूरिस्ट बसेज का बड़ा रफड़ा चलता था। हर स्टेट का कोटा बना हुआ था कि इस टूरिस्ट बस को इतने परमिट मिलेंगे। वह भी हमने लिबरलाइज कर दिए ... (व्यवधान) ...

SHRI RAJESH PILOT: Let me generate another kind of thing. What I have seen from my experience is that in the name of tourists* buses are taking passengers..

SHRI RAJESH PILOT: Let me* explain that. तो इससे एक फायदा हुआ कि शुरू में हो सकता है इसका सिस्टम इतना स्टेबलाइज नहीं हो, जहां 10 की जरूरत हो वहां 50 लग सकती है या जहां नाग एकोनोमिकल एरियाज हैं वहां बस न लगे लेकिन थोड़े दिनों

में इस सिस्टम के स्टेबलाइज होने की हमें उम्मीद है कि हर सेक्टर में जह बसों को जरूरत है वहां बसों की जरूरत पूरी होगी और मैलफंक्शनिंग दूर हो जायेगी। जो स्टेट कैरियर की बात है ... (व्यवधान) ... कर्नाटक के बारे में ... (व्यवधान) ... अब उसमें एक क्लोज है। जिस दिन आप टूरिस्ट बस परमिट लेने जायेंगे, डेट डालेंगे कि इस डेट को हम निकले। उसकी एक लिमिट रखी है कि कितने दिन का आपका टूर है, उतने दिन तक ही आप जा सकते हो उसके बीच में आप रुकोगे तो आपको सर्टिफिकेट देना पड़ेगा। तो कोशिश तो बहुत है, लेकिन मैं यह नहीं कहता कि इस क्लोज के साथ सारा सिस्टम सुधर जायेगा। मैं यह भी नहीं कहता कि मोटर वीकल एक्ट से सारी मैलफंक्शनिंग बन्द हो जायेगी।

But efforts are in that direction.

दूसरे हायर पर्वेज की बात निकली। हमारे इस नये मोटर वीकल एक्ट में There is no change.

श्री नरेश सी० पुगलिया : ... (व्यवधान) उससे उनकी फायनेंसिंग बन्द हो गयी। छोटे लोग जो प्राइवेट फायनेंसर से पैसा लेकर करते थे क्यों उनको जो सेक्युरिटी थी वीकल के मामले में उसमें एमेंडमेंट आया है। उससे टोटली पूरे कंट्री में फायनेंसिंग बन्द हो गयी। उन लोगों ने आपसे टाइम भी मांगा है। आपके सेक्रेटरी से भी टाइम मांगा है। टाइम नहीं दिया गया। उसमें जो छोटे ट्रक ओनर्स हैं, उनको काफी तकलीफ हो गयी है।

SHRI RAJESH- PILOT: There is no change, but I can discuss-with, the hon. Member personally what problem that delegation has got. Information must riot have, reached them because I am so open to meet the delegation on this so that you get educated and you can really rectify. The -other day Mr, George Fernandes from the

Opposition rang me up and said: "Fifty people are sitting with me and I want to bring them to you." I said: "Don't bring them; I will come to your office to meet and discuss with them." So there is no agitation on that. I went there and discussed with them. The idea is to get education on the subject from everyone and what action the Government can take for the betterment of the people. We are open on this subject. I will have a word with the hon. Member who has raised a point on the hire-purchase system without any reservation.

Mr. Vice-Chairman, Sir, you have asked about the roads. There is a provision that the National Highways Authority will be centrally controlled by the Centre." Initially PWDs will do it and if PWDs do not act properly, do not work properly there is a provision in the Central legislation that the National Highways Authority can take over the work from the PWD, and get it done by themselves or through another agency so that there is a scare that the work will be taken away from the PWDs.

Regarding appointment of officers, it is a Central sector and people from all the States will be taken. It will be on selection basis.

DR. NARREDDY THULASI REDDY; Regarding qualifications for drivers, instead of fixing 5th standard for some drivers and matriculation for some other drivers, I think, it is better to say "writing and reading fluently."

