

Title: Discussion on the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2000. (Not concluded)

16.45 hrs.

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

"कि मोटर यान अधिनियम 1988 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये। इस प्रस्ताव पर माननीय सदस्य विचार किया जाए।"

इससे पहले मैं कुछ शब्दों में यह व्यक्त करना चाहूंगा कि इस विधेयक में संशोधन करने की आवश्यकता क्यों हुई? हम सभी जानते हैं कि मोटर व्हीकल एक्ट सैन्ट्रल एक्ट है और इस सैन्ट्रल एक्ट के माध्यम से सड़क परिवहन को रेगुलेट करते हैं। एक बहुत ही पुराना मोटर व्हीकल एक्ट 1939 था लेकिन जब कुछ तकनीकी प्रगति होने लगी तो प्रदूषण का संकट बढ़ने लगा, सुरक्षा का संकट बढ़ने लगा तब यह आवश्यकता महसूस की गई कि मोटर व्हीकल एक्ट 1939 में कुछ संशोधन किया जाना चाहिए और 1988 में मोटर व्हीकल एक्ट 1939 में संशोधन किया गया। तब से मोटर व्हीकल एक्ट 1988 चला आ रहा था लेकिन 1994 में फिर से यह आवश्यकता महसूस की गई कि इसमें कुछ और संशोधन किये जाने चाहिए। एक नया एक्ट फिर संशोधन के बाद बना। 1988 के बाद वह 1994 में बना था लेकिन अब फिर बढ़ते हुए प्रदूषण के संकट को देखते हुए और साथ ही साथ कुछ सुरक्षा कारणों से 1994 का जो मोटर व्हीकल एक्ट है, इसमें कुछ और संशोधन करने की आवश्यकता महसूस की जा रही है। हम यह जो विधेयक लेकर इस सदन के समक्ष प्रस्तुत हुए हैं, केवल इसलिए कि जो कुछ आवश्यकताएं महसूस की जा रही हैं, वे 1994 के एक्ट में संशोधन करने के लिए हैं और यह सदन उन संशोधनों पर अपनी सहमति, अपनी स्वीकृति प्रदान करे। मैं बहुत विस्तार में नहीं जाना चाहता।

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): Hon. Minister, I have a question.

The 1988 Act itself is out of date. We have brought in many amendments subsequently. So, what is the impediment for the Government to bring in a comprehensive amending Bill to suit the computer age? Traffic violations are taking place every now and then and the present Act is not adequate to meet the requirements.

MR. CHAIRMAN: You can speak later on.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : Let him answer. Every day, we are hearing of traffic accidents involving dozens of people. We cannot read a newspaper without the tragic news of a traffic accident in which human lives are lost. The present Act is inadequate and so we cannot cope with the situation. This is why I am bringing this matter to the notice of the hon. Minister.

SHRI RAJNATH SINGH: Hon. Member, I will reply to your question later on. मैं अनुरोध कर रहा था कि 1994 का जो मोटर व्हीकल एक्ट था, उसमें कुछ संशोधन करने की आवश्यकता महसूस हुई, इसीलिए हम इस सदन के समक्ष यह संशोधन विधेयक लेकर प्रस्तुत हुए हैं। इसमें कोई बहुत बड़ा संशोधन नहीं किया गया है। जो भी संशोधन हैं, वे बहुत ही माइनर हैं, जैसे हमारे मोटर व्हीकल एक्ट 1988 के सैक्शन 52 (1) में ऑल्टरेशन के संबंध में कुछ व्यवस्था की गई है। किसी भी मोटर व्हीकल में ऐसा कोई परिवर्तन नहीं किया जा सकेगा जो ओरिजिनल स्पेसिफिकेशन से भिन्न हो। अब यह व्यवस्था क्यों करनी पड़ रही है, वह इसलिए करनी पड़ रही है कि अनकंट्रोल्ड ऑल्टरेशन होता था, जो जैसे चाहता था, जिस इंजन से चाहता था, वह अपना परिवर्तन कर लेता था। उसके कारण प्रदूषण का भी संकट पैदा होता था और उसके कारण एक्सीडेंट्स भी होते थे। सुरक्षा का भी संकट पैदा होता था। इस कारण यह परिवर्तन करने की आवश्यकता महसूस हुई ताकि ऑल्टरेशन जो होगा, वह केन्द्र सरकार के द्वारा निर्धारित शर्तों के अधीन मोटर व्हीकल इंजन आदि में इस प्रकार का परिवर्तन किया जा सके।

जिससे उनका आपरेशन इकोफ्रेंडली फ्यूल के यूज के द्वारा फैसिलिटेट हो सके यानि इकोफ्रेंडली फ्यूल यूज कर सके। सभी माननीय सदस्य इस बात को अच्छी तरह से जानते हैं कि आजकल इकोफ्रेंडली फ्यूल यदि कोई माना जाता है, तो वह एलपीजी माना जा रहा है।

SHRI CHANDRA BHUSHAN SINGH (FARRUKHABAD): Sir, it is very difficult to understand the technical language in which he is speaking. Let him please explain it in a simple language.

MR. CHAIRMAN : Please do not disturb him now.

SHRI CHANDRA BHUSHAN SINGH : I am not disturbing him; I am just seeking a clarification.

MR. CHAIRMAN: You can do that later on. Why are you doing it now?

श्री राजनाथ सिंह : इस संशोधन के माध्यम से हम एलपीजी के प्रयोग की सुविधा मुहैया कराने जा रहे हैं। आल्टरेशन के बारे में यह भी सुविधा सुनिश्चित कर रहे हैं, जिनके पास दूसरे अधिक गाड़ियां हैं, वह अपने वैहिकल का इंजन सेम-मेड-एंड-सेम-टाइप से बदल सकता है। इसकी अनुमति राज्य सरकारों के द्वारा, जो भी कंडीशन्स निर्धारित होंगी, उन कंडीशन्स के तहत दी जा रही है। अब इन वैहिकल्स में आल्टरेशन की सूचना रजिस्ट्रिंग अथारिटी को 14 दिनों के अन्दर देनी होगी। इसके साथ-साथ किसी विशेष उद्देश्य की पूर्ति के लिए केन्द्रीय सरकार के द्वारा इस धारा के अधीन आल्टरेशन के लिए निर्धारित पद्धति से भिन्न प्रकार के आल्टरेशन करने की छूट दी जा रही है। इसके अतिरिक्त इस मोटर वैहिकल एक्ट के सैक्शन 58 सबसैक्शन 4 में संशोधन कर रहे हैं। इस सैक्शन में हाई कैपेसिटी के टायर बदलने की व्यवस्था है, जिसका दुरुपयोग प्रायः ओवर-लोडिंग के लिए किया जाता है। आपरेटर मानमाने तरीके से ओवरलोडिंग करने के लिए टायर का आल्टरेशन कर लिया करता था। हमने यह व्यवस्था की है, हाईकैपेसिटी टायर की जो व्यवस्था थी, जिसका दुरुपयोग किया जाता था, उस सैक्शन को डिलीट कर रहे हैं, ताकि वैहिकल में निर्धारित लोड कैपेसिटी के टायर ही लगाए जा सकें और सुरक्षा की दृष्टि से भी यह आवश्यक है, ऐसा हम मानते हैं।

