

13.07 hrs.

**PUBLIC WAKFS (EXTENSION OF LIMITATION) BILL\***

The Deputy Minister of Law (Shri Hajarnavis): Sir, on behalf of Shri A. K. Sen, I beg to move for leave to introduce a Bill to extend the period of limitation in certain cases for suits to recover possession of immovable property forming part of public wakfs

Mr. Speaker: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to extend the period of limitation in certain cases for suits to recover possession of immovable property forming part of public wakfs"

*The motion was adopted.*

Shri Hajarnavis: Sir, I introduce the Bill

**PAPER LAID ON THE TABLE****STATEMENT REGARDING PUBLIC WAKFS  
(EXTENSION OF LIMITATION)  
ORDINANCE**

The Minister of Law (Shri A. K. Sen): Sir, I beg to lay on the Table a copy of the explanatory statement giving reasons for immediate legislation by the Public Wakfs (Extension of Limitation) Ordinance, 1950, as required under Rule 71(1) of the Rules of Procedure and Conduct of Business in Lok Sabha [Placed in Library. See No LT-1468/59]

13.08 hrs.

**ROAD TRANSPORT CORPORATIONS (AMENDMENT) BILL**

The Minister of State in the Ministry of Transport and Communications

(Shri Raj Bahadur): Sir, I beg to move.

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

Sir, as the House is aware, many States have nationalised road transport in the past few years. The nationalised road transport services are either run departmentally or are operated by public limited companies or corporations. The Government of India some years ago decided as a matter of policy that in the interests of rail-road co-ordination it would be desirable if the nationalised services were to be run through statutory public corporations in which the Railways, the State Governments and, where possible, the private operators could have financial interests. Under the Constitution the formalities in regard to the incorporation and functions of the corporations have to be defined by central legislation. This was done by means of the Road Transport Corporations Act of 1950. This is an enabling measure empowering the State Government to incorporate, regulate and wind up road transport corporations.

Under the Road Transport Corporations Act some of the State Governments have established road transport corporations for their States with a view to provide an efficient and economical system of road transport service. The corporations so far set up are: (1) Kutch State Road Transport Corporation, (2) Saurashtra State Road Transport Corporation, (3) Bombay State Road Transport Corporation,—these three are under the Government of Bombay—(4) PEPSU Road Transport Corporation under the Government of Punjab, (5) the Andhra State Road Transport Corporation under the Government of Andhra Pradesh, and (6) the Bihar State Road Transport Corporation under the Government of Bihar.

\*Published in the Gazette of India Extraordinary Part II—Section 2, dated 3-8-59

An hon. Member: Bihar?

Shri Raj Bahadur: Yes, it has been formed. The Government of Mysore has taken a decision to set up a corporation in the near future. It is also understood that the Government of Punjab and Himachal Pradesh Administration in collaboration have set up a corporation on the inter-State route known as the Pathankot-Manali route. These corporations will actually start functioning after a couple of months. This is the position so far as the nationalised sector is concerned, the part of it which has been converted into corporations, and the rest of it is mostly run departmentally.

Thirdly, certain difficulties have been experienced by the corporations set up under this Act in the efficient discharge of their functions, and the Bill presented before the House aims at removing those difficulties. I think I will do well to refer to a few provisions of the Bill with a view to illustrate my points.

I would refer to section 12, clause (c), first. Under this clause, a corporation is authorised to empower its chief executive officer or general manager, subject to such conditions and limitations if any as may be specified, to exercise the powers and perform such duties as he may deem necessary for the efficient day-to-day administration of its business. The present scheme of delegation of powers is considered restrictive as it does not enable the delegation of powers and functions to persons other than the chief executive officer or the general manager. Unless specific provision is made for the delegation of powers in favour of other officers also, even petty acts like the purchase of a few gallons of petrol by them can be held under objection. It is, therefore, proposed to amend clause (c) of this section so as to enable delegation of necessary powers and functions also to officers of corporations other than the general manager or the chief executive officer.

Secondly, in view of the all-round expanding economy of the country, road transport corporations like other organisations require additional capital for their developmental projects. The State Governments and the Central Government are not always in a position to increase the financial resources of these corporations. Section 21 of the Act which at present empowers these corporations to raise capital for working expenses does not authorise the raising of capital for capital expenditure. Therefore, it is proposed that the corporations may be empowered and authorised to borrow money in the open market for meeting expenditure of a capital nature as well.

Section 30 of the Act is being amended to enable the corporations to utilise their profits also for financing their expansion programme with the approval of the Central and State Governments. Hitherto, any balance left over was diverted to road construction but the expansion of road transport as such was not provided for. The amendment seeks to remedy this shortcoming.

Under section 33, the accounts of the corporations are to be audited by an auditor appointed by the State Governments. There is no obligation on the part of the State Governments to have their accounts audited by the Comptroller and Auditor-General of India. Since the Central Government has financial interests in the corporations set up under the Act, it is considered desirable that the accounts of the corporations are also audited by the Comptroller and Auditor-General. Section 33 is being suitably amended to achieve this object.

The Bill which contains 13 clauses is, I think, a purely non-controversial Bill. It seeks to remedy certain shortcomings or certain deficiencies in the present Act. In the light of the experience gained we have brought

forward this Bill I commend the Bill for the acceptance of the House

Mr. Speaker: Motion moved:

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

Shri Braj Raj Singh (Firozabad)  
What about the time for this Bill?

Mr. Speaker: Let us go on. How many hon. Members want to participate in the general discussion? I see there are five or six hon. Members standing. What time would the House like to have?

Shri Naushir Bharucha (East Khandesh) May I suggest that no time need be fixed? Let us go on until we meet in the Business Advisory Committee. Let us go on till 4 o'clock.

Mr. Speaker: It is 1.15 now. Let us have two hours for this. I think more than two hours is not necessary. There are no amendments at all. This is general discussion. We will have two hours, but let us see. If there are more hon. Members who want to speak, we shall consider. Now, we will conclude this Bill by 3.15 if possible.

Shri Tyagi (Dehra Dun) I must congratulate the hon. Minister for the manner in which he is applying himself to the department of which he is in charge. I think during the period he has been handling this portfolio, transport has made good progress and the complaints of the passengers or the public are on the way towards reduction. Otherwise, everywhere, there were all types of complaints formerly, and I see that transport is now improving. The corporations, however, have not in fact taken root. There are certain governments which are avoiding the formation of corporations for various reasons. I must say that one of the reasons is that they have to pay heavy income-tax

as soon as they organise a corporation. Therefore, if State Governments were to be permitted to carry on their own industry or their own commercial activities on behalf of the Government themselves, very soon there will come a time ....

Mr. Speaker: In case the Centre wants to impose income-tax on business activities or enterprises started by State Governments, are they not under the present Constitution entitled to impose a levy such as income-tax even on business enterprises?

Shri Raj Bahadur. So far as I am aware, so long as they run on a departmental basis, they do not pay income-tax.

Shri Harish Chandra Mathur (Pun.) That is the difficulty.

Mr. Speaker: Hon. Members will look into this. The State Governments can be called upon to pay.

Shri Harish Chandra Mathur: The State Governments run them as government departments.

Shri Tyagi: If this thing comes in unrestricted, then there will come a day when the income to the Central exchequer would be reduced to such a position that to run the Central Government might become impossible. I therefore suggest that it may be accepted as a general policy by the Central Government that the State Governments are not permitted to run business or other such enterprises departmentally.

It is not only a question of the Union's revenue but there is another question too. If the State Governments run them as departments, the services engaged in those enterprises become too secure and they do not cater to the population's needs; they do not popularise their business and do not treat their customers well. I

[Shri Tyagi]

have seen that up to the time when transport was being managed departmentally, wherever it was run, the passengers were not quite happy, and they were treated rudely. Now, wherever corporations have come into being there is a difference of treatment and one can always feel that they are more courteous now.

**Shri Harish Chandra Mathur:** Is this your experience in Uttar Pradesh regarding the State Transport Corporation?

**Shri Tyagi:** In Uttar Pradesh, I am afraid I have not yet seen or had the pleasure of travelling in the buses of the corporation.

**An Hon. Member:** That is best.

**Shri Raj Bahadur:** That is only a department.

**Shri Harish Chandra Mathur:** If you can complain against the departmental transport which is run in Uttar Pradesh, may I ask whether it is not one of the best-run services in the country?

**Shri Tyagi:** I may say that as regards Members of Parliament they are very well treated even by departmental people. But the question is of the general public. I would suggest that the Government might keep in view the monetary question namely, the question of taxes such as income-tax, etc. I say this because transport was a very rich avenue for taxes for the Centre. Every bus-owner used to pay sufficient taxes every year. Now, the Centre has been deprived of all those taxes. It is, therefore, very fair that transport at least must be run through the corporations and not departmentally.

I have also to point out the defects due to red tape. The point is, the departmental people are not always free to act. They always depend upon their senior officers and wait for sanctions, etc., as is the system of the

custom of Government, with the result that they cannot be quick. Therefore, there are delays in every matter. Whatever matter is referred to them, they refer it to higher authorities and still higher authorities at the Centre and sometimes to the Ministers. So, ultimately the transport problem itself becomes smaller than the problem of referring it for consideration at all levels. The Minister's hands are also full of such problems.

Then again there is the question of appointment. It is a good avenue for exercising favouritism. Whether the Government does it fairly, justly or unfairly, the problem remains with the Government and the problem that the Government takes the odium for being criticised for nothing remains. I have seen that when there are 10 candidates and one candidate is selected, all the other nine candidates feel that they are more deserving and they go about saying that favouritism has been exercised. I am sure the corporations can do it quite fairly, because they are on the spot and they can judge the persons. If there be any irregularity, there is the Government where they can complain.

**Mr. Speaker:** I would draw the attention of the hon. Member to article 289 which says:

"(1) The property and income of a State shall be exempt from Union taxation.

(2) Nothing in clause (1) shall prevent the Union from imposing, or authorising the imposition of, any tax to such extent, if any, as Parliament may by law provide in respect of a trade or business of any kind carried on by, or on behalf of, the Government of a State, or any operations connected therewith, or any property used or occupied for the purposes of such trade or business, or any income accruing or arising in connection therewith."

So, Parliament can impose this tax on any trade or business carried on by the State. For that purpose, no corporation is necessary.

**Shri Tyagi:** That is true.

**Shri Raj Bahadur:** May I submit that this would in each case require the Parliament to undertake a separate legislation? Without that, it will not be possible for us to do it. There need not be a special enactment for each and every State, but for all the States generally a special law will have to be passed.

**Shri Tyagi:** Parliament is supreme no doubt, but without any Act of Parliament, by making corporations, they become taxable immediately and automatically. That was my point.

That apart, a corporation will have other advantages as well. It is a good idea that these corporations be authorised to float loans for their requirements, so that the tax-payer may not have to face the burden. Otherwise, as long as it remains a departmental matter, though they might also float loans as they do, every tax-payer is concerned with the exchequer, which is after all public money. So, the incidence falls on the tax payers. If there is a corporation most of the business is run on loans contributed by people who want to invest their money in profitable business. That will give relief to the public exchequer to that extent.

About the auditor, I am afraid I do not quite see eye to eye with my friend, because I feel that the Comptroller and Auditor General's hands are too full. He cannot take it over because the department will become too big and unmanageable. It is already big enough. So, perhaps the Minister might re-examine as to whether it may not be left to the State Governments themselves when the State Governments themselves are not committed in it. I can understand that one cannot audit one's own accounts. So long as the department

was being run by the Government themselves, an auditor appointed by Government might perhaps not do full justice to the accounts, because he is auditing the accounts of his own department. But when there is a corporation, even an auditor appointed by the State Government within whose jurisdiction the corporation is working, would be as good. The Auditor General's hands are already full.

**Mr. Speaker:** That was what was said regarding the L.I.C. There was a heated controversy between the Finance Minister who wanted to take away the L.I.C. from the purview of the Auditor General and the Auditor General, who said that no money spent from the Consolidated Fund ought to be left for scrutiny by some other people. Does the hon. Member want to perpetuate that?

**Shri Tyagi:** That is true. But since our activities are expanding, I think perhaps it may not be possible for the Auditor General.

**Shri Harish Chandra Mathur (Punjab):** It is all the more necessary now when half the Government is run by these corporations.

**Mr. Speaker:** Of course, Parliament must be very chary about its own funds. You create a Consolidated Fund and even if you want to spend a pie, you should pass legislation for appropriation after the budget. But chunks of money go away to corporations which are autonomous and nobody can criticise. What is it that the Parliament is doing? Therefore, hon. Members should see that not a pie is given away from the Consolidated Fund, over which we have no control. The Auditor General is the proper person, let him appoint some more people. I am only throwing out a suggestion because of our experience with L.I.C.

**Shri Tyagi:** I quite agree with that view, but my feeling is that if small corporations are created, the State

[Shri Tyagi]

Government can as well take care of them because their own finances are involved in it and so, they will take pretty good care. I quite understand that corporations which are concerned directly with the Centre, they must be controlled by the Auditor General.

**An Hon. Member:** The Central Government has a share in these corporations.

**Shri Tyagi:** But the State Government also has a share and so we can trust the State Government for that scrutiny. My remarks do not cover corporations run by the Centre.

Coming to the issue of passes to the employees of the corporation and other persons under section 19, I do not know under what conditions these passes are issued and also the grant of refund in respect of unused tickets. I support this measure, but my fear is there will be a tendency of buses getting overcrowded with pass-holders. The question of the number of passes to be issued is also there.

**An Hon. Member:** What about the driver?

**Shri Tyagi:** The driver drives without a pass; I am talking of other employees of the corporation. Of course, the analogy comes from the railways, where the employees are given passes. But the railway train is such a big vehicle that a few families travelling in it do not overcrowd it. But in the case of buses they become overcrowded immediately. For instance, there is always great rush on the buses from Dehra Dun to Mussoorie. If the pass-holder occupies the seat, the passengers will be inconvenienced, because the number of buses is already not enough. So, there should be some restrictive clauses whereby passes may not be very liberally issued.

These are my points. Otherwise, I support the Bill.

**Shri Naushtir Bharucha:** Sir, I am afraid the present Bill does not really alter the Act in its vital aspects and the attention of the House requires to be focussed on those issues. I shall deal first with the power which is sought to be given to certain corporations to raise money in open market for the purpose of meeting any expenditure of a capital nature. Generally, I am averse to corporations having power of butting in financial markets and spoiling the conditions for raising loans for the Central and State Governments.

I was rather surprised and intrigued when I read the Statement of Objects and Reasons which says that the Government is unable to meet the expenditure on capital programmes of these corporations. I fail to understand why along with their other requirements, the Central and State Governments should not raise enough money in the open market, so that one comprehensive transaction is put through and the money market is not unnecessarily disturbed. It is true that the State Governments would have to give guarantee to the loans raised by Road Transport Corporations, but the point that I am making is: what is the difficulty in a State going into the market once and for all and raising loans not only for the State corporations but for any other autonomous bodies which may require loan for capital expenditure? It is our common experience that when minor bodies enter money market they have to pay a little higher rate of interest than is the case with the State or Central Government. In view of this, I do not think it is a very happy clause that has been inserted which permits any and every State Road Transport Corporation to butt into the market and try to raise loans in competition. I wish that this clause were not inserted in this Bill.

My hon. friend Shri Tyagi, who spoke just now, referred to the question of audit and said that the administration of the Auditor-General has become so vast that it is not desirable

to place further burden on the Auditor-General. May I point out one thing? Even with this clause it will be next to impossible for any auditor whatsoever to effectively audit those accounts, and the reasons are what I will presently point out. It will be observed that section 22 of the Act, which lays down the general principles of the corporation finances, says "It shall be the general principle of a corporation that in carrying on its undertaking it shall act on business principles" What these 'business principles' are, these are not defined at all. In a road transport corporation one of the heaviest items of expenditure is depreciation. And section 29, which makes provision for depreciation, reserve and other funds, lays down that a corporation shall make such provisions for depreciation, reserve and other funds as the State Government may, from time to time, direct. Now, the State Governments may have different views as to what should be set aside for depreciation.

12.32 hrs

[Mr. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

In the Bombay Legislative Assembly, where we had to deal with the Bombay State Road Transport Corporation, it was our experience that depreciation was most inadequately provided, and on the basis of a very inadequate provision for depreciation, because the Act has left everything delightfully vague about it, profits were shown and these profits were subsequently distributed. Now, what the hon. Minister in charge of the Bill has done is that he has sought to amend section 13 by mentioning that

"and out of the balance such amount as may, with the previous approval of the State Government . . . may be utilized for financing the expansion programmes of the Corporation and the remainder, if any, shall be made over to the State Government for the purpose of road development."

Now, in the first place, this clause 6, in all its simplicity, assumes that there will be some surplus or balance. Now I ask, how is this balance to be arrived at? First, of course, out of the gross profits you will deduct the expenses. Then the depreciation item will have to be deducted. But it is nobody's business to prescribe at what rate the depreciation should be set aside, with the result that various State Governments will prescribe various types of method for setting aside depreciation and the Auditor-General, when he comes to audit the accounts, will fail to understand on what basis he should audit it. How can he certify that the depreciation is adequate or inadequate if the law leaves it to the State Government to say or prescribe how much depreciation is to be set aside? The State Government under the law can prescribe Rs 10 as depreciation for an undertaking. How can the Auditor-General take exception to that when we have left it vaguely to the State Government to say what the depreciation should be? What is the charm in auditing the accounts unless you have laid down the principle on which the depreciation is to be calculated?

