श्री जार्ज फरनेन्डीज : क्या कोई सरकारी आदमी इसके बारे में नोट कर रहा है ?

MR. CHAIRMAN : If it is a breach of an assurance on the part of the Minister, you can bring it to the notice of the Committee on Assurances.

— —

14.10 hrs.

MOTOR VEHICLES (AMENDMENT) BILL---*Contd.*

**SHRI R. S. ARUMUGAM (Tenkasi) : Mr. Chairman, Sir, I feel that the Motor Vehicles (Amendment) Bill which is under discussion now, will do no good to anyone. Dr. Keskar Committee which was appointed by the Government some years ago recommended that there should be uniform taxation on Motor Vehicles throughout the country. This Report is with the Government for some years now. But I do not find any provision in this amending Bill incorporating this recomendation.

I would say that the workers in this field would also not get any benefit from this Bill. On the contrary, when this Bill becomes a law the workers will be put to a great hardship. I will give an example in this regard. There is a provision in this Bill according to which the driver has to submit a medical certificate at the time of renewal of his permit. I am sure that the driver will be unduly harassed by this provision and he will be put to financial inconveience also for getting a medical certificate every time he has to renew his permit. I request the hon. Minister to re-examine this question and see to it that there is no compulsion on the driver to submit a medical certificate at the time of renewal of his permit.

Clause 17 of this amending Bill enunciates that a transport vehicle should not be used on a route which is not covered by its permit. If any break-down occurs, then the vehicle has to be taken for repair immediately. The permitted route may be a long-winding one and may not be posssible to take the vehicle under repair all the way. Some exemptions have also been enumerated under this Clause giving permission for vehicles to be taken even on unauthorised route under certain conditions. I propose that an amendment should be incorporated in this Clause, permitting vehicles under repair also to move on unauthorised routes for the purpose of repair. I suggest that this amendment may be worded as follows :

"To any transport vehicle while proceeding empty to any place for the purpose of repair."

I request the Government to include this exemption also in this amending Bill.

When the principal Act was last amended, some concessions in regard to issuance of stage carriage permits were extended to cooperative societies engaged in Motor Transport. I would like to stress here the need for extending such concessions to the members of scheduled castes and scheduled tribes interested in motor transport. As no amendment has been proposed to section 47 of the principal Act in this Bill, I am not able to suggest formally any amendment to that Section. In this connection, I wrote to the Prime Minister and also to the Minister of Transport stating that the Government should themselves bring forward an amendment to Section 47 of the principal Act extending this concession to the scheduled castes and scheduled tribes. I have received a reply to my letter in which it is said that the members of the scheduled castes and scheduled tribes will not be in a position to mobilise resources to the tune of Rs. 75,000/- which is the price of a bus and that is why they do not propose to bring forward any amendment in this regard. I was surprised to get such a reply. In fact I was greatly upset to hear such a plea from the Government. 95% of the operators do not buy vehicles with their own money. They are financed by other in buying these vehicles. On both the sides of Mint Street in Madras you will find rows of financiers ready to offer a loan of any amount of money when a stage carriage permit is obtained. In addition to these financiers, the scheduled banks also advance money to the private operators. The Indian Bank, the South Indian Bank, the Canara Bank and

**The original speech was delivered in Tamil.

(Shri R. S. Arumugam)

many such banks have been giving financial assistane to these people and I am sure that they will continue to do so in future. Now the major banks have been nationalised for the ostensible purpose of offering financial assistance to the weaker sections of the society. There is no justification in putting forth the plea that they will be finding it difficult to get an amount of Rs. 75,000/- for this purpose. Under Article 46 of the Constitution it is incumbent on the Government to promote the economic interest of the scheduled castes and scheduled tribes. Unless these people advance economically, there will be no economic development in the country. What facilities have so far been offered by this Government for the upliftment of the Harijans and other weaker sections of the society ? Everyone present in this House will agree with me that nothing tangible has so far been done for the economic development of this section of our society. We are talking of socialism and we profess the we shall remove disparity in the living standards of the different sections of our society. The Government of India of late has arrogated to itself a special role in the upliftment of the socially economically backward classes in our society. Socialism should not be a more shibboleth. I request thatthe Government should live upto its professions, atleast partially, and bring forward an amendment to Section 47 of the principal Act. I have roughly framed an amendment as follows :

> "If applications from members of the scheduled castes and scheduled tribes are received and found in order, priority shall be given to them over the other applicants."

Though Shri Raghuramaiah has written to me indicating his helplessness, even now it is not too late to bring forward an amendment of the kind I have suggested with a view to helping the socially and economically backward classes, especially the scheduled castes and scheduled tribes. With these few words, I conclude my speech.

श्री शशि भूषण (खारगोन) : सभापति महोदय, माननीय सदस्य जो बोल रहे हैं वह समझ में नहीं आ रहा है। वैसे वे अच्छा बोल रहे हैं लेकिन समझ में नहीं आ रहा है।

AN HON. MEMBER : There is the translation being done.

SHRI S. XAVIER (Tirunelveli) : When you speak in Hindi we are also embarrassed. We do not follow anything.

MR. CHAIRMAN : He can speak in his mother tongue, Tamil.

SHRI KRISHNA KUMAR CHATTERJI (Howrah) : I rise to support this Bill that has been so ably moved by the Deputy Minister of Transport. This Bill was first introduced in 1965 by the then Transport Minister, namely Shri Raj Bahadur in the Rajya Sabha, and then in 1966, when Shri C. M. Poonacha was the Transport Minister, he asked for a Joint Committee. But unfortunately in 1967 the Lok Sabha was dissolved. So, it came again to the Rajya Sabha, and Dr V. K. R. V. Rao asked for a Joint Committee which was then appointed. The Joint Committee has since submitted its report to the Members. This Bill had been demanded for a long time by the people of the country, because the old 1939 Act could not serve the purpose of the present day needs, but then our hon. Minister has already admitted that this Bill which seeks to amend the 1939 Act is not sufficient to meet the needs of the time. So, he has promised to us that a comprehensive Bill will be brought forward before the House at a future date. And we very much hope that that Bill will come very early.

When the 1939 Act was formulated by the then Government run by the British imperialists here, the necessity was in a different direction from their point of view. So, the Act has many lacunae. There are also many handicaps which have really hampered the progress of road transport. Road transport system is the life-line of a developing country, and if we want to develop our rural areas, then road transport is the only thing that can do it. In that context, a comprehensive Bill to amend the whole Act should have been brought forward But, unfortunately, the present Bill is not sufficient enough for that purpose. If we are to connect the rural areas with the entire population of the country, the road transport system requires some kind of incentives. I find that not only have the incentives been absent, but certain hurdles

have been created, and the whole system had been overburdened with such heavy taxation that it was impossible for the road transport operators either to thrive or to continue their business.

It has been said that our vehicles are taxed the heaviest in the world. So something has to be done in that direction. We are glad that the Road Transport Taxation Enquiry Committee has pointed that out. This is the observation that the Keskar Committee have made in their final report :

> "Failure to realise the potential role of road transport in economic development and continuance of obstacles and barriers (like unduly heavy taxation burden, regulations, Octroi and other check posts, etc.), which keeps road transport from developing and making its full contribution, would only be at the expense of country's economic and social development and therefore suicidal"

This is the opinion expressed legitimately by the Enquiry Committee. The Committee has finally observed :

> "If this is not possible, the least that should be done is that no further changes should be made in the existing level of taxation except after mature consideration in the light of principles enunciated by the Committee and with reference to the advice of the proposed expert advisory bodies."

So, relief should come in motor vehicles taxation.

Having been connected with a transport organisation for about 20 years, namely, the premier organisation of the Taxi Operators, namely the Calcutta Taxi Association, I can tell you that the operational cost has gone up to such an extent that it is impossible to carry on the business of running these public service vehicles any more. We have got to get our tyres at blackmarket prices We have got to get our spare parts not in the open market but in the blackmarket by paying sometimes even 200 per cent increase in prices. The cost of petrol and lubricants has also gone up so high. In fact, the operational cost has gone up on the average by more than 50 per cent.

You will be glad to know that there are about 2.75 lakhs trucks and about 89,000 buses and about 35,000 taxis; 90 per cent of these motor operators are persons with just only one motor vehicle. Therefore, they cannot keep accounts properly, and they cannot manage those things. It is a difficult job for them to do those things.

I would like to urge that road transport is the only thing that can help us to solve our unemployment problem. Appalling unemployment is there all over the country, and if we can expand the possibilities of the road transport system, it is possible to absorb quite a number of unemployed people. We would require for one truck about 12 to 15 persons. Therefore, it is essential that the transport system should be allowed to work in such a way that we are not hampered by any obstacles.

My hon. friend Shri Tulsidas Jadhav has said that octroi is not a necessity. In fact, that is not his opinion only. The Road Transport Taxation Enquiry Committee themselves have said :

> "The Committee strongly feel that octroi is one of the greatest hindrances in the way of commerce and economic development of the country. Advanced countries realized it long ago and abolished octroi. While we whould leave to the State Governments to choose the alternative that suits them best, we would emphasise that octroi should be abolished as quickly as possible."

Then, we have also to think of developing inter-State transport. The Inter-State Transport Commissioner has not been able to function so well because of the limitations under which he is functioning.

If we have to increase the capacity of the road transport system as a whole, we have to see that the Inter-State Transport Commissioner is equipped with all necessary powers. There is a slight attempt in this Bill in that direction, but it is not sufficient.

We see that in many States, the transport system is virtually paralysed by overcrowding in buses. In Calcutta, Howrah

[Shri Krishna Kumar Chatterji]

proper, and other large cities people have to travel like beasts in the buses. The transport system is not adequate to cope with the traffic that is offering. People have to attend to their duties and have to take recourse to the transport system for the purpose. Therefore, on the question of penalising buses on account of overcrowding and other things, a lenient view has to be taken.

In conclusion, I would appeal to the hon. Deputy Minister to act up to his promise by bringing forward a comprehensive Bill soon so that we can deliberate on it and give a new dimension to the road transport system.

**SHRI KIRUTTINAN (Sivaganga): Mr. Chairman, Sir, the Motor Vehicles (Amendment) Bill has been passed by the Rajya Sabha and it is now under discussion in this House. I am grateful to you for having given me an opportunity to speak in Tamil on this Bill. I would also take this opportunity to convey my gratefulness to this House and to the hon. Speaker for having extended this facility of speaking in our mother tongue on the Floor of this House. When I speak in Tamil on this Bill, I am paying my homage not only to the Tamil language, as such, but also to our great and inimitable leader, revered Anna, honoured by the people of Tamil Nadu as South Indian Gandhi.

This Motor Vehicles (Amendment) Bill should have been brought forward in 1965. Though belated, it is good that this Bill has been introduced now. On behalf of the Dravida Munnetra Kazhagam, I extend my whole-hearted support to this Bill as it contains many salutory provisions.

I do not think we should be complacent to think that we will be able to fulfil all the needs of the people concerned by the introduction of this Bill. The Minister himself has assured this House that a more comprehensive Bill will be introduced in this House in course of time and I request him to do it at an early date.

When I began to speak on the provisions of this Bill, I am constrained to say that the road mileage in our country is very meagre. Unless you have enough roads, the road transport will never flourish In the total national income the road transport contributes 20%. Annually we get about four hundred crores of rupees from road transport, but we invest only an amount of Rs. 140 crores on the construction and maintenance of roads. The people of Tamil Nadu has this grievance that the Central Government has not been making adequate allocation of funds for road transport in Tamil Nadu. I request the Hon. Minister to look into this and do the needful.

Recently, our Deputy Minister of Transport toured Tamil Nadu and I requested him in person that the East Coast Road should be declared a national highway. He nformed me that in the Fourth Five-Year Plan about three thousand miles of roads would be declared national highways and the East Coast Road would be one of them. As I fear that there is no possibility of this being done in the Fourth Plan, I request the Hon Minister to accede to the demand of Tamil Nadu people and declare the East Coast Road as a national highway.

I am sorry to say that there is no provision in this Bill as to what language should be used for inscribing matter on the milestones. A Jana Sangh Member perorated that it is enough if Hindi and English are used on the milestones. So far as I am concerned, I am certain that it will do if English and regional languages are used for this purpose. There is no need to write anything in Hindi. Delhi is not only the capital of India but also a cosmopolitan city. Not only the people from different States of the country but also from other countries of the World live here. In many places, I have seen that English has been removed from notice boards and sign boards and its place has been usurped by Hindi. I regret that this should have been allowed to happen here. I want to bring this to the notice of the Hon. Minister.

Many hon. Members referred to Clause 41 of this Bill. I wish so bring to the notice of this House that this clause has been incorporated in this Bill at the suggestion of the Tamil Nadu Government and I am sure that this House will express its appreciation of the Tamil Nadu Government for this.

**The original speech was delivered in Tamil.

There is opposition to nationalisation of bus routes; this opposition has emanated from many directions. Section 41 is not a new section providing for such nationalisation. In the principal Act, Section 68(f) empowers the Government to undertake nationalisation of road transport. As there were certain lacunae in the principal Act, the Tamil Nadu Government conveyed its desire that Clause 41 should be incorporated in the new Bill rectifying the lacunae in the existing Act. I am grateful to the Central Government that they have brought forward this Bill with Clause 41. I am sure the hon. Members belonging to different groups and parties would also welcome this.

Finally, I would like to say that of late we are talking too much about socialism. As compared to the Central Government and the Central Ministers I make bold to say that the State Government and the State Ministers have more contact with the masses for whom we want to establish a socialistic society. The Central Government enacts many laws, but the responsibility of implementing them is thrown on the State Government as if they were servants to carry out the orders of a master. The Congress Party, when it was a monolithic political organisation ruling the country, did not pay heed to the request of the State Governments for decentralisation of powers, but I think, in the changed circumstances when the ruling party is split into two, the Central Government will bring forward a constitutional amendment giving more powers to the States so that the popularly elected Government there will be able to fulfil the desires and ambitions of the people with full legal support behind them. I am sure that the Government of India will consider this proposition and do the needful at an early date. With these few words, I conclude my speech.

