

[Shri Satya Prakash Malaviya]
should sit on Tuesday, the 6th September,
1988.

MOTOR Vehicles Bill 1988—c>ntd.

श्री मोहम्मद अमीन (पश्चिमी बंगाल) : मि० वाइस चैयरमैन सर मोटर व्हिकलज बिल के ऊपर जो बहुत इस वक्त हो रही है जिसके बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि 1939 में कानून बना था उसके कारोबान 50 साल के बाद एक कंप्रीहेंसिव बिल आया है।
...[The Vice-Chairman (Shri Jagesh Desai) in the Chair.]

इस बीच में कई तरह-तरह की बातें हैं, लेकिन ऐसा लगता है कि मौजूदा हालात का मुकाबला करने के लिए जो पुराने कानून थे वे काफी नहीं हैं और इस एतबार से मंत्री जी यह जो बिल लाये हैं इसका स्वागत किया जायेगा। लेकिन यह बात सही है कि इस वक्त रोड ट्रांसपोर्ट इंडस्ट्री जिन हालात में गुजर रही है उनका बहुत अच्छी तरह अहसास इस बिल में नहीं किया जा सका। मिसाल के तौर पर सड़क परिवहन की अहमियत हमारे देश की अर्थ नीति में इस वक्त बहुत बढ़ गई है, अनाज की पैदावार बढ़ गई है, लोगों के जाने-आने का मामला बढ़ रहा है, आवादी बढ़ रही है सड़कें ज्यादा बन रही हैं, इस एतबार से इसकी अहमियत रेलवे से अगर ज्यादा नहीं है तो कम भी नहीं है। लेकिन जो सब से पेचीदा सवाल है वह है मिलकीयत का सवाल। ज्यादातर गाड़ियाँ प्राइवेट सैक्टर में हैं और खास करके सामान ले जाने वाली गाड़ियाँ, और एक्सीडेंट्स बहुत हो रहे हैं। एक्सीडेंट्स का जो रेश्यो है वह मेरे ख्याल में हमारे देश में जितने हादसे होते हैं इसकी मिसाल और कहीं मुश्किल से मिलेगी। इन एक्सीडेंट्स के क्या वजुहात हैं? इसके वजुहात में पहली वजह तो ड्राइवर की ट्रेनिंग की है। ड्राइवरों को जो ट्रेनिंग दी जाती है इसके सभी स्कूल प्राइवेट सैक्टर में हैं और ये स्कूल मुनाफे के लिए चलाए जाते हैं। उसमें कोई भी आदमी जा कर और कुछ पैसे दे करके कम से कम मुद्द में भी लाइसेंस

हासिल कर लेता है, लेकिन अगर गाड़ी चलाने का काम अच्छी तरह न सीखे तो हादसे की एक वजह तो यह हो सकती है।
6.00 P.M. दूसरी क्या है कि टेक्नीकल ट्रेनिंग के अलावा ड्राइवरों की जेहनी तरीकत भी होनी चाहिए। आज जेहनी तरीकत की कमी बहुत महसूस की जा रही है। मसलन अक्सर हादसे होते हैं, उसके बाद ड्राइवर की भी मौत हो जाती है और पोस्टमार्टम की रिपोर्ट जब मिलती है तो पता चलता है कि ड्राइवर नशे में था। इसके लिए हमारे देश में शराब पीने के खिलाफ मुहिम चलाना चाहिए क्योंकि हिंदुस्तान का जो यहां क्लाइमेट है, जो मौसमी हालात हैं, उस एतबार से भी शराब पीना सेहत के लिए ठीक नहीं है और अब तो मेडिकल साइंस भी कहते हैं कि यह चीज सेहत के लिए नुकसानदेह है। लेकिन ड्राइवर सब के बारे में तो नहीं अक्सर ड्राइवरों के बारे में यह शिकायत सुनी जाती है कि वह शराब पीने का आदी है। इसकी एक वजह यह है कि उनके काम करने की कोई मियाद मुक़रर नहीं है। इस बिल में यह एक अच्छी बात है कि दफा 91 में यह कहा गया है कि ड्राइवरों के लिए पांच घंटा काम करने के बाद आधा घण्टा आराम का बंदोबस्त होना चाहिए उनसे रोजाना आठ घंटे और हफ्ते में 48 घंटे से ज्यादा काम नहीं लेना चाहिए। इस चीज की डिमांड बहुत दिनों से की जा रही थी। हो सकता है, इससे भी जो लोग, ओवर वर्क जिसको कहते हैं, या ज्यादा थकान के कारण शराब पीने की तरफ जाना चाहते हों, वे बच सकते हैं। लेकिन इसमें सिर्फ ड्राइवर को रखा गया है, मेरी सलाह है कि ड्राइवर के अलावा जो कंडक्टर, क्लीनर, हेल्पर, लोडर गाड़ी में होते हैं, उनको भी इसमें लेना चाहिए कि उनसे भी आठ घंटे से ज्यादा काम नहीं लिया जाना चाहिए। ड्राइवर ठीक है गाड़ी चलाता है, लेकिन और लोग भी गाड़ी में होते हैं। अगर केवल ड्राइवर के लिए आठ घंटे के काम का बंदोबस्त करेंगे तो जो गाड़ी का मालिक होगा, वह चालाकी से कानून को मानते हुए ड्राइवर पर अमल करेगा और दूसरे से

ज्यादा काम लेगा। तो यह सब के लिए आठ घण्टा काम का कानून अगर बन जाय तो जैसा आप जानते हैं कि इस वक्त देश में जो बेकारी फैली हुई है, वह भी कम होगी और लाखों लोगों की इसमें रोजी लग सकती है। यह एक ऐसा नुक्ता है, जिस पर मंत्री जी को ठण्डे दिल से गौर करना चाहिए।

दूसरा मान्यवर, सड़कों की हालत, ओवरलोडिंग, गाड़ियों की रफ्तार आदि ये तमाम चीजें भी हादसों के लिए जिम्मेदार होती हैं। यहां अभी तक यह बात तय हो नहीं पाई है कि गाड़ियों की सबसे ज्यादा रफ्तार कितनी होना चाहिए। मेरे ख्याल में कानून की हदबंदी में इस बात को भी लाना चाहिए। वैसे एक-एक गाड़ियां हैं, उनकी अपनी स्पीड उनके मेकेनिज्म पर डिपेंड करती हैं, सौ किलोमीटर फी घण्टा की रफ्तार पर भी चल सकती हैं। मैं चाहूंगा कि कानून में यह बात ली जाय कि कोई भी गाड़ी किसी हालत में साठ किलोमीटर फी घण्टा से ज्यादा न चले या मेकेनिज्म डिवायस मुमकिन है, अगर मेनुफैक्चरिंग के ऊपर यह पब्लिक लैग जाये कि साठ किलोमीटर फी घण्टा से ज्यादा तेज रफ्तार से गाड़ी न चल पाये तो मैं आपसे कहता हूँ कि पञ्चास फीसदी हादसों घट जाएंगे। समझ में नहीं आता क्या इतनी जल्दी पड़ी है, इतनी तेज स्पीड से गाड़ी चलाने की, साईन-बोर्ड भी रास्तों में देखे जाते हैं कि देर करके जाइए, अपनी जान बचाइए, जो लोग समझाने वाले हैं वे समझाते भी हैं, लेकिन लोग मानते नहीं हैं।

यह ओवरटेकिंग करते वक्त भी हादसों होते हैं। ओवरटेकिंग को कानूनन बंद नहीं किया जा सकता है। अगर दाहिनी तरफ से ओवरटेकिंग हो तो कोई बात नहीं है। लेकिन मेरा ख्याल है कि ओवरटेकिंग करते वक्त स्पीड कितनी होनी चाहिए, यह भी तय होना चाहिए क्योंकि जिस गाड़ी को ओवरटेक करना है उससे ज्यादा तेज स्पीड में दूसरी गाड़ी जाएगी तभी उसको वह ओवरटेक कर सकती है। इस कारण भी हादसों होते हैं।

महोदय, शराब पीकर गाड़ी चलाने पर अभी जो पाबंदियां हैं, वह नाकाफी हैं। वह इसलिए नाकाफी हैं क्योंकि एक ड्राइवर नशे में है या नहीं, यह पता करते-करते उसका नशा खत्म हो जाता है। मिसाल के तौर पर यदि पुलिस को किसी ड्राइवर पर शक है तो वह उसको थाने ले जाएगी। वहां से उसे मेडिकल चेकअप के लिए भेजा जाएगा।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): In Maharashtra, we had some apparatus by which it could be seen whether the driver is drunk or not.

श्री मोहम्मद अमीन : मैं यह कहना चाहता हूँ कि उसके लिए जो प्रोसीजर बना है, उस पर अमल करते करते ड्राइवर का नशा खत्म हो जाता है।

इस कानून में एक नयी बात है ब्लड टेस्ट करने की। अब मैं तो यह नहीं समझ पाता कि अगर वह नशे में हो तो ब्लड में कितनी देर तक उसका असर रहता है। इसलिए मुझे इस कानून की कामयाबी में कुछ शक मालूम होता है। लेकिन इसमें कोई शक नहीं है कि इस कानून पर बहुत सजीदगी से गौर किया जाना चाहिए और ड्राइवर को किसी भी हालत में शराब पीकर गाड़ी चलाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। इसके अलावा ट्रक गाड़ियां जो चलती हैं, इनकी लोडिंग की प्रोब्लम बहुत सीरियस है (समय की घंटी), महोदय, 15 मिनट का टाइम था ?

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : नहीं 10 मिनट का।

श्री मोहम्मद अमीन : महोदय, मुझे हैरत होती है कि ओवर लोडिंग के विषय में पूरे हिंदुस्तान में कोई एकसा कानून नहीं है। इसे रजिस्टर्ड लेडन वेंट कहते हैं, उसमें होता यह है कि स्टेट गवर्नमेंट ज्यादा टैक्स पाने के लिए वजन बढ़ाती चली जा रही है। इसका थोड़ा सा तजुर्बा मुझे भी है जब मैं ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री में था। उस वक्त भी हम लोगों ने कहा था कि कितना वजन एक ट्रक ले जा सकता है, इस बारे में एक यूनिफार्म पालिसी होनी चाहिए।

[श्री मोहम्मद अमीन]

उससे एक्सीडेंट्स में भी कमी होगी और सड़कों की भी हिफाजत होगी क्योंकि तारकोल की जो सड़कें हैं, इन पर पानी बरस जाने के बाद यदि कोई ट्रक गुजरता है तो सड़क टूट जाती है और आखिर में करोड़ों रुपया सड़कों की मरम्मत पर खर्च होता है। फिर सड़क खराब होने से भी हादसे होते हैं। इस तरह ये तमाम चीजें इन्टरिलेटिड हैं।

दूसरा पाइंट मैं फिटनेस सर्टिफिकेट के बारे में कहना चाहता हूँ। फिटनेस सर्टिफिकेट का मामला भी इसी तरह अलग-अलग स्टेट में अलग-अलग हिसाब से चल रहा है। यह बिल्कुल ही गैर साइंटिफिक है कि फिटनेस सर्टिफिकेट टाइम के हिसाब से दिया जाए। यह कहीं 6 महीने में होता है और कहीं किसी और समय में। यह साइंटिफिक नहीं है। फिटनेस सर्टिफिकेट हरेक गाड़ी को इस बात के ऊपर मिलना चाहिए कि वह कितनी चली है। उसने कितना सफर किया है। यह ट्रक का एक किस्म का होगा, बस का दूसरे किस्म का होगा। अब कोई गाड़ी नयी रहती है तो उसकी कंडीशन कुछ ज्यादा दिनों तक बेहतर रहती है। यह सब लोग समझ सकते हैं। लेकिन जब पुरानी हो जाती है तो उसकी कंडीशन खराब होने लगती है। तो नयी गाड़ी को भी आप एक वर्ष के बाद फिटनेस देंगे और पुरानी गाड़ी को भी एक वर्ष के बाद देंगे तो एक्सीडेंट तो होगा ही। इसलिए इसका इंटर-जाम यह होना चाहिए कि कितने किलोमीटर का सफर करने के बाद एक गाड़ी का फिटनेस हो, इसका इन्स्पेक्शन होना चाहिए। यह टेक्निकल क्वेश्चन है इसलिए मैं स्पेसिफिकली बोल नहीं सकता। मैं टेक्निकल आदमी नहीं हूँ कि यह कहा जा सके कि कितने किलोमीटर चलने के बाद फिटनेस सर्टिफिकेट मिलना चाहिए?

मिल्कियत के बारे में मेरा एक मुझाव है। यह जो प्राइवेट ओनरशिप है इसकी जगह अगर आप तीन आदमियों की को-ऑपरेटिव बनाकर उनको परमिट दें, बस और ट्रक के लिए भी दें तो इसके जरिए भी बहुत सा फायदा हो सकता है। इन

तीन आदमियों में एक ड्राइवर होना चाहिए अगर लाइसेंस याफता एक ड्राइवर एप्लाई करे को-ऑपरेटिव बनाके तो परमिट इश्यू करने के बारे में उसे प्रयोरेटि मिलनी चाहिए और जो बसें हैं उनमें एक ड्राइवर, एक कंडक्टर और तीसरा कोई भी आदमी हो सकता है। यह को-ऑपरेटिव अगर बन जाए तो उनको बैंक से आसान शर्तों पर कर्जा मिलना चाहिए। इससे बेकारी के मामले को भी हल करने में मदद मिलेगी तथा अच्छे लोग काम में आएंगे। ड्राइवर अगर खुद मालिक होगा तो उसको बहुत हमदर्दी होगी अपनी बस से, उतनी उनको नहीं हो सकती जो दूसरों की गाड़ी चलाते हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): Please conclude now.