इस मोटर वैहिकल एक्ट के सैक्शन 66 के सबसैक्शन-3, क्लाज-एच को डिलीट करने की व्यवस्था कर रहे हैं। इस धारा के अन्तर्गत शिक्षण संस्थाओं में जो बसें चलती हैं, बच्चों को स्कूल ले जाने के लिए और घर पहुंचाने के लिए, पहले उन्हें परमिट लेने की आवश्यकता नहीं थी, लेकिन अब हम यह व्यवस्था कर रहे हैं कि परमिट लेना आवश्यक होगा। इसके अलावा हम एक नया सैक्शन 217(ए) जोड़ रहे हैं। यह एक सेविंग क्लाज है। इस सेविंग क्लाज के माध्यम से मोटर वैहिकल एक्ट, 1939 के अन्तर्गत निर्गत लाइसेंस, परमिट आदि के लिए रिन्युअल की व्यवस्था सुनिश्चित कर रहे हैं। कारण यह कि 1994 के एक्ट के रहते हुए यदि 1939 में किसी ड्राइवर ने लाइसेंस ले लिया है, रजिस्टर करा लिया है, तो उसको हम रिन्युअल नहीं कर रहे हैं। इस नए सैक्शन 217(ए) के माध्यम से हम यह व्यवस्था कर रहे हैं।

महोदय, संक्षेप में मैंने कुछ बातें माननीय सदस्यों के सामने रखी हैं और मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वे इस विधेयक पर अपने विचार प्रकट करें और इस विधेयक को पारित करें।

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1988, be taken into consideration."

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी (खजुराहो) : महोदय, माननीय मंत्री जी ने मोटर वैहिकल एक्ट, 2000 में संशोधन करने के लिए विधेयक सदन में प्रस्तुत किया है। माननीय मंत्री जी ने अपने इन्ट्रोडक्टरी रिमार्क्स में इस बिल में संशोधन करने के लिए जो भावना व्यक्त की है, वह मुख्य रूप से दो-तीन बिन्दुओं पर ही केन्द्रित है। पहली चीज यह है कि प्रदूषण की वजह से वातावरण प्रदूषित होता जा रहा है।

उस पर कोई नियंत्रण हो, कंट्रोल हो और उसे इस ढंग से रेगुलेट किया जा सके, जिससे कि पर्यावरण से होने वाले नुकसान को सीमित किया जा सके, रोका जा सके। इसका एक उद्देश्य यह भी है। मैं समझता हूँ कि ऐसे उद्देश्य के साथ अगर कोई विधेयक लाया जाता है तो उसमें कोई आपत्ति किसी व्यक्ति को नहीं हो सकती।

दूसरा आपने बताया कि इसमें सुरक्षा के उपाय करने का प्रावधान संशोधनों के जरिए से किया गया है। आपने ऐसा यहां कई प्रतिबंधों को लागू करने के लिए किया है। मनमाने तरीके से जो वाहनों में परिवर्तन कर लिए जाते थे, उनके डिजाइन और स्वरूप में परिवर्तन किए जाते थे, वे परिवर्तन न किया जा सकें और उनका दुरुपयोग न हो सके, वे जितनी क्षमता के लिए निर्मित हैं, उतनी ही क्षमता से उनसे काम लिया जा सके, जिससे कि दुर्घटनाओं की संभावना घटे। आप जो प्रावधान कर रहे हैं उसका संभवतः हर तरफ स्वागत ही होगा, इसकी मूल भावना से किसी को विरोध नहीं हो सकता।

तीसरे आपने यह बताया कि ऐसे प्रावधान किए गए हैं, जैसे एल.पी.जी. गैस के उपयोग की आप इसमें अनुमति देंगे जिससे कि पर्यावरण को कम नुकसान हो सके। उसकी अनुमति की शक्तियां अभी आपको मिलेंगी और किन्हीं विशेष परिस्थितियों में केन्द्र सरकार को इस विधेयक के जरिए ऐसी शक्तियां दी जा रही हैं, जिससे कि वे किन्हीं विशेष परिस्थितियों में इन वाहनों में जो निर्धारित डिजाइन हैं, क्या उसके अतिरिक्त उसमें परिवर्तन, परिवर्धन और परिमार्जन करने की अनुमति देने की स्थिति में केन्द्र सरकार होगी। फिर अन्य जिन बिन्दुओं पर आपने चर्चा की, 1939 में दिए गए रजिस्ट्रेशन को रिन्यूवल करने का अधिकार दिया जाए- ये तो रूटीन किस्म की चीजें हैं, उसमें कोई दिक्कत नहीं है। मुझे यहां दो बातों पर आपत्ति है और शायद ज्ञान की कमी के कारण मेरी यह आपत्ति उपजी हो। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी इस मामले में सदन को विश्वास में लें और बताएं कि ऐसा करना क्यों जरूरी था। अभी जो बहुत सी शिक्षण संस्थाएं चल रही हैं, वे आर्थिक रूप से कोई बड़ी समर्थ शिक्षण संस्थाएं नहीं हैं। उन शिक्षण संस्थाओं में किसी न किसी प्रकार से बच्चों को दूर-दूर के क्षेत्रों से लाने और ले जाने के लिए किसी तरह गाड़ियों की व्यवस्था बनाई हुई थी और कई जगह ऐसा था कि एक गाड़ी या एक बस विभिन्न समय-अंतराल के बाद विभिन्न संस्थाओं में जाकर बच्चों का ले जाने और पहुंचाने का काम करती थी और इसलिए सब कुछ संभव हो पाता था। उन वाहनों को कोई परमिट लेने की आवश्यकता नहीं होती थी और वे चलाई जा सकती थीं। बच्चों को एक सस्ती सुविधा उपलब्ध थी। खास तौर से मध्यम और निम्न आय वर्ग के लोगों को यह सुविधा उपलब्ध थी। लेकिन आपने अब प्रावधान किया है कि ऐसे वाहनों को भी अब परमिट लेना आवश्यक होगा। आपके इस नये संशोधन का औचित्य मेरी समझ से थोड़ा परे हैं। इसलिए मैं चाहता हूँ कि आप कृपा करके सदन को विश्वास में लें। हमें इस बारे में जानकारी दें कि ऐसा करने के पीछे आपकी मंशा एवं तर्क क्या है। आप ऐसा क्यों करना चाहते हैं, उससे क्या लाभ होगा, यह सब जानकारी हमें मिलनी चाहिए।

मैं आपका ध्यान विशेष रूप से दो बातों की तरफ दिलाना चाहूंगा। देखिए, कानून हमेशा भली मंशा और नेक नीयति के साथ बनाया जाता है- चाहे वह असेम्बली में बने या सदन में बने। कानून बनाने के पीछे मंशा कभी भी दूषित नहीं होती और अच्छे से अच्छा कानून सदन ने बनाया है, इसके बावजूद हम देखते हैं कि उस कानून के बन जाने मात्र से व्यवस्था में सुधार नहीं हो पाता, क्योंकि व्यवस्था में सुधार के पीछे एक और बहुत महत्वपूर्ण बिन्दु है कि कानून होते हुए भी उसे अमल में लाने वाली मशीनरी अगर सक्षम और निष्पक्ष है, ईमानदार है तो उस कानून के लागू करने में सक्षमतापूर्वक सरकार और प्रशासन को सहायता मिलती है।

17.00 hrs.

