

we shall certainly go into it. But *prima facie* there does not appear to be any case.

MR. SPEAKER : The question is :

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

*The motion was adopted.*

12.45 hrs.

#### DELHI MOTOR VEHICLES TAXATION (AMENDMENT) BILL

THE DEPUTY MINISTER IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, AND IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI IQBAL SINGH) : Sir, on behalf of Shri Raghuramaiah, I beg to move :

"That the Bill further to amend the Delhi Motor Vehicles Taxation Act, 1962, be taken into consideration."

I would like to take this opportunity to explain a few salient points of this Bill. The Delhi Administration proposed that the tax on motor vehicles may be increased by 25 per cent. It is considered necessary to raise additional revenue for distribution to the local bodies which find it difficult to allocate sufficient funds for the proper maintenance of roads or to meet the development expenditure on roads and bridges. The proposed increase will yield Rs. 30 lakhs per year, which will be spent on roads, bridges and maintenance of roads.

The second important feature of this Bill is that the rebate of 10 per cent, which was available to the present owners of vehicles who deposited the tax in a single annual instalment, is being withdrawn. This will also bring a revenue of Rs. 5 lakhs, which is included in the Rs. 30 lakhs.

The Delhi Administration decided in February 1968 that road tax on motor vehicles should be increased and the increased revenue should be spent on the mainten-

ance of roads in the Union Territory. It was already approved by the Lieutenant-Governor and the Metropolitan Council. The Chief Executive Councillor also pressed for this. That is why we are moving that the Bill may be taken into consideration.

MR. SPEAKER : The question is :

"That the Bill further to amend the Delhi Motor Vehicles Taxation Act, 1962, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

MR. SPEAKER : We will now take clause by clause consideration. I find that there are no amendments to clause 2. I will put it to vote.

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur): Sir, a feeling is sought to be created that this Bill is not controversial. I consulted my Delhi friends who have gone through this and they say that it is a taxation measure which should be opposed. They are not in favour of this Bill and there is no unanimity about it.

MR. SPEAKER : He can oppose it. Nobody prevents him from doing it. Now I will put clause 2 to the vote.

SHRI SHRI CHAND GOYAL (Chandigarh) : Does it mean that this Bill be passed without any discussion ?

MR. SPEAKER : No, not at all. There are number of amendments. I am only appealing to the hon. Members to help me by being brief. I cannot prevent them from speaking. Because there is no amendments, I am putting clause 2 to the vote. The question is :

"That clause 2 stand part of the Bill"

*The motion was adopted.*

*Clause 2 was added to the Bill.*

*Clause 3-(Substitution of new Schedule for Schedule I).*

SHRI LOBO PRABHU (Udipi) : Sir, before moving my amendments, I would like to say that I have been asked by my party to speak on the Bill. The Bill appears very innocuous. It is also very neat. It just proposes to increase all taxes by 25 per cent. It also proposes to abolish the discount of ten per cent allowed on annual payments.

Apart from this, this Bill is related to two objectives, neither of which is clear. The first objective is to bring the rates of taxes on vehicles in Delhi in line with the taxes in other States which are stated to be lower. Yesterday I enquired from the Ministry through the library the names of States where the rates are lower. As far as I know, no information is available on the subject. So, the Ministry is only proceeding on the assumption that the rates in neighbouring States are lower. As for as I know, in Mysore State the rates are lower than the rates proposed here. In any case, this business of raising taxes because the rates are higher in some States is not at all conscionable.

The second objective given is that the proceeds of increased taxes are required for maintaining the roads in Delhi. The figure of tax as stated in the Home Ministry budget shows that the expenditure is nearly equal to the tax. But we have to remember that the tax on vehicles is not the only tax paid by road transport. It has to pay tax on vehicles and tax on petrol to the Central Government.

It has been established that during the last ten years while the rise from all revenues on road transport adds up to Rs. 450 crores, the expenditure is only in the neighbourhood of Rs. 120 crores; in fact there is a difference between an increase of Rs. 300 crores in taxes and an increase of Rs. 50 crores in the expenditure on roads. So, it is a fiction that the tax can be related to the expenditure on the road and, like the earlier objective of relating the tax to that of the neighbouring States, I would like the Minister to give precise figures of what is going to be realised from all their taxes in Delhi and what is going to be spent on

roads. I am quite sure that there is going to be a big gap.

In any case, this tax cannot be taken into consideration in isolation; it has to be considered in relation to the whole question of road taxes. In this connection there is an agitation going back to many years and certainly to 1966 when the Keskar Committee was appointed. To this committee the Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry (FICCI) presented the evidence that tax on road transport added up to 54.5 per cent of the operation costs.

On the chassis the tax was Rs. 2,450, on the tyres it was Rs. 1,600 and on petrol it was up to 80 per cent of the cost of petrol. To that cost only additions have been made since then. The House is aware that the Finance Minister has proposed to impose a tax of 7 paise on a litre of petrol, which means that instead of 80 per cent being the tax on the cost of petrol it may be something in the neighbourhood of 85 per cent. In respect of the prices of vehicles also there has been a constant rise in prices and the Estimates Committee found that for cars made in this country, which are a kind of a yardstick, there is a difference rising from 45 per cent to 75 per cent between the costs here and the costs in the countries where these cars originate.

So, road transport is suffering from this burden. This burden has been calculated to be equal to 7 paise per tonne-mile. This has to be contrasted with 5 paise per tonne-mile charged by the railways for the same items. The Government takes 7 paise only in taxes while it is providing rail freight at 5 paise inclusive of any tax that there may be. Is it fair to road transport that at a level where Government is making profits from rail freight, which is five-sevenths the tax on road transport, taxes do not stop but even go beyond? And that proportion has increased.

This story can go on but I am coming now to the current year. In June the previous Minister of Transport, Dr. V.K.R.V. Rao, said it at Bangalore that the taxes had reached a limit any they should be frozen. In August he sent a letter to all Chief

Ministers including, I have no doubt, the Home Ministry, which represents the Chief Minister of Delhi, that there should be a freeze on taxes; there should be no more taxes. Again, as late as November, he repeated this that it would be unfair that taxes should be increased. He was repeating what was found by the Keskar Committee about the effect of these taxes.

MR. SPEKAER : It is only about Delhi taxation. You are covering the whole ground.

SHRI LOBO PRABHU : Please excuse me because this issue is very important.

This is what the Keskar Committee found in respect of taxes :-

"The Committee's finding is that the existing level of taxation, Central and State, acts as a disincentive to the growth of road transport. It is accordingly urged that some relief should be given or at least no further changes should be made in the existing level of taxation except after mature consideration and with reference to the opinion of the proposed expert advisory body."

That is the position regarding general taxation.

Now, I come to my amendments and to the effect of the taxes in Delhi, particularly. I would like, first of all, to point out that these taxes do appear as a kind of measure against the rich. But this is far from the truth. You will find that the taxes are heavy in respect of commercial vehicles. In the country as a whole, there are 60,000 buses and 2 lakhs lorries employing about 3 million people. One can work out the proportionate number in Delhi. On these commercial vehicles including small scooters, there is a much higher tax than on cars. What happens is, the tax which you impose is not paid by the commercial body but it is added to the price and paid by the common people. The bus fare will rise in view of the Finance Minister's proposal to increase

the tax on petrol by 7 p. There is going to be a substantial increase all over the country. This will be a loss, first of all, to the nationalised State enterprises which they will recover by increasing the bus fare, certainly, equal to the tax and, probably, much more than that. It must be noted by a socialist Government that the increase in bus fares is, not compensated by any dearness allowance because that is not included in the cost of living index. You please remember, the tax you impose on petrol or on road transport is largely a tax on the poor.

