

लोक-सभा

वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

खंड ७, १९५६

(६ से २५ अगस्त, १९५६)

1st Lok Sabha
(XII Session)



तेरहवां सत्र १९५६



(खण्ड ७ में अंक १६ से अंक ३० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

विषय-सूची

[भाग २-वाद-विवाद दिनांक, ६ से २५ अगस्त, १९५६]

अंक १६, सोमवार, ६ अगस्त, १९५६

पृष्ठ

स्वेज नहर के मामले पर वक्तव्य के सम्बन्ध में .	६६५-६६
स्थगन प्रस्ताव—	
त्रिपुरा में बाढ़े	६६६-६८
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	६६८-६९
राज्य सभा से सन्देश	६६९
उच्चतम न्यायालय (न्यायाधीशों की संख्या) . विधेयक	७००
राज्य पुनर्गठन विधेयक, संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में	७००-३६
खंड २ से १५	७००-०२
खंड १६ से ४६ और अनुसूचि १ से ३	७०२-१६
खंड ५० से ७०	७१६-३२
खंड ७१ से ११४ और अनुसूचि ४ से ६	७३२-३६
दैनिक संक्षेपिका	७४०-४१

अंक १७, मंगलवार, ७ अगस्त, १९५६

प्राक्कलन समिति—

कार्यवाही का सारांश (१९५५-५६) खंड ५, अंक ४ और ५	७४३
बिहार तथा पश्चिमी बंगाल (राज्य क्षेत्रों का हस्तान्तरण) विधेयक	७४३
राष्ट्रीय राजपथ विधेयक	७४३
राज्य पुनर्गठन विधेयक, संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में	७४४-८६
खंड २ से १५	७४४-६३
खण्ड ७१ से ११४ और अनुसूचि ४ से ६	७६३-६६
खण्ड ११५ से १३१	७६६-८६

दैनिक संक्षेपिका

७८७

अंक १८, बुधवार, ८ अगस्त, १९५६

डॉ ह० कु० मुकर्जी का निधन	७८६-८०
स्वेज नहर के प्रश्न के बारे में वक्तव्य	७८०-८५
दैनिक संक्षेपिका	७९६

अंक १६, गुरुवार, ६ अगस्त, १९५६

पृष्ठ

सभा-पटल पर रखे गये पत्र	७६७-६८
राज्य सभा से सन्देश	७६८
सभा का कार्य	७६९
स्थगन प्रस्तावों के संबंध में	७७०
राज्य पुनर्गठन विधेयक, संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में	७६६-८५२
खण्ड २ से १३१, अनुसूची १ से ६ और खण्ड १	७६६-८५०
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	८५१
नदी बोर्ड विधेयक, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में—	८५२-८३
विचार करने का प्रस्ताव	८५२
दैनिक संक्षेपिका	८६४-८५

अंक २०, शुक्रवार, १० अगस्त, १९५६

स्थगन प्रस्ताव—	
अहमदाबाद की स्थिति	८६७-८८
कार्य-मंत्रणा समिति—	
उन्नतालीसवां प्रतिवेदन	८६८
प्रावक्लन समिति—	
कार्यवाही का सारांश (१९५५-५६) खण्ड ५ संख्या ६	८६८
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
नेकोवाल दुर्घटना के संबंध में पाकिस्तान द्वारा क्षतिपूर्ति	८६८-८९
नदी बोर्ड विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव	८६९-७४
राज्य पुनर्गठन विधेयक, संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में	८७४-८८
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	८६४
व्यवहार प्रत्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक (धारा ८७-ख का हटाया जाना)	८६८
भारतीय दंड संहिता (संशोधन) विधेयक (धारा ४६७ का संशोधन) —	
विचार करने का प्रस्ताव	८६८-८११
बेकारी सहायता विधेयक—	
परिचालित करने का प्रस्ताव	८११
स्त्री तथा बाल संस्था अनुज्ञापन विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	८१८

पृष्ठ

मोटरों के पेट्रोल पर उत्पादन शुल्क के बारे में आधे घंटे की चर्चा	६१६-२४
बिहार तथा पश्चिम बंगाल (राज्य क्षेत्रों का हस्तान्तरण) विधेयक	६२४-२५
दैनिक संक्षेपिका	६२६-२७

अंक २१, शनिवार, ११ अगस्त, १९५६

राज्य-सभा से सन्देश	६२६
सभा का कार्य	६२६-३०
नदी बोर्ड विधेयक, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में—	६३०-४१
खण्ड २ से २६ और १	६३०-४०
पारित करने का प्रस्ताव	६४०
बिहार तथा पश्चिम बंगाल (राज्य क्षेत्रों का हस्तान्तरण) विधेयक—	
संयुक्त समिति का प्रतिवेदन	६४४
अन्तर्राज्यिक जल विवाद विधेयक, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में—	
विचार करने का प्रस्ताव	६४१-४४, ६४५-५४
खण्ड २ से १३ और १	६५३-५४
पारित करने का प्रस्ताव	६५४
मोटर गाड़ी (संशोधन) विधेयक—	
संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव	६५४-७४
दैनिक संक्षेपिका	६७५

अंक २२, सोमवार, १३ अगस्त, १९५६

स्थगन प्रस्ताव—	
पूर्वी उत्तर प्रदेश और बिहार में सूखा	६७७
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	६७७-७८
राज्य सभा से सन्देश	६७८
अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति आदेश (संशोधन)	
विधेयक के बारे में याचिका	६७८
आधीनस्थ विधान संबंधी समिति—	
पांचवां प्रतिवेदन	६७६
वाद-विवाद से अंश निकाले जाने के बारे में	
कार्य मंत्रणा समिति—	
उन्तालीसवां प्रतिवेदन	६७६-८०

तोल और माप मानदण्ड विधेयक .	६८०
राष्ट्रीय राज पथ विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव .	६८०-१०२४
खण्ड २ से १०, अनुसूची और खण्ड १ .	१०१५-२४
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव .	१०२४
विस्थापित व्यक्ति (प्रतिकरतथा पुनर्वास) नियमों के बारे में प्रस्ताव .	१०२४-३७
दैनिक संक्षेपिका	१०३८-३६
 अंक २३, मंगलवार, १४ अगस्त, १९५६	
सभा-पटल पर रखे गये पत्र	१०४१
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, १९५६-५७ .	१०४२
अतिरेक अनुदानों की मांगें, १९५१-५२ . . .	१०४२
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, १९५६-५७ (त्रावनकोर-कोचीन)	१०४२
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—	
अट्ठावनवां प्रतिवेदन . . .	१०४२
विद्युत (सम्भरण) संशोधन विधेयक—	
प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव .	१०४२-६८
बहु-एकक सहकारी संस्थाएं (संशोधन) विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव	१०७५-८०
खण्ड १ और २ . . .	१०८०-८१
पारित करने का प्रस्ताव . . .	१०८०
भारतीय खाल उपकर (संशोधन) विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव	१०८१-८०
खण्ड १ से ५ . . .	१०८०
पारित करने का प्रस्ताव . . .	१०८०
भारतीय कपास उपकर (संशोधन) विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव . . .	१०८०-८२
अग्रतला में बाढ़ पीड़ित विस्थापित व्यक्तियों के बारे में आधे घंटे की चर्चा .	१०८३-८७
दैनिक संक्षेपिका . . .	१०८८-८६
 अंक २४, गुरुवार, १६ अगस्त, १९५६	
श्री शिवदयाल उपाध्याय का निधन	११०१
सदस्य का बन्दीकरण	११०१

पृष्ठ

११०१-०२

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

नियम समिति—

पांचवां प्रतिवेदन ११०२

लोक-लेखा समिति—

अट्ठारहवां प्रतिवेदन ११०२

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना बिहार तथा पूर्वी उत्तर प्रदेश में फसलों पर सूखे का प्रभाव ११०३-०४

बिहार तथा पश्चिम बंगाल (राज्य क्षेत्रों का हस्तांतरण) विधेयक, संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में ११०४-५२

विचार करने का प्रस्ताव ११०४

खण्ड २ से ४ और नया खण्ड ४ क ११४६-४८

दैनिक संक्षेपिका ११५३

अंक २५, शुक्रवार, १७ अगस्त, १९५६

पटल पर रखे गये पत्र ११५५

राज्य सभा से सन्देश ११५५

भारतीय रेलवे अधिनियम तथा उसके अधीन नियमों के बारे में याचिका . ११५६

सभा का कार्य ११५६, १२०६

बिहार तथा पश्चिम बंगाल (राज्य क्षेत्रों का हस्तांतरण) विधेयक . ११५६-८८

खण्ड ३ से ५१, अनुसूची तथा खण्ड १ . ११७७-८६

संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव ११८६

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—

अठावनवां प्रतिवेदन ११८८

चलचित्रों के उत्पादन तथा प्रदर्शन के नियंत्रण और विनियर्मन के बारे में प्रस्ताव . ११८८-१२०५

राज्य नीति के निदेशक तत्वों की कार्यान्विति संबंधी समिति की नियुक्ति के बारे में संकल्प १२०५

दैनिक संक्षेपिका १२०७-०८

अंक २६, सोमवार, २० अगस्त, १९५६

स्थगन प्रस्ताव—

अहमदाबाद की स्थिति १२०६-१०

सभा-पटल पर रखे गये पत्र १२१०

	पृष्ठ
राज्यसभा से सन्देश	१२१०
समाचार-पत्र (मूल्य तथा पृष्ठ) विधेयक	१२११
सदस्यों का नन्दीकरण	१२११
सदस्य द्वारा पदत्याग	१२११
भारतीय रुई उपकर (संशोधन) विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव	१२११-१५
खण्ड २ से ५ और १	१२१५
पारित करने का प्रस्ताव	१२१५
भारतीय नारियल समिति (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	१२१५-२४
खण्ड २ से ४ और १	१२२३
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	१२२३
उच्चतम न्यायालय (न्यायाधीशों की संख्या) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	१२२४-३४
खण्ड १ और २	१२३४
पारित करने का प्रस्ताव	१२३४
जम्मू तथा काश्मीर (विधियों का विस्तार) विधेयक—	
विचार करने तथा पारित करने के प्रस्ताव	१२३५
शैद्योगिक विवाद (संशोधन) विधेयक—	
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव	१२३५-३६
खण्ड १ से ३	१२३६
पारित करने का प्रस्ताव	१२३६
अनुपूरक अनुदानों की मांगें, १९५६-५७	१२४०-५६
सभा का कार्य	१२३६
दैनिक संक्षेपिका	१२५७-५८

अंक २७, बुधवार, २२ अगस्त, १९५६

नियम समिति—

बैठक की कार्यवाही का सारांश	१२५६
सभा पटल पर रखा गया पत्र	१२६०
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
उनसठवां प्रतिवेदन	१२६०

	पृष्ठ
मोटर गाड़ी अधिनियम के बारे में याचिका	१२६०
सदस्य का निरोध	१२५६
	१२६०-६२
अतिरिक्त अनुदानों की मांगे, १६५१-५२	१२६२-७३
विस्थापित व्यक्ति (प्रतिकर तथा पुनर्वास) नियम के बारे में प्रस्ताव . १२७३-१३०३	
सरकारी भूगृहादि (निष्कासन) संशोधन विधेयक, प्रवर समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में	१३०३-१५
विचार करने का प्रस्ताव	१३०३
दैनिक संक्षेपिका	१३१६-१७

अंक २८, गुरुवार, २३ अगस्त, १६५६

सभा पटल पर रखा गया पत्र	१३१६
विनियोग (संख्या ३) विधेयक	१३१६
विनियोग (संख्या ४) विधेयक	१३२०
सरकारी भूगृहादि (निष्कासन) संशोधन विधेयक, प्रवर समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में—	
विचार करने का प्रस्ताव	१३२०-६०
खण्ड २ से ६, और खण्ड १	१३५७-६०
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	१३६०
नागा पहाड़ियों की स्थिति के बारे में प्रस्ताव	१३६०-७८
दैनिक संक्षेपिका	१३७६

अंक २९, शुक्रवार, २४ अगस्त, १६५६

सभा पटल पर रखा गया पत्र	१३८१
विनियोग (संख्या ३) विधेयक	१३८१-८२
विनियोग (संख्या ४) विधेयक	१३८२
सभा का कार्य	१३८२-८३
सरकारी भूगृहादि (निष्कासन) संशोधन विधेयक	१३८३-८८
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	१३८३
राज्य वित्त निगम (संशोधन) विधेयक	१३८८-१४०५
विचार करने का प्रस्ताव	१३८८

भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक—

राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव	१४०५-१५
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
उनसठवां प्रतिवेदन	१४१५-१६
केन्द्रीय सरकार के कर्मचारी (अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना में सम्मिलित होने का विकल्प) विधेयक	१४१६
स्त्री तथा बाल संस्था अनुज्ञापन विधेयक—	१४१६-२०,
विचार करने तथा प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव	१४२७-२८
संविधान (छठी अनुसूची का संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	१४२०-२२
दण्ड विधि संशोधन विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	१४२२-३४
दैनिक संक्षेपिका	१४३५-३६

अंक २०, शनिवार, २५ अगस्त, १९५६

सभा का कार्य	१४३७-३८
राज्य सभा से सन्देश	१४३८
भारतीय चिकित्सा परिषद् विधेयक	१४३८
कार्य मंत्रणा समिति—	
चालीसवां प्रतिवेदन	१४३८
सदस्य द्वारा त्याग-पत्र	१४३९
स्त्रियों तथा लड़कियों के अनैतिकरण दमन विधेयक—	
प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव	१४३९-४०
बाल विधेयक, राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में—	
प्रवर समिति को सौंपने का प्रस्ताव	१४४०-४१
स्त्री तथा बाल संस्था अनुज्ञापन विधेयक	१४४१
भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक, राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में	१४४१-५३
खण्ड २ और १	१४५२-५३
पारित करने का प्रस्ताव	१४५३
भारतीय प्रौद्योगिकीय संस्था (खड़गपुर) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	१४५३-८१
खण्ड २ से ३१ और १	१४७५-८०
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	१४८०

खेल और माप मापदण्ड विधेयक—	•	•	•	१४८१—८२
संयुक्त समिति को सौंपने का प्रस्ताव	•	•	•	१४८३—८४
निक संक्षेपिका	•	•	•	

लोक-सभा वाद-विवाद

(भाग २—प्रश्नोत्तर के अतिरिक्त कार्यवाही)

लोक-सभा

शनिवार, ११ अगस्त, १९५६

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नोत्तर

(प्रश्न नहीं पूछे गये—भाग १ प्रकाशित नहीं हुआ)

राज्य सभा से संदेश

सचिव : मुझे सभा को यह सूचना देनी है कि राज्य सभा ने ६ अगस्त, १९५६ को लोक सभा द्वारा २० जुलाई, १९५६ को पारित भारत के रक्षित बैंक (संशोधन) विधेयक, १९५६ को बिना किसी संशोधन के स्वीकार कर लिया है।

अध्यक्ष महोदय : एक याचिका उपस्थित की जानी है। माननीय सदस्य डा० गंगाधर गिव अनुपस्थित हैं।

सभा का कार्य

संसद-कार्य मंत्री (श्री सत्यनारायण सिंह): श्रीमान्, आपकी अनुज्ञा से मैं १३ अगस्त, १९५६ से आरम्भ होने वाले सप्ताह के लिये सरकारी कार्य के क्रम की घोषणा करता हूँ। मोटर गाड़ी (संशोधन) विधेयक के एक संयुक्त समिति को सौंपे जाने के प्रस्ताव के स्वीकृत होने के पश्चात् कार्य को इस क्रम में प्रस्तुत करने की प्रस्थापना है—राष्ट्रीय राजपथ विधेयक—विचार करने तथा पारित करने के लिये, विस्थापित व्यक्ति (प्रतिकर और पुनर्वासि) अधिनियम, १९५४ की धारा ४० (१) के अन्तर्गत बनाये गये और २१ जुलाई, १९५६ को पुनः लोक-सभा पटल पर रखे गये विस्थापित व्यक्ति प्रतिकर और पुनर्वासि नियमों, १९५५ के रूपमें से संबंधित प्रस्तावों पर विचार। विद्युत् (संभरण) संशोधन विधेयक—प्रवर समिति को सौंपने के लिये प्रस्ताव।

विचार करने तथा पारित करने के लिये अन्य विधेयक

बहु एकक सहकारी समितियां (संशोधन) विधेयक, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में;

भारतीय लाख उपकर (संशोधन) विधेयक, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में;

भारतीय रुई उपकर (संशोधन) विधेयक, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में;

भारतीय नारियल समिति (संशोधन) विधेयक;

बिहार और पश्चिम बंगाल (राज्य क्षेत्रों का हस्तान्तरण) विधेयक, संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में;

[†]मूल अंग्रेजी में।

६२६

[श्री सत्य नारायण सिंह]

उच्चतम न्यायालय (न्यायाधीशों की संख्या) विधेयक।

कार्य का उपर्युक्त त्रैम इस परन्तुक के अधीन है कि बिहार और पश्चिम बंगाल (राज्य क्षेत्रों का हस्तान्तरण) विधेयक गुरुवार, १६ अगस्त, १९५६ को विचार करने के लिये कार्यक्रम में रखा जायेगा।

+श्री जयपाल सिंह (रांची-पश्चिम-रक्षित-अनुसूचित आदिम जातियां) : संसद् कार्य मंत्री ने बिहार और पश्चिम बंगाल (राज्य क्षेत्रों का हस्तान्तरण) विधेयक को भी कार्य में सम्मिलित कर लिया है, इसके संबंध में संयुक्त समिति ने अभी अपना प्रतिवेदन नहीं दिया है और उसे सभा के समक्ष नहीं रखा गया है।

+श्री सत्य नारायण सिंह : यह एक बजे उपस्थित किया जायेगा।

नदी बोर्ड विधेयक-जारी

+अध्यक्ष महोदय : अब सभा अन्तर्राज्यिक नदियों और नदी घाटियों के विनियमन और विकास के लिये नदी बोर्डों की व्यवस्था करने वाले विधेयक पर खंडवार विचार करेगी। खंड २ और ३ के लिये कोई संशोधन नहीं है।

प्रश्न यह है :

“कि खंड २ और ३ विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड २ और ३ विधेयक में जोड़ दियें गये।

खंड ४ (बोर्डों की स्थापना)

+श्री खू० चं० सोधिया (सागर) : मेरा संशोधन संख्या १४ है। खंड ४ में उपबन्ध किया गया है कि किसी राज्य सरकार द्वारा निवेदन किये जाने पर केन्द्रीय सरकार बोर्ड नियुक्त करेगी। मेरा विचार है कि यदि एक राज्य सरकार की प्रार्थना स्वीकार कर ली जाती है तो दूसरे राज्य का कोई महत्व ही नहीं रहेगा। यदि आप चाहते हैं कि नदी घाटी योजना को सफल बनाने का उत्तर-दायित्व सभी राज्य सरकारों पर डाला जाये तो दोनों को निवेदन करना चाहिये और राज्य सरकारों पर कोई निर्णय ठंसा नहीं जाना चाहिये। सभी सम्बन्धित राज्यों की प्रार्थना पर बोर्ड नियुक्त किये जाने चाहिये। इसीलिये मैंने यह संशोधन रखा है।

+योजना तथा सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री नंदा) : श्रीमान्, यह संशोधन न तो आवश्यक है और न ही उपयुक्त है। इसमें यह पूर्वधारणा बनाई गई है कि सम्भव है कि किसी अवसर पर कोई राज्य किसी कार्य को न करे। यदि कोई राज्य सहमत न हो तो केन्द्रीय सरकार से मांग करने की उसकी इच्छा नहीं होगी। यदि हम कहते हैं कि दोनों पक्षों द्वारा प्रार्थना किये जाने पर व्यवस्था की जायेगी तो इस विधान का मूल प्रयोजन ही नष्ट हो जायेगा। किसी राज्य पर कोई निर्णय ठंसने का तो प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता। केन्द्रीय सरकार को संविधान द्वारा यह कृत्य सौंपा गया है कि वह देश की नदियों और नदी घाटियों के विकास का विनियमन करे और उसकी देखभाल करे। इसलिये यह संशोधन उपयुक्त नहीं है।

अध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन संख्या १४ सभा के मतदान के लिये रखा गया तथा
अस्वीकृत हुआ

+अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड ४ विधेयक का अंग बने।”

मूल अंग्रेजी में।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड ४ विधेयक में जोड़ दिया गया

खंड ५ से १२ विधेयक में जोड़ दिये गये

खंड १३ (वे मामले जिनके सम्बन्ध में बोर्ड को मंत्रणा देने का अधिकार दिया जाये)

†श्री ख० च० सोधिया : इस संबंध में मेरा संशोधन संख्या १५ है। खंड १३ में बोर्ड के कृत्य बताये गये हैं। उपखंड (घ) में सम्बन्धित सरकारों द्वारा आरम्भ किये गये कार्यों की प्रगति को देखने की शक्ति प्रदान की गई है। परन्तु केवल देखभाल करना ही पर्याप्त नहीं होगा यदि बोर्ड संबंधित राज्य सरकारों और केन्द्रीय सरकार को प्रतिवेदन नहीं देता है तब तक बोर्ड का मूल प्रयोजन पूरा नहीं होगा।

†श्री नन्दा : माननीय सदस्य का सुझाव बिलकुल वांछनीय है परन्तु विधेयक में इसका उपबन्ध किया गया है, इस मामले को कृत्यों की सूची में नहीं रखा जा सकता है। इसके अतिरिक्त यह बोर्ड के कार्य का एक आनुषंगिक भाग है। इसके अतिरिक्त खंड २० में ऐसे रूप में और ऐसे समय पर जो विदित किया जाये वार्षिक प्रतिवेदन भेजने का उपबन्ध किया गया है। खंड १५ में एक उपबन्ध है कि बोर्ड अनुमोदित योजना को केन्द्रीय सरकार को भेजेगा। इसलिये जब कभी भी कोई कार्यवाही की जाती है केन्द्रीय सरकार को सूचित कर दिया जाता है।

अध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन संख्या १५ सभा के मतदान के लिये रखा गया तथा
अस्वीकृत हुआ

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड १३ विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड १३ विधेयक में जोड़ दिया गया

खंड १४ विधेयक में जोड़ दिया गया

खंड १५—(बोर्ड द्वारा योजनाओं का निर्माण और उनकी कार्यान्वयन)

†पंडित ठाकुरदास भार्गव (गुडगांव) : इस संबंध में मैं अपने संशोधन संख्या ६,१० और ११ प्रस्तुत करता हूँ। मैंने विधेयक को पढ़ा है। उसमें समझौतों, परामर्शों और मंत्रणा के बारे में बहुत कुछ कहा गया है परन्तु योजना विशेष को कार्यान्वयन करने के बारे में बहुत कम कहा गया है। संविधान की द्वितीय सूची की प्रविष्टि १७ प्रथम सूची की प्रविष्टि ५६ के अधीन है। जब सरकार यह घोषणा करती है कि उसने अन्तर्राजिक नदियों का प्रभार अपने ऊपर ले लिया है तो उनके विकास और विनियमन का भार स्वतः उसी पर आ जाता है। किसी राज्य में स्थित वाटर वर्स, जल संभरण, सिंचाई और नहरें आदि, स्थानीय शासन के अधीन होती हैं। परन्तु अब ऐसा प्रतीत होता है कि क्यों कि इसमें एक से अधिक राज्य अन्तर्गत हैं, इसलिये इन के विकास का उत्तरदायित्व केन्द्रीय सरकार पर होगा। इस विधेयक को तैयार करने में केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों के प्रति बहुत सहानुभूति प्रकट की है और उसने स्वयं अपने पास कोई अधिकार नहीं रखा है।

खंड ४ के परन्तुक से पता चलता है कि सब कार्य संबंधित राज्यों के परामर्श से किये जायेंगे। केवल खंड १४ में सरकार ने अपने पास कुछ अधिकार रखे हैं और वह यह कि केन्द्रीय सरकार अभिसूचि रखने वाली राज्य सरकारों से परामर्श करने के पश्चात् सरकारी सूचना-पत्र में अधिसूचना द्वारा बोर्ड को धारा १३ के अन्तर्गत सब अथवा किन्हीं कृत्यों को करने के लिये शक्ति प्रदान कर सकती है।

†मूल अंग्रेजी में।

[पंडित ठाकुरदास भार्गव]

अब में सभा का ध्यान खंड १४ के उप-खंड (३) की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। उसमें उपबन्धित है कि बोर्ड प्रत्येक क्रम पर सम्बन्धित सरकारों से परामर्श करेगा और यथासाध्य उन उन सरकारों में समझौता करायेगा। यह तो ठीक है परन्तु इसकी कोई सीमा होनी चाहिये। यदि योजना अनुमोदित हो जाती है और कोई सरकार यह नहीं चाहती है कि उसके राज्य क्षेत्र में बहने वाले पानी को कोई अन्य राज्य काम में लाये तो वह खंड २२ के अन्तर्गत उसमें अड़चन डाल सकती है। खंड २२ के अन्तर्गत कोई राज्य, उसे दी गई मंत्रणा से सन्तुष्ट न हो, याचिका प्रस्तुत कर सकता है और वह अनुमोदित योजना कच्ची योजना बन जाती है। मध्यस्थ नियुक्त किया जाता है और उसके पंचाट देने पर ही उस पंचाट को दोनों पक्षों पर लागू किया जा सकता है।

परन्तु मैं नहीं जानता कि किन उपबन्धों के अधीन इस पंचाट को लाग किया जायेगा। सभी सम्बन्धित राज्यों की सम्मति से नियुक्त किये गये किसी निकाय द्वारा अनुमोदित की गई योजना को जब कार्यान्वित किया जाता है तो कोई राज्य उस पर आपत्ति कर सकता है।

परन्तु मैंने यह संशोधन रखा है कि एक बार जिस योजना को अनुमोदित कर दिया जाता वह सभी राज्यों के लिये बाध्य होनी चाहिये और यदि कोई राज्य बोर्ड के आदेश के अनुसार कार्य नहीं करता है तो बोर्ड वह कार्य स्वयं करा ले और बादमें राज्य सरकार से लागत वसूल कर लें। अन्यथा यह योजना सफल नहीं होगी।

अध्याय ४ में मध्यस्थ की नियुक्ति के बारे में जो उपबन्ध किया गया है उसमें मुझे कोई औचित्य दिखाई नहीं देता। जब सरकार देश के संसाधनों को प्रयोग में लाने के लिये सभी राज्यों की सम्मति से एक स्वतंत्र बोर्ड नियुक्त करती है तो उसे कार्यपालिका शक्तियां प्रदान की जानी चाहिये, और वह केवल परामर्शक निगम नहीं होनी चाहिये अन्यथा राज्य सरकारें काम में अड़चनें पैदा करेंगी। आखिर केन्द्रीय सरकार को राज्य सरकारों पर कुछ अधिकार है और संविधान के अनुच्छेद ३६५ के अन्तर्गत केन्द्रीय सरकार राज्य सरकारों को निर्देश दे सकती है। इसके अतिरिक्त यह बात भी है कि जब केन्द्रीय सरकार सारा खर्च देगी तो राज्य सरकारों को क्या हक है कि वे आपत्ति करें। यदि मध्यस्थ नियुक्त किया भी जाता है तो ऐसा उपबन्ध क्यों नहीं किया जाता कि मध्यस्थ के निर्णय को केन्द्रीय सरकार लागू करे। साधारण गैर सरकारी मुकदमों में न्यायालय पंचाट को लागू करता है परन्तु इस मामले में पंचाट को कौन लागू करेगा।

अतः मेरा विचार है कि जिस योजना को अनुमोदित कर दिया जाता है वह सभी के लिये बन्धनकारी होनी चाहिये। जब सभी सरकारें सहयोग दे रही हैं और सभी राज्यों पर धन व्यय किया जा रहा है तो कोई राज्य अनुचित रूप से ऐसा नहीं करेगा, परन्तु फिर भी कई राज्य अनुचित व्यवहार कर सकते हैं, इसलिये अधिनियम प्रभावी होना चाहिये। यदि कोई राज्य विरोधात्मक व्यवहार करता है तो इस विधेयक में ऐसा कोई उपबन्ध नहीं है जिसके अन्तर्गत आप उसे इस कार्य को करने के लिये बाध्य कर सकें। केन्द्रीय सरकार को अपने पास कुछ शक्तियां रखनी चाहियें।

नदी बोर्ड को मेरे सुझाव के अनुसार, एक प्राधिकृत निकाय होने के नाते यह शक्ति प्राप्त होनी चाहिये कि वह राज्य सरकारों से अपने आदेशों का पालन करा सके और यदि राज्य सरकारें सहयोग न दें तो वह अपेक्षित कार्य को पूर्ण कराकर उनसे लागत वसूल करा कर सके। उसे यह शक्ति प्रदान की जाय कि जिसके द्वारा कोई मामला मध्यस्थ को सौंपा जा सके। परन्तु ऐसी हालत में काम बन्द नहीं होना चाहिये अन्यथा काम के पूरा होने में कई वर्ष लग जायेंगे और बहुत समय नष्ट होगा।