मैं कोई ज्यादा टीका-टिप्पणी नहीं करना चाहता हूँ लेकिन इस मोटर-यान अधिनियम को लागू करने के लिए जो पूठभूमि है उससे हम सभी परिचित हैं। इस मशीनरी को आपने ठीक नहीं किया, पारदर्शी नहीं बनाया, ईमानदार नहीं बनाया, तो आपके प्रावधान अधिनियम की किताबों में ही रह जायेंगे। इस मशीनरी से उन्हें लागू करवाने की आपकी मंशा पूरी नहीं होगी।

आपने जो संशोधन के जरिये प्रावधान किये हैं, उनसे गाड़ी के मूल डिजाइन में कोई परिवर्तन नहीं किया जा सकेगा। लेकिन इसको सुनिश्चित कौन करेगा? क्या इसके पहले भी हमने अनेक कानून नहीं बनाए हैं और क्या वे लागू हो रहे हैं? अगर इन्हें सुनिश्चित करने का कोई व्यवहारिक और सही तरीका नहीं बनाया गया तो मैं नहीं समझता हूँ कि इसका कोई लाभ होगा। इसलिए लागू करने वाली मशीनरी को कैसे ठीक किया जा सकता है, पहले इसको आप देखें।

दूसरी चीज पर्यावरण है। पर्यावरण में जो गिरावट आ रही है और जिसके प्रति आपको चिंता भी है। उस गिरावट को रोकने के लिए केवल इतना प्रावधान कर देना पर्याप्त नहीं होगा। आप सरफेस ट्रांसपोर्ट के भी मिनिस्टर हैं। पिछले दिनों मैंने रोड रिसर्च इंस्टीट्यूट की एक रिपोर्ट पढ़ी थी। उस पर कई टिप्पणियां और विश्लेषणों ने अपनी राय जाहिर की है। निर्यात यह निकलता है कि मोटर-वहिकल की सारी डिजाइन, इंजन, तकनीकी को आप चाहे जितना परिमार्जित कर लीजिए, जब तक सड़कों की दशा को आप नहीं सुधारेंगे, तब तक सुरक्षा की दृष्टि से वाहनों का संचालन सुरक्षित नहीं हो पायेगा। सड़कों की स्थिति ऐसी है कि वाहनों के चलने से जितना धूआं निकलना चाहिए और गाड़ी का जितना घिसाव होता है उसको अगर हम एकाउंट में नहीं लायेंगे तो हम एक बहुत बड़ी चूक करेंगे। इसलिए यह जरूरी है कि न केवल इसमें आप कानून बनाएं, उनमें संशोधन करें, बल्कि प्रभावी ढंग से आप उन्हें लागू भी करें। उससे भी ज्यादा जरूरी है कि आप सड़कों के स्तर में, उनकी स्थिति में सुधार लाएं। ऐसी होगा तभी हमारी मूल भावना पूरी होगी।

अंतिम बात मैं सुझाव के रूप में रखना चाहता हूँ। अनेक सदस्य जानते हैं और मैंने भी एक मगजीन में एक लेख पढ़ा कि दिल्ली शहर में मुम्बई, कलकत्ता, मद्रास के कुल वाहनों से भी ज्यादा गाड़ियां हैं। वहाँ से हम देख रहे हैं और मीडिया भी लिख रहा है कि दिल्ली में पर्यावरण की समस्या गंभीर होती चली जा रही है। इसलिए ऐसा भी प्रावधान करने की जरूरत है कि ये जो बड़े-बड़े महानगर और जिले हैं इनमें यह तय हो कि अधिकतम वाहनों की संख्या क्या हो?

उसके क्षेत्रफल और जनसंख्या को देखते हुए, अधिकतम संख्या वाहनों की निर्धारित करके कोई उपाय, प्रक्रिया, तौर-तरीका ऐसा निकालना होगा कि इससे अधिक रजिस्ट्रेशन उस शहर में न हो सके, इससे अधिक वाहनों की संख्या न हो सके क्योंकि किसी भी शहर का पर्यावरण एक सीमा से अधिक प्रदूषण को सहन नहीं कर सकता, उसे रेगुलेट नहीं कर सकता, उसे साफ नहीं कर सकता। इसलिए जरूरी है कि इस चीज को ध्यान में रखा जाए।

इन तीन-चार सुझावों के साथ मैं समझता हूँ कि यदि इस पर गम्भीरता से विचार करेंगे, इस बारे में गम्भीर है और वास्तव में चाहते हैं कि यात्रा सुरक्षित हो, पर्यावरण में सुधार हो तो निश्चित रूप से इन विचारों को ध्यान में रखें। मैं समझता हूँ कि जहां तक इस विधेयक का प्रश्न है, इसकी मूल भावना से किसी को आपत्ति नहीं है,

कम से कम मुझे आपत्ति नहीं है, इसलिए मैं इसका समर्थन करता हूँ।

SHRI ANADI SAHU (BERHAMPUR, ORISSA): Mr. Chairman Sir, I rise to support the amending provisions of this Bill. As the hon. Minister has clearly indicated, taking into account the road transport technology, the pattern of passenger and freight movement over the years, the development of road network and improved techniques in motor vehicle management, the 1939 Act was replaced by the 1988 Act.

The most important features of the new Act were techniques of road management and safety measures. Somehow or the other it was noticed over the years that the techniques adopted were not eco-friendly and the safety measures were not adequate. So, in 1994 an attempt was made to rectify some of the defects. But even that was not adequate. That is why the present amendments have been proposed. The most important of these are road safety measures and pollution control measures.

As may be seen from the provisions which have been provided, there are three points. The first one is to amend Clause 52(1), proviso (1). The second is to amend Clause 2 and the third one is to amend Clause 3. I am not going into the details of these amending provisions. But the most important one is the overriding provision which has been provided in the explanation itself wherein it has been clearly indicated that for the purposes of this Section, alteration means a change in the structure of a vehicle which results in change in the basic feature. So, there should not be change in the basic feature of the vehicle. That is why in Clause 1 it has been indicated that no owner of a motor vehicle shall so alter the vehicle that the particulars contained in the certificate of registration are at variance with those originally specified by the manufacturer. These things have been clearly indicated in Sections 110, 113 and 212 of the Motor Vehicles Act. Section 194 deals with penal provisions. I will come to the harassment by the police later on. These are the provisions which are there.

It has been found that a fleet owner has been changing certain parts and the combustion process has also been changed. In the previous Act there were deemed provisions. In order to overcome the cannibalisation - cannibalisation is a word used by the Armed Forces and the police to fit in different parts into other vehicles to make them road-worthy - this process is being given due weightage so far as fleet owners are concerned. To inform the registering authorities, fourteen days have been provided. This is a good feature.

But one difficulty would arise which the hon. Minister may kindly take into account. It is about deletion of Sub-Clause 4 of Section 58, Clause (1). It is good so far as alterations of the tyres and others are concerned. But it may lead to more abuse. I would like to invite the attention of the hon. Minister to GSR No.214 dated 18th March, 1999. I had brought certain objections to the notice of the concerned authorities. As usual, the authorities, whenever there is an objection, try to overcome by subterfuge or by an escape route or by some other means. My objection was on this. My objection was regarding ply ratings of the tyres. Under the rules framed by the Central Government in 1989, the ply ratings was revised in 1999. In the ply ratings, it has been indicated that for a particular permitted laden weight, the ply rating will be of a specific quantity. The maximum provided by this GSR was 14 ply ratings for a maximum weight permitted to carry 410 kilograms in case of single tyres and 1250 kilograms in case of dual tyres. But in the same GSR, the Government, in their wisdom, have stated in sub-Clause 3 that no tyre shall have a ply rating of more than 20 for applications on highway vehicles. It means a vehicle can have 20 ply ratings although the specifications is for 14 ply ratings. In other words, it means that we are encouraging vehicles to have tyres with more ply ratings in order to take more load on the highways and taking more load on the highways would definitely lead to accidents. So, the safety measures which the Statement of Objects and Reasons and the amending provisions have indicated would be coming to a naught because of certain provisions which have been provided in the rules which the Government have been placing before Parliament after a year or two. It is necessary that whenever any rules are framed, it should be immediately placed before the Parliament. Usually, it is seen that those rules are placed before Parliament after a year or so like the rules which I am quoting were circulated in March 1999 but it came to Parliament only very recently. We do not have time to go through these things. Because of my background, I thought that I should go through the GSRs which are coming up so far as motor vehicles are concerned. In passing these amending provisions, it is good that they want an eco-friendly atmosphere and that the fleet owners should not be put to loss and that they should alter the engines. While altering the engines, the internal combustion system can be taken into account and they can bring liquified gas and any other type of power or batteries or whatever it is. But the most important point is that the power of the engine should not be altered. If the power of the engine is altered, then definitely the person who is manufacturing or cannibalising vehicles can put in more axle loads, and more laden axle loads have led to one of the most important accidents on the Raj Mahendri-Hyderabad Road. A ten-wheeler had taken more load on the rear axle. It was negotiating a bridge and while negotiating the bridge, because of the uneven axle load on the rear side, the buoyancy was affected. You might have seen as to how the bridges are constructed. Below the slab, there are some sorts of iron gadgets to give a little bit of buoyancy to the slab.

