SHRI RANDHIR SINGH : I love you.

SHRI M. L. SONDHI : Let there be a little seriousness. It is this sort of quality which brings about indiscipline in this House: it is this light-heartedness. He is a fine fellow to meet in the playground; but not here where he brings down the temper of this House. Let him tell the Minister to be forth right.

SHRI RANDHIR SINGH : I am so sorry.

MR. SPEAKER : Do not take the privilege of interrupting every Member when he is speaking. Please do not do that.

12.49 hrs.

COMMITTEE OF PRIVILEGES

Ninth Report

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY (Kendrapara) : Sir I beg to move :

> "That this House do agree with the Ninth Report of the Committee of Privileges laid on the Table of the House on the 19th November, 1969."

I do not think it needs any explanation; the report has been circulated.

MR. SPEAKER : Yes. The question is :

> "That this House do agree with the Ninth Report of the Committee of Privileges laid on the Table of the House on the 19th November, 1969."

The motion was adopted.

---

12 50 hrs.

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

श्री ओम प्रकाश त्यागी (मुरादाबाद) : अध्यक्ष महोदय, मैं कल कह रहा था कि मोटर व्हीकल्ज एक्ट में सबसे बड़ी विशेष धारा परमिट के बारे में है और परमिट देने के सम्बन्ध में जितनी धांधली चल रही है, जितना भ्रष्टाचार चल रहा है और उसके कारण जनता को जितना कष्ट पहुंच रहा है, उतना सरकार की किसी अन्य व्यवस्था से नही। जैसा कि मैंने कल कहा था, बाजार में एक एक लाख रुपये का परमिट बिक रहा है। इसके मानी यह है कि परमिट लेने वाले ज्यादा हैं और गाड़ियां कम हैं। इस स्थिति में यह समझ में नहीं आता है कि सरकार परमिट देने में हिचकिचाती क्यों है ? इसका एक ही कारण मालूम होता है कि सरकार के कर्मचारी भ्रष्टाचार चाहते हैं। उनके पाकेट गर्म होती रहें, इसी कारण से उन्होंने इस प्रणाली को दूषित बना रखा है।

मैं चाहता हूं कि इस भ्रष्टाचार को दूर किया जाये और जनता को राहत मिले। इसके लिए मेरा सुझाव है कि सरकार के पास परमिट के लिए जितने भी प्रार्थना पत्र आयें और सरकार जितने प्रार्थना पत्रों को प्रमाणित कर दे, उन सभी को परमिट मिल जाना चाहिए, ताकि वे किसी भी रूट पर बस चला सकें। 1920 तक यही व्यवस्था थी, लेकिन बीच में षड्यन्त्र चला और जान बूझ कर भ्रष्टाचार उत्पन्न करने के लिए उसमें परिवर्तन कर दिया गया।

यह दलील दी जा सकती है कि अगर एक ही रूट पर ज्यादा बसें हो जायेंगी, तो लाभ नहीं होगा, मैं कहना चाहता हूं कि लाभ और हानि के बारे में निर्णय करना परमिट लेने वालों का काम है। जहां लाभ नही होगा वहां कोई व्यक्ति परमिट नहीं लेगा। परमिट लेने वाले सोच लेंगे कि अमुक रूट पर लाभ होगा या नही। अगर किसी रूट पर बसों आदि की संख्या बढ़ जायेगी, तो यात्रियों को लाभ होगा, उन्हें किराया भी कम देना पड़ेगा और वे आराम से यात्रा करेंगे ओवरलोडिंग समाप्त हो जायेगा। इस तरह ज्यादा लोगों को काम मिल सकता है।

अगर सरकार इस सुझाव को मानने के लिए तैयार नहीं है, अगर उसने थोड़े ही परमिट देने हैं, तो भ्रष्टाचार को रोकने के लिए उसे यह प्रणाली अपनानी चाहिए कि जितने प्रार्थना पत्रों को वह सही मान ले, बैलट के द्वारा यह डिसाइड कर लिया जाये कि उनमें से किन को परमिट दिया जाये। बैलट प्रणाली लागू करने से भ्रष्टाचार बिल्कुल समाप्त हो जायेगी। अगर सरकार ऐसा नहीं करती है और अपनी इच्छानुसार परमिट देने की व्यवस्था जारी रखती है, तो उसके कर्मचारियों के पाकेट गर्म होते रहेंगे और आम जनता को बहुत परेशानी होगी।

