

[श्री कृष्ण चन्द्र पन्त]

इस में जितना पैसा रखा गया है वह पर्याप्त नहीं होगा ऋण देने के कार्य को पूरा करने के लिए सारी बहस में मैं नहीं जाता। लेकिन यह मैं आश्वासन दे सकता हूँ सदन को कि अगर यह पैसा पर्याप्त नहीं है, जिस काम के लिये रखा गया है उसके लिये काफी नहीं है तो हम आप के पास आयेंगे और पैसा बढ़ाने की आवश्यकता समझेंगे तो उसको बढ़ायेंगे। इस लिए इसके बारे में आप को कोई चिन्ता करने की आवश्यकता नहीं है।

शिकरे साहब ने दो एक बातें कही थीं। कुछ रूल्स और रेगुलेशंस की बात थी कि लिमिट रहनी चाहिये। यह बिल में रखने की बात नहीं है। यह बाद को बोर्ड के तय करने की बात है।

कोर्ट फीस का जिक्र भारती जी ने किया था। उन्होंने कहा था कि कोर्ट फीस आप कहते हैं कि राज्य सरकारों की बात है। तो राज्य सरकारों की बात तो है ही। यह स्टाम्प एक्ट के मातहत राज्य सरकारें कोर्ट फीस मुकर्रर करती हैं।

श्री महाराज सिंह भारती : आप उनको सलाह दे सकते हैं।

श्री कृष्ण चन्द्र पन्त : हम उनको लिखेंगे। आप को पत्र उप-प्रधान मंत्री ने लिखा है, वह मिला होगा।

श्री महाराज सिंह भारती : नहीं मिला है।

श्री कृष्ण चन्द्र पन्त : ताज्जुब है। लेकिन उन्होंने कहा है कि हम राज्य सरकारों को आवश्यकता पड़ी तो लिखेंगे।

श्री महाराज सिंह भारती : अभी आवश्यकता पड़ी नहीं ?

श्री कृष्ण चन्द्र पन्त : आप वह पत्र पढ़ लें फिर सलाह देना चाहें तो दें बरना सदन का समय खराब होगा।

तो मैं आखिर में फिर सब माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूँ कि इतनी दिल-चस्पी उन्होंने इसमें ली और आशा करता हूँ सदन इस बिल को पास करेगा।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Now, the question is :

"That the Bill, as amended be passed."

The motion was adopted

14.40 hrs.

MOTION RE FINAL REPORT OF
ROAD TRANSPORT TAXA-
TION ENQUIRY COM-
MITTEE—Contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER : We shall now take up further consideration of the Final Report of the Road Transport Taxation Enquiry Committee. The time at our disposal is 1 hour and 20 minutes. I do not like that this be discussed in instalments. The House would like to hear the hon. Minister. I would request the hon. Members to confine their remarks to 10 minutes each. Shri Goel to continue his speech. You have already taken 10 minutes. Please conclude in a few minutes.

SHRI SHRI CHAND GOYAL (Chandigarh) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I narrated yesterday that the transport industry is in the doldrums. It has not got a fair deal at the hands of the Government. It is good that the hon. Minister is present today. We missed him very much yesterday. He himself is of the opinion that, at present, the industry is faced with several difficulties. I would not read from his speech where he has admitted all this. He has admitted that the industry is suffering from heavy taxation. I would like to make an appeal to him that, if he really feels that the industry is suffering from heavy taxation, that it will be good to make a beginning with the reduction of excise duties on fuel, tyres and tubes and vehicles so that this burden may be reduced to some extent.

Another difficulty which the hon. Minister has also admitted is about inter-State movements. These transporters who have to pass from one State to another are subjected to various laws of various States. For that purpose, I would request the hon. Minister that the Inter-State Commission on Transport must be strengthened and made a permanent body, an independent body, and it must also be given powers to impose taxes on inter-State movements so that, after having collected all these taxes; these can be fairly and equitably distributed between the various States.

Another difficulty is with regard to these checkposts. I also want to remind him that the Keskar Committee in its Second Interim Report has suggested the abolition of octroi because in U. P. alone there are 27 such check-posts. The recommendation of the Second Interim Report has not been implemented by the various States. In fact, various corporations and local committees are now suggesting that the entire octroi schedule should be revised. It should be in the fitness of things that, from the Central Government, a directive should go to all these corporations and various local bodies so that the octroi duty is not enhanced at all.

14.45 hrs.

[Shri Vasudevan Nair in the Chair]

The illegal gratification which is being charged at various check-posts from these transporters is also another problem. They have to pay very huge sums on account of that. That problem also has to be very effectively tackled.

Then, Sir, I would invite the hon. Minister's kind attention to one thing; and that is, the absence of credit facilities given by the Government. This is proving to be a great hindrance in the way of development of the industry. The Minister himself has admitted that these transporters have to pay interest even upto 30%. In order to free them from the clutches of these greedy financiers, I think, the Government should think of some arrangement by which some financial aid can be made available to the transporters because Road transport is admittedly one of the best means of transport and the difficulties which we experience in rail transport are not ex-

perienced in road transport. It is a most convenient way of transport. There is no pilferage. The dealer who wants to take his goods from Delhi to Amritsar can take them during the night and can unload them at Amritsar in the morning and sell them realising the money that very day. Considering that the money market is tight these days, road transport provides one of the most easy, convenient and speedy mode of transport. Therefore, Sir, it deserves the Government's encouragement and I think the hon. Minister who realises this would do something in the matter. Now, that the ills have been diagnosed and various reports have almost given these unanimous reports. What has not been done is the implementation part of it and I would request the hon. Minister to see that whatever recommendations have been made by the Keskar Committee and Dalal Committee and various other committees are implemented. Even if he implements 25% of what has been recommended I think the industry will get some relief and would develop to the desired extent.

Sir, this industry, as I submitted already has to play an effective role in the economy of our country. And, therefore, I would appeal that something must be done in the matter of implementing what has already been recommended. The Inter-State Commission should be strengthened with powers of imposing taxes on inter-State movements and this should become an independent body and something should be done in this behalf. Some formula should be evolved with regard to the standard tax. This is all that I have to submit.

SHRI BEDABRATA BARUA (Kaliabor):
Road transport, though essentially of national importance, has been treated as a step-subject, and the inquiry has brought out justifiably the fact that there are a lot of difficulties in the way of the development of road transport due to all types of taxes and duties in various States.

Another aspect of the road transport business is that it is rather a small man's business, and about 80 per cent of the operators are middle class people, and 60 per cent among them are stated to be those who have only one truck each at their disposal and who use their truck for their own maintenance.

[Shri Bedabrata Barua]

The third aspect about the motor transport industry is the scope which it offers for corruption. The stiff control mechanism which is there is easily relaxed by the payment of some money. A motor operator is hopelessly at the mercy of those people who have to give him a licence or permit or a certificate of fitness for his vehicle and so on in respect of which one could always raise the question of judgment. Therefore, I feel that something should be done to look to the interests of this industry and the small men who are being subjected to regulations which are bound to be implemented in an arbitrary way—it is not that the regulations are arbitrary, but the authorities can very easily act in an arbitrary manner by saying 'I do not accept your vehicle as being roadworthy; I reject it, unless you pay me'. It is because of this reason that those people who are placed in charge of checking the transport vehicles of certifying their roadworthiness tend to become corrupt, and I would submit that the extraordinary scope for corruption which this offers should be avoided; and it can only be avoided by bringing about certain changes. I hope that some of the changes that have been suggested by the committee will be implemented.

