Ahmed:

पथकर की वसूली करना

162. **डा. अबरार अहमद**: क्या सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने चार लेन वाले सभी राष्ट्रीय राजमार्गों , उपमार्गों तथा प्रमुख पुलों पर पथकर वसूलने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या राजमार्गों / पुलों आदि की लागत की वसूली के बाद पथकर वसूली बंद कर दी जाएगी; यदि नही, तो उसके क्या कारण हैं?

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के राज्य मंत्री (मेजर जनरल) (सेवानिवृत) भुवन चन्द्र खन्डूरी): (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) और (ख) जी हां । सरकार ने निम्नलिखित पर प्रयोक्ता शुल्क लगाने का निर्णय लिया है।

(1) राष्ट्रीय राजमार्गों के चार लेन वाले खंड।

(2) प्रत्येक 100 लाख रु. से अधिक लागत के सभी पुल जो 1 मई ,1992 के बाद किंतु 4 दिसंबर 2001 से पहले पूरे किए गए और यातायात के लिए खोल गए तथा प्रत्येक 500 लाख रु. से अधिक लागत के सभी पुल जो 4 दिसंबर 2001 को अथवा उसके बाद पूरे किए गए।

(3) बी ओ टी आधार पर शुरु की गई सड़क सुधार परियोजना, पुल और बाइपास।

(ग) जी, नही। राष्ट्रीय राजमार्ग (राष्ट्रीय राजमार्ग खंड और स्थायी पुल के प्रयोग के लिए शुल्क – लोक वित्तपोषित परियोजनाएं) नियमावली , 1997 के अनुसार पथकर की वसूली स्थायी तौर पर होगी ताकि राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और रख-रखाव के लिए धनराशि जुटाई जा सके।

Collection of Toll-Tax

†*162. DR. ABRAR AHMED: Will the Minister of ROAD TRANS PORT AND HIGHWAYS be pleased to state:

(a) whether Govemment have decided to collect toll-tax at all four-lane National Highways, by passes and major bridges;

†Original notice of the question was received in Hindi.

(b) if so, the details thereof; and

(c) whether the toll-tax would be discontinued after realisation of the costs of the highways/bridges etc., if not, the reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS: (MAJ. GEN. (RETD.) B. C. KHAN DU RI): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) and (b) Yes, Sir. The Government has decided to levy user fee on:

(i) Four Lane sections of National Highways

(ii) All bridges costing more than Rs. 100 lakh each completed and opened to traffic after 1 st May, 1992 but before 4th December, 2001 and all bridges costing more than Rs. 500 lakh each completed on or after 4th December, 2001.

(iii) Road improvement projects, bridges and by passes taken up on BOT.

(c) No, Sir. As per the National Highways (Fees for the use of National Highway Section and permanent Bridge-Public Funded Projects) Rules, 1997, the collection of toll would be in perpetuity, to generate funds for development and maintenance of National Highways.

डा. अबरार अहमद:महोदय, यह बात सही है और मै भी इसका समर्थन करता हूं कि देश मे अच्छी सड़के होनी चाहिए। चार लेन की सड़के बननी चाहिए । अच्छे पुल बनने चाहिए ताकि जनता को ज्यादा सुविधा मिल सके। लेकिन इसके साथ-साथ मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना भी चाहूंगा और कहना चाहूंगा कि अच्छी सड़के , चार लेन की सड़के या अच्छे पुल और उससे जो टोल टैक्स वसूला जाए या इतना टोल टैक्स वसूला जाए जो देने वाले की क्षमता से अधिक हो?

उपसभाध्यक्ष (**श्री टी. एन. चतुर्वेदी**) : संक्षेप मे कहिए । यहां बहुत प्रश्नकर्ता है।

डा. अबरार अहमद : मैं बहुत संक्षेप मे अपनी बात कह रहा हूं । अगर यहां से , दिल्ली से जयपुर जाएं तो कार से आने जाने मे दो सौ रुपये का टोल लगता है। अभी सरदार साहब ने सवाल पूछा , यह बात सही है वह इस प्रश्न से संबंधित नही था लेकिन इस जुलाई से पंजाब और हरियाणा की सड़को पर जो टोल टैक्स लगाया गया है, अगर दिल्ली से एक गाडी होशियारपुर तक होकर

आए , एक लॉरी या ट्रक जाए तो बाहर सौ रुपये का टोल टैक्स लगता है और डीजल दो हजार रुपये का लगता है। जहां इतना ज्यादा पैसा टोल टैक्स के नाम से वसूला जा रहा है तो वहां बहुत अजीबोगरीब स्थिति हो जानी है.....(**व्यावधान**)......