श्री मोहम्मद अमीन : इस पर बोलने का तो मेरा 15 मिनट का टाइम था।

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : मैं ऐसे नहीं बोलता, मगर क्या है कि 10 मिनट का 15 मिनट हो गया है, मैं कितना टाइम दे सकता हूँ।

AN HON. MEMBER: He is speaking from his experience.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): I know it. I appreciate the points made by him. But I am helpless.

श्री मोहम्मद अमीन : दो-तीन मिनट और दे दीजिए। बस, तीन मिनट और दे दीजिए। टर्मिनल के बारे में हमारे कुलीग ने सलाह दी है। मेरे ख्याल में जितने बड़े शहर हैं जैसे कलकत्ता, दिल्ली, बम्बई, मद्रास और भी जितने आपके जैसे कानपुर आदि, इन बड़े शहरों के बाद में एक ट्रक टर्मिनल होना चाहिए और इसको सिर्फ स्टेट गवर्नमेंट पर छोड़ देने से नहीं चलेगा, मेरे विचार में सेंट्रल गवर्नमेंट को भी उसमें हाथ बंटाना चाहिए क्योंकि शहर के बाहर अगर ट्रक टर्मिनल हो जाए तो शहर के अंदर जो ट्रैफिक जाम होता है, यह बहुत कम हो जाएगा और ट्रक-कारों आदि का भी जो टर्न है वह ईजी

हो जाएगा और यह उनके भी फायदे की बात है।

और आखिरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिन शहरों में ट्रैफिक जाम का प्राबल्य ज्यादा है, उनके बारे में हमारे कानून में कुछ लिखा नहीं गया है। लेकिन, अब यह मसला इतना संगीन हो गया है कि इसको भी कानून की जड़ में लाना चाहिए। जैसे प्राइवेट बस वाले जो लोग हैं, यह लोग बस खड़ी करेंगे तो सड़क के बीच में, कभी किनारे पर बस नहीं खड़ी करेंगे क्योंकि दूसरी बस आगे निकल जाएगी तो उनकी जो सवारी होती है वह कम हो जाएगी। इसलिए अपने थोड़े से फायदे के लिए वह ट्रैफिक जाम करते हैं और लोगों को भी तकलीफ पहुंचाते हैं। कानून के अंदर ऐसा प्रावधान होना चाहिए कि पैसेंजर बस अगर सड़क के बाईं तरफ नहीं खड़ी होगी, बीच में खड़ी होगी तो उसे कड़ी सजा दी जाएगी।

यह चन्द बातें मेरी समझ में आई जो मैंने आपके माध्यम से मंत्री जी के सामने रखीं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): The Business Advisory Committee decided that we can sit beyond 6 o'clock to transact Business. So, I would like to know the view of the House.

SHRI V- NARAYANASAMY (Pondicherry): Yes, Sir, we can sit.

SOME HON. MEMBERS: Yes, Sir.

SHRI B. SATYANARAYAN REDDY (Andhra Pradesh): Up to what time?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): We can sit up to 8 o'clock. (Interruptions)

SHRI RAOOF VALIULLAH (Gujarat): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the Motor Vehicles Bill 1988, which has come today for the consideration of this House.

Sir, the Bill was introduced last year in the other House as the Motor Vehicles

Bill, 1987. At that time, a number of amendments were moved by the hon. Minister himself and also by a number of hon. Members in the other House, I am happy that the hon. Minister has considered many of these amendments. Apart from the Government amendment, some of the amendments moved by the hon. Members have also been accepted and incorporated in this Bill. Sir, I must congratulate the Minister for steering clear and ultimately for being successful in bringing this comprehensive legislation. This Bill was prepared in 1979 but it never saw the light of the day. The necessity for such a consolidated Bill was felt for a very long time. Several committees had gone into this question of consolidating the law relating to motor vehicles. The National Police Commission, the National Transport Policy Committee, the Law Commission and several other organisations had presented their reports. They were all before the Government and the Government had to set up as we were told by hon. Minister a working group which went into this question and the report of the working group was presented as back as in 1984. Sir, going through some of the chapters of the report relating to motor vehicles, I still find that there are certain discrepancies in the Bill. Some very useful suggestions made by the National Transport Policy Committee as pointed out by my colleague, Mr. Yashwant Sinha and also by the working group could not be incorporated perhaps for some practical reasons. I would like to know, therefore from the hon. Minister what came in the way of the Government incorporating the recommendations of the working group. Sir, when the matter was discussed in the meeting of the Transport Ministers of all the States in 1986 some States objected and perhaps the Government felt that the recommendations proposed by the working group were not suitable. Whatever may be the reasons, now the Bill is before us running into about 217 clauses. Going through this Bill, many of the provisions and sections are only repetitions or reproductions of sections which existed in the 1939 Bill. There are certain very important sections which this Bill has incorporated. Sir, since the Bill is before this House, I would like to draw the at-

[Shri Raoof Valiullah] tention of the hon. Minister to some of the important aspects or some of the lapses which I feel should be rectified even at this stage. Sir, going by the gesture of the hon. Minister in accepting some of the amendments, I would request him to consider these suggestions in the proper perspective and if need be some amendments and suggestions given by the hon. Members at this stage may be incorporated in this Bill.

Sir, first I come to the question of nationalisation which is very important and with which all the State Governments are concerned because the States are increasingly nationalising bus routes. Sir, they have problems every day in dealing with this problem of nationalisation because people are going to courts and getting stay orders. Sir, at some places the decisions are being delayed inordinately. The most important aspect in this is that as against the earlier Act, the authority to prepare the scheme for nationalisation and the authority for clearance and publishing the scheme and sit over the judgment and particular scheme, in this Act is one but under the earlier Act, the authorities were different. Sir, earlier the transport undertakings were preparing the scheme for nationalisation because it is they who¹ knew better what routes are to be nationalised, whether they have the infrastructure or not, because it is ultimately they who have to run the show. Sir, it is they who prepare the schemes for taking over certain routes, then it is for the Government to sit in judgement over the State Transport Undertakings, as to whether it is right to take over the route or not. Sir, the objections are received from various parties and individuals, and after that the State Governments can then take a decision like a judge. It is like a quasi-judicial proceeding.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): It is R.T.A.

SHRI RAOOF VALIULLAH: It is the State Governments. Now, it is one authority under the Act, that is, the State Government. Formerly, there were two authorities. This is being

denied in this Bill. In this Bill, what we are doing in Chapter 6 is, that the State Government itself is coming to the conclusion that this is the route which has to be nationalised. The State Government itself is publishing the scheme and then inviting objections and when objections are received, the State Government itself is sitting in judgment on these objections, and finally taking a decision whether that particular route is to be nationalised or not. This, I think, is not fair. The existing provision in the 1939 Act is very good, because number of cases have come in the last 10 years of its operation; several people have gone to courts and obtained judgement. Things are already settled, and now what we are doing is, we are unsettling the issue. Even the Supreme Court had given certain decision. Now, in the present scheme, if anybody goes to the court, then the Supreme Court and the High Courts will be involved and the State Government will face a number of problems. This issue was already settled by the Supreme Court.

The second aspect which I would like to point out is about the compensation to be paid to the victims. I am happy that the Government has accepted the Supreme Court's judgment earlier that compensation is to be enhanced. Now, the compensation is about Rs. 25,000 in case of death, and Rs. 12,000 in case of permanent disablement. Sir what is very surprising is that disablement has been defined in the Act; but I do not agree with the definition of disablement. Suppose, a limb is amputated, or an eye is lost. Then it becomes a permanent disablement. But what happens to the person whose brain is injured in the sense that he has been injured in such a way that it cannot be found out immediately? He has not lost any limb. In all the accident cases, it has been seen that it is the head injury which is the most dangerous. This has not been defined in the present Bill. In such cases, what is the Government going to do? The injured person would not get any compensation unless it is proved on the principle of default. This is very difficult. The hon. Minister himself has said in the Bill—the Government has said it—that the principle of default is very difficult to prove in the court. When

the principle of default is proved, certainly he will get more. But when he gets more, it should be an additionally, and not an adjustment. I hope I have made myself clear on this aspect. The point is, even without proving in the court that there was a default on the part of the driver or the owner, the compensation is being paid. That is a very good principle, and we appreciate it... (*Time bell rings*)- As I said earlier, this Bill has 217 clauses.

THE VICE-CHAIRMAN v(SHRI JAC-ESH DESAI): But my difficulty is about the lime restriction. There are so many others to speak.

SHRI RAOOF VALIULLAH: Whatever compensation is being paid will be adjusted against the future compensation to be paid as ordered by the court after the default is proved. What I mean to say is that this should be an additionality. In many countries that is actually being practised. In USA for instance, this is the practice and whatever more is to be paid, it is an additional sum, and not an adjustment on the compensation earlier paid.

Coming to the other question of testing facilities, under section 56 of the Bill, we all know that many vehicles which are condemned vehicles, are on the road polluting the atmosphere. All types of vehicles are on the road. Sometimes, even such buses of the State Road Transport Corporations are also on the road because of various reasons. I do not want to go into the reasons as to why they are on the road. But what we are doing is, we are opening the floodgates of corruption by allowing private testing institutions known in this clause as authorised testing stations. Sir, we all know that there are facilities with the Central Government and the State Governments for testing vehicles. You may say that you are doing this for certain reasons. For instance the Central Government and the State Governments may not have adequate facilities. That is why the private authorised testing stations will be allowed under this clause, clause 56. But what will happen? What will happen, for example, in a city like Bombay? Corruption will be there. A private authorised testing station may give a certificate that such and such a taxi or a ve-

1632 RS—9.

hicle is not to be condemned. We know the condition of the taxis etc. on the roads in cities like Bombay and Delhi. What they will do is, they will go to the testing station, get a certificate that they are fit to ply on the road. Therefore, I would suggest that this aspect should be studied carefully and if at all private testing stations are to be given recognition, you should be very careful and the rules must be very strict.

Sir, in regard to the special provisions and Acts passed by the State Legislatures, I would like to say that while there was a Central law existing certain States have been permitted, with the approval of the Central Government to make special provisions and pass certain special legislations for the purpose of the implementation of the Act in their States in respect of certain matters. Therefore, it was possible for the State Governments to make such provisions. But now, by clause 217 we are repealing all those Acts and all those provisions. After this Bill is passed, all those Acts and provisions existing in various States for the purpose of the implementation of the Act are going to be repealed. I would like to know from the hon. Minister whether he had had discussions with the State Ministers also. This is because the States will have to repeal the existing Acts, pass new laws and they will have to come to the Centre for approval. This will be a burning issue for the State Governments. I would, therefore, suggest to the hon. Minister to have discussions with the State Governments in regard to this clause, clause 217, because all the Acts and rules existing will be repealed by the State Governments.

Lastly, I come to the question of national permits. Various types of permits are being issued for goods carriers etc. We have five kinds of permits. They are: district permit, inter State permit inter-State permit based on certain agreements, zonal permit and national permit.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): And tourist permit.

SHRI RAOOF VALIULLAH: Why are we having these various types of permits? Where is the need for them? We just

[Shri Raoof Valiullah]

could have the State permit and the national permit. Transportation has increased to such an extent that there is no truck earmarked as a district truck. You will not find a district truck anywhere. What I would suggest is that we may have only two kinds of permits, State and national.

SHRI V. NARAYANASAMY: What about inter-State permit?

SHRI RAOOF VALIULLAH: If it is more than one State; three States five States or ten States; national permit is there. Why should there be inter-State permit?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): You are talking about goods transport?

SHRI RAOOF VALIULLAH: Even buses

Even, where the area of operation, extends beyond one State, as Mr. Narayana-samy pointed out, they can obtain national permit. This would lessen the burden on the State Governments.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): My own experience about this is that it is misused like anything. If it is given for the passenger buses, the State transport will be finished.

SHRI RAOOF VALIULLAH: Then the district problem will never be solved. We have enough problems for a district truck or a bus.

Now coming to the clauses of the Bill, my first apprehension is about clause 4, about which I mentioned to the hon. Minister yesterday. Clause 4 relates to age limit in connection with driving of motor vehicles. Clause 4(1) says: "No person under the age of eighteen years shall drive a motor vehicle in any public place; Provided that a motor cycle without gear may be driven in a public place by a person after attaining the age of sixteen years." Now Sir, look at clause 7 which relates to restriction on the granting of learner's licence for certain vehicles. Clause 7, sub-clause (2) says: "No person

under the age of eighteen years, shall be granted a learner's licence to drive a motor cycle without gear except with the consent in writing of the person having the care of the person desiring the learner's licence." Here the phraseology is wrong. In clause 4 the age limit for driving a motorcycle without gear is 16 years, but in clause 7(2) the age limit is 18 years. So, I have a small amendment to suggest. The phraseology should be: Any person after attaining the age of 16 years may be granted a learner's licence. This should be there. Otherwise, there will be contradiction between the two clauses 4 and 7.