I know the difficulty involved in that matter, because some of the suggestions will have to be implemented by the States. For example, it has been stated that the taxation has been rather on the heavy side. I, for one, believe that it is true. Whether it is passenger tax or road tax or goods tax or any other tax, ultimately it falls on the consumer. A ridiculous aspect of the whole thing is this. In certain States, they impose passenger and goods tax; they impose it upon the bus passenger but they do not impose it on the passenger who travels by private car who also moves for visits, dinner etc. But when a man is sick and he hires a taxi, he will have to pay the tax because he is a passenger. This is the most regressive system of taxation that I could imagine, and I feel that it should be done away with. It is absolutely anti-people form of taxation. The man who is bound to appear in a case or somebody who is sick or somebody who has to appear in an office is obliged to pay

this tax, but one who travels in his own vehicle does not have to pay anything. This kind of thing should be avoided. The committee has suggested a very good step for avoiding this. I hope Government will try to put that suggestion through. For instance, the committee has suggested that there should be a tax on fuel. If diesel is more useful and cheaper, then it may be taxed more. Some way should be found to tax the fuel and the State Governments might be asked to collect it. If this system is adopted, there is very little scope for corruption, bribery etc. Of course, those who have a bad car will possibly have to pay something more on petrol; but they can change the carburettor or stop using bad petrol and so on. To the extent that the tax will be more on petrol by way of consumption by an old car, some injustice would no doubt be there. But the committee has suggested that the amount of petrol consumed is a very good indicator and therefore, the tax on petrol or fuel is good from the point of view of the industry.

There has been a general argument that the taxation has become a disincentive. I believe that this is an argument which cannot be rejected. We have to find out some ways and means by which we could remove the disincentive aspect. But it is not the disincentive aspect about which I am so much worried, but the encouragement to blackmarketing which is there because of the very heavy tax. I have seen that most of the drivers go about without any papers and without paying any taxes. They can easily do it; for, if the tax is very high, then all that one has to do is to go on avoiding that tax and paying just Rs 15 or Rs. 10 here and there. This type of thing has become an institution in itself. I have found it a sort of universal culture, so to say, in our country. So far as the motor vehicles are concerned, this is the state of affairs in the entire country. I thought that it was there only in my State, but I find that it is happening everywhere. Any vehicle could be stopped and the man asked to pay tax. If the duty is high, the man can always pay some money and manage to escape or pass; if, however, the amount of goods that he is carrying is not subject to octroi duty, he can always pass through.

It is taxation which has been very heavy so far as motor vehicles are concerned. I find also that the figures of taxation vary so much from State to State that some directive should be issued in this regard. This being a financial matter, I feel that some directives or instructions could be issued so that there is no scope for private taxis or private operators to operate in this field without paying any taxes. In those States where there are very heavy taxes, the private operators alone work. Private taxis have become the regular system. They have got their own stands, private taxi stands. I have seen in several States the same state of affairs. This has been directly caused by the faulty policy of State Governments. They should tax what is possible; Rs. 100 or Rs. 200 extra should be enough, until the common people, everybody can have a car. If this procedure is adopted, Government will not lose: on the other hand, they will get twenty times more tax—I can say this without hesitation—if they reduce the taxes. Do not have passenger and goods tax. Do not harass them. As it is, they have to go from one office to another. You go to any tax office. If you find a man in the morning there, you will still see him standing there at 4 P. M. because some terms have not been settled. It is not one office he has to go to. He has to go from one office to another. For passenger tax, it is one office; for goods tax it is another, for excise and sales tax it is a third office; for motor vehicles tax it is another office, and for fitness certificate it is the office of some other inspector.

This way of harassing people actually breeds corruption. We have to consider whether our system can stand so much. Should we make people unnecessarily corrupt? We have to see that whatever taxes we impose in such a way that we do not corrupt the common man and unnecessarily force him to *salaam* somebody with Rs. 10 for getting a thing done. This is not good for anybody.

I think the Minister should take this matter in hand because it involves the common people's interest. Also the vehicle-owners cannot protest. I have told vehicle-owners sometimes about it and asked why they are not protesting. They say that if they did, their vehicle would be deregister-

ed for one year for one reason or another. This is the type of things going on and unless the initiative is taken by the Ministry—because the vehicle-owners are unable to protest—things will not improve.

SHRI INDRAJIT GUPTA (Alipore): The Report of the Road Transport Taxation Enquiry Committee has, in my opinion, brought out correctly but rather one-sidedly the difficulties which this industry is facing due to what I should call the anarchy of the taxation system. I am not concerned so much just now with the question of the absolute level of this taxation; it is not possible for me to judge to what extent this industry can bear any further increases in that direction, because I find that although, as has been pointed out by the Committee, over 85 per cent of the operators are small-scale operators, in the sense that they have only one or two vehicle each—surely this is a factor which merits Government's special attention—it is also true, so far as I know, that there is still a very huge rush for permits. I am inclined to believe that it is such a profitable business even now, despite the heavy level of taxation, that perhaps it would be wrong to consider this question simply from the angle of the capacity of the operators to bear this taxation level, because in that case this rush for permits would have begun to decline, but there is no sign of it declining. I am not actually shedding tears for these operators just now. But what I would bring to the attention of the Minister is that road transport, specially long-distance road transport, has definitely come to stay in India.

Without it now it is not possible for the country's economy, its commerce and its trade, to be carried on effectively and efficiently. I say this because there is a lurking suspicion in the public mind which the Government has not been able to dispel, that the rather stepmotherly attitude of the Government towards this road transport industry derives basically from the idea of the Government that it is a competitor with the railways, and it is necessary for the Minister to assure us not only on his behalf, because I know he has got a lot of sympathy for the development of this industry, but on behalf of the Government which he represents, that because of its vested interests in the railways it is not

[Shri Indrajit Gupta]

subjectively being influenced to take rather a stepmotherly attitude towards the development of this industry.

15.00 hrs.

What I am concerned about more than the actual absolute level of taxation is the fact that there is complete anarchy in the system, and it is this anarchy which is standing in the way of developing a really efficient, speedy and modern road transport system such as the country now requires. There is no uniform rate of taxation, there are so many types of taxes and they vary from State to State, there is a multiplicity of checkposts, there are these octroi levies, all these points have been made quite correctly by other speakers and they are emphasized in the report also. Apart from the total accumulative financial burden of all these things, this kind of system is something which is completely anarchic, and just to leave it on constitutional grounds to the various states to manage it will mean that the Central Government is actually abandoning its responsibility in the matter. If it wants to have a really efficient, cohesive and speedy road transport system operating in this country, it cannot be done if this anarchy is allowed to continue. Therefore, some ways and means must be found by which the system of taxation is simplified. They have also recommended it should be a single point taxation. I do not know why the passenger tax and the goods tax should not be consolidated with the motor vehicles tax. In some States that is done. For instance, in my own state Goods tax and passenger tax are included in the motor vehicles tax and we do not have to pay them separately at different places. In many States I think octroi duties are not much of a problem, in some States they are. I saw in the papers only two days ago that in Bangalore there was a Bangalore *bandh* on this issue. Perhaps the Minister saw it. The reason was that the Bangalore Corporation wanted to extend these octroi duties to cover about 200 or 300 items among which there are also motor spares and accessories. This led to a total *bandh* in the city. That kind of thing is also there. Moreover, this multiplicity of check-posts

and toll posts and octroi duties and all that has converted this as Mr. Barua has very correctly pointed out, into a cesspool of corruption. It is the main incentive for corruption. So I would suggest that some serious thought should be given to this matter of making this system of taxation more simplified and uniform and removing all these multiple irritants which exist and which lead not only to inefficiency but to corruption.

Secondly, this report deals mainly with direct taxation. What about all the indirect taxation from which this industry is suffering and over which I am afraid the Minister of Transport and Shipping has no control whatsoever, that is to say the high prices, the constantly rising prices firstly of vehicles,—there Birlas and Tatas are involved—the price of fuel which is going up all the times, spare parts, accessories, tyres etc. What about all this. This is the heaviest part of indirect taxation because the manufacturer and suppliers of these commodities are being allowed to use their monopoly or near-monopoly position in a sheltered market, protected market to fleece the consumers and charge prices and go on increasing them year after year without any kind of check.

