

[Shri Pranab Mukherjee]

We are saying that in these institutions itself, with the cooperation of the developing countries, through long-drawn process, we can get benefit out of it. It is not a question of that words you use. It is a question of what you ultimately achieve.

DR. SUBRAMANIAM SWAMY: I am very business-like.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The Minister is replying to you.

DR. SUBRAMANIAM SWAMY: He is agreeing.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The Hon. Minister is not agreeing. The question is:

"That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

17.04 hrs.

SURRENDER BY MEMBER TO CUSTODY

MR. DEPUTY-SPEAKER: Before we take up the next item, I have to make an announcement. I have to inform the House that the Speaker has received the following wireless message dated 11th October, 1982, from the Deputy Commissioner/Superintendent of Police, Jalpaiguri, West Bengal, today:—

"Shri Pius Tirkey, Member of Parliament, Lok Sabha, surrendered before L.D. Judicial Magistrate I Class, Alipurduara, Sub-Divisional Court, District Jalpaiguri, West Bengal, on 11-10-1982 being accused in C/W Cr. Case No. 1265/71, Cr. 84/71 and Cr. 1158/71 as warrants of arrest were pending against him in the above cases. He has been taken into custody by the LD Magistrate rejecting his prayer for bails."

17.56 hrs.

ROAD TRANSPORT CORPORATIONS (AMENDMENT) BILL—  
Contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The next item is Road Transport Corporation. I think almost all the Members have discussed because the time allotted was 2 hours. Therefore, already some of the Hon. Members have discussed this subject and spoken. Now the Hon. Minister will reply because the time is exhausted. I would ask the Hon. Minister to reply and complete this Bill before time. The Hon. Minister is ready.

Shri Shamanna is the only Member. All right. I will allow him from the opposition.

Afterwards the Hon. Member will reply.

SRHI T. R. SHAMANNA (Bangalore South): It will be difficult for me to support this Bill. The reason is that if you refer to the original Act of 1950 you will find "the objects of the Road Transport Bill were to provide the Corporation with efficient, adequate, economical and properly coordinated system of road transport services."

The following are the objects:—

(i) To run efficiently;

(ii) To provide adequate travel facilities and it should be economical; and

(iii) There should be a proper coordinated system of transport.

I am to state that none of these things have been observed till 40 years.

Another object of this Bill is to give fair wages to employees and facilities like provident fund, living house, recreation, etc. Here we find that the labourers have got their wea-

pon, viz., strike and in the face of that, what can the poor commuters do? Therefore, the only beneficiary of the objects is the employee. The third object is the corporation is formed to prepare a development fund to see that the fund is used for proper development of road transport. When they are running in losses, I cannot understand how this development fund can be built up at all.

Bombay was the first city to have a corporation after the passing of the Corporation Act and Bombay was the first to take it up. In December 1950 the Corporation of Bombay came into existence. But ever since so many States have started this, but I have to say that things are not at all very satisfactory. Overloading is there. People have to wait for hours to get a seat. There is always rush and at the same time, the buses will not keep up to schedule. People are put to more hardships, not to speak of the inconveniences. When a private bus-owner who was running the bus, was earning profits, why not these corporations who have a monopoly of the routes earn profits? Why are they incurring losses? That I cannot understand? We always see the buses running fully overloaded and even then they are incurring losses. I should not be misunderstood that I am in favour of the argument that the buses should not be nationalised and given to the private-owners. What I am just trying is to bring to the notice of the Government, through the Speaker, that you should make proper arrangements to see that the commuters will get all the benefits that they have to get.

In the case of West Bengal which is said to be a communist Government, they have provided that unemployed Graduates will be given all the facilities to run the buses and they run buses and make profits. Why not some such facility be given in other States. Wherever road transport has not developed well, why not give it

to some private man? That will help in the development of road transport.

Then with regard to transport, there are two aspects, namely, one is the city transport and another is mofussil transport. As far as city transport is concerned, as I am coming from an urban area, the city transport is far from satisfactory. Bombay is said to be the best. But every day the Bombay corporation makes a loss of Rs. 1 lakh through the BEST. That means Rs. 350 lakhs loss every year and that is met by the Corporation and, therefore, that is not felt there.

As far as Delhi is concerned, the Central Government gives the assistance. But, what about places like Bangalore or Calcutta. Bangalore is a country based city and it is growing very rapidly both in its size as well as in population. In 1971 this population was 16 lakhs but now, after ten years, it has risen to 30 lakhs. In Delhi we have got about 3,000 buses whereas in Bangalore, we have got 800 buses of which 200 are always sick and the transport being run is far from satisfactory. In a bigger city, in a major city like that, the transport service is hopeless.

Therefore, when Government of India takes upon itself the responsibility of helping these Corporations to enable them to work satisfactorily, they must also see to it that the transport system is run efficiently so that it can be a model to the transport run in other places. As a matter of fact, we find here that most of the City Transport does not have adequate number of buses. Therefore, Sir, I appeal to the Government to see that they give them the financial help to run more buses. Naturally, more services should be provided on a priority basis. Proper coordination should be brought about between the Corporations so that they may be made to work satisfactorily.

In this connection, there are many aspects which I want to touch. I do not want to do that now. As far as

[Shri T. R. Shamanna]

this amending Bill is concerned, I find here in the first instance that the cost of hiring a conveyance in a city is hopeless. For the middle-class, the poorer class, the cost of hiring a conveyance is so prohibitive. It is particularly prohibitive to use the scooter, auto-rickshaw or even a taxi. So, the middle-class and the poor people use the bus as their only conveyance. I again appeal to the Government that something should be done in this regard to see that buses in the city run properly and for that purpose, they have to see to it that adequate number of buses are provided for and they are run efficiently. If this is done, it will go a long way to help the commuters, the poorer sections and the middle-class people to have a comfortable living in a big city. The city is being expanded so fast that many people have to come to their place of work from the place which is six miles away from it. It would be very difficult for them to come to office. Therefore, Government should give proper attention to this. There should be proper coordination between the railways and the Road Transport Corporations to see that the commuter is given all the facilities. I do not want to elaborate. What I want to say is that the Central Government is a senior partner as far as Road Transport is concerned. Therefore, they must give proper guidance to these Corporations. In this Bill it has been said that there will be a whole-time Chairman in the Corporation. I would say that it should be called a Board—not a Corporation—and the Members should be called as Directors. What is important is this. Unless and until a man at the top is efficient, honest and is interested in the work, it is impossible to expect from him that the work will be done properly.