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी):आप प्रश्न कीजिए , सीधा प्रश्न कीजिए।

डा. अबरार अहमद:मैं सीधा प्रश्न कर रहा हूं। मै मंत्री जी से जानना चाहता हूँ । मैंने अपने मूल प्रश्न के " ग" भाग मे पूछा है कि अगर किसी पुल या रोड की लागत टैक्स वसूलने पर पूरी हो जाए तो क्या उसके बाद भी टोल टैक्स वसूलने पर पूरी हो जाए तो क्या उसके बाद भी टोल टैक्स वसूला जाएगा या वसूल करना बंद किया जाना रहेगा। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जब किसी पुल की लागत या किसी सड़क की लागत मिल जाए तो उसके बाद भी स्थायी रुप से इतना भारी टोल टैक्स वसूला करते रहने का क्या औचित्य है?

मेरा दूसरा सप्लीमेंट्री प्रश्न यह है कि क्या इस संबंध मे कोई नियम,कोई कानून ,या कोई यूनिवर्सल रुल है कि कितना टोल टैक्स वसूल किया जाना चाहिए? क्या प्रति किलो मीटर की कोई दर है कि.....(**व्यावधान**)....

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): दूसरे प्रश्नकर्ताओं पर भी थोडी मेहरबानी रखिए।

डा. अबरार अहमद:सर, मुझे मूल प्रश्न पूछने दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): ठीक है, वे जवाब दे रहे हैं।

डा. अबरार अहमद: क्या ऎसा कोई नियम है? यदि नही है तो क्या ऎसा कोई नियम या कानून आप बनाएंगे कि प्रति किलोमीटर पांच पैसे,दस पैसे या पंद्रह पैसे टोल टैक्स वसूल किया जाए जो आज पचास पैसे , साठ पैसे या एक प्रति किलोमीटर पड़ रहा है? क्या आप ऎसा कोई कानून बनाएंगे?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): No. please take your seat *(Interruptions)....How,* the hon. Minister will reply... ..*(Interruptions)....*

डा. अबरार अहमद:सर, मेरा सवाल तो पूरा होने दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): नही, आपने सप्लीमेंट्री भी कर लिया है।

डा. अबरार अहमद:नेशनल परमिट और स्टेट परमिट की फ़ीस दी जाती है। नेशनल परमिट और स्टेट परमिट की फ़ीस देने के बाद जहां इतना भारी टोल टैक्स वसूल करके टोल रोड उपलब्ध कराया जाता है। जो व्यक्ति टोल टैक्स नही देना चाहता क्या उसके लिए उस नेशनल परमिट और स्टेट परमिट की फ़ीस से आप उसे कोई वैकल्पित रोड प्रदान कराएंगे ?

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खन्डूरी: सर, माननीय सदस्य ने पहले प्रश्न में यह पूछा है कि क्या परपेच्युटी मे बिज्र के ऊपर उसकी कीमत वसूल होने के बाद भी टैक्स लगाया जाएगा तो हमने जवाब मे कहा है कि हां, लगाया जाएगा। इस पर बहुत विचार – विमर्श करके, 27 अगस्त , 1997 को सरकार ने एक नोटिफ़िकेशन इश्यू किया था। इससे पहले एक करोड़ रुपये तक की लागत वाले पुल की कीमत वसूल होने तक की न वसूल किया जाए बल्कि बाद मे भी लगाया जाए। आपने पूछा किया जाए तो इसके लिए यह विचार था कि उस धन का हम जो इस्तेमाल कर रहे हैं, जैसे पेट्रोल, डीजल और दूसरे टैक्स लगा रहे है, उस धन के द्वारा सड़क की मरम्मत करने, दूसरी सड़के बनाने, दुबारा सड़कों पर लगाने में किया जाए। मैं एक सूचना और आपको देना चाहता हूँ कि पुलों से जितना टोल टैक्स वसूल किया जाता है वह उस प्रदेश को वापस दिया जाता है। नेशनल हाईवेज के रखरखाव के लिए दिया जाता है। जितना भी टैक्स उस प्रदेश में आता है वह ब्रिज फ़ीस के नाम से जाना जाता है, वह वापस उसी मे दिया जाता है । इसके पीछे यही विचारधारा थी कि रखरखाव अच्छा हो, अगर सड़कें सुधारने पड़े, बनानी पड़े तो यह धन दिया जाए। परपेच्युटी का निर्णय 27 अगस्त , 1997 को लिया गया था। एक प्रश्न आपने रेट के बारे में पूछा। तो रेट तो बिल्कुल तय है। उसके लिए मैं आपको थोड़ा और स्पष्टीकरण दे दूं।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): मंत्री जी, प्लीज जरा संक्षेप मे दीजिए । स्पष्टीकरण लिखकर भिजवा दीजिएगा....(**व्यावधान**).....मैं आपकी मजबूरी समझता हूँ।