श्री रणधीर सिंह (रोहतक) : चेयरमेन महोदय मैं, मन्त्री साहब ने जो बिल पेश किया है, उसकी हिमायत करता हूं और चूंकि इस सिलसिले में आइन्दा एक बिल आएगा, उसके लिए कुछ देहात की तरफ से सुझाव देना चाहता हूं।

पहली बात जो मैंने पिछली बार भी कही थी और उस वक्त जो बहस हुई तो उस समय डा० वी० के० आर० वी०, जो कि इस विभाग के मन्त्री थे, ने कहा था कि वे उधर ध्यान देंगे, उस बात को आज फिर मैं दोहराना चाहता हूं। आम तौर पर बड़े बड़े शहर जो हैं उनमें जगह जगह रिंग रोड्स बनी हुई लेकिन जो नेशनल हाईवेज हैं उनके ऊपर जो बड़े बड़े गांव हैं उनके बीच से जो सड़कें जाती हैं, उन पर एक्सीडेन्टस हो जाते हैं। तो मैं यह नोटिस में लाना चाहता हूं कि उन रोड्स पर डेली हादसे होते हैं और छोटे छोटे बच्चे और केटिल जो बीच में आ जाते हैं, मारे जाते हैं। तो जो बड़े बड़े गांव नेशनल हाइवेज पर हों, उन के लिए रिंग रोड्स या बाई-पास बनाने के लिए आप ध्यान दें।

दूसरी बात जो मैं खास तौर से कहना चाहता हूं वह यह है कि आप ने इनीशियेट करके स्टेट गवर्नमेंटस को कहा है कि जो गांव नेशनल हाईवेज के साथ लगते हैं, जो एक एक, दो दो मील के हैं, उनके लिए एप्रोच रोडस का बंदोबस्त करें। अगर आप ऐसा करेंगे तो इससे जहां जनता को सहूलियत होगी, वहां आपको टैक्स और किराये वगैरह से फायदा होगा। पैसेन्जर टैक्स ज्यादा लगेगा और उससे गवर्नमेंट को फायदा होगा।

तीसरी चीज जो मैं आपके नोटिस में लाना चाहूंगा वह यह है कि जगह जगह पर हम देखते हैं कि नेशनल हाईवेज के जो बस के अड्डे हैं, वहां पर शेडस का बन्दोबस्त नहीं है। बारिश से और सूरज की गर्मी से मुसाफिरों को बचाने के लिए आप को शेडस का बन्दोबस्त करना चाहिए। ये ही तो आपके कमाऊ पूत हैं, उनसे आपको फायदा पहुंचता है और उनसे सारा काम चलता है और वहां पर इतनी ओवरक्राउडिंग होती है कि कई कई घन्टों तक हमारे बच्चों, औरतों और भाइयों को ठहरना पड़ता है। वहां पर वे डंगर, ढोरों की तरह क्राउडेड रहते हैं और इससे उनको बड़ी तकलीफ होती है। तो जब आप नेशनेलाइज करते हैं तो वहां पर बन्दोबस्त सरकार का

[श्री रणधीर सिंह]

होना चाहिये और साथ ही साथ यह भी हो कि आप के जो कंडक्टर्स हैं या ड्राइवर्स हैं, वे लोग भी जाकर, जहां टर्मीनेशन प्वाइन्ट होता है, आराम करें और थोड़ा बहुत रेस्ट कर सकें। इसके लिए जो आर० टी० एज० हैं उन को स्पेसीफिक इन्सट्रक्शन्स दें। उन लोगों की जो तकलीफें हैं उनके बारे में जो मेमोरन्डा आते हैं, उन पर आप ध्यान दें।

चौथी बात जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि आर० टी० ए० का जो कान्सटीट्यूशन है, वह डेमोक्रेटिक नहीं है। उसमें नोमीनेशन किया जाता है और कमिश्नर, मिनिस्टर या गवर्नमेंट जिसको चाहें नोमीनेट कर देते हैं। मेरा कहना यह कि उसमें कान्ट्रेक्टर्स और ट्रान्सपोर्टर्स का रेप्रेजेन्टेशन होना चाहिए। दो साल की मियाद को अगर आप चार साल बढ़ा दें तो एतराज की बात नहीं है। मैं चाहता हूं कि ज्यादा से ज्यादा यह डेमोक्रेटिक हो और उस मे उन लोगों का ज्यादा से ज्यादा रेप्रेजेंन्टेशन हो, जिससे उनकी तकलीफें हैं वे वहां आ सकें।

जहां तक परमिट का सवाल है, अव्वल तो मैं परमिट के हक में नहीं हूं और चाहता हूं कि परमिट नहीं होना चाहिये क्योंकि इसमें करप्शन को बढ़ावा मिलता है। आगे चल कर तो यह हो सकता है कि साइकिल का परमिट लेना होगा और छोटी छोटी रिक्शा का परमिट भी लेना पड़ेगा, लेकिन अगर आप यह चाहते हैं कि परमिट सिस्टम रहे, तो उसके लिए मेरा कहना यह है कि जो गरीब लोग हैं, जो हरिजन लोग हैं, फौजी लोग हैं, एक्स-सर्विसमेन हैं, उनको परमिट देने में तरजीह दी जाए।

अगली बात जो मैं आपके नोटिस में लाना चाहता हूं वह यह है कि देहात में जो ट्रैक्स कच्चे हैं, उनके लिए आप ने टूटी फूटी बसें दे दी। आखिर देहात भी तो भारत का हिस्सा है। बढ़िया बसें आप नन्दा और कृष्ण को दे देते हैं जो कि विक्टरी और कैपिटल सर्विस चलाते हैं। जो अच्छी अच्छी बसें हैं वे तो आप बड़े बड़े सरमायदारों को दे देते हैं, लेकिन देहातों में कोई अच्छा बन्दोबस्त नहीं है। मैं तो यह कहूंगा कि जो रूटस पैसेवालों को आप देते हैं 50 परसेन्ट देहात की रूटस उनको दी जाए। होता क्या है कि टूटी फूटी बसें जो होती हैं वे तो गांव के लिए दी जाती हैं जो कि बहुत जल्दी टूट जाती हैं और अच्छी बसें बड़े सरमायदारों को दी जाती हैं। हल्वा हल्वा वे खा जाएं और गरीब लोगों को बेकार बसें मिले। तो मैं आप से कहना चाहूंगा कि कच्ची रूटस उनको दी जाए और ज्यादा से ज्यादा दी जाए ताकि वे एफीशियेन्ट सर्विस दे सकें। (व्यवधान)

एक बात मैं ट्रिब्यनल्स के बारे में कहना चाहता हूं। चेयरमेन महोदय, इस बिल में जो ट्रिब्यनल्स की बात कही गई है, वह बहुत अच्छी बात है। अभी तक तो आर० टी० एज० और एस० टी० एज के फैसले के खिलाफ हाई कोर्ट में रिवीजन में जाते हैं, लेकिन जूडिशियल ट्रिब्यनल की जो बात की गई है, मैं उस की तारीफ करूंगा। यूनिफार्मली एक्ट इस तरह का लागू हो।

मैं खत्म कर रहा हूं। नेशनेलाइजेशन आफ ट्रान्सपोर्ट की जो बात है, मैं कहूंगा कि सारे देश में आप नेशनेलाइजेशन कीजिए। इस वक्त क्या हो रहा है कि छोटे छोटे लोग तकलीफ उठा रहे हैं। उनको आप सहूलियत दीजिए। हरियाना में नेशनेलाइजेशन बड़ी बड़ी रूटस का कर दिया गया और प्राइवेट आदमियों के हाथ में नहीं रहा। नेशनेलाइजेशन आप बड़ी बड़ी रूटस का कर दीजिए और उन को यह इन्सट्रक्शन्स जारी कर दीजिए।

एक चीज मैं यह कहना चाहता हूं कि सफर तो आदमी करता है पांच मील का और उसको किराया देना पड़ता है दस मील का। मैं चाहता हूं कि दोबारा माइलेज को नपवाया

जाए । सोनीपत से रोहतक का असल फासला है 30 मील और कागजात में दिखाया गया है 35 मील जो पुराने जमाने से चला आ रहा है । यहां दिल्ली से वह 60 मील है और कागजात में 70 मील दिखाया गया है । अगर यात्री बीच में गांव के पास भी उतर जाता है तो उसको किराये आगे तक देना पड़ता है । वह छह मील पर ही उतर जाता है, पर उसको दस मील का किराया देना पड़ता है । जो बीच में अड्डे पर उतरे तो उसको जिस प्वाइंट से वह चढ़ा और जिस प्वाइंट पर उतरा वहां के फासले का किराया देना चाहिए जब कि उनसे लिया जाता है दूसरे अड्डे तक ।

लोकल बसेज की बाबत मैं यह कहना चाहता हूं कि आपने शहरों में तो लोकल बसें चला दीं, यहां से नरेला ठीक है, गाजियाबाद ठीक है, मगर जहां डिस्ट्रिक्ट हैडक्वाटर्स हैं उनसे 15 मील के अन्दर जो रूट हैं, जो कि तहसील हैडक्वाटर्स को मिलाते हैं ऐसे रूटों पर लोकल बसें चलानी चाहिए क्योंकि देहात का आदमी मुकद्दमों में जाता है, और दूसरे कामों के लिए जाता है तो उसको भारी मुसीबतों का सामना करना पड़ता है । जब आप शहर में बसें चलाते हैं तो देहात वालों को भी सहूलियत दी जाए ।

स्कूटर के बारे में एक चीज मैं कहना चाहता हूं और वह यह कि स्कूटर्स में दुनिया भर का करप्शन है । अगर स्कूटर में कोई 10 मील जाता है तो उसमें बैठता है 25 मील । ये लोग पुलिस वालों से मिले रहते हैं और जनता से पैसा लूटते हैं । अक्सर ऐक्सीडेंट भी स्कूटरों के होते रहते हैं । अगर आप चैकिंग कराइये तो आपको पता लगेगा । अगर आपके पास स्टाफ नहीं है, तो आप एम० पी० को भी चैकिंग के लिए लगा लीजिये । यह आप देखें ताकि पब्लिक को कोई तकलीफ न हो । उनमें खास तौर पर ओवर लोडिंग होता है, उसके लिए भी आप ध्यान दें ।

आखिरी बात मैं कहना चाहता हूं कि टैक्टर्स के लिए आपने ऐसा कानून रखा है कि वह घर के 5 आदमी भी नहीं बैठा सकता । वह अपनी चौधराइन को बैठाकर भी कहीं ले जाये तो पुलिस वाले उसका चालान कर देते हैं । मोटर व्हीकल एक्ट में आपको ट्रैक्टर के लिए छूट देनी चाहिये । किसान का बेटा अगर अपने पड़ोसी को बैठाकर ले जाता है तो उसका चालान होता है, यह चीज बर्दाश्त नहीं करनी चाहिए ।

मैं आपका बड़ा मशकूर हूं कि आपने मुझे टाइम दिया ।

SHRI S. KUNDU (Balasore) : Mr. Chairman, Sir, I think this amending Bill which is before the House is just a patch-work. There are some pinpricks here and there. I feel that after 22 years of freedom, this patchwork system of bringing Bills would not solve the problem, because, when the Motor Vehicles Act was enacted in 1939, the whole objective was that the British people wanted to keep the entire power with the officers. After 1939, the first Bill which was broughtforward for consideration here was in 1965, and then it is coming here for discussion in 1969.

There was a Committee for the reorganisation of road transport in 1959, and the Committee had also given certain recommendations. But even from 1959 to 1969, so many changes have taken place in India. National highway have come up, and the national highways have thrown up some new problems for the drivers, conductors and the travelling public as well : indeed it has thrown up all sorts of problems. Therefore, instead of bringing some sort of patchwork here and there, it would have been much better if a serious rethinking had been made over this matter and a comprehensive Bill was brought forward before this House, because I feel that the essence of success is the mobility of the people. Unless there is mobility provided for the people, progress will be retarded. For providing mobility, transport is a very important factor.

In the transport system, four sets of people are involved–(a) the travelling

[Shri S. Kundu]

public, (b) the crew consisting of drivers, conductors, etc., their needs, hopes and aspirations. (c) Government and (d) the people who own the transport system, whether they are cooperative societies or individuals. I am sorry to say this Bill has not met the requirements of these four sets of people.

The permit system has given so much vested power to the officers in the Government that it has become a source of corruption. The Road Transport Coordination Committee which submitted its report in 1959 pointed out that the permit system gives a lot of discretion to the officers, who try to cash it into financial rewards. I am sorry to find that section 55, which enunciates the main features of the permit system, is not being amended by this Bill at all.

In 1939, the British thought that the cooperative sector should be given preference in permits, but this remained only on the statute and was never implemented. There are a number of unemployed people—engineers, technicians, etc. Some provision should have been made in this Bill for helping them to form partnerships, and cooperative societies, etc During the last 10 years, the travelling public have increased considerably and they could have provided more buses on the crowded routes. But I find there is no such assessment made in this Act.

Lots of things are involved in giving a permit. In the Bill, there is mention of a judicial tribunal. I suggest that the entire system of giving permits should be handed over to the judicial tribunal. I have tabled a Bill in which I have said that the licensing system should go to a judicial body headed by a High Court or Supreme Court judge. Similarly, the entire system of giving permits should be handed over to a judicial tribunal who would decide each case on the basis of its merit, without showing any favours.

There are various types of corruption. Taking money and issuing permits is one way. Another way is to have *benami* transactions. Somebody has got some influence in the Government department and he gets two or there permits. Then, he gives it to some other people for some money. The Act says that a permit cannot be transferred. But they say, "We are not transferring it. We are holding it in our name. The other people are running the bus in my name." There is no provision in this Bill for checking such *benami* transactions.

The most important thing is about conductors and drivers. I take my hat off for the sturdy *sardars*. One *sardar* is piloting this Bill. The *sardars* are really the pioneers of national integration. They drive big trucks for thousands of miles. There is a definition of State Transport Undertaking given in section 68A. When there is so much talk of socialism, at least a breakthrough should be made in this section, providing for workers' representation, so that the hopes and aspirations of the workers could be fulfilled and they may get their due share. But I find no such provision in this Bill.

Most of the drivers and conductors are semi-literate and some are uneducated I have nothing against them, but sometimes some of them are very rude probably because their pay scales are very bad and they are neglected. In Calcutta, graduates and MAs come for posts of conductors. They need sympathy and training. Their service conditions—salary, leave, etc.—have to be improved. You should give them their proper status. Bus drivers and conductors must be given orientation courses and lessons of good behaviour, followed by better wages and better amenities. But there is no such provision in this Bill.

The Road Transport Coordination Committee in 1959 made a very valuable recommendation about the system of giving permits for operating in rural areas. People in the rural areas are gradually becoming mobile. We must make them more and more mobile. A certain sector of people have taken advantage of our national highways The poor people also must be enabled to take advantage of the national highways and they should be assured of cheap mobility. Therefore, when you give a permit to somebody for a remunerative route, you must also give him an unremunerative route on the rural side. There is no such provision in this Bill to meet the need of the rural people.

Without going into more details, I would simply say, this sort of patch work will not solve the problem I would call upon the minister to do some serious thinking Let him bring forward a comprehnsive Bill in the near future incorporating all these suggestions I have made.