I would beg of the Minister to consider this. I would request him to lower the tax limit for scooters and motor-cycles which are used by the common people. If this is not done, a little tax that you are going to realise, Rs. 35 lakhs, is going to cost a great deal more to people and to Delhi transport. I do not know whether the figure has been worked out. It will cost much more to Delhi transport.

Coming to my second amendment, a saving of Rs. 2½ lakhs by abolishing the concession on annual payments, I would like to point out that against the saving, you will have to increase your staff. By taking annual renewals, you avoid a lot of work and staff. It is a convenience. I, therefore, suggest, although you are estimating a saving of Rs. 5 lakhs, please be content with Rs. 2½ lakhs and maintain the concession at a lower level, if you like, at 5 per cent.

I beg to move :-

Page 2, line 14,-

for "Forty" substitute-  
"Thirty-two" (1)

Page 2, line 15,-

for "Twenty" substitute-  
"Sixteen" (2)

Page 2, lines 29 and 30,-

for "One hundred and seventy-five"  
substitute "One hundred and  
sixty" (3)

[Shri Lobo Prabhu]

Page 5,—

after line 36—insert—

“NOTE. 2—When the tax is paid for the whole year, a rebate of 5 per cent, of the rates specified in this Schedule shall be allowed.” (4)

MR. SPEAKER : Shri George Fernandes—not here; Shri Abdul Ghani Dar—not here. So, the amendments of Shri George Fernandes and Shri Abdul Ghani Dar are not moved. Now, I call the Minister.

SHRI IQBAL SINGH : Regarding the first point made by the hon. Member about the taxes in the neighbouring States, if you compare with the taxes in Delhi, I would like to give the figures of taxes on 9-tonne trucks and more than that. In Punjab, it is Rs. 594; Rajasthan—Rs. 2200; Uttar Pradesh—Rs. 1762 and Delhi—Rs. 600. Now, we are going to increase it from Rs 600 to Rs. 700.

Regarding the total taxes of all the State and Central taxes on truck, in Punjab, it is Rs. 11,897;—Rajasthan—Rs.13,368; Uttar Pradesh—Rs. 14,370 and Delhi—Rs.10,562. So far as the buses are concerned, 52-seater or more than that, in Punjab, it is Rs, 2,750; Rajasthan—2600; Uttar Pradesh—Rs. 2655 and Delhi—Rs. 2220. Now, it is going to be increased to Rs. 2775.

SHRI LOBO PRABHU : What are the taxes on cars ?

SHRI IQBAL SINGH : That also I can give. In Delhi, it is much less. Regarding the total taxes on State and Central passenger buses, in Punjab, it is Rs. 26,452; Rajasthan Rs. 26,302, U. P. Rs. 18,257; Delhi Rs. 12,296. So, if you make a comparison, you will find that the taxes in Delhi are less than in the neighbouring States. I am not comparing with Mysore State because Mysore is not a neighbouring State of Delhi at least.

The second point was regarding scooters and others . . .

13 hrs.

SHRI LOBO PRABHU : Can you give the details about cars ?

SHRI IQBAL SINGH : The taxes on cars are these. I will give the figures of neighbouring States. In U. P. it is 1016, in Punjab . . .

SHRI LOBO PRABHU : You are making a mistake. About cars, they are only 102; it cannot be 1,000. In U. P. it is Rs. 80 and here you have made it Rs. 100/-

SHRI IQBAL SINGH : In U. P., upto 1016 Kilograms it is Rs. 60 and more than 1016 Kilograms, it is Rs. 1270, and beyond that it is increased step by step . . .

SHRI LOBO PRABHU : It cannot go up from 60 to 1200.

SHRI IQBAL SINGH : There are mini-cars and different other cars. Here also if you see the schedule, there are different taxes for different type of cars . . .

MR. SPEAKER : But it cannot be from 60 to 1200

SHRI IQBAL SINGH : Another point that you have made is how much the whole taxes which we have levied under this Act have come. Last year it was distributed among all the three municipal committees or local bodies. We have distributed Rs. 80 lakhs to the Delhi Municipal Corporation, Rs. 23 lakhs to the New Delhi Municipal Committee and Rs. 2,12,000 to Delhi Cantonment Board. This is according to the mileage. But the total cost on the roads is much more. In the next years Budget we have provided for Rs. 5,15,00,000. It has increased from Rs. 2,10,00,000, to Rs 5, 15, 00,000. It is a big increase, while the increase from taxes on motor vehicles is only Rs. 30 lakhs. The total maintenance and development cost on the road has increased. This year also it is going up . . .

SHRI LOBO PRABHU : Your Minister's

own statement is that taxes should be frozen. Why have you changed this policy ?

SHRI IQBAL SINGH : Taxes should be frozen. That is a bigger issue. We are asking all the States to have them at a certain level. Moreover, you must take into account the fact that this recommendation has come from the Delhi Metropolitan Council.

MR. SPEAKER : There are two members who want to speak on the Bill in general. So, I will give them a chance later, namely, to Mr. Meghachandra and Mr. Devgun . . .

SHRI A. S. Saigal (Bilaspur) : I would also like to speak.

MR. Speaker : All right; you can also speak.

Now I put the amendments of Shri Lobo Prabhu to the vote of the House. *Amendments Nos. 1 to 4 were put and negatived.*

MR. SPEAKER : Mr. Fernandes and Mr. Abdul Ghani Dar are not present.

The question is :

“That Clause 3 stand part of the Bill.”

*The motion was adopted.*

*Clause 3 was added to the Bill.*

*Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.*

SHRI IQBAL SINGH : I beg to move :

“That the Bill be passed.”

MR. SPEAKER : Motion moved :

“That the Bill be passed.”

After Lunch at 2.00 P.M. Mr. Meghachandra, Mr. Devgun and Mr. Saigal would

speak. In 15 to 20 minutes, this should be finished.

Now we adjourn for Lunch and meet at 2.00 P. M.

13.05 hrs

*The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.*

*The Lok Sabha reassembled after Lunch at nine minutes past Fourteen of the Clock.*

[SHRI THIRUMALA RAO in the Chair]

DELHI MOTOR VEHICLES TAXATION (AMENDMENT) BILL-Contd.

MR. CHAIRMAN : We are now in the third reading stage of the Delhi Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill.

Shri Saigal. Speeches may be brief.

SHRI HARDAYASL DEVGUN (East Delhi) : In 15 minutes we have finished the earlier stages. So more time may be allowed.

MR CHARIMAN : when he speaks, we will see.

