उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर प्रसाद भार्गव) : देखिये, बारह बजे आपने दिया है ।

श्री राजनारायण : बारह बजे नहीं, हमने सवा दस बजे दे दिया था ।

उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर प्रसाद भार्गव) : सवा दस बजे आपने दे दिया, उसके बाद भी चेयरमैन ने अभी तय नहीं किया है कि उसको ऐडमिट करें या न करें । जब तक चेयरमैन ऐडमिट नहीं करते तब तक उसके जवाब देने का टाइम फिक्स नहीं होता ।

श्री राजनारायण : टाइम फिक्स न हो लेकिन सरकार से उत्तर पूछेंगे ?

उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर प्रसाद भार्गव) : पूछेंगे, जरूर पूछेंगे ।

श्री राजनारायण : सरकार का क्या उत्तर है ?

उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर प्रसाद भार्गव) : यह चेयर को बताना जरूरी नहीं है कि क्या उत्तर है । जब टाइम फिक्स करेंगे तो वह आर्डर पेपर पर आ जायेगा ।

श्री राजनारायण : मैं ऐसा समझता हूं कि जो आप इस समय कह रहे हैं व्यवस्था के रूप में उस पर आपको पुनः विचार करना चाहिये । मेरी जहां तक जानकारी है, जो संसदीय पद्धति है, आपकी व्यवस्था उसके अनुकूल नहीं है ।

THE MOTOR VEHICLES (AMENDMENT) BILL, 1965—*contd.*

SHRI C. M. POONACHA : In continuation of the motion I moved before we adjourned for lunch, may I seek your permission to say a few words by way of preliminary remarks ? The Motor Vehicles Act, 1939, was last amended comprehensively in the year 1956. The subject 'mechanically propelled vehicles' is covered by Entry 35 in List III of the Concurrent List in the Seventh Schedule of the Constitution. Under the proviso to article 162 thereof the executive authority in respect of motor vehicles vests in the State Government. The operation of motor vehicles is regulated under the Motor Vehicles Act, 1939 and the Rules framed by the State Governments thereunder.

Road transport has made rapid progress in this country during the last few years and a large number of suggestions for improvement in the working of the Motor Vehicles Act, 1939, have been received from the various State Governments and persons interested in the industry. The nationalised transport undertakings have, on the basis of their experience, also been pressing for some changes in the provision* relating to nationalisation of road transport which were introduced in the Act in 1956. The Road Transport Re-organisation Committee, 1959, commonly known as the Masani Committee, and the Motor Vehicles Insurance Committee, 1962-63, have made a number of important re:ommenda-tions involving amendment of the Act. The present Bill seeks to give effect to the recommendations received from the State Governments and those made by the above mentioned two committees, and other bodies, which were found acceptable by the Central Government. The Bill is also aimed to remove the difficulties with regard to the administration of the Act which have come to the notice of the Government of India from time to time.

An important provision included in the present Bill relates to the licensing of the business of collecting, forwarding and distributing goods carried by public carriers. Rules have been made by certain State Governments for licensing of persons engaged in the business of sale of tickets for travel by public service vehicles, and for forwarding and booking agencies. These rules of one State have been declared null and void by the State's High Court. A substantive provision has, therefore, been included in the Bill to remove any doubt about the validity of the rules made by the State Governments in this regard. A new section 66A has been added after «ec-tion 66 of the principal Act to provide that no person shall engage himself as an agent in the business of collecting, forwarding

[Shri C. M. Poonaeha.] and distributing goods carried by public carriers unless he has obtained a licence from the prescribed authority and subject to such conditions as may be laid down by the State Government. Numerous complaints have been received from time to lime about the malpractices prevalent in the booking and forwarding trade, and a substantive provision for licensing of such agencies was, therefore, considered essential for bringing about improvement in this trade.

Another important provision introduced in the Bill relates to compulsory insurance of motor vehicles against damage to property of third-party, including public property, of a value not exceeding Rs. 2,000. At present compulsory insurance covers personal injury and death only. The imposition of penalty for wilful misrepresentation of facts by a vehicle owner to the insurer, and for vexatious attempt by the insurer to repudiate his liability, has also been provided i_n the Bill now before the House.

The. appointment of State Transport Appellate Tribunals constituted by full-time judicial officers, not below the rank of a District Judge, has been introduced in the Bill to hear appeals/revisions against the orders of the State/Regional Transport Authorities.

Another important feature of the Bill is to provide for stricter control over drivers. The provisions added include . . .

श्री राजनारायण (उत्तर प्रदेश) : व्यवस्था का प्रश्न है, श्रीमान । पाइन्ट आफ आर्डर ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : What is the point of order ?

श्री राजनारायण : पाइन्ट आफ आर्डर यह है कि जब विधेयक को जाइन्ट सेलेक्ट कमेटी में भेजने का प्रस्ताव आ चुका है तो उस पर बोलते हुए मंत्री महोदय क्या लिखित पत्र पढ़ सकते हैं ?

उपसभाध्यक्ष (श्री महाबीर प्रसाद भार्गव) : जरूर पढ़ सकते हैं ।

SHRI C. M. POONACHA : Reference to the Joint Select Committee means that we first accept the principle underlying the Bill and refer it for consideration. So in my humble opinion, a certain amount of explanation while introducing the Bill is called for. I do not think I am transgressing any rules in that behalf.

श्री राजनारायण : जो लिखा हुआ है उसी को उन्होंने पढ़ दिया ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : Have you finished ?

SHRI C. M. POONACHA : No, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : Then please continue.

SHRI C. M. POONACHA : The provisions added include prescription of minimum qualifications for drivers of transport vehicles, production of medical certificate by drivers of transport vehicles when they come up for renewal of their driving licences, etc.

With improvement in our roads the speed limits of vehicles have also been increased. The existing provisions relating to compensation payable to victims of road accidents have been liberalised.

The Bill empowers the State Govern- $_v$ ments to make rules in respect of matters such as the minimum qualifications which a person should have in order to be entitled to obtain licence to drive a transport vehicle, the fees which are required to be paid for making or cancelling any endorsements in respect of any agreement of hire-purchase, or any hypothecation on a certificate of registration, transaction of business at a meeting of State Transport Authority or a Regional Transport Authority in the absence of the Chairman or any other member, the fees on payment of which appeals may be preferred against the awards of the Motor Vehicles Accident Claims Tribunal, etc. So far as the Central Government is concerned, the Bill empowers the Central Government to m rules with regard to the following matters, namely : additional conditions under which permit may be granted to a tourist vehicle; the fees on payment of which an appeal

against any decision, direction or order of the Inter-State Transport Commission may be preferred; and fees in respect of any matter involving the rendering of any service by the officers or authorities under the Act or any rule made thereunder in respect of which the Central Government is empowered *to* make rules.

The Bill further empowers the Central Government to exercise the powers conferred on the State Government by Chapter 4A of the principal Act in respect of a corporation or a company owned or controlled by the Central Government, or by the Central Government and one or more State Governments in relation to an inter-State route or area. The effect of this provision is that the Central Government will have the power to make rules under the provisions of the principal Act in relation to such corporations.

I have detailed above some of the important provisions included in the Bill under consideration. Since this is an important legislative measure affecting an important mode of transport, namely the road transport, I commend its consideration by a Joint Select Committee of both Houses, so that we could have the benefit of the advice of hon. Members on this Bill.

The question was proposed.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : The time allotted, for this Bill is one and a half hours. I have got several names before me who want to participate in the discussion. May I therefore request that the Members limit their remarks to ten minutes each ? Mr. Sundaram.

SHRI K. SUNDARAM (Madras) : Sir, I welcome this Bill though it is a belated one. I particularly welcome the provisions made for liberalising the restrictions on inter-State movements of motor vehicles, for the removal of procedural difficulties, for the revision of speed limits and for the amission of obsolete provisions. As the hon. Minister has stated, due to the increase of motor vehicle traffic in our country it is high time that these rules are amended. The provisions made for (he hire and drive of taxi cars will go a long way towards encouraging the tourist traffic in our country. In almost every other country this is prevailing and unfortunately so far this provision has not been made all there years in our country.

It is proposed to fix minimum qualifications for transport drivers in future. But no siandard has been laid down. This has to be fixed by the State. Unfortunately the standards vary from State to State and as a result in a number of States the standard fixed is so low that it is not conducive to good discipline on the road, especially in the case of heavy vehicles.

Another point that I welcome is the fixing of qualifications for the drivers. When they come for the renewal they are supposed to produce a medical certificate. I would rather suggest that instead of a health certificate, a certificate to show their fitness or the correctness of their eyesight is more important than a health certificate. That is for the professional driver.

In section 112 the punishment for a person who drives without a licence has been raised to Rs. 100 in the case of the first offence and Rs. 300 for repeated offences. I think this is too low in view of the devaluation of the rupee and this Rs. 100 must be increased to at least Rs. 200.

In section 62 of the Act it is stipulated that a security deposit is to be made by an applicant who applies for permission to ply public carriers on a route. This is the one section, Sir, where corruption has been most rampant and most popular in almost every city. I do not see why they introduced this condition that the application must come with a deposit. That only goes to increase the cost of the application to the extent of the interest that the deposit bears until the application is disposed of. I would suggest that in place of that, the route permit may be auctioned. This will bring in quite a substantial revenue to the exchequer and at the same time it will remove all possible chances for any corruption.

In another section provision has been made that the insurance company must deposit Rs. 30,000 on every policy issued on a transport vehicle. I think this is only another way of the Government collecting money for their use and it will be very

[Shri K. Sundaram.] hard on the insurance companies. It will be only directing the insurance companies' funds to the Government. I think that should be reduced to a minimum. If the insurance company has issued hundred policies there must be minimum amount deposited with that particular State Government, instead of saying that it should be deposited on every policy issued.

I congratulate the Government for bringing out the amendment with regard to the speed limits. All the limits already fixed have been most unrealistic. At least now they have realised that the slower speeds will only increase the congestion in the cities and so they have raised the speed limit. I welcome the provision increasing the fine for exceeding this speed limit. That is a Very welcome feature. At the same time the fine for overloading also has been increased and that is another feature which I welcome.

With regard to the issue of tickets for passengers to be carried by public transport vehicles, there is some provision. But unfortunately there is no check whatsoever on the tickets issued by private transport agencies. There have been a number of instances where the private owners issue tickets and many a time these tickets are collected back and they are not accounted for. I wish the Motor Vehicles (Amendment) Bill, makes some provision for checking the tickets issued by private transport agencies also.

Any amount of legislation can be made here. But what is the use if it is not implemented properly by every State ? The other day I was travelling from Bombay to Surat, a distance of 200 miles on a national highway, and I counted as many as 23 lorries stranded on the way due to break-down of one kind or the other. And all those transport vehicles carried fitness certificates. One can see even in the city of Delhi taxis going with their gates open while the vehicle is in motion, without being opened by the passenger, the glasses are down permanently even in this monsoon season. And I have travelled in taxis where the vehicle had no horn, it had no rear mirror and the brakes were absolutely unreliable. Even those vehicles carried fitness certificates from year to year. Nothing has been done to check them in this particular State. I can say that our Madras taxis are far superior those we see in the city of Delhi.

SEVERAL HON. MEMBERS: Question.

SHRI M. M. DHARIA (Maharashtra) : What is the taxi man to do when no soon after a new Ambassador car is taken, except the horn every other part starts giving noise ?

SHRI K. SUNDARAM : Ambassador cars are supplied throughout the country and I should say that in Madras they get more spare parts probably. The entire system of getting this fitness certificate is • farce. You can see a number of transport buses even after plying for a short distance having breakdowns. This happens even within a short time after the fitness certificate has been issued. And this is another region where corruption is rampant. This must be put an end to and this can be done not by mere legislation but by the State Governments taking effective, corrective steps immediately.

I am sorry to mention that in this amending Bill there is no provision for some other situations. For instance, there are cases where a very heavy vehicle fully loaded, breaks down in the middle of a road. This is a common thing. And the police authorities or the transport authorities cannot do anything with it because it is so costly to remove the load in that vehicle, and without being unloaded it cannot be moved. And so it stands on the road for weeks together and nothing can be done. There is no provision in the Motor Vehicles Act to deal with such a thing 3 P.M. effectively. There is one more point. All the manufacturers in this country are manufacturing cars with their steering or control on the right hand side but unfortunately the only manufacturer of jeeps is still manufacturing jeeps with the control on the left hand side. They are manufacturing some thousands of jeeps every year and as the years go by so many thousands of left hand driven jeeps will be put on the road and it will only go to increase the number of accidents on the road. I do not see

why the Government should not have some regulation to have all the cars manufactured of the same type; whether left hand or right hand, it does not matter.

In addition to that, at this stage of industrialisation of the country it is possible that an individual is able to make a car with imported components and indigenous parts made by himself. There have been no standards fixed yet for the fitness of such cars to be put on the road. Now this is the right time for the Government to fix standards of such cars so that even those people who are engaged in small scale industries will be enabled to manufacture their own types of cars, at least a few if not in thousands, and put them on the road. The difficulty now is that the transport authorities or the Transport Commissioners have not got the standards for such cars and they have no means of testing such vehicles so that they can issue fitness certificates to enable such vehicles to be put on the road- I hope the Minister will consider this view-point and further amend the Act before this Bill is enacted.

SHRI ARJUN ARORA (Uttar Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to support the motion to refer the Bill to a Select Committee but I must say that road transport in the country is very badly neglected, and we are still living in the bullock cart age. There are, for example, in the country ten million animal-drawn vehicles and less than 0.3 million auto mobiles, trucks, buses and cars. In this vast country..............

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : And what about hand-driven rickshaws.

SHRI ARJUN ARORA : Well, the hand-driven and foot-driven vehicles are increasing. Such is the lot of men that the rickshaws pulled by men are replacing the animal-drawn *ekkahs* and tongas all over the country. But at the moment we are concerned not with men but with automobiles, motor vehicles, which will be covered by this Bill.