Will you please tell us as to what is the use of our discussing this road transport problem unless it is taken as a comprehensive problem. It cannot be discussed piecemeal. It cannot be solved piecemeal. All these things are involved. There is the question, for example, of the wages of the road transport workers. Their wage structure has a direct bearing on the efficiency or inefficiency of this system. Everybody knows that the wages are low. The conditions of work are very different. All over the world it is known that the driver's occupation and profession is one of the toughest jobs in the world. Here also it is because of the business of the States having their own standards, having their own rights and so on, no uniformity has been brought about. Though there is some wage board appointed, it will go on in a pedestrian manner and I do not know what will come out ultimately. But this is also something which does not bring about a sort of organized and standardised system in wages which will allow the transport

industry to be manned by efficient workers and contented workers. May I remind you, Sir, it was these workers, the workers of the private transport operators who were called upon during the emergency in 1965 to carry supplies for the army on the border during the Indo-Pakistan hostilities when 4000 or 5000 of them had to be requisitioned for this purpose and it was the private transport drivers and cleaners who worked at the front line of the fire and many of them had been killed also by enemy bombs. Let us think about them a bit. Unless something is done, I do not see how you will get out of this unless it becomes a common concern not only of this Ministry but of the Government as a whole. I find this here in an answer which the Hon. Minister gave to one of my questions sometime ago. The question related to the Central Road Transport Corporation which is their own pet baby. The Central Road Transport Corporation is running on a loss. The loss is Rs. 16,52,000 during 1966-67. When it was asked as to what was the reason for this loss, many reasons were listed. The first two which the Minister cited are : (1) increasing cost of fuel and tyre and (2) increasing motor vehicle tax. It is because of these factors that the Government-owned Central transport Corporation is suffering. Then what is the solution? I was very much pained to hear this. It also hurts me. I am sure the hon. Minister also feels that way. He is going about speaking in many places. He is an important man and he is saying all sorts of things. This is what he said in the annual general meeting of the Thana Manufacturers association sometime ago.

The Minister is quoted as saying that Dr. V. K. R. V. Rao pleaded his helplessness in meeting the demand of the road transport owing to the progressive cuts in the budgetary provision year after year and unless his hands are strengthened there is no use expecting things from him. I think it is correctly reported. He means that a powerful lobby should be built up in the Parliament to increase the budgetary allocation for transport and road development. The worst sufferer has been the Ministry of Transport and Shipping. If he wants to get out of the Finance Minister's clutches, I am prepared to support him fully. I would like to know just as we have a railway budget, why not we have a sepa-

rate road budget outside the general budget. Why not the Government think in terms of a separate road transport budget if we want to bring about a co-ordinated transport system instead of leaving everything to Mr. Poonacha? He is there as the inheritor of the past legacy. Now the road transport system is only complementary to the Railways; it should not be regarded as a rival and it should be properly organized and put on a sound footing. I would suggest that the hon. Minister should think of a separate road transport budget. In that we are supporting him fully. Rather than going about the country and pleading helplessness and asking for a lobby in the Parliament—the lobby is here—he should stand up and fight against Mr. Morarji Desai. Otherwise how can we support him? (*Interruptions*) Otherwise let him moot the idea of a separate road transport budget and we will support him.

SHRI SRADHAKAR SUPAKAR (Sambalpur) : Mr. Chairman, Sir. I thank you for giving me a chance to speak on this subject, and I propose to confine my remarks entirely to Chapter IX of the report which speaks of the conditions of the roads in the country. The Central Government has taken up the responsibility of maintaining the national highways through the State Governments but I am afraid they do not pay any attention to the upkeep and development of the national highways.

15.11 hrs.

[*Shri Thirumala Rao in the Chair*]

In this connection, I would draw your attention to a very relevant remark in the report, namely, "the Central Government realises every year a sum of Rs. 236 crores on account of the motor transport taxation but it spends only Rs. 67 crores." That is, only one-fourth of the sum realised by taxation is spent on roads. I think this needs improvement having regard to the fact that the national highways are very important, and I think it is high time that the Central Government spent more on the development of roads than its income.

In this connection, it has been stated and justifiably so, that the economy of not maintaining the roads properly is a very

[Shri Sradhakar Supakar]

bad economy, which affects the transport operators, the people who are using the roads and others, the general public, in a very bad way by way of wear and tear of the vehicles, by way of breakdown, by way of detention in journeys and by way of slowness in speed and not doing the work properly and in proper time on account of the delay on the roads. The hon Minister was in the Planning Commission and the Committee has recommended that at least Rs. 750 crores should be provided in the fourth Plan for the development of roads, but I think that even that is a rather very low target, because, if the Government has an income of Rs. 236 crores per annum, there is no reason why the allotment of money for the fourth Five Year Plan on account of the development of roads should not exceed a thousand crores. When I speak these things I hope I am helping the hon. Minister in strengthening his hands.

So far as the tax element is concerned, it has been stated that for the running of these transport vehicles, the tax element in passenger vehicles is 43.3 per cent and so far as the goods vehicles are concerned, it is 35.7 per cent. Though a very strong and harsh criticism is made of the Government of the States and of the Centre that this amount is too heavy, I do not think if, having regard to the conditions of our road, the Centre and the States spend an adequate amount commensurate with the taxes that they realise, that is too heavy. If they spend an adequate amount on the maintenance of the roads, this percentage of taxation so far as the passenger vehicles and goods vehicles are concerned, would be perfectly justifiable. But that is not done. Taxes are realised but the roads are not maintained properly. That creates difficulty.

Even roads in the capital city of Delhi are in a very sad state. If anybody travels by scooter-rickshaw in Delhi, he can have the pleasure of galloping on horse back. Fortunately, accidents in Delhi are not many. Perhaps it is an accident that this debate takes place immediately after the two serious accidents in the car marathon race from London to Sydney. This does not speak well of our care of roads. There is a lot to be done not only in the matter of maintenance of the roads, but the

way in which traffic is taken care of. There are too many cows and road blocks on the roads. Why should we blame only the octroi and other checkposts, when there are mere formidable checkposts in the form of gheraos, strikes and bandhs on the roads?

Government should take into consideration all these facts. If at all they are serious that the transport system and the standard of our people should improve, the first and foremost thing they should consider is bringing the conditions of roads in our country to the same standard as is prevailing in other civilized countries of the world, where a car or goods truck can easily do 60 to 70 mph. Railways are trying an experiment of having a run of 100 to 150 km per hour. I would like Dr. Rao to compete with the railways and see that the day is not far off when we can have a safe journey on the roads without accident or death at a speed of 100 to 150 km per hour.

SHRI S. K. TAPURIAH (Pali) : Sir, I would confine my remarks to passenger transport. Seeing the way in which our people have started travelling more and more by buses and seeing that buses are the commonest possible mode of transport available to the common man whether in the village or in the city, we should take steps to see that this method of transport is made as cheap as possible. I would just like to mention two or three points that come to my mind immediately.

The first is about the heavy excise duties levied on diesel oil, motor parts and accessories. It is necessary to make the passenger transport system completely free from all encumbrances and difficulties. Only yesterday, in answer to my question, the Deputy Prime Minister said that diesel oil and petrol bear the highest incidence of excise duty. May I request the hon. Minister to see whether it is possible to remove the excise duty on diesel oil consumed by passenger buses, so that the rates of bus travel may come down and the common man may be benefited?

Secondly, in every State there is rush for permits. When there was a Congress Government in West Bengal, I remember opposition parties used to make complaints against the concerned minister for allowing

favouritism in granting permits. When the UF Government was in power, the Congress opposition made the same allegation. While there is such a rush for permits which implies that there is profit in this trade, how is it that every single nationalised passenger transport corporation in our country is losing money? There is not a single nationalised corporation either in Bengal or in any other State, which is making money. The reason is that the common man's transport cannot bear the burden of overheads which a centralised unit entails. We all talk of the common man. Now here is a business in which only small men and small traders are involved. One or two people get together and get a bus on hire-purchase and there are one or two men working with them.

There was no monopoly of bigger men in this trade. It was all run by smaller people. When we nationalised this, we threw these smaller people out of job and then we created these giants. And these giants started losing money. Losing of money by the State Corporations meant either higher incidence of taxation or increase in fares. If there is increase in fares, that again affects the common man. In the case of nationalised transport, we have seen that there is a burden on the people because the corporations have lost money and fares have been increased. Therefore, I believe that it is high time that some action is taken to stop them from increasing the burden on the people and the suggestion I have for consideration is this: I would like to know whether the Minister would consider de-nationalisation of these Corporations. This can be achieved by creation of small co-operatives, you are especially fond of co-operatives. Create co-operatives of 8 or 10 people including two drivers, four conductors, etc. and give them the buses owned by the Corporation on the basis of hire-purchase. The employees provident fund or other funds can be used as down payment and when you strip these corporations of their managerial staff, supervisors and store-keepers, the cost will definitely come down and then I believe you will be in a position to offer the man on the street a cheaper bus travel. It is for the Minister to consider this and I hope he will reply to this point.

