

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now I will put the main Resolution which was moved by Mr. Makwana to the vote of the House.

The question is:

"This House approves the draft Ministers' (Allowances, Medical Treatment and other Privileges) Amendment Rules, 1980 framed under sub-section (1) of section 11 of the Salaries and Allowances of Ministers Act, 1952 (58 of 1952) and laid on the Table of the House on 18th June, 1980."

The motion was adopted.

15.04 hrs.

Motion re-modifications in Motor Vehicles (Protective Headgears) Rules, 1980

SHRI R. K. MHALGI (Thane): Mr. Deputy Speaker, Sir, I beg to move the following Resolution:

"This House resolves that in pursuance of sub-section (4) of section 133 of the Motor Vehicles Act, 1939 the following modifications be made in the Motor Vehicles (Protective Headgears) Rules, 1980, published in the Gazette by Notification No. G.S.R. 261(E), dated the 14th May, 1980 and laid on the Table on the 19th June, 1980, namely:—

(i) in rules 1, in sub-rule (2), for "1st November, 1980", substitute "1st January, 1982";

(ii) in rule 3,—

(a) for the existing marginal heading, substitute—"Exception in the case of women";

(b) omit "who is a Sikh".

This House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do concur in this resolution."

I would like to speak in Marathi. I have given you the necessary intimation.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You asked for 25 minutes; I am giving you 20 minutes. You may speak now.

*SHRI R. K. MHALGI: Mr. Deputy-Speaker, Sir, before I speak on my motion I would like to give some background information to facilitate the discussion. Motor Vehicles Act (1939) has been amended from time to time, the latest amendment being that of Section 85. The amended Section 85 namely 85A, says that a person who drives a scooter (I do not use the word scooter as it is known in Delhi, because here it means a rickshaw, a three wheeled vehicle, here I mean a two wheeled vehicle) or rides pillion on it must wear a protective headgear or a helmet. This is the legal provision in Section 85A. Not only this, if a person fails to wear it he is liable to be fined Rs. 100/- for the first time and Rs. 200/- and 300/- for his subsequent infringements of the rule. This provision of Section 112 will be enforced along with Section 85A. The amendment further says that the helmet to be used should be of certain specifications and measurements which will be decided later. Also that some persons are exempted from wearing a helmet.

15.06 hrs.

[SHRI SHIVRAJ V. PATIL in the Chair]

The amendment of Section 85A necessitated framing of rules which were placed on the Table of the House on the 19th June, 1980. My resolution seeks to amend these rules. The rules laid on the Table of the House are threefold: (1) All the provisions of Section 85A shall be enforced from 1st November, 1980 (2) a person riding or driving a scooter shall wear a protective headgear of such description as conforms to Indian Standards Institution Specification

*The original speech was delivered in Marathi.

[Shri R. K. Mhalgi]

No. IS 4151-1976 (3) The provisions of Section 85A shall not apply to a woman who is a Sikh.

I seek to make a two-fold amendment to these rules: (1) The rules should come into force from 1st January, 1982 instead of from 1st November, 1980. (2) It is not proper to exempt only Sikh women from wearing helmets and that provision should therefore be deleted.

There are two reasons why the time limit should be extended upto 1st January, 1982.

I had written to the Secretary Ministry of Shipping and Transport to obtain information. I made the enquiry regarding the following points in my letter dated 28th July, 1980.

- (i) Names and location of factories producing helmets;
- (ii) Their annual capacity;
- (iii) No. of protective headgears new available in market for sale;
- (iv) How many Additional helmets will be available for sale by 15th October, 1980; and
- (v) The total number of motor cycles and scooters in India.

The Secretary of the Ministry of Shipping and Transport provided me the information on the 30th July, 1980. I would like to base my arguments on the information supplied by the Ministry of Shipping and Transport.

Effective implementation of any scheme demands that a lot of preparatory work should be done before hand. But the present Government first announces a scheme and then thinks of means to implement it. I

have pleaded for the extension of the time limit upto 1982 in order to find time to make arrangement for implementing these rules effectively. We have to look deep into the problems and judge whether the extension of time limit is justified. According to the information available, there are 100288 registered motor cycles and scooters in our country. This figure does not include vehicles of three States as the Ministry of Shipping and Transport could not furnish the information. This was the number of scooters and motor cycles registered as on 31st March, 1978. The total number of vehicles must have certainly grown in the last two years. I phoned the Director of Transport, Delhi to know the increase in the number of vehicles in Delhi. I was told that two years back the number of vehicles was 2,82,338, but on 30th June 1980 the number of registered motor cycles and scooters has grown to 3,08,891. In 18 months 26,000 such vehicles were added to the number in Delhi region. Recently, I had been to Poona and Thane. I enquired from the R.T.O. about the increase in such vehicles in Pune region. I was informed that 9000 such vehicles increased in one year. At this rate of increase I feel that there are 25,00,000 such vehicles in our country. This rule provides that both the driver and rider on the scooter or motor cycle shall wear a protective headgear. It is the responsibility of the Government to make 50 lakhs helmets of prescribed specification available for sale in the market by 1st November 1980. If the Government cannot do this and still wants to enforce the rules from 1st November, 1980, the police would stop a scooter driver or rider who does not wear a helmet and prosecute him. Even if the driver of a scooter pleads that he could not get a helmet of prescribed specification, he would not be believed. To remove these hurdles in the implementation, the requisite arrangement should be made first. For this purpose alone, I have sought an amendment that the period of implementation should be extended upto 1st January, 1982.