अतः मेरा निवेदन है कि विधेयक के खंड १५ के अन्तर्गत बोर्ड को प्रभावी शक्तियां प्रदान की जायें। यदि कोई राज्य सरकार योजना से सन्तुष्ट न हो तो वह बाद में लागत या हरजाने की मांग कर सकती है ताकि काम बन्द न हो और देश को हानि न पहुंचे।

खंड १३में बोर्डों को मंत्रणा देने का अधिकार दिया गया ह और खंड १४(१) और (२) में उन्हें जो शक्तियां दी गई हैं वे अपर्याप्त हैं। अतः या तो आप खंड १४ को निकाल दें या खंड १५ को अधिक प्रभावी बनायें ताकि सरकार का उद्देश्य पूरा हो सके।

अध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन संख्या, ६ और १० प्रस्तुत किये गये।

†श्री ख० चं० सोधिया : पंडित ठाकुरदास भार्गव का कहना है कि नदी बोर्डों के गठित हो जाने और योजना के अनुमोदित हो जाने पर, राज्य सरकारों के लिये योजना को निष्पादित करना अनिवार्य हो जायेगा। यदि वे उन्हें निष्पादित नहीं करेंगे तो बोर्ड उसे निष्पादित कर सकता है। मेरा सुझाव यह है कि जब किये गये कार्य के भुगतान के संबंध में सारा कार्य राज्य सरकारों को ही करना है, तो फिर बोर्ड को ही सारी शक्ति सौंप देने की कोई जरूरत नहीं है। राज्य सरकारों को ही केन्द्र के पास अभ्यावेदन आदि भेजने की शक्ति दी जानी चाहिये और केन्द्र द्वारा स्वीकृति दिये जाने के बाद ही कार्य आरम्भ होना चाहिये। पंडित ठाकुरदास भार्गव के संशोधन को मानने से तो नदी-बोर्डों को ही सारी शक्ति मिल जायेगी। इसलिये, मैं उसका समर्थन नहीं करता।

†श्री ति० सु० अ० चेट्टियार (तिरुपुर) : दक्षिण भारत में ऐसे विधेयक की आवश्यकता महसूस की जा रही थी। आप जानते हैं कि दक्षिण भारत के पश्चिमी भाग में तो वर्षा १२१ इंच होती है और उसके पूर्वी भाग में केवल ३० इंच ही होती है। एक और वर्षा का आधिक्य है और दूसरी ओर अभाव। इसलिये आवश्यक है कि दो या दो से अधिक राज्य इस संबंध में सहयोग करें, और सहयोग को अधिक प्रभावशाली बनाने के लिये आवश्यक है कि एक ऐसे निकाय की स्थापना की जाये जो निष्पक्ष रूप से प्राविधिक सलाह दे सके।

ऐसे मामलों में लोक-सभा को तर्क-संगत बात को ही स्वीकार करना चाहिये।

इन सभी विषयों की जांच करने के लिये एक विशेषज्ञ निकाय होना चाहिये। ऐसी योजनायें सदा ही दोनों राज्यों के हित में होती हैं, दोनों उनसे लाभ उठाते हैं। इस विधेयक में जिस बोर्ड की स्थापना का प्रस्ताव है वही यह विशेषज्ञ निकाय है। उससे राज्यों के बीच समझौता करने में बड़ी आसानी होगी। मेरा व्यक्तिगत विचार यह है कि इस व्यवस्था को अनिवार्य नहीं बनाया जाना चाहिये। यदि किसी अवस्था पर इन्हें अनिवार्य बनाने की आवश्यकता पड़े तो सरकार फिर से एक कानून बना सकती है।

मैं इसलिये भी अनिवार्यता का विरोध कर रहा हूँ कि किसी भी बड़ी परियोजना के लिये दोनों ही राज्यों को मिल कर धन जटाना पड़ेगा। संबंधित राज्यों के परस्पर सहयोग की आवश्यकता पड़ेगी। छोटी परियोजनाओं को बोर्ड के सामने पेश करने की कोई आवश्यकता नहीं है। नदी-बोर्डों में तो बड़ी नदियों या नदीघाटी परियोजनाओं पर ही विचार किया जाना चाहिये। बड़ी नदियों कई राज्यों से होकर बहती हैं। इसलिये, उनमें कई राज्यों के सहयोग की आवश्यकता पड़ती है जो अनिवार्यता के लागू कर देने से प्राप्त नहीं किया जा सकता है।

इस विधेयक में जिस प्राविधिक नदी बोर्ड की व्यवस्था की गई है, यदि वह निष्पक्ष रूप से राज्यों के सामने सभी तथ्य रखता है, तो राज्य उसकी बात से सहमत हो जायेंगे। इसलिये, केन्द्र द्वारा राज्यों पर कोई अनिवार्यता नहीं लादी जानी चाहिये।

एक और भी बात है। आजकल रेलों पर माल के परिवहन का भार बहुत अधिक बढ़ गया है, और वे उसे पूरा-पूरा नहीं निभा पा रही हैं। रेलवे मंत्री ने भी कहा है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में रेलवे माल के यातायात का भार नहीं संभाल सकेगी। इसका हल हमें जल मार्गों में फिल सकता है।

†मूल अंग्रेजी में।

[श्री तिं सु० अ० चेट्टियार]

बड़े-बड़े जल मार्गों से एक तो रेलवे पर पड़ रहा भार कम होगा और दूसरे उनसे उन सभी राज्यों को लाभ होगा जिनमें से होकर वह गुजरेगा। इसलिये सभी राज्य सहयोग देने के लिये तैयार भी हो जायेंगे। इन सुझावों को नदी-बोर्डों के सामने रखा जा सकता है। इसे भी राज्यों के सहयोग से ही प्राप्त किया जा सकता है, अनिवार्य बना कर नहीं। अनिवार्यता से जनता की विरोधी भावनाओं को उत्तेजना मिलती है। राज्य सरकारें तो स्वयं ही अपने लाभ की बातों को स्वीकार कर लेंगी।

आशा है कि इस विधेयक का इसी रूप में समर्थन किया जायेगा।

†श्री न० म० लिंगम् (कोयम्बटूर) : मैं समझता हूँ कि लोक-सभा को पंडित ठाकुरदास भार्गव के संशोधन पर विचार करना चाहिये। बोर्डों को योजनाओं की परीक्षा करने और राज्य सरकारों के दृष्टिकोणों पर ध्यान देने आदि-आदि की शक्तियां दे देने के बाद यह आवश्यक नहीं रह जाता है कि मध्यस्थ-निर्णय की आवश्यकता को भी स्थान दिया जाये।

प्रत्येक योजना संबंधित राज्य सरकारों के परामर्श से ही तैयार की जाती है, अतः उसके अनुमोदन के बाद, उसके अन्तिम रूप पर किसी भी राज्य सरकार को कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिये। उसके आपत्ति करने से योजना की कार्यान्विति में विलम्ब होगा और वह राष्ट्र के हित में नहीं है।

खंड २२ से ही ऐसी आशंका उत्पन्न होती है। हम जानते हैं पेरियार परियोजना के संबंध में दोनों सरकारों के बीच समझौता होने में कितना अधिक समय लगा। यदि यह मामला किसी नदी-बोर्ड द्वारा तभी निबटा दिया गया होता तो आज देश को कितना लाभ हो चुका होता। इस प्रकार हमारे कई कीमती वर्ष व्यर्थ में नष्ट हो गये हैं। सम्मिलित परियोजनाओं के लिये सलाहकार बोर्ड आवश्यक हैं, और उन्हें ऐसी शक्तियां भी प्रदान की जानी चाहिये कि वे राष्ट्र के हित को देखते हुए योजनाओं को शीघ्र ही कार्यान्वित करा सकें। इसलिये खंड २२ को हटा दिया जाना चाहिये।

†श्री न० रा० मुनिस्वामी (वान्दिवाज) : मैं खंड २२ को हटाने वाले संशोधन संख्या ६, १० और ११ का विरोध करता हूँ। खंड २२ में उपबन्धित मध्यस्थ निर्णय का प्रश्न तो तभी उठता है जब कि राज्यों में परस्पर कोई समझौता नहीं हो पाता। उससे पहले राज्यों को पूरी तौर से वार्ता करने और मतभेद मिटाने के दो अवसर दिये गये हैं।

यदि खंड २२ को निकाल दिया जाये, तो इस विधेयक की सारी योजना ही चौपट हो जायेगी। खंड १५ को देखिये। पहले तो मेरी राय यह थी कि बोर्ड के गठित होने पर उसके निणय को ही अन्तिम माना जाये। अब, इसमें मध्यस्थ निर्णय का यह खंड २२ होने पर, उस बोर्ड के ऊपर भी एक बोर्ड रखा गया है, जो निर्माण कार्य के निष्पादन में उठने वाले राज्यों के मतभेदों का निबटारा करेगा।

साधारणतया, बोर्ड के निणय को ही “अनुमोदित योजना” कहा जायेगा। लेकिन, उस समय तक वह योजना बोर्ड द्वारा ही अनुमोदित होगी, संबंधित राज्यों द्वारा नहीं। इसलिये, राज्य सरकारों में उस पर मतभेद हो सकता है, और तब तो मध्यस्थ-निर्णय की आवश्यकता पड़ेगी ही। उसके बाद ही संबंधित राज्य सरकारें उसे मानने के लिये बाध्य होंगी। उसे मानना अनिवार्य बनाये बिना भी कार्य नहीं किया जा सकता है।

†श्री नन्दा : हमसे बड़ी ही सत्यनिष्ठा और जोर के साथ यह कहा जा रहा है कि इस विधेयक के उपबन्ध ऐसे हैं जिनमें कई अवस्थाओं पर परामर्श की आवश्यकता पड़ेगी,—पहले तो राज्य सरकारों के पास इसे भेजना पड़ेगा फिर उनकी सहमति प्राप्त करनी पड़ेगी,—तब कहीं कोई दृढ़ कार्यवाही की जा सकेगी। यह भी सुझाव दिया जा रहा है कि महत्वपूर्ण योजनाओं को

†मूल अंग्रेजी में।

शीघ्रता से पूरा करने के लिये यह आवश्यक है कि हम उस प्रक्रिया को इससे हटा दें जो कि विलम्बकारी समझी जाती है, और उनका सुझाव है कि बोर्ड के निर्णयों को केन्द्रीय सरकार द्वारा कार्यान्वित करने की शक्तियां हमें ग्रहण करनी चाहिये।

मेरी इच्छा तो थी कि मैं पंडित भार्गव द्वारा प्रस्तुत संशोधनों को किसी प्रकार स्वीकार कर सकता, क्योंकि उनके समान ही मैं भी विलम्ब को बुरा मानता हूँ। लेकिन, इसी योजना पर अब भी दृढ़ रहने का कारण यही है कि इस विषय के गुण-दोषों पर विचार करने के बाद हम इसी निष्कर्ष पर पहुँचे हैं कि योजनाओं को शीघ्रता से निष्पादित करने का हमारा उद्देश्य, उन के द्वारा प्रस्तावित प्रक्रिया की अपेक्षा, इसी प्रक्रिया से अधिक पूरा किया जा सकेगा। यह उसे समझने का ही प्रश्न है, और इसमें बड़े-बड़े नाजुक मसले जुड़े हुए हैं। उन सब पर पूरी तौर से विचार करने के बाद ही हम इस नतीजे पर पहुँचे हैं।

इन संशोधनों के उपलक्षणों की कुछ और परीक्षा कीजिये। सबसे पहली बात तो यह है कि बोर्ड जिसे भी “अनुमोदित योजना” के रूप में प्रस्तुत करता है, उसी योजना को अन्तिम माना जाना चाहिये, और उसके संबंध में फिर कोई मध्यस्थ निर्णय नहीं होना चाहिये। इसका उत्तर यह है कि हमारा उद्देश्य यह है कि राज्यों में एक ऐसी भावना उत्पन्न की जाये कि किसी भी क्षेत्र के अत्यधिक महत्वपूर्ण मसलों को निबटाने में कोईभी जल्दबाजी से काम नहीं लिया जा रहा है और उन पर गहराई से विचार करने का क्षेत्र और उसकी सुविधायें मौजूद हैं; और इसीलिये ऐसा कोई भी निर्णय नहीं किया जायेगा कि जिसे जल्दबाजी में किया गया निबटारा कहा जा सके। पूछा जा सकता है; “क्या बोर्ड के सभी विशेषज्ञ उस पर पूरी तौर से विचार नहीं करेंगे?” हां करेंगे, मैं आपको यह भी बता दूँ कि बोर्ड की रचना राज्य सरकारों की सहमति से नहीं की जा रही है, वह तो केवल राज्य-सरकारों के परामर्श से की जा रही है। बोर्ड की रचना तो इस प्रकार भी की जा सकती है कि कुछ सदस्यों के नामों पर कुछ राज्य सहमत न भी हों। लेकिन, वे सभी विशेषज्ञ ही हैं। हो सकता है कि कोई ऐसा प्रश्न उठे कि जिसके लिये न्यायिक जांच की आवश्यकता पड़ जाये, अथवा न्यायिक विवेक की आवश्यकता पड़ जाये। और, इस आवश्यकता को भी पूर्ण कर देने के बाद केन्द्रीय सरकार को इस बात का पूरा विश्वास हो जायेगा कि उसने राज्य की ओर से उठाई जा सकनेवाली प्रत्येक आपत्ति के लिये पूरी-पूरी गुंजाइश छोड़ी है, उसने कहीं भी यह कसर नहीं छोड़ी है कि राज्य सरकारें पूरा प्रतिनिधित्व न पाने की शिकायत कर सकें। इसीलिये, हमने यह व्यवस्था की है कि न्यायिक विवेक रखने वाला, कोई व्यक्ति उसे अन्तिम रूप से निबटायेगा। मेरा विचार है कि उससे आगे की कार्य वाही बड़ी सरल हो जायेगी।

अब इसे एक दूसरे दृष्टिकोण से भी देखिये। वास्तव में, हमने धन केवल क्रृणों के रूप में दिया है, और वह धन वास्तव में उस परियोजना की और अन्त में उस राज्य की दायिता है। उन्हें उसे अदा करना पड़ेगा और इसीलिये उसकी उन्हें काफी परवाह भी होनी चाहिये—आप यदि योजना को इस प्रकार से चलायें, तो अन्त में हम उसे किस प्रकार से पूरा करेंगे? इसकी ओर भी संकेत किया गया था कि इस विधेयक में मध्यस्थ का निर्णय मानने के लिये सभी को बाध्य कर दिया गया है। यदि ऐसा न हो तो फिर हम उसे किस प्रकार कार्यान्वित करा सकेंगे? उसका अर्थ तो यह होगा कि केन्द्रीय सरकार ही स्वयं परियोजना को पूर्ण करने का कार्य करे। इसके दो अर्थ होते हैं। एक तो यह कि हम धन लगायें। जो भी हो, निदेश तो जारी करने ही पड़ेंगे। लेकिन, किसी भी राज्य में बिना उस राज्य के सहयोग के हम किसी योजना को कैसे चला सकते हैं? केवल धन लगाने का ही प्रश्न नहीं है। हम बहुत से अन्य मामलों में भी राज्य का सहयोग चाहते हैं। इसलिये, हमारी हार्दिक इच्छा है कि इस प्रकार की कोई परिस्थिति उत्पन्न न हो सके। पर दुर्भाग्यवश, यदि ऐसी परिस्थिति आ ही जाती है तो निदेश जारी करना ही पड़ेगा। लेकिन तब सरकार को यह संतोष तो होगा कि उसने इस स्थिति को टालने का भरसक प्रयास कर लिया है और तब वह अधिक आत्म-विश्वास के साथ वह कार्यवाही कर सकेगी। निदेश का जारी किया जाना एक गम्भीर बात है, और इसे तभी लागू किया जा सकता है जब कि पहले की इन सभी अवस्थाओं को पार कर लिया गया

[श्री नंदा]

हो। हो सकता है कि यह प्रक्रिया बहुत ही विलम्बकारी प्रतीत हो। लेकिन जब निदेश जारी करने की अवस्था पर पहुंचते हैं, तब हमें महसूस होता है कि वह सारा समय व्यर्थ ही नष्ट नहीं किया गया है, क्योंकि उससे पहले भी सरकार और राज्य इस बात का निश्चय कर लेंगे कि परामर्श की सभी सम्भव अवस्थाओं को पार किया जा चुका है और उसमें कोई भी निर्णय जल्दबाजी से नहीं किया गया है। इसका नतीजा यह होगा कि हम उस निदेश का पालन भी उचित तौर पर करने में समर्थ हो जायेंगे। लेकिन परामर्श की इन सभी अवस्थाओं को पार करने के बाद ही निदेश जारी किया जा सकता है, और यह बात स्वयं निदेश जारी करने की परिस्थिति को उत्पन्न नहीं होने देगी। मामले इस अन्तिम अवस्था से पहले की ही अवस्थाओं में निबट चुकेंगे। इस प्रकार, हम अपने उद्देश्य को इस रीत से क्रमशः ही प्राप्त करेंगे, एक छलांग में नहीं, और दूरदर्शिता हमें यही बताती है कि अन्ततः यही प्रक्रिया कम विलम्बकारी सिद्ध होगी।

जहां तक बोर्डों का संबंध है, विलम्ब के विषय में वे कोई अधिक समय नहीं लगायेंगे क्योंकि उनका कार्य प्रविधिक प्रकार का होगा। बोर्ड में विशेषज्ञों की संख्या पर्याप्त रहेगी, जिससे कि वे बड़ी शीघ्रता के साथ कार्य करने में समर्थ होंगे। फिर, मुझे आशा है कि मध्यस्थ-निर्णय के लिये कोई अधिक मामले नहीं आयेंगे। किसी मामले विशेष में भी समचा मामला मध्यस्थ निर्णय के लिये नहीं भेजा जायेगा, मध्यस्थता तो उसकी कुछ छोटी-छोटी बातों के संबंध में ही करनी पड़ेगी। उसमें कोई अधिक समय नहीं लगेगा। हमारे उद्देश्यों की पूर्ति के लिये यही सर्वोत्तम ढाँचा है। मैं बता चुका हूं कि माननीय सदस्य द्वारा प्रस्तावित संशोधन अपने उद्देश्य में ठीक है, वे ठीक उद्देश्य को लेकर चले हैं, लेकिन वे अनावश्यक हैं क्योंकि उसका मंशा इस विधेयक के तमाम उपबन्धों द्वारा अधिक अच्छी तरह से, अधिक प्रभावशाली ढंग से, और कहीं अधिक दृढ़ता के साथ पूरा हो जायेगा।

अध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन संख्या ६, १० और ११ सभा के मतदान के लिए प्रस्तुत किये गये तथा अस्वीकृत हुए।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड १५ विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड १५ विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड १६ से १६ विधेयक में जोड़ दिये गये।

खंड २० (वार्षिक प्रतिवेदन)

श्री खू० चं० सोधिया : इस संबंध में मेरा संशोधन संख्या १६ है।

मेरे संशोधन का आशय यह है कि स्वायत्तशासी संस्थाओं पर सरकार का नियंत्रण प्रायः बहुत ढीला हो जाता है। इसलिये इस बोर्ड को अपना वार्षिक प्रतिवेदन पेश करते समय अपना आय व्ययक अर्थात् किस किस योजना के लिये कितनी कितनी राशि उन्होंने व्यय की, इसका विवरण भी होना चाहिये। मैं समझता हूं कि मेरा संशोधन तर्क संगत है और माननीय मंत्री उसे स्वीकार करेंगे।

अध्यक्ष महोदय द्वारा श्री के० सी० सोधिया का संशोधन प्रस्तुत किया गया

श्री नंदा : सदस्य ने अपने संशोधन में जो बात चाही है उसकी व्यवस्था खंड १६ और १७ में कर दी गयी है। खंड १६ अपव्यय के बारे में है।

मूल अंग्रेजी में।

श्री खू० चं० सोधिया : खंड १७ में तो पिंड राशि देने की व्यवस्था है। उसका व्योरा देने का उपबन्ध नहीं है। खंड २० में केवल वार्षिक प्रतिवेदन का उल्लेख है, और कुछ नहीं। अतः इस संशोधन को स्वीकार करना आवश्यक है।

+श्री ति० सु० अ० चेट्टियार : श्री सोधिया का प्रयोजन यह है कि प्रतिवेदनके साथ एक विवरण जिसमें व्यय की गई राशियों का व्योरा हो दिया जाना चाहिये। खंड २० में तो केवल एक वार्षिक प्रतिवेदन तैयार करने की बात कही गयी है।

+श्री केशव अर्थयंगार (बंगलौर उत्तर) : आय व्ययक को संसद् के सामने भी रखा जाना चाहिये।

+श्री नन्दा : पर संशोधन को स्वीकार करना आवश्यक नहीं है।

+अध्यक्ष महोदय : मुझे भी कुछ संदेह है। अन्तर्राजिक नदियों आदि के विनियमन और विकास के मामलेको सरकार यदि किसी बोर्ड को सौंप देती है तो संसद् को उस पर क्या अधिकार रह जाता है? खंड २२ में बोर्ड को प्रत्येक बात का निश्चय करने के लिये पूरे-पूरे अधिकार दिये गये हैं। इस पर संसद् के पास कोई अधिकार नहीं रह जाता। मैं जानना चाहता हूँ कि संसद के अधिकारों को इस प्रकार कब तक छीना जायेगा।

+श्री नन्दा : हमने इन बातों पर अच्छी तरह विचार कर लिया है। केन्द्रीय सरकार पर तो केवल विनियमन तथा विकास का उत्तरदायित्व रहेगा। केन्द्रीय सरकार को बोर्ड के संगठन के अतिरिक्त और कुछ व्यय करने की आवश्यकता नहीं होगी। हमने कहीं भी यह व्यवस्था नहीं की कि केन्द्रीय सरकार को अमुक अमुक खर्च करने पड़ेंगे। इस संबंध में तो राज्य सरकारों को ही अपने लिये व्यय करना पड़ेगा। अतः केन्द्रीय सरकार के खर्च का प्रश्न तो पैदा ही नहीं होता।

**अध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन संख्या १६ मतदान के लिये रखा गया तथा
अस्वीकृत हुआ**

+अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

“कि खंड २० विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ
खण्ड २० विधेयक में जोड़ दिया गया
खण्ड २१ (लेखा और लेखा परीक्षण)

+श्री ति० सु० अ० चेट्टियार : साधारणतया ऐसे संगठनों के लेखाओं की परीक्षा महालेखा परीक्षक द्वारा की जाती है पर इस खंड में ऐसे स्वरूप में और ऐसे ढंग से जैसा कि “नियत किया जाय।” का क्या अर्थ है।

+श्री नन्दा : यदि सामान्यतया ऐसा ही नियम है तो ऐसा ही होगा।

+श्री ति० सु० अ० चेट्टियार : तो इस नियत किये जाने वाले वाक्यांश का क्या अर्थ है? यदि संविधान में महालेखा परीक्षक द्वारा परीक्षा का उपबन्ध है तो ऐसा क्यों किया जा रहा है?

+श्री नन्दा : यदि संविधान में ऐसा उपबन्ध है तो संविधान यही लागू होगा।

+श्री ति० सु० अ० चेट्टियार : मैं समझता हूँ कि सरकार का इस अधिकार को अपने हाथ में लेना गलत है और महालेखा परीक्षक के इस अधिकार को उससे नहीं छीनना चाहिये।

+मूल अंग्रेजी में।

†श्री नन्दा : इस प्रकार का कोई उपबन्ध करने से संविधान के किसी उपबन्ध पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। फिर भी इन नियमों में इसका स्पष्टीकरण किया जा सकता है और ये नियम संसद के समक्ष रखे जायेंगे।

†श्री न० म० लिंगम : जीवन बीमा निगम अधिनियम पारित करते समय हमने तथ किया था कि महानियंत्रक लेखा परीक्षक उसके लेखाओं की परीक्षा नहीं करेगा। इस प्रकार इस बोर्ड के लेखाओं की परीक्षा के लिये भी सरकार कोई भी लेखा परीक्षक नियुक्त कर सकती है। यह बात ठीक नहीं है।

†श्री केशव अग्रवाल : उपखंड २ से स्पष्ट है कि लेखाओं की परीक्षा ऐसे समय पर और ऐसे ढंग से होगी जो नियत किया जायेगा। अतः यह बात लेखा परीक्षां की सामान्य प्रणाली से भिन्न है।

†श्री नन्दा : यह प्रबन्ध केवल कार्यालय के तथा अन्य छोटे छोटे मामलों से संबंधित है। इससे कोई डरने की आवश्यकता नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय ने कहा है कि वह नियमों में इसका उल्लेख करेंगे। जहां तक हो सके नियंत्रण महालेखा परिक्षक के अधिकारों में हस्तक्षेप नहीं करना चाहिये।

प्रश्न यह है :

“कि खंड २१ विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड २१ विधेयक में जोड़ दिया गया

खण्ड २२ (मध्यस्थ निर्णय)

†पंडित ठाकुरदास भार्गव : मैं अपना संशोधन संख्या १२ स्तुत करता हूं।

खंड ४ में बताया गया है कि इस प्रकार स्थापित बोर्ड किसी पर मुकदमा चला सकेगा और उस पर मुकदमा चलाया जा सकेगा। खंड १५ में बोर्ड को योजनायें बनाने का अधिकार दिया गया है। और राज्य सरकारों या केन्द्रीय सरकार के परामर्श या अनुमोदन के बाद बोर्ड ही उन योजनाओं की फलता के लिये उत्तरदायी माना जायेगा।

मध्यस्थ निर्णय के बारे में समय निश्चित नहीं किया गया है कि सम्बन्धित सरकारें कब तक मध्यस्थ नियुक्त करवा सकती हैं। यदि दोनों सरकारें किसी एक बात पर राजी हो जाती हैं और वह बोर्ड के किसी एक परामर्श से सहमत नहीं है तो ऐसी स्थिति में क्या होगा?

†अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं कि खंड (१) में “इतने समय में” ये शब्द छूट गय हैं।

†सिंचाई तथा विद्युत् मंत्री (श्री हाथी) : जी हां, “इतने समय में” भी होना चाहिये।

†पंडित ठाकुरदास भार्गव : खंड २८ (१) के मद (१) के अधीन कहा गया है कि “इस अधिनियम के अधीन मध्यस्थ निर्णय कार्यवाही में काम में लाई जाने वाली प्रक्रिया” इस प्रकार होगी पर मध्यस्थ निर्णय में बोर्ड का कोई हाथ नहीं होगा। अतः उसकी सुनवाई भी नहीं होगी। पर बोर्ड का कार्य पर विचार करना आवश्यक होगा। बोर्ड को यह सिद्ध करने के लिये कि उसने ठीक परामर्श

†मूल अंग्रेजी में।

दिया था और राज्य सरकारों ने गलती की है, उपस्थित होना आवश्यक है। बोर्ड को अपनी सफाई पेश करने का अवसर देना आवश्यक है। अतः बोर्ड को उसमें भाग लेने का अवसर दिया जाना आवश्यक है ताकि सम्बन्धित राज्य सरकारों की बातें सुनने के बाद बोर्ड की बातें भी सुनी जा सकें और उसके बाद निर्णय हो सके कि गलती किसकी है। मैं समझता हूँ कि ऐसा संशोधन कर लेना कुछ अनुचित नहीं होगा। यदि बोर्ड को अपनी बात कहने का अवसर देने की व्यवस्था नहीं की जायेगी तो बोर्ड का काम ठीक तरह से नहीं चलेगा। अतः यह बहुत आवश्यक है क्योंकि यदि किसी मामले पर दोनों संबंधित सरकारें एकमत हो जायें और बोर्ड का परामर्श उनके विरुद्ध हो तो मध्यस्थ बिना बोर्ड की बातों को सुने ठीक निर्णय नहीं दे पायेगा।

अध्यक्ष महोदय : संशोधन प्रस्तुत हुआ।

श्री नन्दा : इस विषय में मैं माननीय सदस्य से सहमत नहीं हूँ। बोर्ड कोई पक्ष नहीं है। बोर्ड में कुछ विशेषज्ञ और उसका काम किसी विशिष्ट योजना, प्रस्थापना अथवा पक्षों के दावों की जांच करना है और वह अनेक बातों पर प्राविधिक ढंग से विचार करके उनके बारे में अपनी सलाह देता है। अपना काम करके और योजना का अनुमोदन करके बोर्ड का काम समाप्त हो जाता है। विभिन्न राज्य दो पक्षों के रूप में हैं। कोई न कोई राज्य मध्यस्थ के समक्ष आयेगा और जो सामग्री एकत्र होगी, वह दोनों पक्षों को उपलब्ध रहेगी। अधिक संख्या में भी विशेषज्ञ अथवा प्राविधिक विशेषज्ञ मध्यस्थ के समक्ष आकर अपनी बात कह सकते हैं। किन्तु ऐसा करने में बोर्ड को बहुत ही परेशानी होगी। बोर्ड में एक ही व्यक्ति नहीं है, उसमें कई व्यक्ति हैं, जिसमें से कुछ बोर्ड के अंश-काली सदस्य हैं और कुछ पूरे समय के लिये हैं। उनको मध्यस्थ के सामने प्रस्तुत करना स्वयं बोर्ड के सुचारू संचालन के हित में ठीक नहीं होगा।

अध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन सभा के मतदान के लिये प्रस्तुत किया गया तथा अस्वीकृत हुआ।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड २२ विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड २२ विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड २३ से २७ विधेयक में जोड़ दिये गये

खण्ड २८ (नियम बनाने की शक्ति)

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड २८ विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड २८ विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड २९ विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड १ अधिनियम सूत्र और विधेयक का नाम

अध्यक्ष महोदय : अब मैं खंड १, अधिनियम सूत्र और विधेयक का नाम लूँगा। वर्ष '१९५५' को '१९५६' करने के लिये एक संशोधन है। एक संशोधन अधिनियमन सूत्र के बारे में है जिसमें यह कहा गया है कि 'छठे' के स्थान पर 'सातवां' कर दिया जाये। इनको रहने दीजिये। ये दोनों संशोधन वैसे ही कर दिये जायेंगे।

मूल अंग्रेजी में।

[अध्यक्ष महादय]

प्रश्न यह है :

“खंड १, अधिनियम सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड १, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

†श्री नन्दा : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

†अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†श्री तिंसु० सु० अ० चेट्टियार : मैं इस संबंध में एक ऐसी बात का उल्लेख करना चाहता हूँ जो कुछ समय से लम्बित रही है। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि पश्चिमी घाटों की सिंचाई परियोजनाओं से संबंधित कुछ मामलों पर मद्रास और त्रावणकोर-कोचीन के बीच विवाद चल रहा है। यह भी बड़े दुर्भाग्य की बात है कि त्रावणकोर-कोचीन में आजकल प्रतिनिधि सरकार नहीं है।

ऐसी परिस्थितियों में मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि पैराम्बीकुलम् और इदाकी तथा अन्य कुछ सिंचाई परियोजनाओं को इस विधेयक में बताये गये नदी बोर्डों को सौंपा जाये। इस विधेयक के पारित होने के तुरन्त बाद सरकार को थोड़ा सा काम करना होगा। मेरा सुझाव है कि केन्द्रीय सरकार इस संबंध में खंड ४ (१) के अधीन स्वयं ही कार्यवाही करे ताकि सरकार उन क्षेत्रों के बारे में, जहाँ पानी और बिजली का कोई प्रबन्ध नहीं है, कुछ कर सके।

उद्योगों के विकास के लिये आज त्रावणकोर-कोचीन को बिजली की आवश्यकता है। इस मामले की उचित जांच करने पर त्रावणकोर-कोचीन और मद्रास दोनों की आवश्यकतायें पूरी की जा सकती हैं। मैं चाहता हूँ कि इन पर तुरन्त ही विचार किया जाये।

†श्री बंसल (झज्जर-रेवाड़ी) : मैं माननीय मंत्री को बताना चाहता हूँ कि इस विधेयक में ‘नदी’ की परिभाषा नहीं की गई है। मेरे क्षेत्र में साहिबी नाम की एक ऐसी नदी है जो दस महीने तो सूखी रहती है और दो महीने बिलकुल भरी रहती है, जिसके कारण उन दिनों में इस तहसील के एक बहुत ही महत्वपूर्ण भाग का रास्ता अवरुद्ध हो जाता है।

†श्री नन्दा : क्या यह अन्तर्राजियक नदी है ?

†श्री बंसल : जी हाँ। माननीय मंत्री को मालम होगा कि इस बार अधिक वर्षा के कारण गुड़गांव जिले के अनेकों ग्रामों को कितनी क्षति पहुँची है।

मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि इस विधेयक में ऐसी नदियों कोभी सम्मिलित करना चाहिये। साढ़े चार वर्ष पूर्व मैंने माननीय खाद्य मंत्री से कहा था कि पेस्सू, राजस्थान और पंजाब के लिये एक अन्तर्राजियक बोर्ड की स्थापना की जाये। दुर्भाग्यवश मेरा निर्वाचन क्षेत्र दो अन्य राज्यों की सीमा पर है। इस साहिबी नदी का स्रोत राजस्थान में है। यह पेस्सू के कुछ भाग से होकर मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आती है।

इस क्षेत्र के संबंध में दूसरी कठिनाई यह है कि यह कुछ ऊंचा पठार है जिसकी वजह से भाखड़ा नांगल सिंचाई पारयोजना पर करोड़ों रुपया खर्च करने पर भी मेरे निर्वाचन क्षेत्र को एक बूँद पानी

†मूल अंग्रेजी में ।

भी उपलब्ध नहीं हो सकता। इस क्षेत्र में पानी की सुविधा प्राप्त करने का केवल एक ही मार्ग है कि इस नदी पर इसी स्थान पर बांध बांधा जाये। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री मेरी इस छोटी सी बात पर विचार करेंगे और बोर्ड बनाते समय इन नदियों को ध्यान में रखेंगे।

†श्री अच्युतन् (त्रिंगनूर) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ। मुझे आशा है कि राज्यों के पुनर्गठन के बाद इस विधेयक से अनेक लाभ होंगे। श्री चेट्टियार ने मद्रास और त्रावणकोर-कोचीन के परस्पर विवादों का उल्लेख किया है। किन्तु यह एक बहुत गंभीर बात नहीं है। यदि दोनों सरकारें सहयोग से काम करें, तो दोनों की कठिनाइयां हल हो जायेंगी।

उनका कहना था कि केरल में साधारण निर्वाचनों के बादभी एक स्थायी सरकार बनने की संभावना नहीं है और इसलिये मद्रास को एक या दो साल के बाद कठिनाई होगी। यह बड़ी दूर की कल्पना है और इसका कोई आधार नहीं है। मेरा कहना यह है कि जहां भी आवश्यक हो, नदी बोर्ड की स्थापना की जाये; और यदि कुछ विवाद उत्पन्न होते हैं, तो उनको बाद में निबटाया जाये।

†श्री नन्दा : मुझे और कुछ नहीं कहना है। मैं उपयुक्त अवसरों पर आवश्यक कार्यवाही करूँगा।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“विधेयक को पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

अन्तर्राजियक जल विवाद विधेयक

†योजना तथा सिचाई और विद्युत् मंत्री (श्री नन्दा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ।

“कि अन्तर्राजियक नदियों के जल और नदी घाटियों संबंधी विवादोंके न्याय* निर्णयन की व्यवस्था करनेवाले विधेयक पर, राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाये।”

पिछले वर्ष २६ सितम्बर को इस सभा ने यह प्रस्ताव स्वीकार किया था कि विधेयक को संयुक्त समिति को २१ नवम्बर तक अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिये सौंपा जाये। जैसा कि सभा को जात है, संसद् की दोनों सभाओं द्वारा दिये गये सुझावों पर विचार करने के बाद संयुक्त समिति ने एक बात को छोड़ कर सभी बातों के संबंध में अन्तिम निर्णय किया था। उस बात को मैं संक्षेप में बताऊँगा।

उस बात के बारे में एक विमति-टिप्पणी भी है। मूल विधेयक में संयुक्त समिति द्वारा किये गये परिवर्तनों को मैं संक्षेप में बताऊँगा। कुछ अधिक परिवर्तन नहीं हैं, केवल एक या दो परिवर्तन ही महत्वपूर्ण हैं और शेष परिवर्तन शाब्दिक हैं।

खंड ४ में एक विशेष उद्देश्य से परिवर्तन किया गया है। मूल खंड में यह उपबन्ध था कि केन्द्रीय सरकार स्वविवेक से किसी मामले को न्यायाधिकरण को सौंप सकती थी। संयुक्त समिति के विचार में सरकार को स्वविवेक का प्रयोग करने की ऐसी कोई शक्ति नहीं होनी चाहिये किन्तु साथ ही यह उपबन्ध किया गया था कि सरकार पर यह दायित्व नहीं डालना चाहिये कि वह पक्षों के बीच समझौता कराने का प्रयत्न करने का कर्तव्य पूरा किये बिना ही किसी विवाद को न्यायाधिकरण को सौंपे। अतः यह उपबन्ध कर दिया गया है कि सरकार को यह अवसर मिलेगा कि वह बातचीत करके ग्रापस में समझौता कराने की कोशिश करे।

*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तुत किया गया।

†मूल अंग्रेजी में।

[श्री नन्दा]

दूसरे विधेयक के समान ही, जिसको हम ने अभी पारित किया है, इस विधेयक के साथ भी यह समस्या थी कि क्या केन्द्रीय सरकार को यह अधिकार होना चाहिये कि वह असेसरों की नियुक्ति के बारे में अपनी सिफारिशें दे। इस मामले में भी संयुक्त समिति का विचार है कि जब कि न्यायाधिकरण को असेसरों की नियुक्ति करने की आवश्यकता मालूम पड़े, वह अपनी इच्छानुसार उनको चुन ले और असेसरों के चुनाव के लिये केन्द्रीय सरकार की सिफारिशों पर निर्भर नहीं रहना चाहिये। इस मामले में भी समिति ने सोचा कि असेसरों की संख्या दो से कम नहीं होनी चाहिये। यह बात खंड ४ के अन्तर्गत आती है।

खंड ६ में एक छोटा सा संशोधन है कि न्यायाधिकरण का निर्णय भारत के सूचना पत्र में प्रकाशित हो।

संयुक्त समिति ने यही दो परिवर्तन किये हैं। इसके अतिरिक्त और कोई भी महत्व की बात नहीं है और राज्य सभा ने भी कोई विशेष परिवर्तन नहीं किया।

†अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†श्री ल० ना० मिश्र (दरभंगा व भागलपुर) : मैं विधेयक का समर्थन करता हूं, क्योंकि इस विधेयक से हमें जल संसाधनों का लाभ उठाने में सहायता मिलेगी। हमारे देश में जल के अनेक संसाधन हैं। प्रथम पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भ तक हम अपने जल संसाधनों का केवल ५,१/२ प्रतिशत ही लाभ उठा पाते थे। बहुत कम ऐसी नदियां हैं, जिनके जल का हम लाभ उठाते हैं। ब्रह्मपुत्र नदी का हम मुश्किल से १ प्रतिशत लाभ उठा पाते हैं। प्रथम पंचवर्षीय योजना में जल संसाधनों की ओर विशेष ध्यान दिया गया है। किन्तु सारे संसाधनों का लाभ उठाने में कुछ रुकावटें रही हैं। जिनको यह विधेयक दूर करना चाहता है।

दूसरी प्रकार की रुकावटों को तो हर एक कोई समझ सकता है किन्तु कुछ राज्यों के संकीर्ण हितों से पैदा हुई रुकावटें समझ में नहीं आतीं। भारत एक अखंड देश है और सारे संसाधनों का उपयोग इस विशाल देश के विकास के लिये ही किया जाता है। किन्तु आधे दर्जन से अधिक ऐसे वाद-विवाद चल रहे हैं, जिनके बजह से प्रगति रुकीं हुई है।

वित्त संबंधी अथवा प्राविधिकों की कमी इत्यादि की कठिनाइयां तो दूर की जा सकती हैं, किन्तु ये वाद-विवाद तभी हल हो सकते हैं, जब केन्द्रीय सरकार अपने हाथ में और अधिक शक्ति ले ले और इनको हल करने की कोशिश करे।

जहां तक नदी बोर्डों का सवाल है, मैं समझता हूं कि हमने इस विधेयक का समर्थन ठीक ही किया है। किन्तु फिर भी इस संबंध में मैं अधिक आशावादी नहीं हूं, क्योंकि सभी को अपने अपने राज्य के हित की चिन्ता है और कोई भी सम्पूर्ण देश के विकास की बात नहीं सोच रहा है। इसलिये यह मानना कठिन सा है कि राज्य नदी बोर्डों के परामर्श को मान लेंगे।

जहां तक अन्तर्राजिक जल विवादों का संबंध है, हमें इस बात की कोशिश करनी चाहिये कि भविष्य में राज्यों पर और भी अधिक नियंत्रण हो। मैं कुछ जल विवादों की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करता हूं।

पेरियार जल विद्युत् योजना के बारे में मद्रास और त्रावणकोर-कोचीन सरकार के बीच विवाद है। मेकादातू जल विद्युत् योजना के बारे में मद्रास और मैसूर के बीच बीस साल से विवाद चल रहा है और अभी तक निपटाया नहीं गया है। तीसरी अरनियार परियोजना है चौथी हैदराबाद और

†मूल अंग्रेजी में।

आन्ध्र के बीच राजोरी हैन्दा परियोजना है। पांचवी योजना सिक्के जल विद्युत् की है, और छठी वर्षसाधारण परियोजना है, जिनके संबंध में आन्ध्र और उड़ीसा के बीच विवाद चल रहे हैं। सातवी योजना तुंगभद्रा के संबंध में मद्रास, आंध्र और मैसूर तीन राज्यों में विवाद चल रहा है। इस प्रकार के अन्तर्राजिक विवादों के उदाहरण अन्य देशों में भी मिलते हैं।

जब कभी देश में विकास कार्य होता है और जल संसाधनों को उपयोग में लाने के प्रयत्न किये जाते हैं, तो स्वार्थों का संघर्ष सा होता है। इस प्रकार की स्थिति को काव्र में लाने के लिये यह आवश्यक है कि कोई व्यवस्था हो। यह विधेयक उसका उपबन्ध करता है और मैं समझता हूँ कि इस विधेयक से समस्यायें काफी हल हो जायेंगी।

१९१६ तक जल केन्द्र का विषय रहा। उसके बाद से यह रक्षित (रिजर्व) सूची के अन्तर्गत प्रान्तीय विषय बना दिया गया और १९३५ के अधिनियम में यह प्रान्तीय विषय हो गया। हमारा संविधान राज्यों को और अधिक अधिकार देता है। हमें यह देखना चाहिये कि राज्यों के संबंध में स्वार्थों के संघर्ष से राष्ट्र के विकास में बाधा उत्पन्न न हो। उदाहरणतया बिहार की काशी नदी के बारे में पश्चिमी बंगाल ने कुछ आपत्ति उठाई थी और बिहार और पश्चिमी बंगाल में बीच कुछ मतभेद उत्पन्न हो गये हैं।

इन दोनों विधेयकों में सरकार को ऐसी कोई व्यवस्था करनी चाहिये जिससे व्यवस्था यदि समझानेसे काम न चले तो सरकार राज्य सरकारों को इस के लिये वाध्य कर सके कि वे जल संसाधनों का उपयोग करने के मामले में संघ सरकार को पूरा सहयोग दें। बाढ़ नियंत्रण संबंधी उपायों में हमें सफलता मिली है, यद्यपि कुछ राज्यों ने फिर भी पूरा सहयोग प्रदान नहीं किया है। जल संसाधनों को उपयोग में लाना देश के लिये अत्यंत महत्वपूर्ण है, और यह उस समय तक नहीं हो सकता, जब तक केन्द्रीय सरकार का देश के जल संसाधनों पर पूरा नियंत्रण न हो। अंतः १० या १५ साल तक हम ऐसे साधन जुटायें, जिससे इस मामले में हमें राज्यों पर अधिक नियंत्रण प्राप्त हो सके।

पंडित च० नां० मालवीय (रायसेन) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ क्योंकि मैं यह अनुभव कर रहा था कि ऐसी कोई व्यवस्था न होने के कारण हमारी अनेक परियोजनाएं सफल नहीं हो सकीं और साथ ही पंचवर्षीय योजना में जिन योजनाओं को सम्मिलित किया गया है उनमें राज्य सरकारें अनेक प्रकार के संकुचित विचारों के कारण भाग नहीं ले सकीं।

मैं उन व्यक्तियों में हूँ जो भारत की एकता के पुजारी हैं। परन्तु दुर्भाग्यवश हमारा अनुभव यह है कि विभिन्न राज्यों के कार्यों का समन्वय नहीं हो पाता और न उनका सहयोग प्राप्त हो पाता है। अब यह विधेयक लाया गया है, इसकी मुझे प्रसन्नता है।

मैं यह भी समझता हूँ कि पंचवर्षीय योजना के अधीन जो निर्माण कार्य किये जा रहे हैं, उनकी देखरेख करने में केन्द्रीय सरकार ने सुस्ती की है। मुझे आशा है कि केन्द्रीय सरकार इस विधेयक से पूरा लाभ उठायेगी और किसी निर्णय पर पहुँचने में अधिक समय नहीं लगायेगी। प्राविधिक विषयों पर निर्णय करने में देरी लग सकती है और मैं इसके लिये समय की सीमा भी निर्धारित नहीं करना चाहता, परन्तु मुझे विश्वास है कि योजना मंत्री इस बात को ध्यान रखेंगे कि बातचीत को अधिक लम्बा न किया जाये।

एक व्यक्ति का जो अधिकरण बनाया जा रहा है, उसके संबंध में मैं इस विचार का पूर्ण समर्थन करता हूँ कि इस अधिकरण में उच्चतम न्यायालय का वर्तमान अथवा भूतपूर्व न्यायाधीश होना चाहिये। इसके साथ ही, असेसरों की नियुक्ति का उपबन्ध होने के फलरवरूप उनकी सहायता से अधिकरण का एक न्यायाधीश जो निर्णय करेगा वह एक प्रकार से सामूहिक निर्णय होगा। मैं इसका तो समर्थन नहीं करता कि अधिकरण में एक से अधिक व्यक्ति रखे जायें, परन्तु मुझे यह विश्वास है कि दो असेसरों को अनिवार्य रूप से रखे जाने का अनुमोदन किया जायेगा।

†श्री ब० ये० रेड्डी (करीम नगर) : हम एक अर्से से इस विधेयक की प्रतीक्षा कर रहे थे। अनेक विवादों का निबटारा करना शेष है। राज्यों का पुनर्गठन करने के कारण जल-संबंधी विवाद किर उठेंगे और उनको निबटाने के लिये इस विधेयक की आवश्यकता थी।

इस विधेयक में कुछ त्रुटियां हैं, जिनको दूर करने के लिये मैंने कुछ संशोधन प्रस्तुत किये हैं।

खंड ४ में बातचीत द्वारा निये गये समझौतों का उल्लेख है। इन समझौतों को करने में कितना समय लगेगा? यदि हम कोई अवधि निश्चित किये बिना इसका उपबन्ध करेंगे तो मुझे भय है कि एक समझौता करने में बरसों लग जायेंगे। इसलिये अवधि अवश्य निश्चित की जानी चाहिये।

दूसरी बात प्रस्तावित अधिकरण के न्यायाधीशों की संख्या के बारे में है। इसमें केवल एक न्यायाधीश का उपबन्ध किया गया है। मैं इसको पर्याप्त नहीं समझता, क्योंकि केवल एक ही न्यायाधीश को रखने से लोगों को उतना विश्वास नहीं रहेगा। इसके अतिरिक्त यह भी हो सकता है कि उचित न्याय न किया जाये। इसलिये यदि “एक” के स्थान पर “एक अथवा अधिक व्यक्ति” रख दिया जाये तो ठीक होगा। मैं मंत्री महोदय से अपील करता हूँ कि इस संशोधन को स्वीकार करें।

†पंडित ठाकुरदास भार्गव (गुडगांव) : मैं इस विधेयक के बारे में एक-दो बातें कहना चाहता हूँ। विधेयक का खंड ११ संविधान के अनुच्छेद १३६ के प्रतिकूल है। इसलिये मैं नहीं कह सकता कि धारा ११ को अधिनियमित करना हमारे लिये कहां तक उचित है?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : इस संबंध में मैं आपका ध्यान संविधान के अनुच्छेद २६२(२) की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ।

†पंडित ठाकुरदास भार्गव : कौन सा अनुच्छेद?

†ग्रन्थक महोदय: अनुच्छेद २६२-जल संबंधी विवाद। माननीय सदस्य बैठकर आराम-से उसे देख सकते हैं। इस बीच में संसद् कार्य मंत्री से कहूँगा कि वे संयुक्त समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दें।

बिहार तथा पश्चिमी बंगाल (राज्य क्षेत्रों का हस्तांतरण) विधेयक

संयुक्त समिति के प्रतिवेदन का उपस्थापन

†गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) : पंडित गो० ब० पन्त की ओर से मैं बिहार से पश्चिमी बंगाल को कुछ राज्य क्षेत्रों का हस्तांतरण तथा तत्संबंधी मामलों का उपबन्ध करने वाले विधेयक संबंधी संयुक्त-समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

†श्री सुबोध हासदा (मिदनापुर-झाड़ग्राम रक्षित-अनुसूचित आदिम जातियां) : मैं एक औचित्य प्रश्न उठाना चाहता हूँ। जब समिति का प्रतिवेदन सर्व सम्मति से स्वीकार किया जा चुका है तब उस पर विमति टिप्पण नहीं दिया जा सकता।

†ग्रन्थक महोदय : इसमें कोई औचित्य प्रश्न नहीं है। जिस समय विधेयक लाया जाये उस समय यह कहा जा सकता है कि विमति टिप्पण पर विचार किया जाये अथवा नहीं।

†मूल अंग्रेजी में।

†पंडित ठाकुरदास भार्गव : मंत्री महोदय के उत्तर पर विचार करने के लिये आपने मुझे जो थोड़ा समय दिया है उसके लिये मैं आपका आभारी हूँ। मुझे इस प्रश्न के उठन पर खेद है और संविधान के अनुच्छेद २६२ को पढ़ने से मुझे यह विश्व स हो गया है कि विधेयक बिना कुल उत्तर है।

अब, मुझे एक छोटी सी बात कहनी है। मेरे पूर्व वक्ता ने कहा है कि कुछ अवधि निर्धारित की जानी चाहिये। मैं भी मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि वह एक वर्ष, दो वर्ष अथवा तीन वर्ष, जितनी वह उपयुक्त समझें, उतनी अवधि निर्धारित कर दें। यदि सरकार का ध्यान किसी मामले की ओर आकर्षित हो, तो उसको इस बात की व्यवस्था करनी चाहिये कि उचित समय के भीतर उसको अधिकरण के मुपुर्द कर दिया जाये और कुछ निर्णय किया जाये।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

साथ ही, आपने संशोधन संस्करण १, २ और ३ के बारे में सादर यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जब प्रश्न यह हो कि विवाद क्या है तब हमको उस विवाद की जड़ को समझना होगा। विधेयक के खंड ३ में कहा गया है कि यदि “एक राज्य को यह प्रतीत हो कि किसी अन्य राज्य ने आपने किसी कार्य से अन्तर्राज्यिक नदियों के जल में उस राज्य के हितों को ठेस पहुँचायी है तो वह . . .।” यह उपबन्ध तो कर दिया गया है, परन्तु मैं समझता हूँ कि ऐसा हो सकता है कि वह दूसरा राज्य कार्यपालिका संवंधी कोई कार्य न करके, अथवा किसी कार्य को न करके पहले राज्य के हितों को ठेस पहुँचा सकता है। इसलिये मैं यह चाहता हूँ कि इस प्रकार के जल विवादों का निर्णय इसी प्रकार किया जाना चाहिये जिससे यथासंभव अधिक विवाद खंड ३ के अन्तर्गत आ सकें और उन पर निर्णय किया जा सके।

इसी प्रकार किसी एक राज्य के निवासी नदी के प्रवाह में ऐसी रुकावट डाल सकते हैं जिससे उसका पानी दूसरे राज्य में न जा सके। ऐसे मामले भी जिनमें राज्य के लोगों ने बाधा डाली हो, खंड ३ के अन्तर्गत आने चाहिये।

इसी प्रकार यदि कोई राज्य जल के उपयोग, वितरण अथवा नियंत्रण में किये गये समझौतों की शर्तों को पूरा न कर सके, तो इस प्रकार के विवाद, खंड ३ के अन्तर्गत आयेंगे। परन्तु मान लीजिये कि यदि वह राज्य उस समझौते का ऐसा निर्वचन करे जो दूसरे राज्य को स्वीकार्य नहीं है, तब वह विवाद भी केन्द्रीय सरकार के क्षेत्राधिकार में नहीं आयेगा। क्योंकि इसमें झगड़ा के बल शर्तों के निर्वचन का है। इसलिये जब तक विधेयक के उपबन्धों में ऐसे मामलों को सम्मिलित न किया जाये, तब तक हम इस विधि से अधिक लाभ नहीं उठा पायेंगे।

इसलिये, मेरा विचार है कि इस विधि के उपबन्धों को अधिक से अधिक व्यापक बनाना चाहिये जिससे कि सभी विवादास्पद मामलों को अधिकरण को सौंपा जा सके और विवादों के फ़ज़स्वरूप राज्यों के बीच कटुता न उत्पन्न हो और लोग भी अन्तर्राज्यिक नदियों से पूर्ण लाभ उठा सकें।

†श्री दी० चं० शर्मा (होशियारपुर) : जिस समय स्वतंत्र भारत का इतिहास लिखा जायेगा, उसके शानदार अध्यायों में से एक हमारे देश की नदी-धाटी परियोजनाओं के बारे में होगा। और इसका अधिकांश श्रेय हमारे योजना मंत्री को है। मैं समझता हूँ कि यह विधेयक हमारी नदी धाटी परियोजनाओं को अधिक ठोस, टिकाऊ और बेहतर आधार पर रखना चाहता है। इसलिये मैं इसका स्वागत करता हूँ। परन्तु जैसा मेरे मित्र श्री ल० ना० मिश्र ने कहा है, इस विधेयक ने हमारे राज्यों का खेदजनक प्रान्तीयतावादी दृष्टिकोण स्पष्ट कर दिया है। उदाहरण के लिये भाखड़ा-नंगल बांध को ही लीजिये। इससे आजकल इतना लाभ हो रहा है परन्तु एक छोटी सी देशी रियासत की जिद के कारण इसका निर्माण कार्य वर्षों रुका रहा। इसलिये मेरा स्वाल है कि यह विधेयक हमारे सब देशवासियों को बड़ी संख्या में लाभ पहुँचायेगा।

†मूल अंग्रेजी में।

[श्री दी० चं० शर्मा]

अब मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं, जिन पर माननीय मंत्री विचार करें। इस विधेयक से अनेक प्रश्न उठते हैं। इसमें कहा गया है कि बातचीत असफल होनें पर विवादों को एक न्यायाधिकरण के सुपुर्दं किया जायेगा। बात तो बड़ी अच्छी है, परन्तु मैं यह जानना चाहता हूं कि बात किस अवस्था में आरम्भ होगी, वह कबतक चलती रहेगी और किस अवस्था में पहुंच कर सरकार यह समझेगी कि इस समय पंचनिर्णय आवश्यक है।

फिर, ऐसे विवाद को, जिसका संबंध एक से अधिक राज्यों से हो, एक व्यक्ति वाले न्यायाधिकरण के सुपुर्दं करना, मेरे विचार में उचित नहीं है। न्यायाधिकरण के सदस्यों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिये।

विधेयक के खंड ५ (३) में कहा गया है कि न्यायाधिकरण के निर्णय पर विचार करने के बाद यदि सरकार को किसी नई बात पर परामर्श अथवा पथ प्रदर्शन की आवश्यकता हुई, तो वह तीन मास के अन्दर उसको पुनः न्यायाधिकरण को सौंप सकेगी। मैं तो कहूंगा कि यदि इसी ढंग से काम करना है तब तो इस विधेयक का उद्देश्य ही समाप्त हो जायेगा। मैं तो समझता हूं कि न्यायाधिकरण को सौंपने के समय निर्देश पद ठीक ढंग से निश्चित किये जाने चाहिये और निर्णय प्राप्त होने पर संबंधित सरकार को उसे क्रियान्वित करना चाहिये। किसी मामले को बार बार न्यायाधिकरण के पास भेजना उचित नहीं होगा।

मैं समझता हूं कि विधेयक के खंड १३ को समझना बहुत कठिन है। जिन विषयों को न्यायाधिकरण को सौंपा जाना है, उनमें से अधिकांश बिलकुल ही अस्पष्ट हैं। शिकायत किस रूप में होगी, यह किस प्रकार से पेश की जायेगी, ये सब बातें अस्पष्ट हैं। मैं समझता हूं कि इन सब मामलों के बारे में एक निश्चित तरीका चाहिये। मैं मंत्री महोदय को सुझाव दूंगा कि वह इस संबंध में स्पष्ट निर्णय दे।

जिन मामलों में न्यायाधिकरण को दीवानी अदालतों के अधिकार प्रदान किये जाते हैं, उनके बारे में विधेयक में ही स्थिति स्पष्ट की जानी चाहिये थी, यह बात नियमों में नहीं रखनी चाहिये थी। न्यायाधिकरण के न्यायाधीश को दिये जाने वाले वेतन, भत्तों आदि के संबंध में मुझे विशेष कुछ कहना तो नहीं है, परन्तु मैं जानना चाहता था कि उनको कितना वेतन आदि दिया जायेगा।