मेजर जनरल (सेवानिवृत) भुवन चन्द्र खण्डूरी:सर, मुझे थोड़ा संरक्षण दीजिए क्योंकि यह सवाल बार – बार उठाया है। अनेक स्थानों पर सवाल उठता है इसलिए मैं चाहूंगा कि यह स्पष्ट हो जाए ताकि माननीय सांसदों के माध्यम से लोगों को भी जानकारी हो। आपने रेट के लिए पूछा है। जहां तक पुल का सवाल है मैंने आपको बताया कि पहले एक करोड़ तक का पुल था, हमने 4 दिसम्बर , 2001 को उसके 5 करोड़ का कर दिया कि 5 करोड़ से ज्यादा के ऊपर टैक्स लगेगा। 5 करोड़ से कम के ऊपर टैक्स नही लगेगा। सड़कों के ऊपर, नेशनल हाइवेज के ऊपर टोल टैक्स लगेगा,यह आदेश 1995 में लागू किया गया था। उसके अनुसार सिर्फ़ चार लेन वालों पर ही नही साधारण दो लेन वाले नेशनल हाइवे पर भी टोल वसूल किया जाता है जो अभी तक नही किया जा रहा है। जहां तक रेट का सवाल है यह रेट फ़िक्स कर दिया गया है और इसके लिए भी सरकारी

नोटिफ़िकेशन हो गया है। कार के लिए 40 पैसे प्रति किलोमीटर, माध्यम गाडियों के लिए 70 पैसे प्रति किलोमीटर, बसेज के लिए 1.40 पैसे प्रति किलोमीटर और जो भारी ट्रक हैं उनके ऊपर 3.00 रुपए प्रति किलोमीटर है। सरकार का यह नोटिफ़िकेशन हुआ है। हमारी तरफ़ से, इस सरकार की तरफ़ से कोई परिवर्तन नही हो रहा है। इसके होलसेल प्राइस इंडेक्स के साथ लगाया जाए, यह भी कायदों में, नोटिफ़िकेशन मे लिखा हुआ है। यह सब 30 सितम्बर, 1995 का आदेश है।कोई नया आदेश हम नही लगा रहे है। इसलिए यह जो बात उठा रहू है और माननीय वोरा जी ने भी कहा कि आप अंधाधुंध लगा रहे हैं, यह सही नही है। इसके हिसाब से लगाया जा रहा है।

दूसरा आपने कहां है कि कितनी जगह पर टोल लग रहा है। यह भी लिखा गया है कि टोल टैक्स 80 किलोमीटर के करीब दूरी पर होना चाहिए। बार – बार छोटे- छोटे स्थानों पर नही होना चाहिए। असुविधा होगी। इस सबके जो कायदे बने हुए है उन्ही के आधार पर हम टोल टैक्स को लगा रहे हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): श्री मूल चन्द्र मीणा।

डा. अबरार अहमद:महोदय,मेरा प्रश्न है। आप मुझे दूसरा सप्लीमेंट्री नही करने दे रहे हैं ......(**व्यावधान**).....

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी):आपने तो उसी मे सब कर लिया। ठीक है, करिए- जल्दी से, संक्षेप में।

डा. अबरार अहमद: माननीय मंत्री जी ने पहले तो जो दरें बतायी हैं, मैं उनसे यह आग्रह करुंगा कि इन दरों को आप रिवाइज करें। इन दरों के माध्यम से....(**व्यावधान**).....

THE VICE CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATRUVEDI): Please ask the next question,बाकी उनसे बाद में करिएगा Other Members are waiting to put their questions.

डा. अबरार अहमद:जो दरें तय की गयी है अगर वे गलत है और उनसे बहुत बर्डन पड़ रहा है तो क्या वे बदली नही जा सकती है? यानी टोल टैक्स से कितना भारी दबाव लोगों पर पड़ रहा है....(**व्यावधान**)....

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): यह आपका दूसरा प्रश्न हो गया...(**व्यावधान**)....