The 56 factories producing helmets in India are located in different regions as follows: Bombay-10, Delhi 19, Madras 9, Calcutta 8, Bangalore 10. Most of these factories are small scale industries. Some of them are sick and do not produce helmets. I enquired with the Ministry about the number of helmets available for sale because I feel that it was better to speak on the basis of the official information. I received a reply as follows: I quote:

"The office of Development Commissioner (Small Scale Industries) do not have information about the annual capacity and production of these factories readily available with them and there is no system with that office for collection of information in respect of availability of products in the market or in the factories. As such that office has expressed its inability to furnish information in respect of points B, C and D of your letter."

As the Government does not know the total number of helmets available for sale in the market, it will not be advisable to enforce the rules so soon and create complications.

The relations between the police and the public are not healthy. Many people complain regarding the behaviour of the police. This rule will give powers to the police and it will complicate the situation. This will also pave the way for corruption. That is why I ask for the extension of the time limit.

The helmets to be worn should be of I. S. Specification and I want to know whether such a big number of helmets of a particular specification will be available in the market by 15th October, 1980.

I do not doubt that helmet is useful to protect head. But I want the Government also to realise the difficulty in enforcing these rules and ponder over the original concept of "Helmet" itself.

From medical point of view also it is not advisable to wear helmet. A well known brain surgeon Dr. Richling in West Germany has remarked:

"Crash helmets reduce occurrence of open skull fractures but on the other hand lead to increased injuries to skull (base and vertebrae and even more cases of brain odema."

It is report in "medical practice", (Munich) I quote:

"In case of accidents with crash helmets the force of impact is transferred from the surface of the head to the parts lying deeper inside it, where this causes as a rule, 'Far more severe pathological derangement'".

In view of these opinions, I wonder whether we should at all make wearing helmets compulsory. The order issued by Mizoram State is enough for the purpose. I quote:

"Owing to rapid increase of motor vehicles plying in Mizoram, it is hereby notified for the interest of motor cyclists/scooterists that with immediate effect all the riders of scooters/motor cycles are instructed to wear helmet (while the machine is in motion) for protection against injuries in the event of accidents. This order should be strictly observed by all the motor cyclists and scooterists in Mizoram".

If a person does not wear a helmet he will not be fined. A smoking is dangerous still it is not banned by the Government. So also a similar position is obtained in respect of wearing helmets. In case of smoking it is made compulsory to print "Smoking is dangerous". The Government may warn the people of the urgency of wearing helmets as a protective device, but should not make it compulsory.

When my motion was admitted, I received many letters from people of Maharashtra narrating the troubles created by wearing helmets. They have complained that they suffered from headache and had become hard

[Shri R. K. Mhalgi]

of hearing. Some of them could not tolerate the foul odour of sweat.

Four States had made this rule compulsory. But many of them have withdrawn these rules because of their futility. Carrying a helmet is rather difficult as it keeps one hand completely engaged. If two helmets are to be carried, many practical difficulties will arise. No body can give a lift if the person does not have a helmet. If two helmets are to be carried there should be a box attached to the scooter to hold them. If this rule is made compulsory there will be many more inconveniences and practical problems.

I am of the opinion that all the people should be protected in case of accidents. Sikh women are exempted from this rule. In fact, Section 35A makes the following provision:

"Provided that the provision of this Section shall not apply to a person who is a Sikh if he has his wife driving or riding on the motor cycle in a public wearing a turban."

But Sikh women do not wear turbans.

There cannot be discrimination in this matter. This is also not in accordance with the provisions of the Constitution of India. I quote the provision of Articles 14 and 15.

Article 14:—"The State shall not deny to any person equality before law or the equal protection of the laws within the territory of India.

Article 15:—"The State shall not discriminate against any citizen on grounds only on religion, race, caste, place of birth or any of them."

The provisions of Article 14 and 15 will come in the way of implementation of these rules and these rules will be challenged in the High Court and Supreme Court. Therefore, let

the limit be extended up to 1st January, 1982. Let us discuss and solve the difficulties in the meantime and let us again bring this resolution in the revised form before the House.

With these words I commend my resolution to the House.

MR. CHAIRMAN: Motion moved:

"This House resolves that in pursuance of sub-section (4) of section 133 of the Motor Vehicles Act, 1939, the following modifications be made in the Motor Vehicles (Protective Headgears) Rules, 1980, published in the Gazette by Notification No. G.S.R. 261(E), dated the 14th May, 1980 and laid on the Table on the 19th June, 1980, namely:—

(i) in rule 1 in sub-rule (2), for "1st November, 1980", substitute "1st January, 1982";

(ii) in rule 3,—

(a) for the existing marginal heading, substitute—

"Exception in the case of women";

(b) omit "who is a Sikh".

This House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do concur in this resolution."