The recognition that an efficient road transport system is necessary for the prosperity of this country has been fairly widespread and old. Still our roads are neglected. We still have a majority of our roads which are unmetalled and unfit for use by any automobile and they are the roads which serve the rural areas where the real India lives. The necessity for nationalisation of road transport was felt even before our independence and even during war time a decision was taken to nationalise road transport in order that the road transport system in the country may be expanded. Some States have implemented that decision energetically; others have been lethargic and indifferent. They are too much influenced by the monopolistic operators of buses and. trucks. I must say, in the matter of nationalisation of road transport the Government of U.P. has done fairly well so far as passenger traffic is concerned but even in U.P. we find that goods transport is still handled by private truck operators of very little education and much less integrity. They are not so efficient in their work but they are efficient enough to corrupt the enforcement system, the police and everyone concerned and they indulge in overloading to a degree unknown anywhere in the world. That is how they make money. This is not something for which I can either congratulate the so-called efficient truck operators or the Government of any State. It is the duty of the State not only to nationalise passenger transport but also to provide efficient goods carrier system in order that the produce of the rural areas can be safely transported to the urban areas and the manufactured goods can easily reach the rural areas. At the moment because of lack of roads, because of lack of an efficient road transport system, where the roads exist, the goods which should be available to the cultivator are not available to him. That is why there is a disincentive for the cultivator to produce more or to sell and market whatever he produces. Mr. Vice-Chairman, in this road transport business there has been a spurt in the growth of monopolistic ownership. No less a Swatantra Party leader than Mr. Masani has recognised this but that was of course before the Swatantra Party was born. It was in March 1959 that the Masani Committee on Road Transport Reorganisation noticed this. They have referred to the monopolistic nature of ownership in the road transport system.

[Shri Arjua Arora.]

'['hey said there were 75 operators owning more than 50 vehicles each and the Masani Committee was also fair enough to observe that it was this monopolistic nature of ownership which was responsible for the bad state of the workers in the road transport industry. The workers in the road transport industry are among the most exploited workers. Only a few years back the Government of India took steps to regulate their working conditions but that Act is not fully implemented in all the States and the result is . . .

SHRI S. S. MARISWAMY (Madras): Why?

SHRI ARJUN ARORA : Why, I will tell you a little later.

SHRI S. S. MARISWAMY : I will tell you; it is because most of them are Congressmen.

SHRI ARJUN ARORA : Not all of I them are Congressmen; some are still in the Swatantra Party. I hope they will leave it.

SHRI S. S. MARISWAMY : Tn my State all of them are in Congress.

SHRI AMD ALI (Maharashtra) : The workers also are all Congressmen and if we do them a favour it would be encouraging a larger number of persons.

SHRI ARJUN ARORA : Sir, a good Congressman would like to favour the transport workers rather than the transport operators, because even from a selfish point of view in this year of election one must concede that the workers have more votes than the operators. So, even if the operators are Congressmen, the duty of a good Congressman, whether in the Ministry or otherwise, is to protect and work for the welfare of the transport workers.

SHRI S. S. MARISWAMY : But unfortunately it i9 hot so.

SHRI ARJUN ARORA : There are, it appears, more unenlightened men than Mr. Mariswamy and I imagine. In this country road transport is not growing. It is due to the fact that the automobile industry has let down the country. When some of the foreign manufacturers, who were engaged in assembling automobiles in this country, like Ford and the very powerful General Motors, were driven away from this country and the Indian automobile industry was born, the understanding was that within five years or so the industry would become cent per cent self-sufficient self-rcliant. The barons of the automobile industry, who have proved to be the enemies of the country, did not make the automobile industry self-reliant and we are today very much dependent upon imported components and imported raw materials. The result is that not only soon after devaluation even the Government conceded a price rise to the barons of the automobile industry. The more serious result is that the production of buses, cars and trucks in the country is deplorably small. It does not increase. Every time a Minister of Industry decides to take this mutter up, these automobile magnates, who sell the costliest cars in the world, say : Give us more import licences. I wonder why are these people not reminded of the assurance that they gave when they were given the licences. Each one of them gave a time-schedule for replacing the import content of the automobile and each one of them has failed to carry out his obligation. If there was any case for taking over any industry, it is the automobile industry. It is the first one which should have been taken over simply because the industry which was expected and which promised to produce a hundred per cent Swadeshi automobile has let the country down. Every time it comes forward with a request, on the one hand, for more import licences and, on the other hand, for a further increase in prices. The result is that in this country we are paying the highest price for the worst cars available.

Then, in order that the road transport industry may prosper, it is necessary that small operators should be afforded credit facilities. At the moment scheduled banks do not give these small operators any credit facilities. The result is that all over the country thugs and robbers have formed finance companies. They fleece the people with small savings by promising them a high rate of interest and they fleece the small truck operators by advancing them

money at very high rates. Recently it was disclosed that a former Cabinet Secretary of the Government of India and the Chairman of the Hindustan Aeronautics Limited, Mr. S. S. Khera, was also a victim of these thugs who finance the truck operators and transport operators. Mr. Khera has, according to a press report, been robbed of Rs. 54,000/-. I have received a number of letters from people in various parts of the country complaining against these finance companies who take deposits and advance the money to truck operators. If scheduled banks in the country or some Government agency was there to advance credit to truck and bus operators, even the private sector will grow. In the road transport industry, as has been said by a number of Committees, there is scope for the enlargement of both the sectors. So, while it is necessary that certain vital routes should be nationalised not only in respect of passenger transport but also good transport, there are avenues for enlarging the private sector, which must not grow as a monopoly. The small operators should be able to grow and have credit facilities.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : Mr. Arora, it is time.

SHRI ARJUN ARORA : All right. I have a lot to say. but I must sit down.

SHRI M. N. GOVINDAN NAJR (Kerala) : Mr. Vice-Chairman, the hon. Minister, while moving this Bill, said that he was accepting the recommendations of so many Transport Committees which had submitted their reports from time to time and that he was trying to make this Bill a model one. Till we get another opportu-, nity to discuss in detail the various provisions of the Bill, after it returns from the Select Committee, I do not wish to go into the details. Here I would draw the attention of the House to certain facts which are very much linked up with the progress of the transport industry. As everyone knows, the road transport industry is linked with roads and as far as our State is concerned, we are lagging very much behind. Now, I want to draw the attention of the hon. Minister to the National Highways which happen to be the responsibility of the Centre. Since it is a Concurrent subject and there is a lot to be said about roads in the States' sector, I do not want to go into that, but I want to draw his attention to the National Highways. What is the present position? I know the National Highway in our State. It was started long ago and we were told that it was a very important National Highway which would link Bombay with Cape Comorin. But up to this day the roads have not been completed. I think it was started during the Second Five Year Plan or the First Five Year.Plan. I do not exactly remember it.

During all these years they were not able to complete this highway, and the main trouble is with regard to the bridges. Lots of money, crores of rupees, have already been invested on this road though it is not completed. If these bridges were made and transport made possible through this road, it would have got the Government a lot of money. The investment would have been a profitable investment. Because you cannot build a few bridges, because you are very slow in the matter of getting the work done, the money invested gives you no return. With regard to the maintenance that is another sad story and I do not want to go into that.

Then I recently happened to visit Madhya Pradesh, I had to go to Bastar. There was no rail connection to that area. We had to go from Raipur to Bastar by bus. I found a peculiar type of bridges there. The road is almost all right but all the bridges were temporary bridges. During flood season the road is not useable. Another factor which came to my notice was that for 99 years or so the route had been sold to some private owners so much so that even if the Government wants to develop the transport industry along that route it seems that the Government is helpless. Recently, the managers of the Dandakaranya Project wanted to run a few buses for the benefit of that project. After all it was a Government-sponsored project, and they did not know that tho whole rights had been sold to some private owners. They tried to run a few buses. Immediately the matter was taken up before the Court and the verdict came against the Dandakaranya Project people. The state of the transport that is run there

[Shri M. N. Govindan Nair.]

is very outmoded. It gives no comfort. The buses are all rotten. In spite of that nothing can be done in the matter because the State Government has already sold its rights. I want to see whether the Centre can intervene in the matter and see that things are set right.

Another thing also is happening there. There is some Transport Corporation controlled by a few people. Whenever there is a change of Ministry, the Chief Minister will come with a statement saying that he is going to do something about this. *(Interruption)* I am speaking about Madhya Pradesh. Then what happens ? They will go and see the Chief Minister and represent their case in the proper way—"in the proper way" is to be underlined—and the whole thing is hushed up so much so it has become a joke in Madhya Pradesh that whenever a Minister makes such a statement, the ordinary people say: yes, this time the statement is a deal for so many lakhs of rupees. I travelled there in the bus. I was just an ordinary passenger. These are the talks which I heard in the bus.

AN HON. MEMBER: You follow Hindi?

SHRI M. N. GOVINDAN NAIR: I follow Hindi a little bit. So it has become so notorious. That is why I say that the Ministry should see that something is done to release this route from the hands of the monopolists who are controlling it today.

Another aspect of this road transport industry is the automobile industry. On one aspect my hon. friend, Shri Arjun Arora, made his remarks that they failed to produce all the indigenous parts necessary for the automobile industry here. But my complaint is not that. The huge profits these people are making are also telling upon this industry in a very big way. I cannot understand why a small car like the Ambassador should cost so much. But for the import duties and other taxes cars of a better quality made in other countries would be available at a very much cheaper price. But here the Government have given protection to some people for running this industry and because of that protection even others who want to be in this industry cannot come into the picture, and this monopoly nature of the protection is utilised by them to make the maximum profit which in its turn makes transport costlier. Here again, 1 do not know why, the question of the small car has become a very notorious affair. Every time for the last so many years at least I do not know why they are behaving like this. Everybody knows that some foreign collaborators are prepared to produce small cars at a comparatively very small price, but they will never encourage it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. P. BHARGAVA) : Mr. Nair, this does not come under the purview of this Bill.

SHRI M. N. GOVIDAN NAIR : Transport industry is very much linked with roads on the one side and the automobile industry on the other. Why do we want this Bill ? Because we want a better run road transport industry here. With regard to the main provisions we will get another opportunity. So sidelines have to be brought in. I do not know, but even the present Ministry in which Mr. Poonacha is also included has come to the conclusion that the public sector should not produce the small car. And from his own State a demand has come that they should be given permission to produce it. And still, even when his own State wants to do something good, I do not understand why he cannot assert his good offices to persuade his Cabinet Minister or the Cabinet Ministers to give permission to start that industry.

So. if you want a better run road transport industry, I think some better attention has to be paid to the development of the automobile industry which will make road transport cheaper.

SHRI T. V. ANANDAN (Madras) : Sir, this Motor Vehicles Act, 1939 has undergone so many changes since 1956. There were some Committees in 1959 and 1962. Yet some of its clauses have been invalidated by the State High Courts making it compulsory on the part of the Government to introduce this amending Bill before us. As far as the reasons for introducing this Bill are concerned, they are very clearly stated—control over drivers.

liberalisation of the existing provisions relating to compensation payable to victims of road accidents, liberalisation of inter-State movement, etc. I may here point out that the first and the fundamental point is about the control over drivers. In clause 2 it is stated about licensing the drivers. But it is not very clearly defined under which circumstances the licensing authorities should withhold the licence to the driver. I am of opinion that today in the country there are the so-called training schools and if a man is prepared to pay Ra. 200, a certificate is given to him by them that he has undergone training in that school for about a fortnight and that he is able to handle a motor car. I think the licensing authority can never refuse a licence if this sort of man goes before him for a licence. The licensing authority cannot deprive him, whoever he may be, of a licence, unless it is very clearly defined that in such and such schools and for such and such periods a man should have been given training for six months or nine months or something like that. Unless that stipulation is not there ....

SHRI C. M. POONACHA.: I may inform the hon. Member that provision is made in the Bill that every training school will be registered hereafter. And the particular type of instruction that will be given there is also going to be regulated. A regulatory provision has been made for that also.

SHRI T. V. ANANDAN : My point is that the duration of the training is not specifically mentioned here. Why I am saying that is this. I wanted to be trained as a driver. I asked a friend of mine here in Delhi. He said, if you pay Rs. 150, m about a fortnight you will be given a certificate by such and 6uch school. That Is why I mention that here.

Another point that I wish to make is regarding the age of 18. How can a young lad of 18, even though he has been given full training, control a car ? In respect of franchise, we have put the age at 21. One should be above 21 years of age, otherwise, he will not be able to understand what is right or wrong. Therefore, unless he is 21 years of age he cannot vote. Here in this place you have also said, '20 years for transport vehicles'. If 20 years can be specified for transport vehicles, will it not be right to suggest that it should be at least 20 for a man to obtain a licence from the Government for driving these cars, to see that he is responsible?

Coming to review and renewal of licences, medical examination is also necessary. But I may mention here that vision is of paramount importance for these drivers. We find in many States that old people with thick glasses onto their eyes drive passenger carrying vehicles. It is very dangerous. As far as railways are concerned, we do not come across such cases. It hat got a specific rule and there are no people with thick glasses. The vision test is very strict there. Yet there are so many accidents. Here the driver has to come across so many people on the road. We must prescribe a very stringent vision test for the drivers of these vehicles.

It is good that you are going to eliminate the difficulties in respect of inter-State traffic. Inter-State road transport is in competition today with railway transport. At terminal stations, goods terminals or tourist terminals, there should be well-built stations for the passengers to alight and to deposit their baggages there and also to take rest for some time; provision for a canteen or a restaurant should be there. All these are necessary in this developing stage of our country. I would like to suggest that provision. Also during peak hours in the cities and in the towns overtaking should be restricted. No driver of any vehicle should overtake. There are all rules and regulations prevailing in the advanced countries. Why should we not also follow them here 7 During peat hour traffic overtaking should be brohi-bited.

And about the carrying capacity, we now find that rules are there, only a limited number of passengers alone should be carried. Yet, they are not very strictly followed by the State Governments and by the district authorities. We always find overloading in passenger buses. Thai should be restricted. On long-distance buses it is prevailing. The owner may be a private individual or the State Government. The conductor and the driver both

[Sfari T. V. Aiiandan.]

convive and they do carry very many passengers. And if any police authority comes, something is pocketed by him and he goes away. I say that these things do happen even though the rules are there. I suggest that overcrowding in passenger buses should be prohibited.

To eliminate accidents, in foreign countries they have an adjustable belt for the driver and also one for the front seatcr. It has got two adjustable belts. If sudden break is applied by the driver, the front seater goes and bumps against the windscreen. To prevent this, in foreign countries they have introduced adjustable belts. That can also be made use of here in our country.

Coming to the automobile industry, I think it has not yet been classified, whether they are skilled or semi-skilled. That should be done because the automobile industry is improving in our country. As the records would show, in 1947 there were only one hundred thousand vehicles. Today the number is about ten hundred thousand plying in our country. Such being the case—it is going to be improved during the Fourth Year Plan and also we are improving the National Highways in the country—the automobile industry should be brought under stricter control. On the roadside there are so many private individuals having some sort of repair workshops where they do exploit highly skilled workmen. They do not pay them minimum wage, but they become wealthy. That should be prohibited. There is the Factories Act. But the Factories Act says that unless it is an establishment having 20 workmen it cannot be declared to be a factory. Here a new provision should be made so that wherever private bodies employ even four or five persons, their workshops should be brought under some regulation, so that the condition of the working class may improve. Now, no gratuity is paid; even when a workman dies, no assistance is given by the owner, but the workman is exploited.