श्री मुहम्मद इस्माइल (बैरकपुर) : सभापति महोदय, जो प्रस्ताव रोड ट्रांसपोर्ट के बारे में पेश किया गया है, मैं उसके सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ कि यह एक ऐसी इंडस्ट्री है जो प्रायः बीस वर्ष की आजादी के बाद भी एक विशुद्ध लालची और डिसेंट्रलाइज्ड इंडस्ट्री है और इसका कोई माई बाप नहीं है। इसका पता नहीं है कि कौन इसको टेकल कर सकेगा कौन नहीं। रोड ट्रांसपोर्ट बड़ी महत्वपूर्ण इंडस्ट्री है लेकिन अगर आप देखिये तो आप को पता चलेगा कि कुछ दिनों से रोड ट्रांसपोर्ट इंडस्ट्री में छोटी-छोटी कम्पनियाँ हमारे देश में डेवेलप हो गई हैं, और इनने जोर ये डेवेलप हो गई हैं कि वह सारे देश में फैल गई हैं। उनकी इननी इम्पार्टेंस हो गई है कि हिन्दुस्तान के तमाम शहरों में उसकी शांखेज बुन गई हैं, और रेलवे पर उसका जबर्दस्त असर पड़ रहा है। अगर रेलवे से पूछा जाय तो मालूम होगा कि उनके पास 10, 15 या 20 से ज्यादा ट्रक्स नहीं हैं। वह लोग किस तरह से काम करते हैं और क्या उन का हिसाब है, अगर इसको देखा जाय तो दिल्ली में कुछ हिसाब है, बंगाल में कुछ हिसाब है, आन्ध्र में कुछ और हिसाब है। ऐसी स्थिति में न तो गवर्नमेंट इनका टैक्स तय कर सकती है और न कुछ और कर सकती है। जब से यह चीज इंट्रोड्यूस हुई है तब से बहुत लारवी घा गई है।

इसके साथ-साथ यदि आप यह देखिये कि किस के पास कितने ट्रक्स हैं तो आप को मालूम होगा कि जिनके पास एक ट्रक है उनकी संख्या 1,30,000 है जिन के पास कुछ मिलाकर 1,30,000 ट्रक हैं, जिन के पास दो से पांच तक ट्रक हैं उनकी संख्या 14,046 है, जिनके पास कुल मिलाकर 50,000 ट्रक हैं, जिनके पास 6 से 50 तक ट्रक हैं उनकी संख्या 3,187 है, जिनके पास कुल मिलाकर 61,440 ट्रक हैं, इसी तरह से जिनके पास 51 से 100 तक ट्रक हैं उन की संख्या 32 है, जिनके पास कुल मिलाकर 2,000 ट्रक हैं और जिन लोगों के पास 100 से ज्यादा ट्रक हैं, उनकी संख्या 37 है और उनके पास कुल मिलाकर 21,000 ट्रक हैं।

[श्री मुहम्मद इस्माइल]

यहां पर एक किस्म की मोनोपोली बन रही है और 37 आदमी आज 21,000 ट्रकों के मालिक हैं और बहुत काफी फायदा उठा रहे हैं। असल में यही लोग रोड ट्रांसपोर्ट इंडस्ट्री को कंट्रोल करते हैं। जो एक एक ट्रक वाले 1,30,000 आदमी है उनका महत्व सबसे कम है। न तो वह टैक्स दे सकते हैं न अपनी गाड़ियों को मेनटेन कर सकते हैं, मगर उन को टैक्स बराबर देना पड़ता है। सब से ज्यादा टैक्स इन्हीं लोगों से वसूल होता है और उन 37 आदमियों को जिनके पास आज 21,000 ट्रक हैं उनको तमाम किस्म की छूटें मिली हुई हैं।

मैं कहना चाहता हूँ कि आज सब लोगों पर यूनिफार्म टैक्स होना चाहिये और वह सेंट्रली कंट्रोल्ड होना चाहिये और साथ में जो 37 आदमी 100 से ऊपर ट्रक वाले हैं उन पर ज्यादा टैक्स होना चाहिये और एक एक ट्रक वालों को खास रियायतें मिलनी चाहिये। तभी ज्यादा से ज्यादा आदमी इस इंडस्ट्री में एम्प्लाय हो सकते हैं और कमा कर खा सकते हैं। जो लोग आज कंसट्रेंट कर रहे हैं, मोनोपोली बना रहे हैं उन पर टैक्स का भार ज्यादा डालना चाहिये और छोटे-छोटे लोगों पर कम होना चाहिये ताकि वह अपनी ट्रक्स चला सकें, वर्ना उनके लिए बड़ी मुश्किल होगी।

आज लोग क्या करते हैं कि एक ट्रक रख लेते हैं और दस आदमियों के नाम में उसको दिखाते हैं। एक ही आदमी साइड बिजिनेस की तरह उसको चलाता है और दस आदमियों का काम एक आदमी करता है लेकिन जब टैक्स देना हो तो कहता है कि यह तो हमारा सप्लायर बिजिनेस है। जो ऐसे लोग हैं उन के पास कम से कम 61,000 ट्रक हैं। आज इस तरह की घांघलेबाजी चल रही है। इस रिपोर्ट के अन्दर भी यह चीज क्लिफसाइज की गई है। इसको पकड़ने का तरीका इस रिपोर्ट में है। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि वह खास तौर पर इस चीज पर ध्यान दें। यह चीज सेंट्रली कंट्रोल्ड होनी चाहिये और जो हमारे

छोटे-छोटे ट्रक मालिक हैं उसको दृष्टि में रखना जाये ताकि सरकार इस रोजगार का संचालन कर सके और इसका ज्यादा बोझ जो मोनोपोलिस्ट है उन पर रहे नहीं तो उनकी मोनोपोली चलती रहेगी।

इस कमेटी की रिपोर्ट में बहुत सी रिक्मेंडेशन्स हैं। जहां तक रिपोर्ट का ताल्लुक है, कमेटी ने अच्छी-अच्छी रिक्मेंडेशन्स की हैं, मगर मेरा विश्वास नहीं है कि जो रिक्मेंडेशन्स साधारण लोगों के हित में हैं वह काम में लाई जायेंगी। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि जो रिक्मेंडेशन्स छोटे-छोटे लोगों के हित में हैं वह खास तौर से इम्प्लिमेंट की जायें। मैंने देखा है कि जो गरीब लोग हैं वह तो सरकार को टैक्स देते हैं लेकिन जो बड़े-बड़े लोग हैं वह सरकार को धोखा देते हैं और दिन भर घूम-घूम कर अपनी गाड़ियों में चलते रहते हैं। अगर आप कोई एम्बवायरी कमिशन बिठलायें तो आपको इस तरह के सैकड़ों नहीं हजारों आदमी मिलेंगे खास कर मेरे सूबे के बहुत से लोग मिलेंगे। यह काम सबसे ज्यादा बड़े-बड़े लोग करते हैं, जिनको कोई पूछने वाला नहीं है।

जैसा श्री इन्द्रजीत गुप्त ने कहा, इसके लिए एक सेपरेट बजट जरूर होना चाहिये। रोड इंडस्ट्री की बड़ी इम्पॉर्टेंस हमारे देश के लिये है। देहातों और गांवों में यह चीजें सप्लाई करती हैं। आज रोड्स का डेवलपमेंट हो रहा है। जब रोड्स का डेवलपमेंट होगा तब रोड ट्रांसपोर्ट का भी डेवलपमेंट होगा। इसलिए इस का स्पेशल स्टेट्स होना चाहिये और सेपरेट बजट होना चाहिये। आज सेन्ट्रल गवर्नमेंट ने एक सेन्ट्रल गवर्नमेंट रोड ट्रांसपोर्ट अन्डरटेकिंग बनाई है। वह एक व्यक्तिगत किस्म की चीज है। कई मतलबा रिजिजेंटेशन किया है, कोई माई बाप नहीं है, कौन भेजेगा, कौन लेगा, क्या होगा, किसी किस्म का कुछ नहीं है। यहां बड़ी घांघलेबाजी है। मैं चाहता हूँ कि फुल फ्लेज्ड कारपोरेशन बनाया जाए और वह सब चीजों को देखे। रोड ट्रांसपोर्ट को कंट्रोल