श्री मूल शब्द डाला (पाली) : सभापति महोदय, सब से पहले तो मैं इस मोशन के प्रस्तावक महोदय को धन्यवाद देता हूँ और उनकी तारीफ करता हूँ, कि वह रूल 235 के अंतर्गत इस मोशन को चर्चा के लिये लाये हैं। मेरे खयाल से बहुत कम माननीय सदस्य इस रूल का उपयोग करते हैं। रूल 235 इस प्रकार है :—

"The Speaker shall in consultation with the Leader of the House, fix a day or days or part of a day as he may think fit for the consideration and passing of an amendment to such regulation, rule, sub-rule, bye-law etc. of which notice may be given by a member."

इतने रूल्ज और रेगुलेशंस बनते हैं, नोटिफिकेशंस निकलते हैं, जो इस हाउस के टेबल पर रखे जाते हैं, लेकिन एक्सीक्यूटिव के द्वारा जो सर्वाइजेंट लेजिस्लेशन होता है, हमारा ध्यान उसकी तरफ नहीं जाता है। इसलिए मैं माननीय सदस्य को बहुत-बहुत तारीफ़ करता हूँ और उनका एहमान मानता हूँ। उन्होंने एक छोटे से पार्थक्य पर इतनी रिसर्च की है कि मेरे ख्याल में उन्हें महाराष्ट्र की अन्य समस्याओं पर भी अपना ध्यान देना चाहिए। इससे पता चलता है कि रिसर्च करने वाला व्यक्ति इतनी छोटी सी बात को भी कितनी खूबसूरती के साथ रख सकता है।

मोटर व्हीकल एक्ट के सैक्शन 133(सी) में कहा गया है :-

“Every power to make rules given by this Act is subject to the condition of the rules being made after previous publication.”

इस सिलसिले में मैं कहना चाहता हूँ कि गजेट में जितने रूल्ज प्रकाशित हों, वे मेम्बरों के पास पहुँचने चाहिए। यह बहुत जरूरी है, क्योंकि किसी एक्ट के मातहत गजेट में जो रूल्ज पब्लिश होते हैं, सदस्यों को उनका जानकारी नहीं मिलती है। मैं यह नहीं कहता हूँ कि पूरे गजेट की कापी सप्लाई की जाये, लेकिन जो रूल्ज, रेगुलेशंस, नोटिफिकेशंस, वाई-लाज वगैरह सर्वाइजेंट लेजिस्लेशन के अंतर्गत जारी किये जाते हैं, वे सबस्यों को उपलब्ध किये जाने चाहिए। आज-कल यह होता है कि एक्सीक्यूटिव एजेंसीज कई बार सर्वाइजेंट लेजिस्लेशन के द्वारा हमारे एक्ट की मंशा के खिलाफ़ हमारे राइट्स पर एनक्रिच करती है।

ये जो रूल्ज जारी किये गये हैं, उनका परपज यह है कि दुर्घटनाओं में घाव के लिए हेलमेट और हैडगीयर पहना जाये। अब आप क्या चाहते हैं कि वह अवेलेबल ही नहीं है इसलिए इसको आप “82 से लागू कीजिए” 82 से लागू करने के बजाय, मैं आप से यह अर्ज करना चाहता हूँ कि आप 6 महीने या 7 महीने ज्यादा समय ले लें क्योंकि पहले ही गवर्नमेंट ने इतना समय दे दिया था, उसी दिन उसको लागू नहीं किया था, एक साल के बाद तो उन्होंने लागू किया है 1 जून 1980 के बाद से, लेकिन आप ने तो बहुत लम्बा समय ले लिया। आजकल आप देखते हैं कि दुर्घटनाएं बहुत होती हैं, तो इतना समय नहीं होना चाहिए।

दूसरी बात आप ने कही एक्सेप्ट ‘वूमन हूँ इज ए सिख,’ तो यह सवाल तो ऐसा है, आज भी हिन्दुस्तान के अंदर आप किसी सिख को देख लीजिए वह टोपी नहीं पहनता है। हिन्दुस्तान में इसका एक इतिहास है, उस इतिहास को याद न

करें, वह अच्छी बात है, लेकिन यह बात तो आप देखेंगे कि आज भी हिन्दुस्तान का सिख टोपी नहीं पहनता है। कोई भी सिख हों वह इसको अच्छा नहीं समझते हैं क्योंकि उन की परम्पराएं, उन के कंवेशंस ऐसे हैं। कई जगह मस्जिद और गुरुद्वारे में हम जाते हैं और नंगे सिर रहते हैं तो हमें सिर पर कपड़ा बांध कर जाना पड़ता है। और आप देखें इंग्लैंड में क्या है? वहाँ भी बहुत से सिख रहते हैं, वहाँ पर भी उनके लिए यह नहीं है। उन को एग्जम्पशन मिला हुआ है। कनाडा में भी नहीं है। तो मैं अर्ज कर रहा हूँ कि इस के पीछे और कोई भावना नहीं थी। आप की भावना भी ठीक हो सकती है। लेकिन अलग-अलग स्टेट्स ने अलग-अलग अमेंडमेंट्स कर दिए। उत्तर प्रदेश ने एक अमेंडमेंट किया, दूसरी स्टेट ने दूसरा किया। जितनी स्टेट्स हैं उन में अलग-अलग अमेंडमेंट्स हो गए। मैं एक बात यह कहना हूँ आप इस को मानें कि इतना ज्यादा समय न लें और जो एक्सेप्ट सिख वूमन लिखा है इन को हटाने की कृपा न करें क्योंकि जो उनके विश्वास हैं, कंवेशंस हैं, परम्पराएं हैं उनको ध्यान में रख कर हमें मिलकर चलना चाहिए।