SHRI RAJESH PILOT; Mr. Vice-Chairman, Sir, we have kept matriculation qualification purposely for hazardous cargo. For the people who are already possessing licence there is no change in that. They can continue with that licence. If you have a licence in a particular category and want a change to some other category then, you have to renew your licence according to that category. We will maintain old licences. It is only for new licences. So that provision

we have kept in the Bill. The fourth class standard is not a very high standard. A person who has studied in fourth class can read properly. If you remember, Sir, in second class or third class a person starts to read full sentences. In the first class they only teach A, B, C and D. In the third and fourth class a person can start reading full paragraphs. He can read and write.

With these words, Sir, I must thank all the hon. Members who have made their valuable contribution in this debate. I also seek their help to educate the people. They must also go to the Press whenever they get a chance. They must educate the public in order to help the Government in implementation. I also request the hon. Members that whenever they have any suggestion and they may feel like telling us they can write to us. Our mind is open. Whatever is good for the country, we will not hesitate to react at any time. Let us all work together towards one aim: "safe roads". Let us discipline the transport system of the country. Thank you Very much. ■

SHRI GHULAM RASOOL MATTO: Will you consider the suggestions made by various Members to which you have not reacted? - - •

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHADBAIG): He might have taken note of that. ■

3:TTT*fl?ll'TnT^T' L... («^&R)...

. ?fr 3TTT.€T. . . («rasnr).

SHRI RAJESH PILOT; Shri Matto has raised about pollution aspect and registration aspect which I have already covered. -Regarding- calibration with meters in respect of three-wheeler scooters and taxis, we have already issued instructions to the STA

[Shri Rajesh Pilot]

that calibration must be done immediately at the railway stations. He has also raised about the penalty. Sir, when you go out of the railway station you will tell a taxi driver that we have to go to 'x' place and if he does not come to that place, he has to pay a penalty of Rs. 100 for not coming to that place. He may tell you: "Sorry I cannot go in that direction." He may also tell you; "I can come with extra meter charges." We have imposed a penalty of Rs. 50 in the case of three-wheeler scooters. Sir, we have also made it sure that the money is not collected by the police department. Now, the money will be collected by the courtis, otherwise the police will say: "All right give me something and go away." So we have imposed these penalties for the convenience of the people; otherwise in the night at 11 O'clock if you get down at the railway station and if no taxi fellow comes, then, it becomes a problem. They will say: "All right, I am going this way, you come." If your route is different, they will not flome. Therefore, we have imposed this penalty to discipline them.

THAKUR JAGATPAL SINGH; One

महोदय, एक स्पष्टीकरण चाहता हूँ, यह बड़ी अच्छी बात है कि आप नेशनल परमिट ओपन कर दिया है, वसों के लिये ऐसा प्रावधान किया है कि जिसमें नेशनल परमिट मिल सके।

श्री राजेश पायलट : आल इंडिया टूरिस्ट परमिट जो है वह नेशनल परमिट है। Private buses are free. On non-nationalised routes, permits are there.

श्री नरेश सी० पुगलिया : मंत्री जी ने जो डिटेल् में हाउस को बताया उसमें बहुत सी बातें क्लियर हुई हैं, लेकिन सारे देश में जो अम फैलाया जा रहा है, जिस प्रकार से 1977 में

more clarification, Sir.

फैमिली प्लानिंग के बारे में फैलाया था, वैसा ही फैला रहे हैं...

उप सभाध्यक्ष (श्री सी० ई० इरशदबाग): उसी के लिये तो आपका सहयोग मांग रहे हैं।

श्री नरेश सी० पुगलिया : इसमें मेरी रिक्वैस्ट है कि आप स्टेट ट्रांसपोर्ट मिनिसटर्स को मीटिंग बुलाकर उनके साथ इसको डिस्कस करें ताकि इसका इम्प्लीमेंटेशन सही हो।

SHRI RAJESH PILOT; It is a very good suggestion and I will implement it very soon.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHADBAIG); The question is:

"That the Bill further to amend the Delhi Motor Vehicles Taxation Act, 1962, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHADBAIG); Now, we shall take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 to 6 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI RAJESH PILOT; Sir, I move;

"That the Bill be passed."

The Question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI MIRZA IRSHADBAIG); Now, the House stands adjourned till 11 O' clock tomorrow.

The House then adjourned at fifty-three minutes past six of the clock till eleven of the clock on Friday, the 28th July, 1989.