इस सरकार का कहना है कि देश में कुछ बिजिनेस हाउसिज और कैपिटलिस्टस ने उद्योग में अपनी मानोपली बनाई हुई है और उसको खत्म कर के वह आम जनता और गरीबों को लाभ पहुंचायेगी। यदि उसके इस कथन में कुछ सचाई है और यह केवल नारा नहीं है, तो मैं बताना चाहता हूं कि इसी तरह की मानोपली बसिज और ट्रक्स के क्षेत्र में भी है। एक एक आदमी के पास बीस बीस और पचास पचास परमिट और बसें ट्रक आदि हैं। सरकार की नीति के अनुसार अधिक से अधिक लोगों को काम मिलना चाहिए और उसका एक ही तरीका है कि इस बिल में यह व्यवस्था कि जाये कि एक आदमी को एक से ज्यादा परमिट नहीं दिया जायेगा। जिस व्यक्ति के पास पहले ही कोई परमिट है, जिसको कमाने का धन्धा मिला हुआ है, उसको दूसरा परमिट क्यों दिया जाये? जिस तरह बड़े बड़े बिजिनेस हाउसिज को न जाने कितने कितने लाइसेंस दे दिये गये हैं, वही नीति परिवहन के क्षेत्र में भी नहीं अपनाई जानी चाहिए। जिसके पास पहले ही एक परमिट है, उसको दोबारा न दिया जाये। सरकार को यह ध्यान रखना चाहिए कि अधिक से अधिक आदमियों को काम मिले। परमिट देने में को-आपरेटिव सोसायटियों को प्रिफरेंस देनी चाहिए। इस बिल में यह व्यवस्था नहीं की गई है।

THE DEPUTY MINISTER IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, AND IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI IQBAL SINGH) : Preference for the cooperative societies is already there in the main Act.

श्री ओम प्रकाश त्यागी : परमिट देने के सम्बन्ध में यह व्यवस्था नहीं की गई है।

यह भी व्यवस्था की जानी चाहिए कि जिसको परमिट दिया जाये, वह स्वयं बस चलाये। जो बस न चलाता हो और परमिट बेच देता हो, जो किसी दूसरे को परमिट देकर घर बैठे खाना चाहता हो, उसका न केवल परमिट कैंसल किया जाना चाहिए, बल्कि उसके लिए सजा की भी व्यवस्था होनी चाहिए।

क्लाज 41 में यह व्यवस्था की गई है कि यदि किसी रूट का राष्ट्रीयकरण करने के लिए कोई स्कीम घोषित की जाती है, तो पहले परमिट खत्म कर दिये जायेंगे और सम्बद्ध व्यक्तियों को टेम्पोरेरी परमिट लेने पड़ेंगे और जब माडिफाइड स्कीम घोषित की जायेगी, तो परमिट बिल्कुल समाप्त हो जायेंगे। मान लीजिए, किसी व्यक्ति को तीन साल के लिए परमिट मिला है। छः महीने बाद सरकार ने उस रूट का राष्ट्रीयकरण कर दिया। तब ढाई साल तक वह व्यक्ति क्या करेगा? ऐसी स्थिति में उसको मुआवजा देने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

जहां तक इन्टरस्टेट परमिट का सम्बन्ध है, सबसे बड़ी कठिनाई यह है कि जो नये प्रदेश बने हैं, उनमें एक प्रदेश की टांग किसी दूसरे प्रदेश में निकली हुई है। इसका परिणाम यह है कि एक प्रदेश की बस कहीं जाती है और बीच में किसी दूसरे प्रदेश का थोड़ा सा हिस्सा आ जाता है तो परमिट लेना पड़ता है। पहले यह व्यवस्था थी कि अगर किसी दूसरे राज्य

(श्री ओम प्रकाश त्यागी)

का 16 किलोमीटर भाग रास्ते में आ जाये, तो उसकी छूट होगी, लेकिन इस विधेयक में उसको घटाकर 8 किलोमीटर कर दिया गया है। मैं समझता हूं कि इस क्षेत्र को घटाना ठीक नहीं है। यदि दूसरे प्रदेश के हिस्से में कोई बस पैसेंजर नहीं उठाती है, तो उसको पास होने देना चाहिए और उसके लिए परमिट की जरूरत नहीं होनी चाहिए।

परमिट देने के बारे में व्यवस्था की गई है कि स्कीम के सरकारी गजेट में प्रकाशित कर दिये जाने पर लोग परमिट के लिए सप्लाई करें। मै कहना चाहता हूं कि हर एक आदमी गजेट नहीं पढ़ता है। गजेट पढ़ने वाला एक खास वर्ग है। मेरा सुझाव है कि कम से कम एक दैनिक समाचार पत्र में, जो किसी क्षेत्र की अपनी भाषा में निकलता हो और एक स्थानीय समाचार पत्र में स्कीम को प्रकाशित किया जाये, ताकि साधारण जनता उसके बारे में जान सके।