This used to be our main contention in the case of the Bombay Road Transport Corporation, because we knew that our buses were being worn out at a very rapid rate. Their life was only four years because the roads were bad. Still, adequate depreciation was not provided. Therefore, the basic thing that is required to be done is that it should be laid down that depreciation shall be calculated in the case of running buses either on the mileage basis or the life of the asset or some such thing. But no such thing has been provided. We have left it delightfully vague for the State Government to say what they will set aside as depreciation. Therefore, after providing inadequate depreciation they will appear to make profits while as a matter of fact they will be running at a loss.

And out of the so-called "profits" or "the balance" the hon. Minister wants

[Shri Naushir Bharucha]

that the expansion programme should be undertaken. Now, there is a school of thought which says that when you take up capital works it should not be out of revenue. It should not be out of the profits or the surplus. For that you must raise a loan and amortise it or do whatever you like to secure its replacement. What the Bill seeks to do is that it gives freedom to the State Road Transport Corporation to utilize the money of the so-called profits, which really are not profits, for purchasing further buses. In other words, you tax the passenger more for financing your capital programme instead of going into the money market for a loan, for raising a loan, paying interest and providing for refund of it.

Therefore, I object to the basic principle involved in it, namely, use of internal finance for expansion purposes. That is basically wrong I know that in the BEST it used to be done. But it is wrong in principle because you tax the present generation of passengers for providing amenities to the passengers of the future generation. That is wrong in principle and should not be done in a transport undertaking where depreciation is a major item.

Therefore, my submission is this. It is no use telling the auditor: you go and audit the account; because the Central funds are involved so the Centre may exercise control; because, the auditor has no yardstick by which he can say whether a concern is running at a profit or not. So, my submission is that the basic sections of the Act have been left untouched, they have been left absolutely vague and you have tinkered with the Act only here and there and so this amendment requires to be very carefully looked into.

There is another point to which I would like to make a reference and that is with regard to free passes. I am absolutely in favour of free passes being given not only to the employees

but also to M.L.As and M.Ps. Not only that but I am in favour of saying that in the case of M.L.As. and M.Ps. they should be given priority in boarding the buses. It is being done by the Bombay Municipal Corporation. In the Bombay State Transport buses it is being done; M.L.As. are being given passes and they have priority on boarding a bus.

Shri Raj Bahadur: U.P. has also recently done it.

Shri Naushir Bharucha: Only the M.Ps. are neglected and shabbily treated. I am not expecting the hon. Minister to alter it in favour of the M.Ls. because I know that today the M.Ls. are not provided but transport even from Parliament House to their residence. Again bus facility has been stopped. Why? Because there is a loss of Rs. 40 to Rs. 50 per month which they have to incur. Therefore, 400 Members of Parliament, residing in North Avenue and South Avenue, are deprived of their conveyance, a most ordinary amenity. I have to say that it is a courtesy due to them, and it is being denied to them because of a loss of Rs. 40 to Rs. 50 per month! I do not expect that the hon. Minister will accept my amendment, but I say that if you really want democracy to succeed then every Member of Parliament should be free to travel from place to place to see things for himself.

The other day an hon. Minister wrote to us a letter, the Minister for Community Projects, that M.Ps. should take greater interest in Community Projects. Now, one would like to take interest in Community Projects, provided there are transport facilities. The absence of transport facilities is a very crippling, very effective hindrance in the discharge of duties by M.Ps. I would like to go and visit, for instance, the steel works. But they are far away from my home town. It takes me nearly 38 to 40 hours of single journey to reach a



steel plant. We are not given air passes. The result is that one does not see the steel plants and come and criticize here the three steel plants without seeing them. Therefore, we should not be treated like that. If you want democracy to succeed, you must provide transport for the representatives of the people. It is no use saying that an M.P. should not be categorised as a person who deserves a special preference and all that. He deserves it because he has got special and preferential responsibilities pressed upon him.

**Shri Tyagi:** M.Ps. can afford to buy the ticket.

**Shri Naushir Bharucha:** You think perhaps that M.Ps. can afford to buy the ticket but some day if you examine the domestic account of many M.Ps., you will find that some of them are in debt. You do not know how M.Ps. survive after having to maintain two establishments and having to struggle to go from one place to another.

A point was made by my hon friend, which requires to be rebutted because it creates a wrong impression, that if free passes were granted all the buses will be cluttered with M.Ps., M.L.As., and employees and everybody. It is not so. He said that in the case of the Railways, railway passenger traffic is vast and therefore they would not be overcrowded with pass-holders. In Bombay City, buses and trams carry double the number of passengers which the local trains carry, both put together, that is, the Central Railway and the Western Railway. My hon. friend does not know that. The Railways carry eight lakh passengers per day in Bombay City. Our buses and trams carry 14 lakh passengers. There they have been given the free passes and they have never found any difficulty in this matter. My complaint is that we are more shabbily treated than a Municipal Councillor in Bombay. I therefore suggest . . .

**Shri Tyagi:** What is your view with regard to passes issued to employees of the Corporation?

**Shri Naushir Bharucha:** Of course, there are essential employees who are required for their duty to run from one place to another. For example a bus depot may be at Santa Cruz and the employee stays at Grant Road, in Bombay.

**Shri Tyagi:** Issue passes for duty only. There are thousands of them.

**Shri Naushir Bharucha:** It is not easy to distinguish whether he is on duty or not and I do not think that the fear expressed by my hon. friend is at all genuine because in our experience we have found that this thing can be worked. I therefore think that this is a very wise and good provision. M.Ps. should have been included and passes should be made compulsorily available to them. But unfortunately it has not been done.

These are my views. I hope, in future when the hon. Minister thinks of amending the Act he will tackle the situation at the root. We have left all accounting absolutely vague and no auditor-general can audit the accounts to our satisfaction unless the yardstick and the principles are prescribed on which accounting has to proceed. For instance in the case of electricity supply the 'clear' profits of the electrical undertaking are limited. There on what basis the depreciation should be calculated has been prescribed with meticulous detail.

What are the funds that are to be set aside have been prescribed in detail. What amount should be put into those funds has been prescribed. What is permissible expenditure and all these things have been prescribed. Nothing has been prescribed here and has been left vague. Without any yardstick being supplied to the Auditor-General we are saying that he should examine and check the accounts. How can he do so? I submit that these are vital defects in the Bill and the hon. Minister will please take note of them.

**Shri Harish Chandra Mathur:** Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am generally in agreement with my esteemed friend, Shri Tyagi, most of the time but unfortunately today I cannot agree with the observations which he has made in respect of this amending Bill. He started by congratulating the hon. Minister for his achievement in the uplift of road transport. With my personal relationship with the hon. Minister I could only say that I could only congratulate him for his endeavours but not for his achievements. I think that the roadways and the road transport is perhaps one of those industries which are still the most neglected and the most exploited and hardly a fringe of the problem has been covered. More particularly, the Central Government has been as ineffective and helpless as worse than that we cannot imagine.

I think this department has almost overshadowed all other departments in corruption and in all other matters which a public utility department is not supposed to be suffering from.

**Shri Raj Bahadur:** You mean the Central Department of Transport?

**Shri Harish Chandra Mathur:** There is no Central department. That is why I say that I cannot congratulate you. You have been ineffective and helpless. You have not been able to inject any efficiency, you have not been able to inject any integrity and you have not been able to streamline the working of this department. It is therefore that we can say that you have not been deeply conscious of this.

**Mr. Deputy-Speaker:** All this has been addressed to me. It will go round as if I have not been able to do all that.

**Shri Harish Chandra Mathur:** I said the hon. Minister has not been able to do it. It is only when he interjected that I referred to him. I am sorry if you are likely to be misunderstood by the Press.

**Mr. Deputy-Speaker:** By the readers.

**Shri Harish Chandra Mathur:** I never think it will so happen. I mean that the Central Government, which I repeatedly said, has yet quite a lot of ground to cover in this particular matter. But I would not like to go into that particular question here because we are limited in our scope of discussion regarding the Road Transport Corporation Bill. It is only an amending Bill. The hon. speaker, who preceded me, just wanted to give an impression to the House that road transport run by the Corporation has certainly definite advantages over the transport run by the State-owned departments. I think it is not our experience. I do not think we should go into this question here while discussing this Bill, but I do not want that a wrong impression is left in this House or in the country elsewhere because we have not any evidence before us to show that the Corporations have been able to make any improvement. As a matter of fact we are insisting, that is, the Central Government has been insisting on the Corporations only for the one reason that they will not be able to collect certain taxes. If road transport is managed by a Corporation they will be able to collect some taxes otherwise the whole revenue goes to the State exchequer. I would not as a matter of fact grudge a little money to the States in their present plight. You want the States to raise their revenue. You want the States to meet the finances of the plans and to raise additional revenue. But if you want to denude the States of their resources, how are they going to meet their liabilities and responsibilities? I do not see any reason why we should grudge the little resources which are left to the States.

Another point which my hon. friend made out was that in the matter of appointments in the States there was so much of nepotism and if it is in the Corporation it would not be so because corruption is very little there. Unfor-

tunately, the thing is just the other way round. It is not so in the Corporation. We have absolutely no control there. There is nobody through which an appointment is made. If my hon. friend recollects the speeches which have been made on the floor of this House from different sections, these Corporations, are just becoming the princely States, only for a few people who are at the head of the oligarchy. It is absolutely at their sweet will and their sweet mercy as to how the appointments are made in these Corporations. There is absolutely no check. Even the posts are not advertised. Nobody knows whether the State Trading Corporation wants half a dozen persons or not. They just create a cell in their department. If they want to take Mr. A or Mr. B or Mr. C, a particular post is created, no advertisement is made and they just think that Mr. A or Mr. D is suitable and the appointment is made. We have got as yet to devise certain ways and means to see and streamline the administration in these Corporations. It has been a very sorry and a sad experience that in these Corporations there is more nepotism than in the State departments where there is a check through the Public Service Commission or through the State Government or through the State legislature. If you ask a particular question regarding the appointment of a person in these Corporations, it will not be permitted on the floor of this House. You will say that we are interfering in the day to day administration, we are not concerned about it as to how the appointments are made and whether a Rs. 3000 job is offered to anybody. Nobody can question them either on the floor of this House or in the Assemblies and the Public Service Commission does not come in the picture. We have not yet been able to provide any check regarding the appointments. Appointments have been made and allegations have been made. I do not know the truth in these allegations, but that definitely is there.

But, as I submitted, I particularly made a reference to these two matters

because observations were made by a very esteemed and a very influential hon. Member of Parliament. I do not want that a wrong impression is created on the floor of this House or outside in the country. We will have to think twice. We will have to devise ways and means as to how to streamline the administration of these Corporations.

Now coming to the main provisions of this Bill, though it looks almost innocuous, all the three provisions to which a particular reference has been made by the hon. Minister look almost unexceptionable. But I wish the hon. Minister to just refer to the original Act, and clarify certain points which I am going to raise.

The first important change which they say they have made is in respect of permitting the Corporations to raise certain loans in the market. As a matter of fact, if you look to section 26 you will find that the Corporations even at present have got the authority, under the provision, to raise loans. But that is only for running the business, it is not for the initial capital. What section 26 says is:

"A Corporation may, with the previous approval of the State Government, borrow money in the open market or otherwise for the purpose of raising its working capital"

What they are doing now is that instead of working capital they also permit a loan to be raised for expenditure of a capital nature. That is the only thing to which a pointed reference has been made in the Statement of Objects and Reasons.

But, quietly, the hon. Minister has put in certain other words there which are of a far-reaching character. To this day these borrowings were only with the concurrence of the State Government. Their permission was necessary. Now they have just inserted "Central Government" also there. As I have just now read, the existing section 26 reads: "A Corporation may,

[Shri Harish Chandra Mathur.]

with the previous approval of the State Government, borrow money etc.", whereas the amendment is to the effect that "With the previous approval of the State Government and the Central Government"—I do not know how the Central Government comes in here—"a corporation may also borrow money in the open market for the purpose of meeting any expenditure of a capital nature".

If the Corporations could borrow money only with the permission of the State Government, no justification has been given—and even no reference has been made in the Statement of Objects and Reasons—no explanation has been given as to why it has been found necessary now to take away the power of the State Government and to superimpose the will of the Central Government even in such matters. If they wanted to borrow money, they could borrow money so far without referring the matter to the Central Government. But now they will have to come to the Central Government for borrowing money for expenditure of a capital nature. Why cannot we trust the State Governments even to this extent? This tendency which is an unhappy one, namely of centralising power in such matters, does not make for any happy relationship between the States and the Centre. And what happens is that the papers go on changing hands, and passing from the State to the Central Government, and nothing is done. I think in such matters the State Governments should have full power, and the Central Government's intervention is not at all necessary.

I am in perfect agreement with the amendment of section 30 where the profits are to be utilised for financing their expansion programmes. For road development, with the previous permission of the Central Government, they may utilise these funds. But here again my only objection is whether the approval of the Central Government is at all necessary. If the Corporation is making profit and if they just want to invest it in their expansion programme, I do not know why this mat-

ter should be referred to the Central Government. The State can give them the money and that could be utilised for the expansion programme of the Corporation or anything. But according to the amendment, if a part of the profits is to be utilised for expansion programme, the Central Government must come in.

What I wish to submit is that in every amendment which you are making the tendency is just to put in the Central Government to poke in every little thing. If the State Government can have its own funds, they can have their expansion programmes. If the Corporation is running at a profit, the Corporation is there which is an autonomous body, properly constituted, it submits its schemes for expansion, and in the ordinary course it should be accepted, even by the State Government. But in spite of the fact that the check of the State Government is there, you want that the Central Government should also come in.

Shri Radhokal Vyas (Ujjain): The Central Government has also a share. Therefore it must look into it.

Shri Harish Chandra Mathur: The Central Government has got its share—I wish I did not go very much deep into it! Well, the Central Government should not take up this attitude, in the first instance. And what are the Central Government funds? The Central Government funds, unfortunately, are funnelled through the Railways. The Railways are there, to be the representatives also on the Corporations when the Road Transport Corporation is running in competition with the Railways. They do not see eye to eye. We find it appearing in the papers all the time that even the Ministry of Transport here at the Centre and the Railway Ministry do not see eye to eye on many matters of policy. And you want this imposition all the time!

And when it comes to the Central Government, what happens is—because you intervene and you say the Railways will be consulted—the Railways say, "No, this expansion programme should not take place, because

if it takes place here is this railway line which will be affected". What is this? If you are permitting an autonomous body to expand, you should lay down broad principles and policies, what should be the lines or the plan on which development is to take place. Or is it to happen like this that you are going to spoon-feed or supervise the State Government and the Corporation at every stage? Why cannot the State Government, which is just a representative of the Central Government, do it? I think it is a very wrong conception to think of Central Government funds and State Government funds as if they are two independent, different bodies, as if the Central Government's interests cannot be watched by the State Governments, as if they are separate entities with separate interests. Once the Central Government lays down certain principles and certain policies, I do not see how the Central Government's interests will not be watched by the State Government. The State Government knows its job. The only thing is, as to how expansion has to take place in a particular place, or where inter-State roads are involved, the Central Government may be consulted. But if the Central Government is to be consulted in all the expansion programmes, at every step, if you take stock of the situation you will find that half the number of the officers of the State Government are running between their capital and this great capital of India, daily discussing with the Planning Commission and this Commission every little matter, and every little scheme is being vetted and half the time is lost only in these discussions. And the State Governments are just under the tutelage of some of these departments.

When I say these things I do not mean that I hold any brief for the efficiency of the State Government. I am the bitterest critic, as I said in my opening remarks, as to how the State Governments are running. But that does not mean that these considerations go to how a particular State is being

run at the present moment should overshadow our proper views and concepts when we are considering questions of principle and policy.

The next thing is this. The hon. Member Shri Tyagi also objected to the auditing by the Comptroller and Auditor-General, but for different reasons. My hon. friend who spoke before me also made out a point that such audit by the Comptroller and Auditor-General would be ineffective. I have not been able to grasp his line of approach. He said there should be certain principles and guiding lines set out to enable the Comptroller and Auditor-General to effectively discharge his duties in this matter. How this is to be done is a matter of detail which will come next, and it is for the Comptroller and Auditor-General to decide in consultation, possibly, with the Government, if necessary. But at the present moment the question is whether the Comptroller and Auditor-General should have the authority to audit the accounts of these Corporations or not. As I interjected and said then, I consider it absolutely necessary. Every little pie which goes out of the Consolidated Fund of India must be subjected to such control and such inspection by the Comptroller and Auditor-General. Now that, particularly, we are expanding in the public sector, it becomes absolutely essential that such scrutiny is there. I think the controversy which was raised at the time of the Life Insurance Corporation Bill has very properly been settled, and the Comptroller and Auditor-General must be congratulated on the stand which he took on this particular issue and got the thing settled that these accounts must be subject to his inspection and control. I strongly support this provision of the Bill.