Because of the excess axle load, in a fraction of a second, that buoyancy was disturbed and the bridge collapsed. Along with it, the trailer also went down. It is all right that we delete Section 58 (1) (4). But we must take into

account the provisions which have already been there in the Act. ...*(Interruptions)* When we are thinking of amending the provisions, the hon. Minister may kindly take into account Section 110 of the Motor Vehicles Act, 1988 wherein it has been provided that the Central Government has, by rules, to regulate construction, equipment and maintenance of Motor Vehicles. Mr. Minister, you have said in the explanatory provision that no basic structure should be altered. As the Supreme Court says that the basic structure of the Constitution should not be altered, here also, you say the basic structure of a vehicle should not be altered. So, while passing this Bill later on, the hon. Minister may kindly take into account the width, height, length, overhang and load factor of the vehicles and should take into account the size, nature and conditions of tyres etc. These are most important things. Since we are deleting Section 58 (1) (4), it is necessary that a comprehensive GSR under the rule-making power of the Central Government should be brought in. The State Governments should not be allowed to go into it because there will be a lot of difficulties. For example, one vehicle coming from one State has to pass through the other State. It will create problems. So, the Central Government should make comprehensive rules in this regard. A lot of vehicles, which are more than ten years or 15 years old, are being altered and brought to my State of Orissa for plying as passenger vehicles. So, unless the Central Government comes down heavily on these fleet owners, the purpose for which these amendments are brought forward will be lost and forgotten.

Sir, these are my suggestions. With these words, I again support the Bill.

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): Mr. Chairman, Sir, this Bill has been brought forward to make two or three amendments to the Motor Vehicles Act, 1988. The above Act was again amended in 1994. The object of the Bill is to prevent the vehicular pollution and to ensure the safety of road users. The proposed Bill prohibits alteration of vehicles in any manner including the change of tyres of higher capacity. The Bill also empowers the Central Government to allow alteration of vehicles for certain purposes. The State Governments are not given these powers. This is very urgent.

There is another aspect which has to be objected to. At present, the vehicles of the educational institutions are not required to get permits from the Regional Transport Office. The amending Bill makes it mandatory to obtain permits. It is all right that a permit is necessary. But in case of schools, children from various places have to come. If permit is required, it is all right. But tax should not be levied in respect of school vehicles because the lower middle class and the middle class students are coming from different places. If the tax is levied, then, that burden will be passed on to the parents and guardians and they would be in a difficult position. So, this should be changed. Therefore, the Government should reconsider the proposal.

There is another provision by which the fleet owners, who own more than ten vehicles, can obtain permission from the State Government to alter any vehicle. This has to be done by the State Government by issuing a notification.

There is a provision to protect the people who own a large number of vehicles. But what about the people who are having a single vehicle? The Government is protecting the rich people, but not the poor people. The approach is not correct. So, I demand that the single vehicle owners should also be protected.

Regarding eco-friendly fuel, the ruling of the Supreme Court is very pertinent. The Supreme Court has directed to take away from the road all those vehicles which are very old and which are causing pollution problems. It is all right. But most of the State Governments have not taken this decision of the Supreme Court seriously. A large number of State-owned vehicles are causing pollution problems. So, they should not be allowed to ply on road. In our country, a large number of poor people are living and when they travel by road, they breathe polluted air and, as a result, they are affected by various diseases. They have no money for treatment and the Government is not ready to provide all the health facilities to them. I would request that this should be looked into.

Sir, a lot of road accidents take place everywhere, every day, not only because of more number of vehicles, but also due to road conditions, because they are not maintained properly by the Ministry of Surface Transport. This should be looked into and the roads should be maintained well.

Then, there is a provision to ban all the cars and other vehicles, which are more than 15 years old. It is all right to some case of buses and trucks, but in the case of private car owners and taxis, especially the unemployed youth who are buying second-hand cars and run them as taxis, it will create a lot of difficulties. In such cases, the combustion of the engine should be seen and if that is good, then they should be allowed to ply on the road and they should not be treated on par with buses and trucks. ...*(Interruptions)*

SHRI ANIL BASU (ARAMBAGH): Mr. Chairman, Sir, the country is facing a major problem because of the NDA brand vehicle.

SHRI SUNIL KHAN : Similarly, steps should be taken to improve the functioning of the Regional Transport Offices and brokers should not be allowed in the Regional Transport Offices. Even though people are not properly trained

to drive vehicles, if they give more money to the brokers they are being given licenses. As a result, a lot of accidents occur. This should be looked into because the Government is also losing revenue. The Motor Vehicle Inspectors and police authorities take money and allow such people to go scot-free. Even though photographs of such vehicles are taken and their registration numbers are noted, the Government is allowing them to go scot-free, because they are close to the leaders of NDA.

If the vehicles belong to the members of the NDA, they will not be checked up. So, the Government should come forward with a comprehensive Bill. I do hope that if it is sent to a Standing Committee of the Parliament, there will be a threadbare discussion. That would be better for us. We can discuss it here also. The Bill will, therefore, be a comprehensive one and also eco-friendly.

I have already mentioned about eco-friendly norms which have been taken into consideration by your Ministry. A decision has also been taken by the hon. Court to that effect. Those norms will be maintained properly if a comprehensive Bill is brought forward. I think, at present, the Bill is not a comprehensive one. It should be referred to the Standing Committee so that the Euro norms and safety measures are taken care of. In the case of automobiles, the emissions are causing lead poison. It has already appeared in the newspapers that lead toxicity is a major environment problem in Hyderabad. The proportion of health hazards was found to be higher than the accepted international standards in the case of environment not only in Andhra Pradesh but also in Mumbai, Calcutta, Delhi and other thickly populated cities. So, it should be looked into.

There are some provisions about lead toxicity also. Lead-free petroleum is also provided to the vehicles in various parts of our country. If it is so, that will be better for us. The running of vehicles will be eco-friendly.

The provisions which have been framed by the Central Government and the State Governments are completely ignored. The State Government should also frame some rules so that they are able to implement them. When buses run from one State to another State, some problems do arise. As a result, these buses do not get their permits in those States. If there are any such provisions and if the vehicles of one State enter into another State, the concerned officials could see the permits and levy the taxes accordingly. That should be provided for the State Governments also.