श्री यशपाल सिंह (देहरादून) : सभापति महोदय, मै सरदार इकबाल सिंह को मुबारकबाद देता हूं क्योंकि वह बहुत ऊंचे ग्रादमी हैं। हैंडसम इज ह्वाट हैंडसम डज । इसी लिये मैं उन को मुबारकबाद देता हूं। लेकिन बिल में कमियां इतनी हैं कि अच्छा होता कि यह छः महीने बाद लाया जाता, लेकिन कम्प्रिहेन्सिव बिल होता और सम्पूर्ण इलाज करता। यह छोटी सी चीज हम देखते हैं जो मेरी समझ में नहीं आती कि दरख्वास्तें आती हैं 30 हजार, 40 हजार और परमिट मजूर होती हैं सिर्फ तीन या चार। जो ज्यादा से ज्यादा शराब पिला सकता है, जो ज्यादा से ज्यादा रिश्वत दे सकता है, ज्यादा से ज्यादा इल्लीगल ग्रैटिफिकेशन पेश कर सकता है उन की दरख्वास्तें मजूर हो जाती हैं। क्यों यह करप्शन गवर्नमेंट की तरफ से चलाया जाता है ? सीधा कानून होना चाहिये कि कोई बस ले आये, जो आकर दर्ज कराये वह परमिट का मालिक होगा। परमिट सिस्टम खत्म होगा तो करप्शन दूर हो जायेगा। करप्शन परमिट से शुरू होता है, करप्शन कंट्रोल से शुरू होता है। यू पी में चौधरी चरण सिंह ने परमिट सिस्टम को हटा दिया था। ट्रकों पर कोई परमिट नहीं रक्खा था। वहां कोई परमिट नहीं था इसलिये करप्शन खत्म हो गया था। यह बसों का परमिट मेरी समझ में नहीं आता। जब हिन्दुस्तान आजाद है, हमारी मातृभूमि आजाद है, हमारा देश आजाद है, जनता आजाद है तब परमिट के क्या माने ? इसलिए परमिट सिस्टम को खत्म किया जाये।

दूसरी बात यह है कि स्पीड के मुताल्लिक कोई खास कानून होना चाहिये। इस युग में जब सारा संसार रेस कर रहा है, हमारे लिए कितने शर्म की बात है कि जो अंदर जायेगा उसका चालान होगा और जो अन्डर जायेगा उसका चालान नहीं होगा। चाहिये तो यह था कि जो 80 मील से कम जायेगा उसका चालान होगा, लेकिन होता इसका बिल्कुल उल्टा है। चाहिये यह था कि जो चालीस मील से कम चले उसका चालान हो और कानून के जरिये उसको सजा दिलाई जाय। अगर कोई तेज जायेगा और 10, 20, 30, 100 इन्सान मर भी जायेंगे तो क्या होगा ? गवर्नमेंट वैसे ही पापुलेशन कम करने के लिये नये नये लूप सिस्टम कर रही है, परिवार नियोजन और भ्रष्टाचार नियोजन आ रहा है। इसलिए जो 80 मील से कम चले उसका चालान किया जाये। इस जमाने में जो कम स्पीड से चलता है वह सारे देश की गति को मन्थर करता है, राष्ट्र की स्पीड को पीछे डालता है। कनाडा में जो 135 मील से कम चलता है उसका चालान किया जाता है, हिन्दुस्तान में जो चालीस मील से ज्यादा जाता है उसका चालान होता है। कानून बनना चाहिये देश की गति को देखते हुए। 80 मील से कम चलने वाले का चालान होना चाहिये और जो 80 मील से ज्यादा चले उसका चालान नहीं होना चाहिये। सुधार कुछ करने से होगा, नारेबाजी से नहीं होगा।

आज बसों मे मैं देखता हूं कि लोग झुक कर बैठते हैं। क्या कभी मिनिस्टर साहब ने हिसाब लगाया है कि क्यों लोग झुक कर बैठते हैं ? इससे देश में कितनी तपेदिक पैदा होती है और कितने अरब रुपया तपेदिक के इलाज पर खर्च होता है ? बजाय इसके कि टी बी के इलाज पर करोड़ों ग्रौर ग्ररबों रुपया खर्च किया जाये, ऐसी चीज होनी चाहिये जिससे तपेदिक हो ही न सके। जो शख्स कार, बस या ट्रक में झुक कर बैठता है वह कभी ऊर्ध्व गति को हासिल नहीं कर सकता। इससे सारे राष्ट्र की ग्रोथ स्टिंटेड हो जायेगी। अगर ग्रोथ स्टिंटेड हो जायेगी तो इसका मतलब यह है कि दुनिया की रेस में हम सबसे पीछे रह जायेंगे।

[श्री यशपाल सिंह]

इसलिये जो छोटी चीजें हैं जैसे फियट हैं, स्टैन्डर्ड है यह दर्जा चार के लड़कों को स्कूल ले जाने और स्कूल से ले आने के लिए है, नौ-जवानों के बैठने के लिये नहीं है । यह बीमारी का घर है । इन छोटी छोटी स्टेन्डर्ड और फियट गाड़ियों को दर्जा 4 के लड़कोंको स्कूनों से लाने के लिए अलाऊ किया जाये, लेकिन नौजवानों के लिए, जो भारतीय नागरिक हैं उनके लिये नीची सीट, घुटी हुई सीट और छोटी सीट की हर्गिज इजाज़त न दी जाय ।

इस बिल में आपने प्राविजन रक्खा है कि जो ट्रक ड्राइवर है वह आये साल एक या दो साल पर जाकर फिटनेस सर्टिफिकेट ले आये । सबसे पहले तो सवारी के लिए फिटनेस की जरूरत है । अगर सवारी के लिए फिटनेस और लाइसेंस हो तो ड्राइवर के लिए भी हो वर्ना जब हमने अपने कांस्टिट्यूशन में यह वादा किया है कि फेअर फील्ड ऐंड नो फेवर, सबके लिये ईक्वल अपार्चुनिटीज हैं तब कोई कारण नहीं है कि ड्राइवर के लिये फिटनेस सर्टिफिकेट की जरूरत पड़े । आपको सवारी की फिटनेस देखनी चाहिये । पैसेंजर्स की छाती न नापी जाय और गरीब ड्राइवर की छाती नापी जाय, जिसके बच्चे हैं, ऐसा हर्गिज नहीं हो सकता । यह हमारे कांस्टिट्यूशन के खिलाफ है ।

इसके बाद जो मेरा अमेंडमेंट है उसके मुताल्लिक मैं कहना चाहता हूं कि इस जमाने में अंग्रेजी में रजिस्टर्ड नम्बर जो हैं वह देश के लिए कलंक है । इस को चेन्ज करना चाहिये । नियम यह होना चाहिये कि अंग्रेजी का नम्बर देश के ऊपर कलंक है और अगर कोई अंग्रेजी नम्बर लिखता भी है तो उसके नीचे हिन्दी और इलाकाई जबानों में नम्बर जरूर होना चाहिये ।

इन शब्दों के साथ मैं आपका आभार प्रकट करता हूं और उम्मीद करता हूं कि मंत्री महोदय इन बातों पर गौर करेंगे, इनको यों ही नहीं उड़ा देंगे । जो सुझाव मैंने अर्पित किये हैं उन पर वह गौर करें ।

श्री सरजू पाण्डेय (गाजीपुर) : सभापति महोदय, जो बिल सदन में आया है वह अजीब गड़बड़ घोटाले का कानून है । इस देश के लिए यह बड़े सौभाग्य की बात है कि सरकार ने देश में समाजवादी अर्थ-व्यवस्था की ओर कदम बढ़ाया है । हम देखते हैं कि यह स्वागत का काम हमारे मित्र ने किया । लेकिन जो कानून इस सदन में आते हैं उनमें ऐसी मर्यादायें जोड़ दी जाती हैं जिनसे समाजवाद की ओर जो देश बढ़ सकता था वह नहीं हो पाता । मिसाल के लिये मैं बतलाऊं कि हमारे देश में लगभग 89 हजार बसें हैं और 2 लाख 75 हजार ट्रकें हैं करोड़ों आदमी उन पर काम करते हैं । मगर इसके लिए जो कानून बनाया गया है उसमें कोई ऐसी व्यवस्था नहीं की गई कि रोड परमिट में जो भ्रष्टाचार हो रहा है, जिसकी ओर सारे सदन के सदस्यों ने ध्यान दिलाया है उसको कैसे रोका जाय । हजारों दरख्वास्तें पड़ती है और लाखों रुपयों का सौदा होता है और जो लोग ज्यादा रुपया देते हैं वह रोड परमिट पाते हैं । यहां एक एक आदमी के पास पचास पचास बसें हैं । कुछ ऐसे लोग भी हैं जिन्होंने रोड परमिट लिया है उनमें बहुत से पोलिटिकल सफरर हैं, उसमें कांग्रेस के बड़े बड़े नेता भी हैं जिन्होंने रोड परमिट लेकर उसको बेच दिया है । आपके कानून में उसकी बन्दीश का कोई व्यवस्था नहीं है ।

15 hrs.

हमारे देश में बड़े बड़े फाइनेंशर हैं, पूंजी-पति लोग है जोकि लोगों को रुपया दे देते हैं और वे उस रुपये से बसें, ट्रकें, टैक्सियां आदि खरीद लेते हैं । अगर कोई आदमी मोटर खरी-दना चाहता है तो उसके लिये वे रुपया फाइनेंस कर देते हैं और दस साल का जो सूद है वह पहले ही उससे वसूल कर लेते हैं । अगर वह पैसा देने के साथ किस्त देने में डिफाल्ट करता है तो उसकी मोटर को जब्त कर लिया जाता है । इस तरह के लोगों से गरीब आदमी पैसा ले कर बसें और टैक्सियां चला रहे हैं ।

वे इन करोड़पतियों के गुलाम हो चुके हैं। आपने बकों का राष्ट्रीयकरण किया। इसका सारे देश ने स्वागत किया देश में आपका आदर इसके लिये किया गया। मै चाहता हूं कि आप इसकी व्यवस्था करें कि बैंकों से रुपया ले कर लोग टैक्सियां और बसें आदि खरीद सकें, अपना कारोबार चला सकें। बैंकों को खुले आदेश दिये जायें कि वे लोगों को टैक्सियां, बसें आदि खरीदने के लिए सस्ते सूद पर रुपया उधार दें। इस बिल में इसकी व्यवस्था नहीं की गई है। यह होनी चाहिये।

बसों के मालिक लोग सवारियों की बुरी तरह लूट मचाते हैं। बहुत से लोग कहते हैं कि राष्ट्रीयकरण बस उद्योग का नहीं होना चाहिये। हमारी तरफ एक कहावत है कि पारस मणि जो पत्थर होता है वह किसी चीज के साथ अगर छू जाता है तो वह चीज सोना हो जाती है। उस में यह खासियत होती है। लेकिन हमारी सरकार में यह खासियत है कि जिस वस्तु को वह छू देती है, वही पत्थर हो जाती है।

श्री रणधीर सिंह : तुम हाथ लगा दो, भाई।

श्री सरजू पाण्डेय : हम तैयार हैं। लेकिन आपको डर लगता है कि कहीं कम्युनिस्ट न हो जायें। अगर हो भी जाओगे तो क्या बुराई है। अब हो जाओ तो अच्छा है वर्ना मजबूर हो कर आपको इस रास्ते पर आना पड़ेगा। बसों के परमिट देने में कोओप्रेटिव्ज को तरजीह दी जानी चाहिये। ऐसी व्यवस्था तो रहती है लेकिन अब कोओप्रेटिव सोसाइटीज को कोई परमिट नहीं मिलता है। वीकर सैक्शंज को परमिट देने के बजाय जो बड़े बड़े लोग हैं, उनको ही परमिट दे दिये जाते है। आपको कोशिश करनी चाहिये कि कोओप्रेटिव सोसाइटीज को, वीकर सैक्शंज आफ दी पब्लिक को अधिक से अधिक परमिट दिये जायें ताकि वे लोग अधिक से अधिक संख्या में इस उद्योग में लग सकें।

राष्ट्रीयकरण की ओर भी आपको कदम बढ़ाना चाहिये। जितना भी और जहां तक भी हो सके इस उद्योग का आपको राष्ट्रीयकरण करना चाहिये।

बहुत से भाइयों ने कहा है कि बस स्टैंडों पर टिकटें नहीं मिलती हैं, बसें खाली जाती हैं, कंडक्टर, ड्राइवर उनको बिठाते नहीं हैं। ये जो खराबियां हैं ये तो राष्ट्रीयकरण से ही दूर नहीं हो सकती हैं। अगर हमने राष्ट्रीयकरण किया तो देश को पैसा मिल सकता है और उस पैसे से हम बस सर्विस को और सड़कों को भी इम्प्रूव कर सकते हैं। ज्यादा से ज्यादा इधर आपको कदम बढ़ाने चाहियें।

अब मैं नम्बर प्लेट्स के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। इस पर सिलैक्ट कमेटी में भी बहुत बहस हुई थी। यह चीज वहां उठाई गई थी। कुछ सदस्यों ने कहा था कि सिर्फ अंग्रेजी में ये नम्बर प्लेटस होनी चाहियें, किसी ने कहा एक भाषा में नहीं जितनी हिन्दुस्तान की भाषायें हैं, चौदह, उन सब में लगाया जाना चाहिये। यह जो चीज है यह चलने वाली नहीं है। रोमन के जो न्यूमरल्ज हैं, वे अन्तर्राष्ट्रीय मान्यता प्राप्त हैं। अगर यही रहें तो अच्छा है। मैं चाहता हूं कि एक ही सिस्टम आप सारे हिन्दुस्तान के लिए रखिये ताकि पुलिस कांस्टेबल आसानी से पढ़ सके इन नम्बर प्लेटस को। अगर आपने पूरी तालिका खड़ी कर दी तो उस बेचारे की समझ में कुछ नहीं आएगा कि क्या लिखा हुआ है। ज्यादा से ज्यादा आप यह कह सकते हैं कि ये प्लेट्स हिन्दी और अंग्रेजी में हों। वैसे एक ही भाषा में, अंग्रेजी में हों तो ज्यादा बेहतर है।

यह कहा गया है कि बसों में ओवर क्राउडिंग होता है। ओवर क्राउडिंग अगर होता है तो चालान भी किया जाता है और परमिट भी

[श्री सरजू पान्डे]

कैंसल कर दिया जाता है । अब जहां तक परमिट कैंसल करने की बात का ताल्लुक है, उस में मालिक का कोई कसूर नहीं होता है । ओवर क्राउडिंग ड्राइवर और कंडक्टर करते हैं लेकिन अगर परमिट कैंसल होता है तो इसकी सजा मालिक को भुगतनी पड़ती है । ओवर क्राउडिंग इसलिए होता है कि लोगों को बसों में जगह नहीं मिलती है । अगर बस वाले बिठायेंगे नहीं तो पब्लिक उनको मार कर उनकी कमर तोड़ देगी, बस में आग लगा देगी । इसका इलाज यह है कि आप परमिट ज्यादा से ज्यादा दें, जितने लोग परमिट चाहें, उनको आप परमिट दे दें । बजाय इसके कि आप परमिट देने पर रेस्ट्रिक्शन लगायें, आपको लिबरली परमिट देने चाहियें । आप रोक क्यों लगाते हैं ? मैं समझता हूं कि यात्रियों की तदद जो बढ़ रही है इस का कारण यही नहीं है कि आबादी बढ़ रही है । लेकिन मूवमेंट बढ़ रहा है, लोग इधर से उधर जा रहे हैं । इस वास्ते ज्यादा से ज्यादा परमिट दिये जायेंगे तो अच्छा होगा । और माननीय सदस्यों ने भी कहा है और मैं भी उसी राय का हूं कि जिस को एक बस के लिए परमिट दिया गया हो उसको दूसरी बस का परमिट न दिया जाए । इसका आपको पूरा ध्यान रखना चाहिये । साथ ही साथ इस उद्योग का विस्तार भी अधिक से अधिक हो ।

मैं यह भी चाहता हूं कि मालिक को सजा देने की जो बात कही गई है, उसको आप निकालिये ।

आप तीन बस के परमिट देते हैं । अगर कोई आदमी उसको रिन्यू कराने जाता है तो उसको उसी तारीख से रिन्यू हुआ समझा जाता है जिस तारीख से उसको जारी किया जाता है । मान लो दफ्तर में किसी की एक साल से दरख्वास्त पड़ी रही तो इस में उसका क्या कसूर । आपको मालूम ही है कि आपके अधिकारी कैसे हैं । उनके यहां दरख्वास्तें पड़ी रहती हैं । उनका कोई नोटिस नहीं लिया जाता है । दरख्वास्तें अगर इस तरह से रुकी रहेंगी और बाकी पीरियड के लिये अगर उनको रिन्यू कर दिया जाएगा तो इससे नुकसान होगा । इससे घूस खोरी बढ़ेगी ।

ड्राइवरों से सर्टिफिकेट मांगे जाते हैं फ़िटनैस के । आप जानते ही हैं कि जिस तरह से सर्टिफिकेट प्राप्त किये जाते हैं डाक्टरों से । अंधा भी अगर लेना चाहे सर्टिफिकेट तो उसको भी मिल जाएगा कि उसकी आंखें है । ऐसे ईमानदार डाक्टर लोग तथा दूसरे लोग हमारे देश में हैं । इस बार डाक्टरी कराना गरीब आदमी के लिये मुश्किल होगी । एक बार करा दें, बार बार न करायें । यह मुनासिब नहीं है ।