14 hrs.

Then, I shall only refer to two other clauses of this Amending Bill. The first is the amendment suggested in section 6 of the Road Transport Act:

"Nothing in clause (d) of sub-

[Shri Harish Chandra Mathur]

section (1) shall be deemed to disqualify the Chief Executive Officer or General Manager of a Corporation for being chosen as, or for being, a member thereof."

If I have understood correctly, possibly sub-clause (d) in the original Act makes it doubtful whether these persons could be members of the Corporation or not. I have not yet been able to understand what justification there is for making the servants of the Corporation members of the Corporation. The Chief Executive Officer and the General Manager are, I believe, employees of the Corporation. Why do you want the employees of the Corporation to be members of the Corporation? I do not know whether the Corporation, when it is discussing the whole matter, would be in a better position to discuss the whole working of their subordinates properly when, all the time, these people are there. Maybe I am mistaken in my understanding of this clause. I hope the hon. Minister will explain it to me, because, I consider it to be neither justified nor fair to have the employees of the Corporation as members of the Corporation and allow them to be present there and that might, as a matter of fact, not be conducive for an absolutely free and fair discussion at the Corporation level. But, if for very good reasons, my friend feels that they ought to be there, I believe you must go by the agreement which has been arrived at regarding the running of public enterprises, and give full participation to the other employees, the employees at the lower level also, to unions. Why should they not be represented on the Corporation? I would like the hon. Minister to explain this to us. I think the Central Government thinks, as I gather from the various speeches made by the hon. Minister for Planning and Labour that we will make a first start and we want that public enterprises should go ahead with the scheme of participation in management. If participation in management is conceived, I think they should make a provision here, at least an enabling provision

for it and this clause should suitably be amended.

Coming to clause (d), to which reference has been made by both the previous speakers, regarding free passes, I will not go here into the controversy of free passes being allowed to M.Ps. and M.L.As, which is not at all relevant here. I will not give expression to our complaint regarding the shabby treatment which is given to Members of Parliament regarding the arrangements made here. That is an entirely different matter. But I do think that a certain principle emerges out of it: whether it is correct that the employees of a particular enterprise are given free service by that particular enterprise. We have the Railways. What is meant is not duty passes. Anybody who is on duty is there. Passes, if I understand correctly, are intended for the employees of Road Transport in a similar manner as passes are given on the Railways. Possibly it is on that analogy, if I understand it correctly. Not people who are on duty; every Member of the Railway Board, every clerk gets his pass. Any officer who is on duty in the office gets free railway passes. Possibly if this idea is there, if it is only for this purpose that this clause has been provided to give such free passes to all the employees of the Road Transport Corporation, I would like to know whether the Government had given serious thought to this matter, whether they have come to this conclusion that the employees of a particular enterprise should be given a special treatment of free service. It is observed on the Railways. It is objected to by certain people. I want to know whether there is any justification for preferential treatment for the employees of a particular enterprise. Are we going to give similar free service to the employees of other public enterprises? Is it intended that the employees of an Electricity enterprise should get free electricity?

Is it intended that the employees of the Antibiotics should get free medicine? Have we come to any conclusion on principle? What is the principle involved here, I would like to know. I am not concerned whether it is A or B or C. I am only concerned with the principle. Have we come to any conclusion and have we decided on principle that the employees of a particular public enterprise should be given preferential treatment in respect of that public enterprise? This I see is an extension of the practice which is obtaining on the Railways. If it is not so, if it is only for those people on duty, then free pass or anything of that type does not emerge. They can always issue duty passes or whatever it is. When a man is on duty, that is a different thing. A free pass is an entirely different matter. A provision for free pass may possibly be necessary. I have not examined it. I do not at least for the present moment feel that it is necessary for Members of Parliament to be given free passes in buses all over the country or for M.L.A.s to be given free passes all over the country. In the U.P., of course, we recently understood that they have taken this decision. We were told that this is already in vogue in Bombay. That is another matter. I cannot go into the merits of that question; nor is it relevant. Because particular reference has been made to the employees—'to authorise the issue of passes to its employees'—I would like clarification of this. To what other persons it could be given, I cannot criticise in the vacuum not knowing the merits of the case, not knowing the number of persons who are to be given free passes. Whether it is intended only for Ministers or others—other persons may indicate Ministers—whatever it may be in a particular State, I do not know. I would like to know.

Shri Braj Raj Singh: Ministers would not like to travel by bus.

Shri Harish Chandra Mathur: Maybe you are right, I do not contest it. What I mean to say is, I will not object to the other provision.

Mr. Deputy-Speaker: We are legislating for the future. That time may come.

Shri Harish Chandra Mathur: For the present, I may agree with him. For the future, I will agree with you.

In the particular reference, passes to the employees has got to be explained, whether this principle has been accepted and whether proper thought has been given to this matter, and whether we are going to extend these facilities to the employees of all public enterprises where such a facility is possible to be given. I hope the hon. Minister will clarify it.

As a matter of fact, I am full of certain ideas, of certain complaints regarding the running of road transport. But, fortunately enough, the hon. Minister himself has given notice of a motion to enable us to discuss the Report of the Road Transport Committee. I will not even by other methods bring in those other arguments and suggestions and confine my observations to this Bill which is a restricted one. I will only expect the hon. Minister to explain to us the points which I have raised.

श्री बजरज सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, जैसा कि मेरे पूर्व क्वेश्चन महोदय ने कहा, रोड ट्रान्स्पोर्ट कमिटी की रिपोर्ट पर बहस होने को है, हो भी शायद इसी सत्रेशन में, इस विषय जो इस का मुख्य विषय है बस यातायात का उसके विषय में ग्राम तौर से कोई बात नहीं कहना चाहूंगा। लेकिन मे प्रारंभ में ही एक बात प्रबल्य कह देना चाहूँ हूँ और वह यह कि कारपोरेशन के द्वारा बसें बसें या सरकारी बिनामों द्वारा बसें, यह जरूर एक ऐसा मसला है जिसे

## [ श्री प्रबोधराज सिंह ]

पर पुनर्बिचार किया जाना चाहिये। वैसे तो यह कानून सिर्फ इसलिये लाया जा रहा है कि कारपोरेशंस का जो कानून हम बना चुके हैं उसमें संशोधन करके उनको हम कुछ और विशेष अधिकार दें, खास तौर से कर्ज लेने या साधन को पुनः उसमें लगाने या पास पवैरह जारी करने के सम्बन्ध में, लेकिन मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि अब समय आ गया है जब हमें यह देखना चाहिये कि हमने जो नीति निर्धारित की है अधिक से अधिक ताकत कारपोरेशंस को देने की, अधिक से अधिक काम कारपोरेशंस के सुपुर्द करने की, इस पर अब पुनर्बिचार किया जरूर चाहिये या नहीं। मैं सोचता हूँ कि हम सैकड़ों कारपोरेशंस कायम करते जा रहे हैं, चाहे केन्द्र द्वारा हों या राज्य सरकार द्वारा हों, किन्तु धरबों की संपत्ति हम लगा चुके हैं, और लगाने जा रहे हैं, लेकिन जो जनता द्वारा चुने हुये सदन है, चाहे लोक सभा हो, चाहे राज्य विधान सभायें हों, उन में के किसी मेम्बर को ऐसा कोई अधिकार नहीं होगा कि उनका जो दिन प्रति दिन का प्रबन्ध है उसमें कोई बकलस बह दे सके या उनके बारे में कोई पूछताछ कर सके। जितना बजट हमारी केन्द्रीय सरकार का होता है, सम्भवतः उसी तरह का, उतना ही ऊंचा बजट कारपोरेशंस का हो जाता है और उसकी हम यहाँ पर अच्छी तरह वेचभाल भी नहीं कर सकते हैं। मैं निवेदन करना चाहूँगा कि इस तरह के कारपोरेशंस बना कर और उनको कोई खास विषय दे कर हम कहीं ऐसा तो नहीं कर रहे हैं कि जो जनता के चुने हुये प्रतिनिधि होते हैं और जनता की समस्याओं को ले कर आते हैं, उनको उन के अधिकारों से वंचित कर दिया जाये और वे इन चीजों को अच्छी तरह देख भी न सकें। जहाँ तक विभागों का सवाल है, उनके बारे में भी मेरी कोई बड़ी अच्छी राय नहीं है। मैं मानता हूँ कि जहाँ तक पक्षपात या भ्रष्टा-

चार का प्रश्न है, चाहे केन्द्रीय सरकार के विभाग हों चाहे राज्य सरकारों के विभाग हों, उनमें यह सम्भवतः अपनी प्रतिष्ठित चीजा को भी पार कर चुका है, लेकिन इसका तो है कि हम उन भ्रष्टाचारों और उन पक्षपातों का बिक विभाग सभाओं और लोक सभा में कर सकते हैं। यदि वह भ्रष्टाचार या पक्षपात इन कारपोरेशंस में, डाटो-गोमस कारपोरेशंस, में होता है तो हम उनकी कोई चर्चा भी नहीं कर सकते हैं। जहाँ तक केन्द्र में या राज्य सरकारों में किसी विभाग में लोगों के रखे जाने का प्रश्न है वहाँ पर मिनिस्ट्रों के पक्षपात से ही वे रखे जाते हैं, लेकिन इन कारपोरेशंस में तो वे ही लोग हैं जो कि मिनिस्ट्रों द्वारा नियुक्त होते हैं और वे लोग जिन लोगों को भी रखना चाहते हैं उनके लिये कोई नियम लागू नहीं होते। केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकारों में यह व्यवस्था तो है कि लोगों के रखने के लिये पब्लिक सर्विस कमीशन है, चाहे वह राज्य के आधार पर हो या केन्द्र के आधार पर हो। इसलिये मैं प्रारम्भ में ही कहना चाहूँगा कि अब समय आ गया है जब हमें इस नीति पर पुनर्बिचार करना चाहिये कि यह सब काम हमको कारपोरेशंस द्वारा करने चाहिये या कि सरकारी विभागों द्वारा।

जहाँ तक इस विषयक में इस व्यवस्था को करने का सम्बन्ध है कि कारपोरेशंस को अधिकार दिया जाना चाहिये या नहीं कि वह कर्ज ले सकें, जहाँ तक मैं समझता हूँ मुझे इसका विरोध ही करना होगा, और यह इसलिये कि हमें कोई ऐसी चीज नहीं करनी चाहिये जिससे इन कारपोरेशंस को कोई विशेष अधिकार मिले। मुझे ऐसा बहसुल होता है कि एक गवर्नमेंट के अन्दर पचासों गवर्नमेंट बनती जा रही है। वैसे तो पुनर्बिचार है कि हमारी केन्द्रीय सरकार के अन्दर भी



कई एक गवर्नमेंटें हैं। जब कि प्रश्न पूछे जाते हैं किसी एक मिनिस्टर से तो वह कह देता है कि यह प्रश्न तो गलती से मेरे पास था गया है, इसे दूसरे मिनिस्टर को भेजा जाय। कभी कभी ऐसी बात कह दी जाती है जिस से कि मैं समझता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर चाहते हैं कि रोड ट्रान्स्पॉर्ट का विकास नहीं होना चाहिये, जब कि मैं समझता हूँ कि रोड ट्रान्स्पॉर्ट मिनिस्टर यह चाहेंगे कि उसका विकास समभव होना चाहिये।

श्री राव बहादुर : रेलवे मिनिस्टर ने यह कहा कहा है ? उन्होंने कभी नहीं कहा कि रोड ट्रान्स्पॉर्ट का विकास नहीं होना चाहिये।

श्री बबराब सिंह : यह तो नहीं कहते कि वह ऐसा नहीं चाहते हैं, लेकिन नीति ऐसी है जिसकी वजह से उसका विकास नहीं हो सकता। चूँकि उनके ऊपर कैबिनेट की रिस्पॉन्सिबिलिटी है, उत्तरदायित्व है इसलिये अपनी इन बातों को वे पब्लिक के सामने कर्नः नहीं लायेंगे, लेकिन जो नीतियां बरती जाती हैं वे इन तरह की हैं कि जिनसे स्पष्ट होता है कि सड़क वातागत का विकास नहीं होना चाहिये। रेलवे मिनिस्ट्री द्वारा ऐसी नीतियां बरती जायेंगी जिन से सड़क वातागत के विकास में बाधाएँ धार्यनी और धाय उसमें कुछ कह नहीं सकेंगे। जहाँ तक अविमर्दन के सम्बन्धित उत्तरदायित्व का प्रश्न है, उसे तो और, मैं यहाँ छोड़ता हूँ।

मैं निवेदन कर रहा था कि अगर हमारे कारपोरेशंस के अन्दर भी इस तरह को चीजें था सकती हैं तो ऐसा; सूरत में यह अनुचित नहीं होगा कि उन को ऐसे अधिकार दिये जायें कि वे जनता से कर्ज ले सकें, और गवर्नमेंट के अन्दर, जिसमें वैसे ही कई गवर्नमेंटें था जाती हैं, और गवर्नमेंटें पैदा होती जायें। इसलिये कर्ज लेने के सम्बन्ध में तो मैं इस बात का विरोध ही करूँगा।

लेकिन जहाँ तक मुनाफे को कैपिटल पूँजी में लाने का प्रश्न है, उसे लगाने में कोई विरोध नहीं होनी चाहिये, मैं समझता

हूँ कि ऐसा होता भी है और बकर होना चाहिये। जब मैं यह कहता हूँ कि कारपोरेशंस को विशेष अधिकार न दिये जायें तो उसका कर्तई भया यह नहीं है कि सरकारी विभागों में कोई कारवी नहीं है। उत्तर प्रदेश में सरकारी विभाग की तरफ से ही रोड ट्रान्स्पॉर्ट चलता है। लेकिन मैं यह मानने के लिये तैयार नहीं कि चूँकि विभाग की धोर से रोड ट्रान्स्पॉर्ट की बर्तें चलती हैं इसलिये उनमें कोई अष्टाचार नहीं है, उनमें कोई कमी नहीं है। कमियां हैं, लेकिन इतना बकर है कि चूँकि वहाँ की विधान सभा में मुख्य रूप से उसके सम्बन्ध में प्रश्न पूछा जा सकता है इसलिये धाय को डर रहेगा, लेकिन अगर कारपोरेशंस में यह चीजें चलती हैं तो उनको कोई डर नहीं रहेगा।

पास वाली की जो बात है, उसके बारे में एक विवाद था बड़ा है। कुछ लोगों का कहना है कि चाहे हवा हो, चाहे पानी हो और चाहे रोड हो, बस हो, हर एक के लिये पास दिया जाना चाहिये, और साथ ही से लोक सभा सदस्यों और विधान सभा सदस्यों के लिये कहा जाता है। मैं नहीं समझ सकता कि हमारे जैसे पिछड़े मुक में, जहाँ कि लोग इतने गरीब हैं, इस तरह की बात हम हर एक के लिये कैसे कर सकते हैं। भले ही यह हो कि पार्लियामेंट के अम्बरों के ऊपर बड़ी जिम्मेदारियां हैं, बहुत से कर्तव्य हैं, लेकिन यह जरूरी नहीं है कि जब उनको बहुत सी सुविधाएँ दी जायें तभी वे अपने कर्तव्य पूरे कर सकेंगे। कर्तव्यों को पूरा करने के लिये इन सुविधाओं के बिना भी काम हो सकता है, और मैं समझता हूँ कि जितने भी विधान सभाओं या पार्लियामेंट के अम्बर होते हैं अगर वह अपने कर्तव्य पूरे करना चाहें तो उनको पूरा करने के लिये उन्हें किसी बात की कमी नहीं है। इसलिये यह कहना कि बर्तों के पास उनको दिये जाने चाहियें यह कोई अष्टाचार बात नहीं है। लेकिन मैं मिनिस्टर महोदय से एक बात का स्पष्टी-

[श्री बजराम सिंह]

करव करव चक्रेय। यहाँ पर कहा गया है, सेक्शन ११ में :

“(d) to authorize the issue of passes to its employees and other persons either free of cost or at concessional rates and on such conditions as it may deem fit to impose;”

इसमें अगर वर्ल्ड्स कौन होंगे ?

श्री राज बहादुर : एम० पीज, एम० एल० एज, मिनिस्टर्स वगैरह ।

श्री बजराम सिंह : मिनिस्टर तो बलों में चलना नहीं चाहते, इसलिये केवल एम० पीज और एम० एल० एज वगैरह ही हो सकते हैं ।

श्री राज बहादुर : मिनिस्टर साहब आपसे ज्यादा बलों में चले हैं ।

श्री बजराम सिंह : हो सकता है कि कोई एक साथ मिनिस्टर चलने लगे, लेकिन साम मिनिस्टर तो एम्बर कडिशन्ड क्लास और हवाई जहाज में ही चलते हैं । कुछ लोगो को तो घायल पड़ गई है कि यह सिर्फ हवाई जहाज में ही चलेंगे । मैं एक ऐसा उदाहरण दे सकता हूँ कि राजस्थान में एक हवाई अड्डा निकल इसलिये बनाया गया कि एक मिनिस्टर महोदय को वासवाड़ा जाना था । वहाँ पर उनको एक उद्घाटन करना था इसलिये वहाँ पर हवाई अड्डा बनाया गया और, यहाँ पर इस विवाद में जाने की जरूरत नहीं है कि मिनिस्टर कैसे चलते हैं । अगर कोई नया ट्रान्सपोर्ट निकले जिसमें कि वे ज्यादा तेज चल सकें तो मिनिस्टर उद्योग ही चलना चाहेंगे । महाराज मैं सिर्फ इतना ही स्पष्टीकरण चाहता हूँ कि अगर वर्ल्ड्स में एम० पीज और एम० एल० एज और मिनिस्टर ही हो सकते हैं या और भी कोई हो सकते हैं जिनके लिये पास दिये जाने की व्यवस्था की जा रही है ।

श्री बीनाराम वरस (वरधवा):  
विद्यार्थियों को और विद्यार्थियों को अगर सम्भव के लिये कहीं जाने की जरूरत होती है तो उनको क्या कंसेशन नहीं दिया जाना चाहिये ?