डा. अबरार अहमद:नही तो वे बदली जानी चहिए यह मैं कहना चाहूंगा और माननीय मंत्री जी से इस बारे आश्वासन चाहूंगा।

दूसरा मेरा सप्लीमेंट्री है। मैं जानना चाहूंगा कि चार लेन के नेशनल हाइवे और नदियों पर पुल बनाने के लिए क्या कुछ विदेशी बैंकों से ऋण लिया गया है? यदि लिया है तो किन – किन से लिया है और किन शर्तों पर लिया है? और क्या यह टोल टैक्स स्वयं इकट्ठा करने की छूट दे रखी है तथा इस आशय का एग्रीमेंट भी कर रखा है? यदि हां, तो कारण क्या है?

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूरी:पहले तो आपने कहा कि टोल बहुत ज्यादा दिया जा रहा है। मै आपके ध्यान मे लाना चाहता हूं कि आपने गुड़गांव – जयपुर की बात की। जितनी टोल टैक्स जा रहा है उससे ज्यादा पैसे की उनकी बचत हो रही है। इसलिए यह भ्रम ठीक नही हैं । चाहे ट्रक वाला हो, चाहे कार वाला हो, आप दिल्ली से जयपुर पहले सात घंटे मे जाते थे आज साढे तीन घंटे में जा रहे हैं। उसका पैट्रोल और डीजल बच रहा है। उसका वीयर एण्ड टीयर बच रहा है। वर्ल्ड बैंक ने एक स्टडी की है कि स्वर्णिम चतुर्भुज बनने के बाद इस देश को, हमारी नेशनल इकानामी को 8 हजार करोड़ का प्रतिवर्ष फ़ायदा होने वाला है और उसका एक हिस्सा यूजर को जाने वाला है। इसलिए कृपया मेरी प्रार्थना है कि भ्रम न फ़ैलाएं कि जितना टोल दिया जा रहा है....(**व्यावधान**)....

डा. अबरार अहमद:यह गलत है कि ट्रांसपोर्टस को बचत हो रही है।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): ठीक है, आपने जवाब दे दिया।

मेजर जनरल (सेवानिवृत) भुवन चन्द्र खण्डूरी:आप ट्रांसपोर्टर्स का बात कर रहे हैं जो टोल टैक्स दे रहा है....(**व्यावधान**).... अगर दिल्ली से मुम्बई पहले 6 दिन लेता था तो आज तीन दिन लेगा, डबल ट्रिप करेगा। उसके बहुत सारे पैसे बच रहे हैं। यह भ्रम ठीक नही है।

जहां तक आपने मलेशिया वाली बात की है, मैने पहले ही सवाल के जवाब मे कहा था कि मलेशिया सरकार की एक अपनी संस्था है जो कि कंस्ट्रक्शन करती है। गर्वनमेंट टू गवर्नमेंट उनके साथ बातचीत चलती है । वे हर प्रदेश में एक काम कर रहे है ऎसा नही है। कुछ ही स्थानों पर बी ओ टी में उनको देते है। बी ओ टी में चाहे मलेशिया हो चाहे भारतीय हो, टोल वसूल करने का और मेन्टेन करने का प्रावधान है।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): श्री मूल चन्द्र मीणा, बहुत संक्षेप में । आप हमेशा संक्षेप में बात करते है।

श्री मूलचन्द्र मीणा : महोदय, राष्ट्रीय राज मार्गो से टोल टैक्स करके पैसा तो इकट्ठा किया जा रहा है लेकिन राष्ट्रीय राजमार्गों के ऊपर जो दुर्घटनाएं होती हैं वे दिन प्रति बढती जा रहा है। पिछ्ले तीन सालों का इतिहास देखा जाए कि कितने परसेंट दुर्घटनाएं बढी है। तो इतना पैसा वसूल करने का बाद मंत्री महोदय क्या यह बताने का कष्ट करेंगे कि इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए राष्ट्रीय राजमार्गो को रखने के लिए आपने क्या- क्या कदम उठाए हैं?