PROF. C. LAKSHMANNA (Andhra Pradesh): What is your amendment?

SHRI RAOOF VALIULLAH: My amendment would be that any person after attaining the age of 16 years may be granted a learner's licence. Only then it will be in consonance with the provision made in clause 4.

The second Part is that many State Governments, including the Government of Gujarat had suggested in the Working Group that motor cycle without gear which are mopeds, should be totally exempted. Even school children today use mopeds, and why should they come within the purview of this Bill? Majority of the State Governments in the Working Group have suggested that they should be totally exempted. I would request the hon. Minister to see that mopeds are excluded from this Bill.

Coming to clause 12, it says that the Central Government may make rules for the purpose of licensing and regulating by the State Government, schools or establishments (by whatever name called) for imparting instruction in driving of motor vehicles and matters. Shri Yashwant Sinha has given one suggestion. To my mind there are already district industry centres in almost all the districts in the country. This kind of motor driving schools should be attached to all the district industry centres throughout the country. Sir, I will give you an example as to what we do in Gujarat. There is a scheme for backward classes. Also there is a scheme for rain-rites in Gujarat.

श्री कलश पति मिश्र (बिहार) :
गुजरात के आधार पर पूरे देश को न
समझ लीजिये।

श्री रऊफ वलीउल्लाह : दीधी जी
दही के थे। ... (अध्यक्षान) ...

श्री कलश पति मिश्र : समूचे देश को
गुजरात के आधार पर न समझें।

श्री रऊफ वलीउल्लाह : अच्छी बात है।
आप सुनिये तो सही, फिर बात लीजिये।

These is a scheme in Gujarat for minorities where we impart training to minority students in motor driving and the entire fee or stipend is paid by the respective Boards — i.e. the Gujarat Minorities Board or the Gujarat Backward Classes Board. And this kind of institution they have in every district. The whole scheme is monitored by the District Industries Centres. They find out the beneficiaries; and they impart the training and the funds are given by the Minorities Commission and by the Backward Classes Board. Therefore the State Governments may be asked that this kind of institutions should be attached to District Industries Centres and whatever Sinha Sahib has said about motor driving schools in every district, they can be attached to the District Industries Centres.

Section 71 deals with procedure of Regional Transport Authority in considering applications for stage carriage permits. The Bill has said that there shall be a reservation of certain percentage of such stage carriage permits for the scheduled castes and scheduled tribes. It further says that State transport undertakings, co-operative societies and ex-servicemen will also be preference. I only want to add another criteria for giving priority in applications. There are what are called the backward classes. In my State, they are known as "socially and educationally backward classes" (SEBCs). The Mandal Commission for instance, has gone into all this. There are backward classes in ' they also should be given preference after ex-servicemen, i.e. category (iv) And in category (v), unemployed youth should be given a chance for this kind of a permit. These are the two categories which I would like to suggest, because even the Ministry of Petroleum

has included these two categories for giving LPG distributorship and for retail petrol outlets. Therefore, I would like to suggest that these two categories may also be added in this.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): You have made many suggestions. Please conclude now.

SHRI RAOOF VALIULLAH: One very important thing...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG-ESH DESAI): No, no, please conclude now. You have already taken 23 minutes. You do not know how much time you have taken.

PROF. C. LAKSHMANNA: If somebody makes good points, he should be given time.

SHRI RAOOF VALIULLAH: Two points only, Sir. Section 91 deals with restriction of hours of work of drivers and section 93 with the agents or canvassers to obtain a licence. These are two very good sections which have been incorporated in this Bill. We all know that the drivers are the most exploited lot and therefore some *modus operandi* should be there to penalise wherever drivers are being exploited. When the rules are made by the State Governments and the Central Governments and the Central Government, I would particularly request the hon. Minister to be careful about this section so that the drivers are not exploited.

About the canvassers, several advertisements are appearing in the newspapers, publications etc. about arrangements being made by travel agents for arranging tours and travels etc. asking for remittance of advance money. The public is not in a position to know whether those travel agents are approved by the Transport Authority or not. Therefore this provision has now been made that every advertisement by a travel agent shall bear the licence number and the name of the authority which has granted the licence so that people may not be duped. This is a very welcome section and in implementing this provision of the section, the State and the Central Governments will have to be very very careful. Sir, lastly, I come to the Statement of Objects and Reasons. I have my doubts as to why there is a difference between the 1987 Bill and the

[Shri Raoof Valulla]

1988 Bill. I would like particularly to mention that in sub-para (e) of para 3 of the Statement of Objects and Reasons of the Motor Vehicles Bill, 1987 it is stated:

-laying down clear parameters where the private and public sectors can coexist and develop in road transport field."

Sir in the present Bill, the same para has been totally substituted. This would be of interest to you also because you have made a Special Mention this morning. In the present Bill it reads:

"simplification of procedure and policy liberalizations for private sector operations in the road transport field."

Earlier there was, at least, some reference to co-existence of public and private sectors in the transport field. Now even that pretension has been given up: there is no reference to the public sector at all. I would therefore, like to know why this change was made in one year. Whereas in 1987 the Statement of Objects and Reasons had clearly stated about co-existence of public and private sectors, now we do not have the public sector at all. I would like my apprehension to be cleared and I would be grateful to the honourable Minister if he throws some light -whether We are privatizing everything, I wanted to say in the morning that there is a National Commission on Tourism which was constituted recently and to my utter surprise and shock, that Commission has recommended partial privatization of Indian Airlines.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG ESH DESAI): Air- India also—both.

SHRI RAOOF VALIULLAH: This is something which has come as a shock to me. Therefore, in the light of the present Bill I would like the honourable Minister to clarify whether we have given a go-by to the public sector in the road transport field.

Sir, an assurance has been given by the honourable Minister for the setting up of a National Highway Finance Corporation. The assurance has been given a number of times both inside and outside the House.

Because this is a very relevant point, I would like to know from the honourable Minister when and how the Finance Corporation will be set up. What its equity participation will be and how it will improve the national highways, on which the honourable Members have also spoken earlier,

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI RAJESH PILOT): Sir, since the honourable Member is under great shock and I do not want the shock to continue with other honourable Members also, with regard to privatization, I just want to clarify the position.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG ESH DESAI): Clear their mind. I am also confused.

SHRI RAJESH PILOT: Sir, the discussion must take place with an open mind and open thinking. What the honourable Member has read is, if I am correct, clause (c) of para 3 on page 131 of the Bill which says:

"simplification of procedure and policy liberalizations for private sector operations in the road transport field;"

Sir, this was one of the suggestions. If you read paragraph 3 the last sentence says:

"Some of the more important modifications so suggested related for taking care of—"

This was one of the suggestions. If you go to the next page, this is the objective which we have taken. This is one of the suggestions which came from various groups, that we should liberalize more for privatization. But what we have reacted is, it is in the objective on the next page. So Government has no intention to encourage privatization in comparison to the public sector. Our policy is to go for a balanced approach and see that the thrust on the public sector remains the same or is encouraged. That is what the policy is, in the entire Bill. So, I thought I must clarify the doubt now so that honourable Members do not carry that apprehension in their mind.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAG ESH DESAI): I was myself shocked

because Maharashtra and Gujarat are two States where . . .

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, I have to seek a small clarification from the honourable Minister.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): On this?

SHRI V. NARAYANASAMY: On the Minister's version. Sir, in some States and Union Territories, State transport corporations are not there. But the people of those States want State transport corporations.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): They can have them.

SHRI V. NARAYANASAMY: My submission is this. The Minister now gives a liberal policy. Will he take the initiative to see that all the States and Union Territories will have transport corporations?

" THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): He cannot do it. How can he direct?

SHRI V. NARAYANASAMY: The Central Ministry is controlling it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): He cannot direct.

SHRI V. NARAYANASAMY: The Union Territories are under the control of the Centre on all aspects.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): He can give advice.

SHRI V. NARAYANASAMY: Yes, Yes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): All right.

PROF. C. LAKSHMANNA: Mr. Vice Chairman, Sir, I would like to draw the attention of the Minister to one aspect. It is good on his part that he has clarified that it was only one of the suggestions of the Transport Ministers of States and Un-

ion Territories and that the objects have been mentioned on the next page. Now I would like to draw his attention to item "(g)". In the light of the suggestions of the Transport Ministers of States and Union Territories and now incorporated as objects, I would like to have a clarification from him whether this will be an indirect way of introducing much maligned liberation or not.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): Do you want to react to this?

SHRI RAJESH PILOT: I think the hon. Member wants some clarification on item (g) on page 132, which reads;

"liberalised schemes for grant of stage carriage permits on non-nationalised routes, all-India Tourist permits and also national permits for goods carriages;"

I think, I will reply to this because this is one of the most important amendments. So, I would reply to it after listening to all the Members because this has to be clarified. The intentions of Government are to be told in detail in my reply.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): Even I discussed with the Minister just now.

SHRI RAJESH PILOT: In case the hon. Member is not in a hurry to go, I will reply to this part in my reply.

DR. YELAMANCHILI SIVAJI (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, road transport is one of the highly taxed items in our country compared to all other countries.

As far as this Bill is concerned there is nothing to oppose or defend because most of it is technical matter. At least after 50 years the Government has come out with a comprehensive Bill.

But what I would like to draw the attention of the august House to, is the number of road accidents in our country is very high when compared to all other countries in relation to the number of vehicles we are having. For a thousand vehicles

[Dr. Yelamanchili Sivaji]

that are on the road in the U.K., the U.S.A. and other places the number of accidents is as low as 3.2 to 3.8. But, unfortunately, the number of accidents in our country is as high as 67.9. The annual loss due to these accidents may be round about Rs. 1,500 crores. in 17 to 18 years the number of accidents has risen from 1.15 lakhs to 2.15 lakhs. The number of killings in the road accidents also has risen from 14,000 to something like 40,000.

As mentioned by several Members, the number of vehicles in our country has also increased enormously, and according to the present projections up to 2000 AD the road passenger traffic would improve at the rate of 7.5 per cent per annum. The road freight is also increasing at the growth rate of 10 per cent per annum. So, a highway safety code is needed in our country."

The roads are to be improved—our national highways, State highways, district roads as well as our rural roads. The national highways are a network of 31,000 km. roughly. At least 24 per cent of the national highways is only single lane—the rural and State highways and other village roads. Among the villages at least three lakh villages are not connected with all-weather roads and more than one lakh villages are not even connected with fair-weather roads. The rural roads by and large are very meagre. To link all these rural areas multiple agencies like the Panchayati Raj, Roads and Buildings Departments, some revenue department, Command Area Development Authority or some other agencies are doing the same function. I would suggest you should have a comprehensive central agency to see that all the rural areas are connected with well-equipped roads. There is a need to have express highways also. We are seeing that the roads are not useful for faster vehicles. on the roadsides we have animals, cattle and sheep. They come in the way. So, it is better to have express highways as well as bypass roads so that we can bypass human habitations whether it is in the rural areas or in the urban areas.

Though the national highway is only 2 per cent of the road length in the country, they contribute about 43 per cent of the travel on the national highway and the State contributes to 1/10th of the passengers traffic. So if a little investment of Rs. 5000 crores or so is spent on the improvement of the roads. I hope we can about Rs. 500 crores per annum on fuel and with all the wear and tear taken into account we can save atleast Rs. 2,000 crores per annum. I hope the hon. Minister will take into consideration this suggestion.

As you are aware, the driver is at the steering for about two to six days continuously, but there is no organised eating place or resting place on the highways whether it is a national highway or the State highway. At several places we come across sick and disabled vehicles and they create traffic jams on the highways. So, I would suggest at least on the national highways you should provide amenities centres where fuel services, repairing service* eating and drinking services and water and toilet services are made available. You earmark some amount to provide for the amenities centres at the national highways, I know Mr. Pilot is a well-informed person in regard to all these things. In West Germany, USA and in most of the Western countries such amenities centres are available on the highways but here we are witnessing everyday...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI I.A. GESH DESAI): But they charge some fee for this purpose. Upto so many kilometre if you travel on the road, they charge accordingly.

DR. YELAMANCHILI SIVAJI: You can also charge. Our Government is also going for it one day or another.

At several places you are going in for new bridges or fly-overs or for geographical reasons you are going in for diversions and other things. Wherever that is occurring, you can utilise the old bridges or old part of the road to develop the amenities centres so that it is very easy.

I would also suggest that you appoint Land Acquisition Officers in the Soperm

tendent Engineer's Office of the Roads and Buildings Organisations of the State Government in the National Highways Department so that the acquisition problem hurdle for the development of the roads. For example, as far as Chil-conversion of into four lanes is concerned it and I think the hon. Minister's reply has said that the money was available and the allotment was also made but for want of acceleration for a long time. This, hurdle may happen anywhere in the country. I suggest a Revenue Officer, a Land Acquisition Officer may be appointed in the engineering department so the process becomes easier.