श्री बजराम सिंह : अगर यह केवल विद्यार्थियों के लिये या बिन स्वार्थी को प्रदान नहीं के शब्दों में तीर्थ स्नान कहा जाता है, जैसे हमारे कम्प्यूनिटी डेवेलपमेंट्स हैं, उन को जाने के लिये ही पास दिये जाने की उनकी मंशा है तो यह स्पष्ट होना चाहिये, जिसने लोगों को मामूम हो जाय कि इस चीज की मंशा क्या है । रेलवे की तरफ से इस तरह की बाउ कहीं जाती है कि कम्प्यूनिटी डेवेलपमेंट्स देखने के लिये कुछ कंसेशन दिये जायेंगे और इस तरह से एक ऐसी चीज का प्रचार करने की कोशिश की जाती है जिसके लिये जनता में कोई आकर्षण नहीं है, वे जानते हैं कि यह भ्रष्टाचार के अड्डे बन रहे हैं, जने ही आप उन्हें तीर्थ स्नान कहें या कुछ कहें । वहाँ जाने के लिये भी पार्लियामेंट के मेम्बरो और एम० एल० एज को छोड़ कर और फिर को मूविंग ही जायेगी यह स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है । जैसे पास जारी करने की व्यवस्था ही चलत है । एक सेक्शन या वर्ग को कोई बाउ टोटमेंट देना उनके लिये कोई लाभ व्यवस्था करना, जो सरकार द्वारा बराबरी की नीति है उसके खिलाफ पड़ता है । इस सिद्धांत से भी मैं समझता हूँ कि चाहे एम्प्लोयीज हों, चाहे कोई अगर वर्ल्ड्स या अन्य व्यक्ति हों, उनको बाउ तीर पर पास देना समाजवादी समाज की जो बराबरी की भावना है उसके खिलाफ पड़ता है । लेकिन फिर भी मैं समझता हूँ कि अगर वर्ल्ड्स में कौन कौन से लोग धार्येंगे उसके लिये स्पष्टीकरण हो जाना चाहिये । जैसे पार्सों

की व्यवस्था रेलों में बहुत दिनों से चली आती है और उस परम्परा को सरकार न तो बाध तक काम कर सकती है और न ही वहाँ तक न समझता है वह उसको खत्म करना चाहती है . . . . .

**Shri Raj Bahadur:** Should it be stopped?

**श्री बजरत्न सिंह :** समाज के कुछ लोगों के लिये यह पार्सों की व्यवस्था करना एक पक्षपातपूर्ण व्यवहार है और प्रायः जो एम्प्लोयीज को पास देते हैं तो ऐसा करके जो एक बरख्तरी की धारणा है वह उम्मेद कमजोर होती है। रेलवे में यह जो पार्सों की व्यवस्था चलती है वह भी गलत है और इस नामे सब जो प्रायः यह पार्सों की व्यवस्था बसों में करने जा रहे हैं मैं इसका विरोध करता हूँ। साथ ही अदर पर्सन्स में कौन कौन प्रायेंगे इसका स्पष्टीकरण हो जाना चाहिये। बस मुझे इस व्यवस्था पर इतना ही निवेदन करना था।

**श्री सिद्धान्त सिंह (गोरखपुर) :** यह जो मंशोधन विधेयक हाउस के सामने विचारार्थ उपस्थित है उस पर विचार करते समय जैसे कि मंत्र ने पूर्व बस्ता महोदय ने कहा यह बात विचारनीय है कि कारपोरेशन् के द्वारा सरकार जो तिजारत के काम कर रही है उससे देश की प्रगति हो रही है, देश आगे बढ़ रहा है और काम सही तरीके से हो रहा है या जो डिपार्टमेंटल तरीका होता था उससे देश की अधिक तरफकी हुई है।

रेलवे बोर्ड का सारा कामकाज पार्लियामेंट के सामने आता है, बजट भी बन कर सामने आता है और हम उस को अलग से उस पर विचार करके पास करते हैं। उसकी सुझावों मसाला की देखरेख करते हैं और

उसके बारे में पार्लियामेंट को पूरा अधिकार है। लेकिन जितने भी कारपोरेशन्स बने उनकी सालाना रिपोर्ट भले ही हमारे सामने आती जाती है लेकिन उन पर कोई विचार हम नहीं कर पाते कि उनमें क्या हो रहा है। अभी तक जितने भी कारपोरेशन्स बने हैं उनमें कोई ऐसी प्रगति होती नहीं दिखाई पड़ी है जिससे कि हम मुकाबला करके यह कह सकें कि डिपार्टमेंट द्वारा चलाये जाने वाले काम से कारपोरेशन द्वारा कराया गया काम अच्छा होता है। प्रायः उत्तर प्रदेश का नाम आया। उत्तर प्रदेश में ट्रान्सपोर्ट कारपोरेशन नहीं है वहाँ डिपार्टमेंट है। इसको चलाता जाता है लेकिन वहाँ की आम जनता यह कहने लगी है कि उत्तर प्रदेश के रोड ट्रान्सपोर्ट में कम से कम अच्छाचार है, उसमें कम से कम बराबरी है और लोगों को उससे ज्यादा से ज्यादा सुविधा मिलती है। बसें और मोटरगाडियां अच्छी हैं और समय में मिलती हैं और उनमें भीड़भाड़ नहीं होती। मंत्री महोदयों को तो उन बसों में सफर करने का इफिकाक न होता होगा लेकिन हमने उन बसों में मुनाफिरो को सफर करते यह सुना है कि काग इनी तरह का ट्रान्सपोर्ट का इन्तजाम और जगहों पर भी हो जाता तो अच्छा होता। इसलिये मैं तो चाहता था कि पार्लियामेंट इस पर विचार करती कि यह कारपोरेशन् वास्तव में देश में ट्रान्सपोर्ट की व्यवस्था को मृधार रहे हैं और उसमें प्रगति कर रहे हैं या क्या कर रहे हैं।

अब इस को तो मैं यही पर छोड़ता हूँ और अब मैं बसों में पास की व्यवस्था करने के सम्बन्ध में कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। यह कहा गया है कि रेलवे भी अपने वहाँ पास देती है तब फिर बसों में पास देने में क्या हर्ज है। अब इसके लिये मेरा कहना यह है कि रेलवे अपने वहाँ पारिवा-

[श्री सिद्धाचर सिंह]

टिकट पास देती है और रेलवे हर एक मुनाफिब को उसके पे बिल के हिसाब से साल में दो अथवा तीन पास देती है और पी० टी० पी० की रिमायंट देती है लेकिन ग्राम अवरल पास बहा तक मेरी जानकारी है किसी रेलवे मुनाफिब अथवा अधिकारी को नहीं दिये जाते हैं। बड़े बड़े अफसरों के टिकट पास होते हैं ग्राम अवरल पास नहीं होते हैं। वह अफसर भी जब अपनी इयूटी के बाहर जायेंगे तो अपने अन्दर विहित जो साल में उनको २, ४ पास मिलते हैं उन्हीं का वह इस्तेमाल कर सकते हैं। इसके अलावा रेलवे में जो छोटे एम्पलाईज हैं आफिसेज में काम करने वाले बाबू लोग हैं उनको रोजाना १०, ५ मील की दूरी से इयूटी के बास्ते ले धाया जाता है और साथ को उनको बापिस पहुंचा दिया जाता है और इसके लिये पास की व्यवस्था कर दी जाती है। लेकिन बसों के अन्दर भी जब ऐसे पासों की व्यवस्था हो रही है तब स्वामाधिक प्रश्न यह उठता है कि धाया यह रोजाना का पास रहेगा, घाल इंडिया पाम श्रेया या प्राविशियल पास रहेगा? किस का पास रहेगा इसका कोई ठिकाना नहीं है। उस कर्मचारी का पास रहेगा या उसके पूरे परिवार भर का यह पास रहेगा इसका कोई जिक्र नहीं है। कानून जो बने वह बेकनित होना चाहिये और कानून के अन्दर इस तरह का नुपहोल नहीं छोड़ा जाना चाहिये जिससे कि गड़बड़ी करने की गुंजाइश हो। हमने कारपोरेशन को अपने एम्पलायीज को पास देने का अधिकार न दिया लेकिन हमने यह कुछ डिफाइन् नहीं किया कि वह किस तरह के उनकी पाल दें और कैसे पास दें। होना यह चाहिये कि जब वे छुट्टी पर जायें तो उनके और उनके परिवार वालों के लिये कोई पास देने की व्यवस्था होती लेकिन अब रोजाना चलने के लिये उनको अवरल पास दिया जाय तो वह मेरी समझ में कुछ मुनाफिब नहीं होगा।

अब इसके अलावा इसमें जो अवरल पास देने के पास देने की बात है तो यह बड़े बड़े के पास है। कानून में कोई ऐसी बात रख देना जिसकी कोई स्पष्ट परिभाषा न हो ठीक बात नहीं है और इससे गड़बड़ी हो जाने की आशंका बनी रहती है। ऐसी इज्जत में सम्बन्धित अधिकारी को काफ़ी गुंजाइश रहती है और वह इस अवरल पास में पता नहीं किस किस को शामिल कर ले। कहा गया है कि अवरल पास में स्कूल के बच्चों को शामिल कर सकता है। एम० एम० एज और एम० पीज को शामिल कर सकता है लेकिन और अगर वह चाहेगा तो किस, बॉट अथवा महाजन को उसमें शामिल कर सकता है और ये परछांवा चाहता है कि उसको ऐसा न करने देने के लिये अ पने इस बिल में कौन सी रोक की व्यवस्था की है? इस लिये मैं चाहता हू कि बिल में इस अवरल पास की स्पष्ट परिभाषा हो जानी चाहिये ताकि कोई भी अधिकारी इसका अनुचित लाभ न उठा सके। अब इसका स्पष्टीकरण न होने से तो अवरल पास में ४० करोड़ अदमियों में से किसी को भी वह पास की फंतिशिटो देने के लिये शामिल किया जा सकता है। इसलिये मैं चाहता हू कि इस अवरल पास को धाम डिफाइन् कर दीजिये और एक अंडरबून बना दीजिये कि इसके अन्तर्गत कलां कलां लख ही जा सकते हैं। अगर आपने ऐसा नहीं किया तो आपको बसों में किराया निश्चय ही मुश्किल हो जायगा और जहाँ जहाँ लाल हो रहा है वहाँ इज्जत होने जलनी। अवरल पास में बहुत से ऐसे प्रावनी शामिल हो जायेंगे जो कि नहीं होने चाहिएं।

दूसरी बात जो इसमें बीच स्पष्टीकरण के अतिरिक्त और अवरल पास देने के कारपोरेशन के अन्दर घुने जाने की है वह मेरी समझ में कुछ उचित नहीं लगती।

सब आप जानते हैं कि जनरल मीनेजर कार्पोरेशन का एक मुनाजिम होता है और उसकी भी कार्पोरेशन का मेम्बर रहने से चुन लेने से आप स्वयं समझ सकती हैं कि कार्पोरेशन का उस पर क्या अधिकार थावा कंट्रोल रहेगा? अगर उसके कार्पोरेशन की बैठकों में शामिल होने की ही बात होती तो वह तो समझ में आने वाली बात थी क्योंकि वह वहाँ पर मौजूब हो कर अपने तत्काल काम-काज देख कर और काम की बाबत बतलाते कि क्या चल रहा है।

श्री एम० आई० सी० का जगडा बला । उसके अन्दर भी कार्पोरेशन में जो अधिकारी बना लेते हैं उन्हीं का ज्यादा जगडा बला । वह बेधरमन कार्पोरेशन का मेम्बर है और आपने देखा कि उस के कारण कितना जगडा वहाँ पर बला और वह तमाम जगडा भागे चल कर आप के सामने आयेगा । वही बीमारी मुझे यहा भी देखने को मिलती है । अब जैसा कि नंदा साहब चाहते हैं कि छोटे छोटे एम्प्लॉयर्स भी किसी कारोबार के सम्बन्ध में भाग में और जैसा कि नन्दा साहब ने बहुत से योरोपीय देशों में देखा है कि वहा की कार्पोरेशनस में और उसके अफेयर्स में लोकल एम्प्लॉयर्स का भाग होता है तो वह तो समझ में आने वाली बात हो सकती है लेकिन अब चीफ एक्जीक्यूटिव आफिसर और जनरल मीनेजर के कार्पोरेशन का मेम्बर होने से तो कोई छोटे एम्प्लॉयर्स का कार्पोरेशन में प्रतिनिधित्व ही नहीं जायगा बल्कि वह तो शासन का ही प्रतिनिधित्व रहेगा क्योंकि जो शासनकर्ता है वह कभी एम्प्लॉयर्स का भाग नहीं ले सकते हैं इस लिए मैं इस व्यवस्था का विरोध करता हूँ और मंत्री महोदय से इस पर पन-बिचार करने की अपील करता हूँ ।

इसके अलावा जो कर्जा लेने की बात

है तो हर कार्पोरेशन या तो राज्य सरकार के मातहत है या तो केन्द्र सरकार की है । राज्य सरकारें तो कर्जा लेती ही हैं और अगर आपने कार्पोरेशन को भी यह कर्जा लेने का अधिकार दे दिया तो बाजार में इतने अधिक कर्जा-भागने वाले हो जायेंगे जिनका कि कोई ठिकाना नहीं रहेगा । कभी कर्जे के बल पर हमारा बहुत काम चल रहा है लेकिन कर्जा का चारो तरफ बढ़ना यह भेजे अयाल में ठीक कदम नहीं होगा । और कर्जा देकर करते क्या हैं ? उससे और कुछ हो या न हो, पर आफिसिव एयर-कंडीशनिंग बन जायेंगे । उससे अफसरों के घराम और सुविधा की चीजें बन जायेंगी चाहे धाम जनता को कोई सुविधा हो या न हो । तो मेरा आपसे यह अनुरोध है कि आप इसमें कर्जा देने की व्यवस्था को कम करे । इस अधिकार को केवल गवर्नमेंट तक ही सीमित रखें, वह जिन काम के लिये चाहे कर्जा ले मके, लेकिन कार्पोरेशन को कर्जा लेने का इतना अधिकार देना ठीक नहीं है । यह जरूर है कि आपने स्टेट गवर्नमेंट और सेंट्रल गवर्नमेंट की परमीशन का बन्देब लगा रखा है और दोनों में मतभेद हो तो कर्जा की मौजब ही नही आयेगी । स्टेट गवर्नमेंट की परमीशन चाहे मिल भी आये पर सेंटर की परमीशन मिलना उसना आसान नहीं हो सकता । मेरा अयाल है कि जो पहले वा वह भी बुरा वा आप उसको और भी बढ़ा रहे हैं । वह अच्छी चीज नहीं है ।

दूसरी बात जो मुझे लटक रही है वह यह चीज है कि जो कि आप बका ३० में करने वा रहे हैं । आपने इसमें वह रखा है :

"and out of the balance such amount as may, with the previous approval of the State Govern-

## [श्री सिद्दासा सिंह]

ment and the Central Government, be specified in this behalf by the Corporation, may be utilised for financing the expansion programmes of the Corporation and the remainder, if any, shall be made over to the State Government for the purpose of road development".