श्री अ. सि० सहगल (बिनासपुर) : मभापति महोदय, दिल्ली मोटर वैहिकल्स (अमेंडमेंट) बिल, 1969 जो यहाँ पर रक्मा गया है, मैं उन पर अपने विचार रखना चाहता हूँ। पंजाब में जो टैक्सेशन है उस को देखते हुए, हरियाणा में जो टैक्सेशन है उस को देखते हुए, उत्तर प्रदेश में जो टैक्सेशन है उस को देखते हुए, दिल्ली का जो टैक्सेशन था वह बहुत कम था इस में दो रायें नहीं हैं। लेकिन जो यह टैक्सेशन आ रहा है उस में उस की बर्किंग कंडिशन क्या होगी और जो पैसिजस टू बेल करेगे या जो मुद्स मेजे जायेंगे, उन की हालत क्या होगी इस का पता बाद में चरेगा। किन्ते परसेंट वैहिकल्स के

[श्री श्री० सि० सहगल]

मोनर्स है जो उन को चलाते है और कितना टैक्स बढ़ा देते हैं, यह उन के देखने की बात है लेकिन मैं यहां जरूर कहना चाहूंगा कि जो दूसरी स्टेट्स की वेहिकल्स यहां पर आती है उन पर भी यदि आप इस तरह का टैक्स बढ़ा देंगे तो यह बड़ी मुश्किल बात हो जायेगी। आपको यह देखना होगा कि जो टैक्स दूसरे प्रान्तों में टैक्स देते है और दिल्ली आते है या दिल्ली के टैक्स दूसरी जगह गुडज़ ले कर जाते है, उन पर टैक्सों का भार न पड़े। आप तो जानते ही हैं कि आजकल रेलों से टैक्स का कम्पीटीश चल रहा है। आज कल माल असबाव विशाखा-पलनम, मद्रास आदि तक यहां से जाता है। दूसरी जगहों से भी जाता है। इतना ही नहीं बम्बई तक भी टैक्स आते है। हमें देखना होगा कि इंटर स्टेट टैक्सिस की वजह से ऐसा न हो कि जो टैक्स आदि के मोनर्स है उनको घाटा हो उन पर टैक्सेशन ज्यादा हो जाए और वे एक प्रान्त से दूसरे प्रान्त में टैक्स को न ले जा सकें।

बैसे आप टैक्स को इतना ज्यादा नहीं बढ़ा रहे हैं। दूसरे प्रान्तों में टैक्स ज्यादा है। लेकिन फिर भी आप इस बात का ध्यान रखें कि दूसरे प्रान्तों में इसका असर न पड़ने पाए। वहां पहले से ही टैक्सिस ज्यादा है।

मैं चाहता था कि आपको डिपार्टमेंट की तरफ से एक चाट हमारे सामने रखा जाता जिसमें यह बताया जाता कि कहां कहां कितना कितना और कौन कौन सा टैक्स है। अगर इस तरह का टैका रखा जाता तो हमें पता चल सकता था कि हम कहां पर कितना ज्यादा या कितना कम टैक्स दे रहे हैं।

इस बिज का पेश करने के लिए प्रेसीडेंट की मंजूरी चाहिए थी जोकि ले ली गई थी। मैं इस बिज का समर्थन करता हूँ। मैं आशा करता

हूँ कि जो खयालात मैंने पेश किये है, उन पर गौर फरमाने की मन्त्री महोदय कृपा करेंगे।

SHRI M. MEGHACHANDRA (Inner Manipur) : Even at this stage. I want to oppose the Bill. If this Bill is passed, it will be setting a very bad example. The argument is advanced that taxes in different States on motor vehicles are higher than what are Prevailing in Delhi ; therefore, in the Union Territory, these rates should be upgraded. If this process goes on, where will be the end ? There will be no limit. Taxes will go on increasing in other States. This example will be followed by the States and the Union Territories and in this way, the burden on people who have Motor vehicles will go on increasing.

As the House knows, Central levies on lubricants, accessories and motor parts are going up year by year. This question of tax on motor vehicles must not be Judged independently but along with those levies. What I had expected from Government was that Government as such would bring forward a Bill laying down the Principles for taxing motor vehicles. There is entry 35 in the Concurrent List as to the Seventh Schedule, and I think that Parliament can make legislation and lay down the principles for such kind of taxation. But on State legislature or Parliament has made such a legislation. As a result, the States and the Union Territories go on raising the taxes.

In this connection, I would like to draw the attention of the House to the proceedings of the Transport Development Council and that council has very clearly said that the existing rate of taxation on Motor vehicles should stay and the time has now come to cry a halt to this process of raising the taxes. I know that Government are increasing the taxes every time, and if this process goes on, then the other States will follow suit and as a result the burden on the people will be very much.

As such, I appeal to the hon. Minister even at this stage to drop this amendment.

It is one thing to discuss the principles ; it is one thing to discuss about the concessions, whether the rebate should be 10 per cent or 5 per cent or 7½ per cent, but to say that the tax will be raised by 25 per cent in a blanket manner is very bad, and that will have a very bad impact. I am told that in other territories also, this process is going on. I have learnt that even in Manipur they are raising the tax on motor vehicles. I should like to submit that this Parliament should not set this example, and I would request that the present schedule should stay and the schedule that is given in clause 3 of this amending Bill should be scrapped.

With these words, I oppose the Bill.

श्री रणधीर सिंह (रोहताक) : मैं इस बात की तो तारीफ करता हूँ कि अब अगर कोई दस दिन के लिए भी कार के लिए टोकन लेना चाहेगा तो उसको टैक्स कम देना होगा। पहले ऐसा होता था कि उसको पच्चीस रुपये देने पड़ते थे चाहे वह एक महीने के लिए गाड़ी को चलाय या दस दिन के लिए। अब इसको आप ने कम कर दिया है। एक महीने तक के लिए इस दर को आपने कम कर दिया है। यह अच्छी बात है।

लेकिन आपने इस में रिबेट खत्म कर दिया है। यह दस परसेंट हटाकर कर दिया है। मैं चाहता हूँ कि इस पर गौर किया जाए। अगर प्राइमरी साल के लिए भरना चाहता था तो उसको आप रिबेट देते हैं। इससे ट्रांसपोर्ट ओनर्स को, कार ओनर्स को तो इंसेंटिव मिलता ही था लेकिन साथ साथ गवर्नमेंट को भी लाभ होता था। दुनिया भर की डिब्ले से बचा जा सकता था।

पेमेंट बर्गरह के भगड़े चलते थे। मैं चाहता हूँ कि रिबेट वाली बात को आप देखें। रिबेट खत्म नहीं होना चाहिये। यह टूकानबारी की बात है, कमशियल बात है, फायदे की बात है।

आपने जो 25 परसेंट की इनक्रीज की है वह ज्यादा है। चाकू अगर लगाना था तो एक दम नहीं लगाना चाहिये था। इतना एक दम

बढ़ा नहीं दिया जाना चाहिये था। आप दस परसेंट बढ़ाते। मैं चाहता हूँ कि इस पर भी आप गौर करें।

मैं मानता हूँ कि बढ़ाना जरूरी था क्योंकि और स्टेट्स में बहुत ज्यादा है। लेकिन एक बात मैं जरूर कहना चाहता हूँ। जहाँ आप बसिस पर और दूसरी ट्रांसपोर्ट पर टैक्स बर्गरह बढ़ा रहे हैं वहाँ आप ट्रैवलिंग पब्लिक के आराम का भी कुछ खयाल करें। उनको भी कुछ एमेनेटीज दें। कार्ट्ट स्टैण्डिंग भी होती है। मैं चाहता हूँ कि उन में तथा इन बसिस में जो लोग सफर करते हैं उनके लिए आप कुछ एमेनेटीज भी ज्यादा बढ़ायें। टैक्सिस आप बढ़ाते जाते हैं, पैसेंजर टैक्स भी आपने बढ़ा दिया है, दूसरे टैक्स भी बढ़ा दिये हैं, टोकन टैक्स भी बढ़ा दिया है। जिन को खास आप उतार रहे हैं उनका भी आप ध्यान रखें। पब्लिक सफर करती है, गरीब लोग सफर करते हैं फिर वे मजदूर हों या शहरी लोग हों या देहात वाले हों। उनको कुछ फॅसिलिटीज भी आप दें। पानी की फॅसिलिटी दें। शौंज उनके लिए बनायें। जहाँ से बसे छूटती हैं, वहाँ आप इनका इंतजाम करें, सड़कों के किनारे स्टैंडिंग हैं, वहाँ उनके लिए आप शौंज बनाये, उनको फॅसिलिटीज दें। इनकी हालत बड़ी डिप्लोरेबल है। पानी में, बारिश में, गर्मी में, लू में ठंडक में लोगों को घंटों खड़े रहना पड़ता है।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ और फिर खत्म करूंगा और वह यह है कि बहुत सी प्राइवेट टैक्सियाँ चलती हैं, दिल्ली में भी चलती हैं और उनको चलाने के लिए साइसेन्स बर्गरह लेने पड़ते हैं। तो जब आप टैक्सी बर्गरह के साइसेन्स दें तो खास तौर पर आप फीजी प्राइमियों को उनके साइसेन्स दें। दूसरे मैं यह कहना चाहूंगा कि हरिजनों को ज्यादा से ज्यादा साइसेन्स बर्गरह दें। टैक्सी के परमिट जो आप देते हैं तो खास तौर पर हरिजनों के जो गरीब लोग हैं और फीज के खास तौर पर जो अफसर