यह कहा गया है कि जो नियम बनाये जायेंगे वे १४ दिनों तक सभा-पटल पर रखे जायेंगे। खंड १३ का अत्यन्त महत्वपूर्ण विषयों से संबंध है और इसके अधीन बनाये गये नियम सामान्य प्रकार के तो होंगे नहीं, वे तो बुनियादी नियम होंगे। इसलिये उनको ३० दिन तक सभा-पटल पर रखना चाहिये।

जैसा मैंने आरम्भ में कहा था, मैं इस विधेयक का स्वगत करता हूं। परन्तु साथ ही मंत्री महोदय से मेरा नम्र निवेदन है कि इस विधेयक के संबंध में जो प्रश्न उठायें गये हैं वह उनका उत्तर दे जिससे इसको यथासंभव शांत चित्त से पारित किया जा सके।

श्री क० कु० बसु (डायमंड हार्बर) : जैसा कि यहां दिये गये भाषणों से प्रतीत होता है इस विधेयक को सम्पूर्ण सभा का सामान्य समर्थन प्राप्त है। देश के आर्थिक और सामाजिक जीवन में नदियों का स्थान अत्यंत महत्वपूर्ण है।

जैसा कि प्रोफेसर शर्मा ने कहा है कि नये भारत के इतिहास में सङ्कों और नदी घाटियों को अत्यन्त महत्वपूर्ण स्थान प्राप्त होगा। हम लोग नदी घाटियों को विकसित करने और नदी पानी को उपयोग में लाने की नयी योजनाओं के समर्थक हैं। इसलिये हम यह अनुभव करते हैं कि जो अनावश्यक झगड़े और कठिनाइयां प्राकृतिक संसाधनों का, जो हमारे देश में बहुतायत से पाये जाते हैं, पूर्ण उपयोग करने में बाधक सिद्ध होती हैं, उनको दूर करने के लिये सरकार तथा विधान-मंडलोंको पूर्ण कोशिश करनी चाहिये।

मूल अंग्रेजी में।

पूर्व वक्ताओं ने ऐसी अनेक योजनाओं को पूरा करने में विलम्ब के दुखद परिणामों का उल्लेख किया है, जिनको कि यदि समय पर आरम्भ तथा पूरा किया गया होता तो उनसे स्वाभाविक रूप से ही देश की बहुत उन्नति होती। इसलिये हम समझते हैं कि यह विधेयक संबंधित राज्यों के बीच उत्पन्न होने वाले विवादों को रोकने में बहुत उपयोगी सिद्ध होगा। विभिन्न राज्यों के बीच मतभेद होना स्वाभाविक है। इसलिये उनके निपटारे के लिये किसी व्यवस्था का होना भी आवश्यक है। हमें खुशी है कि सरकार यह विधेयक उपस्थित कर वह कार्य पूर्ण कर रही है।

विधेयक के खंड (३) में विवादों की तीन श्रेणियों का उल्लेख है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि क्या विवाद का निपटारा करने के लिये न्यायिक अधिकारी की नियुक्ति करते समय जलमार्गों के पारस्परिक लाभप्रद प्रयोग और उन क्षेत्रों की समद्धि को भी ध्यान में रखा जायेगा? मान लीजिये कि एक नदी 'क' और 'ख' राज्यों में से होकर बहती है। आज 'ख' तो उन्नत होने के कारण जल संसाधनों का प्रयोग करता है किन्तु 'क' उनका प्रयोग करने में असमर्थ है और भविष्य में उनका प्रयोग करना चाहता है। तो आप 'क' के रवैये का निर्णय कैसे करेंगे? इसलिये इन चीजों पर विचार किया जाना चाहिये, विशेषकर जब कि हमारे देश में विभिन्न भागों की उन्नति की अवस्था भिन्न भिन्न है। एक क्षेत्र में तो नदियों के पानी कोई प्रयोग नहीं होगा और दूसरा क्षेत्र उससे विद्युत् उत्पन्न करना चाहेगा जैसा कि यूगोस्लाविया में किया जाता है। आज एक राज्य उन्नत नहीं है किन्तु कल वह उन्नत हो सकता है अस्तु किसी राज्य को ऐसा कार्य नहीं करने देना चाहिये जो दूसरे के लिये हानिकर हो।

देश के आर्थिक आयोजन को देखते हुए मैं समझता हूं कि जब न्यायिक अधिकारी की नियुक्ति होगी तो जब तक उसके निर्देश पद निर्दिष्ट नहीं किये जायेंगे तब तक वह कानूनी दृष्टिकोण अपनाएगा जो उस क्षेत्र की आर्थिक प्रगति के लिये अन्त में बाधक हो सकता है। मैं इस संबंध में अधिक नहीं कहूंगा क्योंकि मंत्री जी देश के विभिन्न भागों की समस्याओं से भली प्रकार परिचित हैं।

जहां तक न्यायाधिकरण की संरचना का संबंध है, मैं स्वयं यही चाहूंगा कि उसमें सर्वोच्च न्यायालय के वर्तमान न्यायाधीश ही रहें। मैं निवृत न्यायाधीशों की नियुक्ति के विरुद्ध हूं क्योंकि लोग यह समझते हैं कि केवल वे न्यायाधीश जो कुछ व्यक्तियों के मित्र हैं, अतिवार्षिकी नियुक्त पायेंगे मैं समझता हूं कि १९३५ के अधिनियम में एक ऐसा उपबन्ध था कि जब कभी कोई नदी-संबंधी विवाद उत्पन्न हो तो बोर्ड का अध्यक्ष संघीय न्यायालय का न्यायाधीश होना चाहिये।

फिर, न्यायाधिकरण में असेसरों की नियुक्ति का अनुमतिक उपबन्ध उचित नहीं है क्योंकि न्यायाधीश किसी विवाद का निर्णय करने में कितना ही दक्ष क्यों न हो वह प्राविधिक ज्ञान नहीं रखता जो नदी संबंधी विवाद के संबंध में आवश्यक है। यह ठीक है कि यदि किसी समझौतेका निर्वाचिन करना है तो वह उनके लिये सरल होगा जैसा कि खंड (३)के उपखंड (ग) में उपबन्ध है। परन्तु जब उन्हें विवाद के संबंध में यह निर्णय करना होगा कि एक राज्य ने जो कदम उठाया है वह दूसरे के लिये हानिकर है या नहीं, तो मैं समझता हूं उनका ज्ञान अपर्याप्त रहेगा। मुझे याद है कि बंगाल विभाजन परिषद के एक सदस्य न्यायाधीश ने एक बैठक के दौरान में बंगाल के स्थानवृत्त के संबंध में अपनी अज्ञानता स्वीकार की थी।

डॉ. लंका सुन्दरम् (विशाखपटनम्) : यदि ऐसा है तो आप उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों को उसमें रखते ही क्यों हैं?

श्री क० कु० बसु : असेसर का उपबन्ध इसमें है। मैं चाहता हूं कि यह उपबन्ध अनुमतिक हो। जब कभी कोई न्यायाधिकरण नियुक्त हो, उसमें कम से कम दो असेसर ऐसे हों जो प्राविधिक

*मूल अंग्रेजी में।

[श्री क० कु० बसु]

हों और समस्या जानते हों। कुछ मित्रों ने इस खंड के संबंध में संशोधन रखे हैं। मैं समझता हूं कि मंत्री जी इस बात का प्रयत्न करेंगे कि वे मतभेद देश के विकास और पुनर्निर्माण में बाधक न हो और सरकार देश के समक्ष प्राकृतिक संसाधनों का उपयोग करने का प्रयत्न करेंगी।

†डा० रामा राव (काकिनाडा) : मैं भी इस विधेयक का स्वागत करता हूं। आनंद्र में नदियां बहुत हैं, इसलिये वहां विवाद भी बहुत हैं। इसका उड़ीसा के साथ जो विवाद था वह कुछ दिन पूर्व हल हो गया है। वंसधारा परियोजना पर बहुत समय से चर्चा चल रही है। उसके निर्माणसे उड़ीसा का कुछ भाग डब जायगा इसलिये वह अड़ंगा लगा रहा है। केन्द्रीय सरकार को चाहिये कि वह उसके निर्माण के आैचित्य का निर्णय करे।

यह अच्छा है कि विवादों के निर्णय के लिये व्यवस्था की जा रही है। नया मध्य प्रदेश प्रायः दिल्ली से लेकर आनंद्र तक फैला हुआ है। अभी हमारा उसके साथ कोई विवाद नहीं है परन्तु भविष्य में हो सकता है। यदि कोई विवाद उत्पन्न होगा तो उनकी स्थिति दृढ़ रहेगी। इसलिये आनंद्र के लोगों के लिये यह विधेयक विशेषतौर से महत्वपूर्ण है। गोदावरी नदी पर जब कोई परियोजना शुरू होगी तो उसमें कुछ कठिनाइयां का सामना होने की संभावना है। तुंगभद्रा के संबंध में भी हमें कठिनाइयां हैं। इसलिये मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूं।

मेरे मित्र ने विवादों के निर्णय के संबंध में समयावधि निश्चित करने की आवश्यकता की ओर संकेत किया है। यह उचित है। एक निश्चित अवधि में विवाद का निर्णय हो जाना चाहिये। इसलिये हमने एक संशोधन रखा है कि यह अवधि छै महिने की रखी जाय।

न्यायाधीशों के संबंध में माननीय श्री बसु कह चुके हैं कि निवृत्त न्यायाधीशों को सम्मिलित न किया जाय। मैं नहीं समझ सका कि सरकार उच्चतम न्यायालय के अतिवयस्ककता प्राप्त न्यायाधीशों के रखने के पक्ष में क्यों हैं? नदियों के जल से संबंधित यह विवाद बहुत समय से चला आ रहा है और लाखों व्यक्तियों पर इसका प्रभाव पड़ता है, इसलिये हमें सेवायुक्त न्यायाधीशों को ही लेना चाहिये।

फिर, कुछ जटिल विवाद भी हो सकते हैं जिनपर एक से अधिक व्यक्तियों द्वारा विचार किए जाने की आवश्यकता होती है। ऐसे मामलों में मुख्य न्यायाधिपति को एक से अधिक व्यक्तियों को मध्यस्थ नियुक्त करने का अधिकार होनी चाहिये। परन्तु विधेयक में केवल एक व्यक्ति का उल्लेख है। मुख्य न्यायाधिपति के शक्ति के अधिकार को इस तरह सीमित नहीं रखना चाहिये।

विधेयक के खंड ८ में कहा गया है कि धारा ३ अथवा धारा ५ में किसी भी बात के रहते हुए किसी भी ऐसे विवाद को न्यायाधिकरण को निर्दिष्ट नहीं किया जायेगा जो १९५५ के नदी बोर्ड अधिनियम के अन्तर्गत मध्यस्थ निर्णय के लिये निर्दिष्ट किया जाय। इस पर मुझे एक आपत्ति है। यदि मामला मध्यस्थ निर्णय के लिये निर्दिष्ट नहीं किया गया है तो कठिनाई नहीं है। यहां हम उन मामलों को छोड़ रहे हैं जो मध्यस्थ निर्णय के लिये निर्दिष्ट कर दिये गये हों। वह अन्ततः मध्यस्थ निर्णय के लिये निर्दिष्ट होगा। परन्तु मुझे संदेह है कि क्या इससे मध्यस्थ निर्णय के लिये निर्दिष्ट किये जाने की अवस्था में न्यायाधिकरण को निर्दिष्ट करने पर रोक लगती है। यदि ऐसा मामला है जो मध्यस्थ निर्णय के लिये निर्दिष्ट किया गया है तो मैं समझ सकता हूं। पर यहां तो यह कहा गया है कि “जो निर्दिष्ट किया जाय।” आप कैसे जानते हैं कि वह निर्दिष्ट किया जायगा? इसलिये यह स्पष्ट कर देना चाहिये।

नियमों के संबंध में कहा गया है कि केन्द्रीय सरकार राज्य सरकारों से परामर्श करके नियम बना सकेगी। हमने संशोधन रखा है कि नियम ३ मंहिने के अन्दर अवश्य बन जाने चाहिये। यह इसलिये कहा गया है कि इस कार्य में देर न हो।

†श्री अच्युतन (क्रेंगनूर) : यह विधेयक बहुत समय से अपेक्षित था। नये राज्यों के गठन के बाद अन्तर्राजिक जल विवाद अधिक उत्पन्न होंगे जैसा कि अभी मद्रास राज्य के सदस्यों के भाषणों से प्रकट हुआ है। इसलिये राज्यों के बीच जल के संबंध में अनेक प्रकार के विवाद उत्पन्न होने की संभावना है। पहले भी जब इस तरह के विवाद उत्पन्न होते थे तो राज्य आपस में ही मध्यस्थ निर्णय द्वारा उनका निपटारा कर लेते थे। परन्तु यह अधिक अच्छा है कि इसके बारे में संसद् द्वारा उपबन्ध कर दिया जाय। संबंधित राज्य केन्द्रीय सरकार से प्रार्थना करें और यदि बातचीत से हल न निकले तो केन्द्रीय सरकार न्यायाधिकरण की नियुक्ति करे।

राज्य इसके लिये बहुत उत्सुक हैं कि जैसे ही यह कानून बन जाये वे अपने विवाद पेश करें। इसलिये इसके अन्तर्गत नियम शीघ्र बनने चाहिये। तभी हम बहुत सी योजनाओं को कार्यान्वित कर सकेंगे। स्थानीय समाचार पत्रों में भी अनेक वक्तव्य व उनके वाद-प्रतिवाद प्रकाशित होते हैं और सरकार को प्रेस नोट जारी करने पड़ते हैं। पेरियार तथा पेराम्बीकुलम के संबंध में समाचार छपे थे कि मद्रास सरकार त्रावणकोर-कोचीन के जल का अनाधिकृत प्रयोग कर रही है। अस्तु त्रावणकोर-कोचीन सरकार को जांच कर के उसका खंडन करना पड़ा।

जहां तक डा० रामा राव के इस सुझाव का संबंध है कि न्यायाधिकरण में एक से अधिक सदस्य होने चाहिये मैं नहीं समझता कि उसमें कोई विशेष तर्क है। मैं नहीं समझता कि उच्च न्यायालय के न्यायाधीश की कोटि के व्यक्ति को निर्णय करने में कोई कठिनाई होगी। मेरे विचार में बैंच की कोई आवश्यकता नहीं है। राज्य स्वयं ही मामले का निर्णय कर सकते हैं परन्तु चूंकि छोटे छोटे अनेक विवाद यहां वहां होंगे इसलिये हम इस न्यायाधिकरण की व्यवस्था कर रहे हैं जिसके निर्णय संबंधित पक्षों को मानने होंगे। प्रारंभिक चर्चा राज्यों के बीच ही होगी और अन्त में वह न्यायाधिकरण के सामने आयेगी। मुझे इस पर कोई आपत्ति नहीं है कि केन्द्रीय सरकार को न्यायाधिकरण में एक से अधिक व्यक्ति की नियुक्ति करने कि शक्ति दे दी जाय।

†डा० लंका सुन्दरम् : मैं इस विधेयक के सिद्धांत का स्वागत करता हूँ। हमारे देश में अब ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई है कि केन्द्रीय सरकार को राज्यों के विवादों में हस्तक्षेप करना चाहिये।

आनंद में ऐसी बहुत सी नदियां हैं जो दूसरे राज्यों से निकलती हैं। हमारे राज्य में अनेक योजनायें चल रही हैं जिनमें से एक तुंगभद्रा परियोजना भी है। मैं तुंगभद्रा के संबंध में बहुत विस्तृत उल्लेख नहीं करना चाहता परन्तु मैं समझता हूँ कि सभा का प्रत्येक सदस्य यह जानता होगा कि इसके संबंध में आनंद को कैसी कठिनाइयों का सामना करना पड़ा है। इसलिये मैं समझता हूँ कि जब कोई राज्य ऐसा कोई विवाद केन्द्र के सामने उपस्थित करे तो उसका मध्यस्त निर्णय करने के लिये इस प्रकार का न्यायाधिकरण नियुक्त किया जाना चाहिये। अस्तु मैं प्रभारी मंत्री जी को इस प्रकार का विधेयक उपस्थित करने पर बधाई देता हूँ क्योंकि इस प्रकार के विवाद अब हल हो सकेंगे।

परन्तु मेरी आपत्ति यह है कि खंड ६ और खंड ११ कुछ असंगत हैं। खंड ६ में कहा गया है कि केन्द्रीय सरकार न्यायाधिकरण का निर्णय सरकारी सूचना पत्र में प्रकाशित करेगी और वह संबंधित पक्षों के लिये बंधनकारी होगा और खंड ११ में यह कहा गया है कि किसी भी अन्य कानून में किसी भी बात के रहते हुए भी किसी भी न्यायालय को किसी जल संबंधी विवाद के संबंध में क्षेत्राधिकार प्राप्त नहीं होगा जो इस अधिनियम के अन्तर्गत किसी न्यायाधिकरण को निर्दिष्ट कर दिया जाय। प्रश्न यह है कि अपील की अनुमति देने में क्या आपत्ति है?

†श्री नन्दा: यह स्वयं संविधान द्वारा निषिद्ध है।

†डा० लंका सुन्दरम् : मान लीजिये भारत सरकार आनंद और उड़ीसा के बीच विवाद का निर्णय करने के लिये न्यायाधिकरण नियुक्त करती है तो उसके निर्णय के आगे और अपील करने पर प्रतिबन्ध क्यों हो? मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ।

†श्री वै० प० नाथर: यह संविधान के अनुसार निषिद्ध है।

†डा० लंका सुन्दरम् : तो संविधान में संशोधन करना चाहिये जैसा कि हम पहले कई बार कर चुके हैं।

प्रश्न यह है कि यह प्रतिबन्ध क्यों है मैं समझता हूं कि डा० रामा राव ने अभी अभी जो कुछ कहा है वह बहुत महत्वपूर्ण है। खंड २२ (२) में यह उपबन्ध है कि मध्यस्थ निर्णयिक भारत के मुख्य न्यायाधिपति द्वारा उन व्यक्तियों में से नियुक्त किया जायगा जो उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीश हो अथवा रह चुके हो अथवा उच्च न्यायालय के न्यायाधीश हों मैं समझता हूं कि यह मामला प्रविधिक महत्व का है। इस में न्यायाधीशोंको क्यों लाते हैं। इंजीनियरों-को क्यों नहीं लाते?

†श्री कासलीवाल (कोटा-झालावाड) वे असेसर होंगे।

†डा० लंका सुन्दरम् : हम में से बहुतसे व्यक्ति बहुत सी समितियों में असेसर रह चुके हैं, इसलिये जानते हैं कि उनके वही अधिकार नहीं होते जो सदस्यों के होते हैं।

प्रश्न यह है कि इसको कानूनी वाद-विषय बनाने के बजाय आप उसे प्राविधिक वाद-विषय क्यों नहीं बनाते जिसको संबंधित पक्ष निश्चय ही पसंद करेंगे? आप यह क्यों नहीं कहते कि निवृत्त अथवा सेवायुक्त इंजीनियर इन न्यायाधिकरणों में नियुक्त किये जायेंगे?

मैं समझता हूं कि श्री नन्दा इसके विरुद्ध तर्क नहीं देंगे क्योंकि ये मामले प्राविधिक महत्व के हैं। इसलिये मेरा विचार है कि इस विधेयक में कुछ त्रुटि है और मेरा विश्वास है कि इस अवस्था में भी मंत्री जी एक संशोधन प्रस्तुत कर सकते हैं कि न्यायाधिकरण में प्राविधिक ज्ञान तथा अनुभव के व्यक्ति रखे जायें।

उपाध्यक्ष महोदय आप उच्च न्यायालय के न्यायाधीश रह चुके हैं और आप जानते हैं कि प्राविधिक योग्यता न्यायाधीशमें नहीं हो सकती है मैं वही प्राविधिक योग्यता न्यायाधिकरण में लाना चाहता हूं। मैं आशा करता हूं कि मंत्री जी इसको बुरा नहीं समझेंगे और विधेयक में तदनुसार संशोधन उपस्थित करेंगे।

हमारे देश में जैसी नदियां हैं, जो एक सिरे से दूसरे की ओर कई राज्यों में होकर बहती हैं, उनसे योरप के डेन्यब्र आयोग जैसी आयोग चित्र हमारे मस्तिष्क में आता है। डेन्यब्र आयोग वास्तव में अन्तर्राष्ट्रीय है। आप विवादों में संबंधित राज्यों को भी चर्चा में भाग लेने की अनुमति क्यों नहीं देते? मुझे उच्च न्यायालय और विशेष कर उच्चतम न्यायालय के प्रति बहुत श्रद्धा है। परन्तु प्रश्न यह है कि वे इस तरह के प्राविधिक विवादों का निर्णय करने में किस प्रकार समर्थ हैं? इस विधेयक का उद्देश्य विवादों को उचित निपटारा कराना है जिसे दोनों पक्ष स्वीकार करें। इस उद्देश्य की पूर्ति कैसे हो सकती है?

हममें से कुछ लोग उच्चतम न्यायालय के न्यायाधीशों के समक्ष उपस्थित हो चुके हैं। मैं कह सकता हूं कि वे परिस्थितियों के निर्वचन के अतिरिक्त अन्य विषयों के बारें में क्या जानते हैं, विशेषकर नदी बोर्ड विवादों के संबंध में आप कहेंगे कि अन्ततः यह कानूनी विषय है।

परन्तु यह मामला समस्त राष्ट्र के जीवन और मरण का प्रश्न है। ऐसा राष्ट्र जो अनेक राज्योंमें विभाजित है तथा जिसके लोग अपने अधिकारों के प्रति अत्यन्त जागरूक हैं। अन्ध के पास तुंगभद्रा परियोजना के संबंध में बहुत महत्वपूर्ण तर्क हैं। सदन को इस विवाद के संबंध में पूरे तथ्यों की जानकारी नहीं है। आप उसका निर्णय कैसे करेंगे?

†श्री नन्दा : हम वह कर चुके हैं।

†मूल अंग्रेजी में।

†डा० लंका सुन्दरम् : नहीं, आप उसका निर्णय नहीं कर सके। जिस प्रकार से तुंगभद्रा परियोजना की व्यवस्था की गई है उससे आनंद संतुष्ट नहीं है। आप उसे विशुद्ध कानूनी वाद-विवाद क्यों बनाते हैं, प्राविधिक और व्यवहारिक क्यों नहीं बनाते? यदि मेरे मित्र इस प्रश्न का उत्तर दे सकें तो इसी क्षण मैं अपनी हार स्वीकार कर लूँगा।

आनंद में अनेक नदियां अन्तर्राजिक सीमाओं को काटती हुई बहती हैं। आप इसके महत्व को समझ सकते हैं क्योंकि आप के राज्य में भी अनेक नदियां उत्तर से दक्षिण की ओर बहती हैं। मैं समझता हूँ कि यह अतिशयोक्ति नहीं होगी कि आनंद में भारत के अन्य समस्त राज्यों से अधिक नदियां हैं—बंसधारा, शारदा, वरहा, गोदावरी, कृष्ण, पेन्नार आदि। उनमें से कुछ तो शत प्रति शत सांवत्सर हैं, अन्य इतनी सांवत्सर नहीं हैं और वे समस्त देश में उत्तर से लेकर दक्षिण तक बहती हैं। हमारे यहां विवाद हैं।

मैं केवल आनंद की ही बात नहीं कह रहा हूँ। मैं अपने मित्रों को यह आश्वासन देता हूँ। परन्तु प्रश्न यह है कि आप इसका निबटारा किस प्रकार करेंगे।

खंड ४ तथा ११ के संबंध में, मैं अपने मित्रों को बता देना चाहता हूँ कि न्यायधिकरणों में ऐसे व्यक्ति हैं जो विधि नहीं जानते हैं। मुझे आशा है कि वह इस संबंध में संशोधन प्रस्तुत करेंगे। अथवा यदि आप आज्ञा दें तो मैं अभी उनकी सुविधा के लिये संशोधन प्रस्तुत कर सकता हूँ।

जैसा कि मैं प्रारम्भ में कह चुका हूँ, मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ। मुझे प्रसन्नता है कि श्री नन्दा ने इसे प्रस्तुत किया परन्तु इसको निष्पक्षता से लागू करना चाहिये जिससे समस्त देश का लाभ हो।

कल हमने राज्य पुनर्गठन विधेयक को पारित किया है तथा उसके अनुसार हमें समुचित आवृट्टन की व्यवस्था भी करनी चाहिये। मुझे विश्वास है कि मेरे मित्र सिंचाई तथा विद्युत् मंत्री मेर सुझाव पर एक संशोधन प्रस्तुत करेंगे जिसके द्वारा उन न्यायाधिकरणों में केवल सिंचाई इंजीनियर ही नहीं रहेंगे। मुझे आशा है कि वह मेरे इस प्रश्न का उत्तर देंगे।

यह एक बड़ा महत्वपूर्ण विधेयक है तथा इसकी देश को आवश्यकता भी है। क्योंकि इसमें देश की नदियों के पानी का उपयोग करने के संबंध में व्यवस्था की गयी है। इसलिये इस समस्या को केवल प्राविधिक व्यक्तियों पर न छोड़ कर प्रशासनिक तथा यांत्रिक व्यक्तियों का भी सहयोग इसमें लेना चाहिये।

†श्री नन्दा : मैंने विधेयक के संबंध में व्यक्त किये गये सभी विचारों और सुझावों का ध्यान से सुना है तथा प्रस्तुत संशोधन पर भी विचार किया है। परन्तु मेरा विचार है कि मैं एक भी संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता हूँ।

सबसे पहले मैं अन्तिम वक्ता के प्रश्नों का उत्तर देंगा क्योंकि वह उत्तर पाने के लिये अधिक उत्सुक थे। प्रत्येक दिन मेरा काम इंजीनियरों से पड़ता है। इसलिये उनकी मुझे पूर्ण जानकारी है तथा मेरा विश्वास है कि उनमें से कुछ अच्छे प्रशासक भी हैं तथा उन को जिम्मेदारी के काम सोंपे जा सकते हैं। इसलिये यदि मैं इस सुझाव को स्वीकार नहीं करता हूँ तो इसका यह अर्थ नहीं है कि मैं इंजीनियरों की योग्यता पर विश्वास नहीं करता हूँ। इसके कारण इस प्रकार हैं।

माननीय सदस्य को याद होगा कि इस बात पर अधिक बल दिया जा रहा था कि केवल एक न्यायाधीश न होकर कई न्यायाधीश इसमें हों तथा वह भी उच्च न्यायालय के न होकर उच्चतम न्यायालय के वर्तमान न्यायाधीश हों। न्यायपालिका को वह यह महत्व देते हैं।

†डा० लंका सुन्दरम् : खंड ४(२) में स्पष्ट रूप से दिया गया है कि “जो व्यक्ति उच्चतम न्यायालय अथवा उच्च न्यायालय के न्यायाधीश हैं अथवा रहे हैं”।

†श्री नन्दा : मैं मुख्य प्रश्न का उत्तर दे रहा था । भाषा भी स्पष्ट है । मैं माननीय सदस्य के मुख्य प्रश्न का उत्तर दे रहा था ।

उन्होंने समस्त देश तथा समस्त माननीय सदस्यों की ओर से अपील की है । मुझे पूर्ण विश्वास है कि यदि वह यहां अपने मित्रों का परामर्श लें कि उच्चतम न्यायालय अथवा उच्च न्यायालय का न्यायाधीश होना चाहिये । अथवा कोई इंजीनियर तो उन से कोई भी सहमत नहीं होगा । इसलिये देश के यहां उपस्थित प्रतिनिधियों के तथा राज्यों के विचार जानकर यह उपबन्ध स्वीकार किया गया है । मुझे विश्वास है कि यदि राज्यों को यह मामला, यह जानने के लिये कि वह न्यायाधीशों के न्यायाधिकरण से सहमत है अथवा प्रशासकों और इंजीनियरों के न्यायाधिकरण से सहमत है, भेजा जाये तो सभी राज्यों का उत्तर नकारात्मक होगा । मेरा ऐसा विचार है । इसलिये राज्यों की सम्मति के बिना हम इसमें कोई परिवर्तन नहीं कर सकते हैं क्योंकि यह मामला राज्यों से ही संबंधित है ।

इसके अतिरिक्त माननीय सदस्य की इच्छा नदी बोर्ड विधेयक के द्वारा पूर्ण की जा चुकी है । वहां प्रविधि का प्रश्न आता है ।

†डा० लंका सुन्दरम् : क्या मंत्रीजी हमें आश्वासन देंगे कि खंड ४ के उपखंड (३) में नियुक्त असेसरों में से एक प्राविधिक व्यक्ति होगा ?