श्री यशपाल सिंह : एक्ट में यह भी है। मुझे अफसोस है कि माननीय सदस्य ने एक्ट को पढ़ा नहीं है।

श्री ओम प्रकाश त्यागी : मैंने पढ़ा है। उसमें कहा गया है, "ऐनी न्यूज पेपर"। उसमें इंगलिश का समाचार पत्र भी आ जायेगा। मैं कहता हूं कि लोकल लैंग्वेज के एक दैनिक समाचार पत्र में स्कीम को प्रकाशित किया जाये।

सरकार की ओर से राष्ट्रीयकरण का नारा बहुत जोरों से लगाया जा रहा है। मै राष्ट्रीयकरण का विरोधी नहीं हूं, मैं उसका पक्षपाती हूं। परन्तु राष्ट्रीकरण वहीं तक सीमित रहना चाहिए, जहां तक जनता का हित हो, उसको हानि न पहुंचे। ऐसे राष्ट्रीयकरण का कोई अर्थ नहीं है, जिससे जनता को हानि और कष्ट होता है। जहां तक परिवहन का सम्बन्ध है, सरकार के पास इतनी बसें नहीं हैं कि उनसे तमाम जनता की आवश्यकताओं की पूर्ति हो सके। सरकार को कम से कम दस बीस साल तक प्राइवेट बसों और ट्रकों का सहारा लेना पड़ेगा। कोई भी सिस्टम हो, डेमोक्रेटिक सिस्टम हो या कम्यूनिस्टिक सिस्टम, उसका मूल लक्ष्य होता है जनता की भलाई। इसलिए सरकार को देखना चाहिए कि किसी व्यवसाय आदि को राष्ट्रीयकरण करने से जनता की भलाई हुई है या नहीं।

मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूं कि वह दिल्ली के अन्तरप्रान्तीय बस अड्डे पर आ कर देखें कि वहां क्या स्थिति है। उत्तर प्रदेश रोडवेज की बसे वहां खड़ी हैं और वहीं गढ़ मुक्तेश्वर जाने के लिए प्राइवेट बसिज भी हैं। प्राइवेट बसों के बुकिंग आफिस पर यात्रियों को कोई कठिनाई नहीं है। लोग आराम से टिकट लेते हैं और बसों में बैठते चले जाते हैं। इसकी तुलना में उत्तर प्रदेश रोडवेज के बुकिंग आफिस पर जून के महीने में स्त्री पुरुषों की एक लम्बी लाइन लगी रहती है। बुकिंग क्लर्क चाय आदि पीकर अपनी सुविधा के अनुसार आता है। वहां पर टिकट देने में भी बहुत गड़बड़ है। पुलिस के सिपाही अन्दर जा कर पांच सात टिकट ले आते हैं और बाकी लोग परेशान होते हैं। चाहें कोई बस खाली हो और केवल दो तीन सवारियां उसमें बैठी हों, लेकिन यह देखने की कोशिश नहीं की जाती है कि यदि कोई और लोग उस बस से जाना चाहते हैं, तो उनको भी ले लिया जाये। गढ़मुक्तेश्वर में मैंने एक ऐसी ही घटना देखी। एक उत्तरप्रदेश रोडवेज की बस में केवल तीन सवारियां थी। करीब दस बारह मुस्लिम व्यापारियों को मुरादाबाद जाना था। उन्होंने बस को रोका और कहा कि हमने भी मुरादाबाद जाना है। शाम का, सूर्य छिपने का समय था।

13 hrs.

लेकिन बस ड्राइवर ने रोका नहीं। कहा नहीं, नहीं और बस चल पड़ी। मैंने कहा कि रोक लो, बैठा लो, लेकिन उसने कहा नहीं,