## [श्री रणधीर सिंह]

लोग हैं उनको दें। लम्बी रूट्स पर टैक्सी घ्रापकी चलती है। यहां से जयपुर जाती हैं, यहां से बम्बई जाती है और दूसरे जो ट्रिस्ट्स सेन्टर्स है वहां पर जाती है, तो उसके लिए फीज से जो निकले हुए अफसर है उनकी तरफ ध्यान दें। मैं पर्टीकुलरली यह चाहता हूँ कि 50 परसेन्ट परमिट घ्राप ऐसे लोगों को दें। उन बेचारों को नौकरी नहीं मिलती है। जब लड़ाई होती है तो उनको फ्रंट पर भेज दिया जाता है और जब वे वापस आते है तो पटरियों पर डाल देते है। इसलिए परमिट देने के मामले में घ्राप फीजी अफसरों, फौजियों और हरिजनों की तरफ ध्यान दें।

खास तौर पर मैं यह चाहूंगा कि आपके रुपये का जो बहुत मिसयूज हो रहा है, उसको खत्म किया जाए। बहुत से आदमी प्राइवेट कारों को बतौर टैक्सी इस्तेमाल कर रहे हैं। इसकी एक नहीं तो सैकड़ों मिसाले मिलती हैं। दिल्ली में तो है ही लेकिन छोटे छोटे शहरों में भी हैं। तो उनके लिए स्पेशल स्कूएड आप मुक़रर करे और जो रुपये का लीकेज होता है दुनिया भर का घ्रापके टैक्सेशन और रजिस्ट्रेशन वगैरह में और जो पैसा घ्रापको नहीं मिलता है, उसको चेक करने के लिए एन्फोर्समेंट स्टाफ रखा जाय। मैं चाहूंगा कि इन बातों की तरफ घ्राप ध्यान दे। मैं घ्रापका बड़ा मशकूर हूँ कि घ्रापने मुझे समय दिया। मैं पुरजोर शब्दों में इस बिल की ताइद करता हूँ और हिमायत करता हूँ।

श्री जार्ज फरनेग्बीज (बम्बई-दक्षिण) अध्यक्ष : महोदय, मैं इस विषयक का पूरा पूरा विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। अध्यक्ष महोदय, इसमें जो घ्राज टैक्स है, 25 फीसदी इस कानून के द्वारा बढ़ाने की बात हो रही है और साथ ही साथ यह भी मैं इस सदन को बताऊ कि दिल्ली में जितनी गाड़ियां चल रही हैं, उन गाड़ियों के लिए दूसरे किस्म के जो टैक्स चिबे

जाते हैं जैसे उदाहरण के लिए, अध्यक्ष महोदय, लाइसेंस भी हैं, परमिट भी हैं, टेम्पेरेरी परमिट भी है और इंसपेक्शन फी भी हैं, तो इन तमाम चीजों को 25 फीसदी बढ़ाने का फैसला हो चुका है। यह विषयक यहां पास होने के बाद अगले गहिने की पहली तारीख से ये तमाम टैक्स बढ़ाकर लोगों को गाड़ी चलाने में विशेषकर जो दिल्ली में ट्रक्स चलाते हैं और जो बड़े बड़े वेहीकिल्स चलते हैं, कुछ लोगों के उपर यह बोझ डालने वाला काम होने वाला है। निजी गाड़ियों के उपर, अध्यक्ष महोदय, कितना भी टैक्स घ्राप बढ़ाते या कम्पनियों की गाड़ियों पर कितना भी टैक्स घ्राप बढ़ाते, तो उसमें मुझे कोई एतराज न होता। जो निजी गाड़ी वाले आदमी होते हैं, वे या तो कम्पनी के पैसे से चलाते है या फिर इस तरह का जो पैसा रहता है, उससे वे चलाते हैं वरना वह आदमी गाड़ी अपनी नहीं रखता। लेकिन जो गाड़ियां साब-जनिक इस्तेमाल के लिए चलती हों चाहें वे ट्रक्स हों या टैक्सी हों, उनके लिए इस कानून के द्वारा 25 फीसदी का टैक्स बढ़ाना मैं समझता हूँ कि बहुत ही भारी और बहुत बड़ा जुल्म है। दो दिन पहले महाराष्ट्र में ट्रक आपरेटर्स ने हड़ताल की और इसी गहिने फिर सारे देश में ट्रक आपरेटर्स की हड़ताल होने वाली है। मैं सदन को बताऊ कि 28 तारीख को यानी शुकवार के दिन हिन्दुस्तान के बड़े बड़े शहरों में जितनी टैक्सियां है उनकी हड़ताल होगी और दिल्ली में भी टैक्सियों की हड़ताल होगी और लोक सभा के सदस्यों को सदन में घ्रापने के लिए उस दिन पंदल ही घ्रापना पड़ेगा।

एक आननीय सबब : पंदल घ्रा जाइए।

श्री जार्ज फरनेग्बीज : उस दिन घ्रापको पंदल ही लाएंगे। हिन्दुस्तान के बड़े बड़े शहरों में हड़ताल होगी, कलकत्ते से, बम्बई से और मद्रास टैक्सी वाले उस दिन दिल्ली घ्राएंगे



घर सैकड़ों की तादाद में हमारे इस सदन के सामने उस दिन प्रदर्शन करेंगे। आपने बजट के अन्दर मोबिल प्रायल और पेट्रोल पर टैक्स बढ़ाया है और हर साल 10 फीसदी से 15 फीसदी आप मोबिल प्रायल और पेट्रोल पर टैक्स बढ़ाते हैं, और स्पेयर पार्ट्स पर जो मोरारजी भाई ने एक्साइज ड्यूटी बढ़ाई है, तो वह तो बढ़ोतरी हो जाएगी। इससे चाहें बम्बई की प्रिमियर मोटोमोबाइल हो या बिरला की हिन्दुस्तान मोटोमोबाइल हो या मद्रास का अशोक या जो कोई भी स्टैंडर्ड कम्पनी वाले हों ये लोग एक्साइज ड्यूटी बढ़ने के कारण अपनी गाड़ियों के दाम बढ़ाएंगे। अब अध्यक्ष महोदय सोचिये कि इस विधेयक को पास करके आप टैक्सी के ऊपर, परमिट के ऊपर और जो व्हील टैक्स होता है, उसको बढ़ाने का काम आप कर रहे हैं लेकिन किराया जो है वह जैसा था वैसा रहेगा। टैक्सीवालों की जो कमाई थी वह वही रहेगी। मोरारजी भाई ने एक तारीख से इसको बढ़ाया है और इस विधेयक को पास करके अगले महिने की पहली तारीख से और ज्यादा टैक्स बढ़ाने का काम हम करेंगे। गाड़ी चलाने का खर्च तो आपने बढ़ा दिया लेकिन कमाई जैसी की तैसी रहेगी क्योंकि जो मोटर का फेयर होता है वह तो वही रहेगा और फेयर और गाड़ी चलाने के खर्च का कोई रिश्ता नहीं रहता है। कमाई घटने के बाद, अध्यक्ष महोदय, दूसरी तरफ पिटाई हमारी होगी और कष्ट होगा क्योंकि चीजों के दाम बढ़ेंगे। हिन्दुस्तान में जो खाने पीने की चीजें हैं, जीवन आवश्यक वस्तुएँ हैं, जिनके दाम लगा तार हिन्दुस्तान में बढ़ रहे हैं, इन टैक्सों के बाद और ज्यादा दाम उन चीजों के बढ़ाने का आप काम कर रहे हैं जिन दामों के बारे में हम सभी लोग एक साथ मिलकर चिन्ताते हैं। इस तरह से आप देखें कि टैक्सी वाले जो हैं, एक तरफ तो उनकी कमाई घटती है और दूसरी तरफ जो उनकी रोटी और रोजी का खर्च है, उसको बढ़ाने का काम आप करते हैं और दोनों तरह