SHRI BAPUSAHEB PARULEKAR- (Ratnagiri): Mr. Chairman, in fact, it is not necessary to add anything to what Mr. Mhalgi has said. He has given the details on everything. I congratulate him for that. But only I would like to add two or three points to what Mr. Mhalgi has said. He has mentioned that about 50 lakh helmets would be necessary and it would not be possible to get the production of so many helmets upto that date which is mentioned in this particular resolution. The information which he possesses indicates that in the entire country there are in all 49 small units which manufacture these helmets; and out of these 49, there are many units, as referred to by my esteemed colleague, Mr. Mhalgi, which are sick. Under the circumstances, if it is not possible to manufacture so many helmets, what would be the position of the persons who would be riding this particular vehicle. That will have to be taken into consideration.

I would only request the government that some time will have to be extended because I find upto First of November, the production of 50 lakh helmets

[Shri Bapusaheb Parulekar]

would be impossible. I am aware that, Uttar Pradesh, Mizoram, Karnataka, Maharashtra and one more State, they have already, passed a resolution to this particular effect; and that the total comes to 8 lakhs. But now this particular resolution makes it compulsory that the person who drives and the person who sits at the back, both of them, have to wear helmets. If you make the total of that, it again comes to 48 lakhs and that would be the quantity that would be necessary. I would, therefore, request the hon. Minister to take into consideration this particular points; unless the government has already decided to give some order for the manufacture of these particular helmets so that the demand could be met. That is all what I want to say, as far as this first part is concerned and I fully support it.

As Mr. Daga said, I am not particular whether it should be 1982, 1983, but the government should take into consideration that sufficient time should be given. Otherwise, the innocent persons will be dragged into courts; they will be fined; they will be punished; and as my learned friend rightly said. That would give rise to some corruption because by bribing the police, the case will not be filed.

Coming to the question of exemption, if we take into consideration the orders issued by the various governments, for example, U.P., what do they say? They say that no person shall drive and no person shall be carried on a motor cycle, scooter or moped on a public road unless the driver and the person so carried wear helmets, provided that the above provision shall not apply to the members of the Sikh community having long hair and wearing a turban and children up to three years of age. What Mr. Daga says, the question of sentiment, religion, etc. is not involved. The only question is about safety. Even in Delhi there are any number of Sikh brothers and sisters. There are orders

of the Delhi government. The order is not applicable only to Sikh men but is applicable to Sikh women also. The question that has to be taken into consideration is the protection given because of the hair.

One more small point about the discrimination under article 14 of the Constitution. The hon. Member made a reference to sub clause 3 or article 14 which says that nothing in this article shall prevent the state from making any special provision for women and children. Therefore, it may be said that article 14 is not hit. But if you discriminate between women of the Sikh community and women from other communities, that would be discrimination and that point would go to the Supreme Court and again it will be stayed. Your purpose will not be served. Even if article 14 is not attracted 14(3) would be attracted and it will be discrimination between woman and woman and therefore in law exemption cannot be made. I would therefore appeal to the hon. Minister to take into consideration both these points, think over the matter, either withdraw the resolution or accept the amendment.

श्री शिव कुमार सिंह ठाकुर (बण्डवा)
सभापति महोदय, महालगी साहब ने बहुत ही मुन्दर रूप से अपना मोशन रखा है। उनके शब्दों की ओर उन्होंने जो रिमार्क की है उसके लिए मैं उनकी तारीफ करता हूँ लेकिन शासन की ओर से जो मोशन लाया गया है वह वास्तव में सुरक्षा की दृष्टि से रखा गया है। आज हमारे देश में 25 लाख स्कूटर चालक हैं और स्कूटर्स की जो मांग है वह इतनी अधिक है कि उसके अनुपात में सपनाई कम पाए रही है। आज स्कूटर या मोटर साइकिल कोई लज्जरी की वस्तु नहीं रह गई है बल्कि एक आवश्यकता है। मीडियम क्लास, मध्यम वर्ग के लोगों के लिए, आज जब बसों में इतनी भीड़ होती है और ट्रैफिक इतना बढ़ गया है, रेस्ट्रिक्शन तक पहुंचने के लिए सस्ता और सुलभ साधन स्कूटर या मोटरसाइकिल ही है। एक हार्मपावर या डेढ़ हार्मपावर का स्कूटर या मोटर साइकिल, जिसमें पेट्रोल की कम खपत होती है, का प्रोडक्शन मांग के अनुपात में बढ़ाना आवश्यक है। एक ओर तो सरकार स्कूटर का प्रोडक्शन बढ़ाने की बात करती है और जब देश में स्कूटर बहुत रहे हैं तब सुरक्षा का प्रश्न घाता है। जैसा कि श्री महालगी साहब ने कहा कि 25 लाख मोटर साइकिल या स्कूटर