श्री राजीव प्रताप रूडी (छपरा): स्भापति महोदय, सर्वप्रथम तो मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ कि जिस प्रसन्नचित्त मुद्रा में आप इस आसन पर विराजते हैं उसे देखकर हमारे बोलने की शैली और शक्ति वैसे ही बढ़ जाती है। मेरा अन्य स्भापतिगण से भी आग्रह है कि वे इसी प्रसन्नचित्त मुद्रा में आसन को सुशोभित किया करें। विशेष रूप से मैं डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह जी से अनुरोध करूंगा कि जब वे आसन पर विराजमान हुआ करें, तो प्रसन्नचित्त मुद्रा बनाए रखें।

महोदय, मोटर यान (संशोधन) विधेयक, 2000 प्रस्तुत किया गया है। इसके बहुत सारे तथ्यों पर मैं नहीं जाना चाहता हूँ, लेकिन पिछले 50 वर्षों में सभी देश विकसित हुए हैं। भारत के विकास की दर भी बढ़ती गई है और इस विकास की दर में यातायात की एक अलग भूमिका रही है। इस विधेयक के माध्यम से आज यह तीसरा संशोधन है। इसमें सुरक्षा एवं पर्यावरण, इसके दो मूल उद्देश्य दर्शाए गए हैं। पर्यावरण के विषय में यह विख्यात है कि प्रदूषण से पर्यावरण पर प्रतिकूल असर पड़ता है। इसके बारे में आए दिन चर्चा हुआ करती है। दिल्ली की चर्चा हमारे माननीय सदस्यों ने की।

पूरे विश्व में इस विषय पर लोगों ने ध्यान केंद्रित किया है। लेकिन मुझे इस बात का आश्चर्य होता है कि ये कानून पहले भी बने हुए थे। इन कानूनों के माध्यम से प्रदूषण फैलाने वाले वाहनों पर नियंत्रण करने का प्रस्ताव और नियम पहले भी थे। लेकिन ऐसी कौन सी परिस्थिति आ गई है कि प्रदूषण को नियंत्रण करने में उच्च न्यायालय और उच्चतम न्यायालय को हस्तक्षेप करना पड़ता है। आज भी इस देश में यूरो टू और यूरो वन के नार्म्स लागू किये जा रहे हैं। वे प्रयास आपके विभाग के प्रयास से नहीं हो रहे हैं, बल्कि इसमें भी हाईकोर्ट और सुप्रीमकोर्ट का हस्तक्षेप हुआ है। उसके पश्चात् इस पूरे देश में यूरो टू और यूरो वन के नार्म्स लागू किये जा रहे हैं।

मंत्री जी इस विभाग में नये आये हैं लेकिन यह विभाग ऐसा है जिसमें इस एक्ट को देखते समय आपको एक दर्शन में प्रवेश करना पड़ेगा। इससे भारत का नक्शा, इस पूरे विभाग के जो मूलभूत मुद्दे हैं, और इसमें क्या करने की आवश्यकता है, वह भी देखना होगा। एक तरफ आपने देखा कि कहीं न कहीं किसी पदाधिकारी के विभाग में यह बात आई होगी कि स्कूल की गाड़ियों में भी परमिट होना चाहिए। मुझे याद है कि दिल्ली की ही एक बस दुर्घटना में छोटे-छोटे बच्चे मारे गये थे। तब यह सोचा गया कि स्कूलों को भी परमिट लेना चाहिए लेकिन इस देश में गाड़ी चलाने का लाइसेंस कैसे मिलता है, उस पर भी तो चर्चा करनी चाहिए। मेरे जिले में पता नहीं संभवतः सभी जगह इसी प्रकार की प्रक्रिया होगी कि ड्राइविंग लर्नर्स लाइसेंस की कीमत अलग, उसके अगले चरण में बिना परीक्षा दिये जाना है तो उस लाइसेंस की कीमत अलग, उसके बाद रिन्यूल की कीमत अलग। इस तरह देश के किसी कोने में कोई भी व्यक्ति जाकर लाइसेंस बना सकता है। आदमी के जान की कीमत क्वल उतनी ही है। आज पूरे देश में, मैं आंकड़ें तो नहीं दे सकता लेकिन जो एक्सीडेंट्स होते हैं, जिस प्रकार से लोग बड़ी-बड़ी बसों में या ट्रकों को चलाते हैं, उनके चलाने की जो शैली है, उससे बहुत से निर्दोष लोग मारे जाते हैं। भारत का एक भी लाइसेंस अंतर्राष्ट्रीय मापदंड पर खरा नहीं उतरता। अगर हम विदेश में जाकर उस लाइसेंस पर वाहन चलाना चाहें तो कोई गाड़ी देने के लिए तैयार नहीं होता। इस विषय पर हम कब विचार करेंगे?

आज रोड सेफ्टी की बात होती है। भारत में रोड सेफ्टी मके लिए लाइसेंस कैसे दिये जाते हैं, उस पर कब कोई शुरुआत करेंगे, उसका मूल मापदंड क्या होगा, आदि के बारे में सोचना चाहिए। यहां रोड किस तरह से ट्रक चलता है, बस चलती है, गाड़ी चलती है और जीप चलती है, इस विषय की ओर भी मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृत करना चाहूंगा।

पौल्यूशन के बारे में चर्चा होती है कि वह लेड से या कार्बन मोनाक्साइड के कारण होता है और उसमें प्रयास किये जा रहे हैं कि सी.एन.जी. का उपयोग किया जाये, एल.पी.जी. का उपयोग किया जाये। निश्चित रूप से कहीं न कहीं हमें फर्क दिख रहा है। लेकिन इसमें उन सब स्थानों तक आप कैसे पहुंचेंगे? आपके नियम उन स्थानों को, उन वाहनों को कैसे पकड़ेंगे, इस पर भी आपको दूर तक दृष्टि दौड़ानी पड़ेगी। मैं जब बिहार असेम्बली में था तब मैं प्रदूषण नियंत्रण समिति का सदस्य था। वहां वाहनों में तिपाहिये या थ्रीव्हीलर स्कूटर होते थे। उसमें तीन पैसंजर आगे और पीछे से भी खुला रखकर तीन पैसंजर पीछे होते थे। इस तरह से तीन और तीन छः

तथा ड्राइवर सहित सात आदमी उस तिपाहिये पर चढ़ते थे। यदि ड्राइवर के बगल में एक और आदमी आ जाये तो आठ और अगर किसी मत्वाले आदमी ने ऊपर कैरियर लगा दिया है तो उस पर भी दो आदमी सवार हो जाते थे। इस परिस्थिति में जिस तरह से गाड़ी को चलाया जाता है, वह बहुत खतरनाक है। इसके साथ-साथ उस तिपाहिये का इंजन भी उतनी क्षमता का नहीं होता। थोड़े दिनों के बाद वह इंजन बैठ जाता है और बैठने के बाद उसकी मरम्मत कराकर उसको चलाया जाता है। आजकर बिहार में यह देखा जाता है कि अधिकांश लोग पेट्रोल में केरोसीन तेल मिलाकर गाड़ी को चलाते हैं। जब वह वाहन रोड पर चलता है तो उसके धुंसे आदमी बिल्कुल चाक हो जाता है। दिल्ली के स्तर पर हम इसकी तैयारी कर रहे हैं। आज जब मैं आ रहा था तो मेरी बगल से एक सी.एन.जी. की गाड़ी जा रही थी। उसमें एकदम धुंआ नहीं था और ड्राइवर शांति से गाड़ी चला रहा था। मुझे यह देखकर बड़ा अच्छा लगा लेकिन हमको पूरे देश के बारे में सोचना है। हमारे नियमों में बहुत ताकत होनी चाहिए। जब हम यहां नियम बनाते हैं तो उसकी ताकत इतनी होनी चाहिए कि अंडमान निकोबार आइलैंड से लक्षद्वीप, कश्मीर से लेकर पश्चिम बंगाल और गुजरात तक उसका प्रभावक्षेत्र हो। इसमें हमें इस बात का ध्यान देना होगा।