Another thing is in Federal Republic of Germany, there is a system of continuous parking lane. We cannot afford to go to that extent but at least amenity centres for parking and other things will go a long way. So far as class one cities are concerned, we can have some truck loading and unloading facilities with all the storage godowns and crew facilities. This also helps to relieve some congestion.

While going over widening of the roads you plan for these amenity centres. You can derive some income from these amenity centres. You can let out those things and small snack bars.

There are hoardings on the highways- I do not know whether the Government is getting any income out of those hoardings. on the hoardings, it appears that a half-naked or naked girl will be there and naturally the driver will be attracted towards the hoardings. I think, it is not desirable to allow such hoardings on the highways because they are leading to accidents very often.

As it is our experience, the accidents are mainly taking place between 12 O'clock in the midnight and 5 O'clock in the morn-

ing. If possible, please see that the traffic is restricted and ban the truck traffic between 12 O'clock in the night and five in the morning.

I understand that there are 500 check posts between Calcutta and Delhi. If a truck starts from Calcutta coming over to has to stop at 500 check posts for octroi or whatever it is. These 500 check posts will involve a lot of fuel, lot of wear and tear of the vehicles. You coordinate with various departments whether it is octroi or sales department or forest department and see that the number of check posts are minimised.

There is no system or authority in this country to check the traffic in the country. What I would like to suggest is that you strengthen the traffic police system- in the country. If it is needed if it is warranted, you can always finance the State Governments for strengthening the same in several towns and cities also because there are no traffic police stations in several States.

As far as driving schools are concerned, several Members have suggested that a driving school should be opened in every district headquarter of the country. In Andhra Pradesh also the SC, ST & BC Welfare Corporation are training boys to drive vehicles. While getting licences, it is necessary to see that driving schools are set up at least in ITTs.

Another thing is that whenever the accidents take place, there is a clique between the lawyer, transport operator as well as the police. So to do away with that clique, what I would like to suggest is that you gear up the Lok Adalats and see if it is possible to appoint special magistrates as they are in the railways so that cases may be easily settled.

[Dr. Yelamanchili Sivaji]

As far as recovery of loans from transport operators is concerned, there are 10 lakhs of operators in the country who draw loans to the extent of Rs. 3000 crores from the nationalised banks. You make a point that to get the renewal of registration, let them bring a certificate of "no objection" from the concerned bank or financial institutions so that recovery of the loan is made easier for the financial institutions. I am advising you only in the interest . . . (*Interruptions*) ... of nation. 7.00 P.M.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): It is a very good suggestion.

DR. YELAMANCHILI SIVAJI: But he is not serious to recover the loans. Sir, as far as the tractors are concerned, when ever a villager w'no is mostly illiterate, comes to the town, every police constable or the vigilance man will harass him for the production of this certificate or that certificate. Naturally the farmer carries some of his family members or agricultural labourers or some wheat or cotton, what ever is his produce, as well as some manure. At the same time he also carries diesel oil because his tractor is generally far away from the diesel point. So, he carries all these things in his tractor whenever he comes to town. The moment he enters the town, the traffic police will catch hold of him. He will squeeze Rs. 200/- or Rs. 300 from him. The vigilance people will say, "Why are you carrying diesel oil? Is it for blackmarketing?" and so on and so forth? What I would like to request the Minister is, exempt the entire tractors from the harassment of police department, transport department and vigilance department. It will not cost "very much. It is not a loss to the States or the Central Government.

With regard to axitos, in several places, rickshaw pulling is the only alternative source of labour to the agricultural labour, ers small and marginal farmers. So, you give a thought to this aspect that rickshaws may be replaced by autos. You finance them so that the practice of a man pulling another man and manual labour involved

in it is given up. Dr. Lohia mentioned several times that a man carrying a man is inhuman. So, I hope, our dynamit Minister will give a serious thought to this problem.

Another thing is about modernisation of transport. About 30 years back, the Hindustan Motors entered into collaboration with some foreign company to start this Ambassador car, and the same day, a Japanese company entered into collaboration with the same company but the irony of fate is after 30 years, we are running into collaboration with the same Japanese company for the production of Maruti Suzuki. You develop some indigenous technology. Let our investment on R & D bear some fruit.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): Shri B. L. Panwar. You please restrict yourself to eight minutes.

SHRI B. L. PANWAR (Rajasthan): Sir, you should be generous to me.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA GESH DESAI): I am always generous to you.

SHRI B. L. PANWAR: Sir, I am going to make a number of suggestions.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): Yes, you make' suggestions so that the Minister can take care of them.

SHRI B. L. PANWAR: Sir, I rise to support the Motor Vehicles Bill, 1988 wholeheartedly. The present Motor Vehicles Act is in force for the last half a century. There have been drastic changes during this period of post-independence. With the dynamic leadership of our Prime Ministers, there have been tremendous progress in the country and simultaneously there have been changes in the road transport technology. The road network in the country has developed and there has been change in the pattern of passengers and freight movement. The improvement in the technology of the motor vehicle management, necessitates an overall change in the Motor Vehicles Act. The special feature of the present Bill is to bring uniformity

throughout the country with regard to the motor vehicle management. The States and Union Territories administrations have been assigned the duty for the proper implementation of the provisions of this new Bill.

While legislating this Bill, special care has been taken with regard to the changes in socio-economy, technological administrative control, pollution control, road safety measures control and regulations of the movement of road hazard equipments and to meet the present and future requirements in the Bill of motor vehicle management. In the present Motor Vehicles Act 1939, we find that there are separate laws, rules and regulations for each State. In the present Bill, some of the State laws have been incorporated. The working group was constituted for reviewing the existing laws and it submitted its recommendations in the month of January 1984. These recommendations of the working group were further put up for consideration before the meeting arranged of the Transport Ministers of our country in April 1986. The said special meeting considered the suggestions of the working group there was also a countrywide dialogue on the new Bill. Suggestions were also invited from the general public and the organisations dealing with motor vehicle management.

Sir, with this background, the Government brought the Motor Vehicle Bill No. 56 of 1987 before Parliament. This Bill came for scrutiny before their Lordships of the Supreme Court in the case reported in AIR 1987 Supreme Court 2158. In paragraph 14 of the judgement their Lordships made certain observations and suggestions. In view of the observations and suggestions made in the judgement, the Government withdrew the Bill from Parliament and the present Motor Vehicle Bill No. 60 of 1988, in the present form, has been brought for consideration.

Sir, the present Bill No. 60 of 1988 is a progressive Bill. Numerous beneficial provisions have been included in this Bill by way of addition of new clauses.

There are clauses 7, 8 and 12 in Chapter II regarding regulation of driving licence. Clause 50(2) has been newly added for the benefit of the legal representatives of the deceased owner of the vehicle for transfer of the motor vehicle. By clause 59, age limit of motor vehicle has been fixed and by clause 62, police has been entrusted with the duty to give information regarding stolen and recovered motor vehicle in Chapter IV regarding registration of motor vehicle. THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): Please come to your suggestions.

SHRI B. L. PANWAR: I am just coming to the suggestions. By addition of clause 127, a provision has been made for removal of the abandoned or left unattended motor vehicle at public places and by clause 131 a duty has been cast upon the driver of the motor vehicle to drive with due caution on the unmanned railway level crossings. There is a new provision vide clause 135 regarding investigation of accident cases in Chapter VII which deals with control of traffic. There is also addition of clause 158, 159 and 166(4). A lacuna visible in section 92-B(3A) of the Motor Vehicles Act No. 4 of 1939 has been rectified while legislating the present Bill, the corresponding clause of which is clause 141(3)(b) by using the word 'more' in the place of 'less' which is the correct word denoting the true sense of the legislation. Sir, even when section 92-B(3A) was added to the earlier Act, I made certain suggestions. But, at that time, they were not fitted in. But I am glad that these corrections have been made through this Bill.

The next major difficulty was with regard to the different interpretations of section 95 of the Motor Vehicles Act, 1939. The restriction of liability with reference to the kind of the vehicles which created judicial battle which interpreting section 95 of the Act has been simplified by incorporating a very good provision in clause 147(2) by using the words "the amount of liability incurred" and making

[Shri B. L. Panwar]

no distinction with regard to the kinds of vehicles.

There is another good provision in the present Bill which increases the amount of compensation on account of liabilities without fault in certain cases from Rs. - to Rs. 25,000]- in case -of de;Lh and from Rs. 7500;- to Rs. 12,000]- in respect .of permanent disablement.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): Only one minute more. You please make your suggestions. Otherwise, the suggestions will be left out.

SHRI B. L. PANWAR: It has been a long experience that the injured claimants are not paid the amount of the award straightway by the opposite parties, i.e. the owner and insurer, and they have to undergo a long litigation. It would therefore, be proper to accept the amendment moved by me with regard to Clause 140 in the Bill.

In Clause 140(3) I have further suggested by way of amendment that the words 'fracture' and 'wound/minor injury' should be included with a fixed sum of Rs. 7500 and Rs. 500 respectively. The reason for inclusion of this amendment is very specific. (Time he]] rings.)

I have moved amendments to Clauses 169, 173 and 174 and they should also be accepted. Now, the Claims Tribunal should be given sufficient powers to execute its award by itself or its award should be got executed by the District Judge and it should not be left to the executive authority.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): You come to your suggestions straightway.

SHRI B. L. PANWAR: I now make my suggestions.

(1) There should be a provision in the Bill or rules that no liquor shop should be allowed on the main highway or on the side of the roads. Such shops should be allowed only at a distance of more than 5 kms. from the roadside.

(2) There should be a provision in the Bill or rules that goods vehicles should not be allowed to ply on the roads during late hours in the night say, from 12 o'clock in the night to 4 a.m.

(3) The manufacture of the transport/goods vehicle should be directed to tie a speed governor on the engine of the heavy vehicles to limit the speed up to 60/70 kms. only and for other vehicles already on road, their owners should be directed to the speed governors. By doing this the number of accidents could be minimised. Similarly, there should be a clear provision for proper maintenance of national and state highways. The national highway passing through Rajasthan and the state highway is Rajasthan are in precarious condition and there should be a special Budget allocation made to the State of Rajasthan for regular and proper maintenance of these roads.

(4) It is an open secret that there is rampant corruption in the grant of permits to motor vehicles. So as to check this I would suggest that the application fee for obtaining permits should be increased to not less than Rs. 10,000 so that frivolous applications are not filed by unscrupulous persons.

(5) In view of the increase in population and acute congestion in big cities more bypasses should be constructed (So as to avoid accidents and pollution in the cities.

(6) Corruption also needs to be checked by proper legislation regarding issue of fitness certificates and driving licences. We have come across a number of cases where vehicles are not checked and tested but fitness certificates are issued and delivered at the residence of the owners of the vehicles. Similarly one can get a driving licence without sitting at the steering wheel and without ever being tested in driving. Such certificates are easily available

(7) Inter-State route service should be encouraged and State Governments should be persuaded for granting maximum inter-State route permits so that the general

public may get the facility of long route service.

(8) There should be a strict provision for checking and preventing overloading of passenger buses, jeeps and taxis since overloading is one of the major causes of a number of accidents. In case of overloading there should be a maximum penalty and the sentence should be vigorous.

(9) Then there should be a stringent . ion for accountability.-

The authority, who has the power to do a thing, if he fails to do that or if he permits negligence in the performance of that function, should be penalised rigorously so as to create a sense of fear in those who have to act properly and in accordance with the provisions of the law.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): No, please. Please sit down.

SHRI B. L. P ANWAR: Only the last point. Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): No, no. Please bear with me. I have told you several times to conclude, but you are going on. That is ail. Yes, Mr. Kailashpati Mishra.

आपके छः मिनट है आप आठ मिनट तक बोल सकते हैं।

श्री कलाश पति मिश्र : थोड़ा ज्यादा समय दे दीजिए शायद लास्ट स्पीकर हूं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने विधेयक लाने की मंशा से अपनी टीम के साथ देश की कुछ सड़कों और कुछ स्थानों का भ्रमण किया होता तो विधेयक की रूपरेखा और अच्छी होती। जब संघ्ना के समय कलकत्ता की सड़कों पर, बम्बई की सड़कों पर घूम जाते, गुवाहाटी से रक्सौल की नेशनल हाईवे पर एक बार यात्रा कर लेते, धनबाद जिले में कोलीभरी से निकलने वाली सड़कों पर एक बार निकल जाते तो मैं समझता हूं यह विधेयक बहुत अच्छा बन जाता।

विधेयक का सम्बन्ध सड़क, वाहन और आवश्यकता के अनुसार यातायात से जुड़ा हुआ दिखता जाता है। सरकारी आंकड़ों में इस बात का उल्लेख तो आता है कि लगभग एक साल में कितने की मृत्यु हो जाती है, सड़क की दुर्घटनाओं के आधार पर वह संख्या 23-24 हजार और 40 हजार लगभग घायल हो जाते हैं लेकिन इसके आंकड़ों कहीं पर प्राप्त नहीं हो पाए हैं कि कितनी सड़कें सड़कों पर उलट गयीं, टूट कितने टूटे हुए आधे रास्ते पर बड़े हैं, कितनी सड़कों पर ट्रैफिक जैम पड़ा होता है। मैं समझता हूं सरकार इसके आंकड़े इकट्ठे नहीं करती। कई अनुभवों जिन्होंने इस विभाग में काम किया है उन्होंने बहुत अच्छे सुझाव और अच्छा भाषण दिया है। माननीय सदस्य श्री यशवन्त सिन्हा जी ने बड़ा व्यापक भाषण दिया। उन्होंने डाइवर्स ट्रेनिंग सेंटर खोलने की बात कही है। मुझे लगता है एक और बात करनी चाहिए सरकार को। सड़कों को बनाने वाले जो ठेकेदार हैं, कांटेक्टर्स हैं सरकार को उनका ट्रेनिंग सेंटर शुरू करना चाहिए। सड़क बनाने के लिए जो कांटेक्टर्स ठेका लेते हैं...