पहले जो एक्ट वा उसमें वह कुछ नहीं था । मेरे सवाल से जो पहले था वह ज्यादा बचना था । जो धाप बच बढ़ाने जा रहे हैं उसने तो कारपोरेशन के बढ़ने में स्कावट बैदा होगी । धाप एक तरफ तो चाहते हैं कि वह बड़े और दूसरी तरफ धाप उसके पीछे भी लींचते हैं । धाप जो अधिकार कारपोरेशन को दे रहे हैं उसको हर स्टेज पर करटेल भी न करें । लेकिन मैं देखता हूँ कि धाप अधिकार देना भी चाहते हैं और करटेल भी करना चाहते हैं । धाने भी बढ़ाना चाहते हैं और पीछे भी लींचते हैं । वह ठीक नहीं है ।

मैं इस बात के लिये साबुबाद देना चाहता हूँ कि इसमें हिसाब किताब की पांच करोड़र एंड आडीटर जनरल के हाथ में रखी जा रही है, जैसा कि एल० आई० सी० में नहीं था । यह जो धाप कर रहे हैं यह अच्छी चीज है । जहा सरकार का पैसा लगता हो वहां पर हमारे अधिकारियों का नियन्त्रण होना आवश्यक है । यह चीज एल० आई० सी० में नहीं थी । इसको जो धाप यहा बढ़ा रहे हैं यह बड़ी सुन्दर चीज है ।

इन शब्दों के साथ मैं अनुरोध करूंगा कि अदर पर्सन्स को धाप अवश्य डिफाइन्स करें कि वह कीम परसन्स होंगे जिनकी धाप रियान्त देना चाहते हैं । इसके अलावा कारपोरेशन को कर्जा देने का भी इतना अधिकार नहीं होना चाहिये और जनरल मैनेजर और एग्जीक्यूटिव आफिसर को मेम्बरों में शामिल नहीं करना चाहिये । इतना ही मेरा निवेदन है ।

श्री रावें लाल शर्मा : उपरोक्त शब्दों, रोड ट्रान्स्पॉर्ट एक्ट १९५० में क्या था । उससे धारा हुई थी कि देश के हर राज्य में रोड ट्रान्स्पॉर्ट कारपोरेशन बन जायेंगे । उस समय हमारे वहाँ मध्य भारत राज्य था । उस राज्य ने एक कमेटी बनाई थी जो इस पर विचार करे कि इस रोड ट्रान्स्पॉर्ट का राष्ट्रीयकरण किया जाय या नहीं । और बाद में बालूब गुप्ता कि उस कमेटी ने यह राय दी थी कि इसका राष्ट्रीयकरण किया जाय । मध्य भारत में ग्वालियर राज्य में ज्यादातर बस यातायात राज्य के हाथ में था और उसके लिये रास्ता बिल्कुल सफ था, राज्य के पास बसें भी थी पूंजी भी थी और वह इसको बढ़ा सकता था, लेकिन दुर्भाग्य से वह उस वक्त नहीं हो सका ।

इसके बाद जहाँ तक मुझे खयाल है हमारे वहाँ भी शासन ने कई बार इस प्रश्न पर विचार किया । लेकिन एक बाधा जो प्रामने घाती है वह यह है कि धाप जो प्रामदनी राज्य को रोड ट्रान्स्पॉर्ट से होती है, कारपोरेशन बनाने से वह कम हो जायेगी क्योंकि उसका एक बहुत बड़ा हिस्सा इनकम टैक्स के रूप में राज्य को केन्द्रीय सरकार को देना पड़ेगा । इसी कारण से इसका राष्ट्रीयकरण अभी तक नहीं हो सका और कारपोरेशन नहीं बन सका जिसमें राज्य सरकार केन्द्रीय सरकार और दूसरे लोगों भी पूंजी से काम किया जा सके । धाप बस यातायात हमारे यातायात का बड़ा महत्वपूर्ण अंग बन गया है । रेलवे का राष्ट्रीयकरण काफी पहले हो चुका है और कुछ साल पहले हवाई यातायात का राष्ट्रीयकरण भी किया गया । लेकिन यह दुर्भाग्य का विषय है कि अभी तक हमारे देश में बस यातायात का राष्ट्रीयकरण नहीं हो सका है । पर इसके कुछ कारण हैं । इसके लिये इतनी पूंजी चाहिये कि जिसका प्रकल्प

यातायात से नहीं किया जा सकता और इसीलिए यह रास्ता निकालना यथा वा कि ज्यादा से ज्यादा राज्यों में कारपोरेशन बन जायें और उनमें राज्य सरकार केन्द्रीय सरकार और पब्लिक की पूंजी लग सके। इसका उद्देश्य यही था कि इससे लोगों को अच्छी और कम खर्चीली यातायात की सुविधा मिल सके। आज इतने साल बाद भी हम देखते हैं कि यातायात के राष्ट्रीयकरण की और कदम बढ़ाने के बजाये और रोड ट्रान्सपोर्ट कारपोरेशन कायम होने के बजाय, प्राइवेट बस प्रोनर्स की संख्या दिन पर दिन बढ़ती जा रही है। मैं तो अपने राज्य में देखता हूँ कि प्राये दिन लोगों को काफी बस के इन्स मिलने जाते हैं और आपको यह जान कर आश्चर्य होगा कि आजकल हमारे देश में किसी के लिये बस खरीदना कठिन नहीं है। कारण यह है कि बसें उभार मिल जाती हैं, इंस्टालमेंट से उसका पेंमेंट होता रहना है और लोगों को थोड़ा सा पैसा लगा कर तीस चालीस हजार की अच्छी बस मिल जाती है। जिन लोगों को बस का कोई मार्ग मिल जाता है वे डार्ड माल में बस की कीमत निकाल लेते हैं और कुछ मुनाफा भी कर लेते हैं और कम उनको मुफ्त बच जाती है। लेकिन देखना यह है कि हिन्दुस्तान में जितनी बसें आती हैं उनके लिए केन्द्रीय सरकार का विदेशी मुद्रा का प्रबन्ध करना होता है क्योंकि बसों के कुछ पार्ट ही अभी यहाँ बनते हैं और बहुत कुछ सामान विदेशों से मंगाना पड़ता है। उसके लिये विदेशी मुद्रा का प्रबन्ध तो केन्द्रीय सरकार करे और इसमें जो धामदानी हो वह प्राइवेट बस प्रोनर्स की जेब में जाये यह कहाँ तक उचित है। देश में जो यह एक बड़ा धामदानी का भोत है उसके प्रति राज्य सरकारों या केन्द्रीय सरकार की उपेक्षा करना मैं समझता हूँ कोई बुद्धिमानी की बात नहीं है। समय आ गया है जब शासन को इस प्रश्न पर गम्भीरतापूर्वक विचार करने

की आवश्यकता है। और उनको कोई ऐसा उपाय खोज निकालना चाहिये कि इस धाम का बहुत बड़ा भाग राज्य के खजाने में आ सके। इसके लिये दो तरीके हो सकते हैं। कुछ राज्य वास्तव में इस प्रोद्योग को बढ़ाना चाहते हैं। लेकिन उनको यह है कि अगर यह कारपोरेशन बनायेंगे तो उनकी धाय का एक बहुत बड़ा भाग केन्द्र को टैक्स के रूप में चला जायेगा। इसके लिये यह व्यवस्था हो सकती है कि इस तरह से जो टैक्स मिले उसका बड़ा भाग राज्यों को मिल जाये। यदि ऐसा हो तो राज्यों की भासंका और भय दूर हो सकते हैं। राज्यों को जो धाम होनी चाहिये उनमें तो वे बंचित न किये जाने चाहिये।

जहाँ तक इन विवेक का सवाल है, हम में तो मामूली बातें हैं जिनके बारे में काफी बर्बाद हुई है। मैं माननीय मंत्री महोदय और शासन से यह निवेदन करूंगा कि इस प्रश्न पर फिर से विचार करें। यह यातायात दिन पर दिन बढ़ता जा रहा है। हम से आने जाने में लोगों को कम समय लगता है और खर्च भी कम लगता है। मैं देखता हूँ कि उज्जैन से आगरे जाने में रेल से तीन चार घंटे लगता है वहाँ पर बस से दो ड्राई घंटा ही समय लगता है। इसी तरह उज्जैन से इन्दौर जाने में रेल से जहाँ तीन घंटा लगता है वहाँ बस से घादमी डेढ़ घंटे में ही पहुँच जाता है। सारे हिन्दुस्तान में बस-यातायात काफी बढ़ गया है और इस बढ़ते हुए यातायात को देखते हुए कुछ ऐसे काम किये जाने चाहिए, कुछ ऐसे कदम उठाए जाने चाहिए, जिस से उस का अधिक से अधिक लाभ जनता को मिले।

देश भर में बसों का यातायात फँला हुआ है, लेकिन बस के कर्मचारियों का हालत कोई अच्छी नहीं है। क्या यह राज्य सरकार की जिम्मेदारी नहीं है कि वह बस और ध्यान दे? उन लोगों के लिये कोई नियम नहीं है।

[श्री राधे मास व्याज]

उनके मतम और छट्टियों आदि के बारे में कोई निश्चित व्यवस्था नहीं है। आज वेदा में बेकारी अधिक से अधिक बढ़ रही है। अगर अधिक से अधिक लोगों को रोजगार देना हो, तो मैं निवेदन करूंगा कि यह एक ऐसा उरिया है कि जिस से लोगों को रोजगार दिया जा सकता है। ऐसे उरिये को गवर्नमेंट अपने हाथ में न ले और प्राइवेट पार्टीज के हाथ में रहने दे, यह हमारे लिए अच्छी बात नहीं है। मैं समझता हूँ कि शासन इस पर गंभीरतापूर्वक विचार करेगा और कोई ऐसा विधेयक हाउस के सामने लाया जा कि जिसमें अधिक से अधिक लोगों को रोजगार मिले, जस्ता और राज्य को लाभ हो और उस की प्रामदनी का एक बहुत बड़ा हिस्सा राज्य और केन्द्र को मिले।

मैं इस विधेयक की दो तीन मुख्य बातों पर अपने विचार प्रकट करना चाहूंगा। जहा तक मुने बाजार में कार्पोरेशन के बज लेने के अधिकार का सवाल है, उम के विषय में मुझे से पूर्व कुछ माननीय सदस्यो ने अपने विचार प्रकट किए हैं। अभी माननीय मित्र श्री मिहामन सिंह ने बताया है कि धन उम को यह अधिकार दिया गया, तो फिर वे लाग एयर-कन्डीशन्ड आफिसिज बनायगे, तरह तरह के खर्च करेगे। मैं नहीं समझता कि ऐमें कोई बात है, क्योंकि इस धारा में यह माफ है कि उन को केवल एकलपेडिचर आफ कोपिटल नेचर के लिए बज लेने की इजाजत दी गई है और इस कारण यह इन तरह में ज्यादा खर्च नहीं कर सकेंगे। फिर प्रासिका यह यह कार्पोरेशन हैं—बहु कोई प्राइवेट पार्टी या मैनेजिंग एजेन्सी तो नहीं है कि वह मनमाने तौर पर खर्च कर सकें। उन की देव भाल करने के लिए और उन पर निगाह रखने के लिए सेंट्रल गवर्नमेंट और राज्य सरकार के प्रतिनिधि भी वहा पर रहेंगे। इस लिए इस विषय में कोई धासका नहीं होनी चाहिए।

यह भी कहा गया है कि बज लेने वालों की

संख्या बहुत अधिक बढ़ जायगी। मैं निवेदन करूंगा कि अगर लोगों के पास पैसा है और वे उसको सुरक्षित स्थानों पर भवावा चाहते हैं, इन्वेस्ट करना चाहते हैं तो क्यों न इस के लिये सुविधा हो? आज हम देखते हैं कि लोगों के पास पैसा है और वे चाहते हैं कि वे व्याज से पैसा कमायें और इस लिए वे साहूकारों के पास पैसा रख देते हैं। लेकिन साहूकारों के दिवाले निकल जाते हैं और बहुत से बेचारे भोले-भाले लोग लुट जाते हैं। अगर लोगों के पास पैसा है और अगर वे उसको इन्वेस्ट करना चाहते हैं और कार्पोरेशन और दूसरी प्रिवेटर संस्थाएँ बज लेँ और बज को लेकर अपनी प्राय बढ़ायें और उस से अच्छी व्यवस्था करे और लोगों को सुख और सुविधा दें, तो कोई कारण नहीं है कि उस में किमी किस्म का भय और धासका हो। जहाँ तक कार्पोरेशन को बज लेने का अधिकार देने का प्रश्न है, मैं उम का समर्थन करता हूँ।

एकपेसन प्रोग्राम को फिनांस करने के लिए भी व्यवस्था की गई है। यह कोई अच्छी बात नहीं थी कि पूरे के पूरे मुनाफे को पैमनबं की एमिनिटीज में खर्च कर दिया जाय। इस बात की आवश्यकता थी कि ज्यादा कम चन्वाने और कम यातायात को बढ़ाने के कार्यक्रम का पूरा करने के लिए कुछ व्यवस्था की जाय। पहले कानून में इन बात का कोई प्रादेश नहीं था, इन लिए अब यह व्यवस्था की गई है। दिन प्रति दिन लोगों को बसों के टाग यात्रा करने की इच्छा हो रही है। ऐसी व्यवस्था में अगर गवर्नमेंट कार्पोरेशन का कोई बज बनी रह नहीं दे सकती, तो कम से कम अपने मुनाफे में से कुछ बचा कर विस्तार के कार्यक्रम को चलाने के लिए व्यवस्था करना कोई अनुचित बात नहीं कही जा सकती है।

बहा तक एकाउंटम और प्राडिटेब को प्राडिटर-जेनरल के सुपुर्व करने का प्रश्न है, यह तो कोई बात नहीं है कि प्राडिटर-



जेनेरल कहां कहां देखेगा। मैं तो यहाँ एक कक्षा का कि जिसकी बड़ी बड़ी प्राइवेट इंस्ट्रुक्शन हैं, उन के एकाइटीस की वाच-वर्डताल करने का अधिकार भी प्राइवेट-जेनेरल को देना चाहिये। जब म्यूनिसिपैलिटी भी इस में शामिल हैं, तो कोई कारण नहीं है कि कार्पोरेशन के हिसाब की पड़ताल का काम प्राइवेट-जेनेरल के जिम्मे न हो।

पामित्र के बारे में मैं कुछ कथा गया है। मुझे भी थोड़ी सी भासका है कि इस कानून में जो प्राबिजन है, वह मोल-मोल सा है और स्पष्ट नहीं है। अगर यह स्पष्ट है, तो उचित यह है कि जो नियम बनाये जायें, उन में यह व्यवस्था की जाय कि पामित्र किम को दिए जायें, किस काम के लिए दिए जायें, एम्प्लोईज का किनने पामित्र दिए जायेंगे, सब दिये जायेंगे, साल में कितने दिए जायेंगे, इत्यादि। कोई न कोई नियम जरूर इस विषय में होने चाहिए। अगर इस को मोल-मोल रखा गया, तो उस में अधिकारों का बहुत कुछ दुरुपयोग होगा और इन तरह उन उद्देश्य की पूर्ति नहीं हो सकेगी, जिम के लिए यह व्यवस्था की गई है। यह व्यवस्था करना जरूरी है कि दूगरे प्राबिजो को किम हानत में, किम ज्ञान के साथ पाम दिए जायेंगे, ताकि कानून और नियमों के अनुसार सब काम चले।

इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

सरदार इकबाल सिंह (फ़िरोज़पुर)  
बनाब डिप्टी स्पीकर माहब, म.प्र. में पहले मैं यह कहना चाहता हूँ कि जब १९५० में रोड ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन एक्ट बनाया गया था, तो यह भासा थी कि कम से कम हर सूबे में रोड ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन बनेगी और जितनी भी नैशनलाइज्ड ट्रांसपोर्ट है, वह उस के नीचे आ कर लोगों की बेहतरी के लिए, स्टेट की बेहतरी के लिए और विजिनेसमें के डंग

ले चलाई जायेंगी। लोकल उम के बाद हाकात इन डंग से चलते गए कि बहुत सी स्टेट्स में उम एक्ट की मुसालफ़न की गई, क्योंकि वे समझते थे कि कार्पोरेशन बनने के बाद उन के अधिकार जरा कम हो जायेंगे और उन की ग्रामवनी भी कम हो जायेंगी। इस के अभाव में सब से बड़ी बात यह थी कि स्टेट्स के ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट यह समझने के कि उन के प्रक्सियार नहीं रहेंगे या कम हो जायेंगे। जो वे ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन नहीं बना रहे हैं, वह इस लिए नहीं कि वह लोगों की ज्यादा सेवा इन डंग में कर सकें हैं, बल्कि वे इस लिए नहीं बना रहे हैं कि ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट अपनी एम्प्लायर को छोड़ने के लिए तैयार नहीं हों। चाहे लोगों को तकनीक हो, चाहे लोगों की सेवा हो या नहो, चाहे एक ही बम चले, वह कहने हैं कि हम तो डिपार्टमेंट के इगिये हो चलायेंगे। मेरे कहने का मुद्दा यिक यह है कि जिम मुद्दे के लिए यह एक्ट बनाया गया है, आज उम मुद्दे को पूरा करने के लिए बहुत सी स्टेट्स तैयार नहीं हैं। जब सेंट्रल गवर्नमेंट कन्ट्रोल देती है, तो कम से कम उम का यह फंड है कि रोड ट्रांसपोर्ट इस डंग से चलाई जायें कि ज्यादा से ज्यादा लोगों को फायदा और आगम पहुंचे और स्टेट की ग्रामवनी भी बढ़े। मैं समझता हूँ कि इस मिनमिने में बम्बई की रोड ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन से हर एक को सबक लेना चाहिए, क्योंकि उन्होंने बेस्ट तरीके से रोड ट्रांसपोर्ट को चलाया है और कार्पोरेशन बनने के बाद उम की दिन-ब-दिन तरक्की भी हुई है। इसी तरह बाकी सूबों में भी हो सकती है।

इन बदले हुए हानत में प्राटेजोमस कार्पोरेशन का क्या रोल होना चाहिए, उस से क्या प्रक्सियारात होने चाहिए, इस को सामने रख कर सारे एक्ट को दोबारा एग्ज करना चाहिए, ताकि इन देश में रोड ट्रांसपोर्ट के लिए और कार्पोरेशन के लिए

