

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 extent.

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 (SHRI 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

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 सरकेस 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 नन्दीक की सवारियों को नहीं ले जाते हैं और ले जाते हैं तो घुमा फिराकर ले जाते हैं। नन्दीक की सवारियों को उन्हें जरूर ले जाना चाहिए और किसी भी सवारी को ले जाने से इनकार नहीं करना चाहिए। आपको अवसर होगा कि दिल्ली के अधिक से अधिक आटो, टैक्सी वालों को दिल्ली का महात्तर पालियामेंट और पालियामेंट के मेम्बरों के रहने के साउथ और नार्थ एवेन्यू भी उन्हें पता नहीं हैं। 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 नलैज भी 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 जो 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 आपके 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 गाड़ियां केवल पाँच साल में ही कन्डेमन हो जाती हैं। प्राइवेट प्रोपराइटीस तो अपनी गाड़ियों को बड़े अच्छे तरीके से मेन्टेन करके रखते हैं।

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

कि कम से कम दो साल में उनकी आँखों का टेस्ट जरूर किया जाना चाहिए क्योंकि ज्यादातर एक्सीडेंट्स की गज्रहात में एक वजह यह भी है कि उनकी आँखें साइट वोक हो जाती हैं। 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 भराया जाता है तो उस पेट्रोल पम्प में ही टैक्स दे दिया जाना चाहिए, जैसे हम इंटर-टेनमेंट टैक्स देते हैं, फिक्स्ड 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 क्लेक्शन भी ईजीली हो जायेगा।

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

[ठाकुर जगतपाल सिंह]

कन्सेशन देते हैं तो मेरा सुझाव यह है कि इन कन्सेशन देने के साथ-साथ जो कन्सेन्ड मिनिस्ट्री है जो डिप टैमेंट है जैसे एजुकेशन डिपार्टमेंट या तो स्टूडेंट्स के पासिज फंडम फाइवर्स के पासिज या विडीज के पासिज, सोशल वेलफेयर डिप टैमेंट से कन्सेन्ड है अतः इनका पैसा इनसे उसी हिस्से से लिया जाता चाहिए। एक मेरा सुझाव यह भी है कि अपने ट्रक्स में 13 टन की वज्र ये 10 टन का मास लादने की परमिशन दी है। जो ट्रक के टायर है वे पहने की तरह मंहगे हैं अतः अब जब लोड कम कर दिया गया है तो लोड के लिह ज़ेवे वन ये ज़ेवे और सस्ते मिल दूसरा दिल्ली में गाड़ियों से बहुत अधिक पाल्यूननसे भी होता है तो ऐसी गाड़ियों का कम से कम 6 माह में पाल्यूनन चेक होता चाहिए और उन पर फाइन किया जाता चाहिए जिसकी गाड़ियों से ज्यादा पाल्यूनन होता है। इसी तरह सेनाइज का भी चेक होता चाहिए। कहने का मतलब है कि गाड़ियों का रेगिस्ट्रेशन चेक अप दो साल से कम से कम होना बहुत जरूरी है ताकि पता चल जाये।

व गाड़ियों जो खास तौर से कमि-शियल विजिनेस के लिए यूज की जाती है उनके बारे में मेरा एक सुझाव भी कि ये गाड़ियां जाके ताके परस्कुती हैं जो खास तौर से वसेज ऐसे न को परस्कुती ही रहती हैं और पांच-पांच मिनट रुकी रहती हैं अतः उनसे कर भी उठा स्थान पर वसूल कर लिया जाता चाहिए जहां से पैसेजस बढ़ते हैं। बार-बार नाके पर टैक्स पटने और उस लिह ज़े 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 चाहूंगा कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

SHRI GHULAM RASOOL MATTO  
(Jammu and Kashmir): Mr. Vice-

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 category 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 I have not been able to find it out; I think the Minister will clarify this point—in this Bill, it is not written that the Buyer of the motor vehicle or 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 मीरा इशानदेव) :  
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 इश्रादिवेग]

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 is 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 मिर्जा ईशविदेग) : धन्यवाद।

श्रीमती सत्याबहिन : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, प्राइवेट और व्यावसायिक

[श्रीमती सत्या बहिन]

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 हृदयक 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 चाहूंगी। आंकड़ों से ज्ञात होता है कि वाहनों की संख्या देश में गुणात्मक रूप से बढ़ी है। यह बहुत अच्छी बात है। यह देशवासियों के बड़े हुए जीवनस्तर का भी प्रतीक है, किन्तु यह भी सच्चाई है कि बढ़ती हुई सड़क दुर्घटनाएँ भी चिंता 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 चिंता भी सरकार को होनी चाहिए। आज जितनी भी सड़क दुर्घटनाएँ होती हैं उनमें ज्यादातर तकनीकी खराबों 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 यदि 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 अभिगमन समन-समय पर चलाया जाना चाहिए जो मोटर गाड़ियों की व्यापक चैकिंग करें और ड्राइवरों की भी चैकिंग की जानी चाहिए कि वेही बड़े गति सीमा से अधिक चलने के लायकी नहीं। इस संबंध में अधिकार यंत्रबंद वाहनों, यहाँ, कमर्शियल गाड़ियों के ड्राइवर्स के द्वारा अधिकतर लापरवाही से गाड़ी चलाने की घटनाएँ सामने आई हैं। इनके साथ ही कई गाड़ियाँ सड़क दुर्घटना छोटती हैं और वेह प्रदूषण का प्रमुख और सीधों के स्वास्थ्य का खराब प्रभाव है, इसी प्रकार भी सरकार को ध्यान देना चाहिए।