†श्री नन्दा : बिलकुल ऐसा ही विचार है । उदाहरणतः न्यायाधिकरण समझौते की मदों का निर्वचन करता है अथवा यह देखता है कि समझौता लागू हुआ है अथवा नहीं । तथा इसमें कुछ ऐसा मामला है जिसमें इंजीनियर की आवश्यकता होती है । मान लीजिये, पानी के गन्दे होने का कोई मामला है । तब ऐसे व्यक्ति की आवश्यकता होगी जो सेनेटरी इंजीनियर हो । इसलिये प्रविधिक पहल की पूर्णतया जांच होगी तथा बोर्ड उस पर खुलासा तौर पर विचार करेगा । यदि वह कृपा करके विशेषज्ञों, प्राविधिकों आदि के खंड को देखे तो उनको मालूम हो जायेगा कि बोर्ड में उनको उचित स्थान दिया गया है । समझौता लागू हुआ है अथवा नहीं अथवा कुछ राज्यों ने अपना कार्य पूरा किया है अथवा नहीं, यह सभी प्रश्न न्याय से संबंधित हैं । इसलिये यह उपबन्ध ठीक है ।

†डा० लंका सुन्दरम् : कृपया एसेसरों की अर्हतायें बतायें ।

†श्री नन्दा : विचार ऐसा है कि एसेसर उचित प्रविधिक अर्हताओं, विवाद जो कि इंजीनियरिंग विवाद भी हो सकता है के सम्बन्ध में न्यायाधिकरण की सहायता करें । इसलिये हम न्यायाधिकरण को यह बता कर कि एसेसर कौन हों, उनको बांधना नहीं चाहते । मैं माननीय सदस्य को याद दिला देना चाहता हूं कि मूल विधेयक में हमने ऐसी व्यवस्था रखी थी कि केन्द्रीय सरकार इस संबंध में सिफारिश करे, परन्तु संयुक्त समिति ने इसको भी इसमें से हटा दिया तथा इसे न्यायाधिकरण पर छोड़ दिया ।

न्यायाधिकरण के निर्माण के संबंध में, मैं सदस्यों से पूर्णतः सहमत था कि सदस्य एक से अधिक हों । परन्तु मैं माननीय सदस्यों को बता देना चाहता हूं कि उच्चतम न्यायालय ने यह कहा कि यदि यह एक व्यक्ति नहीं हुआ तो तीन होंगे तथा हम तीन न्यायाधीश देने की स्थिति में नहीं हैं । उन्होंने कहा कि इस प्रकार के मामलों में तीन न्यायाधीशों की कोई आवश्यकता नहीं है । इसलिये हमें इसी आधार पर आगे बढ़ना चाहिये ।

न्यायाधीशों की प्रतिष्ठा के संबंध में मैं यह कहना चाहता हूं कि मूलतः हमने वही शब्द रखे थे जो कि माननीय सदस्य रखना चाहते हैं । परन्तु इस संबंध में भी उच्चतम न्यायालय के परामर्श के कारण हमें उपबन्ध में परिवर्तन करने पड़े ।

एक और प्रश्न था कि न्यायाधिकरण नियुक्त कर 'सकता है' शब्दों के स्थान पर, न्यायाधिकरण को नियुक्त 'करना चाहिये' शब्द होने चाहिये । हम यह भी न्यायाधिकरण पर ही छोड़ते हैं । इतने बड़े मामलों में हमें न्यायाधिकरण के न्याय पर विश्वास करना चाहिये । हमें उनका यह

†मूल अंग्रेजी में ।

भी विश्वास करना चाहिये कि उनको एसेसरों की आवश्यकता है अथवा नहीं। यह समस्त समझौतों के वाक्यविशेष के निर्वचन का मामला हो सकता है। उसके लिये एसेसरों की कोई आवश्यकता नहीं होगी।

अब मेरे माननीय मित्र पंडित ठाकुरदास भार्गव के संशोधन रह जाते हैं। उन पर हमने कल बहुत विचार किया था। यह मंत्री के विचारों का मामला नहीं था, विधि परामर्शदाताओं के परामर्श से ऐसा हुआ है। हमें बताया गया था कि यह परिवर्तन करने आवश्यक नहीं थे क्योंकि इन शब्दों में वह सभी बातें आ जाती हैं। कार्यपालिका के कृत्यों में हटाना आ जाता है। लागू न करना हटाना होगा। जहां तक निर्वासियों का संबंध है, इन मामलों में निर्वासियों की ओर से राज्य काम करेगा। इसलिये ये सुझाव, जहां तक विवादित का संबंध है, ठीक है, फिर भी इनको विधि के माने में स्पष्ट करना आवश्यक नहीं है, क्योंकि इस खंड के इन शब्दों में सभी बातें आ जाती हैं।

वार्ता के संबंध में एक बात और रह जाती है। यह पूछा गया कि अवधि छः मास क्यों नहीं कर दी जाती है? यह सुझाव है कि अवधि इससे और अधिक नहीं रखनी चाहिये। मेरी भी यही सम्मति है कि वार्ता व्यर्थ में नहीं बढ़ायी जाये। परन्तु यह वार्ता केन्द्रीय सरकार के साथ में है तथा केन्द्रीय सरकार ऐसी चीज से बाध्य है जो इस विधेयक में नहीं है बल्कि योजना में है। योजना के लक्ष्यों को पूरा करना ही है। मान लीजिये कि सिचाई के लिये पानी संभरण तथा विद्युत के संबंध में कोई कार्य करना है। केन्द्रीय सरकार की यही इच्छा होगी कि छः मास से अधिक न लगे। मेरा विचार है कि पंडित मालवीय ने छः मास की अवधि रखने का इसलिये विरोध किया था कि फिर सदैव ऐसा होने लगेगा तथा राज्य कहेंगे कि छः मास का समय है। मैं उन्हें छः मास देना नहीं चाहता। यह १५ दिन अथवा एक मास में होना चाहिये। जब एक अवधि निश्चित हो जायेगी तब अधिकतम समय से पूर्व यह समाप्त नहीं होगा। कुछ बातें ऐसी हो सकती हैं जो केन्द्रीय सरकार के नियंत्रण से बाहर की हों। केन्द्रीय सरकार एक उद्देश्य से इस विधेयक को लाई है। उद्देश्य योजनाओं को बनाना तथा उनको लागू करना है।

इसलिये इस बात को ध्यान में रखते हुए कि हमारी पंचवर्षीय योजना के लक्ष्यों को यथोचित समय के अन्दर ही पूरा करना है, इसे केन्द्रीय सरकार पर विश्वास करके उसी के ऊपर छोड़ दीजिये। संभव है कि कुछ विशेष प्रविधिक मामलों में वार्ता इस प्रकार की हो जाये कि इंजीनियरों या विशेषज्ञों की जांच की अपेक्षा हो। तब ऐसी वार्ता में छः मास से अधिक समय भी लग सकता है।

†डा० लंका सुन्दरम् : मेरा प्रश्न है कि न्यायाधीशों के अतिरिक्त विशेषज्ञ कहां हैं?

†श्री नन्दा : यह पहली बात के संबंध में है। परन्तु यदि यही प्रश्न यहां उठता है, तो मैं बता दूँ कि वे सरकार के विशेषज्ञ होंगे। यदि विशेषज्ञों की आवश्यकता होगी तो वे सरकारी विशेषज्ञ होंगे। मैंने सभी बातों का उत्तर दे दिया है।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि अन्तर्राजिक नदियों और नदी धाटियों के जल से संबंधित विवादों के न्याय निर्णयन का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर, राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड २ विधेयक में जोड़ दिया गया

खंड ३ (जल विवाद के संबंध में राज्य सरकार की शिकायतें)

पंडित ठाकुरदास भार्गव ने अपने संशोधन संख्या १, २ और ३ प्रस्तुत किए।

उपाध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन संख्या १, २ और ३ सभा के मतदान के लिये रखे गये तथा अस्वीकृत हुए।

†मूल अंग्रेजी में।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :
“कि खंड ३ विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ
खंड ३ विधेयक में जोड़ दिया गया
खंड ४ (न्यायाधिकरण का गठन)

†श्री बै० ये० रेड्डी : मैं अपने संशोधन संख्या ४, ५ और ६ प्रस्तुत करता हूँ।
उपाध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन संख्या ४, ५ और ६ सभा के मतदान के लिये
रखे गये तथा अस्वीकृत हुए।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :
“कि खंड ४ विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ
खण्ड ४ विधेयक में जोड़ दिया गया ।
खण्ड ५ से १२ तक विधेयक में जोड़ दिये गये ।
खंड १३ (नियम बनाने की शक्ति)

†डा० रामा राव : मैं अपना संशोधन संख्या १३ प्रस्तुत करता हूँ।
उपाध्यक्ष महोदय द्वारा संशोधन संख्या १३ सभा के मतदान के लिये
रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :
“कि खंड १३ विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।
खंड १३ विधेयक में जोड़ दिया गया ।
खंड ६ अधिनियम सूत्र तथा नाम विधेयक में जोड़ दिये गये ।

†श्री नन्दा : मैं प्रस्ताव करता हूँ :
“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :
“कि विधेयक को पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

मोटार गाड़ी (संशोधन) विधेयक

†रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री अलगेशन) : मैं प्रस्ताव* करता हूँ :

“कि मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३६ में और आगे संशोधन करनेवाले विधेयक को दोनों सदनों की ४५ सदस्यों से बनी एक संयुक्त समिति को सौंपा जाय जिसमें निम्नलिखित ३० सदस्य इस सभा के हों :

श्री कृ० ल० मोरे, श्री फूल सिंहजी भ० डाभी, श्री म० ला० द्विवेदी, श्री च० चा० शाह,
श्री विश्व नाथ रेड्डी, श्री अमर नाथ विद्यालंकार, श्री शिवनंजप्प, श्री रोहन लाल
चतुर्वेदी, श्री कृष्णाचार्य जोशी, श्री सूर्य प्रसाद, श्री राम सहाय तिवारी, श्री बसन्त
कुमार दास, श्री भूपेन्द्र नाथ मिश्र, सरदार इकबाल सिंह, श्री सीतानाथ ब्रह्म चौधरी,

*राष्ट्रपति की सिफारिश सहित प्रस्तुत हुआ।

†मूल अंग्रेजी में ।

श्री तिं० सु० अविनाशलिंगम चेट्टियार, श्री रघुनाथ सिंह श्री श्रीनारायण दास श्रीमती सुषमा सेन, श्री रामेश्वर साहू, श्री मुरारका श्री त० ब० विठ्ठलराव, श्री आनन्द नम्बियार, श्री राघवाचारी, श्री गार्डलिंगन गौड़, श्री उ० म० त्रिवेदी, श्री गि० श० सिंह, श्री बहादुर सिंह, श्री उमाचरण पटनायक तथा प्रस्तावक ;

और १५ सदस्य राज्य-सभा के हों ;

कि संयुक्त समिति की बैठक गथित करने के लिये गणपूर्ति संयुक्त समिति के समस्त सदस्य संख्या का एक तिहाई होगी ;

कि समिति इस सभा को २० नवम्बर, १९५६ तक प्रतिवेदन देगी ;

कि अन्य बातों में इस सभा के प्रक्रिया नियम ऐसे परिवर्तनों और सप्तभेदों के साथ लागू होंगे जो कि अध्यक्ष कर ; और

कि यह सभा राज्य-सभा से सिफारिश करती है कि राज्य-सभा उक्त संयुक्त समिति में सम्मिलित हो और संयुक्त समिति के लिये नियुक्त किये जाने वाले राज्य-सभा के सदस्यों के नाम इस सभा को बताए ।

मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३६ की संशोधन संबंधी प्रस्थापना में कई प्रकार के उलट फेर हुए हैं, उसका एक लम्बा चौड़ा इतिहास है । मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३६ (मोटर गाड़ियों के अनिवार्य बीमे से सम्बन्ध रखने वाले अध्याय द के सिवाय) भाग क और ग राज्यों में जुलाई, १९३६ से तथा भाग ख राज्यों में १ अप्रैल, १९५१ से लागू है ।

क्योंकि अधिनियम के लागू हो जाने के थोड़ी देर बाद ही द्वितीय महायुद्ध प्रारम्भ हो गया था, इसलिये उसका ठीक प्रकार से परीक्षण नहीं किया जा सकता था । तो भी, उससे गाड़ी चलाने के स्तर की सड़क परिवहन में सुरक्षा की और मोटर गाड़ियों के 'छोटे मालिकों' के विनियमन के कई विधानों को उन्नत करने में पर्याप्त सफलता मिली है । युद्ध की समाप्ति के बाद यह अनुभव किया गया कि इसे संशोधित करने की आवश्यकता है ताकि सभी त्रुटियों को दूर किया जा सके । और विशेषकर के भूमि परिवहन में समन्वय उत्पन्न करने के लिये केन्द्र और प्रान्तों मध्य निर्णीत नीति को कार्यान्वित किया जा सके । तदनुसार १९४६ में केन्द्रीय विधान सभा में एक संशोधक विधेयक प्रस्तृत किया गया जिसे एक प्रवर समिति को सौंप दिया गया था । परन्तु उसके बाद देश की स्वतंत्रता के संबंध में कई प्रकार के संवैधानिक उलट फेर हुए जिसके कारण विधेयक की कार्यवाही रुक गई । परन्तु उसके पश्चात कई एक राज्यों द्वारा सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण करने पर यह आवश्यक समझा गया कि इस अधिनियम के संशोधनों पर फिर से विचार किया जाये । द्वितीय पंच वर्षीय योजना को तैयार कर लेने पर अब परिवहन विकास अधिक स्पष्ट हो गया है और इसलिये उस अधिनियम को संशोधित करने का यही उचित समय है ।

यह विधेयक जो आज सभा के सम्मुख है, यह राज्य सरकारों से हुई लम्बी चौड़ी बातचीत और परिवहन परामर्श दात्री परिषद से हुई बैठकों का परिणाम है । कई महत्वपूर्ण सड़क परिवहन संस्थाओं और मोटर गाड़ी के मालिकों से भी विचार किया गया है । वर्तमान विधेयक में १९४६ में केन्द्रीय विधान सभा की प्रवर समिति द्वारा संशोधित विधेयक के भी बहुत से खंड सम्मिलित हैं ।

यह विधेयक लगभग ६ महीनों से सभा के सम्मुख है । विधेयक के पाठ के साथ ही साथ खंडों के संबंध में व्यापक टिप्पण भी भेजे गये हैं जो कि खंडशः चर्चा करते समय पर्याप्त लाभकारी सिद्ध होंगे । तो भी मैं इस समय विधेयक की विशेष बातों को समझाने का प्रयत्न करूँगा ।

विधेयक के सबसे अधिक महत्वपूर्ण उपबन्ध अध्याय ४ के में हैं जिसमें सरकारी परिवहन उपक्रमों से संबंध रखने वाले कई विशेष उपबन्ध सम्मिलित हैं । पहले मोटर गाड़ी अधिनियम में परिवहन के राष्ट्रीयकरण के बारे में कोई भी उपबन्ध नहीं है । कई एक राज्य सरकारों ने परिवहन के राष्ट्रीयकरण को दृष्टि में रखते हुए इस विधेयक में कई संशोधन किये हैं । सरकारी उपक्रमों में

[श्री अलगेशन]

एकाधिकार के लिये बनाये गये इस प्रकार के विधेयकों को गैर-सरकारी लोगों ने सफलता पूर्वक चुनौती दी है। और फिर विस्थापित गैर-सरकारी मोटर गाड़ी वालों को दिये जाने वाले प्रतिकार की अनिश्चितता के कारण इस अधिनियम के बारे में और भी कठिनाइयां तथा असंतोष उत्पन्न हो गया। सरकारी एकाधिकारों तथा सरकार द्वारा प्रतिकर दिये जाने से सम्बन्ध रखने वाले संवैधानिक उपबन्धों के संशोधन के साथ अब सारे देश में एक समान विधि बनाने का मार्ग साफ हो गया है।

नये अध्याय की धारणा मुख्य रूप से निम्नलिखित प्रकार की है :

(क) यात्रियों अथवा माल के लिये किसी राष्ट्रीयकृत सेवा को लागू करने वाली किसी भी योजना के लिये राज्य सरकार से अनुमोदन प्राप्त किया जाना चाहिये।

(ख) इस प्रकार की योजना का अनुमोदन प्राप्त करने के बाद किसी भी मार्ग अथवा क्षेत्र जिस पर और कोई व्यक्ति मोटर आदि न चला सके अथवा सारे के सारे राज्य के लिये, परमिट प्राप्त करने के लिये राज्य उपक्रम निर्धारित विधि से सम्बन्धित परिवहन अधिकारी को प्रार्थना पत्र भेज सकता है। वह परिवहन अधिकारी राष्ट्रीयकृत सेवा के लिये मोटर गाड़ियों के लिये आवश्यक परमिट देगा और इस प्रयोजन से वह उस मार्ग पर चलने वाली मोटर गाड़ियों के लिये दिये गये पहले वाले परमिटों को रद्द कर अथवा उनमें परिवर्तन कर सकता है अथवा बदल सकता है।

(ग) यदि कोई वर्तमान परमिट चाल अवधि के बीच में ही रद्द कर दिया जाय अथवा उनकी मोटर गाड़ियों की संख्या कम कर दी जाय तो राज्य परिवहन उपक्रम का यह कर्तव्य होगा कि वह परमिटधारियों को प्रतिकर देवें और यह प्रतिकर परमिट की बाकी बची हुई अवधि पर निर्भर करेगा और उसका हिसांब निम्न लिखित प्रकार से लगाया जायगा :—

(१) शेष अवधि के प्रत्येक मास अथवा १५ दिनों से अधिक के अनवसित भाग के लिये १०० रुपये।

(२) शेष अवधि के १५ अथवा उससे कम दिनों के लिये ५० रुपये। परन्तु इस बात का सदैव ध्यान रखा जायगा कि प्रतिकर की कुल राशि २०० रुपये से कम न हो परन्तु ऐसे किसी भी परमिट के लिये प्रतिकर नहीं दिया जायगा जिसका पुनर्नवीकरण न हुआ हो। इस बात का ध्यान रखा जायगा कि अपनाया गया सूत्र पूर्ण रूपेण स्पष्ट हो ताकि प्रतिकर के संबंध में किसी भी प्रकार का कोई विवाद उत्पन्न न हो। उत्तर प्रदेश सरकार ने इस प्रकार का एक विधान पहले ही बना दिया है।

राज्य उपक्रमों द्वारा आस्तियों के अधिग्रहण के संबंध में अथवा उसके लिये, दिये जाने वाले प्रतिकर के संबंध में कोई भी व्यवस्था नहीं की गयी है। प्रारम्भ में हमारी यह इच्छा थी कि एक संशोधन विधेयक प्रस्तुत किया जाये जिसमें निम्न लिखित बातों के बारें में कई उपबन्ध रखे जायें :—

(१) यदि राज्य उपक्रम किसी गैर सरकारी व्यक्ति की आस्तियों का अधिग्रहण करने का निर्णय करे तो उस समय कौन सी प्रक्रिया अपनायी जाय।

(२) इस प्रकार की आस्तियों के लिये प्रतिकर निर्धारित करने का उपाय क्या हो।

(३) इस प्रकार के प्रतिकर किन सिद्धांतों पर आधारित हों।

तथापि सरकार को यह परामर्श दिया गया कि यद्यपि दिये जाने वाले प्रतिकर के रूप तथा उपाय तथा उसके सिद्धांतों के संबंध में विधान बनाना संसद् का काम है परन्तु अधिग्रहण की प्रतिक्रिया निर्धारित करने के बारे में उसका कोई अधिकार नहीं है क्योंकि वह कर राज्य सरकारों का है इसलिये उस परामर्श को ध्यान में रखते हुए अधिग्रहण का सारा प्रश्न राज्य सरकारों पर ही छोड़ देने का विचार किया गया है।

अगले महत्वपूर्ण संशोधन का सम्बन्ध अन्तर्राज्यीय परिवहन से है। वर्तमान विधि के अनुसार किसी एक राज्य के लिये दिया हुआ कोई परमिट दूसरे राज्य में वैध नहीं होगा जब तक कि उस दूसरे राज्य का परिवहन अधिकारी इस बात की अभिस्वीकृति न दे, यद्यपि कुछेक राज्यों में इस संबंध में पारस्परिक करार कर लिये हैं तो भी बहुत से राज्यों में स्थित अभी संतोषजनक नहीं है। ऐसे

बहुत से उदाहरण हैं जिनमें ऐसा देखा गया है कि किसी एक राज्य की मोटर गाड़ियां दूसरे राज्य की सीमा पर रोक ली जाती हैं। और यात्रियों को पहली गाड़ी छोड़ कर दूसरे राज्य की गाड़ियों में यात्रा करनी पड़ती है।

सारे राष्ट्र की आर्थिक बचत को ध्यान में रखते हुए यह आवश्यक है कि एक राज्य से दूसरे राज्य में गाड़ियों के आने जाने में अधिकाधिक स्वतंत्रता हो। परिवहन परामर्श दात्री परिषद की फरवरी, १९५६ की बैठक में राज्यों ने उन आदर्श सिद्धांतों को सामान्य रूप से स्वीकार कर लिया था जिन पर अन्तर्राजीय करार हो सकते हैं। तो भी यह उचित नजर आता है कि केन्द्र अन्तर्राजीय मार्गों पर यातायात को नियमित करने के लिये अन्तर्राजीय परिवहन प्राधिकारी नियुक्त करने की शक्ति अपने हाथ में रखें। इस शक्ति को केवल वहीं पर प्रयुक्त किया जाय जहां कोई गतिरोध उत्पन्न हो जाय और कोई पारस्परिक करार सम्भव न हो। तदोपरांत यह अनुभव किया गया कि इस प्रकार का उपबन्ध ऐसे किसी भी निर्णयको कार्यान्वित करने में एक उपयोगी माध्यम सिद्ध होगा जो कि खंड परिषदें करेंगी। अन्तर्राजीय परिवहन प्राधिकारों की स्थापना के लिये संगत उपबन्ध खंड ५७ के अन्तर्गत इस विधेयक में मिला दिये गये हैं। यह खंड अन्तर्जातीय परिवहन प्राधिकारों के कामों में समन्वय उत्पन्न करने के लिये एक केन्द्रीय परिवहन प्राधिकार की स्थापना का भी विचार करता है।

परिवहन योजना के अध्ययन मंडल ने गत वर्ष जो प्रतिवेदन प्रस्तुत किया था उसमें इस तथ्य की ओर ध्यान दिलाया गया है कि अमरीका तथा इंगलैंड में कुल मोटर गाड़ियों का ४/५ भाग गैर सरकारी लोगों द्वारा चलाया जाता है जब कि भारत में केवल २३ प्रतिशत ही भाग गैर सरकारी लोगों के पास है और इस अन्तर का वास्तविक कारण वर्तमान विधि का उपबन्ध है जिसमें बताया गया है कि यदि कोई गैर सरकारी गाड़ी किसी दूसरे प्रदेश की सीमा में प्रवेश करना चाहे तो उसे दूसरे प्रदेश के प्रादेशिक परिवहन अधिकारी से हस्ताक्षर कराने पड़ेंगे। सिद्धांत की दृष्टि से तो गैर सरकारी लारियों के स्वामियों को वही स्वतंत्रता न देना जो कि गैर सरकारी मोटर कारों के स्वामियों को दी गई है, एक बड़ा भारी अन्याय है, परन्तु बड़े दुःख की बात है कि राज्य सरकारें गैर-सरकारी लारी स्वामियों को भी पूरी पूरी स्वतंत्रता नहीं देना चाहती। अतः गैर सरकारी लारियों को अधिक स्वतंत्रता देने के लिये यह निर्णय किया गया है कि विधेयक में एक ऐसा उपबन्ध रखा जाय कि जिससे यदि किसी राज्य के अन्दर ही एक से अधिक प्रदेशों में यातायात की आवश्यकता हो तो उस समय उस लारी पर किसी प्रकार की कोई बंदिश न हो।

परिवहन संचालक संस्थाओं की ओर से बार बार यह प्रतिनिधान प्राप्त हुए हैं कि बहुत से राज्य-परिवहन अधिकारी नियमित परिवहन संचालकों को भी अस्थायी परमिट दे रहे हैं ताकि परिवहन के राष्ट्रीयकरण के समय गैर सरकारी स्वामियों को प्रतिकर न देना पड़े। इसके परिणाम स्वरूप गैर सरकारी मालिक अपने परिवहन के लिये अधिक पूंजी खर्च करने में संकोच करते हैं।

उनकी आशंका को दूर करने के लिये और उन मार्गों पर गैर सरकारी परिवहन को विकसित करने के लिये जहां राष्ट्रीयकरण का अभी कोई विचार नहीं है, विधेयक में एक उपबन्ध रखा गया है जो कि धारा ५८ की उपधारा एक को पुनः एक नया रूप देता है।

आशा है कि इन संशोधनों के विधि बनने पर गैर सरकारी कार्य-संचालकों को ठीक ढंग से काम करने तथा अपने कार्यों का विकास करने में समर्थ होने के लिये कालावधि का युक्ति संगत पर्याप्त संरक्षण प्राप्त होगा।

विधेयक में दूसरी महत्वपूर्ण बात सब प्रकार के परिवहन के सहयोजन के बारे में है। विद्यमान अधिनियम में केवल सड़क और रेल परिवहन के सहयोजन का उपबन्ध है। इसमें परिवहन के अन्य तथा अन्तर्देशीय जल मार्ग जैसे साधन भी सीमित कर दिये गये हैं। द्वितीय योजना की बढ़ती हुई परिवहन आवश्यकताओं के संबंध में ऐसे सहयोजन का विशेष महत्व है।

[श्री अलगेशन]

अधिनियम के अध्याय में दी हुई परिभाषाओं का रूपान्तर किया जा रहा है। ताकि मोटर गाड़ियों का निर्माणानुसार हल्की, मध्यम और भारी गाड़ियों में तथा प्रयोगानुसार लोक-सेवा गाड़ियों, माल गाड़ियों, आदि को श्रेणी में रखा जा सके। जिस प्रकार आज तक ड्राइवरों को लाइसेन्स दिये जाते हैं उसी प्रकार कन्डक्टरों को लाइसेन्स देने का उपबन्ध करने के लिये एक नया अध्याय २-के जोड़ा जा रहा है। इसमें केवल न्यूनतम मूल उपबन्ध सम्मिलित किये गये हैं और विस्तृत बातें राज्य सरकारों पर छोड़ दी गई हैं कि वे उन्हें अपनी नियम-निर्माण शक्तियों के अन्तर्गत निश्चित करें। मोटर दुर्घटना दावा न्यायाधिकरण नियुक्त करने के लिये अध्याय ८ में राज्य सरकारों से एक उपबन्ध किया जा रहा है। इस न्यायाधिकरण का उद्देश्य सीमित आय के लोगों को चोट या मृत्यु के कारण बीमा समवायों से न्यायालय की डिग्री प्राप्त किये बिना, अपनी बीमा राशि की मांग करने में सहायता देने की दृष्टि से हरजाने का निर्धारित करना तथा उसका भुगतान करना है। अपराध, दंड और प्रक्रिया संबंधी अध्याय का सविस्तर पुनर्विलोकन हो रहा है ताकि अधिनियम के उपबन्धों के विरुद्ध अपराधों के पर्याप्त कड़े दंडों का उपबन्ध किया जा सके। इसके अतिरिक्त विधेयक के अन्य उपबन्धों में उत्तम नियंत्रण व नियमन की व्यवस्था है तथा इससे कार्य संचालन की कुशलता में वृद्धि होगी।

अब मैं सङ्क परिवहन उद्योग में काम करने वाले कार्यकर्ताओं के काम के घंटे, काम करने की शर्तें, आदि संबंधी उपबन्धों के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। आज कल मोटर गाड़ी अधिनियम में एक धारा है—धारा ६५—जो ड्राइवरों के काम करने के घंटों पर प्रतिबन्ध लगाती है। इस प्रश्न पर विचार किया गया है कि अधिनियम में काम संबंधी मामलों का उपबन्ध किया जाय या नहीं, तथा इस बात पर सहमति प्रकट की गई है कि अधिनियम के क्षेत्राधिकार में वृद्धि करने के बजाय, जिसका मुख्य उद्देश्य मोटर गाड़ियों की सुरक्षा करना है, इस विक्रय पर एक पृथक विधान बनना अधिक उपयुक्त होगा। यहां मैं यह बता दूँ कि श्रम मंत्रालय ने यह मामला पहिले अपने हाथ में ले लिया है और वे उपयुक्त विधान के अधिनियमन के लिये प्रस्तावों पर विचार कर रहे हैं।