श्री रऊफ बलीउल्लाह : यह मोटर व्हीकल एक्ट है इसका इससे कोई मतलब नहीं है।

श्री कलाश पति मिश्र : इसीलिए मैं कह रहा हूं इसमें यह चीज जोड़ने की जरूरत है। इसके बिना यह एक्ट अधूरा रह जायेगा। ठेकेदारों की ट्रेनिंग होनी चाहिए। ठेकेदारों का लाइसेंस देने के पहले यह देखना चाहिए कि सड़क बनाने के लिए उसके पास कितने इक्वूपमेंट हैं, कितने रोलर हैं, सामान जितना चाहिए वह है या नहीं और अगर नहीं है तो उसे पूरा करे और उसके बाद ही सड़क बनाने का ठेका देना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं नहीं समझता यह एक्ट केरल दिल्ली के कुछ ऐसे स्थानों के लिए बना है जहां सड़कें अच्छी हैं। यह एक्ट बना है सम्पूर्ण भारत की सड़कों के लिए, सम्पूर्ण भारत के ही कलस को ध्यान में रखकर बना है। पता इसका भी

[श्री कैलाश पति मिश्र]

लगाना चाहिए कि देश के अंदर जसी सड़कें हैं उन पर कितने लोड की व्हेकल्स और किस सड़क पर चलनी चाहिए ? कितनी ऐसी सड़कें हैं जहां पर ज्यादा लोड के व्हेकल्स चलते हैं, उन पर रोक लगनी चाहिए। मैं यह कहना चाहता हूं कि आज आप रोक बिल्कुल नहीं लगा सकते। एक तो नेशनल हाईवे की दुर्दशा कैसी है इसकी कल्पना सड़क पर चलने के बाद ही हो सकती है। इसीलिए मैंने कहा कि एक बार गुवाहाटी से रक्सौल तक मंत्री महोदय सड़क से चले होते तो अच्छी तरह से अनुभव हो जाता और एक्ट और अच्छा बन पाता। अबस्था ऐसी हो गई है कि जी० टी० रोड पर आप खड़े हो जाइए तो आपको मालूम होगा कि एक मिनट के अन्दर कम से कम पांच वेहिकल्स वहां पास होते हैं। अलग अलग स्टेट्स में लोडिंग केपेसिटी के नियम बने हुए हैं, लेकिन उनका पालन कितना होता है, यह देखने लायक है। एक बार मैं छानबीन कर रहा था तो मैंने देखा कि ट्रकों का काफिला चल रहा है और सड़क दबती चली जा रही है और वर्षा में सड़क पर गड्ढे बनते जा रहे हैं मैंने पूछा कि ट्रक पर कितना लोड होना चाहिए तो मुझे बताया गया कि 14 मीट्रिक टन। जब छानबीन शुरू की गई और ट्रकों को रोका गया तो देखा गया कि एक ट्रक भी ऐसा नहीं है जिसमें 28 मीट्रिक टन से कम लोड लदा हुआ हो। स्थिति यह है कि एक-एक मिनट में पांच पांच वेहिकल्स पास होते हैं और 14 टन के बजाय 28 टन उनमें लोड भरा होता है। सड़कों के रिपेयर की कोई व्यवस्था नहीं है।

पहली चिन्ता सरकार को यह करनी चाहिए और मुझे लगता है कि सरकार को इस दिशा में साहसपूर्ण कदम उठाना चाहिए कि हिंदुस्तान के किसी कोने में भी सिंगल पिच रोड दिखाई नहीं दे। आज हमारे देश में स्थिति यह है कि जितने भी बड़े बड़े वेहिकल्स सड़कों के ऊपर आ रहे हैं वह जान लेना परिस्थिति पैदा करते जा रहे हैं

यह परिस्थिति इसलिए पैदा हो रही है कि हमारे देश में नेशनल हाईवे तो बहुत कम हैं, लेकिन जो सड़कें हैं वे सिंगल पिच की हैं। उनमें एक ही मजदारी नहीं मुश्किल से जा सकती है। लेकिन इसके विपरीत उन पर हेवी वेहिकल्स चल रहे हैं। मंत्री महोदय यहां पर बैठे हुए हैं, एक बार कंसल्टेटिव कमेटी में हम लोगों ने सवाल उठाया तो रेलवे कंसल्टेटिव कमेटी में रेलवे मिनिस्टर कहते हैं कि आप रेलों को बढ़ाने की बात करते हैं, आवागमन को सुविधायें देने की बात करते हैं तो दूर की यात्रा करने वालों के लिए तो रेल चलाने की कल्पना हम कर सकते हैं, लेकिन राज्यों के अन्दर जो कुछ भी करना चाहिए उसके लिए राज्य सरकारों को सड़कें बनानी चाहिए और उनके ऊपर लोगों को ले जाना चाहिए। फिर एक सलाहकार समिति में श्री राजेश पायलट जी ने बातचीत चली, नेशनल हाईवे के बारे में चर्चा हुई और एक माननीय सदस्य ने उसका उल्लेख भी किया तो उन्होंने कहा कि मैं इस संबंध में एक नेशनल अथोरिटी बनाना चाहता हूं और उसके अन्दर सारे नेशनल हाईवेज को लेना चाहते हैं। उसी समय सलाहकार समिति में मैंने कहा कि आप यह काम कीजिये, इसमें हम लोगों का आपको समर्थन है। लेकिन पहले सड़कें तो दुरुस्त होनी चाहिए। महोदय, मेरा कहना यह है कि आखिर हम कल्पना करते हैं और कोई एक्ट एनेक्ट करते हैं, अगर वह लागू न हो तो चाहे हम कितने भी एक्ट बना ले जब तक वे लागू नहीं होंगे तब तक उनको कोई लाभ मिलने वाला नहीं है।

फिर फिटनेस की बात भी कही गई है। मैं उसको दोहराना नहीं चाहता हूं, लेकिन यह कहना चाहता हूं कि नेशनल लाज्ड रोड्स पर स्टेट ट्रांसपोर्ट के अन्दर चलने वाली बसों और प्राइवेट बसों की क्या स्थिति है उसका एक चित्र मैं आपके सामने रखना चाहता हूं। मुझे मालूम है, बिहार राज्य के अन्दर जो इनका स्टैंडर्ड है उसके अनुसार स्टेट को तीन हजार बसों की आवश्यकता है, लेकिन

स्टेट ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन के पास मात्र 600 बसें इस समय सड़कों पर चल रही हैं और उनमें से भी काफी बस टूटी-फूटी स्थिति में हैं और बहुत-सी बसें लगभग 13-14 हजार बसें, सफेद हाथी की तरह से पड़ी हुई हैं, वे मुश्किल से सड़कों पर उतरती हैं। इन 600 बसों का भी अगर टायर पंचर हो जाये तो उनको यह अधिकार नहीं होता है कि वे टायर को निकालकर ठोकर खा ले और बस को आगे चलाये। इसी प्रकार से फेन ब्रेक टूट गई तो उसके लिए भी सेंशन लेनी पड़ेगी और तब तक बस आगे नहीं चलेगी। नतीजा यह हुआ है कि स्टेट बसों के ऊपर किसी यात्री का भरोसा ही नहीं रहा है। दस हजार के लगभग प्राइवेट बसें वहाँ चल रही हैं। लेकिन किसी को भी नियमानुसार चलाने का परमिट नहीं दिया हुआ है। जसवंत सिंह जी ने बिल्कुल ठीक कहा है कि हर सड़क के ऊपर थाना है और वे टोल टेक्स के अड्डे बने हुए हैं। टूट पड़ लिया, बस पड़ ली, दो दिन अगर थाने में खड़ी कर दो तो इतने में उसकी आमदनी साफ हो जायेगी। बिना परमिट के दस हजार बसें चल रही हैं और वे हर थाने को पैसा देते हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): Is there so tax?

SHRI YASHWANT SINHA: Passenger tax is compounded.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): In Maharashtra it is 22 per cent on the ticket.

श्री कैलाश पति मिश्र : अब अगर आप यह बसें प्राइवेट बसों को बंद कर दिया जाये तो बिहार में जाते जाते हम लोग मार खा जायेंगे। आवश्यकता इस बात की है कि यात्रियों को सवारियों को जो सुविधायें मिलनी चाहिये वे उनको मिलें। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि बिहार गवर्नमेंट को आप सुझाव दीजिए कि अगर अपनी बसों को आप नहीं चला सकते हैं तो जो दस हजार के लगभग प्राइवेट बसें चल रही हैं उनको लीगलाइज करिये, उनको लीगल परमिट दीजिये और जो टैक्स स्टेट

गवर्नमेंट को बांधना है वह बांध लें। वे हर थाने पर शिफार बने रहे ऐसा नहीं होना चाहिए।

अंत में एक और आग्रह आपके समाप्त करूंगा। शायद हो सकता है कि सम्पूर्ण देश में यह स्थिति न हो। लेकिन कालेजों में जाने वाले विद्यार्थी, स्कूलों में जाने वाले विद्यार्थी के लिये कालेज और स्कूल प्रारंभ होने के समय में और छुट्टियों के समय में भी ऐसी स्थिति पैदा हो जाती कि ट्रक वाले और बस वाले उस सड़क को ही छोड़कर भाग जाते हैं और अपना रास्ता बदल देते हैं। जो गरीब परिवार के विद्यार्थी होते हैं किसी प्रकार से उनके गाजियन उनको पढ़ाते हैं उनको इससे परेशानी होती है। मैं समझता हूँ कि सेंट्रल गवर्नमेंट को इसमें रीस्क लेना चाहिये। आप तय कर दीजिये कि 40 किलोमीटर, 30 किलोमीटर और 25 किलोमीटर के क्षेत्र में कालेज और स्कूलों में आने जाने वाले विद्यार्थियों को समय पर आने के लिये और क्लास की समाप्ति के बाद घर वापस जाने के लिये कोई मुचालू व्यवस्था की जायेगी। ऐसा न होने के कारण ला एंड आर्डर की प्राबलम खड़ी हो जाती है। यहाँ तक होता है कि हैंडल जो बस में ड्राइवर के पास होता है वह निकलकर विद्यार्थियों के हाथ में चला जाता है, बसें लुटती हैं, लोग धायल होते हैं और मरते हैं। इन शब्दों के साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह एक राष्ट्रीय उद्योग है और यह उद्योग बेरोजगारी को दूर करने में बहुत मदद कर सकता है, उसमें बहुत मददगार हो सकता है। अगर आपने सड़कों अच्छी कर दीं तो हर दस-पांच किलोमीटर के फासले पर मोटल और होटल खुल जाते हैं और एक-एक में 25-25 और 30-30 लोगों को इम्प्लाइमेंट मिलता है। सरकार का पैसा उसमें लगता नहीं है और लोगों को रोजगार मिल जाता है। इसलिये आवश्यक है कि पानी, बिजली और सड़क इन तीन चीजों की सुविधा दी जाये। अगर इन तीन चीजों की सुविधा देश को हो जाय तो बेरोजगारी की समस्या 50 प्रतिशत तक अपने आप कम हो जायेगी। इसमें सड़कों का रोल बहुत बड़ा है। इसलिए इस एक

[श्री कैलाशपति मिश्र]

को बनाते समय इस बात का ध्यान रखिये और सड़कों को इसके साथ जोड़कर इसको कौजिये तभी आप समस्याओं का निदान निकाल सकते हैं।

श्री भीम ईशविदेग (गुजरात) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, संस्कृति के आधार पर हम पहले पुष्पक विमान से चल कर बेलगाड़ी तक आ गये और फिर बेलगाड़ी से वायुयान तक पहुँचे हैं। लेकिन मंत्री जी ने इसके बीच के माध्यम को लिया। मोटर यान विधेयक में कुछ नये संशोधन लाकर उन्होंने एक अच्छा कदम उठाया है... (व्यवधान)... हमारे युवा मंत्री सक्षम हैं और आशा करता हूँ कि वे इसको ठीक कर देंगे अगर कोई गड़बड़ी है तो।