I would only say that you should not bring in politics in corporation. Whatever Board or Corporation is there, it should be provided with a proper man. I do not mean to say

that all Corporations are inefficient. There may be a few. You may judge them on the merits. You bring only such people to the Corporation. If the Corporation fails, it would only mean that Government has failed. Therefore, the primary responsibility is to see that you put on it an expert as the Chairman. And don't bring a politician as the Chairman.

In this connection I would like to give some suggestions for your consideration. You are a partner and you have to see that these corporations work properly. In Tamil Nadu instead of one corporation they are having 8 or 10 different Corporations, Pallavan Corporation, Cholan Corporation, etc. How do you deal with these different corporations? How do you regulate them from the Centre? Unlike some other State, in Tamil Nadu, they have so many Corporations. Each corporation is having a separate set up. In Karnataka they are thinking of having different corporations. How can you bring them within your fold, unless there is some Coordination Corporation, with which you can deal.

So, you have to think about it. Therefore I request you to look into it and do the needful. I say this because it is the duty of the Ministry to coordinate the working of these different types of corporations. You can call the Members of the Board and discuss with them various problems and suggest solutions. You can tell them the ways of improving the functioning of their Boards. You can tell them how pilferage can be avoided. You can tell them how to run buses on time. Whenever any strike takes place, number of buses are destroyed. The first target of the students is the transport bus. It is a national loss which must be avoided. Many buses are lying idle for want of proper maintenance. Many of the buses will be sick now and then. When a part is wanted, the workshop people ask for a new part, they take away the old part and give it to the supplier; they pocket the difference. Such things happen. Repair

work in the workshops have to be done properly. There are very many accidents. There are more than 400 accidents annually in Bangalore City alone. An ordinary driver gets the maximum of Rs. 600 or Rs. 700 whereas the Road Corporation Driver, in 15 years, gets Rs. 1200. They always remain indifferent. Buses are not maintained properly. The brakes are not working properly, due to which there are large number of accidents.

I would appeal to the Central Government to look into all these matters.

As I said, in the case of the strike by the students, the first target is the Government bus. They stone the bus, they burn the bus; by this they are only burning themselves! They put petrol over the vehicle and burn it. Sir, we should see that our national properties like buses are not damaged, due to such strikes.

Now, I wish to refer to the subject of overcrowding in buses. You always find 8 or 10 persons travelling on the foot-board. A few years ago we had a very efficient bus transport service called T.V.S. Service. They were running their buses very efficiently and very punctually and you can set your watch by the time of arrival of their bus. They will not allow over-crowding. They will not put even one more extra passenger in bus. With all these and with the efficient and good work, they were not working at a loss. How is it that there is a continuous loss in almost all the Government owned bus services. There was one other system like the Sankar Bus Service in North Karnataka and that was also working like T.V.S. Bus Service. In Bangalore, first the Bus Services were introduced by the private agencies. They were charging six paise for a certain distance of coverage for which the Government Bus service is now charging 50 paise. In those days

buses will run in time. If the Mysore Express Train reaches Bangalore Railway Station at 5.30, buses used to be near the Railway Station in time to take the passengers to their destinations. Where has that efficiency gone? Of course, it will not be possible for the Corporation to run the services efficiently because corruption is rampant. That is why the Corporations are running at a loss. The loss is mainly due to corruption. Unless the defects are set right, it will not be possible for the Government to run the bus service efficiently. The Central Government is a senior partner. They should call for a meeting of the State Transport Ministers and discuss the matters and find the solutions to the problems so that there is efficient bus service and all sorts of snags and corruption are completely eliminated.

Another suggestion I would like to make is this. Sir, there is a heavy loss on account of stores purchase. Spare parts, tyres and tubes required for the stores may be got at factory rate direct from the manufacturers and supplied to the Corporation Stores. This will save a lot of money. The Central Government must discuss these things with the State Road Transport Corporations.

Another point is that whenever they appoint men at the top level, they should see that only men with ability and honesty with proper insight into the affairs are put there. As I have already mentioned, the Chairman and the Managing Director are the two persons who must be selected with great care and see that they have the above qualities.

Then, Sir, if you can manage the Road Transport Corporations properly and efficiently, manage them, otherwise you hand over them to somebody who can run the service properly and very efficiently. With these words, I conclude my speech.

श्री मूल चन्द डागा (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय समय थोड़ा है इसलिये संक्षेप में ही निवेदन करूंगा। आपने प्रश्नों का जो उत्तर दिया है उससे मालूम होता है कि हर साल कितने आदमी आपके परिवहन सिस्टम से मरते हैं। आपके कहा है कि 1978-79 में 20 हजार आदमियों की जानें गयीं और 1979-80 में 21 हजार आदमी मरे और 1980-81 में फिगर्स और बढ़ गयीं। 96.7 परसेंट 100.2 परसेंट पर्सन्स इंजंड। इस तरह से संख्या बराबर बढ़ रही है और दुर्घटनाएँ हो रही हैं।

अब आप देखें कि एक साल में परिवहन को नुकसान कितना हुआ है। 1980-81 में आन्ध्र प्रदेश में 16 करोड़ 90 लाख 95 हजार का नुकसान हुआ, असम में 53 लाख 44 हजार, बिहार में 5 करोड़ 20 लाख, कलकत्ता ट्रांसपोर्ट को 1 अरब 57 करोड़, डी.टी.सी. को 30 करोड़ 50 का घाटा हुआ, गुजरात में 25 करोड़ का एक साल में घाटा हुआ, हिमाचल में 118.03 लाख, जम्मू कश्मीर में 99.77 लाख का घाटा हुआ। केरल जिससे हमारे स्टीफन साहब आये हुये हैं, वहाँ 10 करोड़ का घाटा है और यह सालाना घाटा है एक साल का। एक स्टेट का ही नहीं, मध्य प्रदेश का 7 करोड़, महाराष्ट्र का 37 करोड़, मणिपुर का 42 लाख, मेघालय का 46 लाख, नाथ बंगाल का 4 करोड़, उड़ीसा को ढाई करोड़, पंजु का 5 करोड़ 75 लाख, राजस्थान का 7 करोड़ और उत्तर प्रदेश का 9 करोड़ का घाटा है। सारी स्टेट्स में जितनी कार्पोरेशन्स बनी हुयी हैं वहाँ आपका यह काम है, सब जगह घाटा ही घाटा है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: That is why this amendment.