## [सरदार इकबाल सिंह]

हवा और वायु-मंडल सेवा ही और ज्यादा कार्पोरेशन बनाई जा सके।

इस के बाद मैं यह कहना चाहता हूँ कि एक एक सूबे में तीन तीन, चार चार कार्पोरेशन हूँ। इस को खत्म करना चाहिए। एक सूबे में सिर्फ एक कार्पोरेशन होनी चाहिए। जिस स्टेट के बारे में वे समझते हैं कि वह कमी भी नफ़ा नहीं देगा, उस को वे अनाहिदा रखना चाहते हैं, जो कि हर साल सेक्टर पर एक लायबिलिटी होती है। प्राक्लिटेडल स्टूम की अनाहिदा कार्पोरेशन है और बैकवर्ड एरियाज को अनाहिदा कार्पोरेशन है। मैं समझता हूँ कि सब को एमलगेमेट कर के एक ही कार्पोरेशन होनी चाहिए। और यहाँ पर बाज स्टेट्स ऐसी हैं, जैसे पंजाब में, कि डिपार्टमेंट भी बसें रन करता है, कार्पोरेशन भी रन करता है और अब तीसरा कार्पोरेशन आप बनाने वाले हैं। मेरे कहने का मकसद सिर्फ इतना ही है, बुझल या ट्रेबल काम होने से जब इतनी गारंटी चलेगी तो न उन पर पूरी तरह कंट्रोल हो सकता है और न निगहबानी हो सकती है। ६.१ लिये एक स्टेट में नेशनल इन्फ्रस्ट्रक्चर का सिस्टम एक ही होना चाहिये और रोड ट्रांसपोर्ट का होना चाहिये। कई जगह दो दो तीन तीन कार्पोरेशन हैं। बम्बई स्टेट में कच्छ का अलाहदा है, सौराष्ट्र का अलाहदा है और बम्बई का अलाहदा है। इस लिये मैं चाहता हूँ कि एक स्टेट में एक ही रोड ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन होना चाहिये।

इस ऐक्ट में आप कोई बहुत सी चीजें तो करने नहीं जा रहे हैं, लेकिन दो चार चीजें ऐसी हैं जिन पर मैं कुछ कहना चाहता हूँ। सब से पहली बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप ने जो एम्प्लायीज को फ्री पास दिये हैं, उन के साथ मेरी पूरी हमदर्दी है और उन एम्प्लायीज को पास मिलने चाहिये,

स्पेशल कंसिडरेशन स्टूडेंट्स को भी मिलने चाहिये, स्टेट सेमिस्त्रेन्स की भी मिलने चाहिये, लेकिन जिस डंग से आप इस ऐक्ट को बना रहे हैं, और जिस डंग से इस देश में कार्पोरेशन का सिस्टम चलता है, अगर उसे सरकार ने कायम रखा तो इस फ्री पास को करने से सब के ज्यादा नुकसान होगा और उस का बहुत निसयूज होगा। किसी भी स्टूडेंट को तो फ्री पास नहीं मिले, वह फ्री पास जायेंगे कंस्ट्रक्टर के दोस्तों के पास, धानेदार के पास, पुलिस वालों के पास और बसों के प्रमोनों के पास, वे टिकट जायेंगे असिस्टेंट मैनेजर के दोस्तों के पास, इन्सपेक्टर के पास कंस्ट्रक्टर के दोस्तों के पास, और इस का असर पड़ेगा स्टेट एक्स्पेकर पर। दूसरे ही लोग इस का फायदा उठावेंगे। इस लिये मैं चाहता हूँ कि पहले तो आप को इस चीज को करना ही नहीं चाहिये, कोई जरूरत नहीं कि स्टूडेंट्स को फ्री पास दिये जायें या कनेक्शन दिये जायें क्योंकि वे आखिर में स्टूडेंट्स को नहीं मिलेंगे। चार साल बाद आप देख लेंगे कि ये चीजे हमारे अफसरों को मिलनी रहेगी, न सिर्फ अफसरों को मिलती रहेगी बल्कि उन के खान्दानों को भी मिलेंगी। इस ऐक्ट में इस चीज को रखने से नुकसान हो सकता है। और अगर आप को इसे रखना ही है तो कौन लोग इस को में सकेंगे इस को डिफाइन करना चाहिये ताकि जो गवर्नमेंट आफिसर्स हैं, या जो उन के दोस्त हैं, वे लोय नाजायज फायदा न उठा सकें और सरकार के रुपये पर वह कनेक्शन न लें सकें। इस लिये मैं कहता हूँ कि जिस डंग से आप यह फ्री पास देने जा रहे हैं उस का फायदा कहीं लोग उठावेंगे जिन को फायदा देना आप का मकसद नहीं है, और जिन को आप फायदा पहुंचाना चाहते हैं उन का इस से कोई फायदा नहीं होगा।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप ने कार्पोरेशन को टाकस दी है कि

वे बाजार में जायें और जा कर कारपोरेशन के लिये कर्जा लें। मैं मानता हूँ कि कारपोरेशन को मिलने रुपये की संख्या ही वह तो उन को लेने ही चाहिये लेकिन इस ढंग से अगर आप इजाजत दे देंगे, भले ही आप उस से किसी किस्य का प्रोपाम चलायें, या किसी किस्य का भी काम करे तो वह ठीक नहीं होगा। रोड ट्रान्स्पोर्ट कारपोरेशन को अगर आप इजाजत देते हैं और हिन्दुस्तान के जो दूसरे सरकारी कारपोरेशन हैं उन को इजाजत नहीं देंगे, चाहे वह कितने ही अच्छे क्यों न हों, कितने ही ज्यादा बिजनेस वाले क्यों न हों, तो इस से आप एक गलत प्रिसेडेंट कायम करेंगे। अब तक तो यह है कि हिन्दुस्तान की सरकार एक दफा अपने लिये या सूबे की सरकार अपने लिये मार्केट में लोन ले, लेकिन अगर भलाहदा भलाहदा एजेन्सीज ने लोन लेना शुरू कर दिया तो लोन मार्केट पर इस का कोई प्रभाव पसर नहीं पड़ेगा। यह बात भी है कि अगर सूबे की सरकार या सेन्ट्रल गवर्नमेंट कर्जा ले तो उन को कर्ज मिल ही सकता है क्योंकि आज सेन्ट्रल गवर्नमेंट की सख्त बहुत प्रशस्ती है, बनस्पित रोड ट्रान्स्पोर्ट कारपोरेशन के। बैंक ट्रेड के बारे में रोड ट्रान्स्पोर्ट कारपोरेशन की कोई सख्त नहीं है, इस लिये उसे कर्जा मिल सकेगा इस में भी शक नहीं है। इस लिये इस चीज का आप को कोई साम होने वाला नहीं है, हा इस का उत्पाद अगर हो सकता है और इन का मिसजूस भी हो सकता है। इस लिये इन कारपोरेशन को प्रोपाम मार्केट में कर्जा लेने का कोई प्रभाव नहीं होना चाहिये।

इस के बाद मैं क्लॉज ६ के सिलसिले में कहना चाहता हूँ। आप ने रोड ट्रान्स्पोर्ट को प्राइवेट कराने के लिये यह रक्सा है कि एक्स्पैन्शन प्रोग्राम में जो नफा हो उस से वह गया है। इससे पहले ऐक्ट में यह था कि कन्सुमर प्रोपाम के लिये पैसा दे सकती थी, गैर गैर-गैर के लिये और एम्प्लॉयीज गैर-गैर के लिये पैसा दे सकती थी स्टेट

गवर्नमेंट या सेन्ट्रल गवर्नमेंट। मैं समझता हूँ कि यह नई चीज इस में नहीं होनी चाहिये। वह मैं इस लिये कहता हूँ कि अगर आप एक्स्पैन्शन प्रोग्राम का पैसा दे देंगे रोड ट्रान्स्पोर्ट को और सड़को के बनाने के लिये कोई पैसा नहीं देंगे तो बड़े बड़े शहरों का ही फायदा होगा। बड़े बड़े शहरों में ही कारपोरेशन आप चलाना चाहते हैं हालांकि आप बड़े बड़े शहरों को कम करना चाहते हैं। आप का कानई यह मुद्दा नहीं है कि आप बड़े बड़े शहरों को नफा पहुंचाये। आप तो चाहते हैं कि कारपोरेशन में रोड ट्रान्स्पोर्ट डिपार्टमेंट का जो पैसा लगा है वह उन इनाकों के लिये इस्तेमाल हो जो कि बैंकबंद हैं जहाँ सड़कें नहीं हैं। लेकिन वह भ्रष्टव इस कानून में पूरा नहीं होगा। इस के भलाहदा अब सरकार यह चाहती है कि आज इन्दौर और खानिपुर में बसें चले, खानिपुर दिल्ली में बसें चले, आप गांवों को जाना नहीं चाहते। इस लिये मैं कहता हूँ कि ऐसा नहीं होना चाहिये। अगर रोड ट्रान्स्पोर्ट कारपोरेशन को बसें खरीदना है तो वह सेन्ट्रल गवर्नमेंट से कर्जा ले सकता है। अगर वह अपने मुनाफे से लेगा तो स्टेट की सख्त सख्त प्रोमोशनल एंड डेवलपमेंट होगा। दूसरे गन १९५० में आप ने जिन लोगों का मुद्दा रक्सा था रोड ट्रान्स्पोर्ट ऐक्ट बनाते वकत वे कौन थे? आप ने कहा था कि हम यह कारपोरेशन इस लिये बना रहे हैं कि जिससे हिन्दुस्तान में ज्यादा से ज्यादा सड़कें बनें। आज आप इस मुद्दे में दूर जा रहे हैं क्योंकि वे लोग आज बहुत ज्यादा लॉन नहीं कर सकते। उन का डिप्रिप्रिएशन ज्यादा होगा है, उस को कवर आप न करके आज एक्स्पैन्शन की बात कर के नई बसें खरीदना चाहते हैं ताकि जो तीसरे सान वसें कम हो सकती हैं उन को कवर आप कर सकें। मैं एक मिसाल देना चाहता हूँ। आप जानते हैं कि पंजाब में एक प्रोमोशनल टैक्स लगा हुआ है। वहाँ पर कारपोरेशन या डिपार्टमेंट प्रोमोशनल टैक्स देता

## [सरकार इकवांस सिव्ही]

है। वह लोगों से टैक्स इकट्ठा कर के कहता है सरकार हम को १६ लाख ६० देती है। हम ने ११ लाख वैसेन्जर टैक्स से ले लिया। इस १६ लाख ६० की एनुअल सप्लाय में से ११ लाख रुपये काट कर बाक़ी ५ लाख सरकार हम को धीरे दे दे। इस लिये अगर आप उन्हें पैसा देते जायेंगे इस डग से तो एकाउंट में गड़बड़ी पड़ेगी। स्टेट गवर्नमेंट को पैसे की जरूरत होती है। अगर इस तरह से चलता रहा और एक्सपेंचर्स में प्रोग्राम से रुकवा दिया जाता रहा तो यह कारपोरेशन एफिशिएंटली रन नहीं कर सकेंगे।

इसके बाद मैं धाखिर में जो बात कहना चाहता हूँ वह यह है कि धाखिर जनरल को जो भस्तिवार दिया गया है मैं उसे बेलकम करता हूँ। यह लोगों का पैसा है, जनता का पैसा है। अगर प्राइवेट एकाउंटेंट्स के जरिये वह धाखिर हो तो उससे काम ठीक से नहीं चल सकेगा। इस लिये धाखिर जनरल ऐक्ट में नहीं लाते कि किस डग से वह अपना एकाउंट बनायेंगे, कितना डिप्रिजिएशन भी प्रोवाइड करना है या दूसरी चीजें किस तरह से करनी हैं, तब तक इन चीजों का बहुत फायदा नहीं हो सकता। मैं जानता हूँ कि हर साल हर कारपोरेशन बहुत से काम करता है, अखबारों में निकास दिया जाता है कि कई नये बस स्टैंड बने, जब भी कोई अफसर जाता है तो कह दिया जाता है कि १५ लाख या २० लाख ६० का नफा हुआ। इतना नफा हुआ जरूर लेकिन कमी बह क्रेडिट भी किया गया? पिछले मेशन में जवाब दिया गया कि नफा तो हुआ लेकिन ग्रेट्रन गवर्नमेंट में अभी तक क्रेडिट नहीं किया गया। नफा निकलने का फायदा क्या हुआ जब कम से कम ग्रेट्रन गवर्नमेंट को वह दिया नहीं गया? यह ठीक है कि अखबारों में खाना भा जाता है कि नफा हुआ लेकिन वह भुक्का दिया नहीं जाता वह इस लिये कि खिस डंग से भाव एकाउंट रकम जा रहे हैं उन पर

भाव का कोई कंट्रोल नहीं, मैजिस्ट्रियल मैजर का कंट्रोल नहीं। जिस डंग से एनेकिडुसिटी ऐक्ट बना है, उस में हर एक चीज को डिफाइन्ड किया गया, लेकिन इस में डिफाइन्ड नहीं किया गया। इसलिये हारे का सारा डिप्रिजिएशन कवर अप नहीं किया जाता।

धाखिर में मैं रोड ट्रान्सपोर्ट में भी पास देने की बिल में जो व्यवस्था की जा रही है, उस पर मंत्री महोदय को पुनर्विचार करने के लिये कहना चाहता हूँ। मैं तो चाहता कि भी पास वाली बात को छोड़ ही दें और अगर ऐसा करना मुमकिन न हो तो कम से कम उसको डिफाइन्ड कर दें बरना इसमें फायदे के बजाय नुकसान ज्यादा होगा।

15 hrs.

श्री श्री नारायण दास (दरभंगा): उपाध्यक्ष महोदय, यह संशोधन विधेयक जो हमारे सामने उपस्थित है उसके सम्बन्ध में जो चर्चाएं अभी हुई हैं उनसे पता चलता है कि जब यह कानून हमने बनाया तब से अब तक जो कारपोरेशन्स कायम हुए उनके बारे में पूरा अनुभव हम लोगों को नहीं है। अच्छा होता कि यह संशोधन करने वाला जो बिल है इसके साथ ही साथ जो भाषण मंत्री महोदय ने किया उनको जहाँ जहाँ भी कारपोरेशन्स चलते हैं उनका काम कैसे चला इसकी एक संक्षिप्त रिपोर्ट हमारे सामने होना तो हम को इस बात पर साफ राय जाहिर करने में सुविधा होती कि क्या यह कारपोरेशन बिसे हम लोगों ने इस ऐक्ट के जरिये कायम करने का अधिकार राज्य की सरकारों को दिया या धीरे उसके जो सिद्धांत हैं और उसकी जो मंशा थी उसके मुताबिक काम हुआ कि नहीं।

सब से पहली बात तो यह है कि अभी तक बहुत सी राज्य सरकारों ने कारपोरेशन्स कायम ही नहीं किये। बहुत से राज्यों ने बिना ही इस सड़क ट्रान्सपोर्ट के चलाने का भार अपने हाथ में लिया भी है वह उसको विधान के द्वारा चलवा रहे हैं, डिपार्टमेंटल तरीके

से चलवा रहे हैं। अब विभाग के द्वारा यह काम करना ठीक है या इसको कारपोरेशन के द्वारा चलाना ठीक है, इसमें विवाद नहीं है। ज्यादा तादाद ऐसे लोगों की है जो कि चाहते हैं कि अगर राज्य की सरकार यातायात का राष्ट्रीयकरण करे तो उसका संचालन कारपोरेशन के द्वारा ही हो। इस बात को मद्देनजर रख कर यह बिल और यह कानून हमने पास किया था लेकिन न मालूम क्यों अभी तक बहुत सी राज्य सरकारों ने अपने वहाँ पर कारपोरेशन कायम नहीं किये। यहाँ पर सवाल पैसंजर्म के ट्रांसपोर्ट का ही खाम कर के है क्योंकि माल के आवागमन के बारे में तो सरकार ने एक नीति बनाई हुई है कि यह माल डोने का काम अगर प्राइवेट लोगों के हाथ में ही अभी कुछ दिनों तक रहने दिया जाये तो कुछ बुरा नहीं है। रोड ट्रांसपोर्ट रीधारगनाइजेशन कमेटी की रिपोर्ट को मैं ने देखा है। उसमें उन्होंने कहा है कि बड़े काइब इयर प्लान के दस वर्ष बाद तक माल नाले से जाने का जो सागन है वह प्राइवेट लोगों के हाथों में रहने दिया जाये तो अच्छा है। अब उस पर विचार करने का यह मौका नहीं है। लेकिन मेरा कहना यह है कि जहाँ हम लोगों ने यह कानून बना कर राज्य की सरकारों को अधिकार दिया है कि वे जहाँ जकरत मममें राष्ट्रीयकरण करके इस विभाग के काम का राष्ट्रीयकरण कर के कारपोरेशन के द्वारा संचालित करे। देखना यह है कि उस उद्देश्य में हमें कहा तक सफलता मिल रही है। इस कानून को बनाये हुए हमें ६.१० वर्ष हो गये लेकिन हमारे सामने किसी भी स्टेट सरकार की जो कारपोरेशन है उनकी कार्यवाही का पूरा विवरण नहीं आया जिससे यह मालूम पड़ता कि धारा बहा की सरकारों में जो इस काम को विभाग द्वारा संचालित किया और फिर कारपोरेशन द्वारा संचालित किया तो उसमें कौन अच्छा रहा और किस में अच्छी प्रगति हुई। इसलिये हम इस सम्बन्ध में ठीक ठीक धपना निर्णय नहीं दे सकते। मेरा कहना यह है कि अब केन्द्रीय