करने के लिए बहुत सी चीजों पर आपको कंट्रोल करना होगा। छोटी-छोटी रोड ट्रांसपोर्ट कम्पनियां हैं। उन पर खास तौर से इसको नज़र रखनी होगी, उनकी इनकवायरी करनी होगी। क्या वे टैक्स देती हैं या नहीं देती हैं, इनकम टैक्स भ्रदा करती हैं या नहीं करती हैं, इस पर इस रोड ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन को नज़र रखनी होगी और हमारे मिनिस्टर साहब को नज़र रखनी होगी।

37 आदमी हैं जिन के पास 21,000 ट्रक हैं। उन पर आपको निगाह रखनी होगी। जिन के पास एक-एक ट्रक होता है उनको ही ज्यादा मुसीबतों का सामना करना पड़ता है। उनकी तरफ आपका रुख सहानुभूति का रुख होना चाहिये। उनको टैक्सों में राहत दी जानी चाहिये। कम से कम पैसा उन से लिया जाना चाहिये।

श्री शक्ति भूषण (खारगोन) : ट्रांसपोर्ट के हमारे मंत्री महोदय समाजवादी विचारधारा के मंत्री हैं। खास तौर से जो देश के नौजवान हैं वे उनकी तरफ हमेशा आशा लगाये रहते हैं। जिस समाजवादी सड़क का वह देश में निर्माण कर रहे हैं, मुझे ऐसा लगता है कि उसी सड़क पर मोनोपोलिस्टों के ट्रक और उसी सड़क पर सोशल वेलफेयर के ट्रक चलने वाले हैं। ये सब एक साथ नहीं जा सकते हैं।

श्री प्रदल बिहारी बाणपेयी (बलरामपुर) : भ्रलग-भ्रलग सड़कें चाहिये ?

श्री शक्ति भूषण : मैं गो रखा की सड़क का जिक्र नहीं करता। वह तो स्वर्ग को ले जाती है।

ट्रक के जो ड्राइवर हैं उनके सम्बन्ध में मैं इतना ही जानता हूँ कि जब मैं अपनी गाड़ी से यहां से खारगोन जाता हूँ और खुद ही गाड़ी को ड्राइव करके भागरा बम्बई रोड पर ले जाता हूँ तो कभी भी ऐसा नहीं हुआ है जब कि मुझे पांच दस ट्रक चलते हुए नजर न आये हों। ड्राइवर जो उनके होते हैं वे बेबीत भर जाते हैं। उन बेचारों को बहुत ज्यादा धोवर कौडिम करना पड़ता है। ऊपर की धामदनी

इसमें काफी होती है। इससे यही निष्कर्ष निकलता है कि यह जो इंडस्ट्री है वह बसे फायदे में चल रही है। इतने ट्रक चलते के बाद भी कैसे यह भागे बढ़ती जाती है। इसके पीछे जो रहस्य है वह समझ में नहीं आता है। मैं गुप्त जी की जानकारी के लिए बतलाना चाहता हूँ कि दिल्ली की फाइनेंस कम्पनीज ने एक सौ करोड़ रुपये इसमें लगा रखा है। इस प्रकार से सारे देश में ट्रक का एक जाल सा फैला हुआ हमें दिखाई देता है। यह कहा गया कि ट्रकों में चोरी का माल जाता है। लेकिन मैं आपको बतलाना चाहता हूँ कि तीन सौ करोड़ रुपये का सोना देश के कोने-कोने में इन ट्रकों के जरिये जाता है। इन ट्रक कम्पनियों के कौन मालिक हैं? बड़े-बड़े पूंजीपति ही तो इनके मालिक हैं।

इस इंडस्ट्री के लिए आप सड़कें तो अच्छी बनायेंगे ही। मुझे उम्मीद है कि मंत्री महोदय रास्ते में ट्रक ड्राइवर्स के लिए बिश्राम करने की व्यवस्था भी करेंगे। ऐसी व्यवस्था भी इसके साथ-साथ होनी चाहिये कि कम से कम सौ मील पर इंडियन प्रायल कम्पनी का एक पेट्रोल पम्प लग जाए। प्राइवेट जो पेट्रोल कम्पनियां हैं वे तो प्राफिट के लिए ही काम करती हैं। लेकिन आई० ओ० सी० ऐसा नहीं करती है। वह तो रास्ते में इन पम्पस की व्यवस्था कर ही सकती है ताकि उनको रास्ते में पेट्रोल मिल सके।

इस सब का सही इलाज तो यही है कि सड़क यातायात का राष्ट्रीयकरण हो। इसके अलावा कोई दूसरा इलाज नहीं है। पिछले दिनों इन ट्रांसपोर्टर्स की एक बहुत बड़ी मीटिंग हुई थी। उसमें मंत्री महोदय भी मौजूद थे। देश के बड़े-बड़े नेताओं ने वहां निशानलाइफेशन की बड़ी मुसालिफत की थी। हम आशा करते थे कि कम से कम हमारे मंत्री महोदय तो उस का विरोध करेंगे क्योंकि जो समाजवाद की सड़क इस देश में बंध बना रहे हैं, वह बात उस के अनुकूल नहीं थी। जिन नेताओं ने राष्ट्रीयकरण का विरोध किया उनका जबाब हम आप

[श्री शशि भूषण]

जैसे क्रान्तिकारी मंत्री से हमेशा चाहते रहे हैं।

जहां तक टैक्सों का प्रश्न है, म्यूनिसिपैलिटी वाले अलग लेते हैं, कस्टमज वाले अलग लेते हैं, हर प्रान्त में टैक्स अलग-अलग हैं, यह ठीक नहीं है। मेरा खयाल है कि जब एक बार लाइसेंस ट्रक को दे दिया जाय तो उसको इजाजत होनी चाहिये कि वह देश के जिस भाग में जाना चाहे जा सके। देश के किसी भी भाग में ट्रक ले जाया जा सके, इसकी उनको छूट होनी चाहिये। काश्मीर के कन्याकुमारी तक ट्रक को ले जाने की उनको छूट होनी चाहिए। देश एक है और एक प्रान्त में से दूसरे प्रान्त में ट्रक ले जाया जाए तो टैक्स देना पड़ता है, रिश्वत देनी पड़ती है। दिल्ली से बम्बई ले जाना हो तो रिश्वतें देनी पड़ती हैं। जब एक ट्रक भ्रान्त ने ट्रक ले लिया, लाइसेंस ले लिया तो वह उसको जहां चाहे ले जाए, इनकी उसको छूट होनी चाहिए। यह भ्रजीब सा लगता है कि यहां का ट्रक यहां नहीं जा सकता है और वहां का वहां नहीं जा सकता है। जो बंदिशें हैं लाइसेंस आदि पर उनको थोड़ा आपको कम करना चाहिए। इन बंदिशों से जो लोगों के अधिकार हैं उनका हनन होता है। ट्रक एक बार कोई ले लेता है तो ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए कि जहां वह चाहे उस को ले जाए।

टैक्सिस का भी यूनिकेशन होना चाहिये। जिस तरह से गाड़ियों पर जयपुर की प्लेट लगी रहती है, ग्वालियर की प्लेट लगी रहती है, यह ठीक नहीं है। यह भ्रजीब सा लगता है। भ्रज न राजा रहे हैं और न रानियां। प्रान्तों के ऊपर आप सर्वोपरि हैं। सारे देश में ट्रक्स जा सकें, इसकी व्यवस्था आप करें ताकि रिश्वत का जो बाजार है वह बन्द हो। टैक्स एक ही जगह लगे, इसकी व्यवस्था आप करें। दस दस और पचास पचास जगह टैक्स नहीं लगने चाहियें। उन बेचारों को वर्तमान व्यवस्था में जेबों में बैली रखनी पड़ती है इन रिश्वतों को देने के लिए। इसीलिए वे धोबरलोडिन भी करते हैं और इसीलिए बेचारों की जानें भी जाती हैं।

