

It is necessary to know in the public interest what action has been taken by the Government in this regard. Let the Minister of Law, Justice and Company Affairs make a detailed statement on this issue giving the names and amounts paid by each one of them.

*The Lok Sabha adjourned for lunch till fourteen of the Clock.*

*The Lok Sabha re-assembled after Lunch at seven minutes past Fourteen of the Clock.*

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]  
MOTOR VEHICLES (AMENDMENT)  
BILL—Contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up further consideration of the following motion moved by Shri Chand Ram on the 27th November, 1978, namely:—

“That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1939, be taken into consideration.”

Mr. Vinayak Prasad Yadav to speak.

श्री वनी राम बागड़ी (मधु): उपाध्यक्ष महोदय, पामवान जी का विशेषाधिकार का प्रश्न है....

MR. DEPUTY-SPEAKER: I have called Mr. Vinayak Prasad Yadav. Please take your seat.

श्री वनी राम बागड़ी: उसके लिये अभी तक टाईम किस नहीं हुआ है ?

MR. DEPUTY-SPEAKER: I have no information.

श्री वनी राम बागड़ी: अध्यक्ष महोदय ने कहा था। मुझे एक बात पूछनी है। आप भी इस सदन के सेक्टर हैं, एक सेक्टर का प्रमाण हुआ है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please take your seat. If you persist, nothing will go on record. Now, we are on a different subject

(Interruptions)\*\*

MR. DEPUTY-SPEAKER: You have raised the matter when the Speaker

was here. You should have raised it with the Speaker not with me. I know nothing about it and that is the end of the matter.

(Interruptions)\*\*

MR. DEPUTY-SPEAKER: If the Speaker has said something, it is under his consideration and you cannot go on raising it as and when somebody takes the Chair. Please take your seat. Please go to the Speaker and ask him. It must be under his consideration. Please do not waste the time of the House like this.

(Interruptions)\*\*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Vinayak Prasad Yadav.

श्री विनायक प्रसाद यादव (सहरसा): जो मौजूदा संशोधन विधेयक है इसके जरिये मोटर यान एक्ट में 40-45 संशोधन किए जा रहे हैं। लेकिन अधिकांश संशोधन सिर्फ रजिस्ट्रेशन और परमिट्स के सम्बन्ध में हैं सिवाय संरक्षण वाले प्रश्न का छोड़ कर। ट्रकों या बसों के सामने अनेक समस्याएँ हैं जिन पर ध्यान नहीं दिया गया है। केवल दो बातों को लेकर यह संशोधन विधेयक लाया गया है। सब से बड़ी समस्या ओवर क्राउडिंग और ओवर लोडिंग की है लेकिन इन दोनों समस्याओं के बारे में कहीं-कोई चिन्तन नहीं किया गया है और न ही कोई संशोधन लाया गया है। आप ट्रकों की लें। उनके लिए परमिट दिए जाते हैं। ट्रक वाले बहुत ज्यादा ओवर लोडिंग करते हैं। आप देश में कई एजेंसीज के जरिये रोडज बनाई जा रही हैं। एक नेशनल हाइवेज बनाई जाती है। दूसरे पी डब्ल्यू की के माध्यम से रोडज बनाई जाती हैं। तीसरे हमारे यहां और समुच्चय देश में लोकल-बाडीज के द्वारा भी सड़कें बनाई जाती हैं। इनके द्वारा भी सड़कें बनाई जाती हैं। उनके स्पेसिफिकेशन के आप देखें। ओवर लोडिंग की वजह से एक दिन में ही वह सड़कें सड़क बैठ जाती हैं खराब हो जाती हैं और लाखों करोड़ों रुपया बर्बाद हो जाता है। मैं चाहता हूँ कि ट्रक का परमिट देते वक़्त परमिट पर आपकी यह लिखना चाहिये कि ओवर लोडिंग ट्रक किस-किस रोड पर भा जा सकती है।

बसों को आप लें। उन में भी आज कल बहुत ज्यादा ओवर क्राउडिंग होता है। देशांतरों में जो बसें चलती हैं उन में तो बहुत ज्यादा ओवर क्राउडिंग होता है। वहां पर बस तो आपकी दिखाई नहीं पड़ेगी, उसकी छतों पर आदमी आपकी बैठे मिलेंगे, उसकी प्रगल बगल में आदमी लटके हुए मिलेंगे, पैर रखने की जो जगह होती है उस पर आदमी खड़े रहते हैं। समुच्चय देश में रोड सड़कों आदमी ट्रकों और बसों में कुचन कर

\*\*Not recorded.

[श्री विनायक असाधय शर्मा]

मरते हैं। लेकिन उन के लिए कहीं कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

हवाई जहाज पर चलने वाले लोगों के लिए हवाई एक्सीडेंट में मरने वाले लोगों को धाप एक दो लाख रुपये मुआवजे के तौर पर देते हैं। दंडवते साहब भी रेल एक्सीडेंट में मरने वालों को कुछ न कुछ देते हैं। लेकिन बस एक्सीडेंट में या टूटों से कुचल कर मर जाने वाले लोगों को कोई मुआवजा नहीं दिया जाता है। गांव के जो लोग इस तरह से मरते हैं उन के लिए दवा दारु तक का भी इंतजाम नहीं होता है। आपकी चाहिये कि आप एक कम्प्रेसिबिलिटी संगोष्ठन विधेयक लाते और इसके बारे में कोई आश्वासन करते। जिस प्रकार हवाई एक्सीडेंट में मरने वालों को, या रेल एक्सीडेंट में मरने वालों को कम्पेंसेशन दिया जाता है तो ही कोई आरम्भी बस एक्सीडेंट में मर जाता है तो उसको भी कम्पेंसेशन मिलना चाहिये। ऐसा धाप ने किया सही में समझता हूँ कि दिन बहाने रेल एक्सीडेंट में मरने वाले सैकड़ों जो लोग हैं उनकी संख्या कम हो सकती है।

धन में आपका ध्यान समुच्चय देश में, हर राज्य में, हर राज्य में जो राज्य ट्रान्सपोर्ट बोर्ड हैं उनकी तरफ कीबना चाहता हूँ। आज हर राज्य परिवहन बोर्ड अष्टाचार का श्रृंखला हो गया है। एक-एक राज्य ट्रान्सपोर्ट बोर्ड एक-एक ईस्ट इंडिया कम्पनी बन गया गया है और वहाँ सरकारी पैसे का दुरुपयोग होता है। मंत्री जी जब 50, 55 संगोष्ठन कर सकते हैं तो राज्य ट्रान्सपोर्ट बोर्ड में जो अष्टाचार फैला हुआ है उसको रोकने का भी प्रावधान करना चाहिये था। लेकिन उस तरह उनका ध्यान नहीं गया है।

श्री कल्याण हेमराज शर्मा (आवाज) : महाराष्ट्र के राज्य परिवहन बोर्ड को छोड़ कर आप बोलिये क्योंकि वहाँ करोड़ों रु० की आरम्भनी है और वहाँ की बस सेवा बहुत प्रचली है। वैसी ही सब जगह होनी चाहिये।

श्री विनायक प्रसाद साहब : महाराष्ट्र की बात मैं माफ़ सकता हूँ, क्योंकि एक्सेप्टन्स हो सकते हैं। लेकिन आम तौर पर देश में राज्य परिवहन बोर्ड अष्टाचार के प्रभू हैं। दिल्ली में ही रोड एक्सीडेंट होते हैं, हर बस में और-आउटिंग होती है, लेकिन उसके बारे में मंत्री जी ने कोई प्रावधान नहीं किया है।

मैं मंत्री जी को सम्बोधन देता हूँ कि इन्होंने इन विधेयक में बीकर सेक्शन के बारे में हरिजन और आदिवासियों के लिये परमिट और रजिस्ट्रेशन में संरक्षण दिया है। उन्होंने हरिजन और आदिवासी के बाव भीकर सेक्शन इन्फोर्मलिकी किया है। आप जरा उबार हो जाइये। अब बीकर सेक्शन की बात छोड़ी तो लगता है कि अज्ञान बल हो रहे हैं। जैसे हरिजन और आदिवासियों के बारे में इन्होंने रजिस्ट्रेशन किया है वैसे ही इसमें इनकी सोसली और एजुकेशनली जो पिछड़ी जातियों के लोग हैं उनके लिये भी संरक्षण रखना चाहिये। और इसीलिए मैं ने

जो अन्वयत करने के लिये संगोष्ठन किया है वह किन्हीं दो भागों पर है—रजिस्ट्रेशन और परमिट। और जो अष्टाचार है उसकी तरफ मंत्री जी का ध्यान जाये और एक कम्प्रेहिबिलिटी बिल लावे बलिक असी-नियम सीक करने के बाद तो ज्यादा अच्छा रहेगा। इतना ही कह कर मैं आपकी धन्यवाद देता हूँ।

SHRI A. SUNNA SAHIB (Palghat): Mr. Deputy-Speaker, I rise to draw the attention of the hon. Minister to the general provisions contained in the amending Bill that had been brought forward. As far as the vehicles are concerned, we see what is happening. In spite of the fact that there are rules and laws, no respect is given to the law. We see accidents day after day; early morning when we see the papers, we see what accidents had taken place. In order to avoid accidents, it would be better that the public are made aware of the rigours of law, the legal position. Then only it will be possible for us to see that things are done in an orderly manner. IPC 304A specifically mentions that if there is an accident the driver or the man at the wheel must be dealt with. But there it is nicely said "either fine or imprisonment". It must be both or it must be left alone. When an accident occurs no benefit is given to the people concerned. Under section 304A when there is an accident, it must be taken cognizance of under the IPC. When there is rash and negligent driving and grievous hurt is caused, under sections 337 and 338 of IPC, it is left to the discretion of the magistrate. But really speaking the accused in the dock will simply remit the fine and walk away. They must not be allowed to go scot-free and they must be made to understand the real position.

Regarding transfer of vehicles, an amendment is sought to be made through section 29A. I would like to draw the attention of the Minister to the fact that when the third party comes in, it is better that the right person is given the certificate. Under the hire purchase agreement, some provisions have been made in such a way that the bona fide man concerned

must be given the right. When the right is given, that must be for a purpose which must be served. When certain provisions are made, they must be made in such a way that the public pay more attention. At present, under sections 72 and 74 of the Motor Vehicles Act, when a vehicle goes in a wrong way, not prescribed by the Regional Transport Authority, he is simply fined. It is also well-known that when a vehicle is overloaded, the authority is given the power to penalise them. But the amendment says that the maximum fine can be only one-fourth of what is laid down. When accidents are rapidly occurring without any stop within three years, the penalty should be more than one fourth. When there is rash and negligent driving and there is an accident, for no fault of his, the pedestrian is killed. Nobody comes to his rescue. As far as the deceased is concerned, there is nobody to defend him because he is already dead. The driver engages an advocate or influences the prosecution witnesses and he may be set free. He must be allowed to understand the seriousness of the problem. Under sections 337 and 338, if there is rash and negligent driving and if there is grievous hurt, the driver must be severely punished and must not be allowed to go scot free.

So far as overloading of buses is concerned, it is really survival of the fittest. If a man is strong, he can get in. Accidents happen because of that. Not only in rural areas but even in urban areas, I find that as against the number of 50 persons prescribed, the actual number travelling may be 150 or even 250. In north India, people are even travelling on the top of the buses. Under the very nose of Delhi, this is happening. I do not know how far this amending Bill improves the position of the affected persons. You have given some solace to the people but with that you should not stop.

In regard to driving licence, the period has been increased from 3 to 5 years. But correspondingly, in the

case of the 15 year period, it is lessened. So, my submission will be, when the relevant period is given as 15 years on one side and three years on the other, it is better that it is maintained. Do not enhance it on either side. You maintain the principle enunciated in the Indian Penal Code in the Motor Vehicles Act. If the Motor Vehicles Act is to be amended, it should not be done in such a way as to help the administration or the judiciary; it should not be done in such a way that the man affected does not get the benefit. The man affected must be given something. Compensation must be given to the dependents of the deceased. The third party insurance may be there; but they may not be able to get anything out of it. Because, the fleet owner comes to defend his case. When the FIR is filed before the sub-inspector or the police officer in charge, by the time the investigation is completed, the fleet owner will see to it that there is no case at all. So, the deceased will be left without any defence of his case and his dependents will not be paid anything. This also may be taken into consideration.

Regarding the other two amendments, I would say that effort should be made to give the maximum benefit to the dependents of the deceased.