बस नहीं रुक सकती । फिर मैंने कहा कण्डक्टर को कि बता तेरी बस होती तो रोकता या नहीं ? उसने कहा, रोकता ही नहीं, चाचा और बाबा कह कर बुलाता और बैठाता । मैं ने कहा कि फिर आज क्यों नहीं रोका ? तो उसने कहा कि मुझे क्या पड़ी है, मुझे तो अपनी तनख्वाह मिलती है और मैं कायदे के अनुसार काम करता हूं । यही वजह है आज तमाम बसें हानि पर चल रही है । मेरा सुझाव है कि आप सरकारी बसेज भी चलाइये लेकिन उसी रूट पर प्राइवेट-बसों को भी इजाजत दीजिए जिससे कि कम्पीटीशन में जनता का लाभ हो । आज हालत यह है कि आप न अपनी बसों को ठीक चला सकते हैं न उन्हें ठीक रख सकते हैं । यहीं दिल्ली में ही चल कर देख लीजिए । 100 के लगभग बसें खड़ी होंगी जिनका एक छोटा सा पुर्जा ठीक करना होगा जिसे एक आदमी दो मिनट में ठीक कर सकता है । लेकिन चूंकि वह सरकार की है, किसी को कोई चिन्ता नहीं इसलिए इस प्रकार की धांधली समाप्त होनी चाहिए जिनके कारण जनता को कष्ट उठाना पड़ता है । मेरा यह कहना है कि राष्ट्रीयकरण के बजाय इन बसों का आप समाजीकरण कीजिए । आप समाज की कोआपरेटिव सोसाइटीज़ के द्वारा इन बसों को चलाइये । गवर्नमेंट अपनी ओर से बसें न चलाए, समाज की ओर से जनता की ओर से चलाए ।

अध्यक्ष महोदय, एक बात और ड्राइवर्स के बारे में कहना चाहता हूं । इस देश में सबसे ज्यादा ऐक्सीडेंटस होते हैं । आज ही आया है पेपर में कि दिल्ली में रोज पांच आदमी मर जाते हैं ऐक्सीडेन्टस के द्वारा । उसका मूल कारण यह है कि ड्राइवर्स की ट्रेनिंग ठीक नहीं होती । प्राइवेट ट्रेनिंग स्कूल्स बने हुए हैं जहां से सौ डेढ़ सौ रुपया देकर बड़ी आसानी से ड्राइविंग का लाइसेंस मिल जाता है । मेरा कहने का मतलब यह है कि आप गवर्नमेंट के ट्रेनिंग स्कूल खोलिए, उनको पूरी ट्रेनिंग दीजिए और फिर चलाने का लाइसेंस दीजिए । इसके अलावा जब मोटर ड्राइविंग लाइसेंस के लिए ड्राइवर उसको रिन्यू कराने के लिए आता है तो आप ने उसमें शर्त लगा रखी है कि मेडिकल सर्टिफिकेट भी साथ में दो और यह उस ड्राइवर के लिए है जो किराये पर या नौकरी पर मोटर गाड़ी चलाता है, ट्रक चलाता है । आप का यही तो तात्पर्य है कि उसकी आंख खराब न हो जिससे कोई ऐक्सीडेन्ट वगैरह न हो जाय । लेकिन और जो कार-होल्डर्स हैं क्या उनकी आंखों को आप ने ईटर्नल समझ रखा है कि वह खराब होंगी ही नहीं ? उनके लिए इस मेडिकल सर्टिफिकेट की आवश्यकता क्यों नहीं है ? बेचारे गरीब ड्राइवर के लिए ड्राइविंग लाइसेंस रिन्यू करते समय आप ने यह शर्त लगा रखी है । मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि 40 साल के पहले एक बार एक आदमी ने अगर मेडिकल सर्टिफिकेट दे दिया है, अगर 40 साल से कम उसकी आयु हो तो इस के बीच में रिन्युअल के लिए मेडिकल सर्टिफिकेट उसे दोबारा पेश करने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए और यह मेडिकल सर्टिफिकेट हर एक के लिए समान रूप से लागू होना चाहिए । नम्बर प्लेट्स के मुताल्लिक एक बात और कह कर समाप्त करता हूं । यह राष्ट्र एक है, सबका है, सबको समान सुविधा होनी चाहिए । आज बस किसी का एक्सीडेन्ट करके भागी जा रही है और न० प्लेट है तेलगू भाषा में । इसलिए आप यह शर्त लगाइए कि हिन्दी और अंग्रेजी भाषा में प्लेट के नम्बर जरूर होने चाहिए । यहां दिल्ली में आप ने चालान कर दिया है केवल हिन्दी में प्लेट होने पर । यह माइल स्टोन जहां विदेशों के लोग भी आते हैं, हिन्दी और अंग्रेजी में जरूर होने चाहिए । उसके साथ साथ रीजनल लैंग्वेज में भी होने चाहिए । इन शब्दों के साथ मैं अपना कथन समाप्त करता हूं ।

MR. SPEAKER : Shri Arumugham. He will speak after lunch. We now adjourn for lunch to meet at 2 O'clock.

13 04 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till fourteen of the clock.