Therefore, some sort of rule should be framed for these people.

There is another point which I **want** to make. I find people with just bone, **and** skin driving buses and goods vehicles. Is there no limitation on age for this class of people? When we have got 60 or 58 as the superannuation age, is there no superannuation for these drivers of bus transport, good transfer and car driver? Similarly, whoever may be the owner, there should be provision for retirement benefits to **the** driver. These things also may go before the Joint Committee for consideration. However, on the whole this Amendment Bill is very good but there is scope for further revision and introduction of some more rules and regulations for the safeguards of the transport industry. Thank you. Sir.

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया (मध्य प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, यह जो मोटर वेहिकिल्स संशोधन विधेयक आया है वह आवश्यक था; इसके द्वारा कई बातों में इसमें अच्छे संशोधन किये जा रहे हैं और कई के बारे में मेरा मतभेद है।

अभी जो चर्चा चली उसमें राष्ट्रीयकरण के बारे में भी चर्चा की गई कि राष्ट्रीयकरण हो जाना चाहिये, प्राइवेट आपरेटर्स की जो ज्यादतियां थीं उनको देखते हुए राष्ट्रीयकरण की हवा चली लेकिन राष्ट्रीयकरण की जैसी व्यवस्था मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश में चल रही है और अन्य स्थानों पर भी चल रही है उसको देखा जाय कि क्या हो रहा है तो लगता है कि इस राष्ट्रीयकरण के परिणामस्वरूप सम्पत्ति का दुरुपयोग हो रहा है, साथ साथ कर्मचारियों का खराब व्यवहार, यात्री गाड़ियों की खराब हालत, यात्री गाड़ियों का बिना सूचना दिये कैंसिल हो जाना, सामान का चोरी होना, स्टेट ट्रांसपोर्ट की जो गाड़ियां रहती हैं उनका सामान चोरी कर के बेचना, और सामान की खरीद में पैसे खाना चाहे मोटर की खरीद हो या सामान की खरीद हो, जेनुविन पार्ट के नाम पर पुराने पार्ट खरीद लेना जिसका कि मुकदमा मध्य प्रदेश में चला था, आदि आदि बातें हैं। तो जो पब्लिक को राहत

देने की बात कहते थे वह नहीं है तथा आर्थिक दृष्टि से भी हानि हैं। इन गाड़ियों की हालत देखी जाय तो इनकी हालत भी खराब है। फिर जब से स्टेट ट्रांसपोर्ट चलने लगी है तब से मध्य प्रदेश में किराया बढ़ा है और अब उत्तर प्रदेस में भी बढ़ाया जा रहा है। मुझे इससे कोई मतलब नहीं कि स्टेट की ट्रांसपोर्ट चले या प्राइवेट आपरेटर की ट्रांसपोर्ट चले, मगर हम यह चाहते हैं कि मोटर वेहिकल्स एक्ट के अन्तर्गत जितनी आवश्यकता है अच्छी गाड़ियां चलें, ओवरक्राउडिंग न हो, समय पर गाड़ियां चलें आदि आदि। इन बातों के सम्बन्ध में बिना इसका विचार किये कि यह गवर्नमेंट की है या प्राइवेट है, सब सवालों की अच्छी तरह से देखकर के व्यवस्था करवाई जाय।

दूसरी बात यह है कि किराया बढ़ाया जाता है। चूंकि स्टेट ट्रांसपोर्ट है इसलिये ऐसा होने की वजह से यही शिकायत रहती है कि जो यात्रा करने वाले हैं उनका ध्यान न रख कर के किराया बढ़ाने की तरफ सदा ध्यान रहता है। तो उस पर कोई नियंत्रक आना चाहिये और इस दृष्टि से मैं आवश्यक समझता हूं कि अगर राष्ट्रीयकरण की गाड़ियां आपको चलानी हैं तो उसके साथ-साथ प्राइवेट आपरेटर की गाड़ी भी चलाइये जिससे कि प्राइवेट आपरेटर की ज्यादती पर भी नियंत्रण हो सके और शासकीय गाड़ियों के चलने से जो नुकसान हो रहा है उसको भी तोड़ा जा सके और उसका ठीक तरह से संचालन किया जा सके।

उपसभाध्यक्ष महोदय, राष्ट्रीयकरण के नाम पर "डाग इन दि मेंजर" वाली पालिसी हमारे यहां कई जगह चल रही है। योजनायें तो प्रकाशित कर देते हैं कि इन सब भागों पर सरकारी गाड़ियां चलेंगी मगर दुख के साथ कहना पड़ता है कि न तो खुद चलाते हैं और न दूसरों को चलाने देते हैं। तो मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि कानून में ऐसी व्यवस्था करें कि जो भी विज्ञप्ति प्रकाशित हो या जो भी योजना बने वह तभी हो जब कि ठीक तरह से उसे कार्यान्वित करने की क्षमता सरकार की हो अन्यथा विज्ञप्ति को प्रकाशित करने के पहले दस बार विचार कर लें जिससे कि लोगों को तकलीफ नहीं हो। चूंकि राष्ट्रीयकरण होने वाला है इसलिये नई लाइनों पर गाड़ियां नहीं चलाई जायं जब कि मोटर चलाने वाले चलाने को तैयार हैं और जनता भी चाहती है कि गाड़ियां चलें लेकिन चूंकि बीच में यातायात डिपार्टमेंट की यह पालिसी है कि हम अभी थोड़ा विचार करेंगे इसलिये वह चल नहीं सकतीं। मेरी समझ में नहीं आता कि आप पबलिक के इंटरेस्ट से मामले को देखना चाहते हैं या राष्ट्रीयकरण के भ्रामक सिद्धान्त के गोरखधंधे में फंसे रहना चाहते हैं। तो यह विचार करने की बात है। एक तरह तो आप चला नहीं सकते और दूसरी तरफ जो कि चलाना चाहते हैं उनको चलाने नहीं देना चाहते। तो यात्रियों की सुविधा की व्यवस्था की तो बात है उसमें ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट अभी तक फेल्योर ही रहा है।

अब जहां तक संशोधन का सवाल है तो एक संशोधन में चाहा गया है कि अब ड्राइवर्स लाइसेंस रिन्यू करायें तो वे डाक्टरी सर्टीफिकेट पेश करें। मुझे समझ में नहीं आता कि यह क्या है। जब तक कि ड्राइवर के खिलाफ शिकायत न हो तब तक ऐसा नहीं होना चाहिये। जिन ड्राइवर्स के खिलाफ शिकायत हो उनके सम्बन्ध में मेडिकल सर्टीफिकेट मांगने को व्यवस्था की जाय या जिनकी उम्र एक सीमा से ज्यादा हो, जैसे कि जो ड्राइवर 45 साल का होगा उससे मेडिकल सर्टीफिकेट लेना आवश्यक होगा, लेकिन सब के लिये एक बन्धन बांध कर आप व्यर्थ का शासन का काम बढ़ा रहे हैं और रिश्वत-खोरी के लिये रास्ता निकाल रहे हैं क्योंकि मेडिकल सर्टीफिकेट कैसे मिलते हैं और कैसे

[श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया] नहीं मिलते हैं यह आप अच्छी तरह से जानते हैं। अगर किसी ड्राइवर के खिलाफ शिकायत आई हो या उम्र 50 या 55 हो गई हो तो एक बंधन लगा दें कि उसको मेडिकल सर्टीफिकेट लाना होगा लेकिन हर आदमी के लिये यह व्यवस्था कर दें तो फिर व्यर्थ का हमारा खर्च बढ़ने वाला है।

इसी तरह एक खास मुद्दे की और बात है कि चालक और गाड़ियों के परिचालक के चालान होते हैं चाहे वह ओवरक्राउडिंग के लिये हो या खराब गाड़ियों के लिये हों, किसी तरह के हों, और वह चालन ड्राइवरों के लाइसेंस पर लिख दिया जाता है लेकिन चाहे उनके कितने भी चालान हो जाएं मगर उनका लाइसेंस रद्द नहीं किया जाता है। तो हमें यह व्यवस्था करनी चाहिये कि इतने चालान होने के बाद या इस प्रकार के चालानों के हो जाने के बाद इनके लाइसेंस ससपेंड किये जायेंगे या इतने अधिक अपराध हो जाने के बाद इनके लाइसेंस कैंसिल किए जायेंगे। लेकिन आज यह व्यवस्था है कि ड्राइवर ओवरक्राउडिंग करते हैं और उनका चालान भी हो जाता है लेकिन इसकी उनको कोई चिन्ता नहीं है कि उनके चालानों की संख्या बढ़ती जा रही है क्योंकि चालान करने वाला दूसरा है और लाइसेंस देने वाला दूसरा है, दोनों भागों में कोआर्डिनेशन न होने की वजह से ओवरक्राउडिंग के चालान होते हैं लेकिन उसका चालक पर या परिचालक पर या जो कंडक्टर होता है उस पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता। इसलिये यह निश्चित करना चाहिये कि इतने अपराध करने के बाद उनके लाइसेंस ससपेंड कर दिये जायेंगे या रद्द कर दिये जायेंगे।

अब, ड्राइवर्स की योग्यता आप निर्धारित करना चाहते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि किस तरह की योगता निर्धारित करनी चाहते हैं। मोटर चलाना और स्कूल की शिक्षा अलग अलग चीज है, स्कूल की शिक्षा से तो मोटर चलती नहीं। हां, अगर आप यह लगायें कि ड्राइवर को इंजन चलाने का ज्ञान है या नहीं या अगर मोटर का पहिया पंचर हो जाय तो उसको ठीक करने का ज्ञान है या नहीं तो ऐसा बंधन लगाना समझ में आने सरीखी बात है। यहां इतने ड्राइवर्स बैठे हुए हैं लेकिन इस बिना पर यहां जो बैठे हुए हैं उन सब का लाइसेंस कैंसिल करना पड़ेगा क्योंकि इन्हें ड्राइविंग आता है, चलाने का ज्ञान है लेकिन कहां क्या खराबी आ गई है, कारबोरेटर में कचरा आ गया है तो वह दूसरों से ठीक करवाते हैं।

श्री लोकनाथ मिश्र (उड़ीसा) : ओनर ड्राइवर को छूट दी जायेगी।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : तो आप मैट्रिक का सर्टीफिकेट चाहते हैं या कोर्स योग्यता मैकेनिकल आधार पर निर्धारित करना चाहते हैं? अगर मेकेनिकल आधार पर चाहते हैं तो मैं उससे सहमत हूं लेकिन अगर इसकी आड़ में यह कहें कि उसको मैट्रिक का सर्टीफिकेट लाना चाहिये या हायर सैकेंडरी का सर्टीफिकेट लाना चाहिये तो यह गलत होगा। दिल्ली में ही बहुत से ऐसे लोग मिलेंगे जिनके पास हायर सेकेन्डरी का सार्टीफिकेट नहीं है लेकिन वह इतनी अच्छी मोटर चलाते हैं और इंजन का इतना अच्छा काम करते हैं कि बड़े-बड़े पढ़े लिखे और ट्रेनिंग पाने वाले लोग क्या कर सकेंगे। तो इसको योग्यता स्कूल में जाकर कोई लेना चाहे, ऐसी बात नहीं है। इसलिये मैं कहूंगा कि मेकेनिकल योग्यता का बन्धन लगा दीजिये तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है लेकिन और दूसरी योग्यता के आधार पर लाइसेंस रद्द नहीं होना चाहिये। मेरा निवेदन है कि मैकेनिकल योग्यता लगायेंगे तो ज्यादा अच्छा है।

अब ड्राइवर्स के ड्रेस के बारे में इसमें व्यवस्था है। अब मध्य प्रदेश की बड़ी विचित्र स्थिति है कि जो अन्तर्प्रान्तीय मार्गों पर

गाड़ियां चलाते हैं उनके लिये यह है कि मध्य प्रदेश के नियम अलग हैं और राजस्थान के नियम अलग हैं और मध्य प्रदेश की गाड़ी राजस्थान की सीमा के अन्दर होती है तो वहां वाले अपने नियमों के अनुसार चालान करते हैं और इसी तरह राजस्थान की गाड़ी मध्य प्रदेश की सीमा के अन्दर होती है तो वहां वाले अपने नियम के अनुसार करते हैं। आज राजस्थान और मध्य प्रदेश की सीमा एक ऐसे स्थान पर होती है जहां न तो कोई नगर है और न कोई स्टोपेज है, ऐसी स्थिति में या तो ड्राइवर्स और कंडक्टर्स खड़े होकर अपना ड्रेस बदलें या फिर राजस्थान की सीमा के अन्दर चालान करवायें क्योंकि यहां की ड्रेस खाकी है तो वहां की ब्ल्यू है और अगर वहां की ब्ल्यू है तो वहां की खाकी है और इसके परिणामस्वरूप चालान हुए हैं, इस अपराध में लोग दंडित हुए हैं, लोगों पर दंड हुए हैं क्योंकि ला के ब्लाईंड होने की वजह से वह यह नहीं देखता है कि इसकी क्या डिफिकल्टीज हैं और इसका परिणाम यह होता है कि मध्य प्रदेश के ड्राइवर राजस्थान के अन्दर वहां के नियमों के अनुसार पकड़े जाते हैं और दंड पाते हैं। तो मैं चाहूंगा कि इसके लिये या तो युनिफार्मिटी सारे स्टेट के लिये हो नहीं तो अगर युनिफार्मिटी नहीं कर सकते हैं तो जैसा कि सुझाव दिया गया है एक स्टेट का कानून दूसरे स्टेट में भी लागू हो सके और जो वहां अपने नियमों का पालन करेगा वह ठीक करेगा, ऐसी व्यवस्था होना ठीक है। तो हम चाहेंगे कि इसके बारे में अच्छी तरह से बिल्कुल स्पेसेफिक शब्दों में उसकी व्यवस्था की जानी चाहिये।