SHRI MOOL CHAND DAGA: We are interested in the improvement of conditions. That is the main thing. But, Sir, you are hurrying up and thereby we will not get an opportunity.

MR. DEPUTY-SPEAKER: To administer the Road Transport Corporations in a proper way, this amending Bill has been brought forward, so that these Corporations do not incur losses. What improvements do you want?

SHRI MOOL CHAND DAGA: Here is a report. What is the contributions given by the Central Government to the various State Governments?

आप हर एक स्टेट में देख लीजिये आपका कितना कंट्रीब्यूशन है। आपने आंध्र प्रदेश में 25 करोड़ लगाया है, असम में 390.91 लाख है, बिहार में, जहाँ से केसरी जी आते हैं, 912.80 लाख है, गुजरात में 27 करोड़ 47 लाख है। इस तरह से सारे स्टेट्स में आपका इतना भारी इन्वेस्टमेंट है। टोटल इन्वेस्टमेंट सब में 1 अरब 45 करोड़ 11 लाख रुपये है। इतना स्यूज इन्वेस्टमेंट इन कार्पोरेशन्स में है, लेकिन आपको हरेक में लास है। कोई कार्पोरेशन ऐसी नहीं है जो घाटे में न चल रही हो। हरेक में घाटा है और दुर्घटनाएँ ज्यादा होती हैं। लेकिन प्राइवेट वसेस सारी की सारी प्राफिट में चल रही हैं।

जब हमारे खजाने का अरबों करोड़ों रुपया इसमें लगता है और रिटर्न में घाटा मिलता है और मौतें मिलती हैं, क्योंकि कितने एक्सीडेंट्स होते हैं, तो आपको बतलाना चाहिये या कि आपका परिवहन का क्या इंतजाम है ?

नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी कमेटी ने अपनी रिपोर्ट दी है। उसने भी बताया है

कि किस प्रकार से इसका काम चल रहा है। उनका कहना है कि इसका काम बिल्कुल सैटिस्फैक्टरी नहीं है। इस तरह से यह काम बराबर दिनों-दिन बिगड़ रहा है।

घापने जो इन्वैस्टमेंट किया हुआ है, उसका रिटर्न मिलना तो दूर रहा, उसके परिणाम क्या निकल रहे हैं। नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी कमेटी ने अपनी रिपोर्ट मई, 1980 में कहा है—

"Despite continuous efforts made since 1951 to augment the capacity of various modes of transport, the transport sector has generally experienced bottlenecks and capacity shortages. The imbalance between demand and supply of transport facilities has adversely affected the smooth functioning of the economy. During the last decade in particular the growth of transport capacity lagged behind the requirements of the economy.....

"...so much so that difficulties and problems arose in almost every part of the country in regard to movement of essential commodities needed for industrial and agricultural development, and for meeting consumer needs of the community."

नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी कमेटी की रिपोर्ट में ये बातें कहीं गई हैं कि ट्रांसपोर्ट का काम बिल्कुल ठीक ढंग से और स्मूथली नहीं चल रहा है और वह घाटे में चल रहा है, लोगों की सुविधाओं की तरफ कोई ध्यान नहीं है, लोगों को बहुत तकलीफों का सामना करना पड़ रहा है और बहुत बड़ी संख्या में दुर्घटनाएं होती हैं।

MR. DEPUTY-SPEAKER: When a comprehensive Bill comes, you can speak in detail.

श्री मूल चन्द दागा : अगर मंत्री महोदय कोई काम्प्रहेंसिव बिल लाते,

तो मैं उसे बेलकम करता। वह एक ऐसा बिल लाये हैं, जिसमें कहा गया है :—

"The Board shall consist of a Chairman and such other Directors, being not less than five and not more than seventeen....."

क्या ज्यादा डायरेक्टर बनाकर कारपोरेशन को ज्यादा एफिसिएंटली रन किया जा सकेगा ? इसका परपज क्या है ? आफिस की टर्म के बारे में कहा गया है कि एज में वि प्रेसक्राइब्ड।

Mr. Stephen is lawyer. What is the definition of 'misconduct'?

मेरे ख्याल से यह बिल उन्होंने नहीं बनाया है।

THE MINISTER OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI C. M. STEPHEN): We are moving an amendment to that.

SHRI MOOL CHAND DAGA: You are doing it? Then it is all right.

मेरे ख्याल से मंत्री महोदय अधूरे मन से यह बिल लाये हैं। जिस ढंग से ट्रांसपोर्ट का काम चल रहा है, उससे पब्लिक सेक्टर के प्रति लोगों की श्रद्धा घटती है और वे सोचते हैं कि राजकीय उपक्रमों से देश और समाज का नुकसान होता है। इस लिये इस बारे में एक काम्प्रहेंसिव बिल लाना चाहिये।

अगर किसी बिल में क्लस एंड रेगुलेशन बनाने की पावर ली गई हो, लेकिन उन्हें हाउस में रखने का प्राविजन न हो, तो वह ठीक नहीं है। मैंने इस बारे में कमेटी की कई रिपोर्ट्स का हवाला दिया है। 1950 और 1954 में कमेटी ने कहा है कि जो कोई नया बिल पेश हो, उसमें यह फार्मूला होना चाहिये।

[Shri Mool Chand Daga]

Rule 234 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha says:

"(1) Where a regulation, rule, sub-rule, bye-law etc. framed in pursuance of the Constitution or of the legislative functions delegated by Parliament to a subordinate authority is laid before the House, the period specified in the Constitution or the relevant Act for which it is required to be laid shall be completed before the House is adjourned *sine die* and later prorogued, unless otherwise provided in the Constitution or the relevant Act."