इसके अलावा मैं दिल्ली, बम्बई, कोलकाता, मद्रास जैसे महानगरों को छोड़कर अन्य नगरों की तरफ आकाश ध्यान दिलाता चाहूंगी जहाँ टैक्सियाँ, रिक्शा आदि चलते तो हैं लेकिन किराए के मानक नहीं हैं, जहाँ से नहीं होते और बड़े बिदा भीटर के ही चलते हैं। मैंने कई जगहों पर, जो नगरों और राज्य की राजधानियों में ही देखा है। इनके लिए जहाँ एने में जहाँ ही प्रदेश के नगरों, आगरा, इलाहाबाद आदि नगरों का दौर लेता चाहती हूँ उनके साथ ही मैं मान्यवर जयपुर जैसे प्रदेश की राजधानियों का भी उल्लेख करना चाहूंगी कि जहाँ जहाँ में चलने वाले किराए के वाहनों के नंबर नहीं होते और भीटर के ड्राइवरों के टैक्सी चालक मनमाना किराया वसूल करने हैं और बेचारे यात्री इनके लिए सख्त हो पाते हैं। मान्यवर, विनम्र सुझाव है कि जहाँ जहाँ जहाँ टैक्सी प्रविष्ट किए जाते हैं वहाँ वहाँ वाहनों पर सड़क पर आने के लिए ही मोटर लगने की अवश्य व्यवस्था की जानी चाहिए। मैंने देखा है कि आगरा जैसे नगरों में जहाँ लाखों देशी और विदेशी पर्यटक आते हैं और टैक्सी चालकों के इस व्यवहार से, क्योंकि मोटर 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 वाहनों से किराया वसूल करते हैं और जो लोग आते हैं वह एक बड़ा कट अनुभव लेकर जाते हैं।

इस सान्नीध्य 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 जा रहे हैं तो वहाँ उन वाहनों के बारे में क्या नीति बनाई जाएगी जो समय की दृष्टि से ठीक वही वर्ष पुराने हैं किन्तु 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 कम चूके होते हैं कि और अधिक चलने की स्थिति में नहीं होते हैं, इस तरह से मुझे आता है कि कोई व्यवहारिक नीति बनती है मंत्री जी अवश्य बनायेंगे।

**श्री नरेश सी. पुगलिया (महाराष्ट्र) :**

उपरोक्त महोदय, दिल्ली मोटर व्हीकल टैक्शन अमेंडमेंट बिल, जो महाराष्ट्र सभा की लागू है, इस बिल का मैं समर्थन करता हूँ। लेकिन इस बिल का संशोधन करने समय मैं मंत्री जी का इरादा और ले जाता चाहूँगा कि 1988 में मोटर व्हीकल ऐक्ट भी हमारे माननीय मंत्री राजेश भास्कर जी की लागू के और उनका इम्प्लीमेंट फेस्ट जून ई, 1989 में शुरू हो चुका है, लेकिन उसके शुरू होने के बाद देश में किस ढंग में परीक्षण खड़ी हुई है, राज्य सरकारों के काममें परीक्षा खड़ी हुई है और जो लोग इसमें संश्लिप्त हैं उन लोगों ने, चाहे महाराष्ट्र को लीजिए, चाहे केरल को लीजिए, तमिलनाडु को लीजिए, कहीं भी लीजिए, जनता में कितने बड़े पैमाने में असंतोष का निर्माण हुआ है। दिल्ली मोटर व्हीकल टैक्शन अमेंडमेंट बिल जो आया है इसमें वत टाईम टैक्शन के मध्यम में हमारे एडमिनिस्ट्रेशन में जो भी अधिकारी हैं, कर्मचारी हैं उनको सुविधा पुरर होगी लेकिन उसके साथ 6 P.M. साथ जो यूनिर्स हैं उनकी क्या तकलीफें हैं इसकी तरफ डिपार्टमेंट की ओर मंत्री महोदय को पूरा ध्यान रखना होगा।