अन्त में मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि एक अच्छा बिल आप सदन में लायें और ठीक ढग से आप समाजवाद की ओर बढ़ें, यही मेरी आप से अपील है ।

श्री नाथूराम अहिरवार (टीकमगढ़) : जो बिल मन्त्री जी ने पेश किया है उसका मैं समर्थन करते हुए कुछ सुझाव देना चाहता हूं ।

जिस बिल में एमेंडमेंट्स मन्त्री महोदय ने पेश की है वह बिल 1939 का बना हुआ है । इस बिल को बने तीस साल हो गए हैं । बजाय इसके कि इस बिल में संशोधन करने वाला विधेयक वह लाते उनको चाहिये था कि बिल्कुल नया बिल वह लाते । 1939 की जो पीढ़ी थी वह पुरानी पीढ़ी हो चुकी है । तब से कई नई बातें हो चुकी है । जिस की पैमाइश 1939 में हुई थी उसके छः बच्चे हो गए होंगे । आज की स्थिति को ध्यान में रखते हुए उनको एक नया विधेयक लाना चाहिये ।

हम देखें कि हर जगह मोटरों की भरमार है । बसों में बहुत ओवर-क्राउडिंग होता है । इसका कारण यह नहीं है कि आदमी ज्यादा चलने वाले हैं । बल्कि इसका कारण यह है कि हर स्टेट में मोटर परमिट्स पर बहुत सी रेस्ट्रिक्शंज, प्रतिबन्ध लगाए गये हैं । परमिट हासिल

करने की लोगों में होड़ लग जाती है । पचास मील लम्बे रूट के लिए अगर परमिट लेना होता है तो पैसे वाले ही ले सकते हैं क्यों कि दो दो सौ और पांच पांच सौ रुपया फी मील के हिसाब से बिड लग जाता है । जो ज्यादा पैसा देगा, उसको परमिट मिल जाएगा । मैं चाहता हूं कि केन्द्रीय सरकार राज्य सरकारों को राय दे कि जितने भी लोग जिस रूट के लिए परमिट लेना चाहें उनको परमिट लेने की खुली छूट दे दी जाए । हर एक आदमी को तो परमिट लेना चाहे, मिलना चाहिये ताकि बसें चलाने वालों के मध्य कम्पीटिशन हो और अगर कम्पीटिशन होगा तो वे ज्यादा सवारियां ले जायेंगे, लोगों को सुविधायें प्रदान करेंगे । जो पैसे वाले होते हैं आज की व्यवस्था में वे अनेकों परमिट ले लेते हैं और उनकी उस रूट पर मोनोपोली हो जाती है ।

बसों में कितनी सवारियां बैठें और कितनी सवारियां न बैठें, इसके बारे में अगर वे लोग दारोगा से मिल जाते हैं तो फिर उनकी चांदी ही चांदी है । फिर आनन्द से वे जितनी सवारियां चाहें ले जा सकते हैं । दारोगा जी घर में नहा रहे हों या नाश्ता कर रहे हों, तो उनके घर के आगे से बस तब तक नहीं जा सकती है जब तक वह नहा कर या नाश्ता करके नहीं आ जाते हैं । तब तक बस वहीं खड़ी रहती है । सवारियां परेशान होती हैं, जो बीमार सवारियां होती हैं, वे भी परेशान होती हैं । इस तरह की जो चीज है यह नहीं होनी चाहिये । समय पर बसों को चलना चाहिये ।

जो रोड्ज हैं वे भी ठीक हालत में रहनी चाहिये । न केवल प्रांतीय सड़कें हैं, बल्कि जो नैशनल हाइवेज हैं, वे भी आजकल बहुत खराब हालत में हैं । सागर से ग्वालियर, झांसी, ललितपुर हो कर नैशनल हाइवे नम्बर 26 आगे नागपुर की तरफ चली जाती है । इस सड़क की हालत बहुत खराब है । इस सड़क की हालत को देखें तो आपको पता चलेगा कि हमारे जो जिलें की सड़कें हैं, उससे भी कहीं बदतर हालत इस सड़क की है । बैलगाड़ी के रास्ते से भी खराब उसकी हालत है । केन्द्रीय सरकार को चाहिये कि इन सड़कों के वास्ते वह सीधे राज्य सरकार को पैसा दे दिया करे और वह इन सड़कों की मरम्मत करा दिया करें । आपके पास न उतना स्टाफ है, न गैंग है और न आप उनकी देखभाल कर सकते हैं । राज्य सरकारों को आप पूरा पैसा दे दें तो वे उनको ठीक ठाक हालत में रख सकती हैं ।

नैशनल हाइवेज पर बहुत सी नदियां भी पड़ जाती हैं जिन पर पुल बनाने की जरूरत पड़ती है । इनको लेकर दो राज्यों के बीच में झगड़े भी पैदा होते हैं । झगड़े इस लिये होते हैं कि कितना आप देंगे और कितना दूसरी सरकार देगी । मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूं । झांसी और टीकमगढ़ के बीच जापन नदी पर घूंटाघाट है । वह डाकू ग्रस्त क्षेत्र है । डाकू डकैती डाल कर उत्तर प्रदेश में चले जाते हैं । वहां पुल के लिए हम सरकार से बार बार मांग करते रहे हैं । अब जा कर सरकार ने शायद उसकी मंजूरी दी है और उसके लिए सोलह लाख रुपये का प्राविजन किया है । हम चाहते हैं कि जल्दी उस पुल का निर्माण किया जाए इस तरह से जहां जहां पुलों की आवश्यकता है, वहां वहां पुल जल्दी बना दिये जाने चाहियें ।

हम रेल गाड़ी की मांग करते हैं तो आप कहते हैं कि हमारे पास पैसा नहीं है । सड़कों की मांग करते हैं तो सड़कें भी आप नहीं देते हैं । लेकिन यहां पर नार्थ एवेन्यू में एम पीज के जहां बंगले हैं, वहां डामर की सड़कें भी हैं और वहां बजरी भी बिछाई गई है । यहां पर तो इतनी सुविधायें लेकिन वहां सड़क तक नहीं । हमारा देश गरीब देश है । 80 प्रतिशत जनता देहातों में रहती है । वहां पर आप ज्यादा सड़कें बनायें न कि दिल्ली और कलकत्ते में । पहली योजना में कहा गया था कि कोई गांव ऐसा नहीं रहेगा जो सड़क से पांच मील दूर हो, हर गांव

[श्री नाथूराम अहिरवार]

में स्कूल हो, पांच दस हजार की आबादी पर अस्पताल होगा। हम गांवों के लोगों को स्वास्थ्य सम्बन्धी सुविधायें देना चाहते हैं, हम उन के लिए पीने के पानी की व्यवस्था करना चाहते हैं, आदि। लेकिन इस तरफ ध्यान न दे कर सरकार ने एक दूसरा ही रास्ता अपना लिया है। गांवों की जनता की आवश्यकताओं की तरफ ध्यान न दे कर वह बड़े बड़े शहरों में सड़कें बनाने में लगी है, ताकि उन पर मोटरें आदि सुविधा से चल सकें। केन्द्रीय सरकार विभिन्न राज्य सरकारों को इतने ज्यादा फंड्ज़ दे कि वे देहात की सड़कों की मरम्मत करवा सकें।

हम देखते हैं कि राज्य सरकारों द्वारा परिवहन का यांत्रिक राष्ट्रीयकरण किया जाता है, जिस से एक ही रूट पर सरकारी बसें भी चलती हैं और प्राईवेट बसें भी चलती हैं। होता यह है कि प्राइवेट बसों वाले सरकारी बसों के कन्डक्टर और ड्राइवर को दस रुपये देते है और वे अपनी गाड़ी को खाली ले जा कर सीधे अपने अड्डे पर ले जाते हैं और प्राइवेट बसों वाले सब सवारियों को उठा लेते हैं। इस प्रकार दस रुपये ले कर सरकारी बसों के कर्मचारी सरकार को नुकसान पहुंचाते हैं। इस लिए ऐसी व्यवस्था की जानी चाहिए कि राज्य सरकारें किसी भी रूट को पूरी तरह से नेशनलाइज़ करें और उस पर प्राईवेट बसों को चलने की अनुमति न हो।

मैं तहसील हैडक्वार्टर निवाड़ी में रहता हूं। यू० पी० की बसें वहां से होकर गुज़रती हैं, लेकिन वहां पर उनका कोई स्टैन्ड नहीं बनाया गया है। बस स्टैन्ड वहां से पांच मील दूर बनाया गया है और जो कोई हमारे यहां आना चाहता है, उस को पांच मील दूर बने स्टैंड तक का टिकट दिया जाता है। मैंने इस बारे में कई दफा उत्तर प्रदेश सरकार को लिखा, लेकिन उस ने अभी तक वहां कोई बस स्टैंड बनाने की व्यवस्था नहीं की है।

मेरा निवेदन है कि केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकारों को आम जनता को अधिक से अधिक सुविधायें देने की व्यवस्था करनी चाहिए। बसों के परमिट के लिए जितनी भी दरख्वास्तें आती हैं, उन सब को परमिट दिये जायें, ताकि कम्पीटीशन में वे ज्यादा से ज्यादा लोगों को ले जायें। थोड़ी बसें होने से जनता को बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है।

जनता की आवश्यकताओं को देखते हुए सरकार इस विषय में एक नया पूर्ण बिल लाये।

मैं इस बिल का समर्थन करता हूं।

श्री शिव चन्द्र झा (मधुबनी) : सभापति महोदय, इस विधेयक को पेश करते हुए मन्त्री महोदय ने कहा कि वह इस बारे में एक काम्प्रिहेंसिव बिल लाने वाले हैं। मैं उन से यह जानना चाहता हूं कि जब वह इस बारे में एक काम्प्रिहेंसिव बिल लाने वाले हैं, तो फिर उन्हें यह बिल लाने की ऐसी कौन सी सख्त ज़रूरत पड़ गई। तमाम सदस्यों ने कहा है कि इस बिल में बड़ी गड़बड़ है। मै भी उन की राय से सहमत हूं।

इस विधेयक को लागू करने के सम्बन्ध में सरकार की नीति कहां तक ठीक या गलत है और वह इस बारे में कहां तक ईमानदार है, यह बात इस विधेयक की दो क्लाजिज़ से साफ़ हो जाती है। क्लाज़ 1(2) में कहा गया है :

> "It shall come into force on such date as the Central Government may, by notification in the Official Gazette, appoint. and different dates may be appointed for different provisions of this Act."

मैं यह जानना चाहता हूं कि सरकार इस विधेयक का कौन सा मुद्दा सबसे पहले लागू करेगी और कौन सा मुद्दा आखिर में लागू करेगी। विधेयक में कहा गया है कि आफ़िशल गजेट में

एलान किये जाने के बाद यह विधेयक लागू किया जायेगा और उस के विभिन्न प्राविजन्ज़ समय समय पर भिन्न भिन्न तारीखों को लागू किये जायेंगे। सभापति महोदय, आप यकीन रखिये कि इस विधेयक का कोई मुद्दा कार्यान्वित नहीं होगा और इस का जो कोई प्राविजन लागू होगा भी, उस से धांधली और भ्रष्टाचार बढ़ेगा और इस विधेयक का कोई भी मकसद पूरा नहीं होगा।

पंडित जवाहरलाल नेहरू ने कहा था कि हिन्दुस्तान अभी बाइसिकल एज में है। ये लोग साबित करना चाहते हैं कि अब हम मोटर एज में आ गये हैं। लेकिन ऐसी बात नहीं है। हिन्दुस्तान में मोटर व्हीकल्ज़, स्कूटर्ज़, टैक्सीज़ और प्राइवेट कारों आदि की संख्या मोटे तौर पर दस लाख है; या ग्यारह लाख समझ लीजिए। इस देश की आबादी पचास करोड़ है। इस प्रकार हमारे देश में पांच हज़ार व्यक्तियों पर एक मोटरगाड़ी है। अमरीका में दुनिया में सबसे ज़्यादा मोटर गाड़ियां हैं— तीन आदमियों पर एक मोटरगाड़ी है। मुझे वहां का निजी तजुर्बा है। मैं बर्कले में विद्यार्थी था। मैं अमरीका में सात बरस तक रहा। मैं ने सान फ्रांसिस्को, न्यूयार्क और शिकागो आदि में देखा कि वहां इतना रश है, इतना ट्रैफिक है, इतनी गाड़ियां हैं, लेकिन पथिक, पैदल चलने वाले, के लिए जितनी सुविधायें वहां हैं, उन को ये लोग सोच भी नहीं सकते हैं, चाहे इन लोगों ने समाजवाद का साइनबोर्ड अपने माथे पर लगाया हो।

उदाहरण के लिए अमरीका में स्कूल ज़ोंज में सड़कों पर लिखा रहता है: "स्कूल गो-स्लो"। उस पर लिखा रहता है कि अमुक स्पीड से ज़्यादा तेज़ न चलाया जाये। इस विधेयक में ऐसी कोई व्यवस्था नहीं की गई है कि स्कूल ज़ोन में प्राईवेट और सरकारी गाड़ियां कितनी स्पीड पर चलनी चाहिएं।

कुछ दिन पहले मैं तीन मूर्ति के पास खड़ा था। एक गाड़ी तेज़ी से आ रही थी। बहुत से बच्चे वहां खेल रहे थे। मुझे ऐसा लगा कि कोई एक्सीडेन्ट हो जायेगा। वह कार रुकी नहीं, बल्कि एक आइस क्रीम वाले से लड़ गई। उस कार वाले ने आईस क्रीम वाले को कहा तुम ने क्यों रास्ता ब्लाक किया हुआ है। इस देश में पेडेस्ट्रियन्ज़ का कोई खयाल नहीं है। हमारे समाज में इन्सान इम्पार्टेन्ट नहीं है, गाड़ी इम्पार्टेन्ट है।

श्री इकबाल सिंह : "गो स्लो" वाली बात मेन एक्ट में है।

श्री शिव चन्द्र झा : इस में यह व्यवस्था नहीं है कि हास्पिटल्ज़ में चूंकि मरीज़ होते हैं, इसलिए वहां हार्न नहीं बजाना चाहिये।

इस विधेयक में कहा गया है कि जो लाइसेंस का परमिट नहीं लेगा, उस को सज़ा दी जायेगी। जो कोर्ट या ट्रिब्यूनल बनाए जायेंगे इस व्यवस्था से उन की धांधली के लिए फाटक खुल जायेगा। कुछ समय पहले की बात है कि एक भद्र पुरुष ने कनाट प्लेस मे हरी लाइट न होने पर सड़क को पार किया और मोबाइल कोर्ट ने उस व्यक्ति के पास पैसा न होने की वजह से उस के कपड़े तक उतरवा लिये। उस की फोटो नैशनल हेरल्ड और अन्य अखबारों में छपी थी। इस प्रकार की कोर्टस से धांधली बढ़ जाती है।

मैं इस बात से सहमत हूं कि प्राइवेट सेक्टर की बसों को खत्म कर देना चाहिए और लार्ज स्केल पर मुसाफिरों तथा माल के ट्रांसपोर्टेशन का काम पब्लिक सेक्टर में आना चाहिए। लेकिन जहां सरकार की ओर से व्यवस्था नहीं की जा सकती है, वहां प्राईवेट सेक्टर को काम करने दिया जाये और उन को परमिट तथा कर्ज़ के रूप में प्रोत्साहन दिया जाये। बड़ी सड़कों पर तो बसों और ट्रकों आदि का थोड़ा बहुत इन्तज़ाम है, लेकिन सुदूर देहात में जाने के लिए इतनी तकलीफ उठानी पड़ती है, जिस की कल्पना नहीं की जा