मोटर ड्राइविंग की ट्रेनिंग देने वाले स्कूल के ऊपर आप फीस लगाना चाहते हैं। मोटर ड्राइविंग जानने वाले हमारे कई आफिसर्स के चपरासी नियुक्त किये जाते हैं, उनको मोटर ड्राइविंग की ट्रेनिंग और लाइसेंस दें और फिर अपनी गाड़ी में रख कर चपरासी के नाम पर गाड़ी चलाएं, इस प्रकार की जो व्यवस्था की जाती है वह किसी से छिपी नहीं है। ऐसी स्थिति में चाहे वे चपरासी हो या कोई और आदमी हो, यदि ऐसे लोग मोटर ड्राइविंग की ट्रेनिंग लेने जायेंगे और ड्राइविंग पर फीस ली गई तो खरबूजा कटने वाला है छुरी कटने वाली नहीं है, वह सारा भार चपरासी पर आने वाला है, सिखाने वाले पर नहीं आने वाला है। एक ओर ट्रेनिंग के लिये हम हजारों रुपया खर्च करना चाहते हैं दूसरी ओर लोग अपनी स्वयं की व्यवस्था करके ट्रेनिंग दे रहे हैं। आप उन पर लेवी लगाना चाहते हैं कि तुमको टैक्स देना पड़ेगा, तुम ट्रेनिंग देते हो मोटर चलाने का। हमें तो उनको इनकरेज करना चाहिये, उनके लिये अच्छे साधन उपलब्ध करने चाहियें जिससे अधिक से अधिक लोग ट्रेनिंग पा सकें और देश में काम कर सकें। यह व्यवस्था करनी तो दूर रही आप उनके ऊपर टैक्स लगाते हैं। यह ठीक लगता नहीं। मैं प्रार्थना करूंगा कि आप इसको वापस ले लें।

टैक्निकल फिटनेस, आपने चाहा है कि साल में एक बार होनी चाहिये। पहले जब इंदौर स्टेट थी तब साल में एक बार होता था। अब साल में दो बार होता है और दो बार में भी कभी-कभी ऐसा होता है कि कभी आफिसर रहता है कभी नहीं रहता, कभी आफिसर अफसरों के साथ घूमने चला जाता है। परिणाम यह होता है कि मोटरों की लाइन की लाइन लग जाती है और कोई ठिकाना नहीं रहता कि गाड़ी कब देखी जायगी। तो यह जो एक साल में टेक्निकल फिटनेस की व्यवस्था आपने की है, यह अच्छा है। इसके साथ जो बंधन लगाया है कि बिना फिटनेस के कोई गाड़ी चलेगी तो उसका लाइसेन्स रद्द किया जा सकता है तो इसमें मैं चाहूंगा कि अगर आफिसर ने कोई तारीखें दी कि फलां आदमी की गाड़ी की टैक्निकल फिटनेस 31 जुलाई को खत्म हो रही है

[श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया]

और वह आफिसर दौरा करके 5 अगस्त को आने वाले हों तो पांच दिन तक गाड़ी का चलना बन्द नहीं होना चाहिये जिससे यात्री तकलीफ उठाएं क्योंकि आपके हिसाब से एक मिनट भी, एक कदम भी वह बिना टेक्निकल फिटनेस के चलता है तो उसका लाइसेन्स रद्द किया जाना चाहिये, सस्पेन्ड करना चाहिये । यह बहुत ज्यादती होगी । हमें ऐसे मामलों में अपवाद जरूर रखना चाहिये कि यदि ऐसी तारीख पड़ी हो तो महीने का "ग्रेस" न हो या किसी की कोई शिकायत आई हो या जब कोई टेक्निकल फिटनेस करवाने आ रहा हो और गाड़ी रास्ते में फेल हो गई हो तो उसमें कुछ गुंजाइश रखनी चाहिये क्योंकि ऐसा तो हो नहीं सकता कि बिना वजह किसी की गाड़ी रास्ते में रुकी खड़ी रहे जब कि मोटर मालिक स्वयं चाहते हैं कि उनकी गाड़ी ऐसे रास्ते में रुकी न रहे जिससे उनकी आगे के लिये गुडविल खराब हो जाय और यात्री उनकी बसेज में न बैठें ।

(Time bell rings.)

टाइम तो मैं थोड़ा और लूंगा । मैं एक-एक क्लाज पर टिप्पणी कर रहा हूं, यदि मैं कहीं दोहराऊं तो आप जरूर रोकें ।

इसके साथ-साथ जो टैक्निकल फिटनेस करने जाते हैं उनकी खुद की फिटनेस कहां तक है यह पता नहीं । एक अपर डिवीजन क्लर्क यदि आर० टी० ओ० के आफिस में धीरे-धीरे बढ़ गया तो वह टैक्निकल इन्सपैक्टर बन सकता है । मैं आपको मध्य प्रदेश के ही कई उदाहरण बता सकता हूं, यह बात मैं अपने अनुभव से कहता हूं । तो ऐसे लोग भी टैक्निकल फिटनेस करने लग जाते हैं । उनकी खुद की फिटनेस कितनी है या उनका कितना और क्या अनुभव है इस पर ज्यादा विचार करना चाहिये । टेक्निकल फिटनेस का सर्टिफिकेट कौन देगा इसके लिये आप क्वालिफिकेशन्स फिक्स करेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा ।

क्लाज 17 में आपने खाली गाड़ी चलाने के बंधन की व्यवस्था की है । मूल विधान के सेक्शन 42 में तो व्यवस्था है कि खाली गाड़ी अगर चलाई जाय तो उसके लिये क्या-क्या करना चाहिये । मेरा निवेदन है कि कई केसेज ऐसे रहते हैं कि जैसे मान लीजिये कि किसी विलेज में किसी आदमी की पत्नी की डिलीवरी का केस है और मरीज की कंडीशन सीरियस है और उसको अगर बाहर ले जाने की जरूरत है तो बिना परमिट के गाड़ी नहीं जा सकती और परमिट को लाने में तीन दिन लगते हैं तो ऐसी स्थितियों में कुछ न कुछ अपवाद इसमें रखना चाहिये कि खाली गाड़ी में अगर कोई मरीज जा रहा है और ऐसी परिस्थितियां हैं कि जिसमें डाक्टर सर्टिफाई कर दे कि मरीज की हालत चिंताजनक है या मृत्यु की स्थिति आ रही है और ऐसी हालत में अगर कोई अपनी गाड़ी आफर करे तो उसे एम्बुलेन्स की तरह ट्रीट किया जाय, उस पर परमिट का बन्धन न लगाया जाय, ऐसे मामले में अगर आप किसी को दंडित कर दें या उसका चालान कर दें तो उचित बात नहीं होगी ।

कई बार ऐसा होता है कि गाड़ियां रिपेयर न होने के कारण खड़ी रहती हैं । अब मान लीजिए इंदौर से कोई गाड़ी दुरुस्त होने के लिये आए या लखनऊ से गाड़ी दिल्ली में दुरुस्त होने के लिये आई तो इसमें परमिशन लेनी पड़ती है और साथ ही टैक्स आदि देना पड़ता है । इससे कई तरह की गड़बड़ हो सकती है । तो हमें सेक्शन 42 में रिपेयर्स के लिये छूट देनी चाहिये कि बिना पैसेन्जर्स के, एम्टी गाड़ी ले जाने वाले पर किसी तरह का बंधन नहीं रहेगा । इसका इन्टेंशन साफ होना चाहिये । झूठ बोलने वालों के खिलाफ कार्यवाही हो । जो गाड़ी रिपेयर्स के लिये जा रही हो, इन्जिन दुरुस्त करने के लिये जा रही हो, इन्जिन बोरिंग के लिये जा रही हो या किसी पार्ट को ठीक कराने के लिये जा रही हो उसके लिये कुछ न कुछ व्यवस्था करनी चाहिये ।

अनइकानामिक कंपटीशन के बारे में आपने प्रावधान किया है क्लाज 18 में । देखा गया है कि जहां पर राष्ट्रीयकृत परिवहन की गाड़ियां चल रही हैं वहां पर प्राइवेट आपरेटर्स, अगर सरकारी गाड़ी का किराया 4 रु० है तो, साढ़े तीन रु० लेकर सवारी इत्यादि को ले जाते हैं । अनइकानामिक कंपटीशन का नतीजा यह होता है कि गाड़ी पर जरूरत से ज्यादा बोझ पड़ने से नुकसान पहुंचता है और दूसरे ओवरक्राउडिंग करके ले जाते हैं । इसलिये मैक्सिमम और मिनिमम जो फिक्स किया है, उससे अगर कोई कम लेता है तो उसके खिलाफ भी कार्यवाही करेंगे और उसके लाइसेन्स को ससपेंड कर देंगे, कैंसिल करेंगे या कुछ ऐसी व्यवस्था करेंगे जिससे अनइकानामिक आपरेशन पर प्रतिबन्ध लगे और कम्पिटीशन बन्द हो ।

आर० टी० ए० और एस० टी० ए० के निर्माण के बारे में आपने कहा कि उनके लिये जुडीशल वर्क का बैकग्राउन्ड चाहिये । मैं कहता हूं जुडीशल वर्क का बैकग्राउन्ड नहीं, जुडीशल वर्क करने वाला ही होना चाहिये, नहीं तो स्थिति यह है कि आर० टी० ए० (रीजनल ट्रान्सपोर्ट अथारिटी) और एस० टी० ए० (स्टेट ट्रान्सपोर्ट अथारिटी) का आफिस पैसा खाने के लिये बहुत बदनाम है यह आपसे छिपा नहीं है । यहां दिल्ली में एक मुकर्जी को आपने पकड़ा था लेकिन वैसा हाल सारे भारतवर्ष का है । तो यह दिल्ली का ही प्रश्न नहीं है सारे भारतवर्ष का प्रश्न है जहां सब जगह खाईखोरी चलती है । यहां पर जुडीशल बैकग्राउन्ड की जो आपने व्यवस्था की उसमें कलक्टर आ सकते हैं और एक्जीक्यूटिव क्षेत्र से आने के कारण वे कितना क्या कर सकते हैं इसका अंदाजा आप लगा सकते हैं । मैं चाहूंगा कि चाहे वह फर्स्ट क्लास सिविल जज और सेकण्ड क्लास सिविल जज की केटेगरी का आदमी हो मगर उस स्थान पर जुडीशल आफिसर को ही रखेंगे तो ज्यादा लाभ होगा । आपने तो आर० टी० ए० और एस० टी० ए० के बोर्ड के मेम्बरों की व्यवस्था की है तो अक्सर जो ये मेम्बर बनते हैं वे केवल कांग्रेस की योग्यता रखें तो उनमें सभी गुण ले आते हैं और चाहे हम कितने बंधन रखें किसी ने अगर कांग्रेस की टोपी पहिन ली तो· · ·

श्री आबिद अली : आप भी पहिन लीजिए ।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : मैंने भी पहनी है मगर आपने इतने पाप कर दिये, जो आपने आश्वासन जनता को दिये उनको आपने छोड़ दिया तो मजबूर होकर मैंने आपको छोड़ा है । मैंने सिद्धान्तों को नहीं छोड़ा है, आपको छोड़ा है ।

तो मैं यह प्रार्थना करूंगा कि उसकी अपेक्षा आप एस० टी० ए० में और आर० टी० ए० में केवल जुडीशल नेचर का काम करने वाले आदमी को, जुडीशल डिपार्टमेन्ट के आदमी को रखें, उससे काम करवाएं तो ज्यादा अच्छा होगा बजाय इसके कि दो-दो मेम्बर और रखें आप इसे मानें या न मानें मैं तो इस बात को मानता हूं । मैं अपने मन्दसौर जिले का उदाहरण देना चाहता हूं । वहां के कांग्रेस के कार्यकर्ता को काफी परमिट मिल जाने के परिणामस्वरूप वहां की कांग्रेस का सफाया हो गया मंदसौर जिले से । उसका एकमात्र कारण यह है कि आर० टी० ए० में परमिट देने वाले भी वही लोग थे और आगे जाकर मोटरें चलने के कारण गांव-गांव में होता रहा कि कांग्रेस में रहकर वे कितना कमा सके । तो जितना हम जनसंघ वाले प्रचार नहीं कर पाए उतना उन्होंने ही अपने दल के खिलाफ कर दिया ।

श्री आबिद अली : आप तो खुश हैं ।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : यदि आबिद अली साहब को मेरा सुझाव अच्छा लगे तो दो नहीं चार आदमियों को बिठाएं, गली-गली में कांग्रेस की मोटर

[श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया] चलाइये और अपने वोटर्स का सफाया करवाइये, मुझे कोई आपत्ति नहीं । मैं सुझाव दे रहा हूं अच्छे कानून बनाने के लिये न कि कांग्रेस के सफाया या बढ़ोतरी के लिये । इससे अच्छा है कि हम केवल आर० टी० ए० और एस० टी० ए० का एक-एक ही व्यक्ति रखें तो जुडीशियल आफिसर हों । उनको रखेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा ।

केसेज के निबटारे के बारे में आप ट्रिब्यूनल बना रहे हैं । और आप ट्रिब्यूनल रखते हैं तो भी केसेज का निबटारा नहीं होगा क्योंकि आर० टी० ए० और एस० टी० ए० के वहां केसेज का निबटारा 3 वर्ष तक नहीं होता है । मुझे कई उदाहरण मालूम हैं जिनके बारे में कहा जा सकता है कि उसका फैसला 3½ साल तक भी नहीं हुआ और उसके पूर्व ही रिन्युअल हो जाता है तथा नया परमिट बन जाता है । तो मेरा निवेदन यह है कि अगर नीचे से ही केसेज के निबटारे में देरी होगी तो ट्रिब्यूनल क्या करेगा । इसलिये आपको इस तरह की व्यवस्था करनी चाहिये कि चाहे एस० टी० ए० हो चाहे आर० टी० ए० हो, उन्हें केसेज का निबटारा जल्दी करना चाहिये और तब ही ट्रिब्यूनल के लिए कुछ काम होगा वरना ट्रिब्यूनल बैठा ही रहेगा । आशा है कि आप बिल में इस तरह की व्यवस्था करेंगे ।