से पीसने का काम आप करते हैं, और इस कानून के अन्तर्गत जो आप टैक्स बढ़ाते की बात कर रहे हैं, इनका विरोध करना बहुत आवश्यक है। यह कह कर काम नहीं चलेगा कि सिर्फ 25 फीसदी हम लोग बढ़ोतरी कर रहे हैं और 100 रुपये का 125 रुपये ही कर रहे हैं। इन चीजों का असर पड़ता है। जब टैक्स बढ़ते हैं तो वहीं तक सीमित नहीं रहते हैं। उनका असर पड़ता है। आज नहीं तो कल होगा, कल नहीं तो परसो होगा। टैक्सी का किराया बढ़ाना पड़ेगा। जब पेट्रोल का दाम बढ़ेगा, और चीजों के दाम ज्यादा बढ़ेंगे और स्पेयर पार्ट्स के दाम ज्यादा बढ़ेंगे तो फेयर्स भी ज्यादा बढ़ेंगे और टैक्सी का किराया भी बढ़ेगा और यह चक्कर चलता ही रहेगा और यह हम सब लोगों को पीसता रहता है। इस पर कहीं न कहीं रोक लगाने की आवश्यकता है। बोर्ड इस कानून के समर्थन में कुछ भी कहे, लेकिन हम इस कानून का कतई समर्थन नहीं कर सकते। इसका विरोध आज हम यहां कर रहे हैं और मैं इस सदन को नोटिस देना चाहता हूँ कि 28 तारीख को इसका विरोध हम सबको के ऊपर भी करेंगे।

**SHRI VIKRAM CHAND MAHAJAN (Chamba) :** Mr. Chairman, Sir, this Bill has raised the taxation still further on transport vehicles. What we see is that, as Mr. George Fernandes has said already - and I am only repeating it - tax on petrol and mobile oil has already gone up. Now we are increasing the tax on tokens also and registration fee also. What is happening is that we are raising taxation all round and ultimately the effect would be on the passengers who use the buses or the taxis. The buses are used normally by the poorer section of the people and the result is that if we raise the taxes they will raise their fares specially when you have raised the taxation all round Surely, then, you do not expect a truck operator to run in a loss. So, the ultimate effect would be on the poorer sections of society.

Similarly, taxation has gone up on trucks and so the effect would be on the goods that are carried by them. The freight will

[Shri Vikram Chan Mahajan]

go up and this will start a vicious circle of increase in prices all round because everyone will try to absorb the increased tax in some form or the other and the easiest form is to raise the price, and that is, to raise the fares, raise the freight and who suffers? It is the common man, and the vicious circle starts like this.

The argument that has been given in the Bill is that because the taxation is lower in the Union territories, we should raise it up to a standard which is prevalent in the other States. My submission would be that we should set an example of reducing the taxation so that the other States could follow our example and say that because the Centre is reducing the taxation the States also should do the same. But, on the contrary we are following the reverse policy namely, because the States have raised their rate of taxation, that their rates are higher. therefore, we would also like to raise the taxes. If you take this analogy a little further what will happen is this: if those very States raise the rates still further, we will also be raising the rates. Is that the theory of taxation? The theory of taxation is not based on that ground, that because others impose a heavier taxation we should also do the same. The theory of taxation is based on the ground that the expenses are higher or that resources are needed for the development of the nation. Then one can follow the principle of higher taxation. The only argument now given is that this will benefit the local bodies. Will it benefit them and in what way would it do so? Will they increase the beneficial works? Will they start more welfare projects? Is that the reason why they need more funds? Or, is it because they want to appoint 10 more public servants or officers, or to increase the wages, that they want this? Is that the line of argument? In the budget, the argument put forward for imposing new taxes is that it is to meet the higher establishment charges. We could have achieved the same result by reducing the losses on public sector undertakings. Therefore, it is no argument to say that the increase is meant to give more funds to local bodies.

SHRI IQBAL SINGH : This money wo-

uld be given to the local bodies for road construction, road repairs and bridges.

SHRI VIKRAM CHAND MAHAJAN : Any bridge worth the name would cost lakhs of rupees and I challenge any local body to build a bridge costing Rs. 5 lakhs. They always beg for money from the Centre or State Government. Therefore, this is no ground. There is no reason to increase tax on tractors. How can you increase farm production if you do not reduce the price of tractors and if you levy higher tax on the normal working of tractors? It would have been much better if the Centre had brought forward a proposal to reduce the tax. He says, this money will be given to local bodies. We know how local bodies manage their finances.

I can only support one provision in the Bill which provides that if a motor vehicle is used for a period shorter than a quarter, the tax will be at one-twelfth of the annual rate for each complete month or part thereof.

श्री हरबयास बेवगुण (पूर्व दिल्ली) : सभापति महोदय, राज की परिस्थिति में किसी भी टैक्स का समर्थन करना बड़ा मुश्किल है। विशेष रूप से दिल्ली के लोगों पर टैक्स लगे, यह राज की परिस्थितियों में अच्छा नहीं। यहां लोग बहुत ही दुखी हैं और उन के लिए निर्वाह करना भी मुश्किल है। परन्तु जो परिस्थितियाँ हैं उन पर ध्यान देना भी बहुत आवश्यक है।

पहली बात तो यह है कि यह टैक्स लगाया जा रहा है दिल्ली की सड़कों को सुधारने के लिए और उनको बेहतर बनाने के लिए। यह जिम्मेदारी दिल्ली कारपोरेशन नई दिल्ली म्युनिसिपल कमिटी और कन्ट्रोलमेंट बोर्ड की है। दिल्ली कारपोरेशन पर 1967 से पहले दस साल तक कांग्रेस का अधिकार रहा और कांग्रेस ने इसे दिवालिया बना दिया। 1967 के चुनाव में जनसंघ ने जब इस पर अधिकार किया, तो उस पर 11 करोड़ रुपये का घाटा था। यह स्थिति थी कि कर्मचारियों को वक्त पर तनखाह नहीं मिलती थी। ऐसी