इस देश में हैं और 50 लाख लोगों के लिए हेलमेट का प्रबंध कर पाना आसान बात नहीं है-- मैं उनकी इस बात से बिल्कुल सहमत नहीं हूँ : 50 लाख हेलमेट तैयार करने की बात को महालगी साहब ने इस प्रकार से प्रस्तुत किया जैसे जंग की तैयारी करना चाहते हों म इसके लिए वे दो साल का समय चाहते हैं, जनवरी, 1982 तक का समय वे इसके लिए चाहते हैं जैसे कि युद्धस्तर पर तैयारी करनी हो। मैं समझता हूँ कि इसमें ऐसी कोई बात नहीं है।

मैं इस सदन का ध्यान कुछ पिछली दुर्घटनाओं की ओर लं जाना चाहता हूँ। इसी सदन के माननीय सदस्य श्री परमानन्दजी गोविन्दजी वाला का देहान्त स्कूटर एक्सीडेंट में हुआ था। श्री बन्धु शेखर व्यास, मध्य प्रदेश के विधायक की अभी परसों स्कूटर एक्सीडेंट में डेथ हो गई (व्यवधान) अभी हाल में जो कानून बनाए गए हैं वह भ्रगर पहलू से लाए गए होते तो जो दुर्घटनाएँ आए दिन आँखों के सामने हो रही हैं वह नहीं होती।

सभापति महोदय, स्कूटर और मोटर साइकिल से जितनी दुर्घटनाएँ होती हैं, उनमें 90 प्रतिशत हेड-इञ्जरी की वजह से दुर्घटनाएँ होती हैं और इसी लिए बहुत आवश्यक हो गया है कि इस प्रकार का कानून बनाया जाए। श्री महालगी जी ने जो मोशन प्रस्तुत किया, उस पर ध्यान न दिया जाए तथा मैं उसका विरोध करता हूँ।

सभापति महोदय, आज हम लोग देखते हैं कि ट्रेफिक बहुत बढ़ गया है। स्कूटर पर आम आदमी और विशेष कर हमारे नौजवान स्कूटर को तेज चलाना अपनी शान समझते हैं। यातायात की तरफ हम देखते हैं, विशेष कर दिल्ली में डी० टी० सी० बसें, कारें और दूसरी गाड़ियों की तादाद इस तरह से बढ़ गई है कि कोई सेपटी और सिक्वोरिटी नहीं रह गई है। इसलिए बहुत आवश्यक है कि इस कानून को लागू किया जाए। दिल्ली में हम देखते हैं कि जब लाल बत्ती जली रहती है, तब तो रोड काम करना बहुत ही सेफ रहता है! और जहाँ हरी

सभापति महोदय : अभी सिर्फ 15 मिनट बाकी हैं और मिनिस्टर साहब को भी जवाब देना है।

श्री शिब कुमार सिंह ठाकुर : : जब हरी बत्ती जलती है, तब तो आदमी को रुकना पड़ता है और बड़ी सावधानी से जाना पड़ता है। पता नहीं इधर से उधर कोई रोड क्रॉस कर जाए।

1972 में श्री टी० टी० कृष्णाम्माचारी की अध्यक्षता में एक कमेटी बनी थी। उसने बहुत सी रिक्मेंडेशन्स की थीं उनमें से एक यह भी रिक्मेंडेशन थी कि हेलमेट का प्रयोग किया जाए। श्री

महालगी साहब ने अपनी बेन की टक्कर बढ़े जोर शब्दों में की है।

**He has raised a question as to how such an arrangement can be made. I want to tell him that this is not a very big problem; and our Government can certainly tackle it efficiently.

मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री हरिकेश बहादुर (गोरखपुर) : मान्यवर, श्री महालगी साहब का जो प्रस्ताव है, मैं इसके सम्बन्ध में एक-दो बातें ही कहना चाहता हूँ।

स्कूटर चलाने वाले के लिए हेलमेट लगाना बहुत कम्प्लेसरी है, यह बात तो समझ में आती है, लेकिन पीछे बैठने वाले के लिए कम्प्लेसरी करने की बात से तो ऐसा लगता है कि जितने भी नागरिक हैं, उन सब को, चाहे किसी भी शहर में रहते हैं, एक हेलमेट खरीद कर रखना पड़ेगा। दिल्ली के अन्दर तीन लाख स्कूटर चलते हैं। जब कोई स्कूटर चलाता है, तो वह पीछे किसी न किसी को बैठा कर ले जाता है।