**मौलाना और परिमल नंजालय में प्रचारी राय**  
**मंत्री (श्री बाबू राम) :** उपाध्यक्ष महोदय, मुझे बहुत खुशी है कि मौलाना के कठिन मानवीय सदस्यों ने इस विचक्षण में हिस्सा लिया है और मोटे तौर पर उनकी तरफ से इस बिल का समर्थन दिया है। मेम्बर साहबान ने कुछ सुझाव दिये हैं और मैंने उन सभी को बड़े तौर से सुना है। कुछ सुझाव ऐसे हैं, जो ध्यान करने के हैं।

मसलम यह कहा गया है कि हम ने नीकरियों में, सीपे रेक्टरेट में, अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए जिस हिस्सा से रिजर्वेशन की है, पब्लिक कॉलेजों, स्टेट कॉलेजों और दूसरे बाह्यों के लिए सरकार की तरफ से परमिट देने करने में की उनके लिए वही अनुपात हो। कुछ मानवीय सदस्यों ने यह बयाना चाहिर किया—मुझे कोई सी हैरानी की हुई—कि इस का कुपयोग होना, बेनामी परमिट लिये जायेंगे। सरकार की तरफ से पिछले तीस साल से हिदायत, इन्फ्रान्च, जारी होती रही, और हम कहते रहे कि उनको रेकॉर्ड, लखीह, हो जाये, लेकिन वेरा बयान है कि किसी राज्य सरकार ने आज तक यह हिदायत जारी नहीं की कि बिनाइड कानून के लोगों की जरूर परमिट देना चाहिए।

[श्री बांद राम]

इस बिबल को इन्टीइयम करते बसत मैने कहा था कि जब तक इन लोगों के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाए जायेंगे, उस बसत तक इन की भाषिक हालत में परिवर्तन नहीं होगा, और जब तक इन की भाषिक हालत में परिवर्तन नहीं होता है, तब तक छुद्राछूत के बरत होने का सवाल ही पैदा नहीं होता है।

30 साल से हम देखते आए हैं कि एक हरिजन कल्याण का सहकमा है या जन-जाति कल्याण का सहकमा है, उस में थोड़ी सी प्राविजन की जाती है। लेकिन जो बीमारी बहुत सालों से, हजारों हजार सालों से चली आ रही है उस के लिए हम स्पून कीदिया करे या ऐसा सब को बिचा दें कि जिस से स्किन डीप सास्प्युजन होता हो तो उस से कोई फर्क पड़ने वाला नहीं है। इसीलिए कानून में हम परिवर्तन करने जा रहे हैं और सेजिस्लेटिव ऐक्शन से ऐसा स्टेप लेने जा रहे हैं। यह ठीक है कि यह ट्रामपोट का सबजेक्ट कार्करेट लिस्ट में है लेकिन जो परमिट वगैरह दिए जाते हैं वह राज्य सरकारें देती हैं। जब तक मोटर वेहिकल्स ऐक्ट में बाकायदा तौर पर सेजिस्लेटिव प्रमैजमेंट नहीं होगा तब तक राज्य सरकारें हिदायतों को परवाह नहीं करने वाली थीं। लेकिन जब यह सरकार इस बात को ले आई तो इस बात का एतराज करने लगे कि बेनामी लिए जायें और ये लोग उस का फायदा नहीं उठा पायेंगे। मेरी समझ में नहीं आता कि इस देश में शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के एम एल एज हैं, एम पीज हैं, जब एक सेजिस्लेटिव सेशन मिल जाती है परमिट ईश्यु करने के लिए तो उस का दुरुपयोग न हो उस के लिए उन एम एल एज, एम एल सीज और एम पी साहबाबों को कॉमिश्न करनी चाहिए, उन की संस्थाओं को कॉमिश्न करनी चाहिए। जब कुछ नहीं था तो कहते थे कि नहीं, यह तो मिलना चाहिए और जब मैं कुछ कर रहा हूँ तो उस पर यह एतराज है कि इस का दुरुपयोग होगा, बेनामी किए जाएंगे। फिर यह रहा जा हा है फाइनेंस का इंतजाम नहीं है। मोटर वेहिकल्स ऐक्ट में तो कोई क्लोज ऐसी दो या मकती है जिस से कि एनरेलिव प्राविजन हो। इस में फाइनेंस का कोई सवाल नहीं आता है। एक सदस्य ने कहा कि जैसे इंडियन टरिस्ट कारपोरेशन है, उस में किया जा सकता है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो परमिट देती है यह राज्य सरकारें देती हैं। इस सरकार ने हर स्टेट की सरकार को यह हिदायत भेजी है होम मिनिस्ट्री की तरफ कि हर स्टेट गवर्नमेंट बिना निगम अपने यहां कायम करे, शेड्यूल्ड कास्ट और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के लिए और फिर यह भी हिदायत भेजी है कि बैंक भी इन लोगों के लिए कर्ज दें। तो जब हम ने बैंक को कहा और बिल निगम कायम करने के लिए कहा है तो अपनी स्टेट गवर्नमेंट्स के साथ इन लोगों को बात करनी चाहिए कि ब इस मामले में प्रयत्न करें।

और बहुत सी बातें इस कानून में हैं। कई ऐसी बातें हैं जैसे बिना टिकट यात्रा के लिए

हम ने कुछ सख्त कदम उठाए हैं। इस समय बहुत से हमारे जो बाहन हैं या जो यातायात का काम है वह राज्य सरकारें अपने यहां परिवहन निगम बना कर चला रही हैं। उन में एकाध को छोड़ कर सब में बाटा है। यहां बी टी सी हम चला रहे हैं, इस में अब तक 65 करोड़ रुपये का बाटा हो चुका है जब से हम ने चलाया है और इस साल में भी 15-16 करोड़ से ज्यादा बाटा होने वाला है। मैं यह नहीं कहना कि यह सारा बाटा बिना टिकट यात्रा करने से ही होता है। लेकिन लोग हैं, वह बिना टिकट यात्रा करते हैं और जब वह करते हैं तो उन के लिए वह कहना कि वे शेड्यूल्ड कास्ट के भावमी होने या गरीब भावमी होने, एक तरफ उन को परमिट देते हैं, दूसरी तरफ उन पर जुर्माना करते हैं, मैं समझ नहीं पाता कि यह कहना कहाँ तक ठीक है। यहां दिल्ली में तो बहुत धांदा किया गया है, 'स वैसे है या 60 वैसे है'। ठीक है, यहां वो हम ने यह प्राविजन किया है कि बिना टिकट यात्रा करने पर यहां टिकट का दम गुना या पांच से रुपये जो भी कम होगा वह जुर्माना होगा। यह नहीं कहा कि ज्यादा होगा, यह कहा कि जो कम होगा वह जुर्माना होगा। अब अगर एक यातायातकृति बस है या दूसरी लक्की सफर की बस है, उस में कोई बिना टिकट यात्रा करना है तो उस के साथ हमारी हमदर्दी कैसे हो सकती है? उस में हम ने यह भी प्राविधान किया है कि अगर ट्राइबर या कंडक्टर की गलती हो, उस ने जानबूझ कर टिकट नहीं दिया है तो उस के खिलाफ भी ऐक्शन लिया जायगा। यह नहीं कहा है कि कंडक्टर पर ऐक्शन नहीं लिया जायगा। कंडक्टर पर भी ऐक्शन लिया जायगा।

जैसा मैं ने कहा यहां बुधटनाओं के बारे में बड़ी चिन्ता व्यक्त की है और मैं बार-बार बुधटनाओं के बारे में खुद भी चिन्ता व्यक्त करना रहा हूँ। दिल्ली में खास तौर से इन बुधटनाओं का जोर बढ़ता जा रहा है। अगर एक दिन में लिया जाय तो प्रीमनन दो भावमी दिल्ली के घंवर मरते हैं और मैं चिन्मन हूँ इस बात से। मैं ने सेजिमेंट गवर्नर को भी लिखा है, ट्राइब्सों को कुछ हिदायतें भी जारी की हैं इस और रोटेंस यह करे यह नहीं करे की। चतुर्वेदी जी ने और कुछ दूसरे सदस्यों ने कहा कि यहां टेक्सी वाले हैं, वह मनमाने किराये लेते हैं। मीटर बराबर कर देने हैं। यह एडमिनिस्ट्रेशन की बातें हैं, राज्य सरकार की बातें हैं। हमारा सहकमा सीधे तौर पर हममें नहीं आता है लेकिन फिर भी हमने इस पर तबज्जह दिखाई है कि जो स्कूटर वाले हैं टेक्सी वाले हैं उनका मैनेजमेंट ठीक होना चाहिए। यहां दिल्ली की जो टैक्सी पुलिस है उसको बार-बार बलाकर कहा है कि यह बुधटनाएं क्यों बढ़ रही हैं। अभी कल ही मैं लखनऊ में था जहां पर तीसरी सेपटी बर्कजाप आयोजित हुई थी, हिन्दुस्तान भर के तज्जुबकार इमीनियर और तमाम दूसरे लोग थे। पिछले साल मैं ट्रिबेन्सल गया था और वहां बर्कजाप आयोजित हुई थी। वहां पर चर्चा हुई थी और यह कहा गया था कि हम इस बात का फैसला कर लें कि रोड कंसी होगी, ट्रैफिक प्वाइन्स कैसे होने चाहिए, रोड में राउंड एबाउट किस किस्म के हों या जो लाइट

बगरह का इस्तफा है वह किस तरह का होना चाहिए। जब मैं जाता हूँ और स्वयं देखता हूँ कि रेड लाइट होत हुए कोई बस चली गई तो हमेशा उसकी रिप्लेंट मेमबरीन के पास भेजता हूँ कि इसक डिमाक एक्शन लिया जाय बाहे वह बस ब्राबेट हो या कोई दूसरी हो। तो इसमें एक इंजीनियरिंग की बात है कि रीट्स ठीक होनी चाहिए। कई बार एक महकमा खूब बनता है और दूसरा बिगान नलका लगाने के लिए तैयार होता है। इसकी वजह से भी एक्सीडेंट्स होते हैं।

दूसरी बात एजुकेशन की है। मैं ने ड्राइवर्स की एजुकेशन की स्टैंडर्ड करने के लिए इसमें कुछ प्रावधान किया है। लेकिन इसमें यह जरूरी नहीं है, जैसा कि कुछ मेम्बरों ने बयाना चाहिए किया है, कि ड्राइवर को मट्रिक या घाठवीं पास होने पर ही लाइसेंस देना करना या जैसा कि बयानावाला साइब ने कहा कि अगर किसी स्टेट की भाषा नहीं जानता है तो उसे उस स्टेट की भाषा जरूर सीखनी चाहिए। इन सारे मामल के लिए स्टेट गवर्नमेंट्स इस बयानगी और अगर वे चाहें तो कुछ एजुकेशनल क्वालिफिकेशन रख सकती हैं। साथ ही हम चाहेंगे कि इसी एजुकेशनल क्वालिफिकेशन न रखी जायें जिससे सरीब तक के शायदियों को, ड्राइवरों को लाइसेंस हासिल करने में बिकूल येन प्राये। एक मेम्बर ने कहा है कि ज्यादा तालीम नही रखनी चाहिए तो मैं उन बात से सहमत हूँ। मेरा खयाल है कि स्टेट गवर्नमेंट्स जोकि पाबुलर गवर्नमेंट्स हैं, जिनको पब्लिक ने चुना है वे इस बात का जरूर खयाल रखेंगे कि मामूली वकिंग नाज की बात होनी चाहिए, ज्यादा तालीम पर जोर नहीं दिया जाना चाहिए। इनका हमने इसलिए रखा है कि अगर किसी ड्राइवर को रोड साइड का हो पता नहीं है, कहाँ स्टॉप है इसका पता नहीं है, न तो हिन्दी भाषा में और न किसी और भाषा में तो फिर चुपचापों किस तरह से बचाई जा सकेंगी। इसीलिए यह क्वालिफिकेशन की बात रखी गई है। साथ ही यह जो तजार्बीज है वह तो ट्रांसपोर्ट डेवलपमेंट कांसिल, जिसम सारे देश के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स प्राये सान प्राते हैं, उनके मुताब है। भूकेने हमारी मिनिस्ट्री के फैसला किया हो—एसी बात नहीं है।

हमारे माथी यावजजी ने कहा है कि इस बिल को पब्लिक प्रोपीनियन के लिए सफुल्ले कराना चाहिए। मैं बड़ा हैरान हूँ कि इनका बड़ा काम जिसमें रोजाना पमित बरकरार दिए जा रहे हैं, रोजाना स्टेट गवर्नमेंट्स हमको बिस्ट्रिय लिख रही हैं कि प्रापने ट्रांसपोर्ट डेवलपमेंट काउंसिल में फैमला किया था कि हरिजनों को पमित दिए जायेंगे फिर अभी तक ऐन्ड क्यो नहीं बताया—एक तरह तो हमारे सामने यह सवाल है कि वोकर सक्सीम को पमित देना चाहिए और दूसरी तरफ प्राप कहते हैं कि इस बिल को पब्लिक प्रोपीनियन के लिए सफुल्ले कर दिया जाये यानी साल छः महीने के लिए इसको टंडा कर दिया जाये। इन दोनों बातों में कंटाइक्शन पैदा होता है।