स्थिति में केन्द्रीय सरकार भी इस बात पर विचार कर रही थी कि कार्पोरेशन रहे या उस को तोड़ दिया जाये। और इसी आधार पर दिसम्बर, 1966 में उसने एक रेड्डी कमीशन मुकर्रर किया। उस कमीशन ने कार्पोरेशन की आर्थिक स्थिति पर विचार करने के बाद अपनी इन्टरिम रिपोर्ट दी, जिसमें उसने यह सिफारिश की कि कार्पोरेशन को नये टैक्स लगाने चाहिए एन्टरटेनमेंट टैक्स, एड्रुकेशन टैक्स लगाना चाहिए और हाउस टैक्स को 11 प्रतिशत से बढ़ाकर 15, 20 और 27 प्रतिशत कर देना चाहिए। उसने यह सिफारिश भी की कि यदि कार्पोरेशन को जिन्दा रखना है तो उसको दो करोड़ रुपये फोरन ग्रान्ट के रूप में दे दिये जाये और छः करोड़ रुपया का इन्ट्रेस्ट-फ्री लोन दिया जाये। फरवरी, 1967 में उस रिपोर्ट पर हस्ताक्षर हो गये और होम मिनिस्ट्री ने उसको प्रकाशित कर दिया।

उस रिपोर्ट के हिसाब से कार्पोरेशन को दो करोड़ रुपये ग्रान्ट के तौर पर और छः करोड़ रुपये इन्ट्रेस्ट-फ्री लोन के रूप में मिलने चाहिए थे। लेकिन 1967 के चुनाव में नतीजा उल्टा हो गया कांग्रेस हार गई और कार्पोरेशन पर जनसंघ का अधिकार हो गया। लोकतन्त्र में इससे बड़ी बेईमानी और कोई नहीं हो सकती है कि एक कमीशन की रिपोर्ट को जिसे सरकार ने मन्जूर कर लिया हो, उठा कर ताक पर रख दिया जाए कोल्ड स्टोरेज में डाल दिया और सरकारी अधिकारी उस पर से अपने हस्ताक्षर वापस ले लें क्योंकि कार्पोरेशन पर एक विरोधी बल का अधिकार हो गया है।

इसके बाद सरकार ने मोरारका कमीशन बिठा दिया। मोरारका साहब जनसंघ के विरोधी हैं और वह चुनाव में हार गये थे। उनकी अध्यक्षता में एक और कमीशन बना दिया गया। उस कमीशन में भी यह सिफारिश की कि हाउस टैक्स बढ़ा दिया जाए। प्रोफेशनल टैक्स लगाया जाए और अन्य टैक्स लगाए

जाएँ। परन्तु जनसंघ ने इस बात को ध्यान में रखा कि दिल्ली की जनता पर, और विशेष रूप से गरीब जनता पर, कोई नया बोझ न पड़े। इन सिफारिशों के बावजूद उसने 1800 रुपये की रेटेबल बैल्यु तक के मकानों का हाउस टैक्स 11 परसेंट से घटाकर 10 परसेंट कर दिया। दिल्ली में लाखों लोग साइकिल चलाते हैं। उन पर एक रुपया सालाना टैक्स था। कार्पोरेशन ने उसको भी हटा दिया।

लेकिन सवाल यह है कि अब कार्पोरेशन को कैसे चलाया जाए। केन्द्रीय सरकार उसको मदद नहीं देती है। जो सिफारिशें उसने मन्जूर कर ली थी, उनके मुताबिक उसने रुपया नहीं दिया उसने रेड्डी कमीशन की रिपोर्ट को रद्द कर दिया। मोरारका कमीशन ने सिफारिश की थी कि केन्द्रीय बिलडींगों पर 100 प्रतिशत सर्विस चार्जिज दिये जाये और दो डार्ई करोड़ रुपये के क्लेम्ज को तय करके तुरन्त भुदा किया जाये। लेकिन यह भी नहीं किया गया। इस स्थिति में दिल्ली की सड़कें किस तरह से ठीक की जायें, किस तरह से यह सब काम हो, यह सोचने की बात है। अगर यह सब काम न किया जाये, तो केन्द्रीय सरकार तो कार्पोरेशन को तोड़ने के लिए तैयार है।

केन्द्रीय सरकार का धारणा है कि दिल्ली पर और टैक्स लगाये जायें जो दो कमीशन मुकर्रर किये गये, उनका धारणा है कि टैक्स बढ़ाये जायें, प्रोफेशनल टैक्स लगाया जाये नाई, चाय बेचने वाले, बकील बर्गरह सब पर टैक्स लगाया जाए। लेकिन जनसंघ ने दिल्ली में इन टैक्सों को लगाने का और विरोध किया है और जनसंघ ये टैक्स लगाने के लिए तैयार नहीं है। अगर उसने कोई टैक्स लगाने का समर्थन किया है, तो वह उन लोगों पर, जो बीस बीस हजार रुपये की गड़ियाँ रख सकते हैं।

श्री जार्ज करमैन्डीब : टैन्की बाने?

श्री हरबयाल देवगुण : मेरे पास ये पि.गर्ज हैं, जिनसे पता चलता है कि दिल्ली में टैक्सी पर टैक्स सारे देश से कम है।

श्री रणधीर सिंह : क्या ग्रानरेवल मेम्बर अपनी पार्टी का प्रचार कर रहे हैं या बिल पर बोल रहे हैं ?

श्री हरबयाल देवगुण : माननीय सदस्य भी तो यही करते हैं। यहां पार्टी के प्रचार के लिए ही तो आये हैं, और किस लिए आये हैं ?

टैक्सी वालों पर भी यह टैक्स बढ़ाने से पहले दिल्ली में उनके रेट बढ़ाये गये। उनके किराये बढ़ाने के बाद ही उन पर यह दो रुपये महिने का एडीशनल बोझ डाला गया। टैक्सी वालों के किराये बढ़ाये गये और स्कूटर वालों के किराये बढ़ाये गये और फिर उन पर यह थोड़ा बोझ डाला गया। लगभग दो लाख मकानों का हाउस टैक्स 11 प्रतिशत से घटाकर 10 प्रतिशत कर दिया गया है। साइकिल टैक्स माफ किया गया है किसी पर भी प्रोफेशनल टैक्स नहीं लगाया गया है। शिक्षा के लिए टैक्स नहीं लगाया गया है।

लेकिन हमने यह भी देखना है कि दिल्ली की ज़रूरतें पूरी नहीं हो रही हैं। दिल्ली की आबादी बहुत तेजी से बढ़ रही है। 1941 से 1961 तक दिल्ली की आबादी 750 प्रतिशत बढ़ी है। मास्टर प्लान बनाने वालों के कहने के मुताबिक 1981 तक दिल्ली की आबादी 55 लाख होनी चाहिए, लेकिन जिस हिसाब से वह बढ़ रही है, उसको देखते हुए वह 1981 तक 67 लाख तक हो जायेगी। दिल्ली की आबादी इस लिए बढ़ रही है कि यह देश की राजधानी है और सारे देश का इस पर अधिकार है, सारे देश के लोग यहां आते हैं।

जब हम दिल्ली के लिए विधान सभा की मांग करते हैं तो केन्द्रीय सरकार की ओर से कहा जाता है कि दिल्ली के एसेम्बली नहीं मिल सकती, क्योंकि यह देश की राजधानी है, इस

पर सारे देश का अधिकार है। लेकिन जब दिल्ली की ज़रूरतें पूरी करने के लिए और सड़कों इत्यादि के लिए केन्द्र से रुपया मांगा जाता है, तो केन्द्र इन्कार कर देता है और कहता है कि दिल्ली से रुपया पंदा करना चाहिए। जिस पर सारे देश का अधिकार है, उस दिल्ली को बड़ी उदारता के साथ रुपया देना चाहिए, ताकि वह अपनी ज़रूरतें पूरा करके देश की सेवा कर सके।

SHRI LOBO PRABHU : In the current budget of the Home Ministry there is an increase of Rs. 7 crores for Delhi.