उनकी जानों की सुरक्षा के लिए भी जरूरी है कि टैक्सों का एकीकरण हो।

मैं इनश्योरेंस के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूँ। सड़कें आपकी हैं, उनकी मरम्मत आप कराते हैं लेकिन ट्रक्स की जो इनश्योरेंस है वह प्राइवेट सेक्टर में होती है। ऐसा क्यों? सड़कें आप दुस्त करवा रहे हैं, रोड ट्रास्पोटेशन को आप धीरे धीरे नेशनलाइज कर रहे हैं और ऐसा करने के लिये आपको पूंजी भी चाहिये और पूंजी प्राप्त करने के लिये यह आवश्यक है कि उनका इनश्योरेंस भी आप करें। मैंने देखा है कि प्रदेशों की सरकारों की जो अपनी गाड़ियां भी हैं, ट्रक्स भी हैं वे भी प्राइवेट सेक्टर के यहां जाकर उनका इनश्योरेंस करवाती हैं। मैं चाहता हूँ कि उनके लिए आप एक जनरल इनश्योरेंस कम्पनी ऐसी बनाइये जहां पर इन ट्रक्स और गाड़ियों का नेशनलाइजेशन हो सके।

MR. CHAIRMAN : How much time will the Minister take ?

THE MINISTER OF TRANSPORT AND SHIPPING (DR. V. K. R. V. RAO) : 20 minutes.

MR. CHAIRMAN : Shri Deven Sen.

SHRI RANDHIR SINGH (Rohtak) : I will take only 5 minutes.

MR. CHAIRMAN : No please. There is no time. The discussion is to be concluded by 4 O'Clock. A very important discussion is coming up at 4 O'Clock.

SHRI S. M. BANERJEE (Kanpur) : May I suggest that the discussion may continue till 4 O'Clock today and let the Minister reply tomorrow so that more Members can be accommodated.

MR. CHAIRMAN : Let it be concluded today. I would request the hon. Member to be brief and not to repeat the arguments.

श्री देवेन सेन (भासनसोल) : समाप्त महोदय, यद्यपि इस कमीशन ने अपनी रिपोर्ट

सर्वसम्मति से दी है तो भी मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि किसके हित के लिए ये सिफारिशों की गई हैं ? रिपोर्ट में यह दखाने का प्रयास किया गया है कि अप्रेंटिज के हित में ये सिफारिशों की गई हैं। आप देखें कि 1952 में 46,000 अप्रेंटिज थे जिनकी तादाद 1963 में बढ़ कर 1 लाख 53 हजार हो गई। यह इस रिपोर्ट में दिया गया है। 1952 में 1 लाख 30 हजार वीहिकल्स थे जिनकी तादाद 1963 में बढ़ कर 2 लाख 70 हजार हो गई। यह जो कहा जाता है कि केन्द्रीय सरकार और प्रांतीय सरकारों द्वारा जो टैक्स लगाये जाते हैं उनके बोझ की वजह से मोटर ट्रांसपोर्ट में कोई सुधार नहीं हो पा रहा है और लारी तथा बस प्रोनर्ज को नुकसान हो रहा है, यह इन आंकड़ों से जाहिर नहीं होता है। तब इनकी तादाद 46,000 से बढ़ कर 1,53,000 क्यों होती दस साल में और ट्रक्स की तादाद 1,30,000 से बढ़ कर दस साल के अर्से में 2,70,000 क्यों होती। इसका स्पष्टीकरण होना चाहिये।

मैं आपका ध्यान रिपोर्ट के पेज 87 की तरफ भी दिलाना चाहता हूँ। इसमें 182 अप्रेंटिज का हिसाब दिया गया है और देकर यह बतलाने की कोशिश की गई है कि किसी को नफा नहीं होता है। जहाँ पर 1 लाख 53 हजार अप्रेंटिज हैं और जहाँ पर 2 लाख 70 हजार ट्रक्स हैं वहाँ पर 182 का हिसाब लेकर यह निष्कर्ष निकालना ठीक नहीं है कि उनको नफा नहीं होता है। तो भी इन 182 अप्रेंटिज का हिसाब मैं देता हूँ। उनमें से 51 अप्रेंटिज को लास हुआ, 62 अप्रेंटिज को 12 परसेंट तक मुनाफा हुआ, 33 अप्रेंटिज को 18 परसेंट तक मुनाफा हुआ और 36 अप्रेंटिज को 18 परसेंट से ऊपर मुनाफा हुआ। इसका अर्थ यह है कि 182 अप्रेंटिज में से सिर्फ 51 को लास हुआ और बाकी को 12 से लेकर 18 परसेंट, और उससे ऊपर भी, मुनाफा हुआ। और किसी इंडस्ट्री में इतना मुनाफा नहीं होता है। इसलिये हमारे लिये यह मान लेना असम्भव है कि इस इंडस्ट्री में किसी अप्रेंटिज को कोई फायदा नहीं होता है।

मुझे बंगाल का अनुभव है। एक जमाने में मैं वहाँ ट्रांसपोर्ट एक्वाइजरी कमेटी का मेम्बर था। न जाने कितने आदमी लारी और बस लेने के लिए आते थे और एक बस के लिए तीस हजार रुपये की रिश्कत देने के लिए तैयार होते थे। कलकत्ता में जिस किसी को एक बस मिल गई, जिन्दगी भर उसके परिवार की परवरिश हो जाती है। आसनसोल में वह स्थिति है कि जिसको बस मिल जाती है, वह उसके द्वारा न केवल अपना और अपने परिवार का काम चलाना है, बल्कि वह उसकी बंश-परम्परा बन जाती है। वे लोग कोई गरीब आदमी नहीं हैं। कलकत्ता में काशीपुर में बहुत से चौधरी लोग हैं। उनमें से हर एक के पास एक एक लारी है और वे बहुत धनी हैं।

इस स्थिति में यह समझ में नहीं आता है कि इस रिपोर्ट में किसके लिए रोया गया है और किसके हितों की रक्षा की गई है। अगर तीस लाख व्हीकल्स हों और एक व्हीकल में दो ड्राइवर और क्लीनर हों, तो कुल साठ लाख एम्प्लॉईज हो जाते हैं। इस रिपोर्ट में उनके बारे में कुछ नहीं कहा गया है। और फिर क्या यह टैक्स लारी-प्रोनर और बस-प्रोनर देते हैं ? इन टैक्सों का बोझ कनज्यूमर्स पर पड़ता है। इस रिपोर्ट में कनज्यूमर्स के बारे में कुछ नहीं कहा गया है। इस लिये मुझे इस रिपोर्ट पर कुछ भरोसा नहीं होता है।

इस रिपोर्ट की सब से महत्वपूर्ण सिफारिश यह है कि एक इन्टर-स्टेट ट्रांसपोर्ट कमीशन स्थापित किया जाये और उसको टैक्स लगाने का हक दिया जाये। अगर इस सिफारिश को स्वीकार किया जायेगा, तो संविधान का उल्लंघन होगा और राज्य सरकारों के साथ झगडा होगा। संविधान के अनुसार हम इस सिफारिश को लागू नहीं कर सकते हैं। मैं आप का ध्यान सातवें शिफ्टूल, कान्फेस्ट लिस्ट के प्राइटम 35 की तरफ दिलाना चाहता हूँ, जिस में कहा गया है :

“Mechanically propelled vehicles including the principles on which taxes on such vehicles are to be levied.”