सभापति महोदय : उसका धिर भी फूट सकता है।

श्री हरिकेश बहादुर : श्रीमान्, यह बात तो ठीक है। हम माननीय सदस्य जब किसी स्कूटर के पीछे बैठकर जाते हैं, तो हमें भी आवश्यकता पड़ सकती है। इसका मतलब यह है कि जब कानून बन जाएगा तो सभी लोगों को एक हेलमेट अपने पास रखना होगा। तो तीन लाख स्कूटर चलते हैं और तीन लाख ही सवारियाँ, वे पीछे बैठकर ल जाते हैं। तीन लाख नहीं तो दो लाख तो हैं ही, इस तरह से कुल मिला कर पाँच लाख सवारियों को डोने का काम स्कूटर के माध्यम से किया जाता है। अगर यह हेलमेट वाली समस्या पैदा की जाएगी, तो जो दो लाख आदमी एक्सट्रा स्कूटर के माध्यम से बोए जाते हैं, वे स्कूटर से जाना बन्द कर देंगे और इसका नतीजा यह होगा कि उसका असर पब्लिक ट्रांसपोर्ट पर पड़ेगा, तथा उससे फ्यूअल की कन्जम्पशन बढ़ेगी। मान लीजिए, कोई पब्लिक ट्रांसपोर्ट से नहीं जा रहा है, तो वह थ्री-व्हीलर स्कूटर करेगा या टेक्स करके जाएगा। इस तरह से भी फ्यूअल का कन्जम्पशन बढ़ेगा। यदि वह स्कूटर से जाता है तो उसको अपने साथ एक हेलमेट ले कर चलना पड़ेगा। इसलिए पीछे बैठने वाले के लिए तो हेलमेट का प्रबंध होना ही नहीं चाहिए। अभी हमारे वायु-एण्डबार्ड के . . .

एक माननीय सदस्य सदस्यों के लिए भी व्यवस्था कराए, नहीं तो पब्लिक ईट मारेगी।

श्री हरिकेश बहादुर : जो व्यवस्था आप बना रहे हैं, पब्लिक ईट हम लोगों के ऊपर मारेगी और आपन को बचाने के लिए एक हैमलेट रखना पड़ेगा।

मान्यवर, मैं कहना चाहता हूँ कि हैवी हीकल्स का जो चलन का तरीका है, उसके मूवमेंट को रैगुलराइज करने की जरूरत है, न कि पीछे बैठने वाले के लिए हैलमेट जरूरी करने की जरूरत है। अभी भी हैलमेट लगाकर भी बहुत से लोगों के एक्सीडेंट हो जाते हैं और वे मर जाते हैं हमारे माननीय सदस्य, श्री परमानन्द जी गोविन्द जी वाला के साथ भी यही स्थिति हुई थी। कार वास्तो के लिए भी जरूरी है कि एक सेफ्टी बेल्ट होती है, उसको लगाकर बे कार चलायें, लेकिन उनके लिए कोई कानून नहीं आता है। यह कानून क्यों आया है, यह बात मेरी समझ में नहीं आती है कि एक नवम्बर, 1980 से स्कूटर के पीछे बैठने वालों के लिए आप कानून बनाने जा रहे हैं। इतने कम समय में और इतनी अधिक संख्या में कहां से हैलमेट प्रोवाइड हो जायेंगे। इसलिये किसी खाम कम्पनी को लाम पहुंचाना चाहते हैं, तो दूसरी बात है। इस के लाने का उद्देश्य क्या है—यह मेरी समझ में नहीं आता है? क्या सरकार न स्टडी किया है कि दिल्ली में हैलमेट कम्पलसरी करव के बाद मरने वालों की संख्या में कमी आई है?

एक माननीय सदस्य कौन सी कम्पनी है।

श्री हरिकेश बहादुर इस में सिख चालको के लिए छूट दी है, सिख औरतों के लिये भी छूट दी है। सिख औरतों के लिये छूट क्यों दी है, क्या औरतों में कोई फर्क होता है, यह छूट सभी औरत के लिये होनी चाहिये थी। इस लिये इस पर ध्यान दे कर कुछ करने की आवश्यकता है।

मैंने कुछ गम्भीर बातें आप के सामने रखी हैं, यदि मंत्री जी चाहें तो जवाब दें सकते हैं।

नोबहन और परिवहन तथा सबटन और नागर विमानन मंत्री (श्री अनन्त प्रसाद शर्मा) : सभापति जी, सब से पहले तो मैं माननीय सदस्य महालगी जी को इस बात के लिये धन्यवाद देता हूँ कि किसी अच्छे काम को करने के लिये भी किस तरह से स्कावट पैदा की जा सकती है...

श्री धार० के० महालगी : यह ठीक नहीं है शर्मा जी।

श्री अनन्त प्रसाद शर्मा : इसके लिए कितना परिश्रम करना पड़ता है। आम तौर से अच्छे

काम में स्कावट डालने के लिए ज्यादा परिश्रम करने की जरूरत नहीं होती है, लेकिन इसमें इन्होंने कितना परिश्रम किया है, उस की चर्चा हमारे भाई डागा जी ने की है, इस लिए मैं उस के संबंध में कुछ ज्यादा चर्चा नहीं करना चाहता हूँ।