महोदय, रोड सेफ्टी की बात करते हैं। मैं मोटर सेफ्टी एक्ट में इसे जोड़ना नहीं चाहूंगा लेकिन हमें इस देश में पाठ्यक्रमों में कुछ पर्यावरण के प्रति संवेदना जगाने के लिए भी कोई रास्ता निकालना पड़ेगा।

इस विभाग की तरफ से, मानव संसाधन विकास विभाग से भी समन्वय स्थापित करके काम होना चाहिए। आज जिस प्रकार हम अपने जीवन में चलते हैं, बैठते हैं, उठते हैं, सड़क पार करते हैं, कहीं न कहीं हमारे गार्जियन या पूर्वजों ने बताया था कि इसे किस तरह से चलाया जाए। इसी प्रकार से पाठ्यक्रम में भी रोड सेफ्टी, रोड स्टैन्डर्ड, पौल्यूशन स्टैन्डर्ड, इन सब चीजों को अगर किसी प्रकार से समाविष्ट किया जाए तो आने वाली हमारी पीढ़ियों को इस बात का संतो होगा कि इस देश में हम लोगों ने कुछ ऐसे नियम बनाए हैं जिसके कारण इस देश के लोगों को खुशहाल जिन्दगी मिली। अब भारता में इकोनॉमिक डेवलपमेंट के कारण अच्छी-अच्छी गाड़ियां आ रही हैं। निश्चित रूप से उनकी कीमतें ज्यादा होंगी लेकिन पौल्यूशन का प्रभाव कम पड़ेगा।

जब मैं ऐक्सीडेंट की तरफ देख रहा था तो भारता में प्रत्येक वर्ष 70 हजार लोग दुर्घटनाओं में मरते हैं। ऐसा नहीं है कि अमरीका में यह दर कुछ कम है। मैं अंतर्राष्ट्रीय आंकड़ों की भी तुलना करके देख रहा था कि बाहर के देशों में भी लोग ऐक्सीडेंट्स में मरते हैं, भारत में भी मरते हैं, लेकिन जो ऐक्सीडेंट्स का रेट भारत में आज है, उसे हम निश्चित रूप से कम कर सकते हैं। जितने लोग इन्जर्ड होते हैं, जख्मी होते हैं, उसे भी निश्चित रूप से कम कर सकते हैं। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि जहां आपने इन मुद्दों पर विशेष तौर से संशोधन किया है, यह सदन हमेशा इंतजार में रहेगा, यदि पूरी परिस्थिति में आप और कोई संशोधन करके, और कोई विचार जोड़ कर, इस देश के यातायात, मोटर व्हीकल एक्ट के तहत कोई संशोधन लाना चाहते हैं तो इस सदन में आपका स्वागत है।

इस बिल के प्रति अपनी सहमति जताते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री चन्द्र भूषण सिंह : मान्यवर मंत्री जी ने जो मोटर यान (संशोधन) बिल पेश किया है, मैं उसका विरोध तो नहीं करता लेकिन यह जरूर मेरा सुझाव, निवेदन, आग्रह है कि कुछ मुद्दे जो मैं दे रहा हूँ, यदि उन्हें भी समायोजित कर लेंगे तो निश्चित ही आम आदमी को उससे राहत मिलेगी। सर्वप्रथम जैसा कि आपका उद्देश्य है, एक अमेंडमेंट के जरिए पर्यावरण एवं सुरक्षा की व्यवस्था आपको देखनी है, यह बहुत अच्छी बात है और सरकार को उस तरफ गौर करना चाहिए। आपने उसकी तरफ गौर किया, निश्चित ही आप धन्यवाद के पात्र हैं। लेकिन इससे बहुत सारी ऐसी चीजें जुड़ी हुई हैं, जिससे आम जनता को लाभ नहीं होगा। यदि मैं सही हूँ तो अब से तीन या चार साल पूर्व ऐसी व्यवस्था की गई थी कि जिसमें प्राइवेट ओनर्स पेट्रोल की जगह डीजल के इंजन नहीं लगा सकते। वह व्यवस्था आपके यहां आज भी है। इसमें मेरा आपसे सवाल है। क्या डीजल इंजन को मना करने के बाद, आपकी दुर्घटनाओं में कमी आई या पर्यावरण में कुछ फर्क पड़ा? हां, इससे नुकसान बहुत बड़ा हुआ। हम ऐसी जगह पर बैठे हैं जहां धनी मानी बस्तियां हैं, धनी लोग हैं। क्या मैंने उस चीज की भी परिकल्पना की कि गांव का किसान, छोटे शहर में रहने वाला आम आदमी पुरानी गाड़ी खरीद कर डीजल इंजन लगाकर अपना गुजारा करता था? हम, आप सब जानते हैं, आज भी छोटे शहरों में टैक्सियों की कमी है। थोड़ी-थोड़ी पूंजी लगा कर पुरानी गाड़ियों में डीजल इंजन लगा लेते थे और आम आदमी को उससे सुविधा मिलती थी। यह सही है कि आपने कानून बना दिया। लेकिन मैं आपको दावे के साथ कहता हूँ कि डीजल के इंजन तो बदले जा रहे हैं क्योंकि आपने कानून ही ऐसा बनाया है। भले ही आपके रजिस्ट्रेशन सर्टीफिकेट में इंजन न बदले गए हों लेकिन डीजल के इंजन बदले जा रहे हैं और लोग आज भी उसका उपयोग कर रहे हैं। मेरा निवेदन है कि ऐसा कानून बने जो सामयिक हो, जिससे आम आदमी को लाभ पहुंचे।

डीजल के इंजन से जैसा कि सभी जानते हैं, पेट्रोल के इंजन में ज्यादा कार्बनमोनोएक्साइड गैस निकलती है और डीजल के इंजन से यह कम निकलती है। मेरा निवेदन है कि उसमें निश्चित परिवर्तन करके डीजल इंजन लगाने के लिए एक आम आदमी को अनुमति दें। दूसरी सबसे बड़ी बात है, आपने एल.पी.जी. गैस की बात की। बहुत अच्छी बात है, इससे निश्चित ही पर्यावरण को लाभ मिलेगा और खर्च भी आदमी का कम होगा। लेकिन क्या कानून आपने दिल्ली या बड़े शहरों के लिए बनाया है? आज एल.पी.जी. गैस की किट यदि कोई छोटे शहर का आदमी पेट्रोल की गाड़ी में लगवा भी लेता है तो सबसे बड़ी दिक्कत यह आती है कि उसके पास एल.पी.जी. गैस भरने के लिए कोई सुविधा नहीं होती है। नतीजा यह है कि खाना बनाने वाली गैस का सिलिंडर वह अपनी डिक्की में रखते हैं और यदि आप गौर करें कि यदि वह सिलिंडर किसी वजह से लीक होता है और उस गाड़ी में यदि कोई आदमी सिगरेट या बीड़ी पीता है तो उस गाड़ी में आग लगने की पूरी संभावना होती है। यदि दिल्ली में बैठकर दिल्ली के लिए कानून बनाया जा रहा है तब तो बहुत अच्छी बात है। तब तो इसमें कोई कहने की बात भी नहीं है लेकिन यदि पूरा देश आपके आगे है तो निश्चित ही सुरक्षा व्यवस्था की बात भी देखनी चाहिए और इससे आए दिन दुर्घटनाएं होती हैं, यह बहुत ही महत्वपूर्ण बात है और इस पर निश्चित रूप से आपको गौर करना चाहिए।