[श्री देवेन सेन]

मोटर ट्रांसपोर्ट एक स्टेट सबजेक्ट है। उन पर किस बुनियाद पर, किस प्रिंसिपल पर, टैक्स लगाया जाये, इसका फैसला करना केन्द्र के हाथ में है, जब कि टैक्स लगाना स्टेट्स का काम है। मंत्री महोदय ने बताया कि बहुत सी राज्य सरकारों ने इस रिपोर्ट को मन्ज़ूर नहीं किया है। मैं जानना चाहता हूँ कि कौन कौन सी राज्य सरकारों ने इसको स्वीकृति दी है। बिना राज्य सरकारों की स्वीकृति के इन सिफारिशों को कार्यान्वित नहीं किया जा सकता है। इनको लेकर राज्य सरकारों के साथ फिर झगड़ा होगा, क्योंकि इनके द्वारा केन्द्रीय सरकार राज्य सरकारों से टैक्स लेने के अधिकार को छीन रही है।

इस रिपोर्ट में यह भी सिफारिश की गई है कि राज्य सरकारों की भिन्न-भिन्न चेकपोस्ट्स को इन्टर-स्टेट ट्रांसपोर्ट कमीशन के अधीन कर दिया जाये। यह ठीक है कि चेकपोस्ट्स के जरिये बहुत कार्प्शन होता है, लेकिन बिना चेकपोस्ट्स के राज्य सरकारों का काम कैसे चलेगा? जहाँ स्टैंडर्टी राशनिंग या प्राइविशन है, वहाँ चेकपोस्ट्स कायम करनी पड़ेंगी। जिस स्टेट में ज्यादा इकतिया होती है और अनसोशल एलिमेंट्स मोटरों, लारियों और बसों पर चढ़ कर आते हैं, वहाँ चेकपोस्ट्स न होने पर उनको कैसे रोका जा सकेगा?

इन सब बातों के आधार पर यह कहा जा सकता है कि कमेटी ने सब पहलुओं पर विचार करके अपनी राय नहीं दी है। यह तो नहीं कहा जा सकता है कि उसने जल्दबाजी से काम लिया है, क्योंकि इस रिपोर्ट के लाने में तीन चार पांच साल लग गये हैं, लेकिन यह एक कच्ची रिपोर्ट है और इसमें कोई महत्वपूर्ण बात नहीं रखी गई है।

इस रिपोर्ट में कहा गया है कि अगर रोड्स प्रणाली बनाई जायें, तो पचास परसेंट खर्चा बट जायेगा। लेकिन रोड्स को प्रच्छन्न बनाने के लिये कोई सिफारिश नहीं की गई है। यद्यपि लारी-वोनर्स और बस-वोनर्स बहुत घनी हैं, हम लोगों—पार्लियामेंट के मेम्बरों—से पचास

घनी हैं, लेकिन इस रिपोर्ट में उन पर टैक्स कम करने की सिफारिश की गई है।

जैसा कि माननीय सदस्य, श्री इन्द्रजीत गुप्त, ने कहा है, मोटरों और लारियों की कीमतें लगातार बढ़ती जा रही हैं, लेकिन इस बारे में इस रिपोर्ट में कुछ नहीं कहा गया है।

इस प्रकार हम देखते हैं कि रिपोर्ट में जो सिफारिशें की गई हैं, उनसे फायदा केवल घनी लोगों को होगा, गरीबों को नहीं होगा, मोटर-ट्रांसपोर्ट में काम करने वाले एम्प्लॉयज़ को भी नहीं होगा और कनज्यूमर्स—हमें और आपको—भी नहीं होगा। इस लिये हम इस रिपोर्ट को मन्ज़ूर करने में असमर्थ हैं। अगर राज्य सरकारें इसको मन्ज़ूर न करे, तो इसको कार्यान्वित नहीं किया जा सकता है।

जिस इन्टर-स्टेट ट्रांसपोर्ट कमीशन का सुभाव दिया गया है, वह भी एक खतरनाक चीज है। उसमें तीन सदस्य होंगे और उसके चेयरमैन के बारे में रिपोर्ट में कहा गया है कि उस पद पर कोई ग्रैंड आफ पब्लिक इम्पार्टेंस नियुक्त किया जाना चाहिए। इसका मतलब यह है कि जितने डिफ़ीटिड मिनिस्टर्स हैं, उनके पुनर्वास के लिये यह जगह खाली रखी जा रही है।

इस सरकार की विधेयक-निर्माण की पालिसी में मुझे दो बातें देखने को मिलती हैं। एक तो यह है कि जहाँ तक हो सके, मन्ज़ूरों के हक छीने जायें, जैसा कि इंडियन रेलवेज (एमेंडमेंट) बिल में किया गया और दूसरी यह है कि जहाँ तक हो सके, डीसेंट्रलाइजेशन को खत्म करके केन्द्रीयकरण किया जाये। आज जो बिल पास किया गया है—एथीकल्चरल क्रेडिट कार्पोरेशन बिल, उसमें भी केन्द्रीयकरण की तरफ कदम बढ़ाया गया है और इस रिपोर्ट में भी वही प्रवृत्ति नज़र आती है। इस लिए मैं इसको मन्ज़ूर नहीं कर सकता हूँ।

मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इन बातों का स्पष्टीकरण करें।

SHRI DINKAR DESAI (Kanara) : Sir, if one reads this report, one gets the impression that there is nothing but chaos in our road transport system. It is very clear that the taxes have been increased on the road transport vehicles compared to the general increase in taxation in the whole country. That is rather curious. The figures show that in 1950-51 6.15% was the total tax revenue in respect of these motor vehicles, out of the total tax revenue. Now, this figure has increased to 13.33% in 1965-66. From 6.15% in 1950-51, it has increased to 13.33% in 1965-66. The taxes on this industry has been increasing much more speedily than the general taxation in the whole country. We can prove this by another way. They have given the cost of one truck as Rs. 29,868 of which the total tax is Rs. 15,114—that is, more than 50% is the tax, out of which the central tax itself is 31.3%. The taxes are very heavy. Who are the persons who pay these taxes? Sir, it has been revealed that 89% of the operators are owners of only one vehicle. They are small people. There may be a few big companies. There are a few big companies, no doubt; but on the whole, 90% of the operators have only one truck. They are small people. When there is so much of taxation, Sir, there cannot be development in respect of road transport. That is very obvious. They cannot bear that much of heavy taxation. That is one of the reasons why our road transport has not improved. Sir, road transport, in a way, is much more important than railway transport so far as the rural areas of our country are concerned.

The railways cannot go to every village. But road transport can and should go to every village, because India is essentially a land of villages. If we want to develop India, road transport must be developed. Every village must have an approach road leading to the bigger road and then on to the national highway. So this question is very important.

There are so many impediments in the way of development of road transport as shown in the Report. Take, for example, checkpoints. As rightly pointed out by many speakers, these are hotbeds of corruption. We cannot imagine to what extent they are corrupt. I will cite only one

story, not fictional. It actually happened very recently, about 8 months ago in Mysore State from which I come. The Assembly legislators of the State had gone to Madras to attend an international conference. While they were returning, they were stopped by the police at the Madras-Mysore border at midnight. He was a person dressed as a policeman. He said, 'I will not allow the vehicle to pass unless the *mamool* is paid. *Mamool* in Kannada means 'traditional bribe'. They said 'We are members of the Mysore Legislature'. He said, 'That is not my concern. Unless my *mamool* is paid, I cannot let this vehicle enter Mysore State'.

This is what actually happened. The vehicle was stopped for one hour. There were discussions and the members of the Legislature got down. Nothing could be done. Ultimately, the real police came. The man who stopped them was dressed like a policeman. He was employed by the police to collect *mamool*. Ultimately, it took the Mysore legislators one hour to enter their own State. This is the story of the checkpoints.

Just now Shri Indrajit Gupta mentioned about Bangalore *bandh*. There is so much corruption. This is in Mysore State, once described by Mahatma Gandhi as *Ram Raj*. If this is *Ram raj*, I would prefer *Ram raj* to it any day.

The octroi is a medieval system of tax. Every student of economics knows that it is against the modern system of tax. That is why this Report also says that octroi must go and must be substituted by a modern mode of tax which may be distributed among all States.

Various other suggestions are made in the Report. They are generally good suggestions. The final suggestion is that there should be an Inter-State Transport Commission so that there is uniformity in the laws on taxation. In the matter of taxation, the whole country should be treated as one unit. Then alone road transport will develop; otherwise not. Under our Constitution, roads are a State subject also. In the case of railways, it is governed by one central authority. I do not know how this matter is going to be solved. Of course, the Transport Minister thinks—at least this Report thinks—that the setting

[Shri Dinkar Desai]

up of an Inter-State Transport Commission will solve all problems. I do not think so. I do not think that alone will be sufficient.