अभी मैं ट्रैफिक के बारे में कह रहा था कि जब तक लोगों को ट्रैफिक बाइबेट नहीं बनाया जायेगा तब तक एक्सीडेंट्स रुकने वाले नहीं हैं। सारे देश के रोड एक्सीडेंट्स के आंकड़े देखकर आपकी हैरानी और

दुःख होगा। सारे देश में सन् 1960 में 55,874 दुर्घटनायें हुईं, लेकिन 1974 में, बिटी स्पीकर साहब, यह ताराब बड़ कर 1,15,066 हो गई। इसी तरह से 1960 में पूरे हिन्दुस्तान में एक्सीडेंट्स से मीते हुई—5106, लेकिन 1974 में इन की तादाद 13937 हो गई। प्राप देखिये—किस तरह से रेट बढ़ता जा रहा है। प्राप दिल्ली की फिगर्स देखिये—1975 में जो ब्याक्स एक्सीडेंट्स से मारे गये, उन की तादाद थी—510, लेकिन 1976 में 587 हो गई और 1977 में 694 हो गई। इस तरह से प्राप देखिये कि आहिस्ता आहिस्ता यह तादाद बढ़ रही है—यह कोई प्रगंवा की बात नहीं है, बड़े दुःख की बात है। इसी लिये हम ने ट्रैफिक पुलिस को कहा कि सिनेमा स्लाइड्स बनाइये, पब्लिसिटी कीजिये। अभी कल ही मैं ने कहा—स्कूल के बच्चों को ट्रैफिक स्कूल सिखाये जाने चाहिये, ताकि जब वे बड़े बनें तो उन का मालूम होना चाहिये कि किस तरह से सड़क पार करनी चाहिये। एक मां प्रापने बच्चे को स्कूल भेजती है और इस उम्मीद से भेजती है कि एक दिन उस का बच्चा इंजीनियर बनेगा, डाक्टर बनेगा, लेकिन अगर उन के पास खबर प्राती है कि उस का बच्चा एक्सीडेंट में मर गया—तो यह कितने दुःख की बात है, उस के दिन पर रज्ज मीतीनी।

मैं ने डी०टी०सी० के ड्राइवर्स को इकट्ठा कर के सम्मोहित किया—प्राप को सोचना चाहिये, हो सकता है कल तुम्हारा ही कोई रिश्तेदार मारा जाय, तुम्हारा हाथ से किसी खान्दान का प्राणि मेम्बर मारा जाय—इसलिये ध्यान से गाड़ी चलानो। लेकिन फिर भी रेश ड्राइविंग, नैलीमेंट ड्राइविंग है, इसी लिये कानून बनाये गये हैं।

तीसरी बात, जिस पर मैं जोर देता हूँ—वह एक्सीडेंट की है। इंजीनियरिंग, एजुकेशन और एक्सीडेंट—ये तीनों बहुत महत्वपूर्ण हैं। अब जहाँ तक एक्सीडेंट की बात है—यह काम स्टेट गवर्नमेंट के हाथ में है। इसको लिये मैं ने स्टेट गवर्नमेंट्स को बहुत लम्बे लम्बे पत्र लिखे कि प्राप को इन-इन मामलों पर ध्यान देना चाहिये। बहुत से मेम्बर साहबान ने ऐसी बातें कही हैं, जिन का ताल्लुक इन्फ्री-मेन्टेशन से है और उन के लिये हम स्टेट गवर्नमेंट्स को जरूर कहेंगे। लेकिन जहाँ तक इन बिल की धाराओं का सवाल है उन के बारे में कई मुसाम प्राये हैं, जब अमेरिक्केन्स पर विचार होगा, तब उन के बारे में कुछ कहूंगा। लेकिन प्राप तीनों पर मेरा ब्याल है—जितने मेम्बर साहबान इसपर बोले हैं, उन की तरफ से मीते तोर पर समर्थन ही मिला है। हमारे बेंकट रामन ने भी बहुत सी धाराओं को लाभदायक कहा है, इसी लिये मैं ने जानबूझ कर उन बातों का बिक्र नहीं किया। एक बात मैं जरूर कहना चाहता हूँ—जिस तरह से मानवीय सदयों को चुपंटाओं की चिन्ता है, मोटर व्हीकल परमिट्स में भ्रष्टाचार की बात कही गई है—मुझे भी उन की बहुत चिन्ता है। जब मैं राज्य सरकार में था, वहाँ भी मैं इस तरह की बातों को सुनता था कि प्रार०टी०ए० और एस०टी०ए० बगरह में बहुत ज्यादा भ्रष्टाचार है। लेकिन मे मानस राज्य सरकार के हैं। हमारे वहाँ जो ट्रॉफोर्ट मिनिस्टर लोग प्राये या पी०डब्ल्यू०सी० के मिनिस्टर लोग प्राये थे—उन सब को हम में बार-बार कहा कि वह

[ श्री बांद राम ]

अच्छाचार बल्य होना चाहिए, आप को इस बंग से परमिट ईन्कू कराने चाहिये जिस से उस में अच्छाचार पैदा न हो सके ।

हमारे कई माननीय सदस्यों ने राष्ट्रीयकरण का प्रश्न उठाया कि गुरुस ट्रांसपोर्ट हो या वेल्लेन्स ट्रांसपोर्ट—उन सब का राष्ट्रीयकरण करना चाहिये । डिप्टी स्पीकर साहब, आप को साम्य मालूम है—अभी हाल में हमारे प्राइम मिनिस्टर साहब ने ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर की कान्फरेंस में अपने विचार रखे थे । उस में उन्होंने सिर्फ इतना कहा था कि जब मैं चीफ मिनिस्टर था, तब मैं भी ट्रांसपोर्ट की नेशनलाइज करना चाहता था । इसी बात पर एक तुकान फैल गया और बम्बई के अन्वर टुक प्रोपर्टेस ने हड़ताल कर दी, हालांकि वह एक सजेरेशन थी । प्रधानमंत्री जी ने कहा था कि गुरुस ट्रांसपोर्ट को इस विषये नेशनलाइज करना चाहिये, क्योंकि इन के ऊपर स्मॉलिंग होता है, शोर-मोडिंग होता है, रैस और नैक्सीजेन्ट ड्राइविंग होता है । यह अगर नेशनलाइज हो जाय, तो कम से कम ये बातें तो नहीं होंगी । मैं जहां कहीं भी ट्रांसपोर्ट प्रोपर्टेस की मीटिंग में गया हूँ—मैंने उन से कहा कि मैं 4 महीने तक सारी इण्डिया की पुलिस को कहने के लिये तैयार हूँ कि आप की कोई बैरिंग न की जाये, लेकिन क्या आप अपना कोड ऑफ कंडक्ट बनायेंगे और कायदे कानून के मुताबिक ड्राइवर लोडिंग नहीं करेंगे, ज्यादा तेजी से गाड़ी को नहीं चलायेंगे ? उन को चाहिए कि वे वाहन को ठीक रखें, मशीनरी को ठीक रखें ताकि इनकेविटव बेहिकल होने की वजह से रोड्स पर एक्सीडेंट्स न हो । मैंने उन से पूछा है कि क्या वे यह बात करने को तैयार हैं ।

जहां तक ट्रक रेस्ट हाउसिंग का सवाल है, हम सोच रहे हैं कि हर 50 मील पर एक ट्रक रेस्ट हाउस हो और इस को थलावा दूसरी सुविधाओं की व्यवस्था करने की भी हम सोच रहे हैं । जैसे स्पेयर पार्ट्स का इंतजाम हो । हम एक मोबाइल वेन जैसी व्यवस्था के बारे में भी सोच रहे हैं जैसी कि बाहर के मुल्कों में, जहां कि मैं गया था, मैं ने देखी थी । वहां तो बड़ी सुविधाएं हैं, वहां की सड़कें भी चौड़ी-चौड़ी हैं । वहां पर हर व्टोल पम्प पर बाने-नीने का इंतजाम है । लेकिन यहां पर इस प्रकार की सुविधाएं नहीं हैं । ट्रांसपोर्ट प्रोपर्टेसों की मैं ने मीटिंग की है और मुझे आशा है कि हम नेशनल हाइवेज पर उन के लिए रेस्ट हाउस बना पायेंगे । हम यह भी सोच रहे हैं कि और जो ट्रांसपोर्टों को बिस्वसे आती हैं, जैसे कि रोड पर गाड़ी खराब हो कर खड़ी हो जाती है, उसको ठीक करने का भी वहां इंतजाम हो ।

मैं धन्य कर रहा था कि ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइज करने का गवर्नमेंट का विचार नहीं है । यह गवर्नमेंट के विचारधीन नहीं है कि ट्रांसपोर्ट को और नेशनलाइज किया जाए । हम ने तो यह कहा है कि जिसका ट्रांसपोर्ट नेशनलाइज हो गया है पहले उसको फंसोबिलिटीज किया जाएगा, इन्सूब किया जाएगा । हमारी ट्रांसपोर्ट की जितनी अक्वरेटिक्स हैं, उनकी

सबिब बचती नहीं है, हमारी बलों में जोरर फाइजिक रहता है । यहाँ यह कहा गया कि प्रोपर्टेस बलों में जोरर करते हैं उन्हें काफी सतुलियत मिलती है । प्राक्लेड बल बाले इसकी सतुलियतों के कर की कायदा उठा रहे हैं । प्रोपर्टेस बल बाले इसकी बल बलाने के लिए पैसा भी देने को तैयार हैं और वे कहते हैं कि हमारी ज्यादा से ज्यादा बल बलाने । जब हम स्टेट ट्रांसपोर्ट पर लगाये पैसों को देखते हैं और उतके हो रहे धानबनी को देखते हैं तो बड़ी किता होती है । प्रोपर्टेस बल बाले कायदा उठा रहे हैं और अच्छी सबिब भी वे रहे हैं लेकिन स्टेट ट्रांसपोर्ट की सबिब के बारे में बिकायत रहती है और उस में बाधा भी है । इसलिए हमारा ध्यान इस बात पर है कि हमारी स्टेट ट्रांसपोर्ट अच्छी सबिब से, बह मुनाफे पर चले । उस के बाद ही हम अन्य ट्रांसपोर्ट को नेशनलाइज करने के बारे में सोचेंगे कि उसे नेशनलाइज किया जाए या नहीं किया जाए । इस में किसी को बचभीत होने की जरूरत नहीं है । प्राइम मिनिस्टर साहब ने जो कहा है वह तो इस बात से प्रेरित हो कर कहा है कि धाम पब्लिक को बहुत एफेक्टिव सबिब मिले ।

मैं आपका बहुत समय नहीं लेना चाहता हूँ । इस बिल में हमने जो धाराएं रखी हैं वह इस विहाय से रखी हैं कि बैंक बाले या फाइनेन्सियल इंस्टीट्यूशंस यह चाहती हैं कि उन्होंने ट्रांसपोर्ट बालों को जो पैसा दे रखा है उसकी वसुली हो, उनके लोन की किस्त वसूल होने में आसानी हो । इस बिल में ऐसा कोई मकसद नहीं है कि पब्लिक के किसी आदमी के साथ या बालक के साथ हरेसमेंट हो ।

इन बलों के साथ मुझे आशा है कि इस बिल का पूरा समर्थन किया जाएगा ।

MR. DEPUTY SPEAKER: Now, there is an Amendment for circulation by Shri Vinayak Prasad Yadav. He is not here; so I will put it to the vote of the House.

The question is:

"That the Bill be circulated for the purpose of eliciting opinion thereon by the 5th January, 1979". (22)

The motion was negatived.

MR. DEPUTY SPEAKER: Now, the question is:

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1939, be taken into consideration".

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, we take up Clause-by-Clause consideration. Clause 2. Mr. Rajagopal Naidu. Are you moving your amendments?

SHRI P. RAJAGOPAL NAIDU (Chittoor): I am not moving.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That Clause 2 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 2 was added to the Bill.

Clauses 3 to 5 were added to the Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Banatwalla. He is not here. The question is:

"That Clause 6 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 6 was added to the Bill.

Clause 7 was added to the Bill.