And then we can raise an objection under rule 235, which says:

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

But here, there is no provision for laying it. Still, you are laying.

श्री राम लाल राहो (मिसरिख): माननीय उपाध्यक्ष महोदय, सड़क परिवहन निगम (संशोधन) विधेयक, जो सदन में माननीय मंत्री जी ने पेश किया है उसके संबंध में मैं भी डागा जी की राय से सहमत हूँ कि इस बिल को अद्यरे मन से यहां पर रखा गया है, पूरे मन से न तो इसकी तैयारी की गई और न ही सारी परिस्थितियों को देखा गया है। यदि सारी परिस्थितियों को देखा भाल कर इस बिल को यहां पर लाया गया होता, जिसकी कि बहुत ही आवश्यकता थी, तो इसका कुछ और ही स्वरूप होता। यह बिल तो राज्य के जो सड़क परिवहन निगम हैं, उनको शक्ति देने के लिये बोर्ड के बजाय, निगम कहने के लिये और सदस्य के बजाय डायरेक्टर कहने के लिये

तथा इस प्रकार की अन्य प्रशासनिक व्यवस्थाओं को ठीक करने के लिये ही मुख्य रूप से लाया गया है। मेरी तो ऐसी धारणा है कि केवल सड़क परिवहन निगम ही नहीं, जितने भी इस देश में निगम हैं—चाहे किसी प्रदेश में, किसी केन्द्र शासित क्षेत्र में—सभी में आप देखेंगे कि बहुत ही गड़बड़ घोटाला चल रहा है और घाटा हो रहा है। जहां तक मैं समझता हूँ कि इसका कारण निगमों का सरकारीकरण करना है। सरकार निरन्तर निगमों का सरकारीकरण करती रही है। उन निगमों में जनप्रतिनिधि नहीं हैं, केवल प्रशासनिक अधिकारी उनमें बिठा दिये गये हैं। इसीलिये उनमें बड़ा घपला है। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि इस दृष्टिकोण में बड़ा आपको परिवर्तन करना होगा। जब तक सरकार लोकतांत्रिक मान्यताओं और परम्पराओं के अन्तर्गत इन निगमों का गठन नहीं करेगी जिसमें अधिकारी भी हों, जन प्रतिनिधि भी हों और जनता के लोग भी हों, लोक सभा और राज्य सभा के प्रतिनिधि भी उसमें रखे जायें—जब तक इस प्रकार की व्यवस्था नहीं की जायेगी तब तक इन निगमों का संचालन ठीक प्रकार से नहीं चलाया जा सकता है और न ही उनमें जो गड़बड़ी है या जो घाटा हो रहा है उस पर ही आप कोई नियंत्रण कर सकते हैं। इस दृष्टिकोण से यदि आप इस बिल को वापिस लेकर दूसरा व्यापक बिल यहां पर पेश करें तो संभवतः कुछ लाभ ही सकता है।

इस बिल में आपने "अध्यक्ष" रखा है लेकिन अध्यक्ष कौन होगा और डायरेक्टर कौन होगा? वह होंगे प्रशासनिक अधिकारी। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि निश्चित रूप से गैर सरकारी व्यक्ति अध्यक्ष बनाया जाना चाहिये। इसके अलावा जो डायरेक्टर आप रखेंगे उनमें कुछ तो आप ट्रांसपोर्टर रखें, कुछ पब्लिक के व्यक्ति

रखें, अगर वह निगम किसी राज्य का हो तो उसमें राज्य विधान सभा के सदस्य होने चाहियें और संसद का भी एक प्रतिनिधि रहे और अगर केन्द्रीय निगम हो तो राज्य सभा और लोकसभा के प्रतिनिधि उसमें होने चाहियें। जब इस प्रकार से आप निगमों का संचालन करेंगे, तो मजबूती के साथ काम होगा और उन पर नियंत्रण तथा देखभाल हो सकेगी।

सड़क परिवहन निगमों की आज बहुत ही खस्ता हालत है, कितना घाटा है—इसका उल्लेख माननीय डागा जी ने अपनी स्पीच में किया है। जैसा कि मैंने पहले कहा जहां जहां निगमों का सरकारीकरण हुआ है, वहां पर ऐसी स्थिति है। आप देखें कि निजी क्षेत्र में जो बसें चलती हैं, उनकी क्या हालत है और परिवहन निगम के क्षेत्र में जो बसें चलती हैं उनकी हालत क्या है। न तो वे समय पर बसें चला रहे हैं और न सही हालत में चला रहे हैं। मैं अभी सीतापुर से आ रहा था। मुझे वहां पर दो घंटों तक बस के इंतजार में खड़ा रहना पड़ा। उन्होंने वहां पर बताया कि सीतापुर डिपो में कुल चालीस बसें हैं और उन चालीस बसों में से सिर्फ 19 बसें बड़ी मुश्किल से जोड़ गांठ कर चला रहे हैं। मैंने तो आपको यह एक स्थान की बात बताई है। उत्तर प्रदेश में सभी जगह पर हालत बदतर है। मैं तो कहूंगा कि सन 1980 से अब हालत और अधिक बदतर हो गई है।

एक राष्ट्रीय परिवहन निगम बनाने की बात भी चली थी : संभवतः परिवहन विकास परिषद की 16वीं बैठक में यह फैसला किया गया था कि राष्ट्रीय परिवहन निगम बनना चाहिये। यह इस प्रकार का निगम होना चाहिये कि प्रांतीय निगमों को सहायता करे। उनकी देखभाल करे। जब इस निगम को बनाने की बात हुई थी तब यह विचार हुआ था कि जीवन बीमा