आपने उन लोगों को परमिट कर दिया जिनके पास दस गाड़ियां हैं लेकिन इसमें आपका यह प्रावधान नहीं दिखाई देता कि यह क्या कॉमर्शियल व्हीकल्स के लिए आपने व्यवस्था की है या लाइट व्हीकल्स के लिए भी व्यवस्था की है? यदि आपने कॉमर्शियल के लिए की है तब तो उसमें कोई असुविधा वाली बात नहीं है, आपने ठीक काम किया है। लेकिन क्या आप उम्मीद करते हैं कि जब दस लाइट व्हीकल्स किसी आदमी के पास हों तब वह डीजल का इंजन क्या कैपेसिटी का बदला सकेगा? यह बात सामयिक नहीं दिखती। चूंकि इसमें मैं देख रहा था, हो सकता है इसमें पहले हमारी कुछ चूक रही हो, वह मैं आपसे नहीं कहता लेकिन मेरा आपसे निवेदन है कि इसमें आपको एकरूपता रखनी चाहिए कि चाहे एक व्हीकल हो या दस व्हीकल्स हों, उसमें यदि एक डीजल इंजन बदलने का परमिट आप देते हैं तो आम आदमी को भी उसी कैपेसिटी का बदलने का मौका आप दें। यह आपके ऊपर मुन्ससर करता है कि जब वह आर.टी.ओ. ऑफिस में दर्ज कराने जाएं तो वहां के अधिकारी उसकी गुणवत्ता और कैपेसिटी को अवश्य देखें। उसमें किसी किस्म की शिथिलता न हो, मैं इस बात से सहमत हूँ। एक और दूसरी बात आपने पौल्यूशन की कही। बड़े शहरों में आप डीजल की गाड़ियां बंद कर दें। लीड युक्त पेट्रोल की गाड़ियों के बंद करने की भी व्यवस्था आप कर दें। वे सारी गाड़ियां आप बंद कर दें क्योंकि यहां के तो आदमी इतने धनवान हैं कि यदि आज ही आप आदेश दीजिए, सुबह ही यूरो टू वाली गाड़ियां खरीद लेंगे, उनको कोई कठिनाई नहीं होगी। मैं दिल्ली शहर की बात कर रहा हूँ क्योंकि कानून दिल्ली के हिसाब से बन रहा है, हम लोगों के हिसाब से नहीं बन रहा है। इसमें मेरा निवेदन यह है क्योंकि मैं उत्तर प्रदेश से आता हूँ। एक बार जब आप भारतीय जनता पार्टी के अध्यक्ष थे तो लखनऊ में बड़े वाले टैम्पो बंद कर दिये गये थे और उसमें एक तिहाई मुन्नु बाबू के क्षेत्र फरुखाबाद शहर में पहुंच गए थे। आपने लखनऊ का पौल्यूशन बचा लिया और फरुखाबाद का क्या हश्र हुआ? क्या इसकी भी कुछ व्यवस्था है? इसके लिए भी कुछ व्यवस्था होनी चाहिए कि आप अपने बड़े शहर को तो साफ-सुथरा कर लें और हम लोगों को ऐसे ही छोड़ दें, हमें लगता है कि इसमें भी कुछ परिवर्तन की आवश्यकता है। एक बात और लिखी है, आपके अधिनियम में है। आपने कहा कि उस गाड़ी का आकार नहीं बदल सकते, यह बात आपकी ठीक लगती है क्योंकि बड़े-

बड़े इंजीनियर्स उसमें अपना समय बर्बाद करते हैं और उनका यह दृष्टिकोण होता है कि कैसे गाड़ी सुरक्षित रहे और उसमें बैठने वाला व्यक्ति कैसे सुरक्षित रहे? यह आपकी बहुत ही उपयोगी बात है। लेकिन मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि गांव के दूरदराज के इलाके में आज भी यदि कोई आदमी जीप खरीद पाता है, जो हिंदुस्तान में सबसे सस्ती गाड़ी है और उसमें भी कपड़े का हुड है और यदि वह साल दो साल में फट जाता है तो किसी तरीके से प्रयास करके टिन लगाकर वह उसे ढक लेता है जिससे स्वारियों को भी आराम होता है और पानी और बरसात से भी वह बचता है।

इसमें आपको क्या एतराज हो सकता है, हमको लगता है कि कोई एतराज नहीं हो सकता है, क्योंकि उसकी गुणवत्ता के आधार पर ही मैनुफैक्चरर गाड़ी देता है। हमको लगता है कि सॉफ्टटॉप गाड़ियों में आपको डिजाइन में परिवर्तन करने की व्यवस्था करनी चाहिए, ताकि आम आदमी को उससे लाभ और राहत मिल सके।

महोदय, मैं दो बातें कह कर अपनी बात समाप्त करूंगा। कार्मिशियल वैहिकल में टायर चेंज की बात बहुत सामयिक है। एक गाड़ी में यदि 11 टन माल ले जाने की अनुमति है लेकिन बड़े टायर लगाकर वह 16-17 टन माल ले जाते हैं, तो यह बहुत गलत है। लेकिन मैं इस विषय में एक निवेदन करना चाहता हूँ, लाइट मोटर वैहिकल में रेडियल टायर डालकर और प्रेशर कम करके गाड़ी चलाता है, तो यात्रा थोड़ी कम्फर्टेबल कर लेता है। यह व्यवस्था अगर आपने कार्मिशियल वैहिकल के लिए की है, प्रतिबन्ध लगाया है, तो ठीक है, लेकिन लाइट वैहिकल के लिए यह प्रतिबन्ध न लगायें।

इसके साथ-साथ मैं एक निवेदन और भी करना चाहता हूँ। जो हिन्दुस्तान की सड़कों के लिए वाजिब नहीं है। आपने ऐसी-ऐसी कम्पनियों को ट्रक बनाने की इजाजत दी है, जो 32-32 टन माल को ढोह सकते हैं और नतीजा यह हो रहा है कि सड़कें टूट रही हैं। मान लीजिए, ट्रक मालिको ने टायर नहीं बदले और छह टायर की जगह दस टायर लगाकर 32 टन माल ढोने लगे तो सड़कों की क्या हालत होगी। इस पर आपको विचार करना चाहिए। ज्यादा टायर बढ़ाकर, वजन ज्यादा लादेगा, तो सड़कें टूटेंगी।

एक निवेदन मैं शिक्षण संस्थाओं के बारे में करना चाहता हूँ। पब्लिक स्कूलों में जो बसें चलती हैं, उनके लिए परमिट की व्यवस्था कर आपने ठीक काम किया है। इसमें कोई एतराज की बात नहीं है। इस संबंध में मेरा निवेदन है, नए खुलने वाले स्कूलों के लिए परमिट की व्यवस्था, दो-तीन-चार साल जैसा भी आप उचित समझें, परमिट की छूट अवश्य दे। इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ, जिनको सीबीएससी या आईएससीई से रिकागनिशन मिल गई है, ऐसे स्कूलों पर आप परमिट की व्यवस्था लागू अवश्य करें। यह निश्चित ही एक अच्छी बात होगी। लेकिन जिनको रिकागनिशन नहीं मिली है, उनको छूट देना चाहिए। ग्रामीण इलाकों में खुलने वाले स्कूल, जो हिन्दी पद्धति या क्षेत्रीय भाषाओं में पढ़ाते हैं, उनको भी परमिट की व्यवस्था से अलग रखना चाहिए। कारण यह कि दूरदराज के इलाकों में गरीब आदमियों के बच्चों के लिए स्कूल खुलते हैं, वे किसी न किसी तरीके से बस या छोटी गाड़ी का इन्तजाम कर लेते हैं, उनको परमिट की व्यवस्था से मुक्त करना चाहिए। इसके साथ-साथ आश्रम या गुरुकुल पद्धति पर स्कूल खुलते हैं, उनको भी इस परिधि में नहीं लेना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