अन्त में द्वितीय पंच वर्षीय योजना में सङ्क परिवहन के विकास के संबंध में सरकार की नीति का स्पष्टीकरण करना चाहता हूँ। सरकार और योजना आयोग दोनों ने इस मामले पर पर्याप्त विचार करके ये निष्कर्ष निकाले हैं जिनमें आवश्यक परिवहन की व्यवस्था के लिये दोनों गैर सरकारी और सरकारी क्षेत्रों कि क्षमता का ध्यान रखा गया है। जो गैर सरकारी व्यक्ति सङ्क मोटरपवहन चलाते रहे हैं उन्हें राज्य सरकारों की राष्ट्रीयकरण नीतियों के संबंध में भ्रम व भय हो गये थे। गैर सरकारी लोगों को इससे डरना नहीं चाहिये। अब सरकार ने स्पष्टतया निश्चित कर लिया है कि आगामी पांच वर्षों में माल परिवहन सेवाओं का राष्ट्रीयकरण न होगा। यहां तक कि यात्री परिवहन सेवाओं के राष्ट्रीयकरण के बारे में राज्य सरकारों से यह सिफारिश की गई है कि वे विस्तार का एक उपयुक्त कार्यक्रम बनायें तथा माल गाड़ियों और प्रस्तावित राष्ट्रीयकरण योजनाओं के क्षेत्र में न आने वाले क्षेत्रों में यात्री-गाड़ियों को लाइसेन्स देने में बहुत ही उदार नीति अपनाये। राज्य सरकारों को सूचित कर दिया गया है कि राष्ट्रीयकृत सङ्क परिवहन की उनकी योजनायें इस आधार पर स्वीकृत की गई हैं कि राष्ट्रीयकृत उपक्रमों को चलाने के लिये सङ्क परिवहन निगम अधिनियम, १९५० के अधीन निगम बनाये जायें जिनमें रेलवे और यदि सम्भव हो तो गैर सरकारी परिवहन चालक भाग ले सकें। फिर, सङ्क परिवहन में राष्ट्रीयकृत क्षेत्र का विस्तार द्वितीय योजना में प्राप्य धन से सीमित है। मुझे आशा है कि सरकार की स्थिति के इस स्पष्टीकरण से समस्त अनिश्चिततायें व भ्रम दूर हो जायेंगे तथा गैर सरकारी परिवहन-चालक, जो आजकल प्रायः माल सेवायें और तीन चौथाई यात्री सेवायें चलाते हैं, विश्वास व उत्साह के साथ विस्तार करेंगे।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†श्री वै० प० नायर (चिरयिन्कील) : इस विधेयक में कुछ उपबन्ध ऐसे हैं, जिनका स्वागत किया जाना चाहिये। परन्तु मैं देखता हूँ कि सम्चे रूप में विधेयक में देश में मोटर परिवहन उद्योग की स्थिति को जानने का ठीक प्रयत्न नहीं किया गया है। हमारे देश की अर्थ-व्यवस्था में

†मूल अंग्रेजी में।

परिवहन का निश्चय ही अच्छी प्रकार समझा हुआ महत्व है और मुझे आशंका है कि इस बात का इस विधेयक के बनाने में ध्यान नहीं रखा गया है । जहां तक प्रतिदिन मोटर गाड़ियों के चलाने का संबंध है, हो सकता है कि लाइसेन्स या जांच के मामले में या लदान का भार निश्चित करने में कुछ और शर्तें रख दी गई हों । परन्तु विधेयक में यह बात छोड़ दी गई है कि योजना बद्ध अथ-व्यवस्था में परिवहन की योजना आर्थिक योजना के बनाने से काफी पहिले बन जानी चाहिये थी ।

भारत में परिवहन की बहुत सी समस्यायें हैं । क्या सरकार ने किसी ऐसी विधि के बारे में विचार किया है जो परिवहन उद्योग के विकास संबंधी आवश्यकता के पूरा करने में बहुत ही प्रभावी सिद्ध हो । विधेयक को पढ़ने से मुझे इस संबंध में बहुत निराशा हुई है । जब मैंने उद्देश्यों तथा कारणों का विवरण पढ़ा तो मुझे वास्तव में आश्चर्य हुआ । मैं किसी ऐसे उद्देश्य का वर्णन न देख पाया जिसे वस्तुतः उद्देश्य कहा जा सके । उसमें प्रत्येक इस विधेयक को वर्तमान रूप में उपस्थापित करने का कारण है । मैं निवेदन करता हूं कि मोटर गाड़ी अधिनियम के पुनरावर्ती का सड़क परिवहन उद्योग के विकास से कोई संबंध नहीं है ।

[पंडित ठाकुरदास भार्गव पीठासीन हुए]

यदि हमारी कोई योजना है, तो वह इस सभा के सम्मुख अवश्य रखी जानी चाहिये । इसका योजनासे कुछ संबंध अवश्य होना चाहिये और इस पर द्वितीय योजना की दृष्टि से विचार किया जाना चाहिये । मैं निवेदन करता हूं कि इस विधेयक के पारित होने के बाद भी मोटर परिवहन उद्योग की प्रगति को रोकने वाले दोष विद्यमान रहेंगे । श्रीमान्, आप जानते हैं कि कदाचित हमारा देश ही एक ऐसा देश है जहां मोटर गाड़ियों के संचालन-व्यय पर सरकार का वास्तविक नियंत्रण नहीं है । कल निर्माण आवास और संभरण मंत्री ने कहा था कि परिष्कृत तेल के मूल्य निर्धारण में भारत सरकार का कोई हाथ नहीं है और यह सब विदेशी उपकरणों के हाथ में है । आज कल पेट्रोलियम या डिजिल आयल का मूल्य विदेशी फर्मों की इच्छानुसार निर्धारित होता है । फिर, संचालन व्यय में दूसरा अधिनियम भार टायरों का है । हम जानते हैं कि विदेशी फर्मों, जिनका इस देश में टायरों के निर्माण पर एकाधिकार है, कदाचित सबसे सस्ती रबर लेते हैं, और दुनिया के सबसे सस्ते मजदूर लगाते हैं । फिर भी, वे टायरों को उस मूल्य पर बेचते हैं जो दुनिया में सबसे अधिक है । इस बारे में क्या हम कुछ नहीं कर सकते? यह जानते हुए भी कि प्रत्येक लोक परिवहन में ५००० से १०००० मील चलने के बाद ७०० से ८०० रुपये तक मूल्य के टायर बदलने पड़ते हैं, क्या इस बात की जांच नहीं की जानी चाहिये? अतः इन गाड़ियों के चालन-व्यय का सबसे अधिक भाग विदेशियों के एकाधिकार में है ।

अब आप पुर्जों के मामले को लीजिये । इस देश में चल रही हजारों मोटर गाड़ियां विदेशीं में बनी हुई हैं । भारत में मोटर उद्योग का सहायक उद्योग इतना विकसित नहीं है कि हम अपने काँरखानों से पुर्जे दे सकें । श्रीमान्, यदि आप कोई 'कार्ड' का वास्तविक 'कंडेंसर' बदलना चाहें, तो आप को यहां बने हुए 'कंडेंसर' के मूल्य की अपेक्षा पांच गुना अधिक मूल्य देना पड़ेगा । परन्तु दुर्भाग्य की बात है कि यहां बना 'कंडेंसर' कार्ड वीच में ठीक नहीं बैठेगा । जिन पुर्जों की हमें आवश्यकता होती है उन सब के बारे में यही हालत है । अतः निष्कर्ष यह निकलता है कि पेट्रोल का मूल्य जिससे परिवहन चलता है, टायरों का मूल्य और पुर्जों का मूल्य व सम्भरण, तीनों बड़ी बातें विदेशी पंजीवादियों के हाथ में हैं । क्या हमने इस बारे में कुछ किया है? क्या हम कम से कम इस बारे में कुछ करने का प्रयत्न कर रहे हैं? इन बातों के बारे में बिना कुछ किये विधेयक का धुनरावर्तन करने और उसे अद्यतन बनाने का क्या अर्थ है?

किसी भी देश म सड़क परिवहन उद्योग इस समय तक नहीं हो सकता जब तक कि उससे पहिले मोटर उद्योग का अच्छा विकास न हो गया हो । भारत की निर्माण कर्ता इकाइयां भी विदेशियों के कड़े शिकंजे में हैं । इसके अतिरिक्त, मैं किसी भी ऐसे देश के बारे में नहीं जानता जहां उद्योग का विकास चारदीवारी में हुआ है । एक साधारण मोटर गाड़ी के लिये लगभग १२०० पुर्जों की आवश्यकता होती है । साधारणतया ४०० से ५०० तक पुर्जे एक ही स्थान पर बनते हैं और शेष पुर्जे बाहर की सैकड़ों इकाइयों में बनते हैं । परन्तु भारत में यह बात नहीं है । क्यों? यह एक

[श्री वै० प० नायर]

मूल प्रश्न है जिस पर सरकार को विचार करना चाहिये। भारत में निर्माणकर्त्ताओं को कुछ धन सवार है कि हमें गाड़ियों का माडल बदलते रहो। यह इसलिये किया जाता है कि इससे विक्रय लाभ निश्चित हो जाता है। इसका परिणाम यह होता है कि मोटर एकत्रीकरण उद्योग के विकास के साथ हमारे देश में सहायक उद्योग का विकास होना असम्भव हो गया है, क्योंकि हमने आने वाले कई वर्षों के लिये कुछ मानक निर्धारित नहीं किये हैं। हम अपनी मोटरों के बारे में कोई निश्चित नीति नहीं बना सके हैं। यह अवश्यक है कि हम द्वितीय पंच वर्षीय योजना के अन्तर्गत अधिक उत्पादन और उपभोग की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये उद्योग का विकास करने का विचार करने से पहले मोटर नीति निर्धारित करें। कुछ मानक निर्धारित करना भी आवश्यक है। हम अपनी विलासमयी कारों के लिये प्रतीक्षा करने को तैयार हैं और करनी भी चाहिये। उन अन्य उद्योगों की सहायता करने के लिये कुछ लोगों को कुछ समय तक कुछ आरामों का त्याग करना होगा, जिनपर मोटर उद्योग का विकास और सड़क परिवहन उद्योग का विकास निर्भर है।

फिर पुर्जा उद्योग का प्रश्न आता है इस प्रश्न की पूर्णतः उपेक्षा की गई है। इस उद्योग में सरकार ने किसी व्यक्ति को प्रोत्साहन नहीं दिया और उसके लिये भी कोई प्रमाप निर्धारित नहीं किया गया है। अन्य अल्प विकसित देशों में स्थिति ऐसी नहीं है। वे परिवहन उपकरणों के विकास की योजना तीन या चार योजना काल पहले बनाते हैं। वे यह निर्धारित करते हैं कि लक्ष्य प्राप्त होने तक वे ४ टन या ५ टन के प्रमाणिक ठेले बनायेंगे या प्रमाणिक प्रकार की सवारी कार बनायेंगे। ऐसा किये बिना समस्या का तनिक भी समाधान न होगा।

श्रीमान्, मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री को बताना चाहता हूं कि विधेयक में कुछ उपबन्धों का निश्चय ही स्वागत करता हूं। उदाहरणार्थ, अन्तर्राज्यीय परिवहन संबंधी उपबन्ध, आदि। परन्तु माननीय मंत्री ने यह कहते समय कि माननीय सदस्यों को सन्देह है कि इसमें मजदूरों संबंधी उपबन्ध भी क्यों नहीं रखा गया है, हमें यह गारंटी नहीं दे सके कि इस विधेयक के विधि बनाने तक श्रम मंत्री भी एक विधेयक पुरास्थापित कर देंगे। यदि यह विधि मजदूरों संबंधी उपबन्ध के बिना अद्यतन हो जाती है, तो वर्तमान मोटर गाड़ी अधिनियम के अधीन ड्राइवरों, कंडक्टरों आदि से ६ घंटे प्रति दिन और ५४ घंटे प्रति सप्ताह काम लिया जा सकता है। क्या ऐसा करना अमानवीय शोषण नहीं है?

यह बात भी सर्वविदित है कि डीजल से चलने वाली बस में ६० या ७० यात्री बैठ सकते हैं। स्पष्ट है कि इन के चलाने और यात्रियों को सुरक्षा से पहुंचाने के लिये ड्राइवर को अपनी अधिक शक्ति का प्रयोग करनो पड़ेगा। १९३६ की अपेक्षा जब कि उन्हें ३० या ३५ यात्रियों को ही चलाना पड़ता था, आज उसका काम बहुत कठोर है। काम की वृद्धि का ड्राइवर तथा कंडक्टर दोनों पर प्रभाव है।

सार्वजनिक परिवहन में डीजल तेल का प्रयोग बढ़ता जा रहा है। ड्राइवर का स्थान इंजन के बहुत निकट होता है, अतः उसके स्वास्थ्य पर डीजल का बहुत हानिकारक प्रभाव पड़ता है। यह ऐसा मामला है जिसकी छानबीन की जानी चाहिये। डीजल की गैस से इन लोगों को क्षयरोग हो जाने का भय बना रहता है। ड्राइवर का काम 'हिन्दुस्तान एयरक्राफ्ट फैक्टरी' के 'स्प्रेंपेंटिंग' विभाग में काम करने वाले कर्मचारियों से भी अधिक सख्त है। उक्त फैक्टरी में ऐसे कर्मचारियों को हर रोज़ दो या तीन गोली विटामिन बी तथा एक गिलास दूध का सरकारी खर्चे पर दिया जाता है। परन्तु इस विषय में सरकार उन के मामले पर विचार तक नहीं कर रही।

मैं इस विधेयक के केवल कुछ ही उपबन्धों के सम्बन्ध में कुछ कहूंगा। दण्ड के अधिक सख्त बनाये जाने के बारे में कहा गया है, परन्तु क्या इस दण्ड के मालिक के लिये भी सख्त बनाने की प्रस्थापना है जिसकी गलती से पुर्जे आदि नहीं दिये जाते? ऐसी अवस्था में जब मालिक उन पुर्जों को समय में नहीं देता, सरकार को उन्हें दण्ड देने की व्यवस्था करने पर विचार करना चाहिये।

त्रावनकोर-कोचीन राज्य के परिवहन विभाग में सेवायुक्त ड्राइवरों को तीन प्रकार का दण्ड दिया जाता है। जब भी कोई दुर्घटना होती है तो विभाग ड्राइवर को मुवक्तिल कर देता है; बाद में

पुलिस उसके लाइसेन्स को ले जाती है तथा अन्त में उसे विधि न्यायालय में उपस्थित होना पड़ता है। परन्तु दुर्घटना के लिये जो विभाग उत्तरदायी हो, उस पर किंचित् मात्र प्रभाव नहीं पड़ता है। इसलिये यदि सरकार परिवहन कर्मचारियों की कुछ भलाई करना चाहती है तो उसे इस स्थिति में भी परिवर्तन करना होगा।

भार तौलने के संबंध में मैंने एक विचित्र उपबन्ध देखा है। एक संशोधन द्वारा इसमें फेर बदल करने की भी मांग की गई है। मैंने उपबन्ध पढ़ा है परन्तु मैं भी यह नहीं समझ सका हूँ कि सरकार क्या कार्यवाही करना चाहती है। विधि के अनुसार, यदि किसी पुलिस पदाधिकारी को यह संदेह हो कि मोटर गाड़ी में नियत भार से अधिक भार है तो वह पदाधिकारी गाड़ी को रोक सकता है, परन्तु वह भार को तोलेगा कैसे? विधि के अनुसार या तो वह परिवीक्ष चौकी तक मोटर गाड़ी को एक मील आगे की दिशा में ले जा सकता है या जिस ओर से मोटर आ रही हो उस दिशा में उसे लगभग पांच मील पीछे की ओर वापिस ले जा सकता है। लेकिन मैंने आज तक भार तौलने की ऐसी कोई मशीन नहीं देखी है जिस पर ट्रक को खड़ा किया जा सके और भार तोला जा सके। पहले तो लारी का वजन करना और फिर सारे भार को तोलना चाहिये। यहां भार को किसी विशिष्ट स्थान आदि पर रखने का प्रश्न नहीं है। मेरा कहना केवल इतना है कि भार के परिवीक्ष से संबंधित वर्तमान उपबन्ध ऐसा है कि उसमें भ्रष्टाचार की अत्यधिक गुंजाइश है। घूस देकर चालक अधिक भार ले जाते हैं। घूस के वितरण की एक नियमित दर है। इसलिये घूसखोरी की रोकथाम के लिये इन उपबन्धों में पूर्ण रूप से परिवर्तन की आवश्यकता है और कुछ प्रबन्ध किया जाना चाहिये।

अनुज्ञप्तियों के रद्द करने के प्रश्न पर भी पुनः विचार किया जाना चाहिये। यदि अनुज्ञप्ति को रद्द या निलम्बित किया जाता है तो सुनवाई के संबंध में चालक को अधिकार होना चाहिये कि और यदि विधेयक में इसकी व्यवस्था न हो तो यह उपबन्ध भी उसमें जोड़ देना चाहिये। अब स्थिति स्पष्ट नहीं है। आप जानते हैं कि यदि चालक स्वयं पेश हो तो अधिनियमों के अधिकांशतः अंग्रेजी में लोकप्रिय होने के कारण वह अपनी सफाई में अधिक कुछ न कह सकेगा। इसलिये उसे, यदि वह आवश्यक समझे, तो अपने मामले की पैरवी के लिये किसी व्यक्ति को नियुक्त करने की अनुमति दी जानी चाहिये।

अब मैं मोटर गाड़ियों की रफ्तार संबंधी सीमाओं के संबंध में कुछ कहना चाहता हूँ। जैसा कि आप जानते हैं केवल पुलिस द्वारा परिवीक्ष के दिन ही इन सीमाओं का पालन किया जाता है। इंडिया गेट पर सैर करते समय हम कई बार देखते हैं कि उच्च पदाधिकारी ६० या ७० मील प्रति घंटा की रफ्तार से कार चलाते हैं। यह एक ऐसा तथ्य है कि माननीय मंत्री भी हंस कर इसका अनुमोदन कर रहे हैं।

श्री अलगोशन : शारीरिक संकेतों के लिये कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है।

श्री वै० प० नायर : यदि आप इतने अधिक शारीरिक संकेत करते हैं तो मैं कुछ कहे बिना नहीं रह सकता हूँ।

सभापति महोदय, क्या आप अपने अनुभव से बतायेंगे कि क्या आपने अभी इस विधि के उल्लंघन के लिये किसी बड़े आदमी को सजा पाते हुए देखा है? आज विधि जिस रूप में है उसमें बड़े बड़े आदमियों के लिये साफ बच निकलने के संबंध में बहुत गुंजाइश है। मैं माननीय मंत्री को इस बात से सहमत हूँ कि कठोरतम दंड दिया जाना चाहिये, परन्तु विधि में पुनरावर्तन करते समय आपको यह भी सोचना चाहिये कि इन उपबन्धों में से कोई बच कर निकल न सके। यह केवल चालकों का ही प्रश्न नहीं है। दुर्घटनाओं के लिये, उचित समय पर मरम्मत की ओर ध्यान न देने के कारण मालिकों के उत्तरदायित्व पर भी विचार किया जाना चाहिये।

मूल अंग्रेजी में ।

[श्री वै० प० नायर]

मोटर गाड़ी उद्योग की स्थिति पर भी विचार किया जाना चाहिये। और केवल विधेयक में ही परिवर्तन करने की बात नहीं सोचनी चाहिये। यदि कुछ अन्य उद्योगों का विकास किया जाता है तभी मोटर गाड़ी उद्योग का विकास सम्भव है। इसलिये विधानों में इस प्रकार परिवर्तन करने से पहले केवल मंत्रालय या मंत्री द्वारा ही नहीं बल्कि समस्त सरकार की ओर से एक सहयोजित योजना पर ध्यान दिया जाना चाहिये।

श्री न० मा० लिंगम् (कोयम्बटूर) : मैं विधेयक का पूर्णतः समर्थन करता हूँ। पिछले प्रवक्ता ने कहा है कि विधेयक में मोटर गाड़ी उद्योग तथा सहायक उद्योगों और सड़कों के विकास के प्रश्न पर विचार नहीं किया गया है, परन्तु ये सभी बातें विधेयक के कार्यक्षेत्र से, स्पष्ट रूप से, बाहर की बातें हैं। इस विधेयक का उद्देश्य मोटर गाड़ी यातायात के विनियमों से है और इस संबंध में विधेयक के उपबन्ध पूर्ण रूप से प्रभावी हैं :

विधेयक के मर्ख्य उपबन्धों का संबंध राज्य सरकारों द्वारा मार्ग परिवहन के राष्ट्रीयकरण से है। हमने देश में निश्चित अर्थ व्यवस्था के सिद्धांत को स्वीकार किया है और इसमें कोई आश्चर्य की बात नहीं है कि राज्य सरकारों ने मार्ग परिवहन के राष्ट्रीयकरण को तेजी से अपनाया है। इसके साथ साथ ही योजना आयोग ने राज्य सरकारों को, मार्ग परिवहन के पूर्ण राष्ट्रीयकरण के विरुद्ध चेतावनी भी दी है। उन्होंने कहा है कि माल यातायात को गैर सरकारी उद्यम के हाथों में रहने देना चाहिये और राज्य सरकारों की क्षमता के अनुसार यात्री परिवहन का ही राष्ट्रीयकरण किया जाना चाहिये। योजना आयोग की सिफारिशों को राज्य सरकारें कहां तक लाग करती हैं यह देखना अभी शेष है। वहां तक इस विधेयक का संबंध है गैर सरकारी क्षेत्र में मोटर परिवहन के विकास से संबंधित नीति स्पष्ट रूप से बताई गई है। जैसा कि माननीय मंत्री ने बताया है, राज्यों द्वारा अपने अधिकार में लिये गये उद्योग के संबंध में देय प्रतिकर के प्रश्न का, संविधान द्वारा अन्तिम रूप से निपटारा कर दिया गया है। इस कार्यवाही द्वारा उद्योग में, बिना रोक टोक विकास में सहायता मिलेगी।

अन्तर्राजिक परिवहन अधिकारी के संविधान से संबंधित उपबन्ध का मैं स्वागत करता हूँ। इसके न होने से परिवहन क्षेत्र में बहुत कठिनाई थी। विभिन्न राज्यों की सीमाओं पर यात्रियों को अत्याधिक असुविधा होती थी और माल लाने ले जानेमें भी रुकावट होती थी। अब दूसरे विधेयक में अधिकारी या न्यायाधिकरण की भाँति यह परिवहन अधिकारी भी राज्य सरकारों से बातचीत कर सकेगा और राज्य सरकारों में उत्पन्न होने वाले विवादका निपटारा कर सकेगा।

विधेयक में न केवल सड़क तथा रेल परिवहन के बीच बल्कि अन्तर्राजीय परिवहन में भी समन्वय की व्यवस्था की गयी है। मोटर कार आरोपण जांच समिति ने कहा था कि मार्ग परिवहन द्वारा रेल परिवहन से अधिक प्रतियोगिता नहीं है। यदि है भी तो उसका क्षेत्र बहुत ही सीमित है। उन्होंने केवल लम्बे फासले के सड़क परिवहन पर पाबन्दी की सिफारिश की थी। यदि हमें अगली दशावधी में सड़क परिवहन उद्योग का विकास करना है तो सड़क तथा रेल तथा अन्तर्राजीय परिवहन में समन्वय आवश्यक है।

जब तक हमारी कोई योजना बद्ध संचार व्यवस्था नहीं होती तब तक सड़क परिवहन का विकास सरल न होगा। तीनों प्रकार के परिवहनों में समन्वय के लिये यह और भी आवश्यक है।

हमारी मार्ग व्यवस्था नागपुर योजना पर आधारित है। इस योजना के बाद राज्यों द्वारा कई योजनायें तैयार की गई हैं। इस संबंध में यह आवश्यक है कि सड़कों के विकास के लिये इस प्रकार की योजनाओं का, रेल तथा मार्ग परिवहन के समन्वय के लिये समस्त देश के संबंध में जो योजनायें हैं, उनमें इनका विलीनीकरण हो। स्वयं देश के आव्योगिक विकास से भी इस मामले का गहरा संबंध है। यद्यपि इस विधेयक को कार्य क्षेत्र में यह बात नहीं है तथापि मैं इस लिये ये बातें कह रहा हूँ कि सरकार उचित प्रसंग में आवश्यक विधान बना सके या अन्य आवश्यक कार्यवाहियां कर सके।

यह सच है कि श्रमिकों की परिस्थितियों की कोई चर्चा नहीं की गई है परन्तु हमें विश्वास है कि मंत्रालय मोटर परिवहन श्रमिकों की परिस्थितियों में सुधार करने की आवश्यकता से भली भांति जागरूक है।

पिछले वक्ता ने फालतू पुर्जों के न होने या घिसे हुए पुर्जों के कारण होने वाली दुर्घटनाओं के लिये मालिकों को दण्ड देने के संबंध में एक मामले की चर्चा की थी। सम्भवतः उन्होंने विधेयक के खंड ३३ में किए गए संशोधन को नहीं देखा है। लाइसेन्स की शर्तों को कड़ा कर दिया गया है और अब इन उपबन्धों से बचना संभव नहीं है।

केन्द्रीय सड़क परिवहन प्राधिकारी के संविधान के संबंध में भी मैं उपबन्ध का स्वागत करता हूँ। विधेयक के अन्य उपबन्धों पर मैं उस समय चर्चा करूँगा जब इस पर खंडशः विचार किया जायेगा।

[†]श्री स० चं० सामन्त (तामलुक) : माननीय मंत्री द्वारा प्रस्तुत संशोधन करने वाले विधेयक का मैं स्वागत करता हूँ।

प्रथम पंच वर्षीय योजना की अवधि में हमने देखा था कि रेलें देश की और विशेषतया उद्योग-पतियों की परिवहन संबंधी आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सकी थी। औद्योगिक विकास की दशा में अत्यधिक प्रगति है जब कि रेलवे द्वारा परिवहन की सुविधायें पिछड़ रही हैं। इसलिये हमें प्रसन्नता है कि यह विधेयक पुरस्थापित किया गया है।

इस समय हम देखते हैं कि यात्रियों या सामान को लेकर एक मोटर गाड़ी एक राज्य से दूसरे राज्य में नहीं जा सकती है। कितनी ही रुकावटें हैं। मेरे माननीय मित्र श्री लिंगम ने पर्यटकों की चर्चा की थी, भारत में केवल पर्यटक यातायात के द्वारा इस वर्ष कई करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा हमें उपलब्ध होगी। दिल्ली आने वाले पर्यटक आगरा, हरिद्वार आदि कई अन्य स्थानों को देखना चाहते हैं। क्या हम यह आशा कर सकते हैं कि अन्तर्राज्य सीमा पर यदि ऐसे पर्यटकों को कई घंटे तक रुकना पड़े तो वे फिर भारत आयेंगे? अपने देश वापिस जाकर वे क्या कहेंगे कि भारत जैसे देश में कोई परिवहन प्रबन्ध नहीं है।

इस अन्तर्राज्यिक परिवहन प्रबन्धों से इस प्रकार की बात रोकी जा सकती है। अन्तर्राज्यिक परिवहन अधिकारी तथा केन्द्रीय सड़क परिवहन प्राधिकारी यात्रियों तथा सामान को लाने ले जाने के संबंध में सुविधायें प्रदान करने में अत्यन्त लाभदायक तथा सहायक सिद्ध होंगे।

मेरा यह निवेदन है कि यदि एक स्थान से दूसरे स्थान पर सामान के परिवहन के लिये रेलवे के साथ साथ सड़क द्वारा २०० से ५०० मील तक के लिये परिवहन की अनुमति दी गई तो इस से कुछ सीमा तक रेलवे पर दबाव में कमी हो जायेगी। इस समय दोनों में कोई प्रतियोगिता भी नहीं है। द्वितीय पंच वर्षीय योजना की अवधि में हमारे देश में कितने ही उद्योग स्थापित किये जायेंगे। यदि हम कलकत्ता, मद्रास, बम्बई या नई बनाई गई कान्डला बन्दरगाह को देखें तो हम देखेंगे कि इन बन्दरगाहों से रेल द्वारा सामान नहीं हटाया जा सकता है। परिवहन कठिनाइयों के कारण जहाजों को कई दिन तक वहां ठहरना पड़ता है। इसलिये मैं सरकार से ऐसे नियम बनाने का निवेदन करूँगा कि जिससे सार्वजनिक मोटर गाड़ियों आदि के द्वारा माल उठाने में कोई अड़चन न हो।

जिस प्रकार से विभिन्न राज पथों की मील संख्या बढ़ने वाली है, उसी प्रकार से ग्राम्य सड़कों तथा राज्य सड़कों की मील संख्या में भी वृद्धि होने वाली है। हमें प्रसन्नता है कि केन्द्रीय सरकार ने एक केन्द्रीय परिवहन प्राधिकारी का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसके क्षेत्राधिकार में राज्य तथा ग्राम्य सड़कें होंगी।

[श्री स० चं० सामन्त]

हमने समितियों में विभाजित होकर द्वितीय पंच वर्षीय योजना पर विचार किया था। समितियों में परिवहन और उद्योगों पर जब हमने विचार किया था तो हमें कोई आशा न थी। परन्तु मुझे प्रसन्नता है कि अब हम निराशा के वातावरण में भी भविष्य के लिये आशा की झलक देखते हैं। यदि देश में औद्योगिक विकास होता है, कई वस्तुएं निर्मित की जाती हैं, उनका उपयोग देश में होगा। या उन्हें विदेश भेजा जायेगा और एक सुदृढ़ परिवहन व्यवस्था के बिना ये सब कैसे सम्भव हो सकता है? मैं पूर्ण रूप से विधेयक का समर्थन करता हूँ।