निगम, औद्योगिक विकास निगम, केन्द्रीय वित्त निगम, तथा अन्य वित्तीय संस्थाओं को मदद लेकर एक आर्थिक कोष बने और उससे इनको सहायता पहुंचाई जाए। संभवतः जैसी कि मुझे जानकारी प्राप्त हुई है कि आपके वित्त विभाग ने इसको बनने नहीं पटिया है। मैं कहना चाहूंगा कि इसमें आपको प्रयास करना चाहिये। प्रांतीय निगमों में जिस प्रकार का घाटा चल रहा है और गौनमाल चल रहे हैं, जब तक उनमें नियंत्रण नहीं रहेगा, तब तक यह घाटा बना रहेगा। आपका जो कर्तव्य है, लोगों को सुविधा पहुंचाने का, वह नहीं पहुंचा पायेंगे। एक बात यह भी चली थी कि इसमें रेल विभाग का भी प्रतिनिधि रहेगा, ताकि दोनों सेवाओं में समंजस्य बटे। मैं आपसे यह भी पूछना चाहता हूँ कि क्या आपने राष्ट्रीय परिवहन निगम की जो रिपोर्ट आई है, उसको आपने ध्यान में रखा है। उस पर विचार किया है और और उसको विचार करने के बाद यदि आप यह विल लायें, तो ठीक है और अगर नहीं तो इसको लाने में जल्दबाजी क्यों की गई है ?

इसलिये मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आपको इन सारे पहलुओं पर विचार करना चाहिये, अन्यथा आप परिवहन को दुस्त नहीं कर पायेंगे। बसों द्वारा रोज मूषु को घटबायें हो रही है, क्योंकि आपकी परिवहन सेवा खराब है। एक बात मैं और कहना चाहता हूँ—जो बसों के रख रखाव और उनकी मरम्मत के लिये पुर्जे खरीदे जाते हैं, वे आपके डिपो तक नहीं पहुंच पाते हैं। उन पुर्जों के बिल तो पहुंच जाते हैं और वहीं बीच में उन पुर्जों का हिसाब-किताब हो जाता है। इस और भी आपको देखने की जरूरत है। रस दारे में भी आपको कोई ऐसा तरीका निकालना पड़ेगा, ताकि जो पुर्जे खरीदे जायें उनकी ब्लैक मार्केटिंग न हो। ये पुर्जे प्राइवेट



[श्री राम लाल राही]

बस स्टॉपों के द्वारा में पहुंच जाते हैं कि उनकी बसें अच्छी हालत में होती हैं और खराब पुर्जों को डिपो पर पहुंचा दिया जाता है। जिससे वहां इन पुर्जों का अम्बार लगा हुआ रहता है। इसलिये आप को परिवहन में सुधार करने की आवश्यकता है। सुधार तभी संभव है, जब आप इसके सारोकारण को समाप्त करें और जनताविक व्यवस्था के अन्तर्गत इसका निर्माण करें और देखभाल करें।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

**निवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सोताराम केसरी) :** उपाध्यक्ष महोदय, जिन माननीय सदस्यों ने इस संशोधन पर भाग लिया है, उनको धन्यवाद देते हुये मैं एक बात कहना चाहता हूँ। कुछ सदस्यों ने राज्य स्तर पर से निगम काम कर रहे हैं, उनके अन्तर्गत कुछ कामियों की चर्चा की है। मेरा ख्याल है कि उनकी जो यह खबर है, समाचार है और जो आरोप है वह निर्मूल भी हो सकता है।

**श्री मूल चन्द डागा :** आपका दिया हुआ जवाब ही है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: He is not yielding. Why are you getting up? You must get up and ask him if he is yielding. I learnt all these rules only from you!

**श्री सीता राम केसरी :** हमारे डागा जी ने एक विशेष बात कही है, जो इससे संबंधित नहीं है। उन्होंने इस संशोधन से संबंधित न होते हुये भी परिवहन के बारे में कही। जहां तक एक्सीडेंट का सवाल है, मैं उन को बता देना चाहता हूँ कि इसी सदन में एक ही हफ्ता पूर्व, एक

दो हफ्ते पूर्व हम ने दुर्घटनाओं में ग्रसित लोगों की अगर मृत्यु होगी तो उन के सम्बन्धियों को 15 हजार रुपये मिलेंगे और जो डिसएबिलिड. होंगे, उन को साढ़े सात हजार रुपये मिलेंगे। इस तरह का एक बिल तत्काल हमने पास कराया है। बजाय इस के कि इसके लिये ये सरकार को बघ ई देते, यह सरकार की आलोचना करते हैं। जो एक्सीडेंट्स देश में होते हैं, उन को दृष्टि में रख कर मोटर व्हीकल्स एक्ट में संशोधन करके और एक बिल उस के लिए पारित कर के दुर्घटनाओं में ग्रसित व्यक्तियों के लिए तत्काल सेवा और तत्काल मुआवजे का प्रबन्ध हम ने किया है और इस के लिए बजाय बघाई देने के इन्होंने सरकार की आलोचना की है।

दूसरी बात मैं यह कह देना चाहता हूँ कि यह परिस्थिति क्यों पैदा हुई है। बहुत से सदस्यों ने यह कहा है कि राज्य स्तर पर जो निगम काम करते हैं, उन के संचालन में बहुत सारी कमियां हैं। उन कमियों को मद्देनजर रखते हुए मैं एक बात स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि जहां तक घाटे का प्रश्न है, आप जानते हैं कि पिछले तीन-चार सालों में कितनी फ्यूल की कीमतें बढ़ी हैं, टायरों की कीमतें बढ़ी हैं और कल-पुर्जों की कीमतें बढ़ी हैं मगर हम किराया नहीं बढ़ा सकते। (व्यवधान)....