[श्री शिव चन्द्र झा]

सकती है । सरकार का ध्यान केवल दिल्ली, कलकत्ता, मद्रास जैसे बड़े शहरों की ओर है । देहात की सड़कों की तरफ उनका ध्यान नहीं है । वहां पर को-आपरेटिव सोसायटीज को गाड़ियां चलाने की सुविधा दी जानी चाहिए । इस प्रकार उन क्षेत्रों में प्राईवेट सेक्टर को को-आपरेटिव्ज में बदल देने से समाजवाद का रास्ता साफ होगा ।

इस विधेयक में पेज 34 पर कोर्ट आदि के अफसरों को विदआउट वारन्ट खर्च करने का हक दिया गया है । यह संविधान के खिलाफ काम है । जो कोई भी मन्त्री कोई विधेयक यहां पर लाता है और इस बात को उठाता है कि किसी नागरिक की तलाशी होगी वगैर वारन्ट के वह जनतंत्र के खिलाफ काम करता है । इस में वारंट की गुंजाइश है पेज 34 पर, लेकिन उस के लिए आप और फाटक खोले देते हैं ।

इस के अलावा मेरा कहना यह है कि यह जो कंडक्टर लोग हैं उन में एक सेंस आफ ड्यूटी होनी चाहिए । उन की सुविधाएं और भी बढ़ाई जानी चाहिएं लेकिन उस के साथ साथ सेंस आफ ड्यूटी भी उन में पैदा करनी चाहिए । दिल्ली में ही आज देख लीजिए, इतनी भीड़ लगी रहती है और बाज वक्त ऐसा भी होता है कि कंडक्टर बस भगा लिए चला जाता है । आप ने एक ला बनाया है कि इस से ज्यादा आदमी नहीं बैठेंगे । ठीक है, उस का पालन कराइए । उस से ज्यादा जो लोग बैठते हैं वह क्यों बैठते हैं ? इस के ऊपर भी आप सोचिए और इस का भी कोई उपाय निकालिए । यह जो वर्कर्स हैं, कंडक्टर, ड्राइवर वगैरह इन के लिए आप क्लब बनाइए जहां वह ठहर सकें और रिक्रियेशन कर सकें । कितने वर्कर्स ऐसे है जिन के लिए रहने की कोई सुविधा नहीं होती । तो उन के लिए डिपोज में और दूसरी जगह आप एक कामन हाल के रूप में कोई क्लब या रिक्रियेशन सेंटर बनाइए जिस से उन को प्रोत्साहन मिलेगा और साथ ही साथ जनता की सेवा और उन को सुविधा पहुंचाने की भावना आप उन में पैदा करें । यह सब बातें आप लाएंगे तब यह विधेयक मोटे तौर पर काम्प्रीहेंसिव हो सकता है और अभी जिस रूप में आप ने इसे रखा है मैं समझता हूं कि यह एक लिप सर्विस आप दे रहे हैं, चूंकि 65 से यह विधेयक पड़ा हुआ है इसलिए इस को पास कराकर आपको एक डिग्री लेनी है लेकिन इस से न आप का ट्रांसपोर्टेशन का मसला हल होगा और न सुविधाएं बढ़ेंगी । उलटे धांधली और बढ़ जायेगी । इसलिए बेहतर है कि अभी कोई देरी नहीं हुई है, इस को आप वापस ले लें और इस सत्र के आखीर तक दूसरा एक काम्प्रीहेंसिव विधेयक लाएं । इन्ही शब्दों के साथ मैं इस विधेयक की मुखालिफत करता हूं ।

SHRI VIKRAM CHAND MAHAJAN (Chamba) : This Bill tries to meet the needs of the nation in regard to road transport requirements, but with due respect, I submit that it has sufficiently failed to achieve its object.

The primary object of a Motor Vehicles Bill should be to provide a convenient conveyance to the public in general and it should also provide cheap transport of goods from one place to another so that there is fact development of the industrial sector of the country, because the better and cheaper the movement, the easier it is to develop industry. The third object should be that it should normally provide some form of income by way of tax to the Government. Last but not least is the consideration that in case of accidents, the passengers should get their claims for damages settled quickly and those who send their goods on the public carriers should be able to get quick compensation in case of loss or other contingencies. The question before us is whether this Bill achieves these objectives.

Taking first the question of the convenience of passengers, what we find on roads is that where there is more traffic the number of buses is not enough. Why is it not so ? The answer is very simple. Those who run buses on those particular routes

see to it that a lesser number of buses run on those routes so that they can overload their buses and earn more money. This also leads to deterioration in the economy of the country because it leads to the growth of monopolies On the one hand, we are crying hoarse for ushering in a socialistic pattern so that the rights of the common man are realised the inequalities between rich and poor are removed; on the other, we adopt a system which necessarily leads to the growth of monopolies. The easiest way of raising or increasing monopolies is to develop the system of licences and route permits, and that is exactly what we are doing. We are developing it and we are so much accustomed to the system of permits and licences that we cannot think otherwise. The best way to finish monopolies is to do away with the system of licences and permits. The best way of developing the transport system and doing away with monopoly in transport is to do away with the route permits. The result will be that more people will go into this particular line of business. There will be competition *inter se* and they would reduce the fares and try to improve their service and the public would, in general, gain.

There is another way of doing it, and that is to completely monopolise a particular route and see that we introduce more buses in that route. If we do not have sufficient money to buy enough number of buses to completely cover the particular route, an alternative is to allow private enterprise to enter till we are able to completely take over that particular route. Therefore, I submit that the time has come to reconsider this system of granting permits.

Who gains by this system of permits? One gainer, of course, is the transporter because he gets monopoly in a particular area, and the second gainer is the bureacracy because the transporter has to go the bureaucracy to see that no body else gets the routes and to see that they decide that this is the number of routes that they have to give in a particular region. What is the qualification of the people in the Transport Department who decide that a particular needs only so many routes and not more? Already, in the railways we are in a mess and equally we are trying to create a mess in this particular line also.

Another argument was advanced that we need this syetem of route permits because otherwise the railways will suffer, freights and passenger fares will go down, and nobody would travel by the railways. To keep up an inefficient system we need not make another system equally, if not more. inefficient. Therefore, I submit that there should be rethinking as to whether we at all need the system of route permits especially in those regions and routes where Government is not running its own buses.

The second question is, those who run the buses, do they also suffer any inconvenience? The answer is very simple, that they also suffer. If you have to run buses in Punjab, Haryana, Delhi and Bombay, you have to go to four different corners in four different States to get route permits. So, I submit that it is high time you had a central authority covering the whole of India which can finally decide to whom the route permits should be given in a particular region.

Thirdly, you have developed two types of courts for granting damages to the people who suffer by travelling in buses. So far as personal damage is concerned, that is if person breaks his legs or arms or dies, a Claims Tribunal has been set up, but if he loses luggage of Rs. 2,000 or above, he has to go to different courts. The object of the statute should be that the passengers or the people should be made to spend the least and should be given the maximum advantage What is the difficulty in the same Tribunal deciding the claims regarding the property also above the value of Rs. 2,000? The procedures in the courts are very lengthy and very costly and I submit that the Government should reconsider this aspect and all types of claims, personal or property, should be decided by the same Claims Tribunal.

Then there are various fees prescribed under the statute for transporters. There should be a consolidated fee so that the transporter knows what he has to pay once for all instead of each Government or authority trying to take a fee from him.

Last of all, the question of taxation is there and I submit that if there

[Shri Vikram Chand Mahajan]

are more buses, there will be more tax realisation. If there are more buses, more persons will get employment; freight and passenger rates would go down. From all these points of view the system of route permits should by done away with.

SHRI TENNETI VISWANATHAM (Visakhapatnam) : Road transport is an important amenity of civilised life and Government should give thought to the system The system of regional authorities, granting permits for only one State and the system of endorsement validating that permit in another State--all these look like passports and visas and it makes one feel as if in India all the States are independent States, foreign States. The whole thing must go Even in international life we are trying to reduce barriers and hurdles in commerce and trade; I do not see why in the same country there should be such a system of passport and visa. If a passenger bus or lorry or a car is licenced in one State, it must have free access without any necessity for endorsement from any other State. The whole thing is based on central legislation; it is not as if one State is passing its own law as against another.

Taxation is heavy; everybody knows it. But what is the *quid pro quo* for this heavy taxation ? Are our roads good ? In some parts of our country, the tarrea surface is not even 12 feet wide; in many cases it is just 12 feet in our national high ways. Often the sides are so low that the buses topple down because of the difference in the levels of the black top and the other surface.

Is there no duty on the Government to drovide shelters at convenient distances ? Can you not adopt the system of the private operators. Burmah Shell is constructing motels everywhere. On national high ways you must have your own places where the passengers can sit and take refreshments; your drivers and crew can go and take rest. unless you provided adequate facilities, mere rules that the driver cannot work for more than five hours will not help Even where some shelters are provided, they do not conform to decent civilised standards; there is no privacy for men, and worse, for women.

There is talk of nationalisation. It is good if it is done well. We want all things to be nationalised. We started it in Madras when Mr. Prakasam was the Chief Minister. He nationalised the city bus service and that was one of the reasons that caused his exit. It does not matter; his successors are reaping the benfit. You cannot have nationalisation in some districts and private operators in other districts. It is like killing half a hen for cooking and retaining the other half for laying e gs. What are these 'eggs' ? At the time of elections you will find them in all the districts where there is no nationalisation from the election funds collected. It is a well known scandal throughout India; one need not dilate upon it. Therefore, I suggest that if you nationalise bus transport it should be done on a rational basis. You have got the national highway. Why don't you nationalise the entire routes throughout India, having one system, one method and then give shuttle services to the private-owners ? Because, when there are shuttle services, short services, the private buses, restricted to run three or four buses would not have chance to exploit the people very much and they will be under control. Please consider that aspect also.

SHRIMATI ILA PALCHOUDHURI (Krishnagar) : The private bus owners have not increased their fares since 1947.

SHRI TENNETI VISWANATHAM : Because they want somehow or other to run the buses. Now, about efficiency of the nationalised services, you have got to take care about it. You are retaining nationalisation, and I am also suggesting nationalisation, but you must efficient. We have got the public services here, the DTU and there is the public transport service in Hyderabad or else where. We have coal smoke in Calcutta to cover the city and here we have got the bus smoke. Then, you see here in the DTU or in Hyderabad, only the worst and the oldest buses are dumped upon the nationalised services. I do not know why no action for improvement is taken at all in this matter Not only that : the buses rattle. The seats are not good. Then you have got the system of tourist buses and the de luxe buses with the result that the ordinary buses are completely neglected. Therefore, unless the Minister takes some special inte-

rest in this, nationalisation will be brought into contempt. In fact, half the number of officers who are in these nationalised services do not believe in this nationalised transport service They want to do everything which will lead to bring these services into contempt.

MR. CHAIRMAN : The hon. Member's time is up.

SHRI TENNETI VISWANATHAM : Only five minutes, Sir ? The national highways run into 2,500 miles, and only five minutes to speak on this ?

MR. CHAIRMAN : Five minutes for everyone, and I hope you will also agree.

SHRI TENNETI VISWANATHAM : Then, the number of accidents that are happening in this country on the roads is appalling. I understand from the most conservative estimates that there are at least 350 persons who die everyday under the wheels of the motor vehicles in India. I think you must take some special care about this. There is no road which you travel on and where you will not fail to see a car upturned and all the four wheels looking up into the sky every day; it is a common sight not only in Delhi but in all cross-country roads. Why don't the Government do smething about this ?

I understand you have got the mobile magistracy here who are there to punish the people who overspeed and to prevent overcrowding But I also understand that they require some protection. Recently, I read in the newspapers that these mobile magistrates are being belaboured and therefore, unless you give them some protection, there is no purpose, and your mobile justice will become mobile injustice; therefore, it is very important that you should attend to it.

Then there is the problem of overcrowding. Overcrowding is very great. There is overcrowding in the trains and the buses have come in order to relieve the congestion in the trains. But here also, they are unable to avoid overcrowding. Once it happened that a tall gentleman was travelling in one of the buses; he was too tall for the size and height of the bus; there were several turns and jerks. When once there was a jerk, he landed himself down on a seat on which a lady was sitting. "Excuse me," he said, and he rose. By the time he got himself excused by the lady, there was another jerk, and then he again landed himself on the seat. "Excuse me," he said, but then the query came : "But who are you ?" Then he replied, All the while I was thinking I was a Scotlander, but now I do seem to be a Laplander !"

श्री अब्दुल गनी डार (गुड़गांव) : चेयरमैन साहब, मैं अपने अजीज़ को मुबारकबाद देता हूं कि कुछ न कुछ उन्होंने आगे बढ़ने की कोशिश की हैं । ये खुद भी बहुत बड़े ट्रांसपोर्टर रहे हैं, इसलिये इन्हें इस काम का पूरा तजुर्बा है । इनकी ज़िन्दगी का ख़ासा हिस्सा ट्रांसपोर्ट के साथ वाबस्ता रहा है और अब तक बावस्ता है । अपनी मेहनत से कमाते हैं, इसलिये सूरज को चिराग़ क्या दिखायेगा रोशनी ।

इसलिये जैसा विश्वनाथ जी ने कहा कि एक कार की जहां रजिस्ट्री होती है, जहां उसकी फीस दी जाती है, उसके बाद सारे हिन्दुस्तान में उस के लिये कहीं रुकावट नहीं है, तो कोई वजह नहीं है कि वे लोग जिन्होंने उस वक्त खिदमत की, जब मुल्क डिवाइड हुआ, उस वक्त खिदमत की जब पाकिस्तान ने हमला किया, उस वक्त खिदमत की जब चीन ने हमला किया, अपने ट्रक्स और बसों को गवर्नमेन्ट की डिस्पोज़ल पर छोड़ दिया, उन्होंने अपनी जानें भी खतरे में डालीं, कई मारे गये, उनके साथ कोई ऐसा व्यवहार करें, जिससे गवर्नमेन्ट को भी नुकसान न हो, आप का रेवेन्यू आपको पूरा मिल जाय, और एक ही जगह दे कर उन का छुटकारा हो जाय, जगह जगह उनको रिश्वत न देनी पड़े, परेशान न होना पड़े । जहां से माल उठायें और जहां तक जाना हो चले जांय । परमिट सिस्टम को शायद आप इसलिये जरूरी समझते हैं कि इस के न होने से शायद एक जगह ज्यादा चलेंगी और उससे शायद इन का नुकसान होगा । मेरी बदनसीबी यह है कि मैं एक ऐसे सूबे से ताल्लुक रखता हूं जिसका

[श्री अब्दुल गनी डार]