इसके साथ ही साथ में काउन्टर सिगनेचर की व्यवस्था के बारे में भी कुछ संशोधन चाहता हूं । मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि काउन्टर सिगनेचर के बारे में कुछ इस तरह की व्यवस्था हो कि किसी आदमी को ज्यादा समय तक ठहरना न पड़े क्योंकि देखने में आता है कि काउन्टर सिगनेचर के लिये लोगों को तीन साल तक ठहरना पड़ता है । अगर राजस्थान की यात्री गाड़ी का मध्य प्रदेश में काउन्टर सिगनेचर लेना हो तो वे कहते हैं कि ग्वालियर जाइये, ग्वालियर वाले कहते हैं कि इन्दौर जाइये और इन्दौर वाले कहते हैं कि भोपाल जाइये और भोपाल वाले कहते हैं कि ग्वालियर जाइये । इस तरह से पांच-छः नहीं कई चक्कर लगाने में ढाई-तीन साल लग जाते हैं और उसके बाद फिर नये रिन्युअल का ही समय आ जाता है । इसका नतीजा यह होता है कि फिर ए से जैड तक पहले से काम शुरू करना पड़ता है । और फिर काउन्टर सिगनेचर की दिक्कत सामने आ जाती है । इसलिये मेरी प्रार्थना है कि अगर इसके बारे में कुछ कर सकेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा । मेरा निवेदन है कि जिस का जिस स्टेट में मेन परमिट बन चुका है और वह दूसरे रीजन में जाना चाहता है और वहां काउन्टर सिगनेचर कराना चाहता है तो उसे फिर गजट में प्रकाशित करने की जरूरत नहीं होनी चाहिये । अगर यह तरीका अपनाया जायेगा तो इससे लोगों को बहुत राहत होगी और देरी का सामना नहीं करना पड़ेगा । जब दोनों स्टेट में किसी परमिट देने के लिए आपस में समझौता है तो वहां पर काउन्टर सिगनेचर में लोगों को कष्ट नहीं होना चाहिये । आशा है कि सिलेक्ट कमेटी इस तरह की व्यवस्था करेगी जिससे काउन्टर सिगनेचर करने में लोगों को कष्ट का सामना न करना पड़े ।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि आपने बिल में जो यह व्यवस्था रखी है कि अगर दोनों टर्मिनल पाइंट्स के बीच में कोई 15 किलोमीटर का टुकड़ा दूसरे प्रान्त का है तो उसके लिए काउन्टर सिगनेचर की जरूरत नहीं होगी । लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि अगर कोई टुकड़ा अंत में हो और उससे कम पड़ता हो, तो क्या उसके बारे में भी काउन्टर सिगनेचर लेने होंगे ? मैं आपको उदाहरण देना चाहता हूं कि भानपुरा से रामगंज मंडी के मार्ग में 10 किलोमीटर का रास्ता राजस्थान में पड़ता है । इसी तरह से भानपुरा (मध्य प्रदेश) से झालावाड़

रोड (राजस्थान) तक का रास्ता करीब 11 मील का है और उसमें से एक मील का हिस्सा राजस्थान में है जो अंत में पड़ता है, तो क्या उसके लिए भी काउन्टर सिगनेचर करने के लिये इतना प्रोसीजर करना पड़ेगा। तो मैं यह चाहता हूं कि क्यों कुछ किलोमीटर के लिए पी० एस० टी० फार्म और दूसरी कागजी कार्यवाही और गजट में प्रकाशित करना पड़ेगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि 15 किलोमीटर अथवा जो भी तय करें, चाहे वह प्रारम्भ में हो, मध्य में हो या अंत में हो, इसके लिये काउन्टर सिगनेचर की फार्मलिटीज करने की जरूरत नहीं होनी चाहिये।

आपने इस बिल में आर० टी० ओ० और एस० टी० ओ० को आर० टी० ए० एवं एस० टी० ए० के पावर डेलीगेट करने की व्यवस्था कर रखी है। मैं चाहूंगा कि आर० टी० ओ० को जो आप पावर डेली-गेट करने जा रहे हैं उसमें कुछ नियंत्रण होना चाहिये ताकि नीचे के स्तर में भ्रष्टाचार कम हो सके। अगर आर० टी० ओ० अपनी पावर नीचे के लोगों को दे देगा तो जिस तरह की बातें आजकल देखने में आती हैं उससे भी खराब हालत हो जायेगी और इसका परिणाम यह होगा कि इससे भ्रष्टा-चार बढ़ेगा। इसलिये अगर आप इस चीज पर विचार करेंगे तो ज्यादा अच्छा होगा।

आपने यह भी व्यवस्था की है कि कार-पोरेशन बना दिया जाय और उसके लिए विज्ञप्ति भी निकाल दी जाती है मगर वह चलता नहीं है। हमारे मध्य प्रदेश में इस तरह के कई कारपोरेशनों ने कई विज्ञप्तियां निकालीं मगर वे चलो नहीं क्योंकि जो रूट्स थे वे प्राफिटेबुल नहीं थे। इसका नतीजा यह हुआ कि प्राइवेट लोगों को वे रूट्स दे दिये गये या बंटने को पड़े हैं और उन्होंने टैम्परेरी परमिट लेकर उन रूटों में अपनी गाड़ियां चलाईं। इसका नतीजा यह हुआ कि जितने समय के लिये उन्हें परमिट दिया जाता था जब वह खत्म हो जाता तो रिन्युअल के लिए जाना पड़ता था और वहां पर फिर भेंट-पूजा करके नया परमिट लेना पड़ता था। इसलिए मेरा निवेदन है कि अगर विज्ञप्ति निकाली जाती है तो उस पर सरकार को गाड़ियां चलाना चाहिये नहीं तो विज्ञप्ति नहीं निकालनी चाहिये। हमारे यहां इस संबंध में एक विचित्र तमाशा शुरू हो गया। इस तरह के कारपोरेशन की आड़ में लोगों को नवीनीकरण परमिट पर कारपोरेशन के कर्मचारी प्रार्थनापत्र देने लगे और जब वे रिन्युअल के लिए आये तो एम० पी० एस० आर० टी० ओ० के आफिस वालों ने खुद इन रूटों के लिए अप्लीकेशन दे दी। इसका नतीजा यह हुआ कि जब पुराने गाड़ी चलाने वाले को यह मालूम हो गया कि कोई और अप्लीकेशन भी इस रूट के लिए है तब उसे उन रोगों की भेंट-पूजा करनी पड़ती है और तब ही वे लोग अप्लीकेशन को वापस लेते हैं। इस तरह के कई उदाहरण हैं जिसमें इस तरह की बातें हुई हैं कि बगैर भेंट-पूजा किये उन्हें रिन्युअल नहीं मिलता है। इसलिये मेरा इस संबंध में यह सुझाव है कि इस बारे में भी कमेटी को ध्यान देना चाहिये।

अंत में मेरा सुझाव टैक्सेशन पालिसी के बारे में है। हमारे देश में मोटर टैक्सेशन की जो पालिसी है वह हर प्रान्त में भिन्न-भिन्न है। अगर सारे भारतवर्ष में यह पालिसी एक तरह होगी तो लोगों को कष्ट नहीं होगा। कहीं पर तो माइलेज के हिसाब से टैक्स लिया जाता है, कहीं पर माइलेज पैसेंजर के हिसाब से लिया जाता है, कहीं पर पैसेंजर के हिसाब से लिया जाता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि हमारे देश में इस तरह की जो भिन्न-भिन्न व्यवस्था है अगर वह सिस्टेमैटिक ढंग से होगी तो ज्यादा अच्छा होगा। आशा है सिलेक्ट कमेटी मेरे इन सुझावों पर विचार करेगी और बिल में आवश्यकतानुसार संशोधन करेगी।

श्री राजनारायण : उप समाध्यक्ष महोदय, हमने तो अपना संशोधन दे रखा है मगर मुझे अफसोस है कि वह ठीक समय पर नहीं आया । मेरा संशोधन था कि ज्वाइन्ट सिलेक्ट कमेटी में यह विधेयक इस शर्त साथ भेजा जाय कि वह उसकी परिधि को बढ़ा सके । जितने भी हमारे सम्मानित सदस्य इस सदन में बोले, यदि सब के भाषणों का संकलन किया जाय, तो मैं समझता हूं कि सभी ने हमारे संशोधन का समर्थन किया है । ऐसा शायद ही कोई वक्ता होगा जिसने कुछ ऐसा सुझाव न दिया हो जो कि इस बिल के वर्तमान स्कोप के अन्दर न आता हो । जब तक इसके स्कोप को बढ़ाने का संशोधन मान्यता प्राप्त नहीं करता तब तक यह ज्वाइन्ट सिलेक्ट कमेटी में जाकर अपने मकसद को हासिल नहीं कर पायेगा । इसलिए हमने पहले ही संशोधन दिया था कि इसको ज्वाइन्ट सिलेक्ट कमेटी में भेजा जाय इस प्राविजन के साथ कि ज्वाइन्ट सिलेक्ट कमेटी इसके स्कोप को एक्सटेन्ड कर सके । मगर कई बार लिखा-पढ़ी हुई और माननीय उप समाध्यक्ष महोदय ने कहा कि क्योंकि प्रथम व्यक्ति के बोलने के पूर्व संशोधन नहीं आया, इसलिये अब संशोधन नहीं रखा जा सकता है । आप इस बिल पर बोलें, इसलिये हमको आखिरी में बोलने को कहा गया है ।

आप देखें कि हमारे कुछ सम्मानित सदस्यों ने उत्तर प्रदेश की चर्चा की, कुछ सम्मानित सदस्यों ने मध्य प्रदेश की चर्चा की, कुछ माननीय सदस्यों ने राजस्थान की चर्चा की और अगर बिहार के बोलते तो बिहार के बारे में चर्चा करते । हमारे सदन के जितने भी सम्मानित सदस्य हैं उन्हें करीब-करीब हर राज्य की जानकारी है । एक राज्य की गाड़ी दूसरे राज्य में जाती है और उसे क्या दिक्कत का सामना करना पड़ता है, इसके बारे में जानकारी बहुत से लोगों को होगी । हमको तो ही । मैं सोचता हूं कि इस समय जो अमेन्डिग बिल आया हुआ है अगर उसने ऐक्ट की शक्ल ले ली, तो उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश के बीच में जो झगड़ा चल रहा है क्या वह उसका परिमार्जन कर देगा । मैं समझता हूं कि नहीं कर पायेगा । श्रीमन्, आप उत्तर प्रदेश से आते हैं और आपको इस बात की जानकारी होगी सारे दिल्ली में राष्ट्रपति से लेकर भूतपूर्व प्रधानमंत्री तक को उत्तर प्रदेश को लेकर, उसका वातावरण क्षुब्ध हो गया । मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश में एक समझौता हुआ था, एक एग्रीमेंट हुआ था और उस समझौते के अनुसार दोनों सरकारों की बसें बनारस से जबलपुर तक चलना तय हुआ था तथा इस बारे में समझौता हुआ था । मगर उत्तर प्रदेश में, माफ कीजिये, मैं नाम किसी का लेना नहीं चाहता हूं, वहां के ट्रान्सपोर्ट मिनिस्टर साहब ने एक टैम्परेरी परमिट, तीन महीने के लिये एक ऐसे व्यक्ति को दे दिया जो सम्बन्ध में उनकी सास लगती थीं ।

श्री आबिद अली : कितनी पुरानी बात है ।

श्री राजनारायण : पुरानी नहीं है, नयी है, अनावश्यक बात मत करिये । तो जरा देखा जाय कि हाई कोर्ट उत्तर प्रदेश, हाई कोर्ट मध्य प्रदेश, दोनों हाईकोर्टों के सामने मामला गया और जब उत्तर प्रदेश की हाई कोर्ट के सामने मामला था तो तीन महीने की परमिट को उत्तर प्रदेश की सरकार ने तीन साल में बदल दिया । मैं बहुत ही दुख के साथ कहता हूं कि उत्तर प्रदेश के हाई कोर्ट ने क्या रिमार्क किया । उसने कहा कि यह स्कैंडल्स है कि जिस दिन रिट पेटीशन हमारे सामने सुनवाई के लिये आती है उस दिन उसकी टैक्निकैलिटी से बचने के लिये तीन महीने के परमिट को तीन साल में बदल दिया जाय । वह रिट पेटीशन तीन महीने के प्वाइन्ट पर दी

गई थी, लेकिन जब उसको तीन साल का परमिट कर दिया गया तो टेक्निकल ग्राउन्ड पर उस रिट पेटीशन को खारिज कर दिया गया। मगर यह रिमार्क उत्तर प्रदेश के हाई कोर्ट ने दिया। मैं जानना चाहता हूं कि अगर यह अमेंडमेंट पास हो जाय और यह ऐक्ट की शक्ल में आ जाय तो क्या इस तरह की घपलेबाजी के बारे में इसमें कोई इलाज है ? इसमें कोई इलाज नहीं है।

इसी तरीके से हमारे सम्मानित सदस्यों ने हमारे इस प्वाइन्ट को पहले ही ले लिया कि विभिन्न राज्यों में विभिन्न प्रकार की करों की दरें हैं। अभी उत्तर प्रदेश की सरकार ने, चार दिन पहले आपने अखबारों में पढ़ा होगा, कि बस के किराये में वृद्धि कर दी है। तो क्या इस बिल को कानून की शक्ल लेने के बाद कोई ऐसी व्यवस्था है इसमें कि सभी राज्यों में किराये की स्थिति एक हो जाय ? नहीं है। इसी के अनुसार आप यह देखेंगे कि विभिन्न राज्यों में यह जो परमिट देने वाले होते हैं, सजा देने वाले होते हैं, लाइसेंस देने वाले होते हैं, उनके भिन्न भिन्न अधिकार और भिन्न भिन्न कर्तव्य हैं। तो हमारा कहना यह था कि वर्तमान बिल के स्कोप में यह नहीं आता कि हम सभी राज्यों में एक समान ढंग के कानून की व्यवस्था कर पायें।

माफ करेंगे, मैं अपने पूर्व वक्ता महोदय से इस विषय में सहमत नहीं हूं और जहां तक राष्ट्रीकरण और व्यक्तिकरण का प्रश्न है, मैं निश्चित रूप से राष्ट्रीयकरण का पक्षपाती हूं। मगर हमारा राष्ट्रीयकरण समाजीकरण है और इस कांग्रेस सरकार का राष्ट्रीयकरण सरकारीकरण है। मुझे अफसोस है कि आज तक कांग्रेस पार्टी इस बात को नहीं समझ पाई कि राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण में क्या फर्क है। सभी उत्पादन के साधनों पर, सभी उद्योग-धन्धों पर अगर सरकार का कब्जा हो जाय और उसको अगर राष्ट्रीयकरण कह दिया जाय तो यह राष्ट्रीयकरण के साथ बलात्कार होगा। इस लिये मैं आपके द्वारा निहायत अदब के साथ कहना चाहता हूं कि कांग्रेस पार्टी को शासन में आये, बहुत से राज्यों को अगर लिया जाय तो 20 साल हो गये। 1964 से उत्तर प्रदेश में कांग्रेस पार्टी की सरकार चल रही है, बिहार में भी चल रही है, सब जगह चल रही है और केन्द्र में मान लीजिये एक साल के बाद आई। तो 20 साल बिताने के बाद भी आज तक यह सरकार राष्ट्रीयकरण शब्द के साथ बलात्कार कर रही है।

श्री आबिद अली : 30 साल हुये, 20 नहीं। 1937 में आई थी।

श्री राजनारायण : उस समय आप किस पार्टी में थे ? अनावश्यक ढंग से बोलेंगे तो फिर सुनेंगे ?

श्री आबिद अली : मैं किस पार्टी में था ?

श्री राजनारायण : 1937 में आपका पता नहीं है कि कहां थे। तो 1937 में कांग्रेस की सरकार कुछ राज्यों में आई . . .