इसी प्रकार से जो टैक्शन में आपने टैक्सी, आटो रिक्शा और ऐंबुलेंस या स्कूल बसों पर टैक्स बढ़ाया है जो कि सर्वसाधारण के यूज की चीजें हैं, उसके कारण कुछ दिनों पहले दिल्ली बंद था, तमाम विहिकल सड़कों पर नहीं आई। उन्होंने एकता के साथ सरकार का ध्यान और खासकर दिल्ली में मिथल इस डिपार्टमेंट के अधिकारियों का इसका आवधिक करने की कोशिश की। दिल्ली बंद में मुझे नहीं लगता कि एक भी टैक्सी या आटो रिक्शा सड़क पर आया हो। जनता को उन दिनों भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ा। इसी प्रकार से दिल्ली मोटर व्हीकल टैक्शन अमेंडमेंट बिल 1988 जो कि आपने 1 जुलाई, से 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 अपनी अपेक्षाएँ हैं। वे किसानों के बीच में काम करते हैं, उनके सुख-दुख का ध्यान रखते हैं, उनको क्या क्या सुविधाएँ दी जा सकती हैं इसका भी ध्यान रखते हैं, तो एक तरफ आप माधुरी का, किसानों का ध्यान रख रहे हैं तो जो आपके पास डिपार्टमेंट है जिसे मोटर व्हीकल ऐक्ट 1988 को लागू करके सारे देश में तूफान खड़ा किया है, इसके पीछे मुझे लगता है कि आपके डिपार्टमेंट की तो जायिश नहीं है कि इस इलेक्शन इयर में सरकार को बदनाम किया जाए ?

**श्री यशवंत सिन्हा :** विदेशी हाथ है..

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

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

### [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 ट्रान्स्पोर्ट का नेशनलाइजेशन हो चुका है और चाहे गांव हों या शहर हों सभी जगह स्टेट ट्रान्स्पोर्ट 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 ट्रान्स्पोर्टर हैं उनकी यात्रियों को ले जाने की कोई मर्यादा नहीं थी। लेकिन इस ऐक्ट 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 पैसेंजर नहीं लेते हैं। ग्रामीण क्षेत्रों के बच्चे रोड पर खड़े रहते हैं और यह ऐक्ट इतना खनरनाक है कि पुलिस वाले बस के ड्राइवर और कंडक्टर में कहते हैं कि हम तुम्हो 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 लिखा 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 बिहीकिल्स 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, स्कैप 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 थर्ड 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 स्कैप करने के बाद दूसरे व्हीकल कहाँ से लायेंगे। इस चीज को अगर हम अमल में लाते हैं तो इसका असर संयसाधारण जनता पर होने वाला है। जो इसके निर्माता हैं, जो कार मैन्युफैक्चरर हैं उनकी तादद बढ़ गयी है, टु व्हीलर मैन्युफैक्चरर की तादद 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 जुठा 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 हूँ 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 है। ऐसी हालत में दस टन की

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 इशाद-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 सरफ़िस ट्रांसपोर्ट भी है इस वजह से रोड की जिम्मेदारी भी आपकी है। आप देखिये कि स्टेटस 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, एसेन्शियल कमोडिटीज की कीमतें, आडिबल आयल ले लाजिये, अनाज ले लाजिये, सीमेंट ले लाजिये जो बाई रोड जाता है उन सब की कीमतें तेज़ा से बढ़ रही हैं इसको आप को गंभीरता से विचार करना पड़ेगा।

**उपसभाध्यक्ष (श्री नीरजा इशादबेग) :** श्रीफली सुझाव दे दीजिये।

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

किसान मेट्रिक डिग्री लेकर ट्रैक्टर चलायेगा इस पर आपको गंभीरता 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 है, ट्रैक्टर है उन पर इस प्रकार की सख्ती का जाए। किसानों के नेता होने के नाते आपको इस विषय में सोचना पड़ेगा। इस लिमिट को रखना ठीक रहेगा या नहीं इसकी आप जांच करालें।

इसी प्रकार से स्कूल बसेज के बारे में और एम्बुलेंस के बारे में कहना चाहूंगा। एक तरफ़ तो बड़ी कम्पनी के जनरल मैनेजर या मैनेजिंग डायरेक्टर 25-25 गाड़ियों अपनी कम्पनी में रखते हैं और दूसरी तरफ़ जो गरीब आदमी है एक छोटा प्रोफेसर है 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 ट्रैक्स 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

[श्री नरेश सी० पुगलिया]  
पहुँचने नहीं देते हैं। इस प्रकार से जो छोटे व्यक्ति हैं... (व्यवधान)

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

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

इस प्रकार से हाथ परचेज के मामले में जो सख्ती लाई गई है इसको देखा जाना चाहिये क्योंकि हर व्यक्ति वहाँ से या दूसरी जगहों से लोन नहीं ले सकता है। वह हाथ परचेज से आनेस करता है तो वह चाहेगा कि लोन की गारन्टी रहे, जिसने लोन लिया है वह किसी दूसरी स्टेट में भाग न जाये। इन चीजों को आपको बहुत गंभीरता से लेना पड़ेगा। 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 स 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 रोष है। आप उसके संबंध में रिक्वायर्स-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 सुझाव 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 पूरे राज्यों से जानकारी पहुँचा या नहीं, यह मुझे पता नहीं है, लेकिन महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री ने वहाँ के एम०पी० की जिसमें विरोधी पार्टियों के और रूलिंग 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 समयन 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 दुख 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 चांज पास की है, जो ह उस में दस-दस घंटे तक डिसकशन हुआ है, उनकी भी पूरी जानकारी नहीं है उस चांज के बारे में जो उन्होंने पास की है, उसके बारे में गलतफहमियाँ हैं, उसकी क्या रिकॉर्डमेंट है, उसकी जानकारी नहीं डू है तो क म न म न की क्या हालत होगी, इसका आप अन्दाजा लगा सकते हैं। हमने अब व रों के द्वारा, रेडियो के द्वारा, टेलीविजन पर मैं खुद अ घे घंटे तक बोला, हर क्लॉज 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 पचस सालों में ट्रांसपोर्ट में कुछ ट्रेंडिंग्स बन गई हैं। अगर कुछ ट्रेंडिंग्स को बदला जाएगा