श्री हरबयाल देवगुण : दिल्ली के लिए पिछले चार साल से, केवल 23 करोड़ रुपया दिया जा रहा है। माननीय सदस्य बजट में देख सकते हैं कि पिछले साल, उससे पहले साल और इस साल भी उसको केवल 23 करोड़ रुपया दिया गया है।

इसकी आबादी जिस अनुपात से बढ़ रही है उतना रुपया इसे नहीं दिया जा रहा है। इसके बावजूद पिछले दो सालों में आने देखा होगा कि दिल्ली का नक्शा बदल रहा है, इसकी सड़कें सुधर रही हैं, सड़कों को चौड़ा किया जा रहा है और ऐसी-ऐसी सड़कें जो पिछले 20 सालों से चलने के काबिल नहीं थी, जिन पर टैक्सी वाले जाने के लिए तैयार नहीं होते थे, आज सुधर गई हैं अथवा सुधर रही हैं।

एक विशेष बात इस मौके पर कहना चाहता हूँ। यह बिल जो आज इस सदन में विचारधीन है एक वर्ष पहले मैट्रोपोलिटन कौन्सिल में पास हुआ था। आज यहां इसे आगे घन्टे में पास किया जा रहा है, क्योंकि पार्लियामेंट के पास इतना समय नहीं है कि दिल्ली के इतने महत्वपूर्ण बिल पर विस्तार पूर्वक विचार करने का अवसर दे सके। सारे देश की समस्याएँ इस के सामने हैं, इस लिए बातों से पार्लियामेंट का समय बचाना चाहिये ताकि पार्लियामेंट अन्य कामों को देख सके। ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए

कि दिल्ली का बिल दिल्ली की मेट्रोपोलिटन कान्सिल में ही पास हो। इसके लिए दिल्ली की मेट्रोपोलिटन कान्सिल को विधान सभा का रूप दिया जाय। अगर ऐसी व्यवस्था होती तो एक साल पहले वह इसको लागू कर सकते थे। यहां पर यह बिल एक साल तक इस लिए लटका रहा कि दिल्ली की मेट्रोपोलिटन कान्सिल को बिल पास करने का और उसे अन्तिम रूप का अधिकार नहीं है। यह अधिकार पार्लियामेंट के पास है और पार्लियामेंट के पास इतना समय नहीं है कि दिल्ली की समस्याओं पर, दिल्ली के बिलों पर विस्तार पूर्वक विचार कर सके। दिल्ली की समस्याओं के लिए, दिल्ली के बिलों के लिए दिल्ली की मेट्रोपोलिटन कान्सिल का स्तर बढ़ाना चाहिए, दिल्ली को राज्य के रूप में मानना चाहिए। ताकि यदि वह कोई बिल अपने यहां पास करना चाहे, तो वह उसे पास करके तुरन्त लागू कर सके।

संसद-कार्य विभाग और नौबहन तथा परिवहन मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री इकबाल सिंह) : सभापति महोदय, जंसा सरदार अमर सिंह जी सहगल ने कहा है कि दिल्ली में दूसरे सूबों के मुकाबले ज्यादा टैक्स नहीं है—इस सिलसिले में मैंने कुछ बातें पहले श्री लोबो प्रमजी के जवाब में कही थी। उस वक्त मेरे पास दो फिगर्स नहीं थी, जिसके लिये मुझे अफसोस है, अब मैं उन फिगर्स को दे सकता हूँ। मैं अजं करना चाहता हूँ कि जहां तक स्कूटर का टाल्लुक है, यू पी० में स्कूटर पर टैक्स 32 रु० था, यहां पर भी 32 रु० था लेकिन अब हम यहां पर 40 रु० कर रहे हैं। जहा तक पंजाब का टाल्लुक है—वहां पर यह टैक्स 50 रु० है।

श्री लोबो प्रभु : यहां स्कूटर पर बढा रहे हैं ?

श्री इकबाल सिंह : 40 रु० कर रहे हैं। जहां तक कार का टाल्लुक है, उसका टैक्स अलग अलग सूबों में अलग अलग ढंग से है।

मसलन यू० पी० में किलोग्राम के हिसाब से लगता है। जो कार 1016 किलोग्राम तक है, उस पर 60 रु० है, 1270 किलोग्राम तक 80 रु० है और 1778 किलोग्राम तक 100 रु० है और उससे ज्यादा पर 120 रु० है। इस के मुकाबले में दिल्ली में इस वक्त कार का टैक्स सिर्फ 80 रु० था, जो अब बढ़ कर 100 रु० हो जायगा।

श्री लोबो प्रभु : लेकिन उनका 60 था जो आपने 100 कर दिया है।

श्री इकबाल सिंह : अगर आप छोटी और बड़ी कार को ले, तो फर्क नहीं है।

श्री लोबो प्रभु : आपने सबसे छोटी कार का भी 100 रु० कर दिया है।

श्री इकबाल सिंह : पंजाब में यह टैक्स आदमी के हिसाब से लगता है, छोटी कार पर कम और बड़ी कार पर ज्यादा है, 93 रु० से लेकर 125 रु० तक लगता है। इसके अलावा इन सूबों में दूसरे टैक्सेज भी लागू हैं, जैसे पेंसेजर टैक्स है, इन सब को देखते हुए दिल्ली में टैक्सेज सब से कम हैं और यही वजह है कि इन को बढ़ाने की बात मोची गई।

श्री मेघ चन्द्र जी ने कहा है कि मणिपुर में भी हम इन टैक्सेज को बढ़ाने जा रहे हैं। मणिपुर की कान्सिल के तरफ से हमारे पास प्रपोजल आई है, उस पर हम अभी गौर कर रहे हैं। लेकिन वहां की लोकल बाडी की तरफ से कोई प्रपोजल आये तो आप खुद गौर कर सकते हैं कि हम उनको कितनी देर तक कह सकते हैं कि नहीं करेंगे। जो उनकी लोकल बातें हैं, उनके मुताबिक हमें उनको मानना पड़ता है। लेकिन अभी तक हम ने उसको नहीं माना है। अगर वह फिर हम से कहेंगे तो हमें उनके मुताबिक गौर करना पड़ेगा।

श्री रणधीर सिंह ने 10 परसेन्ट रिबेट

[श्री इकबाल सिंह]

के बारे में जो कहा है, वह ठीक है। इसकी बाबत जंसा मैंने पहले बताया था, इसको वापस लिया जा रहा है, क्योंकि इससे टैक्स में ज्यादा नुकासान होता है। दिल्ली की सड़कों को बेहतर बनाने के लिये हमें रुपया चाहिये, इस लिए इस रिबेट को वापस लेना मुनासिब समझा गया है। श्री लोबो प्रभू जी ने कहा है कि अब इस काम के लिये ज्यादा भ्रामदमियों की जरूरत पड़ेगी। मैं उनसे भ्रजं करना चाहता हूं हि इससे कोई फर्क नहीं पड़ेगा। जो साल का टैक्स भ्रदा करना चाहता है, उसको लेने से हमें इन्कार नहीं है, लेकिन रिबेट के हट जाने से इस पर कोई खास फर्क नहीं पड़ेगा। जितने भ्रदामी पहले काम करते थे, उतने ही अब काम करेंगे। पहले भी ज्यादा भ्रदामी क्वार्टली टैक्स भ्रदा करते थे, भ्रधे साल का या पूरे साल का कम लोग देते थे, इस लिये इस में आदमियों का खर्च नहीं बढ़ेगा।