**श्री राम लाल राही :** ऐसी कोई स्टेट नहीं है, जिस ने किराया न बढ़ाया हो और किराया बढ़ कर एक ऐसी स्थिति पैदा कर दी है कि लोगों ने पैदल चलना शुरू कर दिया है।

**श्री सीता राम केसरी :** मुझे अफसोस है राही साहब कि आप ने यह कहा। मैं आप से कहूंगा कि आप डी० टी० सी० का ही उदाहरण ले लीजिए। उपाध्यक्ष

महोदय, चार साल के अन्दर जिस तरह से डीजल की कीमत बढ़ी है, पेट्रोल की कीमत बढ़ी है, कल-पुर्जों की कीमत बढ़ी है, उस के अनुपात में कोई किराया नहीं बढ़ाया गया है। सड़क परिवहन के द्वारा तकरीबन 4 करोड़ व्यक्ति यात्रा करते हैं। यदि देश में सभी राजनीतिक दल इस को राजनीति का मुद्दा बनाएँ तो यह देश के हित में होगा। आप ने देखा होगा कि परिवहन को राजनीति का मुद्दा बनाया जाता है और कल ही की बात है कि एक बस को यहां जला दिया गया। हम यह देखते हैं कि जब कभी कोई आन्दोलन होता है, तो विरोधी दलों का पहला मुद्दा यह होता है कि बसों को नुकसान पहुंचाया जाए। कभी छात्रों को भड़का दिया और उन्होंने बस जला दी। किस तरह से सार्वजनिक प्रोपर्टी, जो कि देश की प्रोपर्टी है, का नुकसान होता है। मैं आप से अपील करूंगा कि आप इस में हमारी मदद करें क्योंकि यह सरकार की ही मदद नहीं है बल्कि इस देश के देशवासियों की मदद है। यह सम्पत्ति सरकार की है। जब आप प्रशासन में रहे, तो आप की थोड़ी और जब हम प्रशासन में हैं, तो यह हमारी है। यह देश की सम्पत्ति है मगर इस ओर आप का ध्यान नहीं जाता है और यह आन्दोलन का मुद्दा बन जाता है। यह बात मुझे दुःख के साथ कहनी पड़ती है।

इसीलिए मैं आप से यह कहूंगा कि यह जो बिल हम लाए हैं, हमारी सरकार जो यह बिल लाई है, उस के कई कारण हैं। हम यह चाहते हैं कि प्रदेशों में जो राज्य सरकार के निग्रम हैं, वे आर्थिक रूप से सबल बनें। आप ने इस बिल में देखा होगा कि आर्थिक रूप से उनको सबल बनाने के लिए हम इस में हैं संशोधन लाए हैं।

जहां तक निदेशकों की सीमा की बात है, 17 से अधिक नहीं होने चाहिए। इस में कितने लोग लिये जायें, उन के बारे में दो दृष्टियां हैं। एक दृष्टि तो भौगोलिक दृष्टि है। अगर त्रिपुरा में 5 निदेशक हो सकते हैं, तो महाराष्ट्र में 17 रखने पड़ेंगे, यू. पी. में 17 रखने पड़ेंगे, बिहार में 17 रखने पड़ेंगे, और डागा साहब तो वैश्य कुल के हैं। वे जानते हैं कि व्यापार क्या है और कम्पनियां किस तरह से संचालित होती हैं।

श्री मूल चन्व डागा : वे घाटे पर नहीं जाती हैं।

श्री सीता राम केसरी : घाटे के सम्बन्ध में मैंने बता दिया है मगर निदेशकों की सीमा की जो बात है, अगर छोटी कम्पनी होती है, तो उस में पांच होते हैं। उससे बड़ी कम्पनी में सात, उससे बड़ी कम्पनी में 10 रखे जाते हैं। इसीलिए जहां तक निदेशक रखने का प्रश्न है, उसके लिए एक सीमा रखी गई है कि ज्यादा से ज्यादा 17 और कम से कम 5 निदेशक रखे जा सकते हैं जो और वह सीमा आर्थिक और भौगोलिक दृष्टि से उचित है।

जहां तक मनोनयन का प्रश्न है, आपने कहा कि मनोनयन में इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि उसको औद्योगिक और व्यापारिक क्षेत्र की जानकारी होनी चाहिए। मैं बताना चाहता हूँ कि इस बात का हमेशा ध्यान रखा जाता है।

श्री मूल चन्व डागा : ज्यादा बड़े लोग होते हैं जो राजनीति में हार जाते हैं।

श्री सीतराम केसरी : एक चीज शायद आपको मालूम नहीं है कि अधिकांश राज्य परिवहन निगमों में आफिशियल लोग हैं इसलिए राजनीतिक दृष्टिकोण कहा जाता है। उदाहरण के लिए आप डी टी सी में देख लीजिए। इसी प्रकार अधिकांश जगहों में आफिशियल लोग होते हैं।

जहाँ तक चेरमैन को हटाने का प्रश्न है, आपने कुछ मिसकंडक्ट के बारे में कहा, उसके बारे में संशोधन-8 में पूरा प्रावधान है। और जहाँ तक आपने कहा है कि केन्द्रीय सरकार का इन्वाल्वमेंट नहीं होना चाहिए तो जैसा कि आप जानते हैं कि यह बिल केन्द्रीय सरकार द्वारा ही लाया जा रहा है। इस तरह से केन्द्रीय सरकार का आर्थिक इन्वाल्वमेंट है। अभी राही साहव ने कहा कि विधि विभाग को शायद फण्डिंग के लिए रिजेक्ट कर दिया है, ऐसी बात नहीं है, विचारणीय है, चर्चा हो रही है। इस तरह से केन्द्रीय सरकार के आर्थिक सहयोग से राज्य सरकार में नियम चलते हैं। जो भी सबसिडी या फण्ड होगा, उसमें केन्द्रीय सरकार की अनुमति अनिवार्य है।

एक बात और कही गई कि चेरमैन फण्ड के मुतलिक जो भी एक्शन ले या पावर डेलीगेट करे, उसके लिए वह स्थानीय सरकार से अनुमति ले। यहाँ पर मैं कहना चाहता हूँ कि इससे निगम की स्वायत्तता में बाधा पड़ती है। इसकी भी आवश्यकता नहीं है। निगम को स्वतंत्र होना चाहिए, क्योंकि उसी को व्यापारिक दृष्टिकोण से उसे संचालित करना है। इसलिए मैं समझता हूँ कि यह संशोधन भी वापिस ले लिया जाना चाहिए।

MR. DEPUTY-SPEAKER: How do you know he is going to move the amendments? He may not; he will not move the amendments.