†श्री मात्तन (तिश्वल्ला) : मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ। फिर भी अपने माननीय मित्र श्री व० प० नायर की कई बातों से मैं सहमत हूँ।

उन्होंने कहा था कि यह एक अच्छा विधेयक है परन्तु इसे १९५६ से नहीं बल्कि १९५६ के दृष्टिकोण से प्रस्तुत किया गया है। आज सबसे बड़ी समस्या परिवहन की समस्या है। रेलवे के लिये सभी सामान और यात्रियों को लाना ले जाना असम्भव है।

एक बात जो उनके प्रयत्नों में सहायक सिद्ध हो सकती है वह है मार्ग परिवहन उद्योग परन्तु इस विधेयक के उपबन्धों द्वारा भी यह रिक्तता पूरी न की जा सकेगी। मैं मानता हूँ कि इस विधेयक के उपबन्धों द्वारा अन्तर्राज्य परिवहन समस्यायें कम हो जायेंगी। परन्तु ये केवल अनुमतिक उपबन्ध हैं। गज्यों में अनुमति उपबन्ध कैसे क्रियान्वित होते हैं इसे जानते हुए मैं यह अनुभव करता हूँ कि ये उपबन्ध, एक राज्य और दूसरे राज्य के बीच सीमित परिवहन की कठिनाइयों को दूर करने के लिये पर्याप्त न होंगे।

मैं मानता हूँ कि रेलवे देश की अर्थे व्यवस्था की रीढ़ की हड्डी है। मैं उसके विकास का विरोधी नहीं हूँ। परन्तु मंत्रालय द्वारा सङ्क परिवहन से सौतेली मां जैसा व्यवहार किया जाता रहा है। इसके विकास के लिये अधिक कुछ नहीं किया गया है। मैं परिवहन विशेषज्ञ नहीं हूँ। परन्तु योजना आयोग के सदस्य श्री नियोगी ने कहा है कि रेल द्वारा दस लाख टन माल के परिवहन पर ४ करोड़ रुपये खर्च होते हैं और सङ्क द्वारा ११०६ करोड़ रुपये। कुछ कच्चा सामान और वस्तुएं रेल द्वारा भेजने पर परिवहन व्यय लगभग १-३।४ और ३-१।२ आने प्रति टन मील हैं जब कि सङ्क द्वारा ६ आने हैं। हाल ही मैं मैंने भारतीय मार्ग तथा परिवहन विकास संस्था के प्रधान श्री वाध द्वारा लिखित एक लेख में पढ़ा है कि ये आंकड़े टीक नहीं हैं। उनके अनुसार रेलवे द्वारा दस लाख टन का परिवहन व्यय साढ़े ग्यारह करोड़ रुपये है और ४ करोड़ रुपये नहीं है। उन्होंने रेलवे आय व्ययक के अनुसार ये आंकड़े द्वितीय पंचवर्षीय योजना से निकाले हैं। उन्होंने दस लाख टन का सङ्क द्वारा परिवहन व्यय साढ़े चार करोड़ रुपये बताया है। उन्होंने कहा है कि रेलवे बोर्ड के सदस्य ने जिसे रेल द्वारा परिवहन व्यय बताया है वह वास्तव में राष्ट्रीयकृत परिवहन का व्यय है। अध्ययन मंडली के प्रतिवेदन के अनुसार गैर सरकारी परिवहन द्वारा केवल ३ आने प्रति मील खर्च होता है। भारतीय सङ्क तथा परिवहन विकास संस्था के अध्यक्ष के अनुसार ट्रक ट्रैलर लगाने से इसमें ३ आने से भी और कमी की जा सकती है। उनका कहना है कि माल लाने की सीमा के अधीन अर्थात् १८,००० पाउण्ड प्रति ट्रैलर, माल को राष्ट्रीय राजपथों और महत्वपूर्ण राज्य पथों पर ले जाया जा सकता है। अतः म योजना आयोग तथा परिवहन और रेलवे मंत्रालयों से निवेदन करूँगा कि रेलों के लिये आवंटित डिव्हियों की संख्या में वृद्धि करने से पूर्व वे कुशलता और ट्रक द्वारा माल ले जाने के व्यय का भली भांति अध्ययन कर लें। अब सङ्कों का काफी विकास हो गया है और हम आशा करते हैं कि द्वितीय योजना काल के अन्त तक नागपुर योजना भी कार्यान्वित हो जायेगी। देश में मोटर बनाने के कई ऐसे कारखाने भी हैं जो हमारी आवश्यकता पूरी करने के लायक ट्रक ट्रैलर भी बना सकते हैं।

अब एक ट्रक में १४,५०० पाउण्ड माल लादा जा सकता है, ऐसा मैंने कहीं पढ़ा है कि किसी समिति ने इसे ३२,००० पाउण्ड कर देने की भी सिफारिश की है। भूमि परिवहन संगठनों द्वारा किये गये पर्यवेक्षणों को ध्यान में रखते हुए परिवहन मंत्रालय को इस सबका अध्ययन करना चाहिये।

मैं अभी पढ़ रहा था कि अमरीका में माल यातायात के संबंध में १९३६ से १९५३ में लगभग २८३ प्रतिशत और रेलवे में केवल ६६ प्रतिशत वृद्धि हुई है। अमरीका में सारी सड़कों को मिलाने के लिये उनके विकास के लिये काफी राशि आवंटित की गई है क्योंकि उनका विश्वास है कि रेलों के बजाय वह कार्य सड़क परिवहन के द्वारा अधिक कुशलतापूर्वक किया जा सकता है।

अतः आज मैं इस बात पर जोर दे रहा हूं कि परिवहन मंत्रालय द्वारा अभी तक जितना ध्यान सड़कों द्वारा माल लाने ले जाने पर दिया जाता रहा है अब उससे भी अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। इतना ही नहीं, अपितु इस संबंध में गैर सरकारी क्षेत्र को भी पर्याप्त प्रोत्साहन मिलना चाहिये। ऐसा मैं इसलिये कहता हूं कि रेलों को यों भी जितनी राशि उन्होंने मांगी है उससे अधिक की आवश्यकता है और हमें काफी मात्रा में सीमेंट, इस्पात और चावल आयात करना है। अपनी कृषि का विकास भी हमें करना है। इसके लिये हमें लगभग १०० करोड़ रुपयों की आवश्यकता है। अतः मेरा निवेदन यह है कि इसका राष्ट्रीयकरण न करके इसे गैर सरकारी क्षेत्र को दे दिया जाये तो अधिक अच्छा होगा।

योजना आयोग ने यह कहा है कि सड़कों से माल ले जाने के यातायात का राष्ट्रीयकरण न किया जाये। राष्ट्रीयकरण का भय बने रहने के कारण लोग इस उद्योग में धन लगाने से डरते हैं। अतः यह स्पष्ट बता दिया जाना चाहिये कि इसका राष्ट्रीयकरण नहीं होगा और उन्हें कुछ सुविधायें भी देने की व्यवस्था की जानी चाहिये।

सभी संबंधित मंत्रालयों ने और योजना आयोग ने यह स्वीकार कर लिया है कि द्वितीय पंच वर्षीय योजना की समस्या परिवहन है। परिवहन मंत्रालय का प्राक्कलन है कि हमें प्रतिवर्ष लगभग १५,००० ट्रकों की आवश्यकता पड़ेगी जब कि योजना आयोग तथा टाटा इंजन के कारखानों ने य आंकड़े भिन्न भिन्न बताये हैं। कुछ भी हो इतना तो मानना पड़ेगा कि हमारी जैसी अर्थ व्यवस्था में जिसका प्रसार हो रहा है, आवश्यकता इस बात की है कि हमारी योजना उचित रूप से कार्यान्वित हो और उसमें किसी प्रकार की तंगी न आने पाये।

आज प्रथम योजना और जो अन्य योजनायें हम भविष्य में कार्यान्वित करने जा रहे हैं उनके परिणामस्वरूप हम देखते हैं कि हमारी अर्थ व्यवस्था गतिशील है जिसमें एशिया और अफ्रीका वाली छोटी मोटी समस्यायें अपने आप ही हल हो जायेंगी। एक बार जीवन का भौतिक स्तर ऊँचा उठ जाने के पश्चात लोग भाषा आदि के मामले पर लड़ना भूल जायेंगे। अतः सब से महत्वपूर्ण बात तो यह है कि हमें अपनी योजनायें कार्यान्वित करनी चाहिये और ऐसा करने में हमारे मार्ग में कोई बाधा नहीं पड़ेगी।

यद्यपि रेलों के माल ढोने की क्षमतामें १९५५-५६ तक ३४ प्रतिशत वृद्धि हुई है फिर भी माल में वृद्धि के ७५ प्रति शत से अधिक ले जाना उनके लिये सम्भव नहीं है। द्वितीय योजना में सारे पदार्थों को मिला कर १२० प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्राक्कलन किया गया है।

वर्तमान परिस्थितियों में रेलों को और अधिक पैसा नहीं मिल सकेगा यद्यपि मैं चाहता हूं कि उन्हें अधिक पैसा मिले। मैंने ट्रांसपोर्ट नामक पत्रिका में पढ़ा था कि सामान्यतः माल ढोने के लिए हमें कुल १३०,००० भारवाहक गाड़ियों की आवश्यकता है। यात्री मोटर गाड़ियां भी हमें कुल ३००,००० चाहिये जब कि हमारे देश की निर्माण क्षमता कुल १.७ लाख है। डिस्पोजल से प्राप्त हो जाने पर भी यह संख्या २ लाख से अधिक नहीं होगी। इसका तात्पर्य यह है कि हमारे निर्माण लक्ष्य में वृद्धि हो जानी चाहिये। अतः मेरा निवेदन तो यह है कि भारी ट्रकों के आयात के लिये अनुमति दी जानी चाहिये अन्यथा माल का यातायात रुक जायेगा। मैं यह सब केवल समस्या को सुलझाने की दृष्टि से कह रहा हूं।

इस संबंध में मैं उपमंत्री का ध्यान उन प्रतिनिधि मंडलों की ओर आकर्षित करना चाहूँगा जो उनसे मिले थे। जैसा कि मैं पहले कह चका हूं, इस विधयक के उत्तराधिकारी पर्याप्त नहीं हैं।

[श्री मात्तन]

राज्य करों की अधिकतम सीमा निश्चित कर देनी चाहिये। उस प्रतिनिधि मंडल ने उपमंत्री से यह भी निवेदन किया था कि केन्द्र द्वारा मोटर गाड़ी कर में २० प्रतिशत कमी की जानी चाहिये। ऐसा करने से राज्य सरकारों को भी प्रोत्साहन मिलेगा। सम्भवतः माननीय उपमंत्री ने इस आधार पर उनकी मांग को अस्वीकार कर दिया कि द्वितीय पंच वर्षीय योजना के लिये इस समय अधिक धन की आवश्यकता है। २० प्रतिशत कमी कर देने से राजस्व में कोई कमी नहीं होगी क्योंकि तब मोटर गाड़ियों का निर्माण और आयात चार पांच गुना बढ़ जायेगा। इसके अतिरिक्त उससे मंत्रालय और केन्द्रीय सरकार का सद्भाव भी प्रकट हो जायेगा।

उक्त प्रतिनिधि मंडल ने एक बात यह भी कही थी कि मोटर गाड़ियों का मूल्य अधिक होने के कारण कुछ कम्पनियों को ऋण देने की व्यवस्था की जानी चाहिये। जब हम अन्य कार्यों के लिये ऋण दे रहे हैं तो फिर इस कार्य के लिये भी न्यायोचित शर्तों पर उन्हे ऋण देने के लिये वित्तीय निगम की व्यवस्था करनी चाहिये।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

उनका तीसरा सुझाव मोटर गाड़ियों के क्रय करने वालों को विकास छट देने का था। मैं माननीय मंत्री से इन सुझावों पर गंभीरतापूर्वक विचार करने की सिफारिश करता हूं यदि वह वास्तव में सड़क यातायात का विकास करना चाहते हैं।

एक और सुझाव द्वितीय पंच वर्षीय योजना काल में सिद्धांत और प्रक्रिया संहिता को निलम्बित करने के बारे में है। यह कार्य ऐसा है जिसे केन्द्रीय सरकार ही कर सकती है। अतः उसे चाहिये कि वह इस काल में सिद्धांत और प्रक्रिया संहिता को निलम्बित कर दे जिससे भारतीय कारखाने अधिक संख्या में ट्रकों का निर्माण कर सकें।

इसके पश्चात, एक और सुझाव मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३६ के अध्याय ४ में प्रस्तावित नियंत्रणों को हटाने के बारे में था। अनेक राज्य सरकारें अभी भी राष्ट्रीयकरण का विस्तार करने में प्रयत्नशील हैं। यातायात के राष्ट्रीयकरण के लिये जो राशि रखी गई है उसका उपयोग सड़कों आदि के राष्ट्रीयकरण करने में क्यों न कर लिया जाये। यदि सरकार उन्हें थोड़ा प्रोत्साहन दे तो गैर सरकारी उद्योग स्वयं इस कार्य को करने के लिये तैयार हैं।

आज बोलने का मेरा सबसे प्रमुख उद्देश्य मंत्रालय से यह निवेदन करना है कि वह मोटर यातायात की इस समस्या का अध्ययन करे और रेलों की कमी को पूरा करने का प्रयत्न करे।

†उपाध्यक्ष महोदय : मैं अब श्रीमती कमलेन्द्रमति शाह से बोलने के लिये कहता हूं।

श्रीमती कमलेन्द्रमति शाह (जिला गढ़वाल-पश्चिम व जिला टिहरी गढ़वाल व जिला विजनौर-उत्तर) : सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देती हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया। यह विधेयक यातायात के संबंध में जो कि माननीय मंत्री जी ने पेश किया है इसका मैं स्वागत करती हूं। इसके साथ ही साथ मैं आपकी आज्ञा से कुछ सुझाव माननीय मंत्री जी की सेवा में भी प्रस्तुत करना चाहती हूं और मुझे पूर्ण आशा है कि वह उन पर ध्यान देंगे।

पहला मेरा सुझाव यह है कि जितनी भी मोटरों तथा बसें चलती हैं, उन सबका हर साल चैकिंग होना चाहिये। इसका करण यह है कि जो मोटर वाले प्रइवेट लोग होते हैं वे मोटरों की बुंरी हालत होने पर भी उसको चलाते रहते हैं और कोई परवा नहीं करते हैं। जब वे उन मोटरों को पास करवाने के लिये जाते हैं तो जो चैक करने वाला होता है उसके हाथ में वे कुछ रख देते हैं और अपनी मोटर को पास करवा लेते हैं। मैंने देखा है कि इसी कारण से गढ़वाल की तरफ, जो कि एक पहाड़ी इलाका है, कितने ही एक्सीडेंट (दुर्घटनाएं) पिछले कुछ ही समय में हुई हैं। इन एक्सीडेंट्स का एक मुख्य कारण यही रहा है कि मोटरों की बहुत बुरी हालत होते हुए भी उनको वे चलाते रहे हैं। एक और जो

†मूल अंग्रेजी में।

कारण इन एक्सीडेंट्स के होने का है वह ओवर-लोडिंग (अधिक माल लादना) है। ओवर लोडिंग होने की वजह से जब मोटर किसी सड़क पर टर्न करती है तो वह गड्ढे में जा कर गिर जाती है। इस वास्ते में प्रार्थना करती है कि इस चीज को देखने के लिये कि मोटर अच्छी हालत में है या नहीं, कुछ अच्छी व्यवस्था होनी चाहिये।

दूसरी बात जो मैं कहना चाहती हूं वह यह है कि पहाड़ों पर जो सड़कें बनती हैं वह मैदानों में बनी हुई सड़कों की तरह की नहीं होती हैं। उन सड़कों के किनारे पर एक दो फुट ऊंची दीवारों का होना अत्यन्त आवश्यक है। यह कहा जाता है कि इन दीवारों का बनाया जाना कुछ कठिन है लेकिन मैं समझती हूं कि इसमें कोई अभी कठिनाई नहीं होगी। खैर इस काम को तो इंजीनियर लोग कर सकते हैं; परन्तु मैं इसे आपके ध्यान में लाना चाहती थी। अगर आपने दीवारें बनाने की स्वीकृति दे दी तो इससे दो फायदे होंगे। एक तो जो मलबा होता है उसको आप सड़क के नीचे कुछ दूरी पर न फेंक कर, उस दीवार को खड़ा करने के लिये इस्तेमाल कर सकेंगे और दूसरे जो पत्थर होते हैं उन्हें भी आपको किसी दूर के स्थान पर फेंकने की जरूरत नहीं पड़ेगी। इन दोनों चीजों का उपयोग दीवार खड़ी करने में किया जा सकता है। इन दीवारों के बनने से मोटरों के लिये एक बचाव का साधन उपलब्ध हो जायेगा।

मोटरों में ओवर-लोडिंग न हो इसके लिये आपको प्रांतीय सरकारों को कड़े आदेश जारी करने चाहियें क्योंकि ओवर-लोडिंग होने के कारण बहुत से एक्सीडेंट हो जाया करते हैं।

धमाव के जो स्थान होते हैं वे भी चौड़े होने चाहियें और इसके लिये यहां से कोई आदेश प्रांतीय सरकारों को जाने चाहियें। मैं जानती हूं यह इंजीनियरों का काम है और वे इसे कर सकते हैं। परन्तु यदि यहां से कोई आदेश प्रांतीय सरकारों को भेजे जायें तो वे उन पर जल्दी अम्ल करेंगी। हमारी बात को तो वे सुनती ही नहीं हैं।

जो प्राइवेट मोटरों वाले होते हैं उनको तो इसी बात की फिक्र रहती है कि किस तरह से ज्यादा रुपया कमाया जा सकता है। जो मोटर ड्राइवर होते हैं उनको भी यही फिक्र होती है कि कुछ उनकी जेब में चला जाए। यह रुपया वे लोग ओवर लोडिंग करके कमा लेते हैं और अपनी जेब में डालते हैं। इसकी रोक थाम करने का भी कोई प्रबन्ध होना चाहिये।

अब एक विशेष अनुरोध मैं माननीय मंत्री जी से करना चाहती हूं। पहले भी मैंने उनसे इसक बारे में प्रार्थना की थी और आज फिर करती हूं। मुझे बड़ी खुशी है कि आप अल्मोड़ा में रेल की लाइन दे रहे हैं जो कि ४२ मील लम्बी होगी और साथ ही एक रोपवे भी दे रहे हैं। तकरीबन आठ महीने पहले मैंने उनसे प्रार्थना की थी कि हरिद्वार से रुद्रप्रयाग तक ८२ मील का रास्ता है उसके लिये आप हमें रेल रोड दें। इसका उत्तर उन्होंने यह दिया था कि इसमें बहुत खर्च आयेगा। अल्मोड़ा भी तो एक पहाड़ी स्थान है और उसके लिये आप ४२ मील रेल सड़क दे रहे हैं और इस पर भी तो काफी खर्च आयेगा। यदि वह हमें ८२ मील की सड़क नहीं दे सकते थे तो कम से कम ३० मील की सड़क तो दे देते....

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्या सड़क चाहती हैं या मोटर वीहिकल्स (मोटर गाड़ियां)?

श्रीमती कमलेन्दुभति शाह : मोटर भी चाहती हूं और सड़क भी। चूंकि कई माननीय सदस्यों ने सड़कों का जिक्र भी किया है इस वास्ते मैंने भी जिक्र कर दिया है। इससे मैं समझती हूं रेल की भी मांग की जा सकती है।

तो मैं माननीय मंत्री जी को यह याद दिलाना चाहती थी कि मैंने एक रेल की सड़क की भी मांग की थी और वह इसलिये कि जब वह दूसरे स्थानों पर दे रहे हैं तो हमको क्यों इससे वंचित कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : एयर फील्ड (हवाई अड्डा) भी मिलना चाहिये ।

श्रीमती कमलेन्द्रमति शाह : वह भी मिलना चाहिये.....

उपाध्यक्ष महोदय : सब कुछ मोटर वीहिकल्स एकट (मोटर गाड़ियां अधिनियम) में ?

श्रीमती कमलेन्द्रमति शाह : अब मैं एक और बात की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहती हूँ । जौनसारा बावर में हजारों मन आलू पैदा होते हैं और लाखों रुपये की उनसे आमदनी होती है । उसके बगल में ही गंगा यमुना है । दूसरी तरफ जानपुर रवाई में दो पैसे सेर आलू बिकते हैं और अधिकांश तो सड़ कर ही जाया हो जाते हैं । वहां से आलू बड़ी आसानी से मसूरी की तरफ ला कर बेचे जा सकते हैं लेकिन सड़क इत्यादि का कोई प्रबन्ध न होने के कारण ऐसा नहीं किया जा सकता है । इसके बारे में पहले भी मैंने कई बार मांग की है और अब भी करती हूँ । मैं चाहती हूँ कि माननीय मंत्री जी इस पर भी सोच विचार कर और उदार होकर यदि हमें भी उधर से सड़क देने की कृपा करें तो बहुत अच्छा होगा ।

श्री रघुनाथ सिंह (जिला बनारस-मध्य) : जिन बातों को ध्यान में रखते हुए इस बिल को उपस्थित किया गया है, उसका मैं स्वागत करता हूँ । इस बिल में चार बातें मुख्य हैं । पहली बात तो यह है कि आज तक जो कंडक्टर लोग होते थे उनका कोई स्टेट्स नहीं होता था । यदि उनके ऊपर कोई आपत्ति आ जाती थी तो किसी भी तरह से उनका उपकार नहीं किया जा सकता था । लेकिन अब इस बिल के द्वारा उनके कुछ उपकार करने की कोशिश की गई है । दूसरी बात जो इस बिल में रखी गई है वह यह है कि अन्तप्रान्तीय यातायात को भी एक सुगठित रूप दिया गया है । जो तीसरी बात है और जो सबसे अच्छी है वह है कम्पेंसेशन (क्षतिपूर्ति) देने के बारे में आज तक तो यह होता था कि एक्सीडेंट्स (दुर्घटनायें) में यदि कोई घायल हो जाता था तो उसको कम्पेंसेशन (क्षतिपूर्ति) देते देते तीन तीन और चार चार बरस लगा दिये जाते थे और कई कई बार तो उसे कोर्ट की शरण लेनी पड़ती थी । जितनी परेशानी इस तरह से होती थी उसको हम लोग जो कि बकील हैं, अच्छी तरह से जानते हैं । साथ ही साथ उनको कोर्ट में जाकर इस चीज को साबित करना पड़ता था और तब कहीं उसे हरजाना मिल पाता था । इसमें कम्पेंसेशन देने की जो विधि रखी गई है उससे जो लोग एक्सीडेंट्स (दुर्घटनाओं) में हताहत या घायल होंगे, उनका बहुत उपकार होगा । इन चीजों को जो इसमें स्थान दिया गया है उसके कारण इस बिल का सर्वत्र स्वागत ही किया जायेगा ।

श्री दी० चं० शर्मा (होशियारपुर) : चौथी बात कौन सी है ?

श्री रघुनाथ सिंह : चौथी बात जो है उसको मैं कहना तो नहीं चाहता था लेकिन क्योंकि आपने पूछा है इस वास्ते कह देता हूँ । चौथी चीज जो रखी गई है वह पैनेलटी (अर्थ दण्ड) के बार में है । अब तक जो मोटर चलाने वाले होते थे उनको सौ रुपये से लेकर दो सौ रुपये तक फाइन (जुर्माना) हुआ करता था और इससे ज्यादा फाइन करने का अधिकार या कुछ महीने से ज्यादा जेल भेजने का अधिकार अदालतों के पास नहीं था । यदि एक ड्राइवर रैश ड्राइविंग (तेज गाड़ी चलाना) करता है और कोई एक्सीडेंट हो जाता है तो उसको इससे ज्यादा सजा नहीं दी जा सकती थी । परन्तु अब उसको इससे ज्यादा दंड भी दिया जा सकेगा । लिहाजाये चार चीजें अच्छी हैं और चूंकि इनको इस बिल में स्थान दिया गया है इसलिये मैं इस बिल का स्वागत करता हूँ ।

इसके साथ ही साथ मैं आपका ध्यान इस ओर भी खींचना चाहता हूँ कि जहां तक मोटर यातायात का सम्बन्ध है यह प्राइवेट सैक्टर (गैर सरकारी उद्योग क्षेत्र) में आता है । जहां तक रेलवे लाइन का सवाल है हमारे हिन्दुस्तान में ३४,७०५ मील रेलवे लाइन हैं और इसके विपरीत पैने तीन लाख मील लम्बी सड़कें हैं । लोगों का जिसके साथ ज्यादा सम्बन्ध है वह है सड़कों के साथ इसके साथ ही साथ अगर आप देखें तो आपको पता चलेगा कि रेलों में तकरीबन १० लाख लोगों को काम मिला हुआ है जब कि मोटर वीहिकल्स (मोटर गाड़ियों) में करीब करीब २३ लाख आदमी

काम पर लगे हुए हैं। इस तरह से एम्प्लायमेंट (रोजगार) की दृष्टि से भी रोड ट्रांसपोर्ट (सड़क परिवहन) का बड़ा महत्व है। एक व्हीकल के पीछे कम से कम सात आदमियों की जीविका चलती है। एम्प्लायमेंट की दृष्टि से यह हमारे देश की बहुत बड़ी इंडस्ट्री है और उसको एक नवीन और व्यवस्थित रूप देने के लिये जो बिल प्रस्तुत किया गया है, उसका स्वागत होना ही चाहिये।

हमारे यहां लोकोमोटिव्ज (इंजन) वैगन्ज (माल के डिब्बे) और कोचिज (सवारी डिब्बे) कुल मिला कर करीब ३,४६,००० हैं, जब कि १९५४ के आरम्भ में मोटर व्हीकलज की संख्या ३,५३,००० थी, जिसका मतलब यह है कि लोकोमोटिव्ज, वैगन्ज, और कोचिज की कुल तादाद से ज्यादा तादाद मोटर ट्रांसपोर्ट की है। इसकी उपयोगिता इस दृष्टि से भी है कि एक बस में—एक कैरियर में—इंजिन और वैगन दोनों कम्बाइन्ड होते हैं, इसलिये अगर कोई समान कहीं भेजना हूँगा, तो उसको एक सड़क से दूसरी सड़क पर भेज सकते हैं, लेकिन रेलवे में जब ८० गाड़ी होगी तो, एक इंजिन खींचेगा। इसलिये जहां तक उपयोगिता का सवाल है, रोड ट्रांसपोर्ट हमारे लिये अधिक उपयोगी है, लेकिन इस के लिए फाइव यीअर प्लैन (पंच वर्षीय योजना) में जो रकम रखी गयी है, उसको देखकर आश्चर्य होता है। फर्स्ट फाइव इयर प्लैन में रेलवे के लिये ४०० करोड़ रुपये रखे गये थे और रोड ट्रांसपोर्ट के लिये सिर्फ २०० करोड़ रुपये दिये गये थे। सैकंड फाइव इयर प्लैन में, जो कि हमारे सम्मुख है, रेलवे को ६०० करोड़ रुपये दिये गये हैं, जब कि रोड ट्रांसपोर्ट के लिये स्टेट और सेन्टर दोनों मिला कर सिर्फ २४६ करोड़ रुपये देंगे और २५ करोड़ रुपये सैन्ट्रल बोर्ड (केन्द्रीय बोर्ड) देगा, अर्थात् कुल मिला कर केवल २७१ करोड़ रुपये रोड ट्रांसपोर्ट के लिये रखे गये हैं। इसके साथ ही आप यह भी देखिये कि फर्स्ट फाइव इयर प्लैन में रेलवे लाइन सिर्फ ८१० मील पहले की अपेक्षा ज्यादा बन सकी, अर्थात् ४३० मील तो वह बनाई गई, जो कि बार (युद्ध) के समय में हटा दी गयी थी और ३८० मील नई रेलवे लाइन बनाई गई। इसके मुकाबले में रोड्ज़ को देखिये। फर्स्ट फाइव इयर प्लैन से पहले ६७,००० मील लम्बी मैटल्ड रोड हमारे यहां थी और नान-मैटल्ड रोड १,४७,००० मील थी। प्रथम पंच वर्षीय योजना में ३०,००० मील नई रोड बनी थी, जब कि रेलवे लाइन सिर्फ ३८० मील बन सकी।

हम सब को ज्ञात हैं कि हमारी प्राडक्षन (उत्पादन) बढ़ रही है। फर्ज कीजिये कि एक गांव किसी रेलवे स्टेशन से चालीस मील दूर है। वहां पर ५०० टन गेहूं या चावल पैदा कर लिया गया, लेकिन जब तक उसके ट्रांसपोर्टेशन (परिवहन) का इन्तजाम नहीं होगा, तब तक उस उत्पादन से कोई विशेष फायदा नहीं हो सकता है। इस लिये मेरा कहना यह है कि जिस तरह से आपने यह एक बनाया है, उसी तरह आप को द्वितीय पंच वर्षीय योजना में रोड्ज़ (सड़कें) के लिये ज्यादा से ज्यादा प्राविजन (उपबन्ध) करना चाहिये। अभी तक आपने इसके लिये २७१ करोड़ रुपये रखे हैं। मैं समझता हूँ कि इस रकम को बढ़ाकर कम से कम ४०० करोड़ रुपये कर देना चाहिये।

जैसा कि मैंने अभी बताया है, प्रथम पंच वर्षीय योजना काल में केवल ३८० मील रेलवे लाइन तैयार की जा सकी, जिसके मुकाबले में उसी काल में ३०,००० मील रोड तैयार की गई। उसके बनाने में श्रमदान का भी भाग है और स्टेट गवर्नर्मेंट्स (राज्य सरकारें) और म्यूनिसिपल कमेटीज (नगरपालिकायें) का भी हिस्सा है। अगर आप इस को प्रोत्साहित करेंगे, तो इससे हमारे देश का लाभ होगा।

इसी संबंध में मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि हमको प्राइवेट सैक्टर (गैर सरकारी उद्योग क्षेत्र) और पब्लिक सैक्टर के विवाद में नहीं पड़ना चाहिये। यह हम को मानना पड़ेगा कि इस समय ६० प्रतिशत मोटर व्हीकल ट्रांसपोर्ट प्राइवेट सैक्टर के हाथ में है। प्राइवेट लोगों ने इसमें रुपया लगाया हुआ है। एक आदमी बीस पच्चीस हजार रुपया लगा कर एक कैरियर (मोटर) खरीदता है और चलाता है और वह अपने काम में दक्ष होता है—एक्सपर्ट होता है। हम को यह बात भी ध्यान में रखनी चाहिये कि आपत्तिकाल में यह इंडस्ट्री हमारे काम में आ सकती है। आपको मालूम होगा कि पिछले युद्ध में हिटलर ने पोलैंड को आठ दिन के अन्दर अन्दर जीत लिया था। वह कैसे जीत लिया था? उसने अपने सैनिकों और सामग्री का ट्रांसपोर्टेशन रेलवे के द्वारा नहीं किया था। जर्मनी में इतनी चौड़ी सड़कें बनाई गई थीं, इतने व्हीकल बने हुए थे कि एक रात के अन्दर ही अन्दर उसने अपनी

[श्री रघुनाथ सिंह]

पचास हजार सेना पोलैंड के बोर्डर पर खड़ी कर दी थी। मैं आपसे यह पूछना चाहता हूं कि अगर आपने रोड ट्रांसपोर्ट को डेवेलप (विकास) नहीं किया और आप के पास ट्रांसपोर्टेशन के दूसरे साधन न हुए, तो पश्चिमी सीमा पर पाकिस्तान द्वारा हमला होने पर आप राजपूताना में सेना और सामग्री को कैसे भेजेंगे?