मैं मंत्री महोदय का अभिनन्दन करता हूँ। महोदय, यातायात संबंधी कुछ मामलों को निपटाने के लिये जो यह मोटर यान विधेयक मंत्री जी लाये हैं इससे जरूर स्थिति में सुधार होगा। हम अगर इस प्रतिशत का पश्चिमी देशों या ज्यादा डवलपड कंट्रीज के साथ सम्प्रेक्षित करना चाहे तो मैं समझता हूँ यह सही नहीं होगा लेकिन उतना सक्षम प्रयास है। जिस प्रकार से यातायात के साधन बढ़े हैं उस अनुपात से देश में सड़कों की लम्बाई, चौड़ाई तथा क्षमता की बढ़ोतरी जितनी होनी चाहिये थी वह नहीं हुई है। मैं समझता हूँ कि मंत्री जी का जवाब सत्य है यह होगा कि घनत्व के अभाव में यह नहीं हो रहा है किन्तु फिर भी देश की घनत्व को अच्छी सड़कों से लैस कर के सुरक्षित यातायात के साधन जुटाने का युवा मंत्री जी ने जो सक्षम प्रयास किया है इस पर यह अभिनन्दन के अधिकारी हैं।

मान्यवर, अब मैं चन्द सुझाव अपनी तरफ से देना चाहता हूँ। क्लास 147 के अन्तर्गत ड्राइवर और आन्तर को वर्कमेंट कम्पनरेशन एक्ट के अन्तर्गत लाया गया है। इन्हें भी इस बिल के परिपेक्ष्य में लाने की मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ। इसकी डिटेल् में मैं इस वक्त नहीं जाना

चाहता हूँ कि किसी हद तक इस बिल के माध्यम से करप्शन को खत्म किया जा सकेगा किन्तु इसके लिए राज्य सरकारों को स्पष्ट सूचना देकर इस का मानिटेरिंग तथा उसका रिव्यू करना चाहिये। ड्राईवर्ज पर जो जांच के अधिकारी हैं। यह जो जांच अधिकारी हैं इनको सीमित अधिकार दे कर ही हम ट्रांसपोर्टर्ज की जो दिक्कतें हैं दूर कर सकेंगे। मैं समझता हूँ कि यह राज्य सरकारों का विषय है लेकिन इसके बारे में भी अगर केन्द्रीय सरकार उन्हें कुछ सूचना देगी तो इस बारे में और कुछ आगे हो सकता है।

परमिट सिस्टम के बारे में बहुत कुछ कहा गया है। नेशनल परमिट के बारे में कहा गया है। मैं व्यक्तिगत तौर पर मानता हूँ कि इस संबंध में और अधिक लिबरलाइजेशन करना चाहिये। लेट देम कम्पीट विद अदर्ज। अगर यह कम्पटीशन बढ़ेगा तो मैं समझता हूँ कि इस दिशा में और कुछ बातें भी आ सकेंगी। इसलिए नेशनल परमिट का जो सिस्टम है इसमें और अधिक मात्रा में लिबरलाइजेशन करने की मैं मांग करता हूँ।

जैसे और माननीय सदस्यों ने भी कहा हमारे यहां रोड एक्सीडेंट बहुत हुए हैं। इन में 40 हजार लोगों की जानें गई हैं और डेढ़ लाख से अधिक लोग घायल भी हुए हैं। मान्यवर, हमारे यहां जो एक्सीडेंट्स में मृत्यु दर है वह प्रति हजार 28 आती है जबकि विकसित राष्ट्रों में यह दर 5.5 आती है। मान्यवर, इस दर में और कमी लाने के लिए जो मेजर्ज हैं उनको लाने की दिशा में यहां पर बहुत सारे सुझाव आए हैं। मैं समझता हूँ कि इस बारे में मंत्री जी ज्यादा सक्षम कदम उठावेंगे।

मान्यवर, क्लास 108 में एक्सीडेंट्स के संबंध में दिये जाने वाले कम्पनरेशन की जो प्रक्रिया है वह बहुत जटिल है। इस में कुछ और सरलीकरण हो जाए मैं ऐसी मांग करता हूँ। मान्यवर, मोटर व्हीकल एक्ट के अन्तर्गत अलाहिदा न्यायाधिक व्यवस्था की मांग करता हूँ। जिस तरह से

रेलवे में उनके मेजोस्टेट अलग होते हैं इस तरह से इस के लिए भी अलग से न्यायाधीन बना दिये जाएं। आज आप देखते हैं कि मुकदमों की तादाद बहुत ज्यादा है इसको देखते हुए तथा जिस समय के परिपेक्ष्य में मामलों का निपटारा करना होता है वह नहीं हो पाता है इसलिए अलग से एक ज्यूडिशियल अपार्टी बना दी जाए। अलग से मजिस्ट्रेट भी दे दिये जाएं तो मैं समझता हूं कि ऐसे मामलों का शीघ्र ही निपटारा हो सकेगा।

प्रदूषण के बारे में भी बहुत कुछ हो रहा है। मोटर व्हीकल्स से इतनी प्रदूषण की मात्रा बढ़ जाती है जिससे जो प्रदूषण का लेवल दूसरी चीजों से बनता है उससे अधिक मात्रा में व्हीकल्स से प्रदूषण पैदा होता है। इसलिए मैं इस संबंध में मन्त्री जी से यह कहना चाहूंगा कि इसमें कड़ाई से और बड़ी मज्दती से उनको पेश आना चाहिये और प्रदूषण कम करने के जो साधन हैं उनका अधिक से अधिक मात्रा में प्रयोग किया जाना चाहिए। राज्य सरकारों के क्षेत्र में आने वाले जो व्हीकल्स हैं उस पर इसका उपयोग करें, इस दिशा में उनको कहना चाहिये। जो ट्रकों से एक्सीडेंट होते हैं नेशनल हाईवेज पर अगर सर्वे किया जाए तो यह एक्सीडेंट्स का जो समय होता है वह रात के 12 बजे से लेकर सुबह 5 बजे के बीच में ज्यादातर होते हैं यानी इनकी मात्रा अधिक पाई गई है। मैं इसके बारे में कहूंगा हालांकि यह बहुत कठिन समस्या है लेकिन अगर यह बात आप कर सकते हैं तो ऐसा करने की कोशिश करें कि रात के 12 बजे से सुबह 4 बजे तक अगर इन बड़े व्हीकल्स को नियन्त्रित किया जा सकता है किसी व्यवस्था के अन्तर्गत तो ऐसे एक्सीडेंट्स को भी रोका जा सकता है। मान्यवर, दूसरी बात मेरे ध्यान में यह आई है कि रोड पर जो वीडियो कोचेज चलते हैं रात में...

उपसमाध्यक्ष (श्री जगेश बेताई) : ट्रक की जो हेड लाइट होती है उसके बारे में कुछ करना चाहिए।

श्री श्रीर्जा ईशवि बेप : हालांकि उस पर नियंत्रण है लेकिन सख्ती से उस पर क्रम लगाना चाहिए। वह नहीं हो पाता है।

मान्यवर, वीडियो कोच के कारण यह होता है कि जो पीछे चलने वाला वाहन है उसका वाहन चालक अपनी लांच को रोक नहीं पाता है क्योंकि स्क्रीन पीछे से दिखता है अतः मैंने देखा है कि वीडियो कोचेज के साथ पीछे के वाहन चालकों ने टक्कर मारकर गाड़ियां उलटायी हैं। इसलिए वीडियो कोचेज के परमिट्स को कैसिल कर देना चाहिए। उनको परमिट नहीं देना चाहिए और कम से कम रात को तो वीडियो कोचेज चलाने की अनुमति नहीं देनी चाहिए।

मान्यवर, मोटर व्हीकल्स के जो पार्ट्स हैं वे आजकल बाजारों में बहुत निम्न स्तर के मिलते हैं। या डुप्लीकेट होते हैं। ये फेल हो जाते हैं जैसे ब्रेक्स हैं या इनकी लाइट के वायर हैं इसलिए मैं मांग करता हूं कि कम से कम इनको भी आईएस०आई० मार्क के अंतर्गत लाना चाहिए ताकि इनकी क्वालिटी में सुधार हो सकेगा तथा पार्ट्स की वजह से जो फेल्योर होते हैं, अकस्मात् होते हैं उनसे हम बच पायेंगे।

मान्यवर, दुर्घटनाओं में मृत होने वाले के रिश्तेदारों को क्लेम ट्रिव्युनल के द्वारा निर्धारित राशि मिलती है। आप जानते हैं कि इसका प्रोसीजर कितना लम्बा होता है। हालांकि इनके लम्बे समय के पश्चात् जो भी उनके रिश्तेदार हैं उनको जो कुछ भी मिलना है उससे सहायता हो जाती है। लेकिन यह प्रोसीजर जो बहुत लम्बा होता है इसको सरल करना चाहिए। आजकल यह सिस्टम हो गया है कि बीच में जो क्वीरल होते हैं वे परसेटेज तय कर लेते हैं कि जो भी आपको राशि मिलनी है अपनी फीस हटा उस परसेटेज के हिसाब से लेने। मान्यवर, इस परिस्थिति को निर्मूल करने की दिशा में सोचने की मैं मांग करता हूं। मान्यवर जब एक प्राइम फेसी वेस बन जाता है फौरन ही उस व्यक्ति को जिसको राशि देनी चाहिए, एक गैररिम राशि दे देनी चाहिए। लेकिन ऐसी भी मैंने फेमिलीज देखी है कि अकस्मात् के पश्चात् जिनको

[श्री सीर्वा ईशार्द बेग]

अगर एक या डेढ़ लाख रुपया कहीं से मिल जाता है तो वह कुछ दिनों के अंदर ही इधर उधर हो करके समाप्त हो जाता है। उनके जीवन यापन का फिर कोई साधन नहीं रहता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से मांग करता हूँ कि उसको विकल्प दिया जाये, या तो सम्पूर्ण राशि ले ले या हर महीने उनको कुछ राशि का भुगतान किया जाये।

मान्यवर, मैं आखिर में यह कहना चाहूँगा कि राज्य सरकारों को यातायात में नेशनल हाइवेज पर वाहनों के उपयोग की मात्रा के हिसाब से मेन्टिनेंस की राशि दी जाती है। मान्यवर, इसमें भी यह देखना चाहिये कि लम्पसम देने की बजाय इसका सर्वे करके उस नेशनल हाइवे पर से एक महीने में एक वीक में या 24 घंटों में कितने वाहन चलते हैं, उसकी डेन्सिटी कितनी है और इसका जो अनुपात है उस अनुपात में उस की मात्रा में ही मेन्टिनेन्स दें। हमारे कम्युनिस्ट मित्र इसके बरखिलाफ गुस्से होंगे। लेकिन मैं कहूँगा कि मुझे देखने का मौका मिला है। पश्चिम बंगाल में मैंने देखा है कि नेशनल हाइवेज की हालत इतनी खराब है कि मैं समझता हूँ कि जो राशि शायद केन्द्र सरकार द्वारा दी जाती है, उसका सही ढंग से उपयोग नहीं होता है। मैं एक तरफ यह भी मांग करता हूँ कि जो लोग इस राशि का सही मात्रा में उपयोग करते हैं, उनको अधिक मात्रा में दें और जो इस राशि का सही मात्रा में उपयोग नहीं करते हैं, उसकी कड़ाई से सख्ती से देखें। इस व्यवस्था को अधिक कारगर बनाने की दिशा में आप सोचेंगे। इन्हीं मुद्दों के साथ मान्यवर, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया।

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं अधिक समय नहीं लूँगा, क्योंकि इस बिल पर माननीय यशवन्त सिन्हा जी और दोनों पक्षों के माननीय सदस्यों के बहुत अच्छे

सुझाव और विचार आये हैं। मैं थोड़े में अपने सुझाव रखना चाहूँगा। यह जो बिल प्रस्तुत किया गया है, महोदय, यह काफी कम्प्रीहेंसिव है और अच्छा है तथा स्वागत करने योग्य है। मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी, जो नौजवान हैं और समझदार भी हैं, माननीय सदस्यों के विचारों का स्वागत करेंगे और जो सुझाव दिये गये हैं, उनका समावेश करने की कोशिश करेंगे क्योंकि यह विधेयक बहुत महत्वपूर्ण है। यह आदमी की जिन्दगी और उसकी सुख-सुविधा से संबंधित है। मैं इस विधेयक में केवल तीन-चार संशोधन चाहता हूँ।

मेरा पहला संशोधन क्लॉज 4 सब-क्लॉज (1) के बारे में है, जिसमें यह कहा गया है—यह प्रोवीजो है—

"Provided that the motor cycle without a gear may be driven in a public place by a person after attaining the age of 16 years".

मैं माननीय मंत्री जी से चाहता हूँ कि इसको भी 18 साल रखें, क्योंकि लड़के प्रायः इतनी तेजी से, इतनी रीस से गाड़ियां चलाते हैं कि दुर्घटना संभव है। इसलिये मैं माननीय मंत्री जी से चाहूँगा कि इसका विचार करके इसकी भी लिमिटेशन 18 साल कर दें।

मेरा दूसरा संशोधन है, क्लॉज 7 के सब-क्लॉज (1) के बारे में, जिसमें यह कहा गया है—

"No person shall be granted a driving licence to drive a heavy passenger motor vehicle unless he has driving licence for two years to drive a light motor vehicle."