तो रिएक्शन होना स्वभाविक था। जब अदमी की एक अदत बन जाती है, वह गलत रस्ते पर चला है तो उसकी 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 आड़ा लग दें जितने ता लोग कहेंगे कि लोग अज्जेक्ट करेंगे और कहेंगे कि हम तो पिछले दो महनों से यहां से निकल रहे हैं हमें क्यों रोकते हो। ऐसी भावना पिछले 50 साल से बन गई है इस सेक्टर में। हमने उसकी एमेंडमेंट करके बदल दी है तो थोड़ा रिएक्शन स्वभाविक था।

■ मोटो-मोटो बात बताना चाहता हूं ताकि माननीय सदस्य के शक दूर हो सकें। ट्रैक्टर के लिए कोई एजुकेशन नहीं है, ट्रैक्टर पर कोई टेक्स नहीं है यानी रोड टेक्स। ड्राइवर के लिए चार पास को जरूरत है। यह सब व्हैगल्स के लिए है, परसनेलाइज के लिए, कारों के लिए सब के लिए है। चीयों पास भी इसलिए रखा है कि यहां दायें मुड़ना है यहां बायें मुड़ना है, इतनी पटुपाना 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 व्हिक्ल ऐक्ट पूरी तरह यह है। लेकिन अभी भी सारे देश में ऐसा प्रचार किया जा रहा है कि यह तो ऐसा हो गया। दूसरी बात क्या है, वाइत-चेयरमैन साहब कि हमें सख्त अदम उठाने पड़े। 40 हजार इस देश के भाई और बहनो की हर साल सड़क दुर्घटनाओं में जान जाती 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 इतना से 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 सख्तो हुई तो लोगों ने कहा कि कयदा कानून शुरू कर दिया। जब 100 रूपा था या 200 रूपा था तो तब कोई सख्तो महसूस नहीं करता था, कोई 16 टन भी ले जाते थे कोई 17 टन भी ले जाते थे। जैसा कि माननीय एस० एस० ग्रहवालिया जी ने कहा सही है कि कोई 16 टन कोई 17 टन और वाइविलिटोज कुछ ऐसी बनती थी कि इतना टन ले जाकर बचा पाते थे। लेकिन जब हमने सख्तों का कि इतना लोड जनाच हिये अगर अगर इससे ज्यादा लोड ले जाओगे तो तुम पर फाइन किया जायेगा तो तब यह बात आई कि हमको कम आनऊ 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, अलओवर दि वर्ल्ड। वहां पर मल्टी ऐक्सल की प्रणाली चलू है और मल्टी ऐक्सल पर वे ज्यादा लोड पामिट करते हैं। यह हमारे ऐक्ट में भी है। हर ऐक्सल पर एक टन अलऊ का सजाते हैं लेकिन हमारे यहां यह प्रवृत्ति नहीं आ रहा है। मैंने कल सारे चीफ मिनिस्टर्स को चिट्ठी लिखवाई है कि आप शुरू में जो मल्टी ऐक्सल व्हैगिल है उन पर लोड टेक्स कम कर दें। वाइत-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

Bill, 1989

[श्री नरेश सी० पुगलिया]

साफ कहना चाहता हूँ कि जो गलत कहियाँ फैल रही हैं अखबारों के द्वारा, उनको दूर करने के लिये हम लोगों ने कान्फेन्स से लेकर बड़े बड़े एडवर्टाइजमेंट पूरे पेज के छपवाये हैं, मोटर व्हेकिल ऐक्ट को कापियाँ भी हर जगह भिजवाई हैं, टेलाविजन पर गये हैं, बाल भी पीन पेंट वक्वैचम आदिकर 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 । अक्बुअली मोटर व्हेकिल ऐक्ट में 100 रुपया फाइन है और सन्सिक्वेट 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 फॅसिलिटी दे सकते हैं वहाँ पर आप फाइन इम्पोज करें । जहाँ पर हम ये फॅसिलिटी 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 रखा है कि 150 डाक्टरों का पैनल बना रखा है । उनके पास आप जाय और उनसे जाकर लिखा ल इये । गवर्नमेंट हास्पिटल के सर्टिफिकेट भी वहाँ अप्लीकेबल हैं और रेकग्नाइज्ड है । लेकिन एक इवा हो गई कि गवर्नमेंट