SHRI V.P. SINGH BADNORE (BHILWARA): Sir, I welcome the Motor Vehicles (Amendment) Bill, 2000. I felt that this was a much needed Bill. But I am now of the opinion as expressed on both the sides, that this Bill and the amendments to be made, are very few. More dialogue should have gone into it, more consultation should have gone into it, comprehensive Bill should come instead of a piecemeal Bill. I do not call it a half-baked Bill, but it is actually a half-baked Bill because from the turn of the century vehicles came into India and the world at the turn of the century.

We have had them for about hundred years. Now, the whole concept is changing. It used to be a vehicle for the rich; it used to be a vehicle only for the very very sophisticated people. The **Rajas**, the **Maharajas**, the Princes only used to be having vehicles. Now, a common man is using it.

The first Bill came into being in 1939. The next Bill, as you have rightly said, came into being in 1988, which was the 1994 Act. This Bill has come now.

Now, the vehicles are moving much faster. We have freeways and the vehicles are travelling at such a good speed.

We feel very bad when we lose a colleague. Yesterday only we condoled the death of one of our esteemed colleagues.

The road safety is a very important factor. What does this Bill really offer to all of us? One is the CNG, the LPG. It is very rightly said by one of the hon. Members that this Bill is restricted only to the metropolitan cities. How many people are using it in the rural villages? Why do you not have a rural-based Bill separated from the urban areas? There is no problem of pollution. If there is a pollution problem, it is only in Hyderabad, Chennai, Delhi or such metropolitan cities. Why are you putting all that eco-friendly things on to the villages? We have a very few vehicles there and there is no problem like that. Why can you not separate these two things?

It is also mentioned in the Statement of Objects and Reasons about things like changing of tyres of higher capacity. All the OE manufacturers are putting low grade tyres when they are selling their vehicles. If they want to put a good tyre of better grade, then where is the problem? Why are you restricting them? That will give them better mileage. They will be better on the freeways.

Sir, for faster speed we need better tyres, better technology and that cannot be provided by the OE. Why are you restricting them? Even if it is restricted, as very rightly pointed out, it should be for the heavy vehicles only and not for the light vehicles.

Regarding change of tyres, you cannot change the rim. You cannot have a bigger tyre. On the same rim, you are having tyres of better plying rating which will give you a better speed on the road.

I welcome what you have said about the operation of buses in the point number three of the Statement of Objects and Reasons. They should have permit. It is a very very good step. Every time when our little children go to school and come back we are worried whether they will come back home safely or not. That is a worry of each parent. I think, it is a very welcome step. But along with it, I would request you that each and every bus should be similar to the buses of the European and other countries. They have painted their buses yellow so that people could know that the children are travelling in those buses and they will be more careful. In European countries whenever you are overtaking a yellow bus, and if it is stopped and the children are getting down from it, your licence gets cancelled. How many people know this in India?

One thing is that each permit given to a bus owner to ply children should be coloured yellow. This is there in every country in the world except in India. Why do you not have that here also? I said this in the Rajasthan Assembly and Rajasthan Assembly has already got this Act.

The other thing that I wanted to point out, which was very rightly pointed out by my friend and colleague, hon. Shri Rudy, is this. You can have all the laws but the implementation is very wrong. Most of the drivers are doing drunken driving. How many people are wanting to stop them? Drunken driving is a big offence. In other countries, if somebody is caught doing drunken driving, his licence is immediately cancelled. There have been such instances in America. When a Governor of a State in America was driving in a drunken state, his licence was cancelled. But here, with our political connections, we get away with everything. So, are we going to do something about that also?

The other point is about giving licences only to the educated people. Driver is a very important person, but most of the drivers do not even know what a 'Yellow Line' is and what a 'Double Yellow Line' is. Yellow Line means you cannot cross it and a Double Yellow Line means, you can never cross it, and if you cross it, your licence is supposed to be cancelled immediately. The Highway Patrol will not even be interested in seeing all this. What they will be interested in doing is only stopping a vehicle, finding some fault and getting something for the evening. A chicken or a bottle is what they are interested in getting for the evening. They will not be interested in really penalising such drivers.

MR. CHAIRMAN : Now please conclude.

SHRI V.P. SINGH BADNORE : Okay, Sir. Before concluding, I would just like to mention about freeways. People are driving in the wrong way. They do not know what a freeway is supposed to be. When the tractor drivers want to go from one village to another, they do not have a side line. Wherever there is a freeway, there should be a road which connects one village to the other

and which should be separate from the freeway. But we do not have a system like that. So, what I request is that they must come out with a comprehensive Bill. This piecemeal, half-baked Bill will not do. Otherwise I support this Bill wholeheartedly.

श्री राजो सिंह (बेगूसराय) : स्भापति महोदय, माननीय मंत्री महोदय ने मोटर-यान संशोधन विधेयक-2000 हम लोगों के सामने प्रस्तुत किया है। इस संशोधन में 1939 में जो संशोधन किया गया उसमें नियमावली क्या बनी, उसकी जानकारी सदन को नहीं है। हम जब कोई एक्ट या विधेयक बनाते हैं तो उसके बाद नियमावली बनाते हैं। सन् 1939 में जो एक्ट बना उसकी नियमावली आज तक नहीं बनी। सन् 1988 में इसमें संशोधन किया गया और अब 1994 में संशोधन करने के लिए माननीय मंत्री महोदय ने इसे यहां प्रस्तुत किया है। मुझे बड़ा भरोसा था कि माननीय राजनाथ बाबू गांव की पृष्ठभूमि से आये हैं और छोटे-छोटे कस्बों का ज्ञान भी इनको बहुत होगा। भारत वर्ग के सबसे बड़े प्रदेश उत्तर प्रदेश की एक अच्छी संस्था के भी ये अध्यक्ष रहे हैं। मैं नहीं समझ पाया कि आपने जो इस बिल में लिखा है वह ठीक है।

आप जो क्लॉज 52 की जगह संशोधन करने जा रहे हैं, उसमें लिखा है कि "उसके किसी पुर्जे में कोई परिवर्तन, संपरिवर्तन किट लगा कर करता है, वहां उक्त परिवर्तन ऐसी शर्तों के अधीन किए जाएंगे जो विहित किए जाएं।"

आप जैसे आदमी को आपके विभाग के ऑफिसर गलत रास्ते पर क्यों लेकर आए?

स्भापति महोदय : राजो सिंह जी, आप कितना समय और लेंगे?

श्री राजो सिंह : अभी तो मैं बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

स्भापति महोदय: आप अपना भाषण कल जारी रख सकेंगे।

MR. CHAIRMAN : The House stands adjourned to meet at 11 A.M. tomorrow, the 26th July, 2000.

1800 hours

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Wednesday, July 26, 2000 / Sravana 4, 1922 (Saka)*