तो इसमें यह कहा गया है कि जिसके पास दो साल का लाईट व्हीकल का लाइसेंस है, उसको दो साल के बाद हेवी व्हीकल का लाइसेंस दे दिया जायेगा। मैं इसमें चाहता था कि यह प्रोविजन किया जाये कि केवल लाइसेंस रख लेने

से दो साल के बाद हेवी व्हीकल का लाइसेंस न दिया जाये, बल्कि उसका टेस्ट भी हो कि इसको लाइसेंस लेने के दो साल बाद कोई अनुभव भी है कि नहीं, और यदि अनुभव है तो दो साल का लिमिटेशन रखना कोई आवश्यक नहीं है। दो साल के अन्दर भी वह आदमी अगर अनुभवी हो गया है, तो उसको हेवी व्हीकल का लाइसेंस दे देना चाहिये।

मेरा तीसरा संशोधन क्लज 9, सब-क्लज (4) के बारे में है। इसमें यह कहा गया है कि जो ड्राइवर का लाइसेंस लेना चाहेगा, उसकी कुछ एंज्केशनल क्वालिफिकेशन होनी चाहिये, शैक्षणिक योग्यता होनी चाहिये। हमारे देश में शिक्षा तो बहुत कम है और अशिक्षित नौजवान बेकार हैं। अगर यह लाइसेंस लेकर किसी तरह से अपनी रोजी-रोटी चलाना चाहेंगे और यह प्रतिबन्ध रहेगा, तो बेकारी और बढ़ेगी और बेकारी की समस्या को हल करने में बाधा होगी।

इसलिये मैं चाहता हूँ कि इस प्रतिबन्ध को, जो शिक्षा का है, यह समाप्त कर देना चाहिये।

मान्यवर, सभी माननीय सदस्यों ने कहा है कि इस देश में गाड़ियों की दुर्घटनाएँ बड़ी तेजी से बढ़ रही हैं और प्रति वर्ष मरने वालों की संख्या 40-50 हजार के बीच पहुँच रही है और घायलों की संख्या दो से अढ़ाई लाख पिछले वर्षों में पहुँच गई है। इसे रोकने के लिये प्रयास होना चाहिये। यह दुर्घटनाएँ क्यों होती हैं, इस पर भी माननीय सदस्यों ने विस्तृत प्रकाश डाला है। यह दुर्घटनाएँ कई कारणों से होती हैं। एक तो अनअवायरेबल सर्कमस्टेंसेज होते हैं, जिनके बारे में तो कुछ नहीं कहा जा सकता है, लेकिन प्रायः अनाड़ी ड्राइवर्स के कारण भी दुर्घटनाएँ हो जाती हैं। कुछेक के पास तो ड्राइविंग

लाइसेंस होते ही नहीं हैं। हमने देखा—एक दुर्घटना हुई, सरकारी गाड़ी की—ड्राइवर पीछे बैठा हुआ है, शराब पी कर और उसका क्लीनर गाड़ी चला रहा है। तो दुर्घटना हो गयी। तो अनस्किलड लोग जो कि अनुभवी नहीं हैं, ऐसे लोग जब गाड़ियाँ चलायेंगे तो दुर्घटनाएँ होंगी ही। दूसरी स्थिति होती है, कम से कम 50 फीसदी के करीब ड्राइवर शराब पीने के आदी होते हैं, मैं माननीय मंत्री जी से चाहूँगा कि इस पर विशेष कड़ाई होनी चाहिये सख्ती होनी चाहिये और इस तरह की आदत वाले अगर ड्राइवर मिलें भी और नौकरी में भी हों, तो उनकी आदत शराब पीने की, अगर बन्द नहीं होती है, तो उनको नौकरी से निकाल देना चाहिये। प्रायः इनफर्म लोग हो जाते हैं, अप्राहिज हो जाते हैं, आंख कमजोर हो जाती है ऐसी स्थिति में मानसिक स्थिति ठीक नहीं रहती है, लेकिन सोर्स के जरिये जो डिपार्टमेंट कंसर्ड के लोग रहते हैं उनको गाड़ियाँ चलाने के लिये एलाउ कर देते हैं और इस तरह से दुर्घटनाएँ हो जाती हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH DESAI): That is very correct. In Maharashtra the drivers have to undergo eye test also.

श्री ईश वत्त यादव : महोदय, मैं तो चाहूँगा कि ड्राइवर लोगों की एनुअली फिजिकल फिटनेस होनी चाहिये, ताकि पता चल सके कि वे सही हालत में हैं या नहीं। माननीय कैलाश पति मिश्र जी ने सुझाव दिया है, सड़कों के बारे में कि इस देश में सड़कें इतनी खराब हो गई हैं कि प्रायः खराब सड़कों के कारण ही अधिकांश दुर्घटनाएँ हो जा करती हैं। इसलिये माननीय मंत्री जी सड़कों की ओर भी विशेष ध्यान दें ताकि दुर्घटनाएँ कम हों। एक चीज और मैं कहना चाहूँगा, दिल्ली में और प्रायः अन्य बड़े शहरों में जैसे मद्रास कलकत्ता, बम्बई आदि में इतनी गाड़ियाँ चलती हैं कि सड़क कास करना मुश्किल हो जाता है और दुर्घटनाएँ भी हो जाती

[श्री ईश दत्त यादव]
हैं। दिल्ली में आपने पैदल पार-पथ की कुछ व्यवस्था की है, मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी उसको और बढ़ावें और साथ ही कुछ ओवरब्रिज भी बनावें ताकि सड़कों को आसानी से पैदल यात्री कास कर सक, क्योंकि इसमें प्रायः दुर्घटनाएँ हो जाया करती हैं।

अब आपके विभाग के अष्टाचार के बारे में मैं बहुत कुछ नहीं कहना चाहता हूँ, क्योंकि हम लोग तो इसकी लड़ाई लड़ते-लड़ते थक गये, आप लोग बहुत ध्यान नहीं देते हैं और यह पूरे देश को कसर की तरह से ग्रसित कर रहा है। आपके विभाग में आर.टी.ओ. से ले करके छोटे कर्मचारी तक लोग बूस लेते हैं और सब काम पैसे के आधार पर होते हैं। चाहे चुनाव करना हो, चाहे इयूटी लगानी हो या और कोई भी काम हो, सब पैसे के आधार पर ही करते हैं।

उपसमाध्यक्ष (श्री जगेश बेसाई) :
यह बिल्कुल सही बात है। मैं जानता हूँ, क्योंकि महाराष्ट्र में मैंने भी यह डिपार्टमेंट रन किया है।

श्री ईश दत्त यादव : इसलिये मैं चाहता हूँ कि आप जरा इस अष्टाचार की ओर भी ध्यान दें और यह ट्रैफिक पुलिस के जो लोग हैं, यह तो मैंने स्वयं देखा है और मेरी व्यक्तिगत जानकारी में है कि दो रुपये से ले करके 25 और 50 रुपये तक लेते हैं। मेरे जिले आजमगढ़ का एक इंस्टांस है, पिछले साल का ट्रैफिक पुलिस वाला ट्रक वाले से दो रुपया मांग रहा था। वहाँ दो रुपये के लिये झगड़ा हो गया। ट्रक वाले ने कहा कि ट्रक में बैठ जाओ, आगे हमारे मालिक हैं, हम तुमको दे देंगे और उसको बैठाकर ले गया। वस किलोमीटर दूर मैदान में ले जाकर ड्राईवर और क्लीनर, सिपाही को उठाकर दोनों ने फेंक दिया। वह मरा तो नहीं, लेकिन परमानेंट डिसएबल हो गया, उसके हाथ-पैर बेकार हो गये

इस पर भी आपको चैक करना पड़ेगा और मैं चाहता हूँ कि जैसे बड़े शहरों में तो ट्रैफिक पुलिस की आपने व्यवस्था की है, लेकिन छोटे शहरों में कोई व्यवस्था नहीं है। एक तरफ से बैलगाड़ी आ रही, दूसरी तरफ से मोटरगाड़ी आ रही है, फिर साईकिल वाला बीच से निकल रहा है। इस तरह से तमाम एक्सीडेंट हो रहे हैं। दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता और मद्रास जैसे बड़े शहरों के एक्सीडेंट्स का तो आपके पास एकाउन्ट है, लेकिन छोटे शहरों के अन-एकाउन्टेबिल हैं। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इस ओर भी ध्यान दें। एक चीज और अन्तिम कहना चाहूंगा कि ये जो दुर्घटनाएँ हैं, जान-बूझ कर भी एनमिटी के कारण कुछ दुर्घटनाएँ होती हैं और बड़ा आसान तरीका है, किसी से रंजिश है, अगर उसको गोली मार दी जायेगी, तो 302 दफा आई.पी.सी. के तहत लाइफ सेंटेंस या लाइफ इम्प्रे-जनमेंट होगी लेकिन अगर रास्ते में जा रहा है, गाड़ी से कुचल दिया या गाड़ी से उसकी जान ले ली, मार डाला तो उसके लिये आपके इण्डियन पीनल कोड में बहुत कमजोर व्यवस्था है केवल दो साल की सजा की व्यवस्था है। मैं मानता हूँ, यह माननीय मंत्री जी के विभाग से संबंधित नहीं है, लेकिन मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी अपनी गवर्नमेंट में इस पर भी विचार करें कि इस तरह की जो दुर्घटनाएँ होती हैं लोगों को जान से मारने की, इसके लिये थोड़ी सख्त सजा की जाये। अगर इण्डेशनली एक्सीडेंट किया जाता है जान-बूझ कर एक्सीडेंट किया जाता है हत्या हो जाती है, तो उस आदमी को सख्त सजा मिलने की व्यवस्था होनी चाहिये।

मान्यवर, इन्हीं शब्दों के साथ मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी इन सुझावों पर विचार करेंगे और जो मूल बिल है, उसमें समावेश करने की कोशिश करेंगे, ताकि आदमी की जिन्दगी और सुरक्षित हो सके और उसकी सुख-सुविधा बढ़ सके। धन्यवाद।

श्री रजनी रंजन साहू : (बिहार)
उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सुझाव ही दूंगा
और आपने जितना समय दूसरे माननीय
सदस्य को दिया, उससे दो मिनट ज्यादा
निर्धारित समय में से लूंगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मोटर-
व्हीकल बिल, 1988 का समर्थन करता
हूँ। यह बड़े ही सौभाग्य की बात है
कि माननीय मंत्री महोदय ने इस बिल
की 49 वर्षों के बाद सदन के समक्ष
रखा है। शायद 1939 का
बिल इन्होंने देखा नहीं होगा, पढ़ा
होगा; क्योंकि उस समय आपकी उम्र
शायद 49 साल की नहीं रही होगी।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JA-GESH
DESAI): May I have the leave of the House
to request Prof. Lakshmananna to sit in the
Chair?

[The Vice-Chairman Prof. C. Lakshmananna
in the Chair.]

श्री रजनी रंजन साहू : उपसभाध्यक्ष
महोदय, सभी पुराने बिलों पर सोच-
समझ कर और देश की बढ़ती हुई
परिस्थिति को देखते हुए, जो सोशा-
इकोनोमिकल, टेक्नालोजी परिवर्तन हुए
हैं, उन सभी बातों का इन्होंने इस बिल
में समावेश कर सदन के समक्ष रखा है।
खासकर मंत्री महोदय इस बात के लिए
बधाई के पात्र हैं कि इन्होंने माल-वाहक
गाड़ियों के प्राइवेट केरियर परमिट और
पब्लिक केरियर परमिट दोनों को एक
कर दिया है। अब प्राइवेट केरियर और
पब्लिक केरियर के रूप में इस्तेमाल की
जाने वाली गाड़ियों में कोई फर्क नहीं
रह गया है। यह पहली बार मोटर व्हीकल
के इतिहास में हुआ है।

इतना ही नहीं, उपसभाध्यक्ष महोदय
गुडस केरियर के चले आ रहे परमिट
सिस्टम को इन्होंने समाप्त किया है।
यह जो मालवाहक परमिट सिस्टम या
कोटा सिस्टम अभी तक चला आ रहा
था, उसको इन्होंने समाप्त किया है और
यदि यह कहा जाये कि मंत्री महोदय आम
जनता के प्रतिनिधि होने के नाते एण्टी

परमिट सिस्टम और एण्टी कोटा सिस्टम
में विश्वास रखते हैं तो कोई अतिशयोक्ति
नहीं होगी। इसलिए मैं चाहूंगा कि एक
स्वर से सदन इनको बधाई दे।

उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी माननीय
सदस्य श्रीमन साहव ने गाड़ियों की स्पीड
के बारे में बताया। आज दुनिया में
गाड़ियों की स्पीड बढ़ती जा रही है
और यहां गाड़ियों की स्पीड कम करने
का जो उन्होंने सुझाव दिया है, वह सही
नहीं होगा। इसकी जगह यदि यह कहें कि
सड़कों की हालत सुधारी जाय तो ज्यादा
अच्छी बात होगी, न कि गाड़ियों की स्पीड
कम की जाय। हमारे दूसरे साथी शिवजी
ने दूसरे देशों से यहां के एक्सीडेंट का
मुकाबला किया है। मैं उनसे विनम्रता से
निवेदन करना चाहूंगा कि अगर वे अन्य
देशों के रोड सेंस और ट्राफिक सेंस से
अपने देश का मुकाबला करते तो ज्यादा
अच्छा होता।