CLAUSE 8 (Amendment of Section 21)

SHRI B. C. KAMBLE (Bombay South-Central): I beg to move:

Page 4, line 13,—

for "educational qualifications" substitute—

"technical and other necessary requirements" (24)

The purpose of my amendment is, shortly, this. If we say 'educational qualifications' as it has been provided here, for the purpose of holding a licence for driving, it may amount to academic qualifications, and such of the officers who may be in charge of granting such licences may create certain difficulties. Even though a person may possess the requisite technical qualifications or other qualifications, he may not possess the academic educational qualification. The purpose has to be served; I agree. But the purpose can be served by prescribing certain technical qualifications and other requirements. That should meet the situation. Instead of that, if it is provided as it has been provided in this

Bill, namely, 'educational qualifications', then this expression would mean that he should have passed the vernacular examination or the SSC examination or Inter Science examination or that he should be a graduate of a University or a holder of a certain Diploma. In order to avoid such complexities which are likely to arise because of the expression used here, namely, 'educational qualifications', I have suggested that we may prescribe 'technical and other necessary requirements'. I would very humbly request the hon. Minister to read between the lines and see what is likely to be the effect of the expression used in this Bill. Your purpose which is reflected in the aims and objects of this Bill may, perhaps, be frustrated in case you retain this expression 'educational qualifications'.

श्री बाबू राम : ऐडिट एड्जेसन का एक बड़ा प्रोग्राम लाई स्कूल पर हमने शुरू किया है। मैं ने पहले ही कहा है कि स्टेट गवर्नमेंट्स भी चुनी हुई और पाबुलर गवर्नमेंट्स होती हैं। उन को हम भी कहेंगे कि रिगोरस क्वालिफिकेशन से जारी न करें। मामली करें। कुछ रीडिंग राइटिंग उनको आ जाना चाहिये। कुछ रोड साईज होती हैं, लाइट्स, स्टोपेजिज बैररज की उन को इससे पढ़ने में आसानी होपी। ड्राइवर्ज एड्जेसन ड्रेनिंग स्कूल भी होते हैं। वहाँ भी थोड़ी बहुत भाषा का ज्ञान प्राप्त किया जा सकता है। हमने पीरियड भी प्रेसक्राइब किया है इन क्वालिफिकेशन को एक्वायर करने के लिए। धनपड़ को भी लाइसेंस इस किया जा सकता है और उस पर लिखा जा सकता है या रूल बनाया जा सकता है कि इस पीरियड में, एक साल में या कुछ पीरियड में रीडिंग राइटिंग थोड़ा सा आ जाए तो मैं समझता हूँ कि उससे फायदा ही होगा नुकसान नहीं। यह तो एड्जेसनल क्वालिफिकेशन की बात है भागे जो लाइसेंस जारी होंगे उनके लिए है पीछे वालों के लिए नहीं है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Kamble, are you still pressing?

SHRI B. C. KAMBLE: I am not pressing.

Amendment No. 24 was, by leave, with drawn.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, the question is:

"That clause 8 stands part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 8 was added to the Bill.*

*Clause 9 (Amendment of section 24)*

*Amendments made:*

*Page 4,—*

*for line 19, substitute—*

*(a) in sub-section (3),—*

*(i) for the words "one of the groups of". 1 (10).*

*Page 4,—*

*after line 23, insert—*

*'(ii) the following proviso shall be inserted, namely:—*

*"Provided that the letters and figures aforesaid shall be shown:—*

*(a) in the case of transport vehicles, in black on a white ground;*

*(b) in the case of motor vehicles temporarily registered, in red on a yellow ground;*

*(c) in the case of motor vehicles in the possession of dealers, in white on a red ground;*

*(d) in other cases, in white on a black ground." (11)*

*(Shri Chand Ram)*

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is:

*"That clause 9, as amended, stand part of the Bill."*

*The motion was adopted.*

*Clause 9, as amended, was added to the Bill.*

*Clause 10 and 11 were added to the Bill.*

*Clause 12 (Amendment of section 29) Amendment made:*

*Page 6.—*

*after line 3, insert—*

*'(c) after sub-section (2) as so amended, the following sub-section shall be inserted, namely:—*

*"(2A) Where a motor vehicle is held under a hire-purchase agreement or is subject to hypothecation, the registering authority shall, after assigning the vehicle a registration mark under sub section (2), inform the person whose name has been specified in the certificate of registration as the person with whom the registered owner has entered into the hire-purchase agreement or, as the case may be, the person in whose favour the vehicle is subject to hypothecation (by sending to such person a notice by registered post acknowledgement due at the address of such person entered in the certificate of registration) the fact of assignment of the said registration mark." (12)*

*(SHRI CHAND RAM)*

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is:

*"That clause 12, as amended, stand part of the Bill."*

*The motion was adopted.*

*Clause 12, as amended, was added to the Bill.*

*Clause 13 and 14 were added to the Bill.*

*Clause 15—(Amendment of section 13)*

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Mr. Shambhu Nath Chaturvedi—he is not here. Shri Venkataraman.

**SHRI R. VENKATARAMAN** (Madras South): I beg to move:

*Page 7,—*

*omit lines 20 to 35. (38)*

**Section 29 of the Motor Vehicles Act deals with the transfers of vehicles from one State to the other. In cases**



of intra-State transfers it is apprehended that there may be stolen vehicles which are brought from one State and registered in the other. There is also an apprehension that these vehicles may not have paid the taxes due on them in the State in which they are registered and they may get registered in the other State without paying the taxes. Therefore, a no objection certificate is very valid and necessary in respect of transfers of vehicles, registration of vehicles, from one State to the other. Therefore, I have not objected to that.

But, in respect of intra-State transfers, that is, transfers from within the State, it is covered by Section 31. Where is the need for insisting for a no objection certificate? This will only put a hurdle on the smooth transfer of vehicles that now takes place. This will delay matters and it will cause unnecessary worry and hardship. At every new rule that we produce there is a new gate-way of corruption. If you put the hurdle and say that you must get the no objection certificate, then the time is taken to obtain the no objection certificate. The process has to be quickened and consequences follow. If it is necessary for the purpose of motor vehicles administration or if it is in public interest, I can understand it. By rule of thumb, just because we have said that for the inter-State transfers one will produce a no objection certificate and without bestowing much thought this section is sought to be amended by saying that even in respect of intra-State transfers, a no objection certificate should be brought, my submission is that there is no need for such a provision for production of a no objection certificate in respect of intra-State transfers. These lines—20 to 35—may therefore, be deleted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: May I put it to the House?

SHRI R. VENKATARAMAN: I would like to hear the Minister.

SHRI CHAND RAM: I think his fear appears to be unfounded. There is no difficulty in getting a no objection certificate. I do not know why for the intra-State transfers there will be any problem at all. One has to look to the fact whether one has paid the taxes due to the Government and whether he has paid the instalments due to the persons from whom he has borrowed the money. These are the various things that are required. I think this provision is not very harsh.

SHRI R. VENKATARAMAN: I think he confuses that with the taxes. May I explain that? In respect of intra-state transfers of vehicles from one person to the other, there is no provision now for a no objection certificate. In respect of inter-state transfers, we have no objection because there are possibilities of abuse. But, within the State, when transfers of one vehicle from one person to another takes place, why should there be an insistence of this additional hurdle of producing a no objection certificates? It will only increase the number of hurdles. That is what I said.

SHRI CHAND RAM: In a case like this, one has to get this certificate.

MR. DEPUTY-SPEAKER: May I put it now to the vote of the House?

Or you want to press this?

SHRI R. VENKATARAMAN: Yes, I want to press this. Let it go on record that my amendment was not accepted by him.

MR. DEPUTY-SPEAKER: All right. The question is;

‘Page 7,—

omit lines 20 to 35.” (38)

Let the Lobby be cleared.

I now put the amendment to the vote of the House. The question is:

“Page 7,—

omit lines 20 to 35.” (38).

*The Lok Sabha divided:*

Division No. 1)

15.10 hrs.

## AYES

Barua, Shri Bedabrata  
 Dabhi, Shri Ajitsinh  
 Damor, Shri Somjibhai  
 Devarajan, Shri B.  
 Gopal, Shri K.  
 Gotkhinde, Shri Annasaheb  
 Krishnan, Shrimati Parvathi  
 Naidu, Shri P. Rajagopal  
 Nair, Shri B. K.  
 Patel, Shri Ahmed M.  
 Patil, Shri S. B.  
 Patnaik, Shri Sivaji  
 Ramalingam, Shri N. Kudanthai  
 Reddy, Shri S. R.  
 Roy, Shri Saugata  
 Shrangare, Shri T. S.  
 Suryanarayana, Shri K.  
 Venkataraman, Shri R.  
 Venkatasubbalah, Shri P.

## NOES

Amin, Prof. R. K.  
 Balak Ram, Shri  
 Barnala, Shri Surjit Singh  
 Berwa, Shri Ram Kanwar  
 Bhanwar, Shri Bhagirath  
 Bharat Bhushan, Shri  
 Bhattacharya, Shri Dinen  
 Birendra Prasad, Shri  
 Bosu, Shri Jyotirmoy  
 Brahm Perakash, Chaudhury  
 Burande, Shri Gangadhar Appa  
 Chand Ram, Shri  
 Chandan Singh, Shri  
 Chaturbhuj, Shri  
 Chaturvedi, Shri Shambhu Nath  
 Chaudhary, Shri Motibhai R.  
 Chaudhry, Shri Ishwar  
 Chowhan, Shri Bharat Singh

Dandavate. Prof. Madhu  
 Danwe, Shri Pundalik Hari  
 Das, Shri S. S.  
 Dasgupta, Shri K. N.  
 Dave, Shri Anant  
 Dawn, Shri Raj Krishna  
 Desai, Shri Morarji  
 Deshmukh, Shri Ram Prasad  
 Dharla, Shri Mohan  
 Dhurve, Shri Shyamal  
 Digvijoy Narain Singh, Shri  
 Durga Chand, Shri  
 Dutt, Shri Asoke Krihna  
 Ghosal, Shri Sudhir  
 Gore, Shrimati Mrinal  
 Gulshan, Shri Dhanna Singh  
 Harikesh Bahadur, Shri  
 Heera Bhai, Shri  
 Hukam Ram, Shri  
 Jain, Shri Kacharulal Hemraj  
 Joshi, Dr. Murli Manohar  
 Kachwai, Shri Hukam Chand  
 Kaldate, Dr. Bapu  
 Kamble, Shri B. C.  
 Kar, Shri Sarat  
 Khalsa, Shri Basant Singh  
 Khan, Shri Ghulam Mohammad  
 Kureel, Shri R. L.  
 Mahi Lal, Shri  
 Malik, Shri Mhukhtiar Singh  
 Mhalgi, Shri R. K.  
 Mondal, Dr. Bijoy  
 Nathwani, Shri Narendra P.  
 Nayak, Shri Laxmi Narain  
 Pandit, Dr. Vasant Kumar  
 Paraste, Shri Dalpat Singh  
 Parmal Lal, Shri  
 Parulekar, Shri Bapusaheb  
 Patel, Shri H. M.  
 Patil, Shri S. D.  
 Raghavendra Singh, Shri  
 Raghavji, Shri  
 Rahi Shri Ram Lal

Red, Shri Nammada Prasad  
 Raj Keshar Singh, Shri  
 Rajda, Shri Ratansinh  
 Ram, Shri R. D.  
 Ram Awdhesh Singh, Shri  
 Ram Charan, Shri  
 Ram Dhan, Shri  
 Ram Sagar, Shri  
 Ramdas Singh, Shri  
 Ramoowalia, Shri Balwant Singh  
 Ranjit Singh, Shri  
 Rathor, Dr. Bhagwan Dass  
 Sarda, Shri S. K.  
 Sarkar, Shri S. K.  
 Sen, Shri Robin  
 Shastri, Shri Bhanu Kumar  
 Shastri, Shri Y. P.  
 Shrikrishna Singh, Shri  
 Suraj Bhan, Shri  
 Surendra Bikram, Shri  
 Tripathi, Shri Ram Prakash  
 Tyagi, Shri Om Prakash  
 Vaghela, Shri Shankersinhji  
 Varma, Shri Ravindra  
 Verma, Shri R. L. P.  
 Yadav, Shri Hukmdeo Narain  
 Yadav, Shri Ramji Lal  
 Yadav, Shri Sharad  
 Yadav, Shri Vinayak Prasad  
 Yadava, Shri Roop Nath Singh  
 Yadvendra Dutt, Shri  
 Yuvraj, Shri

MR. DEPUTY-SPEAKER: Subject to correction, the result\* of the Division is:

Ayes—19;

Noes—93

The motion was negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That Clause 15 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 15 was added to the Bill.

Clause 16—(Amendment of Section 31A)

MR. DEPUTY SPEAKER: There is an amendment—Amendment No. 13 by Shri Chand Ram.

