

**नेपाल सरकारद्वारा गठीत उच्चस्तरीय आयोगको कार्यक्रममा**  
**यातायात क्षेत्रका समस्या सम्बन्धमा**  
**पश्चिमाञ्चल यातायात व्यवसायी समिति प्रधान कार्यालय बुटवलका तर्फबाट**  
**तत्कालीन अध्यक्ष श्री अर्जुन रानाभाटद्वारा प्रस्तुत अवधारणा:**

भुपरिवेष्टित नेपालमा यातायातको प्रमुख साधन सडक यातायात नै रही आएको छ । निजि क्षेत्र बाट अबौं लगानीमा सञ्चालीत यातायात व्यवसाय अत्यान्त कष्टकर, अनियन्त्रीत अस्वस्थ्य र अमर्यादित रूपमा सञ्चालन भईरहेको र त्यसलाई व्यवस्थित गर्न राज्य संयन्त्र समेत असफल रहेको परिपेक्षमा हाल गठीत सवारी तथा यातायात सुधार उच्चस्तरीय समितिले सरोकारवाला पक्ष सँग अन्तरक्रीयात्मक रूपमा सुभावा संकलन गरी यातायात क्षेत्रका समस्या र तिनका निराकरणका बारेमा सहि राय सरकार समक्ष पुऱ्याई यस व्यवसायमा लागेका व्यवसायी तथा मजदुरहरू एवम् आम उपभोक्ता बर्गमा समेत राहत हुने कानुन निर्माण हुने आशा राख्दै बिद्यमान कानुनका सम्बन्धमा केही सुभावा प्रस्तुत गर्ने जमर्को गरेका छौं ।

सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ लागु हुदाकै अवस्था देखी सो ऐनमा राखीएका प्रावधानहरू व्यवसायी तथा मजदुरहरूको पक्षमा छैन भन्ने राय हामीले पटक पटक राखी आएकाँ हौं । समय सापेक्ष परिमार्जीत हुनुपर्ने कानुन समय सापेक्ष हुन सकेन तापनी सोही कानुनलाई शिरोधार्य गरी व्यवसाय गर्दा समेत राज्य बाट त्यस्को सहि ब्याख्या हुन नसकेको तथ्य याहा राख्न चाहन्छौं ।

कानुनी राज्यमा कानुन मान्ने पछि र कानुन सम्मत जाने हाम्रो अभियानलाई गलत अर्थ लगाईदैंछ । सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ तथा सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावली २०५४ समेतका प्रावधानहरू एक आपसमा बाझीई गलत ब्याख्या गरीदैं आएको परिप्रेक्षमा सवारी तथा यातायात व्यवस्था ऐन २०४९ को प्रारम्भ मै यातायातको परिभाषा गरीएको छ जस्मा परिच्छेद १ को परिभाषाको (अ) मा निजी सवारीको प्रकरण उल्लेख गरीएको छ । त्यसै गरी परिच्छेद २ दफा ८ मा निजी सवारी यातायात सेवाका लागी प्रयोग गर्न पाईने छैन भन्ने स्पष्ट व्यवस्था भएकोमा निजी सवारी साधनले निर्वाध भाडाका सामान ओसार पसार गर्दा सम्बन्धित निकाय मौन छ ।

सोही ऐनको परिच्छेद २ दफा १२ मा कुनै एक प्रयोजनको लागी दर्ता भएको सवारी अर्को प्रयोजनका लागी प्रयोग गर्न पाईने छैन भन्ने व्यवस्था भएकोमा निजी सवारीले स्पेशिफिकेशन नै परिवर्तन गरी भाडाका सामान ओसार पसार गर्दा समेत सम्बन्धित निकाय मौन छ ।

सोही ऐनको परिच्छेद ३ दफा २५ र २६ मा व्यवस्था भए बमोजिम कुनै एक क्षेत्रमा दर्ता भएको सवारी लगातार १ वर्ष सम्म अर्को क्षेत्रमा चलाउन नपाईने र त्यस्तो चलाउनु पर्ने अवस्था रहेमा सम्बन्धित प्रहरी कार्यालयको स्विकृति लिनु पर्नेमा सो नभई जथाभावी रूपमा यातायात सञ्चालन भएका उदाहरण प्रसस्तै छन् ।