अब बात यह है कि यह अमेडमेन्ट जो हम 1 नवम्बर से लागू करने जा रहे हैं, जिसका हमने फैसला किया है, इसकी चर्चा करते हुए महालगी ने कहा है कि इतने स्कूटर्स के लिये इतने हैलमेट नहीं मिलगे और इससे भ्रष्टाचार बढ़ाने का जो रास्ता खुलेगा। उन्होंने इसमें कौन-कौन सी चीजों को देखा है मुझे मालूम नहीं है, लेकिन हर अच्छे काम को करने में अगर कोई बुराई ही देखना चहे, तो वह देख सकता है। लेकिन जहां तक भ्रष्टाचार की बात है, उन का यह जानकारी होनी चाहिये कि जिस कानून को लागू करने की बात हो रही है उसको हम आज लागू नहीं कर रहे हैं। अगर आप इस के इतिहास में जायेंगे तो आप देखेंगे कि आज आप जिधर बैठे हैं, वही मिनट जब इधर बैठे थे तो उन्होंने ही इस सबध में बहुत से कदम उठाये थे। हम में एक स्टडी ग्रुप एन्वाइन्ट हुआ था और उस स्टडी ग्रुप ने अपनी रिपोर्ट सबमिट की थी -1972 में। स्टेटगवर्नमेन्टम की ट्रांसपोर्ट डेवलपमेन्ट कान्सिल ने भी इस की सिफारिश की थी। जिनकी वेस्टर्न कन्ट्रीज है हमारे देश के अन्दरया जापान जैसे देश में भी यह तरीका लागू भी बढ़ते हुए एक्सीडेंट को देखते हुए यह जरूरी समझा गया कि इस तरह के कानून को लागू किया जाय। जब इस का नोटिफिकेशन हुआ तो बहुत से ऐतराज आये, अलग-अलग जगहों से ऐतराज आये, मिलवर्कलोजम लीडर्स ने ऐतराज किया, सभी ऐतराज पर उम समय गौर किया गया। काश, महालगी माहब उस वक्त भी ऐतराज करते तो उम पर भी उम समय गौर किया जाता, लेकिन उस वक्त उन्होंने ऐतराज नहीं किया। आज जब इस को लागू करने की बात आई है तो उन्होंने स्कावट पैदा करनी शुरू कर बी है। मैं उन से कहना चाहता हूँ—इस कानून को सिर्फ स्कूटर चलानेवालों की सुरक्षा के ख्याल से लागू किया जा रहा है, इस के पीछे और कोई बात नहीं है।

अब जहां तक इस समस्या का प्रश्न है कि हमारे पास इतने हैलमेट है या नहीं, ई मैं कहना चाहता हूँ, उन्होंने 1982 की बात की है, तो क्या 1982 तक पूरे हैमलेट मिल जायेंगे। नहीं होंगे, क्यों कि 1982 तक स्कूटर्स की संख्या जो, इस समय है, वह और ज्यादा बढ़ जायगी इतना ही नहीं, आप इस को 1984 कर दीजिए, तब भी वही स्थिति रहेगी, इसकी कोई लिमिट नहीं हो सकती है। मैं आप को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि इस कानून को लागू करने की हम लोग जो बात कर रहे

हैं, वह उन लोगों के लिये है जो स्कूटर ड्राइव करते हैं और उन के पीछे जो बैठते हैं, जिस को पिलयन रीडर कहते हैं, उनकी सुरक्षा को ख्याल कर के इस कानून को हम लागू करना चाहते हैं।

हमारे एक मित्र ने कहा कि किसी खास उद्योग को फायदा पहुंचाने के लिए यह किया जा रहा है। मैं उन में पूछना चाहता हूँ कि अगर किसी खास उद्योग की बात उनके मन में है, तो उसे उन्हें बतलाना चाहिए। जिस मित्र ने यह मोशन मूव किया है और जिन्होंने इतनी रिशर्च की इसके ऊपर कि जर्मनी तक चले गए और यह भी कहा कि इस के पहनने से एक तरह की बीमारी हो सकती है, यह सारी बिसकवरी उन्होंने की है और यहां तक कहा कि किसी खास उद्योग के लिए यह किया जा रहा है, तो मैं आप की जानकारी के लिए यह बताना चाहता हूँ कि ये ज्यादातर स्माल सेक्टर में, स्माल स्केल इंडस्ट्रीज के सेक्टर में बनने वाले हैं। मैं तो यह कहना चाहूंगा कि ये हर चीज में एक दूसरी चीज देखने की कोशिश करते हैं यह बिल्कुल ठीक नहीं है। इसलिए मैं आखीर, मैं यह कहूंगा चाहूंगा कि जितने भी इस में अबजूकशंस आए हैं नोटिफिकेशन के बाद, उन पर गौर किया गया और उस के फलस्वरूप हम इस कानून को लाए हैं। हमारे मित्र जो उधर बैठे हुए हैं, उन्होंने यह भी कहा कि इस में जो एगजैम्पशन दिया गया है, वह सिर्फ सिक्ख औरतों के लिए हम दे रहे हैं और दूसरी औरतों के लिए हम नहीं कर रहे हैं और यह तो एक डिस्क्रिमिनेशन की बात होगी। उनकी जानकारी के लिए मैं यह बतलाना चाहता हूँ कि सरकार ने यह फ़ैसला किया है कि सिक्ख मैन एण्ड नाट वाली सिक्ख वीमैन बल्कि देश की सारी औरतों को हम इस से एगोडम्ट करना चाहते हैं। इस के अलावा 12 वर्ष के नीचे के बच्चों के लिए हम यह एगजैम्पशन कर रहे हैं।.. (व्यवधान) .. यह तो जो कर रहे हैं, वह मैं बता रहा हूँ। जो सलाह और दी जाएगी, उसको भी हम सुनेंगे लेकिन अभी जो हम एगजैम्पशन करने जा रहे हैं वह सिक्ख मैन के लिए न और देश की तमाम औरतों और 12 वर्ष के नीचे के बच्चों के लिए कर रहे हैं।