Here I wish to point out that the word 'other' will be added before the words 'provisions of this Act' appearing under sub-clause 5D of the amendment. I am pointing it out because this was not there earlier in the circulated list. The sub-clause will read:—

"(5D) On receipt of an application for the renewal of any permit under this section, the appropriate authority may subject to the other provisions of the Act."

SHRI CHAND RAM: That has been incorporated in the amendment.

Amendment made:

Page 8,—

for lines 17 to 44, substitute—

'Amendment of section 31A

16. In section 31A of the principal Act,—

(a) in sub-section (5), for the words "and issue a duplicate thereof to the person aforesaid", the following shall be substituted, namely:—

"and issue a fresh certificate of registration to the person with whom

\*The following Members also recorded their votes:

AYES: Sarvashri G. Mallikarjuna Rao and Nanasahib Bonde;

NOES: Prof. Dilip Chakravarty, Sarvashri Kailash Prakash and Ugra Sen, and Shrimati Ahilya P. Rangnekar.

the registered owner has entered into the hire-purchase agreement;

Provided that a fresh certificate of registration shall not be issued in respect of a motor vehicle, unless the person pays the prescribed fee:

Provided further that a fresh certificate of registration issued in respect of a motor vehicle, other than a transport vehicle, shall be valid only for the remaining period for which the certificate cancelled under this sub-section would have been in force.”;

(b) after sub-section (5), the following sub-sections shall be inserted, namely:—

‘(5A) The registered owner shall, before applying to the appropriate authority, for the renewal of a permit, make an application to the person with whom the registered owner has entered into a hire-purchase agreement (such person being hereinafter in this section referred to as the financier) for the issue of a no objection certificate (hereafter in this section referred to as the certificate).

**Explanation.**—In this section, “appropriate authority”, in relation to any permit, means the authority which is authorised by this Act to renew such permit.

(5B) Within seven days of the receipt of an application under sub-section (5A), the financier may issue, or refuse, for reasons which shall be recorded in writing and communicated to the applicant, to issue, the certificate applied for, and where the financier fails to issue the certificate and also fails to communicate the reasons for refusal to issue the certificate to the applicant within the said period of seven days, the certificate applied for shall be deemed to have been issued by the financier:

(5C) The registered owner shall, while applying to the appropriate authority for the renewal of any permit, submit with such application the certificate, if any, obtained under sub-section (5B) or, where no such certificate has been obtained, the communication received from the financier under that sub-section, or, as the case may be, a declaration that he has not received any communication from the financier within the period specified in that sub-section.

(5D) On receipt of an application for the renewal of any permit under this section, the appropriate authority may subject to the other provisions of this Act—

(i) In a case where the financier has refused to issue a certificate applied for, after giving the applicant an opportunity of being heard, either renew, or refuse to renew, the permit;

(ii) in any other case, renew the permit.”.

(c) in sub-section (6), for the brackets and figure “(5),” the brackets, figure and letter “(5D)” shall be substituted.” (13)

(Shri Chand Rom)

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Now the question is:

“That Clause 16, as amended, stand part of the Bill.”

*The motion was adopted.*

*Clause 16, as amended, was added to the Bill.*

*Clauses 17 to 19 were added to the Bill.*

**Clause 20—Amendment of section 44)**

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** There is an amendment—Amendment No. 1 by Shri Gotkhinde,

**SHRI ANNASAHAB GOTKHINDE**  
(Sangli): I beg to move:

Page 10, line 4,—

omit "relating to land revenue"  
(1)

Sir, in the Statement of Objects and Reasons it has been stated clearly that under section 44 of the Act, the Chairman of State or Regional Transport Authority is required to have judicial experience. Here the words 'judicial experience' are being changed, for the words 'experience as an appellate or revisional authority under any law relating to land revenue'. My only suggestion is that the words 'relating to land revenue' should be excluded from this clause. The wording 'experience as an appellate or a revisional authority under any law' is more than sufficient to cover 'relating to land revenue' also. The words 'relating to land revenue' are superfluous here. I would, therefore, request the hon. Minister to agree to delete these words from the clause. It will otherwise create a suspicion in the minds of others that the Minister has before him some person who has got experience of a revisional authority under any law relating to land revenue and somebody is going to be appointed that way.

**SHRI R. VENKATARAMAN:** I am opposing the clause. Let me speak so that the Minister can reply to what I say also.

Sir, under Section 44 of the principal Act, the functions of the State Transport Authority are judicial. He has to weigh the relative merits of the application in case of appeal, weigh the requirements of opening a route and also consider all questions relating to the issue of permits etc. That is why, under the original Act, these functions were given to a person with a judicial experience and to a judicial authority. While we are trying more and more to invest judicial authorities with functions of the judicial nature, here we are reversing the trend and trying to invest the revenue authorities with these functions. That is the main rea-

son of my objection. In the case of revenue authorities, they have many compulsions. They are under the direct supervision and control of the State Government and there are any number of cases in the Supreme Court and the High Courts where such interference has been brought to notice and criticised and condemned. The State Transport Authority so far has been a judicial officer and, therefore, he has been above this kind of criticism.

I want to know from the Government if there has been any request from any State Government for the change of this provision as the amendment seeks to make. If so, what are the reasons for making that change and which are the State Governments which have asked for this kind of change? That will throw light on the purpose for which the change is sought to be made. Indirectly, the State Government will get a handle in a matter in which judicial approach is required and which, at all cost must be prevented. This is not so innocuous as the Minister has said. It is really reversing that trend which this country has taken to invest judicial authorities with judicial functions and removing, as far as possible, from executive and revenue authorities functions of judicial nature. I do not want to go into the whole functions of the State Transport Authority, which everybody knows. Therefore, I appeal to the Minister to drop this clause. There is no need for it and I do not know why this has been brought forward.

**SHRI CHAND RAM:** Firstly, this proposed amendment has been thought necessary in order to give a wide choice to the State Government.

In many States, there are Commissioners who are Chairman of the RTA and STA. Therefore, it was necessary to regularise it. In fact, it was done on the insistence of the State Governments.

**SHRI R. VENKATARAMAN:** Which are the State Governments which have asked for it?

**SHRI CHAND RAM:** This decision was taken by the TDC in which all the Transport Ministers were represented. This proposed amendment would imply even those persons who have experience of appellate authority or revising authority under sales tax, excise, income tax, customs, etc. They can be appointed as Chairman of these authorities. Therefore, it was thought necessary that this amendment should be made. It does not debar the State Governments to appoint persons having judicial experience as the Chairman of the STA or RTA. There is a wide choice open to the State Governments. They can appoint persons having judicial experience only.

**SHRI ANNASAHAB GOTKHIHDE:** He has not reply to my point. I said that the wording relating to land revenue is superfluous. In this particular case, if the wording is retained as it is without these words, then it will be all right.

**SHRI CHAND RAM:** There are Commissioners who have been appointed as Chairman having land revenue experience.

**SHRI ANNASAHAB GOTKHIHDE:** The words 'under any law' include law relating to land revenue also. Then why do you insist on words 'relating to land revenue'?

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Now I shall put Mr. Annasaheb Gotkhinde's amendment no. 1 to vote.

*Amendment No. 1 was put and negatived*

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is:

"That clause 20 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 20 was added to the Bill.*

*Clause 21—(Amendment of section 47)*

**SHRI ANNASAHAB GOTKHIHDE:** I beg to move:

Page 10, line 21,—

for "may" substitute "shall" (2)

Page 11,—

omit lines 25 to 36. (3)

**SHRI B. C. KAMBLE:** I beg to move:

Page 10, lines 22 and 23, and wherever they occur,— for "economically weaker sections of the community" substitute—

"socially and educationally backward classes not adequately represented in the services under the State."

Page 10,—

for lines 32 to 41, substitute—

"Explanation I.—In this section and in sections 55, 63 and 68 'socially and educationally backward classes' shall be deemed to be those classes as mentioned in article 340 of the Constitution of India and wherever the words 'socially and educationally backward classes' occur in this Act those shall be deemed to relate to such classes as are mentioned in article 340 of the Constitution of India." (9)

**SHRI CHAND RAM:** I beg to move:

Page 10, line 34,—

omit "the limit of" (14)

Page 10, line 41,—

after "such" insert "limit" (15).

**SHRI P. RAJAGOPAL NAIDU:** I beg to move:

Page 10,—

after line 14,—insert —

"Provided that —

- (a) the annual income of such person together with the annual income, if any, of the members of his family, or
- (b) the extent of land (whether in one class or in different classes) held by such person together with that, if any, of held by the members of his family, or

(c) the annual income and the extent of land aforesaid, does or do not exceed,

such limit as may be prescribed.

**Explanation I.**—family in relation to an individual means the wife or husband, as the case may be of such individual and the minor children of such individual." (19)

Page 10, line 20,—

add at the end—

"in terms of provisions of article 335 of the Constitution of India" (20)

**MR. DEPUTY SPEAKER:** Shri Banatwalla is not here.

**SHRI ANNASAHAB GOTKHINDE:**

This is a very simple amendment. Whether the Minister is going to accept it? The amendment is: for "may" substitute "shall".

**SHRI B. C. KAMBLE** (Bombay South-Central): In fact, I want to assist, if I can, the hon. Minister, so far as the expression "economically backward classes" is concerned. My submission is that so far as the principle of reservation is concerned, there is no reservation for, what is called, economically backward nations. What is provided in the Constitution is this: those who are SC and ST, backward classes who are not adequately represented and those who are socially and educationally backward and weaker sections. But so far as the concept of economically backward is concerned, this is foreign to our Constitution.

My second submission is that what is provided in the Constitution is that reservation can be made for economically weaker sections, but weaker sections are not defined. What is the definition? There cannot be any reservation for any individuals for any person, for a man or a woman. The reservation can be made for a class.

Reservation can be made for a caste, reservation cannot be made for a person. What is defined here is: "Government may having regard to the extent to which persons belonging to economically weaker sections of the community ..... "What I am submitting is that various kinds of people have been decried; they have been described as Harijans, or Panchamas but there is no expression as is used here. The nomenclature has a long history of nearly forty years, the question was whether they should be described as depressed classes or Scheduled Castes and Tribes, or socially and educationally backward people. The Constituent Assembly in its collective wisdom unanimously recognised only socially and educationally backward classes. Socially they could be classed; there could not be any individuals, educationally also they could be classed; there cannot be any individuals. The intention of the government is that a person whose income is upto a particular limit that is to be prescribed, that person has to be given a concession. There will be such a great calamity; there will be a large number of different kinds of persons, socially graded persons, different communities together. How will you differentiate as to how that particular concession in terms of grant of licence has to be given. Therefore, I am saying this. I am not criticising; I am trying to assist the hon. Minister and also the government because the intention appears to be to help the lower classes. If that is so, if this intention has to be carried out, without standing on prestige they should accept my amendment. That is the intention of this Bill. You are going to give concessions to individuals; you are not going to give concessions to sections. You have not defined the sections. That is the purpose for which I have moved the amendment; I should like to know the government's views on these points.

**SHRI CHAND RAM:** So far as the amendment of Mr. Gotkhinde is concerned, he says that instead of 'may' we should use the word 'shall'. It is

[Shri Chand Ram]

not possible because in the clause we have provided for two alternatives, either preference or reservation; in the nature of things it cannot be 'shall'... (Interruptions) 'May' is also treated sometimes as 'shall'.

**SHRI ANNASAHAB GOTKHINDE:** Then why use the word 'shall' in sub-clause 1(a) as amended?

**SHRI CHAND RAM:** There only one alternative is there for the members of the Scheduled Castes and Tribes, it is reservation on the prescribed ratio, as in the case of direct recruitment to services. We have now introduced the concept of economically weaker sections because of various reasons. Some state Governments have represented that they want to give permits to those persons who are small land owners, whose income is not very much. Even if they are not classed as backward on ground of social position they may be poor economically and therefore we thought of having this provision for such people. For example, there are ex-servicemen. An ex-serviceman can be a poor man. Ex-serviceman may be belonging to a family whose class has not been defined as a backward class. Therefore, I think this gives a wider choice and it should be widely acceptable.

In joint Punjab, we provided reservation even for the economically poor people—whose annual income is Rs. 1,000/-. In this connection, if this is done, I think most of the problems and this fight on caste basis could be avoided.

**SHRI R. VENKATARAMAN:** I do not understand 'section'. Is it the view of the Minister .....

**MR. DEPUTY SPEAKER:** He has made sufficiently clear and Shri Kamble has made his position worse by insisting on his amendment.

**SHRI R. VENKATARAMAN:** I want to ask the Minister ....

**MR. DEPUTY SPEAKER:** The object of Shri Kamble was to restrict it

to certain classes. But in moving the amendment and in seeking the interpretation he has made his position worse.