सरकार ने राज्य सरकारों को वह अधिकार दिया कि वे अगर चाहें तो अपने वहाँ पर कारपोरेशन बना कर इस काम को चलवा सकती हैं तो भारत सरकार को कोर्पोरेशन के खयाल से इसको देखना चाहिये कि जिस नीति को प्लानिंग कमिशन मानता है और केन्द्रीय सरकार मानती है उस नीति के अनुसार विभिन्न राज्य सरकारों कार्य करती है या नहीं करती है। मेरा खयाल है कि इस बारे में डिबाई की गई है। अगर केन्द्रीय सरकार की तरफ से इस बात की निगरानी की जाती और उनसे राय मशविरा कर के उनको बात बताई जाती और समाह दी जाती तो धाज जो कई वर्षों में भी राज्यों में कारपोरेशन कायम नहीं हुए, ऐसा नहीं होता।

जैसा कि एक माननीय सदस्य ने कहा कि यह कानून सन् १९५० में बनाया गया था और तब से ते कर धाज तक काफी तब्दीलीयाँ हो गई हैं और इसलिये यह अच्छा होता कि इस सारे बिल को एक नये ढांचे में बना कर हमारे सामने पेश किया जाता और मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि जब भी मौका आये यह जल्द से जल्द वे सभा के सामने पूरा ब्योरेधार बतलाये कि रोड ट्रांसपोर्ट का संचालन जो कि कारपोरेशन द्वारा किया गया वह किम तरह से हुआ है और यह कि वह अच्छा है धपवा बुरा है और उनकी अपनी क्या राय है यह सब उनको सदन के सामने रखना चाहिये।

दूसरी बात जो अभी विवाद का कारण बन गई है और इस सदन में जिसका कि कुछ सदस्यों ने सम्बंध किया और बहुत से सदस्यों ने उसका विरोध किया है वह है कारपोरेशन के कर्मचारियों एवं दूसरे लोगों को बिना मुल्क या रियायती मुल्क पर सफर करने का पास देने के बारे में क्लाज ६ के द्वारा कारपोरेशन को यह पावर होगी, यह अधिकार होगा कि वह को पास अपने एम्प्लॉयर्स को और धदर पर्सनल को दे या उनको रियायती दर पर टिकट दे। इसके कानूनिकसाल समेटे बाने

[श्री श्रीनारायण दास]

क़साज नम्बर १३ में कारपोरेशन को रेगुलेशंस बनाने की पावर होगी। कारपोरेशन के एम्प्लॉईज को फ्री पास दिया जाये। और दूसरे लोगों को पास दिया जाये या न दिया जाये भी समझता हूँ कि यह विवाद उपयुक्त नहीं है क्योंकि जो भी रेगुलेशंस कारपोरेशन बनायेगी उसका एप्रूवल स्टेट गवर्नमेंट से केना होगा। बिना स्टेट गवर्नमेंट के एप्रूवल के कारपोरेशन कोई रेगुलेशन नहीं बना सकती है। अब जहाँ तक यह सवाल है कि कारपोरेशन को यह अधिकार दिया जाय कि नहीं तो मैं समझता हूँ कि यह अधिकार दिया जाना जरूरी है। चाहे रेलवे में हो प्रथवा और किसी जगह हो, चाहे किसी दूसरे विभाग में हो और खास कर के ट्रांसपोर्ट के जो चलाने वाले लोग हूँ वे बड़ी मेहनत में काम कर रहे और उनकी तनख्वाह और ज़ा उनकी दूसरी सविस्तर कंडिशन हैं उसमें इसकी व्यवस्था रखनी चाहिये और कारपोरेशन को यह अधिकार होना चाहिये कि अगर वह मुनासिब समझे तो अपने मानहन काम करने वाले कर्मचारियों को और उनके परिवार वालों को किसी खास जगह से किसी खास जगह तक जाने के बाय-फ्री पास दे दे। अब यह फ्री पास कहाँ तक का होगा और कब तक का होगा यह सब बात तो रेगुलेशंस और नियम में तय होने वाली है और इनका हम कानून में जिक्र नहीं कर सकते। जब हम कारपोरेशन को ट्रांसपोर्ट व्यवस्था को चलाने का भार नसिते हैं तो उनके द्वारा अपने कर्मचारियों को यह सुविधा देना कि पास किस जगह तक जब तक के हों, पास दस दिन का हो या पन्द्रह दिन का हो, इन सब चीजों को तय करने का अधिकार अगर हम कारपोरेशन को नहीं देंगे तो यह प्रश्न नहीं होगा। जहाँ तक उस अधिकार के मन्थान का सम्बन्ध है उसके नियम जो अभी कानून में उल्लेख है वहाँ ४५ में यह साफ दिया हुआ है कि जो भी रेगुलेशंस कारपोरेशन बनायेगी वह बड़ा की

राज्य सरकार की अनुमति से बनायेगी। इसलिये जो भी कुछ रिमायल कितनी को मिलेगी चाहे वह कर्मचारी को मिले, चाहे विद्यार्थी को मिले और चाहे दूसरे लोगों को मिले, वह उसी हालत में उनको मिल सकती है जब कि सम्बन्धित राज्य सरकार उसके विवेक-रजामन्दी होगी अन्यथा नहीं। राज्य सरकार की रजामन्दी के बगैर कोई कारपोरेशन इस तरह की सुविधा किसी को नहीं भी दे सकती है। इसलिये मैं समझता हूँ कि यह जो विवाद इस सम्बन्ध में माननीय सदस्यों ने खड़ा किया है उसकी कोई जरूरत नहीं रह जाती है। अब इस सम्बन्ध में कि राज्य सरकार अपने बड़ा कर्मचारियों और अन्य लोगों को फ्री पास का, कौन और किसकी सुविधा दे दस दिन के पास की सुविधा दे या पन्द्रह दिन की सुविधा दे राज्य सरकार के अधिकार को नीमिन करना मुनासिब नहीं है।

यह जो सगोवन विधेयक माननीय मंत्री ने उपस्थित किया है ठीक किया है और मैं समझता हूँ कि कारपोरेशन को अधिकार होना चाहिये कि वह अपने बड़ा की राज्य सरकार की अनुमति में फ्री पास आदि की सुविधा बड़ा के कर्मचारियों, विद्यार्थियों प्रथवा दूसरे ऐसे लोगों खास करके अध्ययन के लिए या दूसरे तरह के राष्ट्रीय कार्य करने वालों को दे सके और अगर ऐसा किया जाना है तो मैं समझता हूँ कि उसका विरोध करना उचित नहीं है।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि यह इन्फु धाफ पामेज टु बी एम्प्लॉयीज धाफ डी कारपोरेशन एंड अदर पर्सन्स, यह जनरल टर्म में लिखा हुआ है। मैं समझता हूँ कि कानून में तो इसकी डिफाइन्ड नहीं किया जा सकता है लेकिन क्लर रेगुलेशंस में इसका जिक्र होना चाहिये कि अदर पर्सन्स से मतलब मिडिया से और अध्ययन में लगे हुए लोगों से है और उसी तरह क्लर और रेगुलेशंस में इसका जिक्र कर दिया जाना चाहिये कि यह

पासों की सुविधा सम्बन्ध अधिकारियों को ही दी जायेगी। इस एंड रेगुलेशन में यह प्रोवाइड कर दिया जाये कि यह की पास की सुविधा सम्बन्ध अधिकारियों, मुलाजिमों और शिक्षा प्रयत्न प्रचयन सम्बन्धी बातों के लिये ही मिलेगी और यह की पास से मफर करने की सुविधा आम कार्यों के लिये नहीं होनी चाहिये।

जितनी भी कारपोरेशन बननी हैं और जिनमें केन्द्रीय सरकार का पैसा लगता है या राज्य सरकारों का पैसा लगता है उनके हिसाब की जांच पड़ताल करने का पूरा अधिकार हमारे ऑडिटर कंट्रोलर जनरल को होना चाहिये। ब्रह्म तक मुझे याद है बहुत ने कानून बनाने समय हमों इस बात का ध्यान रक्खा है। प्रवक्ता यह एक आम यौका है जब हमने इस बात की छूट रक्खी है और हम वरं के बाद किसी अधिकारी का ध्यान प्रावधि करने की यह जो बात कही जा रही है वो कोई भी फंड हो, चाहे केन्द्रीय सरकार का फंड हो और चाहे राज्य सरकार का फंड हो। किसी भी मस्या को काम चलाने का जब अधिकार दिया जाता है तो उसके हिसाब किताब की जांच पड़ताल करने का अधिकार ऑडिटर जनरल और कंट्रोलर को अवश्य होना चाहिये। अभी माननीय स्यामी जी ने कहा था कि कंट्रोलर एंड ऑडिटर जनरल के पास बहुत से काम पड़े हुए हैं और उनको छूट्टी नहीं है। मैं समझता हूँ कि जैसे जैसे सरकार के काम बढ़ते जाते हैं वैसे वैसे कंट्रोलर एंड ऑडिटर जनरल के विभाग में काम करने वाले भी बढ़ने चाहिये और थक रहे हैं। इसलिये यह कोई दर्जीय गद्दी है कि स्टेट गवर्नमेंट का पैसा है इसलिये स्टेट गवर्नमेंट को अधिकार हो। स्टेट गवर्नमेंट का भी वो पैसा होता है उसको जांच करने का अधिकार भी कंट्रोलर जनरल को है। तो स्टेट गवर्नमेंट का या सेट्रल गवर्नमेंट का कोई पैसा किसी कारपोरेशन को या किसी दूसरी संस्था को जाता है तो उसके

हिसाब किताब की जांच करने का अधिकार कंट्रोलर जनरल को जरूर होना चाहिये। मैं समझता हूँ कि यह बहुत ही स्वागत योग्य चीज है।

हमारे माननीय सदस्य श्री मायूर ने इस बात का बहुत विरोध किया है कि इसमें केन्द्रीय सरकार को नियंत्रण का इतना अधिकार है। मैं भी विकेन्द्रीयकरण की बात को मानता हूँ। यह बात सही है कि अधिकार का ज्यादा केन्द्रीभूत करने से काम में बहुत देरी होती है और अभी भी जो अधिकार केन्द्रीय सरकार ने ले रक्के हैं अगर उनको लालफीताशाही में जल्द दूर किया जाये तो मैं समझता हूँ कि यह कोभारतभनेशन के लिये बहुत अच्छा होगा। देश एक है, ससद् एक है, जनता एक है तो फिर सरकार का नियंत्रण रह तो यह ठीक है। लेकिन अनुभव बतलाता है कि जितने ही अधिकार केन्द्रीय सरकार के पास केन्द्रीभूत होते हैं उतनी ही उनमें लालफीताशाही का अधिकार आ जाती है। सिद्धांततः यह बात सही है कि जिस संस्था में राज्य सरकार और केन्द्रीय सरकार का पैसा लगा हो उसको राज्य सरकार और केन्द्रीय सरकार की अनुमति ले कर काम करना चाहिये क्योंकि कॉर्पोरेशन राज्य सरकार या केन्द्रीय सरकार का कि एगन है। इसलिये राज्य सरकार और केन्द्रीय सरकार का उस पर अधिकार होना अनुचित नहीं है। लेकिन इस बात पर मन्त्री महोदय को ध्यान देना चाहिये कि जब इस प्रकार के अधिकार केन्द्रीय सरकार के पास होते हैं तो उसका परिणाम यह होता है कि उस संस्था के लोग केन्द्रीय सरकार की अनुमति के लिये लिखा पढ़ी करते हैं तो चार चार छः छः महीने इसमें निकल जाते हैं और काम में देरी होती है। मैं इस प्रकार के नियंत्रण का सिद्धांततः विरोध नहीं करता लेकिन जो इस कारण देरी होती है उसको दूर किया जाना चाहिये। इसमें जो यह रखा गया है कि विशेष अवस्थाओं में जबकि कारपोरेशन को कर्जा देना हो अपने विकास कार्यक्रम के लिये

[श्रीगोरायण दास]

तो उस समय उसे केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकार की अनुमति प्राप्त करनी चाहिये वे इसे अनुचित नहीं समझता। लेकिन मैं चाहता हूँ कि कोई ऐसा उपाय किया जाये कि काम जल्द हो।

अभी जो विधान है उसके अन्तर्गत कारपोरेशन को यह अधिकार नहीं है कि नफे को विकास के काम में लगा सके। अब आप यह अधिकार इस कानून के जरिये दे रहे हैं कि नफे में से डिप्रिडियेशन आदि काट कर जो नेट प्रॉफिट हो उसको कर्मचारियों के सुधार के लिये और दूसरे विकास के कामों में लगा सके। यह चीज अनुचित नहीं है। पहले जो यह अधिकार नहीं दिया गया था तो यह मेरी समझ में भूल थी। इसकी प्रति अब की जा रही है।

जब एक दो और बातों की तरफ ध्यान लीजना चाहूँगा। मैं एक बात माननीय मंत्री के विचार के लिये रखना चाहता हूँ। अभी यह नियम है कि कारपोरेशन जो गजट बनाते हैं उसकी स्वीकृति उनको सरकार से लेनी पड़ती है और यह उचित ही है लेकिन मैं चाहूँगा कि जिस तरह में डी० बी० सी० का बजट सन्द् के माननीय सदस्यों के सामने रखा जाता है और उनको उस पर चर्चा करने, सुझाव देने और वाक-विवाद करने का अधिकार होता है, उसी तरह में ... कारपोरेशन का बजट भी राज्य की विधान सभा की मेज पर रखा जाये और विधायकों को उस पर विचार करने का उसी तरह अधिकार हो जिस तरह कि सन्द् में है। यदि ऐसा हो सके तो बहुत अच्छा हो।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूँगा कि कल बनाने का अधिकार स्टंट गवर्नमेंट को है और रेगुलेशन बनाने का अधिकार कारपोरेशन को है। हम लोग यहाँ सन्द् में जो कानून पास करते हैं, उनके अन्तर्गत काम बनाने का अधिकार सरकार को देते हैं। लेकिन जो भी काम सरकार बनाती है वे सबन के सामने

रखे जाते हैं और सबन को अधिकार है कि वह उन पर वाद-विवाद करे और उनमें संशोधन करे और वे कल संशोधित रूप में लागू किये जाते हैं, मैं चाहूँगा कि इसी प्रकार जो कल राज्य सरकार बनावे उनको भी विधान सभा के सदस्यों के सामने रखा जाये और उन पर विचार करने का अधिकार सदस्यों को होना चाहिये और उनमें संशोधन करने का अधिकार भी उनको होना चाहिये जैसा कि यहाँ है। कारपोरेशन और राज्य सरकार जो नियम बनावे उन में संशोधन करने का अधिकार विधायकों को होना चाहिये।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ। वह यह है कि यह जो वर्तमान कानून की बका ४१ को हटाया जा रहा है, वह बहुत अच्छा किया जा रहा है। इस बका में कारपोरेशन को विशेष अधिकार प्राप्त था, उसको एक लोकल बाडी की तरह समझा जाता था और इसलिये उस पर मोटर वैहिकल्स ऐक्ट लागू नहीं होता था। मैं समझता हूँ कि कारपोरेशन पर भी दूसरी संस्थाओं और प्राइवेट मोटर बस धोर्स की तरह मोटर वैहिकल्स ऐक्ट लागू होना चाहिये। इसलिये मैं समझता हूँ कि बका ४१ को हटा कर अच्छा काम किया जा रहा है।

एक बात मैं और कहूँगा। कारपोरेशन कानून बनाने का उद्देश्य यही था कि जहाँ राज्य सरकार समझती है कि वह कम भाड़े में जनता के लिये एक यातायात की अच्छी सुविधा सुलभ कर सकती है वहाँ वह उस काम को कर सके। यह काम सिलसिले से चल सके इसके लिये कोर्पोरेशन की बहुत आवश्यकता है। मैं समझता हूँ कि अभी रोड यातायात के मामले में एक राज्य और दूसरे राज्य के बीच में ठीक हम से कोर्पोरेशन नहीं हो पाता है। एक कमेटी इस विषय पर विचार करने के लिये बिठाई गई थी और उसकी सिफारिशों पर सबन में



बहुत होने वाली है। लेकिन मैं कहूंगा कि जिस प्रकार कारपोरेशन बनाना जरूरी है उसी प्रकार इस यातायात का एक राज्य से दूसरे राज्य में कोऑरडिनेशन होना भी उतना ही जरूरी है। इसलिये मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि जहां उन्होंने यह संघोषण करने वाला विधेयक रखा है ताकि कारपोरेशन के काम को बढ़ावा और कारपोरेशन का विकास करें वहां इस बात का भी प्रबन्ध करें कि कारपोरेशन किस प्रकार चल रहे हैं और इन विषय का संकेत समय समय पर हमको मिल सके ताकि हम को भी मालूम हो कि हमने कारपोरेशन के लिये जो कानून बनाया है उस पर राज्य सरकारों अच्छे ढंग से काम कर रही है ताकि हमको विश्वास हो सके।

इन शब्दों के साथ मैं इसका समर्थन करता हूँ।

**Shri Raj Bahadur:** Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am grateful to the House for the very helpful discussion on this measure. To begin with, I will take the point which was raised by Shri Tyagi, namely, that the State Governments are rather not quite keen to convert their departmental organisations, or the state transport undertakings, into corporations. He of course hinted that they are not prepared to do so because if they do so they have got to pay income-tax

You, Sir, were not in the Chair at that time, and the Speaker was pleased to invite our attention to the provisions of article 289 of the Constitution and he said it is open to the Government even then to impose certain taxes. But it was pointed out that under the provisions of article 289(2) we shall have to undertake specific legislation in case we desire that central taxes should be imposed on such business undertakings as are run by the State Governments concerned. That may not be possible in every case, it may be that separately we may have to bring such legislative

measures for each State but then we shall have to amend them from year to year. The advantage in assessing the incomes of these undertakings to income-tax is that they may be governed by the ordinary income-tax laws, and any fluctuations or changes or upward or downward trends in the income-tax measures or rates will of course apply to the income of the State transport undertakings as well. In that case we will not have to amend the particular legislative measure contemplated by the provisions of article 289 every year. It is in that context that we have got to consider this particular point.