हास्पिटल तो है नहीं पैनल में, ये 150 डाक्टर हैं । इन डाक्टरों ने क्या किया, मैं प्रैक्टिकल प्रबलम 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 उनको कारोब सत सी रखा चर्ज कर लेते हैं । वे कहते हैं कि 700 रुपये जमा कर लीजिये चार टेस्ट होंगे । नेचुरली कामन अदमी तो मरसूस करेगा कि मोटर व्हेकिल ऐक्ट तो उसका ऊपर एक बर्देन 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 स'इट ठीक होना चाहिये, उसको कोई ऐसी बीमरी न हो जिससे ऐक्सिडेंट प्रॉबल हो जाय । यह दो चार चाँजे ज्यादा गौर करने की थी । हमने यह नहीं कहा कि ऐसा मेडिकल आप करिये कि ड्राइविंग की जरूरत से ज्यादा हर चीज का टेस्ट आप उसका धरू कर दो तो थोड़ा बहुत मिस यूज भी हो रहा है और अथॉरिटीज मिस यूज कर रही है ।

**उपसभाध्यक्ष (श्री भीर्जा इरशादबेग) :**

इसकी दूसरी बात भीजिये ।

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

भी नहीं लगाने और वह भी चला रहा है कोई रेस्ट्रिक्शन नहीं है तो हम लोगों ने सोचा कि जो पर्सनलाइज्ड व्हेगिकल् हैं उनमें 40 साल की उम्र तक आपकी मेडिकल कारांची जरूरत नहीं है, आप ड्राइविंग लाइसेंस ले लो । 40 साल तक आप एक ही मेडिकल ले चलाइये लेकिन उसके बाद हर 5 साल के बाद आप मेडिकल कराते रहिए जिससे खासतौर आपकी आई साइट पर गौर रखा जा सके । और पासशियल व्हेगिकल् के लिए हमने अधिमान्त रखा है हमने उनमें लिए हर 3 साल पर मेडिकल रख दिया । जो टोमोबिल : व्हेगिकल ट्रांसपोर्ट है, जो 50-50 पैसेजर्स को ले जाते हैं उन लोगों का मेडिकल थोड़ा और स्ट्रिक्टनेस से लिया है ।

दूसरी बात मोटर व्हेगिकल एज की कही गयी है । वाइस चेयरमैन साहब मैं रिकार्ड पर कह चुका हूँ कि किसी भी व्हेगिकल की आयु अभी तक फिक्स नहीं हुई है, किसी की भी नहीं की है जबकि प्रोपोमंडा कर दिया गया है और वह प्रोपोमंडा 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 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 बहनों की परचेसिंग पावर इतनी नहीं है कि वे रोज नयी गाड़ियां 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 गवर्नमेंट

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

उपसभ्यक्ष (श्री सीर्जा इश बबेग) :  
एम.पी.० का भी यही हाल है...  
(व्यवधान)

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

श्री राजेश पायलट : मैं बहुत फ्रेंकली 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.

मलतफहमी 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 व्हेगिकल की फिक्स नहीं की है और न कोई मंशा है... (व्यवधान)

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

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

[श्री राजेश पायलट]

मैं हम इस बात का जरूर प्रचार करेंगे, लोगों को बतावेंगे।

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

श्री राजेश पायलट : सारे अखबारों में फुलफ्लेज्ड एडवर्टाइजमेंट्स दी है हम लोगों ने और रोजनल लैंग्वेज में भी दी है। लेकिन फिर भी जैसा मैंने आपसे कहा कि एकदम 50 साल के बाद यह कदम उठा है और यह खूब जरूर कि 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 जगत्पाल सिंह : बाकी सब ठीक है लेकिन वहां लिस्ट की एज फिक्स करने से डिसेटिफिकेशन हो रहा है।

श्री राजेश पायलट : जो मोटर वहां लिस्ट एक्ट बना है सिर्फ इसमें एनेबलिंग पावर गवर्नमेंट ने ला 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 व्हिकल एक्ट में अमेंडमेंट 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 ले सकती है। लेकिन गवर्नमेंट का कोई फैसला नहीं है और ऐसा कोई प्राविजन मोटर व्हिकल एक्ट में नहीं है जहां हमने आयु फिक्स कर दी हो।

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 जाएँ 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 वही 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 करेगा कि मेरा सामान पता नहीं कहाँ उतार दे। 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 हरेगे कि मेरा सामान वही 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 लूं। लेकिन यह बात भी कहीं तक सही है कि आज बड़े-बड़े रुट्स पर इतने कम वेट से इकनामिकली वायबल आपरेशन नहीं है।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह ग्रहस्थालिया :  
उपस्थानाध्यक्ष जी, सवाल तो यह ऐसा है



कि हर घर के साथ जुड़ा हुआ है और मैं एक ऐसे कम्प्यूनिटी 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 कहा है कि उसका लोड चैक करने के लिए धर्म कांटे पर, वेब्रिज पर ले जाकर वहाँ घंट किया जाएगा।

मुझे एक वाक्या याद है कि बंगाल में बर्दवान के पास एक वेब्रिज था— यह 1969 की बात है कि उस वेब्रिज पर जो ट्रक कोयले के जाते थे, उनका लोड पुलिस की तरफ से चैक किया जाता था और वहाँ ट्रक्स की इतनी थोड़ 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। सो यह तीन हजार रुपया फाईन 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 पसा लेता था, उसकी संख्या बढ़ेगी और इस तरह से इसका ज्यादा विरोध होगा।