ट्रांसपोर्ट में सब से ज्यादा हिस्सा है, जिस सूबे से सरदार इकबाल सिंह भी आये हैं। मेरी पैदायश गुरु की नगरी में हुई है। उस वक्त हरयाणा और हिमाचल प्रदेश पंजाब के साथ थे और हम चाहते थे कि पजाब और भी बड़ा हो। लेकिन बदनसीबी से पंजाब के तीन हिस्से हुए। तीन हिस्से होने से आप यकीन मानिए, जगह जगह परेशानी है और जगह जगह पर टैक्स देने में ही सारा वक्त निकल जाता है। किसी भाई ने कहा कि टायर नहीं मिलते। सरकार का इण्डियन आयल कार्पोरेशन है। लेकिन जो ल्यूब्रिकेन्ट हैं वह एस्सो और बी ओ सी 11 पैसे ज्यादा फी लीटर सोलहा साल से बेचते रहे। चूंकि सारा काम सरकार के हाथ में आ रहा है, इस लिए मैं मुबारिकबाद देता हूं। मैं चाहता हूं कि सारा नेशनालाइज हो जाये लेकिन यह कहां का न्याय है कि लेबर को पूरी वेजेज न दें। खुद वह 80 रुपए देते हैं, शकूर बस्ती से फरीदाबाद के लिये लेकिन जो लेबरर होते हैं उनको 63 रुपये देते हैं और उसके बाद उसमें दलाली भी खाते हैं। जैसे जैसे मंहगाई बढ़ती है उसका एक बहाना लगाकर कहते हैं कि हम टेन्डर काल करेंगे। किसी की ताकत होती है लेकिन मेरी तरह का छोटा आदमी क्या लेगा। जिसकी तीन ट्रक्स हैं उसके नाम एक मिलेगा जबकि वहां जरूरत है सौ ट्रक्स की। तो उसको मलाई खाने के लिए मिलेगी और चौधरी रणधीर सिंह जैसे किसानों के हिस्से में आयेगी। किसानों के ही ज्यादा ट्रक हैं। तो पब्लिक सेक्टर को इस तरह का फाड नहीं करना चाहिए। आप उनको खुली छूट दीजिए और साथ ही अपना पैसा पूरा ले लीजिए क्योंकि बिना पैसे के सरकार कैसे चल सकती है-चाहे वह स्टेट की सरकार हो या केन्द्र की सरकार हो। लेकिन वह जगह जगह रुकें, जगह जगह इजाजत लें और एक एक हफ्ते के परमिट बनवायें और उसके बाद ही कहीं जा सकें, मेरे खयाल में यह बहुत ही परेशानी की बात होती है। आप खुद एक शानदार ट्रांसपोर्टर हैं, और सरदार गुरचरण सिंह जोकि नये एम पी बन कर आये हैं। इनके साथ उन्होंने भी ट्रान्सपोर्ट का काम खूब किया और इस तरह सिर्फ पंजाब ही नहीं बल्कि सारे देश की खिदमत की। आज भी हिन्दुस्तान का कोई हिस्सा नहीं है जहां कि आपको पंजाबी ट्रान्सपोर्टर न मिल जाये-चाहे वह ट्रक की सूरत में हो या बसेज की सूरत में हो या फिर टैक्सी वाला होगा तो उसे भी आप सिख ही पायेंगे या हरियाणे का जाट पायेंगे। मेरा मतलब यह है कि वह पंजाबी ही होगा। तो मैं सरकार से यह कहना चाहता हूं कि वह रेवोल्यूशन लाये और ऐसी आसानियां पैदा करे जिससे कि देश का हित हो ताकि फिर गवर्नमेन्ट की भी इज्जत बढ़े।

मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि इसकी क्लाज 41, 54 और 62 को फिर से देखने की कोशिश करें। उसमें अगर कुछ आसानी पैदा कर सकते हैं तो वह करें। अभी जैसा कि कहा गया बिना वारन्ट के जिस को चाहें पकड़ लें, मैं समझता हूं कि ऐसा नहीं होना चाहिए। बहरहाल मैं इसके लिए इनको मुबारिकबाद देता हूं और चाहता हूं कि ये कदम को बढ़ायें और यह जो बिल है इसको काम्प्रिहेंसिव बनाकर लायें ताकि उससे इस देश की भी भलाई हो और ट्रान्सपोर्टर की भी भलाई हो।

[شری عبدالغنی ڈار (گڑگاؤں)

چیرمین صاحب میں اپنے عزیز کو مبارک باد دیتا ھوں کہ کچھ نہ کچھ انھوں نے آگے بڑھنے کی کوشش کی ھے-یہ خود بھی بہت بڑے ٹرانسپورٹر رھے ھیں اس لئے انھیں اس کام کا پورا تجربہ ھے-ان کی زندگی کا خاصا حصہ ٹرانسپورٹ کے ساتھ وابستہ رھا ھے اور اب تک وابستہ ھے-اپنی محنت سے کمائے ھیں-اس لئے سورج کو چراغ کیا دکھائیگا روشنی-

اس لئے جیسا وشواناتھن جی نے کہا کہ ایک کار کی جہاں رجسٹری ہوتی ہے جہاں اس کی فیس دیجاتی ہے اس کے بعد سارے ہندوستان میں اس کے لئے کہیں روکاوٹ نہیں ہے تو کوئی وجہ نہیں ہے کہ وہ لوگ جنہوں نے اس وقت خدمت کی جب ملک ڈوائڈ ہوا-اس وقت خدمت کی جب پاکستان نے حملہ کیا-اس وقت خدمت کی جب چین نے حملہ کیا- اپنے ٹرکس اور بسوں کو گورنمینٹ کے ڈسپوزل پر چھوڑ دیا- انہوں نے اپنی جانیں بھی خطرے میں ڈالیں-کئی مارے گئے-ان کے ساتھ کوئی ایسا ویوہار کریں جس میں گورنمینٹ کو بھی نقصان نہ ہو آپ کا ریوینیو آپ کو پورا مل جائے اور ایک ہی جگہ دیکر ان کا چھٹکارا ہو جائے جگہ جگہ ان کو رشوت نہ دینی پڑے پریشان نہ ہونا پڑے-جہاں سے مال اٹھائیں اور جہاں تک جانا ہو چلے جائیں- پرمٹ سسٹم کو شاید آپ اس لئے ضروری سمجھتے ہیں کہ اس کے نہ ہونے سے شاید ایک جگہ زیادہ چلیںگی اور اس سے شاید ان کا نقصان ہوگا-میری بدنصیبی یہ ہے کہ میں ایک ایسے صوبے سے تعلق رکھتا ہوں جس کا ٹرانسپورٹ میں سب سے زیادہ حصہ ہے جس صوبے سے سردار اقبال سنگھ بھی آئے ہیں- میری پیدایش کرو کی نگری میں ہوئی ہے- اس وقت ہریانا اور ہماچل پردیش پنجاب کے ساتھ تھے اور ہم چاہتے تھے کہ پنجاب اور بھی بڑا ہو-لیکن بدنصیبی سے پنجاب کے تین حصے ہوئے تین حصے ہونے سے آپ یقین مانئے جگہ جگہ پریشانی سے اور جگہ جگہ پر ٹیکس دینے میں ہی سارا وقت نکل جاتا ہے- کسی بھائی نے کہا کہ ٹائر نہیں ملتے- سرکار کا انڈین آئیل کارپوریشن ہے-لیکن جو لیوبریکینٹ ہے وہ ایسو او بی او سی ۱۱ پیسے زیادہ فی لیٹر سال ہا سال سے بیچتے رہے- چونکہ سارا کام سرکار کے ہاتھ میں آ رہا ہے اس کے لئے میں مبارک باد دیتا ہوں-میں چاہتا ہوں کہ سارا نیشنلائز ہوجائے لیکن یہ کہاں کا نیائے ہے کہ لیبر کو پوری ویجیز نہ دیں-خود وہ ۸۰ روپئے دیتے ہیں-شکور بستی سے فریدآباد کے لئے لیکن جو لیبور ہوتے ہیں ان کو ۶۳ روپئے دیتے ہیں اور اس کے بعد اس میں دلالی بھی کھاتے ہیں-جیسے جیسے مہنگائی بڑھتی ہے اس کا ایک بہانا لگاکر کہتے ہیں کہ ہم ٹمپٹر کال کریںگے- کس کے طاقت ہوتی ہے لیکن میری طرح کا چھوٹا آدمی کیا لڑیگا-جسکے تین ٹرکس ہیں اس کے نام ایک ملیگا جب کہ وہاں ضرورت ہے سو ٹرکس کی- تو اس کو ملائی کھانے کے لئے ملیگی اور چھاچھ رلدھیر سنگھ جیسے کسانوں کے حصے میں آئیگی- کسانوں کے ہی زیادہ ٹرکس ہیں- تو پبلک سیکٹر کو اس طرح کا فراڈ نہیں کرنا چاہیئے-آپ انکو کھلی چھوٹ دیجئے اور ساتھ ہی اپنا پیسا پورا لے لیجئے-کیونکہ بنا پیسے کے سرکار کیسے چل سکتی ہے-چاہے وہ اسٹیٹ کی سرکار ہو یا کیندر کی سرکار ہو-لیکن وہ جگہ جگہ رکیں-جگہ جگہ اجازت لیں اور ایک ہفتہ کے پرمٹ بنوائیں اور اس کے بعد ہی کہیں جا

[شری عبدالغنی ڈار]

سکیں۔میرے خیال میں یہ بہت ہی پریشانی کی بات ہوتی ہے۔آپ خود ایک شاندار ٹرانسپورٹر ہیں اور سردار گرچرن سنگھ جوکہ نئے ایم پی بنکر آئے ہیں ان کے ساتھ انھوں نے بھی ٹرانسپورٹ کا خوب کام کیا اور اس طرح صرف پنجاب ہی نہیں بلکہ سارے دیش کی خدمت کی۔آج بھی ہندوستان کا کوئی حصہ نہیں ہے جہاں کہ آپ کو پنجاب کا ٹرانسپورٹر نہ مل جائے۔چاہے وہ ٹرک کی صورت میں ہو یا بسیز کی صورت میں ہو یا پھر ٹیکسی والا ہوگا تو اسے بھی آپ سکھی پائینگے یا ہریانے کا جاٹ پائینگے۔میرا مطلب یہ ہے کہ وہ پنجابی ہی ہوگا۔ تو میں سرکار سے یہ کہنا چاہتا ہوں کہ وہ ریولیوشن لائے اور ایسی آسانیاں پیدا کرے جس سے کہ دیش کا ہت ہو تاکہ پھر گورنمینٹ کی بھی عزت بڑھے۔

میں منتری مہودے سے کہوں گا کہ اس کی کلاز ۴۱-۵۱ اور ۶۲ کو پھر سے دیکھنے کی کوشش کریں۔اس میں اگر کچھ آسانی پیدا کر سکتے ہیں تو وہ کریں۔ابھی جیسا کہ کہا گیا کہ بنا وارنٹ کے جس کو چاہیں پکڑ لیں میں سمجھتا ہوں ایسا نہیں ہونا چاہئیے۔بہرحال میں اس کے لئے ان کو مبارک باد دیتا ہوں اور چاہتا ہوں کہ یہ قدم کو بڑھائیں اور یہ جو بل ہے اس کو کامپریہینسو بنا کر لائیں تاکہ اس سے اس دیش کی بھی بھلائی ہو اور ٹرانسپورٹر کی بھی بھلائی ہو۔]

श्री बेणी शंकर शर्मा (बांका) : सभापति महोदय, जो भी कानून हम यहां बना रहे हैं उसका उद्देश्य एक ही होना चाहिए और वह है बहुजन हिताय बहुजन सुखाय। किन्तु जब इस बिल को हम इस कसौटी पर कसते हैं तो मुझे बड़ी निराशा होती है। मुझे इस बिल की सेलेक्ट कमेटी में काम करने का सौभाग्य प्राप्त हुआ था। वहां मैंने कहा था कि यह आप जो पैबन्द लगाकर 1939 माडल की गाड़ी चला रहे हैं वह कितने दिन चलेगी ? 1939 में जब मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट बना था तब परिस्थितियां दूसरे प्रकार की थीं। तब मोटर कारें बहुत कम थीं, ट्रकें बहुत कम थीं और बसेज़ भी बहुत नहीं थीं लेकिन आज सड़कों पर ट्रकों और बसों का तांता लगा हुआ है। किसी भी नेशनल हाईवे पर आप चले जाइये, हर दो मिनट के बाद आपको ट्रकें और बसें जाती हुई मिलेंगी। ऐसी स्थिति में यह बिल जो लाया गया है मेरी समझ में वह बहुत नाकाफी है। इस सदन में सभी पार्टियों की ओर से कहा गया है जब तक एक काम्प्रिहेंसिव बिल नहीं लाया जाता तब तक परिवहन की समस्याओं का समाधान नहीं हो सकेगा। मैं भी उनकी इस मांग का समर्थन करता हूं। सभापति जी, हम बैलगाड़ी के युग से साइकिल युग नहीं बल्कि बसों के युग में आ गए हैं। आज गांवों गांवों में बसें जाती हैं। जितने गांवों में लोग हैं और उनकी संख्या 90 प्रतिशत हैं वे इसी बस परिवहन के आश्रित हैं। लेकिन आज गांवों में जाने वाली जो बसें हैं उनकी क्या अवस्था है ? मैं बड़े बड़े शहरों की बात नहीं करता—उसके सम्बन्ध में जो भी कहना है वह पीछे कहूंगा। लेकिन गांवों में जो बसेज़ चलती हैं वे अमूमन टूटी फूटी होती हैं। फिर उन बसों में जितने आदमी नीचे बैठते हैं, शायद उससे दूने उसके ऊपर बैठते हैं और उससे तीन गुने उसके चारों ओर लटके रहते हैं। सड़कों की अवस्था यह है कि जगह जगह पर एक एक, दो दो फिट के गड्ढे होते हैं। किस प्रकार से सफर करते हुए लोग बचते हैं यह परमात्मा की ही दया है। ऐसी अवस्था के बावजूद परमिट सिस्टम

के द्वारा बसों की संख्या को सीमित किया जाता है । मैंने अपने नोट आफ डिसेन्ट में भी इस बात का उल्लेख किया है कि इस बिल में इस प्रकार का प्राविधान किया जाना चाहिए जिससे परमिट सिस्टम कतई न रहे । मुझे इस बात की खुशी है कि इस हाउस में सभी ओर से, सिंडी-केट, इंडीकेट कम्युनिस्ट, सोशलिस्ट, सभी की तरफ से इसका समर्थन किया गया है और इस बात की मांग की गई है कि परमिट सिस्टम को उठा देना चाहिये । मेरी समझ में नहीं आता कि आखिर ये लाइसेंस और परमिट क्यों है । जहां जितनी आवश्यकता होगी, डिमान्ड सप्लाई के आधार पर वहां उतनी ही बसें चल सकेंगी । आप आर्टिफिशल ढंग पर वहां के लिए क्यों कोई संख्या निर्धारित करते हैं । व्यापारियों के पास पैसा है, वे बसें खरीदते हैं । वे वहां पर बसेज चलायें । जिनकी बसें अच्छी होंगी, जो अच्छी सर्विस देंगे वे ही यहां अपनी बसें चला सकेंगे । आपको तो आम लोगों की चिन्ता होनी चाहिए जो रात दिन की सफर करते हैं लेकिन आप उन आम लोगों की चिन्ता न कर केवल व्यापारियों की चिन्ता करते हैं कि अगर बसों की संख्या अधिक हो जायेंगी तो उनकी पूंजी नष्ट हो जायेगी । मेरी समझ में नहीं आता कि जब आप अपने को सोशलिस्ट गवर्नमेंट कहते हैं तो फिर जो पूंजी लगाने वाले अनसोशलिस्ट लोग हैं उनके फायदे के बारे में आप क्यों सोचते है ।