Apart from this, it is obvious that certain States have already got transport undertakings running as corporation and they are already paying income-tax. There are other States that are running their Transport undertaking departmentally. So between State and State there is already some sort of discrimination or difference and we have got to see that there is uniformity of rules and practices in this matter. Otherwise, it might well be that the State transport undertakings which are being run as corporations might turn round and say that they may also be exempted from paying income-tax because the other State Governments are not paying it. They may claim exemption or they may revert back to the departmental set-up.

We insist on corporations being formed for two reasons we think that a commercial undertaking by a State Government or by the Centre should as far as possible be run on commercial lines, according to business principles. It makes much for efficient and smooth working and better service if that is done. If an undertaking is run departmentally, every little decision has got to go through prescribed formalities and processes which are time-consuming. It is obvious that if our public sector corporations have to compete successfully against private sector under-

[Shri Raj Bahadur]

takings, they must also be provided with conditions in which they can run smoothly. If they have to depend on departmental sanctions for every little matter or thing, they cannot compete successfully. So, we have insisted through the Planning Commission and the Finance Ministry that this should be done. Of course, this measure is not a popular measure with the States. It is not a popular advice to the State Governments, because they want to conserve as much of their revenue as possible for their own developmental work. We do try to persuade them, but after all, we do not have any constitutional control over them to compel them.

Shri Tyagi: You have got the control over the purse. You can refuse to give them loans.

Shri Harish Chandra Mathur: That is being done now. They are refusing assistance to Governments which are not forming corporations. But it is not also the experience of the hon. Minister that the U.P. Roadways, which is run departmentally and is one of the largest enterprises is running as efficiently and successfully as any corporation, or better than many corporations?

Shri Raj Bahadur: I do have admiration for the U.P. Roadways. But that does not mean that the Bombay Transport Corporation is inferior in service; they are also running very well. The question is one of conforming to a uniform practice and whether the Centre should or should not be entitled to draw its revenue from these business undertakings of the States.

Shri Harish Chandra Mathur: You want the State Governments to provide matching grants and all that, but you denude them of all the resources.

Shri Raj Bahadur: I would like to remind the hon. Member that we do want that passenger services should

be gradually nationalised. Of course there has been a sort of declaration that we do not propose to nationalise goods transport till the end of the third Plan. The railways also are not opposed to this idea that Passenger transport be augmented. In regard to passenger motor services they have got an allotment under which they can finance such nationalised undertakings. But if we want to do that, we would like them to conform to a particular practice laid down by the Planning Commission. So, whenever they come with a request for advancement of loans for nationalisation, we do want that they should convert their set up into corporations. If we give them loans and still they do not form into corporations, they do not conform to the practice. So, we insist that it should be done. The programme of conversion and of nationalisation of road transport is not going according to the speed we would like, because this particular point is not being solved.

Then, Shri Tyagi said that it should not be necessary that the Comptroller and Auditor-General audits the accounts of these corporations. He said the State Government may be entrusted with that work. But the Auditor-General insists that whatever the Centre finances a particular project by advancing loans to the State Governments or otherwise, he should be brought into the picture. Obviously, this Parliament also is conscious of its rights and it would like that the Auditor-General should be authorised to audit the accounts of these corporations. For this, there is a provision in the Bill.

About recruitment, he said there might be some improvement if corporations are there. Whatever control can be exercised on the working of these undertakings through the legislatures is the only control that we have got over the alleged irregularities referred to by the hon. Member. We can put questions even

if it is run departmentally. We can ask the Minister concerned to explain why a particular irregular appointment has been made or why it smacks of favouritism, nepotism and the like. We would not like to go into charges of a general nature. Shri Braj Raj Singh said, there is an all-round corruption which is beyond control and all that. There might be corruption, but there is much more talk of corruption than corruption itself. But as responsible Members, we should only talk of corruption whenever we have a specific instance in our hands to point out.

Shri Braj Raj Singh: I can give you a hundred instances.

Shri Raj Bahadur: This is not the forum for that. To hit everybody with a big stick is not right and proper. So far as control over these undertakings is concerned, that can be exercised either through the State Legislatures or Parliament.

I would now come to certain points raised by Shri Bharucha. He said, if you allow these corporations to borrow for capital expenditure in the open market, the money market would be spoiled. This is a big question to be tackled by the Finance Minister. But since he has pointed out certain specific provisions in the parent Act, I would like him to consider this point a little more deeply. He particularly referred to sections 22 and 29. Section 22 says

"It shall be the general principle of a corporation that in carrying on its undertaking, it shall act on business principles"

He said, this particular phrase "business principles" is very vague and has not been defined. I think in a general way, we know what it means. It means that we should get the maximum out of the investment, equipment and personnel that we have got. If it does not conform to this principle, it is not running on business principles. I am talking in

a general way. He has further referred to Section 29(1) which says-

"A corporation shall make such provisions for depreciation and for reserve and other funds as the State Government may from time to time direct."

His point was that the State Government has got no control and there is no mechanism, no formula, by which you can calculate the quantum of contribution for depreciation. This is a point for finance people to calculate from year to year as to what should be the quantum of contribution to the depreciation fund. The State Government is empowered under Section 29(1) to determine from year to year what should be the quantum. I think on this score we cannot say that there is any vagueness about these particular provisions or consequently in the particular amendments also.

Shri Naushir Bharucha. My hon. friend has not quite appreciated my point. Various State Governments will provide various principles for the determination of the amount to be set aside for depreciation and various other reserve funds. I say in the absence of any uniform guiding principle laid down in the Act, this has got no meaning, because one State Government may think that one set of principles is good for determining the amount to be set aside and another State Government may think that another set of principles is good.

Shri Raj Bahadur: Broadly speaking I agree that we should have certain broad principles for determining or calculating the amount to be contributed to the depreciation reserve fund. But the conditions, the machinery and the equipment of each industry differ. Therefore, the contribution to the depreciation fund in the case of one industry may not hold good for another. In such case perhaps the State Government concerned will

[Shri Raj Bahadur]

have to determine the quantum from time to time. I think that will itself suffice for empowering the State Government to deal with this question and there is no vagueness about it.

Then he referred to another point and said he is doubtful whether there are any profits. I may only say that both the U.P. and Bombay road transport undertakings are running at a profit and their services are also widely appreciated.

He also expressed the view that we should not allow the surplus of the profits to be ploughed back towards the expansion of the road services. That was the point which he made out and he said that it is a bad principle to allow financing internally such ventures, projects or schemes. He was against external financing when he said that they should not operate and borrow in the money market for their expansion projects. He is against internal financing when he says that whatever profits they earn should also not be ploughed back for expansion schemes. What we have done in this particular amendment is that after defraying all the charges, after paying for the contribution to the provident fund and other things, whatever balance is left—the present provision is that it may be ploughed back not for road transport expansion but for road programmes of a particular State—for that balance it is proposed the first entitlement should be that of the road transport industry as such, and not the roads. That is the only difference, that is the subtle distinction. Of course, if the roads are not there, road transport may not be there. But we would like the road transport to be expanded by utilising the balance of the profits which may be there.

Then he said that buses have been stopped for M.P.s. I am sorry for this. It may have been on account of certain

reasons. Of course, we shall request the Delhi Corporation which is now responsible for this; ask them, why they have stopped it and why should they not extend due courtesies to the M.P.s.

Then I will come to the points raised by Shri Harish Chandra Mathur. I am grateful to him for a very realistic appraisal of the situation about so many things. But he said that we have not been able to inject honesty, efficiency and integrity in the road transport business, or the road transport departments of the State Government. I do not know how far that can be done by the Centre. We in the Centre have got a small department of transport. After the separation of the transport from Railways, railways from transport, the Transport Department is run only by a Deputy Secretary and one or two Under Secretaries. Recently they have promoted one Under Secretary to the rank of Deputy Secretary. That is all. Perhaps they have got a few clerks. That is the only machinery for the injection of integrity, honesty and all those things that the hon. Member wants and for the removal of all those irregularities and corrupt practices which he was attending to.

But then, fortunately for us, in the person of Shri Harish Chandra Mathur we have got a member who knows intimately all the intricacies of the transport department organisation, because he was a member of the Ad Hoc committee. We have got his report and I think Parliament is soon going to get an opportunity to discuss that report. So, we will welcome his comments on that occasion also.

But I would like to say that so far as we in the Centre are concerned, under the Constitution as it is we have got no control whatsoever over the State Department of Transport, disciplinary or otherwise. So, we

cannot be expected to inject integrity in the RTAS and the STA. Because, the main rub in this particular case is in regard to the grant of permits etc where there are so many complaints. We also know that. That is why we appointed a committee to advise us to how best we should re-organise the Transport department in the States so that we can minimise, if not completely eliminate, all possibilities and opportunities or avenues of corruption. That is what we have done and I hope when the report of the committee comes up for discussion it will be analysed from that angle—how far its recommendations have succeeded in suggesting or giving a better idea or organisation which can be depended upon for improving the situation and overcoming the problems to which he has alluded. I think I will reserve my remarks on this particular matter for a later occasion.

Then he referred to clause 5. I will have to go into the clauses specifically. I am sorry if I am taking more time. Clause 5 reads:

"With the previous approval of the State Government and the Central Government, a corporation may also borrow money in the open market for the purpose of meeting any expenditure of a capital nature."

He asked why import "Central Government"? Why have another fifth wheel in the coach of this particular business? So far as State Governments are concerned, they should be left free. So far as this particular business is concerned—borrowing for capital expenditure. I would say that they also come to the Planning Commission for loans for expansion of road transport, or nationalisation of road transport and other matters. There also the Central Government is vitally interested. So, it should come in the picture. Apart from that, it may perhaps be desirable and proper for us to distinguish between "borrowing for working capital" and "borrowing for capital expenditure". The existing

section only authorises it to borrow for working capital. It only says that the Corporation may, with the previous approval of the State Government, borrow money in the open market for working capital. When it comes to the question of capital expenditure, if we introduce the Central Government, it should be considered to be a healthy check, so that the point that was made by Shri Bharucha is also taken into account—having control of the money market also to a considerable extent.

Then comes the question of expansion. He asks why again introduce the element or the control of the Central Government? The observations which I have just now made may apply in this case also.

Then he said under section 6, about which we have got clause 2 of the Bill, why have you allowed the chief executive officer and the General Manager to be included in the corporation. My answer is that very often experience has proved that they are required for technical assistance by the corporation itself, almost incessantly. It is necessary that we should not close the door so far as the membership of the corporation is concerned.

**Shri Harish Chandra Mathur:** Ask them to attend the meetings. Why do you make them members of a body of which they are servants?

**Shri Raj Bahadur:** That is the advice that the Corporation have given us and in the light of that we have provided like that. They attend the meetings, state their views and even vote. If the point made out by Shri Harish Chandra Mathur is accepted, the utmost that can be done is to remove the power of voting. That is the only difference. But why not give them the power of voting? Occasionally, you get a member in the corporation itself who may be good enough to become the chief executive or the General Mana-

[Shri Raj Bahadur]

ger. So, we should not close the door for him.

Shri Harish Chandra Mathur: My point was that it will stifle discussion, because the man concerned, who is responsible for running it, the administrator, he himself is there as a member of the corporation. When his work is taken into consideration, he is sitting there. Do you think the other members will have freedom to discuss? Another point is that if you want the element of participation, then the scheme evolved by the hon. Labour Minister should be given effect to.

Shri Raj Bahadur: If that principle is taken to its logical extreme, the presence of the Minister will stifle discussion here, because he is responsible for the work of his Ministry. But it does not. Therefore, the presence of the chief executive officer in the meeting will not affect the discussion. On the other hand, when the Ministers are there, there is more criticism. Shri Braj Raj Singh was saying that they never travel in buses. In our own way we do have to travel in buses sometimes.

I would now come to certain points which have been made about the facility of passes. That was referred to by Shri Sinhasan Singh, Shri Tyagi, Shri Shree Narayan Das and other friends. I would only say that this facility is nothing new. It is being granted in the IAC to its employees. It is being granted from time immemorial, if I say so, ever since the railway came into being to the railway employees. The same facility is sought to be extended to the employees of transport undertakings. Nothing more. I think it should not be grudged. In these days when we want to improve the lot of the common worker and when from time to time this demand for better facilities and better conditions of service has been raised this has got to be done.

Then, as pointed out by Shri S. N. Das.....

Shri Tyagi: Are family passes issued?

Shri Raj Bahadur: I think, this will be a matter of detail and I cannot at this time say whether family passes will be issued or not. If they are issued in the Railways they will be issued in the road transport also. They are issued in the I.A.C., I think.

Shri Tyagi: Long distances.

Shri Raj Bahadur: Maybe, but they are issued. There are such rules. As pointed out very rightly by Shri S. N. Das, section 45, which is the main section, controls this power. It says:—

“A Corporation may, with the previous sanction of the State Government, make regulations not inconsistent with the Act and the rules made thereunder for the administration of the affairs of the Corporation.”

All these regulations will be made under section 45 Regulations controlling the issue of passes not only to the employees but to other persons also, regulations for the issue of refund and all these regulations will be framed under this section that is, section 45, and they shall always be subject to the control and supervision of State Governments. State Governments will always be answerable to the State legislatures. So, there is no danger whatsoever. I can assure you that only authorised people and people who really deserve passes or the facility of free passes will be extended this facility by the State Governments. For obvious reasons they cannot afford to ignore public opinion which will come down very heavily upon them in case this discretion is exercised arbitrarily. I would only say that this particular control should suffice to dispel the doubts that have been raised on this point.

Then Shri Radhelalji referred to certain irregularities and malpractices about the issue of permits by the State Governments. I can only say that we are conscious of such complaints and we shall try to do our level best to persuade the State Governments to streamline their organisations. I have already made certain observations in this behalf.

I quite agree with him that road building, road maintenance and road transport have got tremendous employment potential. I am sure that as we frame our Third Plan we shall take note of this tremendous employment potential so as to solve as far as possible our problems of unemployment.

Sardar Iqbal Singhji said that the States must be made to set up corporations. I quite agree with him. He said that where there were two or three corporations in the same State, they should be consolidated or amalgamated into one organisation. In principle, I quite agree with him and I think we should like to persuade the State Governments to do so.

Then he said something about the borrowing policy. So far as the borrowing policy is concerned, corporations may not at all get any response from the market. I think experience will make them wiser. We cannot say anything, but there is no danger of misuse as such.

So far as the question of budget is concerned, Shri S N Das has said that budgets of these corporations are not presented to the legislatures. Of course, there is a section in this parent Act which enjoins upon the corporations to present their budgets to the State Governments. Now maybe that a slight amendment is needed to make it obligatory upon the State Government to put this budget before the State legislature. I can only say at this stage that we shall bear that point in mind. However, I think that the State Govern-

ments even without any provision existing about it in the present Act should be doing so and they can do so if they so desire.

I think I have given my humble reply to the various points raised. I commend the Bill once again for consideration.

Mr. Deputy-Speaker: The question is.

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

The motion was adopted.

Mr. Deputy-Speaker: There are no amendments to this Bill, so I will put all the clauses together.

The question is:

"That clauses 1 to 13, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 1 to 13, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

Shri Raj Bahadur: I move that the Bill be passed.

Mr. Deputy-Speaker: The question is.

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.

15 45 hrs.

#### EMPLOYMENT EXCHANGES (COMPULSORY NOTIFICATION OF VACANCIES) BILL

The Minister of Labour and Employment and Planning (Shri Nanda): Sir, I beg to move that the Bill to provide for the compulsory notification of vacancies to employment exchanges be taken into consideration.

I may explain the purpose of this proposed legislation in just a few words. The proposal is very simple