श्री आबिद अली : उत्तर प्रदेश में भी आई।

श्री राजनारायण : आई तो, लेकिन 1939 में खत्म हो गई। जब से लगातार चल रही है, मैं उसकी चर्चा कर रहा हूं। इस लिये ऐसी टोकाटाकी अनावश्यक ढंग की लगती है।

एक माननीय सदस्य : आप भी तो करते हैं टोकाटाकी।

श्री राजनारायण : हम खूब टोकाटाकी चाहते हैं और पसन्द करते हैं। इसलिये मैं चाहता हूं कि टोकाटाकी स्वत: खराब न हो। मगर जिस ढंग से सम्मानित सदस्य टोकाटाकी कर रहे हैं, वह खराब है।

(Interruptions)

आप हमारे स्कूल में आइये तो हम आप को बतायेंगे क्योंकि पालियामेंटरी सिस्टम का एक स्कूल हम लेते हैं एक घंटा।

[श्री राजनारायण]

तो श्रीमन्, मैं यह चाहता हूं कि आप इस टेक्निकैलिटी को इस समय हटा दें और हमारा संशोधन विचारार्थ रख लें और उस संशोधन पर बाकायदा वोट करवायें ताकि ज्वाइन्ट सिलेक्ट कमेटी अपना स्कोप बढ़ा कर के, बिल के स्कोप को बढ़ा कर के, इन बातों का उसमें समावेश कर सके। यह हमारी मान्यता थी और इसीलिये हमने उस संशोधन को आपकी सेवा में लिखित रूप में भेज दिया और अब यह हमारा आग्रह है आपसे कि आप हमारे संशोधन के रूप में ही रखें।

मैं बहुत ही दुख के साथ कहता हूं कि मैं अनावश्यक ढंग पर किसी पर आक्षेप नहीं करता। मगर मैं देख रहा हूं कि आज राष्ट्रीयकरण सरकारीकरण के रूप में हो तो उससे कितनी गड़बड़ी होती है। उसका एक नमूना मैंने दे दिया जिस के बारे में हमारे कुछ सदस्य तिलमिलाये भी हैं और वह है उत्तर प्रदेश के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर की बात। अब आप यह भी देखें कि उच्च न्यायालय के उस रिमार्क के बावजूद अभी तक वह परमिट ज्यों का त्यों चल रहा है। बनारस से जबलपुर तक ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर की सास के नाम का परमिट अभी तक वहां चल रहा है। इस सम्बन्ध में पोथी की पोथी तैयार होती जा रही है, हमारे श्री गया प्रसाद सिंह, एम० एल० ए०, रोज उस परमिट की चर्चा करते रहते हैं, कभी राष्ट्रपति को मेमोरेंडम, कभी प्रधान मंत्री को मेमोरेंडम, मगर अभी तक उसकी कोई जांच नहीं हो पाई। क्यों नहीं जांच होती क्योंकि यह सरकारीकरण है और वह मिनिस्टर महोदय जो गुट आज उस स्टेट में टिकड़म चला रहा है उसमें वे मेजारिटी के साथ हैं। कहीं अगर वे कैरों की तरह के होते, कहीं पटनायक की तरह के होते या कहीं चन्द्रभानु गुप्त की तरह के होते तो हो सकता है कि अब तक उनकी जांच हो गई होती और निश्चित रूप में उत्तर प्रदेश के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर अपने पद का दुरुपयोग करने के लिये अपराधी पाये गये होते और इसमें दो बात है ही नहीं। दो राज्यों में जो समझौता है उस समझौते को तोड़ कर उन्होंने सास को जो परमिट दिया, वह बगैर अपने पद का दुरुपयोग किये हुये कभी दिया ही नहीं जा सकता था। यह बिलकुल स्वयं सिद्ध बात है और इस चीज को देखने के लिये ही एक मिनिट काफी है। इसलिये इसको देख कर के इसकी व्यवस्था यहां पर होनी चाहिये।

जब मैं राष्ट्रीयकरण और सरकारीकरण की बात कहता हूं तो मैं सदन के सम्मानित सदस्यों से आपके द्वारा निवेदन करना चाहता हूं कि अभी तक कहीं भी राष्ट्रीयकरण नहीं हुआ है। अगर शुद्ध रूप से राष्ट्रीयकरण चला होता तो यह जो सम्मानित सदस्य जनसंघ के हैं, जो शायद राष्ट्रीयकरण के विरोधी हैं, वे राष्ट्रीकरण का विरोध नहीं कर पाते क्योंकि राष्ट्रीयकरण वह व्यवस्था है जिसमें जनता का सहयोग हो, जिसमें जनता का नियंत्रण हो, उसके मुनाफे में भी नियंत्रण हो, उसके उत्पादन में भी नियंत्रण हो, उसके वितरण में भी नियंत्रण हो, उसके प्रबन्ध में भी नियंत्रण हो। मैं जानना चाहता हूं कि सरकार इसको राष्ट्रीकरण क्यों कहती है? क्या जनता का नियंत्रण नहीं है? क्या जनता की आवाज नहीं है? कहते हैं कि पावर डेलीगेट करना जनतंत्र के विरुद्ध है। पावर डेलीगेट कौन करेगा? वही करेगा जो पहले सर्वसत्ता सम्पन्न होगा। यानी जो पहले सावरेन होगा वही अपनी पावर को डेलीगेट करेगा। तो डेलीगेशन की बात जहां आती है वहां सत्ता का केन्द्रीकरण होता है। तो जनतंत्र डेलीगेशन नहीं है और हमें अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि जनतंत्र जो विकेंद्रीकरण स्वरूप है उसको आज यह सरकार डेलीगेशन के रूप में मान रही है और यह बिल्कुल शीर्षासन करके राष्ट्रीयकरण की व्यवस्था आज कांग्रेस सरकार कर रही है। तो मैं चाहूंगा कि इस सम्बन्ध में विधेयक में कोई व्यवस्था हो और सरकारीकरण की व्यवस्था समाप्त हो। इसके लिये कोई कारपोरेशन बने जिस में जनता के

प्रतिनिधि हों, सरकार के प्रतिनिधि हों और उसमें जो लगे हुये लोग हैं जैसे ड्राइवर हैं, कंडक्टर हैं, उन लोगों के प्रतिनिधि हों और उस कारपोरेशन के जरिये इसका नियंत्रण किया जाय तब तो उसको राष्ट्रीयकरण कहा जा सकता है और उससे फायदा हो सकता है।

(Time bell rings.)

घंटी बजने की कहीं कहीं ऐसी व्यवस्था है कि तीन मिनट का समय और होता है। क्या यहां पांच मिनट का समय है ?

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव): अच्छा, बोलिये और खत्म कर लीजिये।

पंडित श्याम सुन्दर नारायण तन्खा (उत्तर प्रदेश) : मेरे दोस्त ने जो अभी बयान किया है, उसमें मैं आपसे इजाजत चाहता हूं दुरुस्त करने की। उनका कहना यह है कि यू० पी० . .

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव): क्या पाइन्ट आफ आर्डर उठा रहे हैं ?

पंडित श्याम सुन्दर नारायण तन्खा : प्वाइन्ट आफ आर्डर नहीं उठा रहा हूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : तो फिर उनको खत्म कर लेने दीजिये।

श्री राजनारायण : आप प्वाइन्ट आफ इन्फार्मेशन कहिये। मैं आपको ईल्ड कर दूंगा। श्रीमन्, उनको इजाजत दे दीजिये।

पंडित श्याम सुन्दर नारायण तन्खा : श्री राजनारायण ने कहा कि ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर ने अपनी सास के नाम परमिट दिया। कहना यह था कि यू० पी० असेम्बली की प्रोसीडिंग्स से जाहिर होता है कि यह बात सही नहीं है। वहां की प्रोसीडिंग्स से मालूम होता है कि जो प्रेजेंट ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर हैं वे उस वक्त ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर नहीं थे, उनके मिनिस्टर होने के पहले उनकी सास को परमिट दिया गया था और वह परमिट चल रहा है। इस बात को मैं सही करना चाहता था।

श्री राजनारायण : मैं आपकी आज्ञा से, मैं आपकी इजाजत से सदन के सम्मानित सदय की जानकारी को दुरुस्त करना चाहता हूं। उन्होंने जो कार्यवाही कहीं पढ़ी होगी वह गलत पढ़ी है, अब भी संशोधन कर लें और दिल में अपने हृदयंगम कर लें, दिल के कोने में बिठा लें। मौजूदा ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर—आपक हें तो नाम ले लूं—श्री मुजफ्फर हुसैन; हुरमुदी बेगम उन्हीं की सास है। उनके नाम यह परमिट है और उन्होंने ही दिया है।

श्रीमन्, जरा देखा जाय। मैं लालबहादुर शास्त्री जी, माननीय भूतपूर्व प्रधान मंत्री को इस सम्बन्ध में थोड़ा धन्यवाद जरूर देना चाहता हूं क्योंकि लालबहादुर जी के समय में एक कमीशन बैठा था उसमें भूतपूर्व जज टंडन थे। वह हमारे सचिवालय में रह चुके थे। मैं भी उनकी अदालत में हाजिर हुआ था। टंडन साहब ने इनकार कर दिया उस मुकदमे को करने के लिए क्योंकि गया प्रसाद सिंह, एम०एल०ए० ने कहा कि हमें सारी प्रोसीडिंग्स और कागजात का मुआयना करने की इजाजत देनी चाहिए। उन्होंने कहा कि मैं इजाजत नहीं दूंगा। मैंने कहा कि किस नियम के मुताबिक इजाजत नहीं देंगे। आप मुजफ्फर साहब के लोगों को इजाजत देंगे, इनको नहीं देंगे, इनको भी देनी चाहिए। खैर, वह कमीशन, वह इन्क्वायरी खत्म हो गई, दूसरी इन्क्वायरी बैठी नहीं। रोज हल्ला हो रहा है। हमें किस मुसीबत में डाला गया था। बांदा से सीधा लखनऊ होता हुआ चला आ रहा हूं वरना मैं वह पत्र लेकर आता जो प्रधान मंत्री को लिखा था। मेरे पास तार आया है माननीय गया प्रसाद एम०एल०ए० का कि मुजफ्फर हुसैन सारे कागजात को नष्ट भ्रष्ट कर रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री महावीर प्रसाद भार्गव) : इस समय आप इस बारे में कुछ नहीं कह सकते।

श्री राजनारायण : मैं प्रसंगवश कह रहा हूं। मैंने प्रधान मंत्री को भी अवगत करा दिया है कि वर्तमान ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर उन कागजात को नष्ट करने का प्रयास कर रहे हैं। प्रधान मंत्री जी ने लिखा कि मैं कोशिश कर रहा हूं—और मैं उनकी तारीफ करूंगा—आपसे सहमत हूं कि जब एक इन्क्वायरी बैठाई जाय तो उस इन्क्वायरी के काम में बाधा नहीं पड़नी चाहिए। लेकिन वह इन्क्वायरी चली नहीं।

मैं अदब के साथ आपसे अर्ज कर रहा था और आपके द्वारा विनम्रता के साथ जो मंत्री महोदय इस विधेयक से सम्बन्धित हैं उनसे निवेदन करना चाहता हूं कि वे हमारे संशोधन को मान लें, हमारा संशोधन निर्दोष है। इस बिल का जो मकसद मंत्री जी ने बताया है अगर वे चाहते हैं कि हासिल हो तो बिना हमारा संशोधन माने हुए उनका मकसद हासिल नहीं होगा। हम चाहते हैं कि उस संशोधन को मानने के पहले सम्बन्धित मंत्री महोदय अपने दिमाग को साफ कर लें, अनावश्यक ढंग पर बिना जरूरत शब्दों के साथ उलटा मतलब हमें देने की कोशिश न करें, केवल मकसद ही कह दें।

वे इसका राष्ट्रीयकरण कर दें। मैं राष्ट्रीयकरण चाहता हूं। जो सदस्य राष्ट्रीयकरण का विरोध करते हैं, व्यक्तीकरण चाहते हैं, मैं उनसे कहता हूं कि इसे बन्द करो। हम चाहते क्या हैं, हमारा मकसद क्या है ? यही कि मुसाफिरों को अधिकतम ज्यादा से ज्यादा सहूलियत हो, जो ड्राइवर हैं, कन्डक्टर हैं उनको अधिक से अधिक सहूलियत हो और बसें और जितने मोटर वेहिकिल्स हैं सब सुचारु रूप से संचालित हों। यह तो मकसद है। यहां पर किसी ने सुझाव दिया रेस्ट्रां नहीं, किसी ने सुझाव दिया बस स्टेशन नहीं, किसी ने सुझाव दिया कि किरायों में समानता नहीं, किसी ने सुझाव दिया हर स्टेट में अलग अलग ढंग से मशीनरी कायम है, किसी ने सुझाव दिया कि किसी को कुछ सुविधा है, किसी को कुछ सुविधा है। खाली उत्तर प्रदेश का मामला ले लिया जाय। बिलकुल अच्छी सड़क है, बढ़िया सड़क है, बनारस और मिर्जापुर, बिलकुल पक्की सड़क है। वहां प्राइवेट बसें क्यों चलती हैं। बिलकुल बढ़िया सड़क है लखनऊ से फैजाबाद। साल भर पहले तक वहां प्राइवेट बसें क्यों चलती रहीं ? इसलिए क्योंकि उसमें कांग्रेस जन सम्बन्धित हैं, क्योंकि उसमें मंत्री के नजदीकी और चहेते लोग थे। इसलिए उन सड़कों पर प्राइवेट बसें चलाने की इजाजत थी। ऐसा कौन सा तरीका अख्तियार किया जाय जिससे रूलिंग पार्टी जो अपने लोगों को बसों को दे दे कर, दूसरे साधनों को दे देकर लाभान्वित करना चाहती है, जनता का अहित करती है उसकी रोकथाम हो क्योंकि, श्रीमन्, यह पूरी व्यवस्था से सम्बन्धित है। इसलिए ज्यादा समय न लेकर—बहुत सी बातें आ गई हैं—अन्त में मैं आपसे इतना ही निवेदन करूंगा कि हमारे संशोधन को संशोधन के रूप में रखने की कृपा करें और आपके द्वारा मैं माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि उनका कोई नुकसान नहीं होगा यदि वे हमारे संशोधन को स्वीकार कर लेंगे।

श्री जगत नारायण (पंजाब)। वाइस चेयरमैन महोदय, यह जो बिल आज पेश किया जा रहा है, मैंने इसको पढ़ा है। इसके बहुत से क्लाजेज के साथ इत्तफाक करता हूं। एक-एक क्लाज को लेकर डिस्कस करना बड़ा मुश्किल है, समय बहुत थोड़ा है ; मैं चार-पांच सुझाव वजीर साहब की खिदमत में पेश करना चाहता हूं।