श्री यशपाल सिंह जी ने स्पीड की बात कही, मैं उनकी ताईद करता हूँ । लेकिन इस देश में जैसी सड़कों की अवस्था है उसमें यदि हम कनाड़ा, अमरीका और जर्मनी जैसे देशों की स्पीड की नकल करना चाहेंगे तो फिर शायद हमारे यहां एक भी बस और गाड़ी नहीं चल सकेगी । राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में भी कुछ मित्रों ने चर्चा की है, मैं भी उसकी ताईद करता हूं लेकिन राष्ट्रीयकरण से ही सारी समस्या हल नहीं हो जायेगी । कलकत्ते में जो ट्रान्सपोर्ट चलती है उसको देखकर बड़ा आश्चर्य होता है कि किस प्रकार लोग सफर करते हैं । हमारे बहुत से मित्र वहां गए होंगे और उन्होंने लोगों को सफर करते हुए देखा होगा कि उनको फुट बोर्ड पर एक इंच भी पैर रखने की जगह नहीं मिलती । इसलिए यदि राष्ट्रीयकरण किया जाये तो साथ ही पर्याप्त मात्रा में बसेज भी दी जायं । यदि आप ऐसा नहीं कर सकते हैं तो फिर प्राइवेट लोगों को ही बसें चलाने दीजिये । कलकत्ते में श्री ज्योति बसु को भी प्राइवेट बसेज मंगानी पड़ी हैं लेकिन फिर भी अभी तक कोई समाधान नहीं हो सका है । सो चाहे राष्ट्रीयकरण के द्वारा या प्राइवेट ओनर्स के द्वारा, किसी भी प्रकार से पर्याप्त संख्या में बसों की व्यवस्था होनी चाहिए जिससे आम लोगों को यातायात में सुविधा हो ।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ । आज यहां माइल स्टोन और नम्बर प्लेट के बारे में भी चर्चा की गयी है । हमारे डी० एम० के० के मित्र का जो मेरे पहले बोल चुके हैं समर्थन करता हूं, लेकिन इसके लिए हम को अंग्रेजी की शरण नहीं लेनी चाहिये बल्कि रीजनल और हिन्दी भाषा में, जो सब जगह समझी जाती है, नम्बर प्लेट होने चाहिये ।

एक बात मैं थर्ड पार्टी इन्श्योरेंस के संबंध में कहना चाहता हूं । थर्ड पार्टी इन्श्योरेंस के जो प्रोवीजन्स दिये गये हैं उसमें कन्ट्रीब्यूटरी नेग्लीजेंस वाली बात मेरी समझ में उचित नहीं है । अगर कोई आदमी रास्ता पार कर रहा है और ऐक्सीडेंट हो गया तो यह सवाल उठाना कि वह सड़क क्यों पार कर रहा था, सही नहीं है । अगर वह किसी ऐक्सीडेंट का शिकार होता है तो उसको उसका पूरा मुआवजा मिलना चाहिये ।

आज हमारे यहां रेल गाड़ियों में बहुत से लोगों को समय पर रिजर्वेशन नहीं मिलती है इसलिये बहुत से लोग मोटरों से भी लम्बे सफर करते हैं । उनसे जगह जगह ऑक्ट्राय ड्यूटी वसूल की जाती है जिससे बड़ा सर दर्द होता है । मैंने यू० पी० में हरद्वार में देखा है कि

[श्री वेणी शंकर शर्मा]

जगह जगह 8 आना, 1 रु०, 2 रु० ड्यूटी ली जाती है। यह सिस्टम हटाना चाहिये जिससे मोटर से सफर करने वाले लोगों को सहूलियत हो।

श्री मुहम्मद इस्माइल (बैरकपुर) : सभापति जी, मैं आखिरी स्पीकर हूं, इस सिलसिले में बहुत देर से इंतजार कर रहा हूँ। मैंने तमाम स्पीचें मेम्बरों की सुनीं। मैंने इसमें सोशलिज्म की भी बात सुनी। जो सोशलिज्म के परम शत्रु हैं उनसे भी सोशलिज्म की बात सुनी और उन लोगों से भी सुनी जो कुछ दिनों तक सरकार चला रहे थे लेकिन अब अलग हो गये हैं। जो कुछ भी हो, इस बिल की सलेक्ट कमेटी का भी मेम्बर रहा हूँ, मैंने अपनी बात वहा भी रखी थी और वहां मुझे यह बताया गया था कि जल्दी ही एक काम्प्रीहेंसिव बिल लाया जायगा। मैंने जो बातें वहां पर रखी थीं उनको आज फिर यहां सदन में रखना चाहता हूँ। जो मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट इस समय देश में चल रहा है यह ऐसा ऐक्ट हमारे देश में है जिससे तमाम किस्म के करप्शन इसके अन्दर भरे हुए हैं। इस बिल के माने यह हैं कि हर स्टेट जो स्टेट जहां पर चाहे, जो ड्राइवर जहां चाहे, जो मालिक जहां चाहे, इससे जितना फायदा उठाना चाहे वह उठाये। ऐसे ऐसे परमिट दिये जाते हैं स्टेट सरकार की तरफ से, और हाई कोर्टस में जाकर ऐसे ऐसे सवाल उठाये जाते हैं कि इस एक्ट को बिल्कुल थोथा बना दिया गया है। अभी मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट नहीं चल रहा है बल्कि मनमानी चल रही है। जिसके पास ज्यादा बसें हैं, पैसा है डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट या पुलिस अफसर जिस के हाथ में है वही वहां का मालिक है। और जो 1, 2 बसों के मालिक हैं उनकी हालत खराब है। इसलिए मैं चाहूंगा कि काम्प्रीहेन्सिव बिल में इन बातों का खयाल रखा जाय जिससे छोटे लोगों को परेशानी न हो। जिनके पास एक ट्रक या लारी है, वही सबसे ज्यादा सफरर इस समय हैं हमारे देश में। काम्प्रीहेन्सिव बिल लाते वक्त इसका मंत्रीजी ध्यान रखें कि उनके ऊपर ज टैक्स का बोझा है वह कम हो।

इसके साथ छोटे लोगों को, मालिकों को टायर लेने में बड़ी मुसीबतों का सामना करना पड़ता है। उस बिल के अन्दर कम से कम इसका भी खयाल रखा जाय कि उनको टायर वगैरह के लिये ज्यादा पैसे न देने पड़ें और सामान आसानी से मिल जाय। उसके बाद स्पेयर पार्टस में सबसे बड़ी मुसीबत यह है कि बड़े बड़े लोग तो किसी तरह ज्यादा पैसे देकर चीज इकट्ठी कर लेते हैं लेकिन जो गरीब मालिक हैं उनको पार्टस नहीं मिलते, और अगर मिलते हैं तो उनको दामों में लूटा जाता है। इन बातों का भी खयाल काम्प्रीहेन्सिव बिल में रखा जाय।

जहां तक मजदूरों का सवाल है, कंडक्टर, ड्राइवर, क्लीनर या कुली, उनके बारे में इसमें कोई गारन्टी नहीं है। जितने लोग इस उद्योग में काम कर रहे हैं सब टेम्पोरेरी हैं, 20,20 साल से काम कर रहे हैं लेकिन अभी तक टेम्पोरेरी हैं उनको कोई किसी तरह की सुविधा नहीं है। इस इंडस्ट्री के मजदूर, इंडस्ट्री की तरह ही डिस आर्गेनाइज्ड हैं। उनके वीकली वेज का सवाल नहीं, बीमारी में किसी मेडिकल फेसिलिटी का सवाल नहीं, सालाना तरक्की का सवाल नहीं, अगर तनख्वाह न मिले तो उसके प्रोटेक्शन का कोई सवाल नहीं है। हालांकि इस ऐक्ट के मातहत उनको भी सजायें भोगनी पड़ती हैं लेकिन जहां तक उनके आराम और फायदे की बातों का सवाल है उस बारे में इस बिल में कोई प्रोवीजन नहीं है। मैं चाहूंगा कि काम्प्रीहेन्सिव बिल में इन तमाम बातों का खयाल रखा जायगा।

आखिर ऐक्सीडेंट्स होते क्यों हैं ; इसलिये कि ड्राइवर मजबूरी में रहते हैं। उनको मजबूर किया जाता है डिफेक्टिव गाड़ी चलाने के लिये, ओवर लोडिंग करने के लिए मजबूर किया जाता है। अगर ड्राइवर रिफ्यूज करता है तो उसको

फौरन काम से हटा दिया जाता है । जो भी ड्राइवर, कंडक्टर ओवर क्राउडिंग करके मालिक को ज्यादा पैसे लाकर देता है उसी को रखा जाता है और जो ईमानदारी से काम करेगा, ओवर लोड नहीं करेगा, उसकी नौकरी चली जायगी । इन तमाम चीजों की गारन्टी होनी चाहिये । 9 टन की गाड़ी में 12, 14 टन माल लादा जाता है, ब्रेक डिफेक्टिव हैं, मगर फिर भी मालिक कहता है कि तुमको गाड़ी ले जानी है और फलां समय फलां जगह पहुंचना है । अब अगर वह हुक्म न माने तो नौकरी गयी । और अगर हुक्म मानता है तो जरूर रास्ते में ऐक्सीडेंट हो जायगा । यही वजह है ऐक्सीडेंट होने की ।

मोटर ट्रांसपोर्ट ऐक्ट बना है मजदूरों की गारन्टी के लिये मगर वह भी इनइफेक्टिव है, उसको अमल में नहीं लाया जाता है । मंत्री जी इन तमाम बातों का ध्यान काम्प्रीहेन्सिव बिल में रखेंगे ऐसी मुझे उम्मीद है । काम का कोई समय नहीं है, दिन रात मजदूरों को काम करना पड़ता है । सारी सारी रात गाड़ियां चलानी पड़ती हैं, बीमार हैं लेकिन फिर भी मालिक का हुक्म मानना पड़ता है जिसकी वजह से ऐक्सीडेंट होता है । आप सोचें कि रात भर कैसे कोई आदमी जगकर गाड़ी चलायेगा । मगर करना पड़ता है नहीं तो नौकरी से अलग कर दिया जाता है । इन तमाम दिक्कतों को दूर करने के लिए मंत्री जी जरूर बिल में कोई न कोई इंतजाम करेंगे ।

यह अमेंडमेंट बिल जो आया है इसकी बहुत सी चीजों का मैं समर्थन करता हूं । और यह ठीक बात है कि अभी काम चलाने भर के लिए जो इसको सरकार लायी है, उसको रखें । मगर इसके साथ साथ जो ड्राइवर से मेडिकल सर्टिफिकेट लेने की बात की जा रही है वह मेरी समझ में मालिकों के हाथ में आप एक हथियार देने जा रहे हैं । जो ड्राइवर कमजोर होगा, मेडिकली अपने को फिट नहीं पायेगा वह खुद ही गाड़ी नहीं चलायेगा, और कोई दूसरा काम कर लेता है । मेडिकल सर्टिफिकेट के माने यह हैं कि मालिकों के हाथ में एक हथियार है और जब भी मालिक किसी ड्राइवर से नाराज हो जायगा वह फौरन कह देगा कि मेडिकल सर्टिफिकेट लाओ । वैसे तो लाइसेंस के वक्त मेडिकल सर्टिफिकेट ले जाना पड़ता है, लेकिन बुढ़ापे में मेडिकल सर्टिफिकेट मांगना, यह बात मेरी समझ में मुनासिब नहीं लगती । उस वक्त तो गाड़ी खुद ही नहीं चला सकता है । फिर इस प्रोवीजन की क्या जरूरत है ?

नेशनेलाइजेशन का जहां तक सवाल है साइड बाई साइड प्राइवेट बसें भी चलनी चाहिये । क्योंकि बंगाल में हम जानते हैं कि विधान बाबू ने यही कहा कि नेशनेलाइज कर के यह काम नहीं चलेगा । 10 वर्ष बाद उनको मानना पड़ा । आज यहां साइड बाई साइड प्राइवेट बसें चल रही हैं । इसलिये इस अमेंडमेंट को स्वीकार करना चाहिये । यह नहीं होना चाहिये रूट नेशनेलाइज हो गया वहां स्टेट अपनी बसें चला रही है और एक एक, दो दो बसों के मालिकों को भगा दिया गया । यह ना-इन्साफी है । रेल के लिये तो सेन्ट्रल कंट्रोल है, मगर ट्रांसपोर्ट जो रेल के साथ काम कर रहा है **

सभापति महोदय : आप बैठिये, बहुत देर हो गयी, आपका नाम था ही नहीं । ऐसा करेंगे तो आप को कभी नहीं बोलने दिया जायगा । और आप जो कह रहे हैं वह नहीं लिखा जायगा ।

16 hrs.

THE DEPUTY MINISTER IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI IQBAL SINGH) : Mr. Chairman, Sir, I am very thankful to the hon. Members who have participated in this debate. As I said in the beginning, they have given some

** Not recorded.

[Shri Iqbal Singh]

suggestions. Some members have made suggestions for improvement of this Bill. We will consider them when the clauses are taken up. Others have given some general suggestions. Some have touched topics which are beyond the scope of this Bill like improvement of National Highways. Though I will not reply to them at this time, I will deal with them at the appropriate time. We will see to it that whatever improvement can be done, is done.

I will deal with one suggestion that was generally made Some have appreciated this Bill. Others have said 'Why have you brought this Bill when you are thinking of bringing a comprehensive Bill ?'. I want to place a proposition before this House. This Bill was introduced in 1965 when Shri Raj Bahadur was the Transport Minister and again Shri Poonacha piloted this Bill and after the Third Lok Sabha, this Bill was brought back and then both Houses appointed a Joint Select Committee which has made certain recommendations and this Bill is based on these recommendations. Why we are bringing this Bill when we are thinking of bringing a comprehensive legislation, is that there are so many good points and we do not want to delay the matter any further. When we bring the comprehensive legislation, first we will draft a model Bill which will be considered by the Transport Development Council. Because the application of this Act is to be done mostly by the State Government and many of the powers we have given in this Bill are to be exercised by the State Governments we have to carry the State Governments also with us. Even in this Bill we have taken provisions from 35 State Bills that have been passed by the State Governments in order to make the legislation universal and they can be applied throughout the country. For any new Bill, for any new ideas or for anything which we wanted to put in the comprehensive Bill, we have to carry the State Govenments also with us. For that we need time. We have to draft the Bill. Then we will have to consider it in the Transport Development Council. But all these procedures will take some time. But we do not want to delay these matters.

श्री शिवचन्द्र झा : कितना समय लगेगा ?

SHRI IQBAL SINGH : I cannot give any assurance of hand, but I can give one assurance that we will start right earnest on the comprehensive Bill. Here hon. Members have given some important suggestions. We have to examine them. Their suggestions are far-reaching in character. We would like to know whether they will be acceptable to the State Governments. Some of the Members have even suggested in this Bill that there should be no permit system I do not know whether we will be able to carry the State Governments with us on this point. I can tell the hon Member one thing that as far as goods transport is concerned, the permits are available freely. In all States there is no restriction. But regarding other suggestions how far they will be acceptable to the States, I cannot give the time. But I can give one assurance that we will in right earnest examine the suggestions given by the hon Members and we will see to it that the suggestions given, so that the transportation system may improve and other facilities may be given to the people and that we may provide more facilities of transportation especially when we are constructing so many rural roads and people living in villages must get better facilities, are implemented. There also we will ask the State Governments to provide facilities at great speed so that the roads which are constructed at the cost of the exchequer are utilised by the villagers. Every one of the suggestions which has been made will be taken note of by us.

There is one suggestion which has been made about the Inter-State Transport Commission. That Commission was constituted long ago but the State Governments have been asking about various things. We are taking steps. That Commission will be given more powers We should really develop Inter-State Transport which would meet the needs of long-distance passengers and in respect of goods traffic also, and what ever difficulties come in the way will be removed. And, for that, we are giving more powers and we are asking them to function effectively. I hope, with that, some more improvement will be made in this regard.

Regarding the tourist traffic and tourism in the Bill we are providing that tourist transport should be developed. They cater to export and that is earning foreign

exchange for the country and it is necessary to develop it not only for export, but also for the country's needs, for integration and for various other purposes, for religious purposes, for various other purposes, people go from one State to another and we should see that all these facilities are available to them so that there may be free movement and more movement of the people from one area to another area by the use of these facilities.