टैक्सी-परमिट्स एकस सर्विसमैन को दिये जाने चाहिये यह भ्रच्छा सुभाव है, इसकी बाबत हम दिल्ली एडमिनिस्ट्रेशन को कहेंगे। पैसेजर्स भ्रमेनिटीज की बाबत भी हम उन से कहेंगे- जितना ज्यादा से ज्यादा वह कर सकते है, जरूर करें।

फरनांडीज साहब ने कहा कि इस टैक्स का बोझा छोटे लोगों पर ज्यादा पड़ेगा। भ्राप जानते हैं कि हर टैक्स का बोझा कुछ न कुछ काम करने वालों पर जरूर पड़ता है, लेकिन इस का बोझा इतना ज्यादा नहीं है, जिसको वह न उठा सकें। मैं यहां भ्रापकी एक गलतफहमी को दूर करना चाहता हूं - इस में सिर्फ टोकन टैक्स बढ़ा है, दूसरे टैक्सेज नहीं बढ़े हैं। इस का काम करने वालों पर इतना ज्यादा भ्रसर नहीं पड़ेगा कि वह किराये बढ़ा देंगे। कोई यह कहे कि तेल की कीमत बढ़ गई है, उस से किराये बढ़ेंगे - तो वह दूसरी बात है, लेकिन इस का

बोझा किराये पर नहीं पड़ेगा। भ्रापको यह भी देखना है कि ५० पी०, पंजाब भ्रौर हरियाणा में जो टैक्स पैसेज्जर गाड़ियों पर लागू हैं, उन से यह टैक्स ज्यादा नहीं है, उन के टोटल टैक्सेज के मुकाबले यहां पर टैक्सेज बहुत कम हैं।

महाजन जी ने ट्रैक्टर पर टैक्स लगाये जाने का जिक्र किया है। मैं उन से भ्रजं करना चाहता हूं कि जो ट्रैक्टर देहातों में काम करने के लिये हैं, जमींदारों के काम के लिये हैं, किसानों के काम के लिये हैं, उन पर कोई टैक्स नहीं लगाया गया है, लेकिन जो ट्रैक्टर का इस्तेमाल व्यापार के लिये करना चाहेंगे, उन पर भ्रजं भी टैक्स लगता है भ्रौर उस पर यह टैक्स जरूर बढ़ाया गया है. ....

श्री प्रकाशबीर शास्त्री (हापुड) : ट्रैक्टर की ट्राली पर तो भ्रापने टैक्स लगा दिया है, जो किसान भ्रपने लिये इस्तेमाल करता है।

श्री इकबाल सिंह : उस पर टैक्स नहीं है।

श्री प्रकाशबीर शास्त्री : उत्तर प्रदेश में है।

श्री इकबाल सिंह : मैं उत्तर प्रदेश की बात नहीं कर रहा हूं, मैं दिल्ली की बात कर रहा हूं। जो ट्राली का इस्तेमाल व्यापारी ढंग से कोई चीज लादने भ्रौर उस से पंसा कमाने के लिये करते हैं, उस पर टैक्स है। लेकिन जो किसान उस ट्राली का इस्तेमाल भ्रपने लिये करेगा, उस पर टैक्स नहीं है।

देवगुणा जी ने दिल्ली के बारे में बहुत सी बातें कही हैं। वह कहते हैं कि दिल्ली की कोई मदद नहीं की जाती। मैं उन से भ्रजं करना चाहता हूं कि इस टैक्स के नीचे जो रुपया इकट्ठा होता है, पहले 1 करोड़ 20 लाख होता था भ्रौर अब तकरीबन 1 करोड़ 50 लाख होगा, वह रुपया तीन लोकल-बाडीज में बांटा

(Amdt.) Bill

जाता है - दिल्ली म्युनिस्पल कारपोरेशन, नई दिल्ली म्युनिस्पल कमेट्री और कंस्ट्रक्शन बोर्ड, ताकि वे अपनी सड़कों को बेहतर बना सकें और नई सड़कें बना सकें। जैसा मैंने पहले बताया था, वह रूपया पहले भी उन को दिया जाता रहा है और इस साल उन को और ज्यादा मिलेगा। टैक्स कलेक्शन के खर्च को काट कर बाकी सब रूपया उन को दे दिया जाता है।

वह कहते हैं कि सेन्ट्रल गवर्नमेन्ट दिल्ली की मदद नहीं करती। मैं उन की जानकारों के लिये बताना चाहता हूँ - पिछले साल सड़कों के लिये जो मदद उन को दी गई है - वह थी 2 करोड़ 10 लाख रुपये और इस साल यानी 1969-70 में जो मदद उन को दी जाने वाली है - वह है 5 करोड़ 15 लाख रुपये।

तीन करोड़ रुपये ज्यादा एक साल में ही मिले। जहां तक दिल्ली म्युनिस्पल कमेट्री की बात कही गई, उसको पिछले साल एक करोड़ 5 लाख रुपये मिले थे और इस साल तीन करोड़ 76 लाख मिलेंगे। अब अगर यह मदद नहीं है, इसके बाद भी कहा जाये कि कोई मदद नहीं हुई तो फिर मेरे पास कोई जवाब नहीं है। सिर्फ एक साल पहले से तीन करोड़ रूपया ज्यादा आपको देने का फंसला है।

श्री हरबयाल बेबगुल : आप टोटल एलो-केशन को देखें तो 23 करोड़ 40 लाख पिछले साल भी था और वही अब भी है। इस रुपये को हम चाहे सड़कों पर खर्च करें या किसी और चीज पर, वह बात भ्रमल है।

श्री इकबाल सिंह : यह बिल सड़कों की बाबत है। सड़कों की बाबत में कह सकता हूँ कि पिछले साल के मुकाबले इस साल तीन करोड़ ज्यादा मिला है। इसके बाद भी अगर कहा जाये कि कुछ नहीं मिला तो मेरे पास उसका जवाब नहीं है।

(Amdt.) Bill

श्री रणधीर सिंह : ट्रैक्टर को मोटर से भ्रमल कर दीजिए।

श्री इकबाल सिंह : मैं रणधीर सिंह जी की जानकारी के लिए बतलाना चाहता हूँ कि अगर ट्रैक्टर खेती के लिए होगा तो वह पहले से ही निकला हुआ है, उस पर कोई टैक्स नहीं होगा। हां, अगर वह कारोबार के लिए होगा तो उस पर टैक्स रहेगा।

इन शब्दों के साथ मैं प्राणा करता हूँ कि यह सदन इस बिल को पास करेगा।

MR. CHAIRMAN : The question is :

"That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

14.52 hrs.

STATUTORY RESOLUTION RE: PAYMENT OF BONUS (AMENDMENT) ORDINANCE AND PAYMENT OF BONUS (AMENDMENT) BILL

MR. CHAIRMAN : Now we shall take up the next item. Shri Goyal.

SHRI S. KUNDU (Balasore): Sir, before Shri Goyal starts, may I make a humble submission? I filed an amendment after 3 P. M. to the Payment of Bonus (Amendment) Bill which we are going to take up after this Resolution of Shri Goyal. If you permit it, it could be circulated.

MR. CHAIRMAN : I do not know the subject matter of your amendment. It has to be considered whether it is admissible or not. On a mere technical ground, that you have filed it a bit late, it will not be disallowed. But you should allow some time to the Chair to consider it. I shall consider it later when I see it.

SHRI S. KUNDU : All right.