महोदय, इस बिल में पिछड़े इलाकों
के लिए सड़कों और गाड़ियों की व्यवस्था
के प्रावधान पर कम जोर दिया गया है।
उस ओर मैं माननीय मंत्री महोदय का
ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। हमारे साथी
कैलाश पति मिश्र जी ने अपने अनुभव
के आधार पर यातायात और सड़कों की
हालत का जिक्र किया। शायद मिश्र जी
उत्तरी बिहार का भ्रमण नहीं कर पाए
हैं इसलिए उन्होंने उत्तरी बिहार का
जिक्र नहीं किया जहां न तो सड़क हैं
और न ही अच्छी बसेज हैं। बसेज बहुत
पुरानी हैं और उनकी लाइफ समाप्त
हो चुकी है। ऐसी ही बसों को परमिट
दिया जाता है। आज वहां की ट्रांसपोर्ट
अथारिटी द्वारा राज्य ट्रांसपोर्ट की सबसे
घटिया गाड़ियां चलाई जा रही हैं।
वहां यात्रियों की संख्या इतनी है, जन-
संख्या का घनत्व इतना ज्यादा है कि
जितने यात्री गाड़ियों के अंदर होते हैं
उतने ही छतों पर बैठे रहते हैं।
मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा
कि वैसे तो सारे बिहार में बसों की संख्या
कम है, लेकिन ऐसी जगहों पर इसकी
पर्याप्त व्यवस्था जरूर की जानी चाहिए।

[श्री रजनी रंजन साहू]

महोदय, मैं एक बात के लिए माननीय मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिसकी ओर हमारे अन्य माननीय सदस्यों का ध्यान नहीं गया है। अभी मंत्री महोदय ने “वे साइड एमिनिटीज” के नाम से एक स्कीम चलायी है जिससे कि पूरे नेशनल हाइवे के किनारे मोटर, पेट्रोल पंप, वर्कशॉप के साथ सुविधा की व्यवस्था की जाएगी। इससे चालक और यात्रियों को सुविधा प्राप्त होगी। परंतु जैसाकि मुझे मालूम है उसकी संख्या कम है और उसे बढ़ाने की आवश्यकता है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि “वे साइड एमिनिटीज” की जो स्कीम है उसको अधिक-से-अधिक बढ़ाएं। इसका अधिक-से-अधिक प्रचार करें। इससे जैसाकि हमारे एक साथी ने कहा कि इससे लोगों को रोजगार भी मिलेगा और यात्रियों तथा चालकों को सुविधा भी मिलेगी।

इस बिल में अनेकों कमेटियों, कमीशंस और स्टडी ग्रुप से मदद ली गयी है। मैं उन सब बातों को दोहराना नहीं चाहता हूँ क्योंकि ये सब बातें सदन में कही जा चुकी हैं कुछ व्यावहारिक कठिनाइयों के कारण स्टडी ग्रुप के सुझाव को नहीं माना गया है, मैं भी चाहूंगा कि मंत्री महोदय उस पर प्रकाश डालें।

मैं दो-तीन बातों की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। सड़कों के राष्ट्रीयकरण के बारे में राज्यों को अधिकार दिया गया है। लेकिन मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि सड़कों के राष्ट्रीयकरण के साथ-साथ ग्राम जनता की सुविधा को भी ध्यान में रखा जाये। राज्य सरकार की पूंजी की एक सीमा होती है। इस कारण राज्य सरकार द्वारा बरों में ज्यादा पूंजी निवेश करने से और अधिक रोड्स नेशनलाइज कर देने से ग्राम जनता को अनेक सुविधाओं का सामना करना पड़ता है (समय की घंटी)

8-00 P.M.

एक-दो मिनट मैंने पहले ही मांगे हैं। राष्ट्रीयकरण से बहुत मुकद्दमेबाजी भी बहुत बढ़ती है इस पर भी मंत्री महोदय का ध्यान रहना चाहिए कि जिन सड़कों का राष्ट्रीयकरण किया जाए वहां ऐसे

ढंग से किया जाए कि इस पर लिटिगेशन न बढ़े और उसमें जैसा कि मैंने कहा ग्राम लोगों की सुविधा का भी ध्यान रखा जाए।

एक्सीडेंट में मरने वालों के बारे में हमारे कई साथी बता चुके हैं। इस संदर्भ में यह कहना चाहूंगा कि जो एक्सीडेंट में मर जाते हैं, या जो अपंग हो जाते हैं उन्हें तो न्याय मिल जाता है लेकिन जिस को हंड इंजरी हो जाती है उसके बारे में इस बिल में कोई राहत नहीं है।

दूसरी बात, जो एक्सीडेंट होता है उसमें किसकी गलती है इसके सबत जुटाने में भी बहुत देर होती है। इसके बारे में भी स्पष्ट रूप से बिल में कुछ नहीं कहा गया है। अतः इसका स्पष्टीकरण मंत्री जी कर देंगे ताकि जिसकी गलती हो उसका जल्दी से जल्दी पता लगाया जा सके और जिसका एक्सीडेंट हो जाए उसको कम्पन्सेशन भी मिल जाए और गलती करने वाले को सजा भी मिल जाए।

तीसरी बात जो मैं मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहूंगा वह यह कि बड़ी गाड़ियों की संख्या दिनों-दिन इस देश में बढ़ती जा रही है और रोड आदि की संख्या अनुपात में कम होती जा रही है, वह बढ़ नहीं रही है। क्या मंत्री महोदय छोटी-छोटी गाड़ियां 10-10, 5-5 मिनट के इन्टरवल पर प्रमुख शहरों में चलाई जाएं और अन्य जगहों में भी चलाई जाएं इस से अधिक से अधिक लोगों को रोजगार भी मिल सकेगा और बड़ी गाड़ियों से जैसा कि पोल्यूशन के बारे में कहा गया, एक हेजर्ड सा सारे शहर में हो जाता है, देहातों में भी हो जाता है, देहात से जुड़ने वाली सड़कों पर भी तमाम धुआं-धुआं हो जाता है इसकी कमी होगी और इसके लिए कोई यंत्र की व्यवस्था करेंगे जिससे अधिक धुआं देने वाली गाड़ियों को चैक किया जा सके और ऐसी गाड़ियों के परमिट रद्द किए जाएं। मैं कुछ क्लार्जिज की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करूंगा।

SHRI SUNIL BASU RAY (West Bengal):

It is already past eighth.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. C. LAKSHMANNA): Members are getting restive... (*interruptions*) ...

श्री रजनी रंजन साहू : एक मिनट में खतम कर दूंगा। मैं क्लाज 194 के बारे में मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। उसमें कहा गया है कि for using a vehicle without registration or a permit, पहले अफेंस के लिए 2 हजार दूसरे अफेंस के लिए 6 माह की जेल या 3 हजार रुपये का जुर्माना रखा है। इससे सरकार को कोई फायदा नहीं होने वाला है। जो आफिसर इसको चेक करेंगे उनकी आमदनी जरूर बढ़ जाएगी क्योंकि देखा गया है कि जितना अधिक जुर्माना बढ़ाएंगे उतनी ही अधिक कर्प्शन बढ़ेगी और उतनी ही ज्यादा उस जगह पर पोस्टिंग के लिए पैरवी बढ़ेगी, इसमें आपको भी परेशानी होगी। इसलिए मेरा सुझाव है कि ऐसी क्लाजिज जो हैं उसमें जुर्माना न रखकर अगर उस वक्त तत्काल परमिट प्रदान करने की व्यवस्था की जाए अगर गाड़ी सभी कंडिशनस फुल-फिल करती है तो उसको तत्काल परमिट दिया जाए ताकि ऐसे प्रावधान से जो कर्प्शन होता है वह बंद हो जाए।

इन शब्दों के साथ मैं पुनः मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहूंगा और साथ ही साथ इस बिल का समर्थन भी मैं करना चाहूंगा।

श्री ईश डत्त यादव : श्रीमन् मेरा व्यवस्था प्रश्न है, आठ बज चुके हैं . . .

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. C. LAKSHMANNA): I know. We will have the last speaker.

PROF. (MRS.) ASIMA CHATTER-JEE (Nominated): I will take four to five minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. C. LAKSHMANNA): I know. The understanding is, Prof. Asima Chatterjee will speak. After that, we will adjourn for the

day and tomorrow Mr. Pilot will give the reply and the rest of it. Only Prof. Asima Chatterjee.

PROF. (MRS.) ASIMA CHATTER-JEE: Sir, I welcome this Motor Vehicles Bill, 1988. The Bill covers 217 clauses in 130 pages and 14 chapters and the hon. Minister must be complimented for the preparation of such an exhaustive bill.

My hon. colleagues have already discussed many important aspects of this Bill and have made good suggestions. Since file time is very short, I would like to raise a few points for the consideration of the hon. Minister.

It must be admitted that motor vehicles constitute one of the best surface transport systems. As a result, enormous growth in the number of vehicles, taking all the categories speedwise tonnagewise and size-wise with structures modified to accommodate the maximum load, has taken place in recent years.

Unfortunately, the roads on which motor vehicles are plying are in an alarming condition with multiple potholes. Such a dilapidated condition of public roads is responsible for accidents. Care must be taken, therefore, for good construction at roads and their maintenance. In this context, I would like to say that the concrete road would be better than the asphalt road so that heavy vehicles buses lorries trucks etc. may not create potholes. On asphalt road potholes are easily produced, but not on concrete roads. But this procedure is not followed in many States.

For issuing the driving licence to drivers of heavy vehicles, in my opinion, at least driving experience of three years should be insisted upon. The drivers must carry the registration book and the driving licence when driving the vehicle. Sometimes this norm is not followed.

In the recent past one of our brilliant research students was killed just before the university due to competition by public buses. One of these while overtaking the other in high speed, killed our student.

[Prof. (Mrs.) Asima Chatterjee]

Later it was disclosed that the cleaner of the bus who had a learner's licence, was driving the vehicle. Therefore, I think that caution must be taken, measures must be taken so that the cleaner and the conductor though they may have the learner's licences, must not drive the public buses.

Sir, I also suggest that a speed limit should be fixed for motor vehicles plying on roads, both during the day and the night. Adequate number of speed-breakers must be there because they will help to control the speed limit. Speed-breakers are very important.

In this Bill a mention has been made about special courts. There are certain other provisions for taking action against drivers responsible for accidents. Some of my friends have suggested that mobile magistrate should be there. I think that mobile units with senior police officers should be posted so that they are able to visit the spot of the accident immediately and can take immediate action.

Clause 169 dealing with award of the Claims Tribunal mentions that applications from the victims or the relations of the victims in case of death are to be examined and shall be disposed of in accordance with the provisions of Chapter X without delay. This provision is really very good, and I welcome it. However, the Government should fix the routes of motor vehicles and must set the maximum limit on the number of passenger vehicles that a State transport undertaking can own. Otherwise the efficient service and the very purpose of clause 99 for providing adequate, efficient and economical service will be defeated.

Sir, I believe that the drivers of heavy vehicles must have educational qualification and knowledge of the various parts of the vehicle and their function as well. A training schools for the purpose should be organised.

For efficient driving, the working hours for the drivers should not exceed six hours

because they lose their concentration due to physical and mental fatigue. This should be kept in view.

In clause 185, which imposes penalty on drivers driving in drunken state or under influence of drugs, more stringent measures have to be imposed. The Clause has taken a lenient view. I feel the drivers violating the norms should be punished with rigorous imprisonment for at least three years.

Heavy vehicles should be permitted to run only from 10 p.m. to 4 a.m. as the road are overcrowded during day-time. Parking of vehicles has created much problem. I think underground arrangements and arrangements as exist in Bonn and Berlin have to be made for the purpose.

In Clause 59 it has been mentioned that the Central Government may, having regard to the public safety, convenience and objects of this Act by notifications in the Official Gazette, specify the life of a motor vehicle reckoned from the date of its manufacture. This is welcome. The health of the vehicles should be checked from time to time. Strict repair and maintenance should be insisted upon.

The Bill has a very good provision that the driver after the age of 40 years should have medical check-up. I feel this procedure should be followed from the very beginning when the driver is going to be appointed, because I know personally many drivers have very bad eye-sight and they suffer from night-blindness. This is true particularly in the case of drivers from Bihar is caused due to deficiency in Vitamin A. Lastly I would speak on pollution. Because of the incomplete combustion of the fuel, the road and the entire route get vitiated with poisonous and toxic gases and that cause health hazards. Therefore, pollution control measures need to be strictly implemented. Otherwise many infectious diseases like Asthma, lung and other diseases will develop.

This Bill on the whole is a positive and progressive measure on surface transport and the hon. Minister has done, a very

good exercise and has proposed many good provision for state transport.

While concluding I would request the hon. Minister to consider the suggestions that I have given.

With these words I conclude and support the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. C. LAKSHMANNA): With this, the discus-

sion is over. The hon. Minister, Shri Rajesh Pilot, will reply to the debate to-morrow.

Now the House stands adjourned and will meet at 11 A.M. tomorrow i.e. 1st September, 1988.

The House then adjourned at fourteen minutes past eight of the clock till eleven of the dock on Thursday, the 1st September, 1988.