सबसे पहला मेरा सुझाव यह है कि केन्द्रीय सरकार को सारे भारतवर्ष के ट्रांसपोर्ट का नेशनलाइजेशन करना चाहिए। मैं जब पंजाब का ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर था तो मैंने सबसे पहले वहां पर नेशनलाइजेशन के लिए प्रस्ताव रखा केबिनट में, तो बड़ी मुखालिफत हुई। बाहर आकर मुझे सरदार प्रताप सिंह जी ने कहा कि तुम तो यह जो कांग्रेस के लिए

कामधेनु गाय हैं ट्रांसपोर्ट वाले इनको नेशनलाइज करके हमारा सारा रास्ता बन्द कर रहे हो। मैं उस वक्त कांग्रेस में था, कांग्रेस मिनिस्टर था। मैंने कहा जब तक आप ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइज नहीं करेंगे, उसकी उन्नति नहीं हो सकती। इसके साथ साथ आपको रुपया भी मिलेगा जिसकी बजट में जरूरत महसूस करते हैं। खैर, उन्होंने सारा ट्रांसपोर्ट नेशनलाइज नहीं करने दिया। मैं चाहता हूं कि ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइज किया जाय। मैं पंजाब के ट्रांसपोर्ट को दाद दूंगा इस वक्त भी। इस वक्त ट्रांसपोर्ट की हालत वह नहीं है जो पंजाब गवर्नमेंट के ट्रांसपोर्ट की हालत 6–7 साल पहले थी। जो साहब पंजाब में आएंगे वे यकीनन इस बात की तस्लीम करेंगे कि पंजाब का ट्रांसपोर्ट जो है वह सारे हिन्दुस्तान से बेहतर ट्रांसपोर्ट है और जिस ढंग से वह सरविस कर रहा है, बेहतरीन सरविस कर रहा है। मैं इस नुक्तेनिगाह से अर्ज करूंगा कि ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइज करना चाहिए। एक बात और है कि क्यों करना चाहिए। कांग्रेस को परमिट राज का ताना दिया जाता है। इसलिए दिया जाता है कि जो ट्रांसपोर्ट के लोग हैं उनसे वक्त पर हेल्प लेते हैं, उन्हीं से उनकी बसें ली जाती हैं, ट्रक लिए जाते हैं, उनसे रुपया लिया जाता है और फिर उसे कांग्रेस के एम०एल०ए० इस्तेमाल करते हैं। यही वजह है कि करप्शन बढ़ता जा रहा है।

श्री शीलभद्र याजी (बिहार) : जब आप कांग्रेस के वजीर थे तो कितने लोगों को आपने परमिट दी थी ?

श्री जगत नारायण : मैंने कोई परमिट, लाइसेंस नहीं दिया किसी को। मैंने तमाम ट्रांसपोर्ट लाइसेंस बन्द कर दिए थे।

जहां तक मुझे ख्याल है, हमारे वाइस चेयरमेन महोदय अमृतसर सेशन में गए थे। उस वक्त मैं मिनिस्टर नहीं था, मगर कांग्रेस का सेशन हो रहा था और मैं इनचार्ज था ट्रांसपोर्ट के लिए। इन्होंने कहा था कि इस सेशन में अगर कोई बेहतरीन इन्तजाम था तो वह ट्रांसपोर्ट का था, और किसी चीज का नहीं था। ये उस वक्त परमानेन्ट सेक्रेटरी थे ए०आई०सी०सी० के।

मैं अर्ज कर रहा था कि नेशनलाइजेशन करना निहायत जरूरी है, केन्द्रीय सरकार को। ट्रांसपोर्ट का नेशनलाइजेशन करना चाहिए। बाकी मैं इस झगड़े में नहीं पड़ता कि कारपोरेशन बने या सरकार चलाए। ये तो बाद की बातें हैं, मगर ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइज करना चाहिए। यह निहायत जरूरी चीज है।

दूसरी चीज मैं यह कहना चाहता हूं कि आज डिवेल्युएशन हुआ है। आप आज व्यापारियों को, तमाम लोगों को कहते हैं कि प्राइसेज मत बढ़ाओ, मगर अफसोस की बात है कि आज ट्रांसपोर्ट के जो किराए हैं वे बढ़ाए जा रहे हैं हर स्टेट में। मुझे पंजाब का इल्म है। वहाँ पंजाब वालों ने, गवर्नमेंट ने ही किराए बढ़ा दिए हैं। दिल्ली से चंडीगढ़, चंडीगढ़ से जालन्धर, चन्डीगढ़ से कुल्लू—तमाम किराए उन्होंने बढ़ा दिए हैं। तो मैं समझता हूं कि जब आप यह बात लोगों को कहते हैं कि डिवैल्युएशन से कोई नुकसान नहीं हो, जब आप व्यापारियों से कहते हैं, सच्ची बातों से कहते हैं कि आप कीमतें न बढ़ायें तब सरकार खुद कीमत बढ़ाना शुरू कर दे, किराया ज्यादा चार्ज करने लगे तो फिर सरकार की पोजीशन क्या रहती है। यह दूसरी बात मैं आपकी खिदमत में अर्ज करता हूं।

तीसरी बात जो मैं आपकी खिदमत में अर्ज करना चाहता हूं वह यह है कि आपको सारे हिन्दुस्तान में ट्रांसपोर्ट के किराये का एक-एक युनिफार्म रेट रखना चाहिये। आज किसी स्टेट में ज्यादा है तो किसी स्टेट में कम है। तो तमाम स्टेट्स में युनिफार्म रेट्स आपको करना चाहिए। आपकी यह सेलेक्ट कमेटी बैठ रही है उसमें इस प्वाइंट को लाइये कि

[श्री जगत नारायण]

एक युनिफार्म रेट सारे हिन्दुस्तान के लिये मुकर्रर करे और आप स्टेट्स को लिखें कि हमने एक युनिफार्म रेट मुकर्रर किया है और यही तमाम स्टेट्स चार्ज करेंगी।

इसके साथ-साथ मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि दिल्ली में रजिस्ट्रेशन एक साल के लिये हो जाता है लेकिन बाहर की स्टेटों में रजिस्ट्रेशन तीन महीने के लिये है। इसके लिये भी आपकी एक पालिसी होनी चाहिये कि दिल्ली की तरह और जगह भी मोटर वाले या बस वाले एक साल का रजिस्ट्रेशन करा सकें। यह मैं इसलिये कहता हूं कि तीन महीने के बाद कचहरी में बहुत सी तकलीफ होती है और तीन-तीन महीने के बाद रजिस्ट्रेशन का पैसा देने के लिये तीन-तीन दिन तक लग जाते हैं। इसलिये जो एक साल का नियम दिल्ली के लिये मुकर्रर किया है वह युनिफार्म नियम सारे हिन्दुस्तान में कायम करें।

[THE DEPUTY CHAIRMAN in the Chair]

इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जो प्राफिटेबिल रूट्स नहीं हैं वहां सरकार अपनी गाड़ी नहीं चलाती है और फिर वह प्राइवेट आपरेटर्स को देने की कोशिश करते हैं। वह क्या करते हैं उसका एक नमूना मैं आपकी खिदमत में पेश करता हूं। 15, 20 दिन हुये मैं पुरी गया था और पुरी से कोणार्क तक का कुल 42 मील का रास्ता है, कोणार्क टेम्पिल तक का। वहां हमें कहा गया कि सुबह पुरी से कोणार्क के लिये 6 बजे बस चलती है। मैं वहां सुबह पहुंच गया और 6 बजे बस खड़ी थी। मैंने पूछा कि यह गवर्नमेंट की बस है या प्राइवेट बस है तो कहा गया कि यह गवर्नमेंट की बस है। हम उसमें बैठे। आप अंदाजा कीजिये कि उस बस में सिर्फ 35 सवारी बैठ सकती थीं लेकिन उस बस वाले ने 70 सवारी वहां उसमें लोड की और पुरी से कोणार्क तक का जो 42 मील का रास्ता है उसके लिए हम साढ़े छः बजे चले और साढ़े ग्यारह बजे पहुंचे। वहां पहुंच कर जब हमने नम्बर नोट करना शुरू किया तो यह पता चला कि यह प्राइवेट बस है जब कि पहले यह कहते रहे थे कि यह सरकारी बस है। अब आप अंदाजा कर सकते हैं कि 35 या 36 की जो बस हो उसमें 70 आदमी बिठा दें, भेड़-बकरियों की तरह मुसाफिरों को ठूंस दें तो आज ट्रांसपोर्ट की क्या हालत है। इसलिये मैं चाहता हूं कि प्राफिटेबल रूट्स जो नहीं हैं उन पर जो आप अपनी बसेज नहीं चलाते और प्राइवेट लोगों को दे देते हैं, ऐसा न करें। यह गलत बात है। गवर्नमेंट ने जहां-जहां नेशनलाइजेशन किया है वहां-वहां आधा-आधा किया है या एक तिहाई या एक चौथाई रूट्स का किया है। तो मेरा कहना है कि गवर्नमेंट को अपनी बसेज लगानी चाहिये चाहे रूट प्राफिटेबिल हो या नहीं हो और जनता को पूरा आराम पहुंचाना चाहिये।

इसके साथ-साथ एक बात मैं और अर्ज करना चाहता हूं। आप भी सफर करती हैं, मैं भी सफर करता हूं, दीवान साहब भी बड़े सफर करने वाले हैं, आपने तो देखा होगा कि आगे ट्रक जा रहा है और जो मोटर चला रहा है वह कितनी ही हार्न बजाता रहे लेकिन वह ट्रक वाला सड़क खाली नहीं करता। तो कोई ऐसा कानून बनाना चाहिये जिससे कि किसी ढंग पर कम से कम रास्ता मिल सके। अगर वह ट्रक वाला रास्ता खाली भी करेगा तो इतनी मिट्टी में फेंक देगा कि चाहे मोटर हो या बस उसका बिल्कुल सत्यानाश हो जाता है। तो इसके लिये आपको कोई इंस्ट्रक्शन देना चाहिये। पंजाब में हमने यह इंस्ट्रक्शन दिया था कि अगर कोई रिपोर्ट करेगा, ट्रक का नम्बर ही देगा कि उसने ऐसा किया है तो उसके कहने पर ही चालान कर दिया जाय। तो इस किस्म का कोई इंस्ट्रक्शन आपको देना चाहिये।

मैं एक बात में चोरड़िया साहब से मुत्तफिक नहीं हूं। उनका यह खयाल है कि ड्राइवर के लाइसेंस के लिये कोई मैट्रिक पास वाली बात है। नहीं, मैट्रिक पास वाली बात नहीं है

मगर मेरा कहना है कि जो ड्राइवर्स हैं उनको कम से कम मैकेनिक का इम्तहान जरूर पास करना चाहिये । क्यों पास करना चाहिये, इसलिये कि जो सरकारी बसें चलती हैं उनमें जो ड्राइवर होते हैं वे बिल्कुल मैकेनिक नहीं होते, जब रास्ते में बस खराब हो जाती है तो बस खड़ी कर देते हैं और सवारियां सड़क पर खड़ी रहती हैं कि दूसरी बस आवे और उनको ले कर जाय, वह एक पुर्जा भी ठीक नहीं करते, अगर टायर खराब हो जाय तो टायर भी नहीं लगा सकते और वह कहते हैं कि यह मेरा काम नहीं है । तो जो ड्राइवर आप रखें उनको पूरी मैकेनिक की ट्रेनिंग होनी चाहिये, गवर्नमेंट सर्विस में जब ड्राइवर लगे तो यह जरूर होना चाहिये और जो प्राइवेट कम्पनीज हैं उनके लिये भी यही कहना चाहिये ।

एक बात जो मैंने दिल्ली में देखी है वह अर्ज करना चाहता हूं । दिल्ली में जब बसें आकर खड़ी होती हैं तो लेडीज को कोई कर्टसी शो नहीं की जाती । लेडीज खड़ी रहती हैं और इतनी भागदौड़ होती है वह खड़ी ही रह जाती हैं । दूसरे मुल्कों में पहले लेडीज को दाखिल करते हैं लेकिन यहां कंडक्टर या कोई इसकी परवाह नहीं करता । दिल्ली हिन्दुस्तान की राजधानी है लेकिन जितनी बुरी हालत यहां बसेज में सफर करने की है वैसी न कलकत्ता में है, न बम्बई में है और न किसी और शहर में है । तो जो दिल्ली कैपिटल है उसकी ट्रांसपोर्ट को ठीक करने की कोशिश करें अगर डी० टी० यू० वाले इसको ठीक नहीं कर सकते तो पंजाब वालों को दावत दीजिये, आगे भी जब आपको मुश्किल आई थी तो पंजाब वालों ने आपकी हेल्प की थी, अपनी बसेज चलाई थीं और प्राफिट भी कमाया था । तो पंजाब अब भी आने को तैयार है, उनकी सर्विसेज लीजिये, दिल्ली वाले ट्रांसपोर्ट को ठीक नहीं करते तो पंजाब वालों को बुलाइये उनको दावत दीजिये, वह आपकी ट्रांसपोर्ट को बिल्कुल ठीक ठाक कर देंगे ।

आखिर में जो बात मैं कहना चाहता हूं वह टैक्सेशन के बारे में है, जैसा कि मेरे भाई राजनारायण जी ने कहा कि टैक्सेशन जो है वह सारा युनिफार्म होना चाहिये, बसेज पर, मोटर पर, ट्रक्स पर हर एक स्टेट ने जो अपना अपना सिलसिला टैक्सेशन का लगा रखा है वह न हो कर सारा टैक्सेशन जो है वह एक युनिफ़ार्म होना चाहिये ।

आखीर में एक बात और कहना चाहता हूं । जो हमारी टूरिस्ट बसेज हैं उनमें वह कनवीनियेंस नहीं है जो कि हमें बाहर जा कर दूसरे देशों में मिलती हैं । मैं फारमोसा गया था तो, मैडम, वहां जो टूरिस्ट बसें थीं उनमें रेफ़्रीजरेटर भी रखा हुआ था । अगर गर्मी हो और पसीना आया हुआ हो तो ज्यों ही टूरिस्ट बस में दाखिल होता था उसको ठंडे पानी के छोटे-छोटे रूमाल निकाल कर देते थे कि वह पसीना पोछ ले और ठंडा हो जाय अगर पहाड़ी मुकाम पर जाय तो गर्म तौलिया देते थे ताकि वह अपने को गर्म कर सके । हर टूरिस्ट बस में लाउड स्पीकर, ग्रामोफोन होता था और तमाम लिट्रेचर रखा हुआ होता था लेकिन हमारे यहां जो टूरिस्ट बसेज हैं उनमें यह इंतजाम नहीं है । अगर हम चाहते हैं कि बाहर के लोग यहां आयें और यहां आकर अपने देश को देखें तो टूरिस्ट बसेज इस ढंग की बनानी चाहिये जिस ढंग की दूसरे देशों में होती हैं ।