आप वेट वेब्रिज पर ले जा करके नहीं, जब ट्रक लोड होता है और जहाँ से चलता है वहाँ के वेब्रिज से वह जो सर्टिफिकेट लेता है, उसको ही वैलिड माना जाए। उसको धर्म कांटे पर ले जाने के लिए भावूर न किया जाए। ऐसा कुछ हो जाए, तो वह चीज ठीक रहेगी, क्योंकि मुझे पता है कि उस दंगे में ड्राइवर्ज ने पुलिस की पूरी टुकड़ों को भार डाला, कई ट्रक्स पल गये, पुलिस की गोलियाँ चलीं और उस धर्म कांटे की स्टेट गवर्नमेंट को नंद भरना पड़ा।

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

**श्री राजेश पायलट :** यह ब्रह्मासु ठीक है जहाँ से ट्रक चले, उसके पास उन धर्म कांटे के सर्टिफिकेट को भी कांटे डिशन में रखे। तो इनकी एप्रिहेंशन है कि उसमें रिश्वतें ज्यादा बढ़ेंगी। लेकिन मेरा विचार इनसे थोड़ा डिफरेंट है, उपसमा. 614 महोदय।... (ध्यान)

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

**श्री राजेश पायलट :** मैं जो आपसे बात की कि हमने रोग को दोनों तरफ से खत्म करने की कोशिश की है। एक तो जड़ से उसको कटा है। जिसका 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 दूंगा ही नहीं, साइकाले फर्जी। मेरा सामान है, मैं जानता हूँ कि कहीं भी आफ-लोड हो सकता है।

**ठाकुर जगतपाल सिंह :** साइकालो-फिकली तो उसमें यह रहेगा कि पूरा माल उसका रहेगा। आप उसमें यह क्यों नहीं करते हैं कि जिसका माल होगा और वह माल अगर ज्यादा लोड होगा, तो वह डक 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 वैन आक्शन इट एंड एनी टाइम।

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

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

[श्री राजेश पायलट]

बताता है, किता भी फट में उसकी जगह से जगह पेमेंट पांच हजार रुपये होती है—दिल्ली से कानपुर, दिल्ली से बम्बई, पांच हजार रुपये उसकी टोटल पेमेंट होती है, मुश्किल से बेचारे को एक हजार से पंद्रह सौ रुपये एक ट्रि में बचते हैं। जगदातर आगम को ट्रि लॉगस्ट होती है। वहां जो मुझे उन लोगों ने बताया कि साहब एक ट्रि का हमको हजार, डेढ़ हजार शायद बच जाता है। जब पैमल्टी तीन हजार रही तो चीज नहीं रहेगा। अगर मैं दूग भी किसी को हजार, डेढ़ हजार से नीचे हले तो लेने वाला नहीं मनेगा कि मैं तीन हजार मुआफ कर रहा हूँ तु मुझे पांच सौ क्यों दिखा रहा है। साइकिलोजिकली मैं आपसे बिल्कुल खुलकर बात कर रहा हूँ कि जहां तीन हजार रुपये की पैमल्टी होगी वहां लो वाला कहेगा कि कम से कम डेढ़-दो दो, मैं तुम्हें तीन मुआफ कर रहा हूँ तो यह साइकिलोजिकली भी खल करने के लिए है, लेकिन मेरा माइंड, गवर्नमेंट का माइंड अभी बिल्कुल ओपन है। हम हर एंटीरिपेशन से बात कर रहे हैं। अगर वह यह महसूस करते हैं कि उनकी 10 टन आज कीजो कंडीशन है उसमें हमने कोई चें। सड़ों को इस नाम एकट में कि आप कंप ले जाएं या जगदा ले जाएं, पुरानी है, लेकिन फिर भी सब से डिक्लेशन कर रहे हैं। सारे अपरेटर्ज ने हमें लिखा है कि साहब, आप इतना जगदा बढ़ावेंगे तो हमारी स्पेटी, टाकर की टर्न अराउंड, टाइम और फ्यूल एक्सेप्ट विल गो हाई, लेकिन लेकिन मैं यह भी उल्लेख करता हूँ जैसा और माननीय सदस्यों ने कहा कि इसका कीमतों पर फर्क उल्लेख पड़ सकता है क्योंकि जो ले जाते थे वे वेट तो यही अयोराइज था वह हम लोग खले 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 वैसे ही करेंगे। लेकिन हम सब लोगों के

सुझाव लेना चाहते हैं जो इंडिविजुअल अपरेटर्ज हैं, उनकी 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 हमारा परवाह था वह स्पेटी की बात थी और आप यह माने कि जो गड़ी ओवरलोड होकर चलती है उसमें स्पेटी रेड्यूज होती है। मेरे पास भी गड़ी है ड्राइविंग लाइसेंस है। जब गड़ी ओवरलोड होती है, जब आप स्पेड पर हों और अगर आप टर्न करते हैं तो ओवरटर्न होने का अंश है।

श्री सुरेन्द्रजीत सिंह ग्रहलुवालिया :

जिन ट्रक की कंपैटी 20 टन उठाने की है वह उसमें 10 टन ले जाते हैं तो यह एक नेगल्ल 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 it 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.