Regarding the Octroi, this was considered last year by the Transport Development Council. After that we have taken this up in right earnest with the State Governments and the position is not as and as is being depicted. There are so many States where there are no octroi duties. We are asking the other State Governments to abolish octroi. We are taking some other steps. We have written to the States. My previous senior colleague Dr. Rao has written to all the Chief Ministers in this regard. This is one of the biggest bottlenecks in the movement of traffic. Not only bottleneck, but there are some other problems which are being created, like delays and even some complaints of corruption. We are writting to the State Governments but again the State Governments are faced with this problem of resources and even on that we are taking some steps. Some States have agreed; some States are still not agreed. We are asking the State Governments to remove the octroi so that free movement of goods and free movement of traffic may be improved further.

Regarding one other point raised by Shri Mahajan I wish to say something. He mentioned about rail-road coordination and rail-road competition. That is an old story. I don't think so now. It is not so in the present context of the situation when the total rail mileage is only about 36,000 miles in our country and the total road mileage is about more than 3 lakhs metalled road and in respect of unmetalled road it is more than 3 lakhs and the total comes to about 6 lakhs. Very any areas will be covered and remote areas have to be interlinked, which have to be opened up for traffic. So, what he says is an old story. Traffic is originating from these areas very much more and we want to cater for that traffic. We want to provide more facilities so that the roads are properly utilised. We are taking necessary steps so that the whole system may be improved.

Regarding some of the criticisms made, some severe criticisms have been made about the issue of permits. I may tell the hon.Member that all these permits are issued by State Governments. Still we are providing in this Act that there may be some system whereby the semi-judicial or quasi-judicial proceedings may be introduced. That is what we are providing so that we may have a tribunal where members whose qualifications are equal to the district judges may be appointed. Regarding certain other points made out, we have taken steps and the State Governments are also cooperating. When we will be able to reach that farther end when there will be no complaints and all that, I don't know. We have made statutory provisions. In respect of applications when there is inter-State agreement between two States it must be published in the gazette and published in the newspapers, so that people may know that permits are to be issued and they can apply and they can claim.

It this context, Ch. Randhir Singh and one other hon. member spoke about the Scheduled Castes and ex-servicemen. There is no provision here, but we do encourage co-operatives societies of Scheduled Castes and ex-servicemen. They could apply and that is why there is provision specially made in the principal Act.

SHRI KARTIK ORAON (Lohardaga) : What about Scheduled Tribes ?

SHRI IQBAL SINGH : They can also apply. For that purpose, we give preference to co-operative societies. In some States like Punjab and Haryana, permits are issued to co-operative societies which have been formed. They will get preference. Still if anything further can be done, we will examie it. We will write to the State Governments in regard to this matter.

So also with regard to ex-servicemen. Ten or twenty years ago, there was a lot of assistance given, but now not much. We can again ask State Governments to look after their interests and see that their interests are not neglected.

[Shri Iqbal Singh]

As for the issue of permits, it is entirely with the State Governments. We can ask them and bring these points to their notice.

SHRI R. S. ARUMUGAM : There is no provision in sec. 47 to give preference to Schduled Castes and Scheduled Tribes.

SHRI IQBAL SINGH: There is a provision for giving preference to co-operative societies which can be formed, as they have been in Punjab and Haryana. Thus they get preference. But this lies entirely with State Governments. As to whether we can do any. thing further we will examine in the next Bill. I cannot say it can be done in this Bill because we are not amending that clause now.

Shri Naidu asked why we should extend the period for filing claims from 60 to 180 days. The man who is injured may be in hospital. The place where he was injured may be far away from the place in district or tehsil headquarters where he should file the claim. Some persons represented to us that their claims were time-barred because they were in hospital and could not file the claims in time. So we have extended the timelimit. Also, along with the claim, they have to file the police report. Some police proceedings are not completed within the existing timelimit. Hence this extenstion.

Then a point was generally made asking why when a permit is issued for three years and there is delay on the part of the State Government in issuing the permit, the period of delay is also included in the permit. Previously when an application was made for permit, the time used to be 60 days. Now we have extended it to 120 days Also when an application for renewal was made, the formalities were not completed in some States in six months or four months or three months. In some cases, the permits were renewed from the date of expiry of the original permit while in others it was effective from the actual date of sanction. We wanted that there should be fixed time within which this should be done and there should be uniformity in this regard. So whatever time is taken in the process should be included in the period of three years. There were also complaints received that purposely the whole matter was delayed so that they could get more benefit. We do not want to give any benefit this way or that way. When a permit is issued again for three years, that time will be included and the fees will be refunded. The rules were different in different States, but now we have made it uniform.

Clause 29 states that when the buses of one State pass through the corridor of another State, they will not require any counter-signature up to 8 km There is a suggestion that it should be increased to 16 km, as it was in the original Act. We are not increasing because if we increase to 16 km practically any bus can pass through some part of Union Territories like Delhi, Chandigarh, etc. without taking permit. That will create more complications and that is why the Select Committee has made it 8 km. Even if it is more than 8 km., it does not debar a person from going, only he has to take the counter signature of that State through which he is passing.

श्री क० ना० तिवारी (बेतिया) : 16 किलोमीटर तो पहले था। उसको 8 किलोमीटर कर दिया है। सिगनेचर लेने की बात आप करते है। आप जानते हैं कि करप्शन कितना है। इसलिये अभी तक तो दिल्ली की बात है, मैं हरियाना और चंडीगढ़ की बात कर रहा हूँ क्योंकि इनके चंडीगढ़ और हरियाणा को बने बहुत अर्सा हो गया तो उसमें कोई दिक्कत नहीं आई तो उसको 8 किलोमीटर क्यों कर रहे हैं, 16 किलोमीटर क्यों नहीं कर रहे हैं ?

SHRI IQBAL SINGH : We are bringing this for the first time. So far there was no other counter-signature.

SHRI K. N. TIWARY : Because you are a Minister, you cannot be ignorant of it I do not know whether you run any bus.

SHRI IQBAL SINGH : I do not.

SHRI K. N. TIWARY : Had you been running, you might have come to know by this time that every officer takes somethin before putting his signature So, do yo .

mean to say that you want to put every bus owner to truck owner to disadvantage ?

SHRI IQBAL SINGH : I appreciate what my respectable friend says. If we allow more distance, the States through which the buses pass will lose revenue, and the States objected to that. So, for that purpose also for the first time we have given this facility. Let us watch this and in future if further extension is required, we will exmine it in the next Bill.

So far, one had to pass through three regional authorities. Now we are giving powers to the State Governments and the counter-signature can be taken at one place, either at the State level or the regional level. These two facilities we are giving and we think that with these facilities there will be some improvement If still they feel that the smaller State will lose larger revenue, we will take note of that.

श्री ओम प्रकाश त्यागी : अगर एक बस यहां दिल्ली से चलती है तो बीच में हरियाणा आया, फिर पंजाब आया, फिर उत्तर प्रदेश आया तो इस तरह वह बेचारा हस्ताक्षर ही लेता रहेगा ।

श्री इकबाल सिंह : सबसे बड़ा ऐतराज तो दिल्ली का ही है । उनका ऐतराज सबसे बड़ा है ।

We shall consider all the other points raised by the hon Members and benefit by them when a Bill is drafted in the future. Because this Bill has been pending for the last four yeas; this will benefit the workers Previously, they were to work for nine hours at the steering wheel; we are reducing it to eight hours. Clause 41 is in favour of nationalisation There were so many objections and counter objections and nationalisation was kept pending and it could not be finalised. This Bill enables that and we do not want to delay things. We have given such a type of formula in clause 41 which was agreed in the Rajya Sabha and both sides will not feel any difficulty.

Some points were made about writing number plates in English and the other languages. We are examining it; we have asked the State Governments. We propose to bring in legislation after ascertaining the views of all the State Governments. It will help enforcement of law; a constable who will be more or less a matriculate should be able to read all the regional languages if we allow all the regional languages to be used. Why not then go to the new formula where only the number are there ? We are considering the most effective way of enforcement.

श्री ओम प्रकाश त्यागी : सबसे जरूरी चीज यह है कि जो गाड़ियां ऐक्सिडेंड करके भाग रही हैं उनका चालान करना होगा पुलिस को । अभी आप एग्जामिन ही कर रहे हैं कि अंग्रेजी नम्बर हों या न हों या रीजनल लैंग्वेज में हों ।

श्री इकबाल सिंह : इस बिल में इस वक्त जो दिया गया है वह है, लेकिन बाद में हम उस को बदलेंगे । यह कैसे हो इस की बाबत राय बना कर और सबको साथ ले कर ही हम उसको बदल सकते हैं ।

श्री इसहाक सम्भली (अमरोहा) : ज्वायेंट कमेटी में सुझाव दिया गया था कि अंग्रेजी में नम्बर जरूर हो और रीजनल लैंग्वेजमें भी हो । इस पर मिनिस्टर साहब ने गोर करने का वादा किया था ।

[شری اسحاق سمبھلی (امروھہ) جوائنٹ کمیٹی میں سجھاو دیا گیا تھا کہ انگریزی میں نمبر ضرور ھو اور ریجنل لینگویج میں بھی ھو-اس پر منسٹر صاحب نے غور کرنے کا واعدہ کیا تھا-]

श्री इकबाल सिंह : मैंने कहा कि हम गोर कर रहे हैं कि अंग्रेजी में हो उसके साथ हिन्दी में हो और रीजनल लैंग्वेज में हो या वहां पर सिर्फ नम्बर ही हो । स्टेट को भी नम्बर दे दिये जायें जैसे कि यू पी को मान लीजिये 15 नम्बर दे दिया गया, किसी को कुछ और दे दिया गया और उस के बाद

[श्री इकबाल सिंह]

डिस्ट्रिक्ट का नम्बर दे दिया गया। नीचे भी नम्बर, ऊपर भी नम्बर। वहां कोई अल्फाज है ही नहीं। इन सब चीजों पर हम गौर कर रहे हैं। इस के बाद स्टेट्स के साथ राय करके फैसला करेंगे। जिस पर वह रजामन्द होंगे वही हम रक्खेंगे। जब तक हम उसको बदलेंगे नहीं तब तक मौजूदा चीज को चालू रक्खेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं चाहता हूं कि इस बिल को कंसीडरेशन में लिया जाये।

MR. CHAIRMAN : The question is :

"That the Bill further to amend the Motor Vehicles Act, 1939, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

Clause 2.–(*Amendment of section* 2.)

MR. CHAIRMAN : We take up clause 2. There are two amendments-40 and 41 by Shri Lobo Prabhu. Shri Abdul Ghani Dar is not here.

SHRI LOBO PRABHU (Udipi) : I move :

Page 2 -

omit lines 23 to 26. (40)

Page 3, line 5,-

for "State" *substitute* "Central" (41)

I may begin by saying that I have some experience of motor transport administration. I have been a district officer and to that extent I have been a regional transport authority for a number of years. I have also been Home Secretary. In those circumstances I am in a position to lay my knowledge before this House and I hope they will bear with me if I point out that there are three or four main defects in the administration of motor transport. These will come again and again in the various amendments which I have tabled.

The first defect was mentioned by my good friend Tenneti Viswanatham-the excessive liability to accidents of our motor transport. He mentioned that the daily mortality rate was 350. Even accepting that very conservative figure; it means that in three days motor transport does what the railway does in a year. Their fatal accidents add up to 800. This is not a matter about which the Minister could be complacent, when we are killing off our population at this very high rate of 350 persons a day. That is important, because it is so serious, and that is the basis of the first amendment which I am moving about the weight of the buses and the speed which you allow for the medium and the heavy vehicles.

The second grave and big defect is corruption. This has also been mentioned, and I shall make this matter very clear with the figures. Not a single permit is given, not a single licence is renewed by the Regional Transport Officer unless Rs. 25 are paid. There is no denying this. I have written to the Vigilance Commissioner, both at the State level and at the Central level, but they have not been able to do anything. The permit, if it is on a good service route can fetch Rs. 30,000 on transfer. It, therefore, means that the opportunities for corruption by the vendability of a permit are enormous, and at the stage of giving the permits, the opportunities for corruption cannot be at all assessed. I am going to say a little more on the subject later on, because I myself had something to do with a system known as the marking system; this was aimed to reduce the amount of discretion of the issuing authority. In adddition to that, we have corruption through the police. There is not a single bus checked by any police station on the route without paying a certain *mamul* which may be Rs. 2 to Rs. 8 according to the needs of the police station, but on an average—I have calculated this—Rs. 3,000 is the monthly earning of a police station from buses and lorries.

The third point which I want to stress is that our road transport is most costly in the country. It was said sometime ago in this House that only the taxes paid on mileage per tonne on road transport exceeded the total charges made by the railways for the same disance: only the taxes. This is a very, very high rate. It is unfair to road

transport. When you come to passengers, you have the railways carrying the passengers, at four paise, and you have the bus which takes them at nine to 10 paise. These are the three main defects; in the framework of these defects, I am proposing my various amendments.

My first amendment is in respect of the weight of the buses. For heavy buses, it has been raised from 8,200 to 11,000 and for the medium buses, from 3,000 to 4,000. What we have to consider in raising the limits is that though buses may have improved in respect of their mechanical aids, their difficulties in regard to the road or other traffic have not been remedied, in keeping with the size of the buses. Therefore, when you think in terms of liberalising the weight of the buses, you are without doubt adding to the incidence of accidents.

I would mention one thing which was reported in the papers recently. A heavy bus travelling one direction near Bangalore and a car travelling in the other direction met because the heavy bus had a deflated tyre. The result was that when the remains of the car were examined, not one of the seven bodies in the car could be identified. This is an aspect which arises both from the size and the speed of the bus. So, I would say that before you liberalise these rules in respect of weight and consequently in respect of speed, you must have better roads and you must have accident proof transport/vehicles.

I will speak tomorrow on the other amendments.

MR. CHAIRMAN : I shall put the amendment to the vote.

SHRI LOBO PRABHU : I have spoken on only one amendment.

MR. CHAIRMAN : I am putting amendment No. 40 now.

SHRI LOBO PRABHU : The time was up, and therefore, I stopped.

MR. CHAIRMAN : We will put the first amendment.

SHRI LOBO PRABHU : Tomorrow, I will speak on the second amendment.

MR. CHAIRMAN : I am putting amendment No. 40.

Amendment No. 40 was put and negatived.

MR. CHAIRMAN : We will now take up the other discussion. It is now 4.30.

16.30 hrs.

MOTION RE : SUBVERSIVE AND VIOLENT ACTIVITIES IN THE COUNTRY--*Contd.*

MR. CHAIRMAN : The House will now resume further consideration of the following motion moved by Shri Prakash Vir Shastri on 16th May, 1969, namely :-

> "That the situtation arising out of the encouragement being given to the subversive and violent activities in the country by certain political parties and by some foreign powers, be taken into consideration."

We have one hour.

SHRI UMANATH (Pudukkottai) : Yesterday during the discussion on drought in Rajasthan, representatives of three groups could not get any time to speak at all because the Chair said the time was over. That should not be repeated today. Whatever time is fixed, I would request you to see that all groups' representatives have their say, because the subject is important.

MR. CHAIRMAN : It is not possible to call all the parties on all the subjects.

SHRI TENNETI VISWANATHAM (Visakhapatnam) : That would be doing violence to non-violence !

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI Y. B. CHAVAN) : There is a half hour discussion at 5.30. Therefore, I take it that this discussion will be for one hour from 4.30 to 5.30 and this is going to spill over to some other day. The debate would not be concluded today.