आखीर में मैं फिर बड़े अदब के साथ वजीर साहब से कहूंगा कि वह ट्रांसपोर्ट के नेशनलाइजेशन की तरफ पूरा ध्यान दें । जब तक वह यह नहीं करेंगे तब तक न करप्शन खत्म होगा और न मुसाफिरों को पूरा आराम मिल सकेगा । यह ठीक है कि सरकारी बसों में भी बहुत दिक्कतें आती हैं मगर वह दिक्कतें आहिस्ता आहिस्ता दूर हो जायेंगी लेकिन करप्शन आप बहुत हद तक तभी बन्द कर सकेंगे जब कि आप ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइज करेंगे । आपका बहुत-बहुत शुक्रिया ।

श्री आबिद अली : महोदया, मैंने इसलिये आपसे इजाजत मांगी है कि दो बातों की सफ़ाई जरूरी है । एक तो मुजफ्फर साहब के बारे में कह दूं कि यू० पी० में इसका जिक्र आ चुका है । मुजफ्फर साहब की सास को जो परमिट मिला वह उनके मिनिस्टर होने से पहले मिला था । उस पर राजनारायण साहब ने फर्माया कि उन्होंने शास्त्री जी को क्या लिखा और क्या तार दिया । असली बात यह है कि परमिट जिस जमाने में मिला तब वे मिनिस्टर नहीं थे । दूसरी बात यह है कि अगर मिला भी, वह तो अव्वल मिला नहीं मिनिस्टर की सास को, और अगर मिला तो क्या हुआ ? मेरी अर्ज यह है कि कांग्रेसमेन को परमिट मिलता है तो इतनी चीख पुकार की क्या जरूरत है । कांग्रेस मेन हिन्दुस्तान में एक बहुत बड़ी संख्या में हैं । किसी ने यह नहीं कहा कि किसी एक को परमिट मिलना चाहिये था उसके साथ बेइंसाफ़ी हुई और कांग्रेसमैन को परमिट दे दिया गया । यह किसी ने तो कहा नहीं है । कहते यह हैं कि कांग्रेसमेन को परमिट मिलता है । क्या कांग्रेसमैन हो जाने की वजह से . . . .

दिवान चमन लाल (पंजाब) : परमिट देने वाली दूसरी आथारिटी है ।

श्री आबिद अली : जी हां । जिन लोगों ने पहले कांग्रेस में काम किया उनके बच्चों को, उनके सगे-संबंधियों को या आज जो कांग्रेस में काम करते हैं, उनको परमिट क्यों नहीं मिले ? क्या वे हिन्दुस्तान के नहीं हैं, क्या उनका हक हर चीज से चला जाता है । वे जेल गये, अब अवाम की खिदमत करते हैं, तो हम जरूर उनको परमिट देंगे । उनका हक है उनको परमिट मिलेगा । मेरी हुकूमत से शिकायत है कि जहां तक नौकरियों का ताल्लुक है, दूसरी चीजों का ताल्लुक है, अफसरान डरते हैं कि कांग्रेसमैन को उनका हक होते हुय भी उनकी चीज नहीं मिलती क्योंकि अपोजीशन वाले चीखपुकार करते हैं इसलिये उनके साथ बेइंसाफी हो रही है । तो मैं मिनिस्टर साहब से अर्ज करूंगा कि वे इस फिजूल चीखपुकार की परवाह नहीं करें । चीखने वाले तो चीखेंगे । मुशकिल यह है कि हमारा हक नहीं मिलता है और उस पर भी गालियां खाते हैं । गालियां मिलती रहेंगी इंसाफ तो होना ही चाहिये । गालियां देने वाले तो गाली देते रहेंगे लेकिन इंसाफ का गला न घोटाय जाय ।

श्री राजनारायण : आन् ए पौइन्ट आफ इन्फारमेशन । मैं सदनें सम्मानित सदस्यों को सूचित कर दूं कि माननीय सदस्य ने जो बात कही है वह सत्य नहीं है । मैंने कहा कि तमाम नियम उप नियमों को तोड़ कर, भंग कर, मुजफ्फर साहब ने अपनी सास को परमिट दिया है । मैंने उसी प्रसंग में यहां तक कहा था कि दो सरकारों का कांट्रेक्ट था, मध्य प्रदेश की सरकार और उत्तर प्रदेश की सरकार का समझौता था कि इस पर सरकारी बसें चलेंगी, तो उस समझौते को भी तोड़ कर प्राइवेट दल को चलाने की इजाजत उत्तर प्रदेश के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर ने अपनी सास को दी । मैं नहीं कहता कि कोई कांग्रेसी अगर सही तरीके से परमिट ले रहा हो तो उसको न मिले । मेरा निश्चित रूप से कहना यह है कि मुजफ्फर साहब ने अपनी सास को जो परमिट दिया है वह नियमों का, उपनियमों का उल्लंघन है और उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश की सरकार के बीच हुए समझौते को तोड़ कर दिया है ।

श्री आबिद अली : बिलकुल गलत है ।

شریمتی انیس قدوائی (اتر پردیش): میڈم ڈپٹی چیرمین—چونکہ مظفر صاحب کی ساس کا ذکر آ رہا ہے اور میری ان سے کچھ واقفیت ہے اس لئے مجھے دو لفظ کہنے کا موقعہ دیا جائے مظفر صاحب کی ساس صرف

ان کی ساس . ھی نہیں ھیں بلکه اس شخص کی بیوی بھی ھے جس کو تیره سال کی کالے پانی کی سزا برٹش گورنمنٹ نے دی تھی اور اسطرح ایک پالیٹکل سفر کی حیثیت بھی ان کی ھے—

†[श्रीमती अनीस किदवई (उत्तर प्रदेश) : मैडम डिपटी चेयरमैन, चूंकि मुजफ्फर साहब की सास का जिक्र आ रहा है और मेरी उनसे कुछ वाकफियत है इसलिए मुझे दो लफ्ज कहने का मौका दिया जाये । मुजफ्फर साहब की सास सिर्फ उनकी सास ही नहीं है बल्कि उस शख्स की बीवी भी है जिनको तेरह साल के काले पानी की सजा ब्रिटिश गवर्नमेंट ने दी थी और उस तरह एक पालिटिकल सफर की हैसियत भी उनकी है ।]

SHRI C. M. POONACHA: Madam Deputy Chairman, the discussions that have taken place on my motion have been very useful, useful in the sense that we have had the benefit of detailed examination of most of the provisions, and then valuable suggestions have been made by hon. Members. I must say also at the same time that quite a large amount of the arguments were somewhat not directly related to the Bill as such. Quite a good deal of the arguments that were advanced was in a way remotely connected with the Bill which we have before us under consideration. However, I must say that even while expressing their views on these matters which had not a direct bearing on the Bill, the suggestions offered had been quite useful, and I am sure the -Select Committee would be greatly benefited by the valuable suggestions made by hon. Members, and all these points will be taken into consideration at the time when the Select Committee goes into derailed examination of the Bill that is before the hon. House. However, I would like to briefly refer to one or two points that were mentioned in the course of the discussion.

Mr. Sundaram, to start with, did suggest that the Bill as such was acceptable to him. He welcomed the Bill and he had one or two points to mention specially for the consideration of the House. One was that in the matter of prescribing qualifications for the drivers and in prescribing various other things there should be special safeguards so that in the different States there may not be a different set of rules and other things coming into play thereby defeating the very purpose of the Bill that we are now considering. May I mention for the information of the House that we have in view to frame model rules under the Act, and we will circulate the rules to the State Governments so that their rules will conform as far as possible to the model set of rules that we frame subject to such very essential variations as would be necessary to meet certain special conditions obtaining in the various State areas. As such I can give the assurance that the set of rules that would be issued when the Bill becomes an Act would be as far as possible of a uniform pattern all over the States with the result that the various anomalies and discrepancies and difficulties we experience at the moment would not be there to a large extent.

Another one is about the insurance companies. My hon. friend, Mr. Sundaram, was making out a point that the insurance companies hereafter will have to pay a deposit of Rs. 30,000 for every policy that they would be taking up for insurance. It is not so. The suggestion is that the insurance companies hereafter will be required to deposit Rs. 30,000 as a lump sum security deposit so that they can transact business, and the limit of business is left to them. It is only to entitle them hereafter to take up the business of insuring motor vehicles and covering third party risks, Government property damages and third party property damages, thereby covering all the risks and therefore it is now required that the insurance companies should make a deposit of Rs. 30,000. It is never intended that such money would

[ ] Hindi transliteration.

[Shri C. M. Poonacha.] so to build up a sort of financial resource for the Government in power. This is a far-fetched idea. I would like to correct the opinion of the hon. Member in this regard.

Coming to the other point, that is mainly relating *to* nationalisation, nationalisation programme of road transport is an accepted programme by the Central Government as well as all the State Governments. Mostly it concerns the State Governments because the Central Government as such have not an area where they could profitably launch a scheme of nationalisation on a large scale. The State Governments also have their own limitations. The limitations are regarding resources position. Nationalisation means laying oat heavy outlays of money, and according to the Planning Commission's own estimates the idea that prevailed with the Planning Commission at the time of framing the Plan programmes was that at the end of the Third Plan period nationalisation would be up to about 33 per cent of the total road transport system obtaining in the country and during the Fourth Plan period probably this target would be about 40 per cent. It is only up to that that we could think of nationalisation because there is the limitation of finding the necessary funds for nationalisation. As to which sector has been nationalised, which route has been nationalised, whether there has been a bias or a preference or any type of prejudice in these matters, they are all matters of detail which I do not think I need explain here. My hon. friend. Shri Raj-narain, was referring to a case where a beautiful highway, the entire route, was under a private passenger service, while Mr. Jagat Narain was telling that the best routes were taken away by the Government sector for nationalised transport operation and that the most useless routes were left to the private operators.

Well, opinions may differ on these matters. But I am not going into these things because these are matters of minor detail and the Bill that we have before us does not specifically have any relevance to those various things. What we try to do here is, the entire transport system, that is the Motor Vehicles Act, needs certain changes. From time to time we have been coming i across certain difficulties. We have also been advised by the various Expert Committees. Reference was made to the Masani Committee; reference has also been made by me to the Motor Vehicles Insurance Committee that was constituted, and those recommendations have been now carefully gone into and they have been incorporated in the Bill. The attempt is to give effect to the various recommendations which we have received.

May 1 just refer to one point. It relates to the total number of vehicles about which Shri Arjun Arora was referring. He said that the automobile industry has lagged behind in this country. I am not going into a discussion on that point. But what I would like to suggest is that the Motor Vehicles Act was formulated in 1939 and was subsequently amended in 1956. It is now ten years and during this period we have come across a number of difficulties, arising not only out of the various administrative procedures but also in the set-up of changed pattern. Our road system has vastly undergone a change. We now have a network of road system all over the country. Then the number of vehicles has also increased to a large extent. If I may quote the figure, in 1955-56, that is before ten years, the total number of vehicles in the country was about 4,25,000. And today it is 10 lakhs, 10 lakhs of vehicles of all varieties. The number has increased by more than 100 per cent, with the result there are various difficulties which will have to be overcome so that this increased volume of vehicles that are operating is suitably controlled with regard to the technical side, the drivers and as regards the licensing and the issue of permits. The inter-State road problems are attempted to be resolved and brought on a uniform and common pattern, and that is what has been suggested. For example, reference was made to the difficulties in regard to inter-State transport. We are taking up this matter. The inter-State road transport is now going to be brought on a uniform pattern. We have already had a very successful discussion with the States of the Southern region. We would like to take it up region-wise. The Southern region State representatives met Government n presentatives here. We have discussed.

we have evolved a pattern whereby the inter-State permit system is going to be regulated on a more rational basis so that there need not be an endorsement or it will not be necessary for people to run about and have it countersigned in another State. That will be streamlined.

Then, referent was made that there should be a uniform pattern of motor vehicles tax. It is certainly desirable and it is for this purpose that a Committee is just now going into the whole thing, the Keskar Committee, and they have almost completed their studies. They are now on the point of drawing up their final report. Very soon we hope to have the benefit of their report. Octroi, tolls and a variety of other levies and over and above the motor vehicles taxes, all these things are so varied, they differ so much, in all the States, with the result that to some extent, there is confusion. We would like to have these rationalised on a uniform basis and reform the structure so that it would not be a harassment or a vexatious thing so far as the operators and the general public are concerned. We are going into this matter and we hope that with the passing of the Bill and the submission of the Keskar Committee's Report, it would be possible for us to evolve a uniform pattern on taxation as far as possible in this country.

There have been very many points mentioned. I would only leave them for the Joint Select Committee to be taken up and to see to what extent we would be able to effect improvement on the Bill that we have now before us.

1 would very respectfully submit that ibis Bill may ....

श्री राजनारायण : मेरे संशोधन का क्या हुआ ?

SHRI C. M. POONACHA: Madam, about the amendment, I came to know that such amendment was tabled by my hon. friend only after he began his speech. I had no notice of it. Besides, after hearing the explanation as it came from him, I am afraid it would not be possible for me to accept it.

With these words, I commend the motion for the acceptance of the House.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1939, be referred to a Joint Committee of the Houses consisting of 45 Members; 15 Members from this House, namely,

1. Shri N. Sanjiva Reddy
2. Shri Abdul Shakoor
3. Dr. B. N. Antani
4. Shri M. V. Bhadram
5. Shri M. P. Bhargava
6. Shri T. M. Dasgupta
7. Shri Mahabir Dass
8. S"hri M. M. Dharia
9. Shrimati Lalitha (Rajagopalan)
10. Shri M. Govinda Reddy
11. Shri Ram Sahai
12. Shrimati Sarla Bhadauria
13. Shri C. L. Varma
14. Shri Niranjan Varma, and
15. Shri C. M. Poonacha, the mover and

30 members from the Lok Sabha;

that in order to constitute a meeling of the Joint Committee the quorum shall be one-third of the total number of members of the Joint Committee;

that in other respects, the Rules of Procedure of this House relating to Select Committees shall apply with such variations and modifications as the Chairman may make;

that the Committee shall make a report to this House by the last day of the first week of the next session; and'

that this House recommends to the Lok Sabha that the Lok Sabha do join in the said Joint Committee and communicate to this House the names of members to be appointed by the Lok Sabha to the Joint Committee."

The motion was adopted.