**SHRI CHAND RAM:** If you look at the explanation, I think the position is very clear.

"Explanation I.—In this section and in section 55, 63 and 68, a person shall be deemed to belong to economically weaker section of the community, if and only if, on the prescribed date, the limit of—

- (a) the annual income of such person together with the annual income, if any, of the members of his family; or
- (b) the extent of land (whether in one class or in different classes) held by such person together with that, if any, held by the members of his family; or
- (c) the annual income and the extent of land aforesaid, does or do, not exceed such as may be prescribed."

**SHRI R. VENKATARAMAN:** Clause (1A)—"The Government of State shall reserve". It is obligatory on the part of the Government. It is mandatory to reserve certain State permits to the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes.

Then we come to the weaker sections. "The Government of a State may having regard to the....".

Is it the intention of the hon. Minister that so far as the weaker sections are concerned, the option is given to the State Governments and so far as the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes are concerned, it is obligatory on the part of the State Governments to do so? I have no objections. I am not objecting. But you must clarify whether that is the intention.

**SHRI CHAND RAM:** The choice, I think, is very clear.



In (a) "reserve in that State such percentage of stage carriage permits, as may be prescribed, for persons belonging to economically weaker sections of the community; or

(b) notwithstanding anything contained in the proviso to sub-section (1), give preference, in such manner as may be prescribed, to applications for stage carriage permits from such persons."

So it is for the State Government either to reserve the percentage on the basis of that reserved for the members of the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes or give preference in order of sections—ex-servicemen, peasants, etc.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I think, enough discussion has been there. I shall now put amendments to Clause 21 to the vote of the House. I put amendment Nos. 2, and 3 moved by Shri Annasaheb Gotkhinde and amendment Nos. 8 and 9 moved by Shri B. C. Kamble to the vote of the House.

*Amendments Nos. 2, 3, 8 and 9 were put and negatived.*

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is:

Page 10, line 34,—

omit—"the limit of" (14)

Page 10, line 41,—

after "such" insert "limit" (18)

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY SPEAKER: I shall now put amendment Nos. 19 and 20 moved by Shri P. Rajagopal Naidu to the vote of the House.

*Amendment Nos. 19 and 20 were put and negatived.*

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is:

"Clause 21, as amendment, stand part of the Bill".

3170 LS—9

*The motion was adopted.*

Clause 21, as amended, was added to the Bill.

MR. DEPUTY SPEAKER: Mr. Gotkhinde, are you moving your amendment?

SHRI ANNASAHAB GOTKHINGDE: No. As he has explained the position, I do not move my amendment.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That clause 22 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 22 was added to the Bill.*

Clause 23—(Amendment of Section 58).

SHRI R. VENKATARAMAN: I beg to move:

Page 12, line 36,—

for "fifteen" substitute "thirty" (39)

My object in moving this amendment is, we have already provided that the State Transport Authority will have preference in the grant as well as renewal of permits. But the State Transport Authority must make up its mind sufficiently in advance. The clause now says that the State Transport Authority can make an application within 15 days of the expiry. I submit that they must make up their mind at least one month before. If for any reason the State Transport Authority is not going to ask for renewal of the route, other people should have sufficient time for making that application. The time is too short. Should not the Government make up its mind at least 30 days before the expiry? Therefore, I have moved this amendment...

SHRI CHAND RAM: We have considered it in the Transport Divisional Council meeting. I think the clause should stand as it is.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put Mr. Venkataraman's amendment to vote.

Amendment No. 39 was put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That clause 23 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 23 was added to the Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Clause 24. Mr. Gotkhinde, are you moving your amendment?

SHRI ANNASAHAB GOTKHINDE: No. It is similar to clause 21. I am not moving it.

MR. DEPUTY-SPEAKER: There are no amendments to clauses 25 to 33. The question is:

"That clauses 24 to 33 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 24 to 33 were added to the Bill.

Clause 34—

(Insertion of new Section 112A)

SHRI B. C. KAMBLE: I beg to move:

Page 15, line 21,—

for 'five' substitute 'two' (25)

Page 15, line 44,—

for 'ten' substitute 'five' (26)

Page 16, line 1,—

for 'five' substitute 'two' (27)

In the clause the fine prescribed i.e. Rs. 500 is very much excessive. So, my amendment says it should be reduced to Rs. 200. That would be reasonable. Similarly, instead of 10 times the actual fare, it would be more reasonable if it is reduced to five times the actual fare. My purpose is that the fine which is proposed in the clause which is so excessive should be reduced to some reasonable and understand-

able proposal having regard to the economic condition of an average traveller.

SHRI CHAND RAM: If these amendments are accepted, it will water down the effectiveness of the amending Bill. I am not accepting them.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Are you pressing the amendments?

SHRI B. C. KAMBLE: I am not.

Amendments Nos 25 to 27 were, by leave, withdrawn.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That clause 34 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 34 was added to the Bill.

Clauses 35 to 42, Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI CHAND RAM: I beg to move:

"That the Bill, as amended, be passed."

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved:

"That the Bill, as amended, be passed."

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : मान्यवर  
तृतीय वाचन में मैं इस बिल के संबंध में कुछ प्रतिक  
नहीं कहना चाहता हूँ। जिसके अपने कुछ सुझाव देना चाहता  
हूँ।

15.40 hrs.

[SHRIMATI PARVATHI KRISHNAN in the Chair]

मोटर वैहिकल्स ऐक्ट के जरिए ट्रान्स्पोर्ट का कार्य सरकार को शुरू करना चाहिए। इस से रेलवे और परिवहन विभाग के बीच कुछ कम्पटीशन होगा और इस से सरकार को फायदा होगा। हमारे प्रधान बकी जी ने माल परिवहन के राष्ट्रीयकरण के संबंध में बकी हाल में एक बक्तव्य दिया है। अगर माल परिवहन का राष्ट्रीयकरण किया जाता है तो इस से सब उद्योगों को सपोर्ट करने के सिद्धान्त का हनन होता है क्योंकि बहुत

से छोटे छोटे कैपिटल रखने वाले लोग जिन के पास बहुत बड़े पंजी हैं, मोटर वैहिकल के जरिए ट्रांसपोर्ट का काम करते हैं और उस के जरिए वह लाभ कमाते हैं। अगर इस पूरी की पूरी व्यवस्था को नेशनलाइज कर लिया जाता है तो एक तरह सरकार के हाथ में आने के बाद इस की एफिसियेंसी बढ़ सकती है क्योंकि हमारी एंथ्रोपिमिस्ट्रिक मशीनरी जिस को कि हमें स्टीम लाइन करना चाहिए या वह हम नहीं कर पाए हैं, उस की वजह से एक तरह एफिसियेंसी भी घटती, साथ ही जो छोटे छोटे पंजी वाले इस उद्योग में काम करने वाले लोग हैं उन को भी कठिनाई होगी। यह जो प्रस्ताव बीकन थापन इस से करते हैं, इस तरीके से उन को प्रशासनीय पक जाना पड़ेगा। इसलिए मैं इस सिद्धान्त का तो विरोध करता हूँ लेकिन इतना जरूर कहता हूँ कि सरकार को अपनी तरफ से उसे जरूर करना चाहिए ताकि रखने और परिवहन के बीच एक कम्पैटिशन शुरू हो। इस से सरकार की धाय भी बढ़ेगी और साथ ही जनता की भी सुविधा होगी।

शहरों के बीच में आज कल ट्रकों के चलने से अधिक ऐक्सीडेंट हुआ करते हैं। उस ऐक्सीडेंट को रोकने के लिए जरूरी है कि ट्रकों के चलने का रास्ता शहरों के बीच से हो कर न रखा जाय बल्कि शहरों के ध्यान धन्य से हो कर ट्रकों को चलने दिया जाय। इस से दुर्घटनाओं में कमी आएगी। साथ ही ट्रांसपोर्ट कम्पनियाँ जिन के बर्कजाय या दफ्तर, ये सब शहरों के अंदर होते हैं उन को भी वहाँ रहने से केवल वहाँ आउट ही नहीं बियेक्ट होता बल्कि उस से दुर्घटना की संभावना भी बढ़ती है। इसे भी रोकना चाहिए।

अभी यहाँ दिल्ली में हेलमेट लगाने की बात कही गई है। यह तो बहुत ही अच्छी बात है। लेकिन हेलमेट की साइटिफिक डिजाइन करने के बारे में भी मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए क्योंकि जो हेलमेट आज लगाया जाता है उस से कुछ परेशानी ही लोगों को बढ़ रही है। उस से फिर में परेशानी होता है, फुसियाँ निकलने लगती हैं और तमाम रोग पैदा होते हैं। इसलिए उस की साइटिफिक डिजाइन होनी चाहिए जो यहाँ की क्लाइमेट के अनुरूप हो। दिल्ली में हेलमेट लगाने की बात जब पुरानी सरकार के जमाने में सोची गई थी तो इस बात का धारण लगाया जाता है कि उस समय इस के लिए धारावा डेने वाले लोगों ने कुछ कम्पनियों से पैसा लिया था। यह सच है या नहीं, इस को मैं नहीं जानता लेकिन इस की जांच होनी चाहिए और इस बात का पता लगाया जाए कि क्या यह बात सच है या गलत है? क्या इन कम्पनियों से पैसा लिया गया था या नहीं? (व्यवधान) एयरजेंसी के दौरान ही संभवतः यह बात हुई थी।

शहरों में चलने वाली बसों की मैक्सिमम स्पीड 40 किलोमीटर से ज्यादा न हो, इस के लिए हमारे इंजीनियर इंस्ट्रुक्ट किए जाएं ताकि कम्पनीज इस तरह की बसें बनाएँ जिन की मैक्सिमम स्पीड 40 किलोमीटर से ज्यादा न हो। यह इसलिए जरूरी है कि इस से एक्सीडेंट्स में कमी आएगी।

साथ ही बस दुर्घटना में मरने वालों को जो कम्पेन्सशन दिया जाता है वह बहुत ही कम है।

श्री शीनेष बहादुर (सीरमपुर) : कौन देता है ?

श्री हरिकेश बहादुर : अभी उत्तर प्रदेश के गवर्नर जैसे बस दुर्घटना हुई थी वहाँ पर कुछ पैसा दिया गया है .... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Do not get distracted by right and left.

श्री हरिकेश बहादुर : मेरा यह कहना है कि उस के लिए कम्पेन्सेशन कम से कम एक लाख रुपये उन को भी दिया जाना चाहिए। हवाई जहाज से मरने वालों को एक लाख दिया जाता है तो बस यात्रा में दुर्घटना-ग्रस्त होने वाले लोगों को भी कम से कम एक लाख दिया जाना चाहिए। इस के लिए मंत्री जी इस विधेयक में कोई व्यवस्था करें। इन बन्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI R. VENKATARAMAN: I will make one suggestion for the better implementation of this Bill, which will soon become an Act. We welcome the provision with regard to reservation of stage carriage permits for Scheduled Castes and Tribes. But, as the law stands at present, it will only be a paper legislation. If we read it along with the other sections of the Motor Vehicles Act, it would be very difficult for the members of the Scheduled Caste and Scheduled Tribe to get permits.

The first obstacle is that a stage carriage permit shall not be given unless it is a viable unit. A regional transport authority will not give a permit only for one bus. So, even if a member of the Scheduled Caste or Tribe applies, he may not be given a permit on the ground that it is not viable. So, this legislation will become ineffective. In order that the members of the Scheduled Caste and Tribe may really get the benefit, of this provision, I suggest, as I mentioned at the consideration stage, that preference should be given to the co-operatives of Scheduled Castes and Scheduled Tribes over other co-operatives. Only then the object of this Act can be carried out. Otherwise, the permit shall not be granted on the ground that it is not a viable unit. Even if it is granted, it is liable to be struck down by the higher authority because the case about every permit goes right up to the Supreme

[Shri R. Venkataraman]

Court. Therefore, if not by statute, at least by executive instructions, or at the conference of Transport Minister which you hold from time to time, this suggestion may be put to them and they may be asked to implement this provision of the Bill, through the co-operatives of Scheduled Castes and Tribes.