त्यसै गरी सोही ऐनको दफा २९ र ३० मा बिदेशी सवारीहरूको बारेमा व्यवस्था गरीएको र त्यस्ता बिदेशी सवारीहरूले नेपाल अधिराज्य भित्र यातायात सेवा सञ्चालन गर्न नपाईने व्यवस्था भएकोमा याँहा भारतीय सवारी साधन निर्वाध कुदी रहेका छन् त्यस तर्फ सम्बन्धित निकायको ध्यानाकर्षण गर्दा पारवाहन सन्धी र भन्सार ऐन लाई अगाडी सारी गलत ब्याख्या गरीदा हामीलाई आपत्तिजनक लागेको छ । सोही ऐनको परिच्छेद ८ दफा १४८मा सवारीको बिमा गराउनु पर्ने अनिवार्य व्यवस्था भएको र बिभिन्न सवारी साधन दुर्घटना हुँदा बिमा कम्पनिहरूबाट दायीत्व नलिई दिने र दुर्घटना पश्चात हुने अराजकता बाट व्यवसायीहरू नै बढि प्रताडित हुन्छन् भने बिमित सवारीको तर्फबाट बिमा कम्पनिहरू लाई कारवाही गर्ने निकाय समेत हामीले देखेनौं । देखावटी रूपमा बिमा समिति भएपनि बिमा समितिबाट हाल सम्म त्यस तर्फ कुनै काम भएको पाएका छैनौं । साथै बिमा समिति बाट जारी भएको मोटर बिमा दर सम्बन्धि निर्देशिका ०६२ को परिच्छेद २ को दफा ८ क र ख मा मृतकको क्रिया खर्च वापत रु.२५,०००/- र क्षतिपूर्ति वापत रु.५०,०००/- स्पष्ट किटानी भएको अवस्था एकातर्फ छ भने कानुन को ब्याख्या गरीदा तेश्रो पक्ष बिमा बराबरको रकम क्षतिपूर्ति वापत दिनु पर्ने भनिन्छ तेश्रो पक्ष बिमा सम्बन्धमा सवारी तथा यातायात व्यवस्था नियमावलि २०५४ को दफा ५५ मा सवारीको दुर्घटना बाट कुनै तेश्रो पक्ष वा

निजको कुनै सम्पति हानी नोक्सानी भएमा त्यस्तो हानी नोक्सानीको क्षतिपूर्ति दिने प्रयोजनका लागि सवारी धनि वा ब्यवस्थापकले तिन लाख रुपैया बराबरको तेश्रो पक्षको बिमा गराउनु पर्ने छ भन्ने उल्लेख छ भने सवारी तथा यातायात ब्यवस्था ऐनको दफा १६३ को क मा ज्यान मरेकोमा सो मर्ने ब्यक्तिको हकवाला लाईक्रिया खर्च वापत रु.दश हजार र क्षतिपूर्ति वापत तेश्रो पक्षको बिमा नगराएको भए यस ऐन बमोजिम तेश्रो पक्षले पाउने दुर्घटना बिमाको रकम भनेर उल्लेख भएको छ यसरी सरसर्ती हेर्दा ऐन नियम नै एक आपसमा बाभिएको अवस्था देखीन्छ । साथै सवारी धनिले तेश्रो पक्षको बिमा गरी सके पछि क्षतिपूर्ति तत्काल प्रमुख जिल्ला अधिकारीले सम्बन्धित सवारी धनि वा ब्यवस्थापक बाट भराई दिनु पर्ने छ भन्ने उल्लेख छ यस्तो अवस्थामा कानुनले अनिवार्य गरेको बिमा गरेको अर्थपनि नरहने र सधै सवारी धनी वा ब्यवस्थापक नै पिडीत हुने अवस्था बिद्यमान कानुन बाट देखीएकाले कानुनमा स्पष्ट र किटानी हुनु पर्ने देखीन्छ ।

निजी क्षेत्रबाट अबैको लगानी भएको यातायात ब्यवसाय अस्वस्थ्य प्रतिस्पर्धा र अनियन्त्रित रुपमा सञ्चालन हुँदा एकातर्फ ब्यवसायनै धारायसायी हुने र अर्को तर्फ दुर्घटना बढि हुन गई अधिकतम धन जनको क्षति हुने तर्फ मध्यनजर गरी नेपाल ट्रक टयाङ्कर तथा परिवहन ब्यवसायी महासंघमा आवद्ध अधिराज्यभरका संघ/समिति हरू बाट सुचना केन्द्रहरू स्थापना गरी आलोपालोमा सु-ब्यवस्थीत रुपमा सञ्चालन गरीएकोमा सो प्रणालीलाई सिण्डीकेटको नाम दिई बिरोध गर्ने र गरीएको छ । जवकी सवारी तथा यातायात ब्यवस्था ऐन २०४९ को दफा १६८ मा यातायात ब्यवस्थापन समितिको स्विकृतीबाट आलोपालो गरी यातायात सेवा सञ्चालन गर्न पाईने ब्यवस्था गरीएको छ । समग्रमा हाल बिद्यमान सवारी तथा यातायात ब्यवस्था सम्बन्धी कानुन मुलतः सबै पक्षलाई उपयुक्त नदेखीदा आऊदा दिनमा बन्ने यस सम्बन्धि कानुनहरू यातायात ब्यवसायी,मजदुर,उद्योगी ब्यापारी,आम उपभोक्त र सम्पूर्ण जन-समुदायको बृहत्तर हितमा बन्ने छ भन्ने बिश्वासका साथ हाम्रा धारणाहरू प्रस्तुत गरेका छौं ।

.....  
(अर्जन रानाभाट)  
अध्यक्ष