मैं आशा करता हूँ कि मेरे इस कहने के बाद हमारे मित्र भी महालगी, इस बात को अच्छी तरह से समझ लेंगे कि अगर इन के मोशन को मान लिया जाए, वो, मैं कहूंगा कि, 1982 में भी यह लागू नहीं होगा। इसलिए 1 नवम्बर, 1980 से ही इस को लागू करने दें और अपने मोशन को वापस ले लें। मैं उनको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि लोगों की सुरक्षा के सिवाय इस के पीछे और कोई भी तथ्य नहीं है।

समापति सहीबय : श्री आर० के० महालगी।

MR. CHAIRMAN: Mr. Mhalgi. what is the position? Are you withdrawing it?

16 hrs.

*SHRI R. K. MHALGI (Thane): Mr. Chairman, Sir, I am very grateful to the hon. Members who participated in the debate and spoke some good words about me. I am also grateful to the hon. Minister Shri Sharmaji for his announcement regarding the exemption of women and children below the age of 12 from wearing helmets, towards the end of his speech. I welcome his announcement. But I was hurt by some things at which he hinted in his speech. During the course of my speech, I never introduced any politics. I did not hurt the feelings of Congressmen. I spoke on the basis of the letters I received. I have received a letter from a youth Congress worker of Nagpur. If I read that letter the point will be clear. It was hinted that Cong(I) favoured to give tenders to some company. It was also said by hon. Member that I intend to obstruct the Government in the implementation of the rules. I am sorry to say, Sir, that such remarks were not in tune with the spirit of the discussion.

I do not believe in doing anything for the sake of opposition. But I also feel that the means adopted for achievement of something must also be healthy and constructive.

You are aware, Sir, that it is impossible to produce 50 lakhs helmets by 1-11-1980. The police will get powers and may misuse them. The law abiding people will also be brought into difficulty. The Government should take all the decisions with a sense of responsibility and cautiousness, judging the far-reaching consequences as well. Only such decision alone will be a well-conceived decision.

The hon. Minister accepted my second amendment. I congratulate

[Shri R. K. Mhalgi]

him for it. I have no ill feeling against Sikhs. I feel that Sikh men and women should also be protected from accidents. That is why I raised my points. But Mr. Daga saw a political motive in it. There is a tendency to look at everything from a political angle. I feel that it should be eschewed.

The hon. Minister has not accepted my first amendment. But I still appeal him to reconsider the issue, and extend the time limit to some extent as it may be convenient to the Government.

I, therefore, withdraw my second amendment. But I press for my first amendment.

MR. CHAIRMAN: It is a little difficult. It forms part of one motion. I cannot put half of the motion to the vote and leave the other half.

SHRI R. K. MHALGI: Then I insist on the motion being put.

MR. CHAIRMAN: All right. The question is:

"This House resolves that in pursuance of sub-section (4) of section 133 of the Motor Vehicles Act, 1939 the following modifications be made in the Motor Vehicles (Protective Headgears) Rules, 1980, published in the Gazette by Notification No. GSR 261(E), dated the 14th May, 1980 and laid on the Table on the 19th June, 1980, namely:—

(i) in rule 1, in sub-rule (2), for "1st November, 1980" substitute "1st January, 1982";

(ii) in rule 3,—

(a) for the existing marginal heading, substitute—

"Exception in the case of women";

(b) omit 'who is a Sikh'.

This House do recommend to Rajya Sabha that Rajya Sabha do concur in this resolution.'

The motion was negatived.

16.05 hrs.

BRAHMAPUTRA BOARD BILL

THE MINISTER OF IRRIGATION (SHRI KEDAR PANDAY): Sir, I beg to move*:

"That the Bill to provide for the establishment of a Board for the planning and integrated implementation of measures for the control of floods and bank erosion in the Brahmaputra Valley and for matters connected therewith, be taken into consideration."

In this connection, I wish to say a few words.

This Brahmaputra river is the biggest river in India, and it carries more water than the Ganga. But it causes extensive floods in that region. The area affected by these floods is 8.8 lakh hectares per year and the population affected is 15.1 lakh per year. The total value of damage is Rs. 9.3 crores per year. So, the Members will be in a position to realise that these heavy damages are caused by this gigantic river.

I introduced this Bill in the House on the 1st July, 1980. It envisages the constitution of a Board which will prepare a Master Plan for flood control measures and this flood control will be an integral part of a multipurpose scheme developed for the utilisation of water resources in this region.

PROF. N. G. RANGA (Guntur): Irrigation also.

*Moved with the recommendation of the President.