सैंक्रेड 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 व्हीकलज एकट में इन्होंने एम्बेम्प्ट कर रखा है

फिर भी हमने अपने मोटर व्हीकल एक्ट में स्कूल बस और एम्बुलेंस के लिए स्टेट गवर्नमेंट का इन्वोल्वमेंट दे रखा है कि भित्तों के मुआफ करना चाहे करें, चाहे पूरा मुआफ करें, 50 परसेंट करें, 25 परसेंट करें, इसके लिए वे इन्वॉयड हैं। लेकिन दिल्ली में स्कूल बस और एम्बुलेंस पर मोटर व्हीकल एक्ट में कोई टैक्स नहीं है, जो मुझे खबर है।

**श्री सुरेन्द्रजीत सिंह अहलुवालिया :**  
जो डॉ. टी. सी. की बस स्कूल के लिए चलती है उनका क्या 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.

**उपसभाध्यक्ष श्री सीर्जि इशदवेग :**  
यह इन्टेंड है अहलुवालिया जी, कि स्कूल अपनी ही बस चलाए।

**श्री राजेश पायलट :** दूसरी बात फिटनेस की बड़ी चेयरमैन साहब साहब आई। जैसे मैंने कहा कि गाड़ी की फिटनेस बहुत जरूरी है, उसमें हम लोगों ने जो रेट्स की बात आई ऐसा था दिल्ली में तो 30 रुपये लेते थे

फिटनेस के और आंध्र प्रदेश में 150 रुपये थे और किसी स्टेट में कुछ ज्यादा थे और किसी में कुछ ज्यादा थे, हम लोगों ने वह शिफ्ट करके यूनिफॉर्म किया। लइट व्हीकल 100 रुपये, मीडियम व्हीकल 200 रुपये और हेवी व्हीकल 300 रुपये तो उसमें जो 30 रुपये वाली स्टेट है उनको तो तिगुना हो गया। जिसकी 150 थी, उसका भी 100 हो गया। तो इस तरह यूनिफॉर्म करने की कोशिश भी 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 पट्टे हेन कि 30 रुपये फिटनेस के देते थे, अब 100 रुपये देने पड़ेंगे। दूसरा, फिटनेस में हमने थोड़ी सी और स्ट्रिक्टनेस की कि दस साल तक, अब तुम कॉमर्शियल 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 six months for fitness.

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

और उसमें सबसे बड़ा फायदा क्या है वाइस चेयरमैन साहब, कि अब तक तो फिटनेस हुआ करती थी एक दफ्तर आर.टी.ओ. से, अब हमने एक रिक्वायर्ड प्रसकाइब करके, जो मैरेज भर्षांत ला सकते हैं और जो उन्हें सर्टिफिकेट दे सकते हैं, और भी मैरेज को अथोराइज्ड कर दिया। बम्बई, दिल्ली में हमारी प्लेन है कि सी-सी, पंच-स-न-च-स, सत्तर-सत्तर मैरेज, जो पब्लिक सिलिडॉन दे सके, उनको करने की है। हमारा

[श्री राजेश पायलट]

यह मन था कि हमारे सिस्टम में थोड़ी मेलफंक्शनिंग है क्योंकि आज तक हमारा एक नागरिक भाई अरटी.ओ.ओ. आफिस में जाता था और वहाँ था कि गाड़ी फिटनेस के लिए लया है, वहाँ कहा जाता था कि लाईन टेढ़ी है, रंग ठीक नहीं है, लाईट रंग है और थोड़ा बहुत उसका स्वागत, तो वह कहता था कि लाइन भी ठीक है, रंग भी ठीक है और गाड़ी फिट हो जाती थी। हमने इसको सिमलाकाई करने की कोशिश की है और कोशिश यह की गई है कि इस सिस्टम में मेलफंक्शनिंग न हो। हमने थोड़ा प्राइवेट गैरेज को प्रयोजित 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 काँ, 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 अहलुवालिया :  
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 तारसरी, जिसको स्कूटर कार कहते हैं, उसके लिए 500 है। हमने असेसमेंट किया, बाइस

चेयरमैन साहब, बेसिकली जो आज का डिसकसन 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 तो 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 बाँच में लगाया क्योंकि अभी सारे हिंदुस्तान में तो लागू नहीं है, आठ-दस स्टेट में ही लागू है और जो बाँकी स्टेट बचो है, उनसे भी हम प्रार्थना कर रहे हैं कि वह भी वन-टाइम टैक्स को लागू करें, जिससे सारे देश में यूनिफार्म आ जाय तो फिर कोई दिक्कत न हो। लेकिन