एक माननीय सदस्य : हवाई जहाजों से।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं जानता हूं कि हवाई जहाजों से इतनी फौज और सामग्री नहीं भेजी जा सकती है। हवाई जहाजों से आप दूसरी सहायता कर सकते हैं, बम्बार्ड (बम फेंकना) कर सकते हैं, लेकिन दो हजार मील लम्बे पश्चिमी बार्डर पर मोटर ट्रांसपोर्ट के बिना सेना नहीं पहुंचाई जा सकती है। युद्ध के बादल हमारे बहुत नज़दीक आ गए हैं, क्योंकि हमारा विश्वोस है कि युद्ध नहीं होगा। लेकिन फिर भी हमको इस इंडस्ट्री में प्राइवेट सैक्टर को डेवेलप करना है—इस को पब्लिक सैक्टर नहीं बनाना है। जहां तक यात्रियों का संबंध है, उनके लिये रोडवेज टीक हैं, लेकिन शिपिंग और मोटर व्हीकल्ज अब तक प्राइवेट सैक्टर में रहे हैं और उनको वहां ही रहने देना चाहिये। अगर सैकंड वर्ल्डवार (द्वितीय विख्यात युद्ध) के बक्त पी० एंड ओ० कम्पनी न होती, तो आज इंगलैंड कहा होता? वह एक प्राइवेट कम्पनी है और उसके प्राइवेट जहाज हैं। वार के जमाने में उसके पचासों करोड़ से भी ज्यादा लागत के जहाज डुबा दिये गये थे, लेकिन फिर भी उसने अपने देश के लिये बहुत कार्य किया और उसकी रक्षा की। इस लिये जनता की सुविधा की दृष्टि से भी, एम्पलायमेंट की दृष्टि से भी और देश की सुरक्षा की दृष्टि से भी इस इंडस्ट्री का विकास किया जाना चाहिये। मैं श्री अलगेशन से प्रार्थना करूंगा कि वह इस बात का प्रयास करें कि बोर्डर स्टेट्स (सीमांत राज्य) में रोड ट्रांसपोर्ट का अधिक से अधिक विकास हो, उसको अधिक प्रोत्साहित किया जाये और प्राइवेट सैक्टर को दिया जाये ताकि किसी इमरजेंसी (आपात) के टाइम (समय) में अपने व्हीकल्ज को आफर करें और देश की सुरक्षा में सहयोग दें।

इन शब्दों के साथ मैं इस बिल का स्वागत करता हूं और साथ ही साथ यह भी प्रार्थना करता हूं कि रोड ट्रांसपोर्ट (सड़क यातायात) के लिये दूसरी पंच वर्षीय योजना में कम से कम ४०० करोड़ रुपये रखे जायें। हमने तीस हजार मील लम्बी सड़क श्रमदान के द्वारा और दूसरे उपायों से तैयार करके दी है। आप का भी कर्तव्य है कि आप इस संबंध में प्राइवेट सैक्टर की सहायता करें और उस को इस इंडस्ट्री को विकसित करने में सहायता दें। आप हमको रोड्ज़ दें, ताकि यातायात में अधिक सुविधा हो सके।

श्री त० ब० विठ्ठलराव (खम्मी) खड़े हुये।

श्री अलगेशन : मैं समझता हूं कि माननीय सदस्य भी संयुक्त समिति के सदस्य हैं।

संसद-कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह) : सामान्यतः प्रथा यह रही है कि संयुक्त समिति के सदस्य इस प्रक्रम पर नहीं बोलते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : जब तक कि कोई अत्यन्त महत्वपूर्ण बात न हो, उन्हें भाग लेने की अनुमति नहीं दी जाती है। यदाकदा अध्यक्ष इसकी अनुमति दे देता है।

श्री त० ब० विठ्ठलराव : बहुत समय से, जब से योजना आयोग ने रेलों की अधिक राशि की मांग को ठुकरा दिया तब से, माल लाने ले जाने के प्रश्न की ओर हमारा ध्यान विशेष रूप से रहा है। इन परिस्थितियों में जितने वित्तीय संसाधन उपलब्ध थे उनको देखते हुए हम रेलों के बारे में संतुष्ट रहे किन्तु द्वितीय योजना काल में आईयोगिक और कृषि संबंधी सामान लाने ले जाने के बारे में हम वैकल्पिक उपाय सोचते रहे हैं।

इस विधेयक में राष्ट्रीयकरण के संबंध में जो उपबन्ध हैं उनमें से कुछ का मैं स्वागत करता हूं। कुछ स्थानों पर कहा गया है कि राष्ट्रीयकरण से इस उद्योग की प्रगति में बाधा पहुंची है जब कि वस्तुतः ऐसा है नहीं। लगभग २२ राज्यों में राष्ट्रीयकरण किया जा चुका है और कुछ राज्यों में तो माल

मूल अंग्रेजी में।

यातायात का राष्ट्रीयकरण भी हो गया है। आज सड़क यातायात उद्योग को कुल मिला कर ४७,००० व्यक्ति चलाते हैं। इस उद्योग को चलाने के लिये विदेशों पर निर्भर रहने के कारण हम इसका जितना विकास करना चाहते थे, नहीं कर सके हैं। पेट्रोल तथा मोटरों के मूल्यों आदि के लिये हमें सर्वथा विदेशों का मुंह ताकना पड़ता है। दूसरे लगभग २०० करोड़ रुपयों का अपरिष्कृत तेल हम अपनी आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये आयात करते हैं। अतः राष्ट्रीयकरण नहीं अपितु विदेशों पर निर्भर रहने के कारण इस उद्योग के विकास में बाधा पड़ती है।

सड़क यातायात प्रणाली का विकास करते समय सरकार को मोटर उद्योग के विकास की ओर भी ध्यान देना चाहिये। सरकारी क्षेत्र में आज तक कोई मोटर कारखाना नहीं खुला है। चारों कारखाने विदेशी सार्थों के सहयोग से चल रहे हैं। अतः जब तक सरकार मोटर उद्योग के विकास की ओर ध्यान नहीं देती तब तक यातायात प्रणाली की उन्नति नहीं हो सकती है।

मैं नहीं कह सकता कि मोटर करारोपण जांच समिति की सिफारिशों को सरकार कहां तक स्वीकार करेगी, किन्तु इससे न केवल मोटर मालिकों के मन में ही अपितु उन सारे लोगों के हृदयों में संशय उत्पन्न हो गया है जो सड़क यातायात उद्योग का विकास करना चाहते हैं।

देश में मोटर गाड़ियों की संख्या बढ़ाने के लिये उन पर कर भार में कमी की जानी चाहिये। अब प्रश्न यह उत्पन्न होता है कि द्वितीय पंच वर्षीय योजना में जब हमें अतिरिक्त करारोपण और राजस्व से लगभग १००० करोड़ रुपये प्राप्त करने हैं तो इस करारोपण में कमी करना कहां तक बुद्धिमानी होगी। इसमें कमी करने का सुझाव देने वालों ने एक वैकल्पिक सुझाव यह दिया है कि पेट्रोल पर कर लगा दिया जाये।

अन्तर्राजिक यातायात का उपबन्ध स्वागत करने योग्य है। कई बार मोटर मालिकों को पड़ोस के राज्यों के परमिट न मिलने से उनकी मोटरों का उपयोग बहुत कम हो पाता है। इस उपबन्ध से मैं समझता हूं कि यह कमी दूर हो जायेगी।

मोटर ड्राइवरों के बारे में मुझे यह कहना है कि उनके वेतनों में वृद्धि भी उनके कार्य के अनुसार होनी चाहिये। निजी उद्योगों में कार्मिकों के कार्य संबंधी कोई संविहित उपबन्ध नहीं है।

दुर्घटनाओं के संबंध में मुझे यह कहना है कि यदि दुर्घटना किसी फालतू पुर्जे के न होने अथवा खराब हो जाने से होती है तो उसके लिये मोटर का मालिक उत्तरदायी ठहराया जाना चाहिये। हां, अधिक तेजी अथवा लापरवाही से चलाने के कारण हुई दुर्घटना के लिये ड्राइवर उत्तरदायी ठहराया जाना चाहिये। अतः दायित्वों का बाँटवारा हो जाना अधिक उचित है।

इस संबंध में एक सब से महत्वपूर्ण बात यह है कि परमिट प्राप्त करने वाले दल को काफी धन व्यय करना पड़ता है जो कभी कभी लगभग दो हजार रुपये तक हो जाता है। वह चाहे घूस हो अथवा कुछ और, किन्तु भविष्य में इसे रोका जाना चाहिये। अनधिकृत व्यक्तियों को अनुचित साधनों के प्रयोग द्वारा परमिट नहीं मिलने चाहियें।

अन्त में मैं कहूँगा कि हमें कम से कम सरकारी बसों का राष्ट्रीयकरण करना चाहिये। मेरे राज्य में २४ वर्षों से इसका राष्ट्रीयकरण चल रहा है और मालिकों, ड्राइवरों और अन्य किसी के हित को रत्ती भर भी हानि नहीं पहुंची है। राष्ट्रीयकरण के परिणामस्वरूप जो लोग बेकार हो गये थे उन्हें राष्ट्रीकृत उद्योगों में पुनः ले लिया गया। मोटर मालिकों को यथासम्भव प्रतिकर दिया गया।

इन शब्दों के साथ मैं सभा से अपने सुझावों को स्वीकार करने की सिफारिश करता हूं।

†श्री फीरोज गांधी (जिला प्रतापगढ़—पश्चिम व जिला राय बरेली—पूर्व) : गणपूर्ति तो है ही नहीं।

मूल अंग्रेजी में।

उपाध्यक्ष महोदय : हां, अब गणपूर्ति हो गई है। माननीय मंत्री उत्तर दे सकते हैं।

श्री अलगोङ्का : मैं उन माननीय सदस्य को धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने गणपूर्ति न होने की ओर अध्यक्ष महोदय का ध्यान आकर्षित किया क्योंकि कम से कम वे माननीय सदस्य जो इस विधेयक पर बोल चुके हैं, अब मेरा उत्तर सुनेंगे।

मुझे यह जानकर हर्ष हुआ कि इस विधेयक के अन्तर्निहित सिद्धांतों की चर्चा में भाग लेने वाले माननीय सदस्यों द्वारा हृदय से स्वागत किया गया है। मेरे माननीय मित्र श्री नायर ने मोटर उद्योग आदि के विकास के विषय में कुछ दिलचस्प बातें कही हैं क्योंकि वह इस विषय के विशेषज्ञ हैं। उन्होंने जो कुछ भी आलोचना की है, वह इस विधेयक के क्षेत्र के बाहर की चीज़ है और जो चीज़ उन्होंने स्वीकार की वह इस विधेयक के क्षेत्र में आ जाती है।

इस तथ्य के बारे में बहुत कुछ कहा गया था कि यह विधेयक १९४६ से रोका हुआ पड़ा है और हम जो कुछ कर रहे हैं वह समय से पीछे है क्यों कि १९५६ में हम यह जो कर रहे हैं उसके बारे में कुछ माननीय सदस्यों का विचार है कि यह चीज़ समय से पीछे है। एक सही चीज़ जो चाहे १९४६ में प्रस्तावित की गई हो अथवा उससे पहले, १९५६ में भी ठीक ही रहती है, गलत नहीं हो जाती। आज हमने अनेक उपबन्ध सम्मिलित किये हैं जो अधिक विस्तृत प्रकार के हैं और जिनसे इस देश में सङ्क यातायात और भी अच्छी प्रकार का हो सकेगा, जैसा कि मैं पहले कह चुका हूँ। यदि कुछ पुराने उपबन्ध लिये गये हैं अथवा सम्मिलित किये जाते हैं तो इस कारण असंगत नहीं हो जाते कि दस वर्ष व्यतीत हो चुके हैं।

श्री मात्तान ने इस बात पर जोर दिया कि १९५६ की ही दृष्टि से विचार किया जाना चाहिये १९४६ की दृष्टि से नहीं। केवल १९४६ का उल्लेख कर देने से मेरे माननीय मित्र इतने घबरा गये कि हम इतने पीछे हैं कि जो दृष्टि हमने अपनाई है, वह आज के योग्य नहीं है। किन्तु ऐसा नहीं है।

इस विधेयक की अन्तर्निहित मंशा को पूरा करने की आवश्यकता उत्पन्न हो गई है। पिछले कुछ वर्षों में विभिन्न राज्य सरकारों ने सङ्क यातायात के कुछ हिस्सों का राष्ट्रीयकरण करने का ठीक ही निर्णय किया है। मैं इसके गुणागुणों में नहीं जाता। राज्य सरकारों को इस क्षेत्र में पूर्णाधिकार होता है, वे जो चाहें निर्णय कर सकती हैं तथा वे जानती हैं कि उन्हें क्या करना चाहिये। किन्तु राज्य सरकारों द्वारा सङ्क यातायात के कुछ भाग का राष्ट्रीयकरण करने के बारे में की गई कार्यवाही से उस गैर सरकारी क्षेत्र में जो देश में सङ्क यातायात सेवा चला कर देश की सेवा कर रहे थे, भय उत्पन्न कर दिया है। वे यह समझने लगे कि राष्ट्रीयकरण रूपी तलवार उनके सरों पर लटक रही है और इस कारण जिस कार्य के करने की उनसे आशा की गई थी, वे नहीं कर सके। ऐसी परिस्थिति में यह विधेयक सभा के सम्मुख रखा गया है। इसमें उसका उपचार है और उस दलदल से निकलने का उपाय बताया गया है तथा इससे उन लोगों के हृदयों में विश्वास उत्पन्न होगा जो राज्य सरकारों द्वारा अपनाये गये तरीके के बारे में सन्देह कर रहे थे। जहां कहीं भी राष्ट्रीयकरण किया गया है, यह बिलकुल स्पष्ट कर दिया गया है कि प्रतिकर दिया जायेगा। १९४६ के प्रवर समिति के प्रतिवेदन में इसकी व्यवस्था नहीं थी, क्यों कि आज जैसी स्थिति उसके सम्मुख नहीं आई थी। १९४६ में विधेयक पर विचार करते समय ये परिस्थितियां नहीं थी। इस विधेयक में वर्तमान आवश्यकता का उत्तर दिया गया है और उसमें उस स्थिति का उपचार बताया गया है जो अन्यथा खराब होती जा रही थी।

विधेयक का दूसरा महत्वपूर्ण पहलू अन्तर्राज्यीय सङ्क यातायात को निर्वन्ध रूप से बनाए रखना है। श्री सामन्त ने कहा कि एक राज्य से दूसरे राज्य में जाने पर लोगों को बड़ी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। यह दुर्भाग्य की बात है कि इस सम्बन्ध में राज्य सरकारें आपसी वार्ता में किसी संतोषजनक हल पर नहीं पहुँच सकीं। कुछ राज्य सरकारों के बीच तो ऐसा समझौता हो

चुका है, किन्तु अन्य के बीच नहीं। यही कारण है कि हमें हस्तक्षेप करना पड़ा। हमारा इरादा राज्यों के सांविधानिक क्षेत्र में अतिक्रमण करने का बिलकुल नहीं है, किन्तु जहां की अंतर्राज्यीय यातायात का प्रश्न आता है परिस्थिति की आवश्यकता के अनुसार हमें कदम उठाना पड़ता है। यह बड़ा महत्वपूर्ण विधेयक है जिस में देश में पर्यटक उद्योग को भी प्रोत्साहन मिलेगा। मुझे यह घोषणा करते हुए प्रसन्नता है कि, रिजर्व बैंक की गणना के अनुसार इस स्रोत से हमारी आय में वृद्धि हो गयी है। इस देश में विदेशों से आये पर्यटकों से हमारी आय सन् १९५४ में सात करोड़ रुपये हुई। यह चीज दूसरी हुई, हमारी वास्तविक आवश्यकता अपने ही देश से संबंधित है रेल यातायात की कमी को पूरा करने के लिये पर्याप्त सड़क यातायात की व्यवस्था करना। इसके लिये जिस व्यवस्था तंत्र की हमने अपेक्षा की है वह 'अंतर्राज्यीय प्राधिकारों' और एक 'केन्द्रीय यातायात प्राधिकार' के रूप में है।

दूसरे पहलू को भी देखिये। शीघ्र ही क्षेत्रीय परिषदों की स्थापना होनेवाली है और उनके अन्तर्गत एक विषय अन्तर्राज्यीय यातायात भी है। यहां हम एक ऐसी व्यवस्था बना रहे हैं जो कि क्षेत्रीय परिषदों द्वारा लिए गये निर्णयों को कार्यान्वित कर सके। मैं यह बात यह चीज प्रदर्शित करने के लिये कह रहा हूं कि हम १९४६ के आधार पर काम नहीं कर रहे हैं। हम वर्तमान परिस्थितियों के आवश्यकतानुसार ही काम कर रहे हैं।

एक मुझाव यह रखा गया था कि केन्द्रीय, राज्यीय तथा अन्य करों को घटा कर हमें सड़क यातायात के विकास को प्रोत्साहित करना चाहिये। श्री मात्तन ने कहा कि सड़क यातायात की अच्छी कम्पनियों को वित्तीय सहायता और क्रृति देना चाहिये। योजना आयोग ने इस प्रश्न पर विचार किया था और वह इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि वास्तव में सड़क यातायात के विकास के मार्ग में करारोपण का तत्व कोई बाधा उपस्थित नहीं करता। किन्तु फिर भी उसका ख्याल था कि करों में कुछ कमी करके मनोवज्ञानिक प्रभाव उत्पन्न किया जाये। इस क्षेत्र में पहले ही कुछ किंया जा चुका है। वास्तव में हमारा विचार एक विधान लाने का था जो मोटर गाड़ियों पर करारोपण की एक अधिकतम सीमा निश्चित कर दे। किन्तु हमें सलाह दी गयी कि हमारे वर्तमान संविधान के अनुसार ऐसी सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती। इसलिये हमें यातायात मंत्रणा परिषद की व्यवस्था करनी पड़ी। इस सवाल को हमन विभिन्न राज्य सरकारों के साथ उठाया है। इस भामले को स्वभावत ही शीघ्रता से निर्णीत नहीं किया जा सकता। इसमें कुछ समय लगना लाजिमी है। जब आप को कोई ऐसी चीज करनी पड़ती है तो समय लगता ही है। राज्य सरकारों ने विचार करने के लिये कुछ समय मांगा है। हमारा इरादा यह है कि मोटर गाड़ियों पर करारोपण का स्तर वर्तमान मद्रास करारोपण के ७५ प्रतिशत से अधिक न हो। यदि राज्य सरकारें इस बात पर बिना हमारे विधान बनाए—जो हम इस समय नहीं बना सकते—तैयार हो जायें, तो इससे अवश्य ही मोटर यातायात पर करारोपण का भार लका होगा।

मोटर गाड़ियों के मूल्य के संबंध में, केवल रखरखाव की ही नहीं, अपितु प्रारम्भिक पूँजी लागत भी ध्यान में रखी जाती है। यह प्रश्न प्रश्न ग्रन्ति आयोग को निर्दिष्ट कर दिया गया है। वह इसकी जांच कर रहा है। यदि इस जांच के परिणामस्वरूप हम मोटर गाड़ियों के मूल्य में कुछ प्रतिशत की कमी कर सकें तो पूँजी मूल्य में मीथे कमी आ जायेगी।

मेरा ख्याल है कि इस विधेयक से मोटर गाड़ी उद्योग के निजी क्षेत्र को सड़क यातायात के बारे में आगे विकास करने के लिये हरी झंडी मिल सकती है। दूसरी चीज इस उद्योग में लगे मजदूरों की दशा के संबंध में कही गयी थी। इस बात से कोई इन्कार नहीं कर सकता कि इस महत्वपूर्ण उद्योग में काम करने वालों के लिये समुचित विधान की आवश्यकता है। किन्तु श्री नायर मुझसे यह आश्वासन चाहते थे कि वह विधेयक भी इसी विधेयक के साथ साथ कानून बन जाये। मुझे खेद है कि मैं ऐसा आश्वासन नहीं दे सकता। मुझे आशा है वह इसकी असम्भाव्यता को महसूस करेंगे। मुझे अनेक विधेयकों को प्रस्तुत करना है और मुझे संदेह है कि इसी संसद के जीवन काल में मैं ऐसा कर

[श्री अलगेशन]

सकूंगा। इस लिये यह आशा करना बहुत ज्यादा है कि यह भी कानून बन जाये। किन्तु माननीय सदस्यों को मैं यह आश्वासन देना चाहता हूं कि श्रम मन्त्रालय पहले से ही इस बात पर विचार कर रहा है कि इस आशय का विधान लाया जाए।

मुझावजे के संबंध में हम प्रवर समिति के सदस्यों की राय जानना चाहेंगे। यह एक महत्वपूर्ण मामला है और इस संबंध में निजी स्वार्थों द्वारा किये गये प्रतिनिधानों पर भी विचार किया जायेगा। मझे आशा है कि प्रवर समिति से आये रूप में यह विधेयक सब के लिये संतोषजनक सिद्ध होगा। अंत में मैं माननीय सदस्यों को इस विधेयक के सिद्धांतों का समर्थन करने के लिये धन्यवाद देता हूं।

†श्री वै० प० नायर : क्या सरकार इस संबंध में बतायेगी कि पेट्रोल, टायर तथा फुटकर भागों के संबंध में जो प्रश्न हमने उठाये थे उनके बारे में उसकी व्या प्रतिक्रिया है ?

†श्री अलगेशन : इन सब बातों पर विचार हो सकता है। जहां तक फुटकर भागों का प्रश्न है प्रश्न आयोग की सिफारिशों पर उनके मूल्य पर आयात शुल्क ६० प्रतिशत से घटा कर ४० प्रतिशत कर दिया गया है।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३६ में और आगे संशोधन करने वाले विधेयक को दोनों सदनों की ४५ सदस्यों से बनी एक संयुक्त समिति को सौंपा जाय जिसमें निम्नलिखित ३० सदस्य इस सभा के हों :

श्री कृ० ल० मोरे, श्री फूलसिंहजी भ० डाभी, श्री म० ला० द्विवेदी, श्री च० चा० शाह, श्री विश्वनाथ रेडी, श्री अमर नाथ विद्यालंकार, श्री शिवनंजप्पा, श्री रोहन लाल चतुर्वेदी, श्री कृष्णाचार्य जोशी, श्री सूर्य प्रसाद, श्री राम सहाय तिवारी, श्री बसन्त कुमार दास, श्री भूपेन्द्र नाथ मिश्र, सरदार इकबाल सिंह, श्री सीतानाथ ब्रह्म चौधरी, श्री ति० सु० अविनाशलिंगम् चेट्टियार, श्री रघुनाथ सिंह, श्री श्री नारायण दास, श्रीमती सुषमा सेन श्री रामेश्वर साहू, श्री मुरारका, श्री त० ब० विठ्ठलराव, श्री आनन्द नम्बियार, श्री राधवाचारी, श्री गाडलिंगन गौड़, श्री उ० म० त्रिवेदी, श्री गि० श० सिंह, श्री बहादुर सिंह, श्री उमाचरण पटनायक तथा प्रस्तावक ;

और १५ सदस्य राज्य सभा के हों ;

कि संयुक्त समिति को बैठक गठित करने के लिये गणपूर्ति संयुक्त समिति की समस्त सदस्य संख्या का एक तिहाई होगी ;

कि समिति इस सभा को २० नवम्बर, १९५६ तक प्रतिवेदन देगी ;

कि अन्य बातों में इस सभा के प्रक्रिया नियम ऐसे परिवर्तनों और रूप भेदों के साथ लागू होंगे जो कि अध्यक्ष करें ; और

कि यह सभा राज्य-सभा से सिफारिश करती है कि राज्य-सभा उक्त संयुक्त समिति में सम्मिलित हो और संयुक्त समिति के लिये नियुक्त किये जाने वाले राज्य-सभा के सदस्यों के नाम इस सभा को बताए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

इस के पश्चात् लोक-सभा की बैठक सोमवार, १३ अगस्त १९५६ के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

†मूल अंग्रेजी में ।

दैनिक संक्षेपिका

[शनिवार, ११ अगस्त, १९५६]

पृष्ठ

राज्य-सभा से सन्देश

६२६

सचिव ने सभा को बताया कि राज्य-सभा ने ६ अगस्त, १९५६ को अपनी बैठक में लोक-सभा द्वारा २० जुलाई, १९५६ को पारित भारत का रिजर्व बैंक (संशोधन) विधेयक बिना किसी संशोधन के स्वीकार कर लिया है।

विधेयक पारित

६३०-४१,

(१) राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में नदी बोर्ड विधेयक पर खंडशः विचार ६४१-४५, किया गया। खण्ड स्वीकृत हुए और विधेयक पारित किया गया। ६४५-५५,

(२) योजना तथा सिंचाई और विद्युत् मंत्री (श्री नन्दा) ने राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में अन्तर्राजिक जल विवाद विधेयक पर विचार करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया। चर्चा समाप्त हुई, खंड स्वीकृत हुए और विधेयक पारि तकिया गया।

संयुक्त समिति का प्रतिवेदन उपस्थापित

६४४

गृह-कार्य मंत्रालय में मंत्री (श्री दातार) न बिहार तथा पश्चिमी बंगाल (राज्य झेत्रों का हस्तान्तरण) विधेयक पर संयुक्त समिति का प्रतिवेदन उपस्थापित किया।

संयुक्त समिति के निर्दिष्ट विधेयक

६५५-७५

रेलवे तथा परिवहन उपमंत्री (श्री ग्रलगेशन) न मोटर गाड़ियां (संशोधन); विधेयक दोनों सदनों की संयुक्त समिति को निर्दिष्ट करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया। प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

१३ अगस्त, १९५६ के लिये कार्यावलि

राष्ट्रीय राजपथ विधेयक पर विचार और उसका पारण और विस्थापित व्यक्ति (प्रतिकार तथा पुनर्वासि) नियम, १९५५ में रूप भेद करने के बारे में प्रस्तावों पर चर्चा।

६७५

भा. स. मु. ना.—वि. ३-२११-लोकसभा ५६-२५-१०-५७—१६०