श्री हुसमचन्द कच्छवा (उज्जैन) : सभापति महोदय, मंत्री महोदय ने जो विधेयक यहाँ पर प्रस्तुत किया है उसका मैं समर्थन करता हूँ। इस विधेयक से यह बात साफ नहीं होती है कि जो लोग देश में बसों की मान्यपोली से कर बैठे हैं, जिन के पास सी-सी, सी-सी बसों के परमिट हैं उन को किस प्रकार से ममान किया जाएगा। जनता सरकार ने आश्वासन दिया था कि मरीनों को रोजगार दिया जायेगा। श्यावा झण्डा होता कि मंत्री महोदय इस बिल में यह बात रखने कि एक परिवार को केवल एक बस का परमिट दिया जायेगा। उस से अधिक लोगों को रोजगार मिलता, अधिक लोग काम पर लगते। जिन सड़कों पर सरकारी बसें नहीं चलती हैं वहाँ पर कुछ लोगों की मान्यपोली बनी हुई है। यदि मंत्री महोदय खोज करेंगे तो पता चलेगा कि इमर्जेंसी के दिनों में राज्य परिवहन की बसों को बन्द कर के प्राइवेट लोगों को बसों के हजारों परमिट दिए गए हैं। और सभी राज्यों में आप को यह बात मिलेगी। पिछली सरकार से सम्बन्धित लोगों को परमिट दिए गए हैं। निम्नित बेरोजगार के नाम से परमिट लिये गये, लेकिन चूँकि उन के पास पैसा नहीं था, दूसरे लोगों से पैसा लिया कर उन पर कब्जा कर लिया। जिन के पास पहले से ही बहुत सी बसें हैं, उन्होंने ने उन परमिटों को ले कर बसों को चलाया। थार० टी० थ्रो० आफिस में बहुत बड़े पैमाने पर रिजर्वत चलती है—20 हजार श्रम्य ने कर परमिट दिये जाते हैं और देश के सभी थार० टी० थ्रो० आफिसों की यही स्थिति है। मंत्री महोदय को इस की जानकारी हो या नहीं—मुझे पता नहीं है, परन्तु यह बात सत्य है। मंत्री महोदय इस सम्बन्ध में विस्तार से इन बातों की इस बिल में जोड़ते तो अच्छा था, लेकिन शायद उन के लोगों ने उन को सलाह नहीं दी।

मैं ने इस सम्बन्ध में पिछले वर्ष मंत्री महोदय को पत्र लिखा था और उस में मैंने साफ लिखा था कि एक परिवार को एक बस का परमिट दें, जिस से जनता पाटी का दिया गया आश्वासन पूरा हो। लेकिन शायद उन्होंने ने मेरे पत्र को रैल्वन के बाद उसे फाइल कर दिया, क्योंकि कि उन्होंने से उस बात का हम बिल में समावेश नहीं किया। मैं चाहता हूँ कि आप राज्य सरकारों को आदेश दें कि जिन लोगों के पास एक या दो परमिट से अधिक परमिट हों, उन के परमिट वापस ले लिये जायें और जो बेरोजगार हैं, उन को दिये जायें।

सभानेत्री जी, इस बिल के अन्दर हरिजनों की बात तो कही गई है, परन्तु हमें सन्देह है कि इस का पालन हो सकेगा, क्योंकि ट्रांसपोर्ट विभाग में पिछली सरकार के

समय से जो अश्याचार बड़े पैमाने पर चला आ रहा है, जो कहीं बसों था रही है कि पैसा देने के बाद परमिट मिलता है—उस का खत्म करना इतना सरल नहीं है। टेम्पोरेरी परमिट दिये जाते हैं, यह मालूम है कि कहीं स्ट पर बस की जरूरत है, लेकिन फिर भी पैसा के बालब में टेम्पोरेरी परमिट देते हैं और उस लम्बे समय तक रिजर्वत करते रहते हैं। आज जो पुलिस अधिकारी अपनी ब्यूटो बदलवा कर सीमा पर जाता है या ट्रैफिक पुलिस में जाता है वह बहुत पैसा दे कर जाता है, क्योंकि उसे पता है कि वहाँ पर बहुत अच्छी कमाई होती है—क्योंकि ट्रक व बस वालों को बड़ी बड़ी रकम दे कर सीमा पार करनी होती है। अगर आप जांच करवायें तो आप को पता लग सकता है कि इस बात में किननी सच्चाई है। आप इस तरह ने जांच करवायें कि जो जो अधिकारी इस विभाग में रहे हैं, विभाग में आने से पहले उन की आर्थिक स्थिति क्या थी और घाज उनकी व उनके परिवार की क्या स्थिति है। इस से साफ जाहिर हो जाएगा कि यह रिजर्वत लेने वाला विभाग है, ऐसा विभाग है, जहाँ मन्माने डंग से पैसा कमाया जाता है और जो भी वहाँ से जाता है काफी बड़ी पूँजी लहर जाता है।

मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूँगा कि कम से कम इसको अन्दर कुछ परिवर्तन लायें। इस बिल का मैं समर्थन तो करता हूँ, लेकिन इस बिल से आप अधिक लोगों को रोजगार नहीं दे सकते हैं, जो अश्याचार व्यापक रूप से फैला हुआ है, उस को ममान नहीं कर सकते हैं। इस से साफ जाहिर होता है कि माननीय मंत्री जी बिल में लायें, लेकिन बहुत सी बातें हम में रह गई हैं, इस बिल को तैयार करते समय उन के अधिकारियों के सामने जनता पाटी का घोषणा पत्र नहीं था, वरना मंत्री महोदय इस के माध्यम से रोजगार देने के जो अवसर मिले थे, उन को खो नहीं देते। अब मैं बड़ी नग्नता के साथ निवेदन करूँगा—मंत्री महोदय फिर से एक सल्वी-सेन्ट्री बिल बनायें और उस में अधिक लोगों को रोजगार देने की व्यवस्था हो, तब इस बिल का जनता को कोई लाभ हो सकेगा।

SHRI JYOTIRMOY BOSU (Diamond Harbour) : Madam, I just want to take a couple of minutes.

The hon. Minister is aware of the fact that the Indian railways which is the largest public sector enterprise has lost enormous quantity of high-freighted traffic which has gone to the road traffic, which is the most expensive form of transportation, and the Indian railways today is loaded with low-freighted traffic. Secondly, amongst all the surface transport, road transport is most often investment-oriented type. Therefore, it is very necessary for us to immediately make public a national coordinated or integrated transport policy. I am told a Commit-

tee has been set up. But how long is the Committee going to take to give its report, and whether in the Committee there are people who represent the road transport lobby..... because the Public Undertakings Committee Report on the Central Inland Water Transport Corporation, on evidence has clearly stated that in the Planning Commission there are men who working as lobbies for the road transport system? It is a very regrettable matter. I would like the hon. Minister to take care of that and ensure that a national integrated policy is pronounced as soon as possible.

MR. CHAIRMAN: May I congratulate you on your brevity?

श्रीबल्लभ और परिवहन मंत्रालय में प्रभारी राख्य मंत्री (श्री बाबू राम): माननीय सभापति महोदया मुझे बहुत धन्य है कि इस बिल को बस आपका समर्थन मिला है। खास तौर पर हम नष्ट जो शैड्यूल कास्ट्स और शैड्यूल ट्राइब्स के लिए प्रावधान किया है, उस का समर्थन मन ही सदस्यों ने और गारे सदन न किया न है, उस के लिए मैं बहुत आभारी हूँ। मैं तो ऐसा समझता हूँ कि जितने भी एक्जीक्यूटिव आर्गेंट या आदेन या इन्स्ट्रक्शन जारी किए जाते हैं उन की कोई परवाह नहीं करता है। आज यह पहली बार हम न कानून के जॉर से रिजर्वेशन की है। शैड्यूल कास्ट्स को क्या देता है, उन का प्रावधान तीन साल में हमने पहली बार किया है। हमने उन में यश भी किया है कि स्टेट गवर्नमेंट्स को शैड्यूल कास्ट्स के आदिमियों को लाजमी तौर पर क्या फायदा देना होगा। हम ने रेट भी बढ़ाया है।

अब कहा जाता है कि इस से शैड्यूल कास्ट्स के आदिमियों को फायदा नहीं पहुँचेगा, वे औरों को बांट देंगे, बनावी होंगी, इसलिए शैड्यूल कास्ट्स के लोगों को कोआपरेटिव होनी चाहिए। मैं पूछता हूँ कि क्या कोआपरेटिव सोसायटी में बेनामी भी चल सकता है। मेरा बहुत साल का एक्जीक्यूटिव का तजुबी है कि कोआपरेटिव में भी बेनामी चल सकता है। एक प्रभारी आदमी ने शैड्यूल कास्ट्स के लोगों को मिला कर कोआपरेटिव सोसायटी बना की और उन को माहवारी पैसा दे दिया और वह बूझ चलता रहा। यह भी कहा गया कि इंडीविजुअल शैड्यूल कास्ट्स के आदमियों को फायदा नहीं मिलेगा, इसलिए कोआपरेटिव बनायी जाए जिससे कि उसे मिले। अगर शैड्यूल कास्ट्स की कोआपरेटिव है तो उसको इंडीविजुअल से पहले मिलेगा। अगर उस के एक्ज्यूटिव बर्क्स की, ट्राइब्स की या मजोरिटी की कोआपरेटिव सोसायटी है तो उस को इंडीविजुअल से पहले फायदा मिलेगा और नाम-शैड्यूल कास्ट्स की कोआपरेटिव सोसायटी की भी फायदा मिलेगा। इस में कौन सी नयी बात कही

गयी है। हम ने इस में बीस परसेंट का रिजर्वेशन किया है। इस रिजर्वेशन में शैड्यूल कास्ट्स के लोगों को ही फायदा मिलेगा। नाम-शैड्यूल कास्ट्स की कोआपरेटिव का इस में कहीं सवाल आता है। जहाँ तक कम्प्लीशन की बात है कि शैड्यूल कास्ट्स और शैड्यूल ट्राइब्स की कोआपरेटिव्स से कम्प्लीशन होगा तो उस में शैड्यूल कास्ट्स और शैड्यूल ट्राइब्स की सोसायटी को प्रिरेन्स दिया जाएगा।

श्री हुकम चन्द नारायण देव बाबू (मधुबनी) : इस के लिए क्या कहा से थायिया।

श्री बाबू राम : क्या कहा से थायिया, इस का जबाब मैं यहाँ दे चुका हूँ। हमारे यहाँ दिल्ली में नौवीं क कनिंग प्राइवेट बसें की 0.10 की 0.10 के घड़ीन चलती हैं। अब की 0.10 की 0.10 के पास इतना पैसा नहीं है कि वह उन को खरीद सके। जैसा कि माननीय कलबाय जी ने कहा कि हमारे पास बसों की 100 टर्कों की कमी है। यह भी यहाँ कहा गया कि कंसिडरेशन स्टैंड पर प्रीमियम चलता है। मेरे पास भी शिकनयत आयी है कि इस हजारा या पन्द्रह हजार का प्रीमियम चलता है। हम इस को सीरिफ़सली सोच रहे न कि इन्स्टी मिनिस्ट्र के साथ बात कर के इस का हल निकाला जाए कि गवर्नमेंट की तरफ से इन बसों का हम इन्स्टी-ब्यूशन करें और जिन लोगों के पास इस की ऐजेंसी है उन में प्रीमियम ल कर बस परबेज नहीं की जाएँ। हम ने 90 बसें 0.10 की 0.10 से रिजर्व की हैं। मैंने यह भी हुकम दिया है कि एक फीसली 10 एक ही बस दी जाए, दो बसें न दी जाएँ। मैंने हुकम जारी कर दिया है कि अगर सेपरेट फीसली नहीं है तो उस को कैसल कर दिया जाए और एक फीसली में एक ही बस दी जाए।

16 hrs.