आज अगर दिल्ली में किसी नागरिक ने ल ईफ-टाईम टैक्स दे दिया और उसकी पोस्टिंग हो जाए ऐसी स्टेट में, जहां 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 करें 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 कोपरेशन की जरूरत है, सब भाई-बहनों के कोपरेशन की जरूरत है और जहां सारा देश महसूस करे, हमारे भाई-बहन महसूस करें कि यह क्लॉज ठीक नहीं है, तो सरकार का सैंड 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 ठीक नहीं है जितनी होनी चाहिए। यह बात भी सही है कि फंड्स का हमें प्रोब्लम रही, लेकिन पिछली बार सेंट्रल गवर्नमेंट ने एक प्रपोजल पास किया सी०आर०एफ० का। उसको बढ़ाया और उससे हमें 3 सौ करोड़ रुपया 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 इन सिस्टम में एकाउंटेबिलिटी आए। आज क्या होता था कि सड़क बनती थी तो स्टेट पी०डब्ल्यू०डी० 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 देगे। दूसरी एजेंसी काम नहीं करेगी तो तीसरी को देगे। तीसरी नहीं करेगी तो नेशनल हायवे अथॉरिटी खुद अपनी एजेंसी और इन्फ्रास्ट्रक्चर तैयार कर के सड़क बनाएगी तो इस तरह से सिस्टम में एक एकाउंटेबिलिटी आएगी और हमें उम्मीद है कि नेशनल हायवेज की हालत सुधरेगी।

अब जैसे कि मेरे सभी संधियों ने सुझाव दिए, मैंने ज्यादातर सभी पॉइंट्स कवर किए हैं। एक पॉइंट 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 वहां पहले नोटिस दिए जाते थे। फिर उनकी बेंकेंसिज निकलती थीं, एंज्लिकेशंस आती थी और फिर आब्जेक्शंस पूछे जाते थे। पांच बेंकेंसिज निकलती थीं और पांच सौ दख्खिस्त आ जाती थीं। हालत यह होती थी कि हम सबके पास लोग भागते आते थे कि आर०टी०ओ० को फोन करो। ऐसे उदाहरण हैं कि जहां लोग आर०टी०ओ० के सेक्टर बनना पसंद करेंगे लेकिन और कोई पोस्ट पसंद नहीं करेंगे क्योंकि उसमें मेल फंक्शनिंग थी और परमिट की कीमत पहुंच जाती थी। पहले

Bill, 1989

[ श्री राजेश पायलट ]

हमने ट्रक के नेशनल परमिट की किए तो हमारा रेवेन्यू बढ़ा। हमने रिस्ट्रिक्शन विस्तृत कर दिया। हमारा कोई भी भाई जाए, नेशनल परमिट की फीस भरे और नेशनल परमिट ले जाए। उसी तरीके से अब हमने बसों का कर दिया है कि जो नेशनल स्टैंड हैं उस पर कोई रिस्ट्रिक्शन नहीं रहेगा। हमारा कोई भाई जाएगा, बस लगाए और अपनी फीस भरे।

**उपसमाध्यक्ष (श्री सीर्ज इर्शाडेन) :** अगारिटो के काम के बारे में एक नल-फहमी यह फैली हुई जिसे आप क्लियर करे कि अगारिटो अगर किसी स्टेट में काम करती है तो उसका जो स्टाफ रहेगा वह आता रहेगा या सी०पी० डायल्यू० डी० के साथ सहयोग करेगा?

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

**उपसमाध्यक्ष (श्री सीर्ज इर्शाडेन) :** 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 स्टे-बलाइज नहीं हो, जहां 10 की जहरत हो वहां 50 लग सकती है या जहां नात एकोनॉमिकल एरियाज हैं वहां बस न लगे लेकिन थोड़े दिनों

में इस सिस्टम के स्टेबलाइज होने की हमें उम्मीद है कि हर सेक्टर में जहाँ बसों की जहरत है वहाँ बसों की जहरत पूरी होगी और गैलशफंक्सनिंग 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 इतने डेट को हम निकालें। उसकी एक लिमिट रखी है कि इतने दिन का आयाता दूर है, उतने दिन तक ही आप जा सकते हो उसके बीच में आप रोकोगे 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 मैलकंक्शनिंग बन्द हो जायेगी।

But efforts are in that direction.

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

**श्री नरेश जी पुगलिया :** ... (व्यवधान) उससे उनकी फायनेंसिंग बन्द हो गयी। छोटे लोग जो प्राइवेट फायनेंसर से पैसा लेकर करते थे क्यों उनकी 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 not 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 अ, ब, स। 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.

श्रीगुलाम रसूल मट्टू : छोटे-छोटे सजेसंस जो दिये है हम लोगों ने, उनपर भी ग्राम गौर करें।... (व्यवधान)...

कुमारी सईदा खातून : रोड परमिट को आपने जो फ्री किया है, उस पर भी जरा सा... (व्यवधान)

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 courts, 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 come. Therefore, we have imposed this penalty to discipline them.

THAKUR JAGATPAL SINGH: One more clarification, Sir. महोदय, एक स्पष्टीकरण चाहता हूँ, यह बड़ी अच्छी बात है कि आप नेशनल परमिट ओपन कर दिया है, बसों 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 भ्रम फैलाया जा रहा है, जिस प्रकार से 1977 में

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

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

श्री नरेश सी० पुगलिया : इसमें मेरी रिक्वैस्ट है कि आप स्टेट ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स की मीटिंग बुलाकर उनके साथ इसको डिस्कस करें ताकि इसका इंप्लीमेंटेशन 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.