श्री सीता राम केसरी : उन्होंने मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित किया था और मंत्री महोदय ने फौरन एक संशोधन आपके सामने पेश कर दिया। इसीलिए उनकी जो मांग थी वह पूरी हो गई है।

माननीय सदस्यों ने राज्य परिवहन निगमों के अन्तर्गत बस स्टैंडों की कमी की तरफ भी ध्यान दिलाया है। इसके बारे में प्रावधान पहले से ही है। मैं भी तमाम निगमों तक आपके सुझाव को पहुंचा दूंगा ताकि जहाँ बस स्टैंड नहीं है वहाँ इनका निर्माण कराया जा सके।

कुछ मित्रों ने कहा है कि निजी बसें जो चलती हैं उन में आमदनी ज्यादा होती है और पब्लिक सैक्टर में जो चलती है उन में कम होती है। मैं बताना चाहता हूँ कि पब्लिक सैक्टर के अन्तर्गत एक बस चलाने के लिए सात मुलाजिमों की आवश्यकता पड़ती है जबकि प्राइवेट ओनर जो चलता है उसके अन्दर आप देखेंगे कि अधिक से अधिक दो मुलाजिमों की ही आवश्यकता पड़ती है, अन्यथा एक ही मुलाजिम बस को चलाता है। इस से बहुत ज्यादा अन्तर पड़ता है। हमारे यहाँ कर्मचारियों के वेतनमानों के नियम बने हुए हैं, उनको किस तरह से बोनस मिलना चाहिये, किस तरह से डी ए मिलना चाहिये, किस तरह से ओवर टाइम मिलना चाहिए, सब कुछ है। पब्लिक सैक्टर का मूल उद्देश्य यह होता है कि जन हित में, देश हित में परिवहन को चलाया जाए, यात्रियों के हित में चलाया जाए जब कि जो व्यक्तिगत हित में बसें चलाते हैं

वे कभी भी यात्रियों की सुख-सुविधा का ध्यान नहीं रखते हैं :—

**SHRI MOOL CHAND DAGA:** Sir, he is speaking against...

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** It is not proper, Mr. Daga. Every time you are getting up.

**SHRI MOOL CHAND DAGA:** You please see the first sentence of the Statement of Objects and Reasons and you compare it with what he is speaking. He is telling contrary to what he has stated in the Statement of Objects and Reasons.

श्री सीताराम केसरी : जो संशोधन 17वां है उस में उन्होंने कहा है कि क्या मैनेजिंग डायरेक्टर चेयरमैन के अन्तर्गत काम करेंगे ? जो चेयरमैन होता है वह कार्यवाहक चेयरमैन होता है, बोर्ड आफ डायरेक्टर्स की मीटिंग होती है तो वह उसका सभापतित्व करता है । जो मैनेजिंग डायरेक्टर होता है उसका काम एक्जिक्यूटिव काम होता है और उन्हीं के अन्तर्गत सब काम होता है । चेयरमैन हमेशा होता भी नहीं है । इस वास्ते उनका जो संशोधन है उसका कोई औचित्य नहीं है ।

मेरी प्रार्थना है कि जिन्होंने संशोधन दिए हैं उनको वे वापिस ले लें और इस बिल को इसी रूप में पास करें ।

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is:

"That the Bill further to amend the Road Transport Corporations Act, 1950, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2—(Amendment of Section 1)

Amendment made

Page 1, line 11,—

for "1981" substitute "1982 (3)

(Shri Sital Ram Kesri)

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is:

"That clause 2, as amended, stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

Clause 2, as amended, was added to the Bill.

16.00 hrs.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** Now, Clause 3. Shri R. P. Das is not present.

Shri Daga, are you moving your amendments at Serial numbers 12 and 13?

**SHRI MOOL CHAND DAGA:** I am not moving.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** The question is:

"That Clause 3 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

Clause 3 was added to the Bill.

**MR. DEPUTY-SPEAKER:** There are no amendments to Clause 4. The question is:

"That Clause 4 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

Clause 4 was added to the Bill.

Clause 5—(Amendment of Section 8)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri R. P. Das is not here. There is a Government amendment.

SHRI SITA RAM KESRI: I beg to move:

Page 3,—

(i) lines 10 and 11,—

for "sub-sections" substitute "sub-section"

(ii) for lines 12 to 38, substitute—

"(2) The State Government may terminate the appointment of any Director after giving him notice for such period (being not less than one month as may be prescribed:

Provided that the appointment of a Director appointed by the Central Government shall not be terminated under this sub-section without the concurrence of that Government." (8)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

Page 3,—

(i) lines 10 and 11,—

for "sub-sections" substitute "sub-section"

(ii) for lines 12 to 38, substitute—

"(2) The State Government may terminate the appointment of any Director after giving him notice for such period (being not less than one month) as may be prescribed:

Provided that the appointment of a Director appointed by the Central Government shall not be terminated under this sub-section without the concurrence of that Government." (8)

*The motion was adopted.*

SHRI SUDHIR GIRI (Contai): I beg to move:

Page 3,—

*Omit lines 22 to 32 (9)*

Page 3, line 35,—

for "the concurrence of"

substitute "proper intimation to".

(10)

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put amendments Nos. 9 and 10 to Clause 5 moved by Shri Sudhir Kumar Giri to the vote of the House.

*The Amendments Nos. 9 and 10 were put and negatived.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That Clause 5, as amended, stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 5, as amended, was added to the Bill.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Clause 6. Shri Mool Chand Daga is not here.

The question is:

"That Clause 6 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 6 was added to the Bill.*

*Clause 7 was added to the Bill.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, Clause 8. Sarvashri R. P. Das and Mool Chand Daga are not here. The question is:

"That Clause 8 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 8 was added to the Bill.*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Clause 9. Shri Mool Chand Daga is not here. The question is:

"That Clause 9 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 9 was added to the Bill.*

Clause 10—(Insertion of new Chapter IIA)

SHRI SUDHIR GIRI: I beg to move:

Page 5, lines 22 and 23,—

omit "and the Central Government," (11)

MR. DEPUTY-SPEAKER: I shall now put amendment No. 11 to Clause 10 moved by Shri Sudhir Kumar Giri to the vote of the House.