जहाँ तक नैशनल परमिट का सवाल है मैंने कह दिया है कि तीन चार में ज्यादा एक फीसली के पास ये नहीं होने चाहिये। वैसे बहुत सी चीजें इम्प्लेमेंटेशन की स्टैंड पर जा कर खराब हो जाती हैं इस को मैं मानता हूँ। नैक धरादे से यहाँ उस का प्रावधान हम करते हैं लेकिन उस के बाद जब प्रावधान हो जाता है तो कुछ अनसुलस आदमी होने हैं जो इस तरह की चीजों से जरूर फायदा उठाते हैं। जैसे बेंकटाराम राहब के कहा है तथा दूसरे साधियों ने कहा है हम कोशिश कर रहे हैं कि फाइनेंस कारपोरेशन जैसी कोई चीज हो। होम मिनिस्ट्री से इन्स्ट्रक्शन भी गई है कि हरजिन फाइनेंस कारपोरेशन हों और इस तरह के कामों के लिए उन को वे पैसा दें। साथ ही थोड़े रेट आफ इंटरस्ट पर दें। यहाँ नहीं बल्कि बैसा भी की कहा है कि वे हैं और वे दे रहे हैं। एल. भार्द. सी. खीरह भी वे सक्ती हैं। लेकिन सवाल पैसे का है। दिल्ली में दो बार कैसल जरूर मेरे नोटिस में थाए हैं जिन में बेनामी लोगों के लिए है। उस को मैं देख रहा हूँ।

हर स्टेट की लैजिस्लेचर में शैड्यूल कास्ट्स के नुमाइन्दे हैं। उन की कमेटी भी होती है। वे इस तरह की चीजों की छानबीन भी करते हैं कि इन लोगों को जो कानूनी कसेशन दिए जाते हैं वे ठीक से लिए जा रहे हैं या नहीं। वे रिजिस्ट्रार के तौर पर, चौकसी, नियामकी

### [बी पांच राज]

के तौर पर काम कर सकती हैं। बलेंटरी एक्सेलेंस को भी कोशिश करनी चाहिए और वेबना चाहिए कि जो फायदे सरकार दे रही है ब-यास्तन से मुस्तहिक लोगों को, बोम्ब लोगों को मिल रहे हैं या नहीं मिल रहे हैं।

नैशनलाइजेशन का जहां तक सवाल है मैं इस का जवाब दे चुका हूँ। यह ठीक है कि प्राइम प्राइमेट और पब्लिक सेक्टर दोनों साथ-साथ चल रहे हैं। यह भी ठीक है कि प्राइम मिनिस्टर ने इस बात की तरफ इशारा किया है कि ट्रकों में जो थ्रॉवर लॉडिंग करते हैं, प्राजिब प्राधिकर करते हैं, कई बार गृहम जो होती है उनमें बैल्यू एड होती है और भी कई इस तरह की मेल मैनिफेस्टिज होती हैं और उन सब के गैशनजर उन्होंने सुझाव जम्कर दिया है कि बृहत् ट्रान्स्पॉर्ट का नैशनलाइजेशन होना चाहिए। लेकिन इस वकन हमारे पास इतना फाइनेंसियल नहीं है। इतना एक्स्पेंसिव भी नहीं है कि हम इस तरफ जा सकें। लेकिन रेलवे जैसे डिपार्टमेंट इस और ध्यान दे सकते हैं, वे अपनी ट्रकों जारी कर सकते हैं, और हम तरह से वह काम हो सकता है। सरकारी काल कम्पनियां भी हैं, व भी कर सकती हैं। मुझे मायूस है कि कोल के जो ट्रक जाते हैं काफी उन में कोल के बोरी होती हैं। इस बास्ते सरकारों जो कोल कम्पनियां हैं वे—अपने ट्रक चलाना चाहें तो हम उन को परमिट देने के लिए तैयार हैं और हम ने हम में प्रावधान भी कर रखा है कि सरकार के जो प्रॉडक्टोरिज हैं उन को प्रायोरेटिटी मिलेगी।

हेलमेटन की बात भी कही गई है। यह ठीक है कि इसके बारे में कानून हमारी सरकार के धाने में पहले बन गया था। मैं नहीं बता सकता हूँ कि किम कम्पनी के साथ मिल कर साजवाज की गई और उस में क्या रिकन है। लेकिन मेरे पास शिकायतें आई हैं कि जो ट्रक वकन हेलमेटन बना रहे हैं वे मार्डिफिक नहीं हैं। मैंने हिदायत दे दी है कि इस के बारे में खोजबीन की जाए और इस तरह का इंतजाम किया जाए कि गमियां में जो लोग इन को पहनते हैं उन को इस से किसी प्रकार की कोई बीमारी लगने का डर न रहे।

कम्प्लेनशन की बात भी कही गई है उन के लिए जो दुर्घटना में मारे जाते हैं। मुझे खूबी है कि यू० पी० सरकार ने टिकट के साथ ही पांच परसेंट इस बात का बार्ज करना शुरू कर दिया है कि अगर दुर्घटना हो जाए तो सवारियों को मुआवजा मिल सके। यह सामला लखनऊ ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स कॉन्फ्रेंस में भी धाया था। लूक पर चलते हुए राहगीरों को मारे जाते हैं उन को किस तरह से हम कम्प्लेनशन दें, इस के बारे में तोच विचार हो रहा है—

**बीजपी जन्मदौर सिंह (होबिलारपुर) :** बंध पाठों रिस्क को प्राय क्यायें।

**बी पांच राज :** उस में भी बहुत सी चीजें हैं। उन चेपारों को मायूस ही नहीं होता है कि कहां कम्प्लेंट जानी है। सब बातों को सोच रहे हैं और सवारी या राहगीर को मुआवजा पूरा मिल सके, इस के बारे में सही मानों में हम कोई न कोई उपाय करेंगे।

बी कचमाय ने बसों की कमी का जिक्र किया है। यह ठीक बात है कि बसों की कमी है। इसलिए मैंने

फॉरनेस मिनिस्ट्री से धारणा की है कि हमें भीरन एड को मिलती है उस में से कुछ बसें स्पेशल तौर पर संगाने की इच्छाजत हो जाए। मैं 6,000 बसों की कोशिश कर रहा हूँ। क्योंकि हमारे मुक्त में कुछ बिजली की कमी और कुछ हवतलों के कारण बस-सेलिस और ट्रक-सेलिस को प्रावधान में कमी हो गई है, उस को पूरा करने के लिए कोरन से बास तौर से यू० पी० से संगाने की कोशिश कर रहे हैं। जो एड हमको, मिलती है, वह पिछले सालों में धन-मुदिलाइज गई है, उस को पूरी तरह से यूज करने के लिए 15,00 बसों का फैसला हुआ है। पूरा फैसला तो नहीं हुआ है, लेकिन बातचीत चल रही है। एक स्ट्रेज तक हम आए हैं, आखिर उस में कुछ कीमत का मामला चल रहा है, वह भी फैसला हो जाएगा तो हम कमी को भी हम पूरा कर सकेंगे।

मो भी ज्योनिमय धन ने रेलवेज की बात कही है कि रेलवेज में टार्ड फेटेड मुक्त का मुकसाय होता है, दुबम वाले माल ले जाते हैं, तो यह शिकायत तो रेलवे की है, लेकिन यह भी ठीक है कि प्राइम लोगों को रेलवे के वेजम मिलते नहीं हैं, और फिर यह भी ठीक है कि ट्रकों की डोर-डिलीवरी सर्विस है। वह धरनाजे से माय उठाने हैं और दरवाजे पर डिलीवरी करते हैं, इसे लोग पसन्द करते हैं। इसलिए लोग हैं कि नैशनल परमिट की मायाद बढ़ाई जाए। एक-एक परमिट के लिए लोग 20, 20 हजार देने के लिए तैयार हैं। इस ने जाहिर है कि लोगों की जरूरत है। इसीलिए मैं ने रेलवे वालों से बात की थी, अगर वह मान नहीं रहे हैं। अगर इसका रास्ता हम जरूर निकालेंगे माकि रेलवेज को भी मुकसान न हो और लोगों की जरूरतियां ट्रक ज्यादा मांगने की भी पूरी हो जाए।

नैशनल इन्डस्ट्रेज पालिसी की बात इन्होंने कही है। उस के बारे में अनुपूर्व कोबिनेट सैक्रेटरी श्री बी० डी० पाण्डे की अध्यक्षता में एक कमेटी बनाई गई है। मालूम नहीं कि उन्होंने किस लाबी का जिक्र किया है, अगर उस में मि० लाल, जो एयर लाइन्स के प्रधान हैं, वह उस के सैम्बर हैं और भी कई साथी तबवेकार, अनुभवों उस के सैम्बर हैं। मुझे धाशा है कि वह कमेटी जल्दी ही साल के अन्दर अपनी रिपोर्ट दे देगी। और उम्मीद है कि 6 माह में ही इंडेरिम रिपोर्ट दे देगी और एक नैशनल कोआर्डिनेटेड पालिसी ट्रांसपोर्ट की हमारे सामने आ जाएगी। मैं सैम्बर साहिबान की बकीत बिलता हूँ कि हमारी समूचे तौर पर जो शातायात की समग्र पालिसी है, वह सामने आएगी।

विभिन्न नेरोजगारों के बारे में जो कहा है वह स्टेट गवर्नमेंट का मामला है, वहां यह कोशिश करें कि एक परिवार को एक बस मिले और एक परिवार में एक ट्रक हो। अगर वहां कोशिश करेंगे तो अच्छा होगा। लेकिन फिर भी हमने यहां से हिदायत जारी की है, और भी सोच-विचार कर रहे हैं, जो मामलीय सचबब ने कहा है और भी हिदायत जारी करेंगे।

**बीजपी जन्मदौर सिंह :** धायन की गजलन परमिट देन के बारे में कहा है तो प्राय इस कानून में ही क्यों नहीं रखते ?

श्री बाबू राम : फिर भी उसका विनियम ही सकता है। बीबीसी की इंफिनिशन हरेक स्टेट गवर्नमेंट करेगी। मैं कहां इस मामले में बाध-विबाध में पड़ना नहीं चाहता हूँ, लेकिन फिर भी इस बहुत को समाप्त करने से पहले मैं माननीय सदस्यों का श्रम करना चाहता हूँ कि हमारे लिये यह तारीखी और ऐतिहासिक दिन है जिसमें कानून को करिये में हम कुछ लोगों को ओब्लीगेटरी फायदा पहुंचाने की कोशिश कर रहे हैं।

यहां पर एक्सीडेंट्स का भी विषय हुआ है। इसमें कोई शक नहीं कि हिन्दुस्तान में एक्सीडेंट्स की तादाद बहुत ज्यादा है। ५० एस० ए० में प्रत्येक 10 हजार व्हीकल्स पर यह 4.7 है, वैस्ट जर्मनी में 12.7, फ्रांस में 13.5 है, परन्तु हिन्दुस्तान में 69 व्यक्ति प्रति 10,000 व्हीकल्स एक्सीडेंट्स हैं। यह तादाद ज्यादा है, हालांकि लोगों ने कहा है कि यहां हमारे वाहनों की संख्या कम है, लेकिन वाहन कम होते हुए भी एक्सीडेंट्स की तादाद ज्यादा है। मुझे आशा है कि इस मामले में हम कुछ कदम उठा पायेंगे।

मैं एक बार फिर सभापति महोदय, आपका धीर सदन के सदस्यों का श्रम करना चाहता हूँ।

श्री हुकम चंद कच्छबाव : सभापति महोदय, मैं ने जो प्रश्न उठाया है, मंत्री महोदय ने जान-बूझ कर उसे टाल दिया है। अब यह कानून केंद्र का है, तो वह इसमें परिवर्तन क्यों नहीं कर सकते हैं? वह इसमें परिवर्तन करें।

श्री शम्भूदास चतुर्वेदी (भागुरा) : रुज स्टेट्स बनाती हैं।

श्री बाबू राम : जैसा कि श्री चतुर्वेदी ने कहा है, गेट हम बनाते हैं और रुज स्टेट्स बनाती हैं। वे रुज में प्रोवाइड कर सकती हैं कि एक फमिलो को एक देना है।

मैं सदन को एक और प्रावधान देना चाहता हूँ। ट्रांसपोर्ट कौंसिल, स्टेट गवर्नमेंट्स और कई दूसरे व्यक्तियों की तरफ से बहुत से सुझाव आये हैं। उन सुझावों पर भी विचार हो रहा है और हो सकता है कि जल्दी ही एक कानसालिडेटिड और कॉम्प्रेहेंसिव मोटर व्हीकल्स एक्ट लाया जाये। माननीय सदस्य, श्री कच्छबाव, ने जो सुझाव दिये हैं, उन पर विचार कर लिया जायेगा और हम देखेंगे कि हम कहां तक उनका समावेश कर सकते हैं।

इन सबों के साथ मैं आशा करता हूँ कि हाउस इस बिल को पास करेगा।

MR. CHAIRMAN: Now, the question is:

"That the Bill, as amended, be passed".

The motion was adopted.

16.12 hrs

## MERCHANT SHIPPING (AMENDMENT) BILL

MR. CHAIRMAN: Now Shri Chand Ram to move for the Merchant Shipping (Amendment) Bill being taken into consideration.

THE MINISTER OF STATE IN CHARGE OF THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI CHAND RAM): Sir, I beg to move:

"That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958, be taken into consideration".

While moving this Bill for consideration, I want to say a few words. This Bill has been brought before the House because we have been feeling a shortage of navigation officers as well as engineering officers. There is a shortage of Navy personnel for running our Merchant Navy and also our shore-based establishments and our ports. There is a big drain of these officers because, in other countries, they get higher emoluments and more facilities than we have been able to give them in view of the conditions obtaining in the country. To prevent that drain, I have been thought necessary to bring forward this Bill and I hope that the House will agree with me that this Bill is a necessity.

We never intended that this Bill should hurt the officers who are at present in service. Therefore, a provision has been specifically made that the provisions of this Bill will not apply to those who are in service at present. So, care has been taken to see that only those who will be trained in future will be covered by this Act. We are spending a lot of amount from the Government funds and that is why we have brought forward this Bill to meet the situation.

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"That the Bill further to amend the Merchant Shipping Act, 1958, be taken into consideration".