In this connection, Government should make a study of the development of the road transport systems in big countries like the USA and USSR, both of which have a federal constitution like ours. They should see how the system operates in these countries.

14.54 hrs.

[Mr. Deputy-Speaker *in the Chair*]

In America and the Soviet Union, road transport is very well developed.

Just now we are going to discuss the subject of Centre-State relations. This is a question of Centre-State relations also. That is why it is not so simple a subject. Moreover, just because some good recommendations are made in this report I am not sure that they will all be accepted by the Government or that they will take necessary action on the recommendations, because this report itself has mentioned at page 22 that in the past so many commissions and committees were appointed for the improvement of road transport but nothing has been done. Generally we are following the British policy in this country. Whenever there was some difficulty, there was some cry, Government used to appoint commissions and committees and then nothing happened. The same thing has happened in free India also. That is why I would like to get an assurance from the Transport Minister whether they are really serious. I know that the Minister himself is serious, but it is a question ultimately of the Cabinet. That is the whole trouble. Here you will have to manage things with the States also. That is why I would like to know from the Transport Minister whether this question will be seriously considered at the Cabinet level and whether all the recommendations, useful recommendations, made in this report will be acted upon. If not, it is merely waste of time and the whole country may lapse into greater chaos because after all transport is the most important thing in the country and as I have pointed out earlier, road

transport is most vital because unless road transport is developed our rural areas will not develop.

This is why it is a very important question and I am glad that we were given an opportunity by the Minister to discuss this report, but let us not end only with discussions because today everybody loses face in this country because this Government only discusses things and they never take decisions nor implement them. Whenever a decision is taken, it is reactionary. That is why I would like to have some definite assurance from the Transport Minister as to what he is going to do, when he is going to set up this Inter-State Transport Authority and whether he is going to make a serious study of the transport system in other countries, particularly big countries where they have a federal type of Government, to see that our roads develop quickly so that the whole of India can be developed more speedily.

I have nothing more to add. I would request the Minister to make a careful study of these questions and give us a satisfactory reply that something will be done and the Government will not sleep as it has been sleeping all these twenty years.

श्री रणधीर सिंह (रोहतक) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बहूँ बान कहूँगा जो अब तक किसी ने कही नहीं है। पहली बान मैं यह कहना चाहूँगा, मिनिस्टर साहब को तजवीज दूँगा, वह मोचें कि जो नेशनल हाईवेज हैं या दूसरी सड़कें हैं उन पर टांगे बाने, रेहड़ीवाले, किसान या दूसरी इस तरह की जो सवारियां होनी हैं उन की कोई कदर नहीं है। अगर वह सड़क पर घा जाय तो उन को ठुड्ढे मार कर नीचे पटरी पर उतर दिया जाता है। तो एक तो मिनिस्टर साहब यह इन्तजाम करें कि जहाँ किसान की गाड़ी दिखे, नजर आए, वहाँ बस वाला हो, या कार वाला हो या कोई दूसरा ट्रक वाला हो, एक ऐसा निशान लगा दें मोटर पर जैसे सिगनल होता है ताकि वह सनाम कर के जाय। जैसे कौमी कंडा होता है, जैसे हमारा बहूँ एक निशान होता है, हम को नेशनल प्लैग पिक्साई बेटे ही हम उसे

सलाम करते हैं इसी तरह से ठेले वाला, कार वाला जो अपने धाप को मालिक समझता है सारी सड़क का जब कि मालिक उस का किसान है और वह सड़क उस की है उस को सड़क पर नहीं चलने देना चाहते तो उस की कम से कम इतनी इज्जत तो कर दें, वह चाहे मिनिस्टर हों, चन्द्राण साहब हों, उन की कार हो तो वह ऐसा निशान करें कि जिस में मालूम पड़े कि मेरा सलाम कबूल करे किसान। किसान तो इसी बात पर खुश हो जायगा।

16 00 hrs.

दूसरी बात जो मैं कहना चाहूँगा वह यह है कि जहाँ बड़े-बड़े शहर हैं वहाँ तो राव साहब ने रिंग रोड नेशनल हाइ-वे या बड़े-बड़े हाइ-वे पर दे दी हैं, लेकिन गांववालों ने क्या जुल्म किया है, गांव के बीच में से नेशनल हाइ-वे या बड़ी हाई-वे गुजरती है, उस में बाइ-पास नहीं दिया है। हमारे गांवों की बच्चियां, गरीब हरिजनों, गरीब मजदूरों, गरीब किसानों के बच्चों की रोजाना मीठ होती है। डिप्टी स्पीकर साहब, आप जानते हैं कि ये ट्रक वाले कितनी लापरवाही से ट्रक चलाते हैं.....

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member may resume his speech on the next occasion.

16 01 hrs.

DISCUSSION RE : CENTRE STATE RELATIONS

श्री कंचर लाल गुप्त (दिल्ली सदर) : उपाध्यक्ष महोदय, केन्द्र और राज्यों के सम्बन्धों की समस्या बहुत गम्भीर है और यह समस्या पिछले दो सालों से तो और भी ज्यादा जटिल हो गई है, टेढ़ी और पेचीदा हो गई है। जब 1967 में आम चुनावों के बाद देश में क्रान्ति आई तो भ्रमृतसर से लेकर अगरे गाड़ी कलकत्ते तक चनी जाय, बल्कि भुवनेश्वर तक जाय, तो जहाँ पर पहले कांग्रेस की राजसत्ता थी, वहाँ पर गैर-कांग्रेसी सरकारें बनीं।... (अवधान)...

अब प्रश्न यह है कि ये पेचीदगियां क्यों आईं? इस के दो कारण हैं दो साल पहले, उपाध्यक्ष जी, भारत में केन्द्र तथा राज्यों में प्रायः कांग्रेस की सरकारें थीं, इस लिये कभी-कभी थोड़ा-बहुत मतभेद होता था, लेकिन कोई जटिल समस्या नहीं बनी और इस का दूसरा कारण यह था कि देश में पं० जवाहर लाल नेहरू जैसे व्यक्ति की टावरिंग-परसनेलिटी थी, जिनका सब सम्मान करते थे। लेकिन ये दोनों बातें 1967 के बाद नहीं रहीं, जिसका परिणाम यह हुआ कि समस्या दिन पर दिन बढ़ती गई।

अगर पिछले दो साल की कहानी को धाप देखें तो धाप पायेंगे कि यह केन्द्र तथा राज्य सरकारों के सम्बन्धों की कहानी बड़ी बर्बनाक और कम्पलीकेटेड रही है। किस ढंग से केन्द्र ने राज्य सरकारों से बर्ताव किया, अगर यह चीख बेली जाय तो इस के भयानक नतीजे निकलेंगे। अपनी पार्टी के लिये राजनीति को लाकर किस तरीके से इन लोगों ने गैर-कांग्रेसी सरकारों को, जो आधे से ज्यादा देश में बनाई गई थीं, उल्टा, सिस्टेमेटिक तरीके से उल्टा, लोगों के बचिबट को पलटने की साजिसा की गई, उस की मिसाल नहीं मिलेगी।

उपाध्यक्ष जी, मैं यह मानता हूँ कि हमारे देश का कांस्टीट्यूशन फैंडरल है, जैसा फैंडरल कांस्टीट्यूशन हमारे देश में है वैसा दुनिया के और किसी देश में नहीं है। केन्द्र और राज्यों के जो अधिकार इस पार्लियामेंट में बनाये हैं, उन का पालन हर राज्य सरकार को करना चाहिये। हमारे केन्द्र को अधिकार है कि वह किसी भी राज्य सरकार को डायरेक्टिव दे सकती है, उनकी बाउण्ड्री को भी खेच कर सकती है, एडजस्टमेंट भी कर सकती है, यहाँ तक कि राज्य सरकारों को खत्म भी कर सकती है। ये सब पावर्ड दुनिया के किसी और फैंडरल कांस्टीट्यूशन में नहीं हैं। मैं डॉ० अम्बेदकर को भी इस अवसर पर कोट करना चाहता हूँ—वह कांस्टीट्यूशन की इन्फिण्डेन्स कमेटी के सेबरन थे, उन्होंने कहा था—