Amendment No. 11 was put and negatived.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That Clause 10 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 10 was added to the Bill.

Clause 11 was added to the Bill.

Clause 12—(Amendment of Section 23)

SHRI SITA RAM KESRI: I beg to move:

Page 7, line 9,—

for "1981" substitute "1982" (4)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

Page 7, line 9,—

for "1981" substitute "1982" (4)

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That Clause 12, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 12 as amended, was added to the Bill.

Clauses 13 to 16 were added to the Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Schedule stand part of the Bill."

The motion was adopted.

The Scheduled was added to the Bill.

Clause 1—(Short title and commencement)

SHRI SITA RAM KESARI: Sir, I beg to move:

Page 1, line 4,—

for "1981" substitute "1982" (2)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

Page 1, line 4,—

for "1981" substitute "1982" (2)

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That Clause 1, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

Enacting Formula

SHRI SITA RAM KESARI: Sir, I beg to move:

Page 1, line 1,—

for "Thirty-second" substitute "Thirty-third" (1)

MR. DEPUTY-SPEAKER: The amendment moved by Shri Sita Ram Kesari is before the House. The question is:

Page 1, line 1,—

for "Thirty-second" substitute "Thirty-third" (1)

The motion was adopted.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Enacting Formula, as amended, stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.*

*The Title was added to the Bill.*

SHRI SITA RAM KESARI: Sir, I beg to move:

"That the Bill, as amended, be passed".

MR. DEPUTY-SPEAKER: Motion moved.

"That the Bill, as amended, be passed."

PROF. N. G. RANGA (Guntur): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I think, you were not calling so many Members earlier. Otherwise, I would have got up much earlier. Now, I do not wish to delay the House very long but I would like to make one constructive suggestion to my hon. friends. Now, these two Ministers come to be heading the Ministry. Politically also, they are very strong Ministers. They have given evidence of their capacity to meet the needs of times by the Bill which has been passed recently. No sooner had that terrible accident taken place there, the Ministers and the Ministry came forward with the Bill in order to provide insurance cover to the bus travellers. And that stands to the credit of the Ministers as well as our Government. Similarly, I would like my hon. friends to see that their Ministry would play a constructive and futuristic role in regard to bus transport. But transport is becoming as important as rail transport, if not more. It reaches the peoples at many more intimate points than the railways.

Very soon, the water-ways will have to be developed. Now, a long time ago so many of us pleaded here

when we were on that side that every village should be provided with a post office. At long last now, almost every village has got a post office. My friend, Mr. Stephen when he was charge of telephones and tele-communications, he was hoping to provide telephone for every village in the near future--may be in the next 5 years or 10 years. Similarly, they should also place before themselves the objectives of seeing to it that there will be bus-routes in every village all over India—every village which has a population of more than 500. Now, this needs a lot of planning.

On the railways, the facilities that are being provided for the third-class passengers, now the second-class passengers are not satisfactory and yet we have made a very great progress. Similar facilities have to be provided for the bus travellers and bus passengers also. Thought has got to be given as to how far, in what manner, to what extent and in what directions these facilities can be provided.

First-aid is the most important thing. As an auxiliary to the legislative Bill which was passed the other day, he has to provide first-aid facilities at all the important bus depots so that whenever any accident takes place, some aid can be given then and there, on-the-spot. Similarly, water supply and in that way canteens have got to be organised and then licences and all these facilities are to be provided there.

The time-tables have got to be published. My hon. friend, Mr. Shamanna, was making a mention of it. He has made very many constructive suggestions. Several other members also have made very many constructive suggestions. I want the Ministry to study these various suggestions and make notes. Then, I want the Ministers to take a big decision of appointing a commission or a committee to go into the ways and

means by which the bus travel can be made more universal, more economical from the business point of view, more useful and more protective to the bus users. In addition to that, I want them also to study whether it would not be possible to have at all state levels and also at district levels and cities, just like, the railway users' committees the bus users' committees also.

In all these directions, I want them to do planning. Let them appoint a commission or a committee and then place before them, not only these suggestions but also ask for suggestions from all over and, in the shortest possible time, let them prepare a report and, in the light of that report, let them come forward with the necessary proposals, financial as well as legislative.

Lastly, I would like them to examine to what extent and in what manner, they can possibly supplement the resources of the State Governments by giving them some kind of an incentive, by offering them grants from the Centre for providing such and such various facilities for the bus users.

श्री सीताराम केशरी : उपाध्यक्ष महोदय, एक समाचार हम इस सदन को देना चाहते हैं। हमारे माननीय वरिष्ठ सदस्य ने जो कुछ कहा है, जहाँ तक एक्सीजेंट्स की बात है, मैंने सभी उपकुलपतियों को इस सिलसिले में लिखा है कि सदन से विधेयक पास होने के उपरान्त अपने विधायकों तथा महाविधायकों में एक सेल खोलें। मैं आपके द्वारा सदस्यों को सूचित

करता हूँ कि सभी लोगों का बड़ा उत्साह-वर्द्धक उत्तर आया है, और 50 प्रतिशत उपकुलपतियों ने जवाब भी दिया है और समर्थन तथा सहयोग का आश्वासन भी दिया है।

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That the Bill, as amended, be passed."

*The motion was adopted.*

18.10 hrs.

## BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

### THIRTY-SIXTH REPORT

The Minister of State in the Ministry of Works and Housing and in the Department of Parliamentary Affairs (SHRI H.K.L. BHAGAT): Sir, I beg to present the Thirty-sixth Report of the Business Advisory Committee.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF WORKS AND HOUSING AND IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI H. K. L. BHAGAT): Sir, I beg to present the Thirty-sixth Report of the Business Advisory Committee.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, the House stands adjourned to re-assemble tomorrow at 11 A.M.

18.12 hrs.

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, October 13, 1982/Asvina 21, 1904 (Saka).*