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूरी: माननीय उपसभाध्यक्ष जी, दुर्घटनाओं से हमें बहुत चिंता और बहुत दुख की बात है कि हमारे देश मे अधिक मात्रा में दुर्घटनाएं हो रही है। प्रतिवर्ष 80 हजार लोग दुर्घटनाओं मे मारे जाते हैं। यह चिंता का विषय है। इसमें से जो एनैलेसिस एक्सीडेंटस का है उसके अंदर 80 से 85 प्रतिशत कारण ड्राईवर से संबंधित है और तीन से चार प्रतिशत सड़क खराब होने के कारण है। सड़को को ठीक करने के लिए हमने बहुत सारी व्यवस्थाएं की है जिनमें से जैसे आप यह नेशनल हाईवे डिवेलपमेंट प्रोजैक्ट देख रहे है जब यह चार लेन की बन जाती है और बीच मे एक डिवाइडर बन जाता है तो वन वे ट्रैफ़िक जैसा होता है। हैड आन कोलिजंस बंद होते है। सामने से जो हेड लाइट आती है उससे जो दुर्घटनाएं रात को होती हैं वे कम होती हैं। ज्योमेट्रिक्स ठीक करने के लिए हम बहुत सारे काम कर रहे हैं। ड्राईवरों को शिक्षण – प्रशिक्षण देने के लिए बहुत अधिक काम केन्द्र सरकार प्रदेश सरकारों प्रदेश सरकारों की मदद से कर रही है। ड्राईवर्ज ट्रेनिंग हो रही है। हमने अनेक प्रकार की गाडियों और ट्रेनिंग इन्स्ट्रूमेंटस उनको दिए है। हम विज्ञापनो के माध्यम से जनता को समझाने की कोशिश करते हैं। ये सब काम साथ- साथ चल रहे है और हमें चिंता है। लेकिन यह जो आपने कहा है कि बडी सड़को के बनने से दुर्घटनाएं होती है तो यह बात ठीक नही हैं,बल्कि उनसे तो दुर्घटनाएं कम होंगी जैसे हम लोगों को इन बडी सड़कों पर चलने की आदत पड़ जाएगी।

श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं बहुत संक्षेप में पूछूंगा। एक तो मंत्री जी आप कितने गलत केस की वकालत कर रहे हैं, आप जो कह रहे हैं कि भ्रम न फ़ैलाओ, लेकिन यहां तो एजीटेशन होने वाला है और आपसे संभाला नही जाएगा। आप कह रहे है कि मैंने गहन विचार- विमर्श किया है, सच तो यह है कि जनाब , आपने विचार – विमर्श किया ही नही और वैसे ही टैक्स ठोक दिया।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन.चतुर्वेदी): आप सवाल पूछ लिजिए।

श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया:मैं सवाल पूछ लेता हूं। आप बार- बार कह रहे हैं 1997 का यह फ़ैसला है, क्या आपने 1997 के बाद कोई फ़ैसला नही बदला? क्या यह गुरु ग्रंथ साहिब का फ़रमान है जो कि आप बदल नही सकते। कौन सी बात है जिसे आप बदल नही सकते। आप ट्रक वाले को, टैक्सी वाले को खत्म करना चाहते हैं, मारना चाहते है और वे मर जायेंगे। मै आपको

कहता हूं कि यह ऊंट की कमर पर तिनका नहीं, आप गॉडर रख रहे हैं। इससे कमर नही टूटेगी बल्कि ऊंट ही मर जाएगा। इसलिए मेरा यह कहना है कि क्या आपने यह एक – तरफ़ा फ़ैसला नही किया? यह एक – तरफ़ा फ़ैसला है। बस यही आपसे कहना है कि इनको हुक्म करें कि ट्रक, टैक्सी ड्राईवर सभी से मश्विरा करें। क्या आप मश्विरा करेंगे?

मेजर जनरल (सेवानिवृत) भुवन चन्द्र खण्डूरी:महोदय, माननीय रामूवालिया जी ने बहुत भावावेश मे आकर कहा है, मैं दोबारा निवेदन कर रहा हूं कि इस प्रकार की भावना सही नही है। हम लोग बराबर ट्रक वालों से और लोगों से बात करते रह्ते है। अभी दिल्ली, हरियाणा और पंजाब में जो टैक्स लगा है उसके ऊपर जहां लोगों को परेशानी होती है वहां उनसे हमने बात की है। जहां व्यवस्था हो सकती है वहां हम करते है। मान लिजिए छोटी दूरी के लिए मंथली पासेज की व्यवस्था की है। यह चर्चा बराबर चलती रहती है। जहां तक ट्रक वालों और अन्य लोगों से बातचीत का सवाल है तो हम बराबर चलती रहते है । इस समय जितना फ़ायदा हो रहा है वह टॉल टैक्स से ज्यादा फ़ायदा हो रहा है। इसलिए यह ठीक है। अब आंदोलन करना हो तो हमारे देश मे अनेक प्रकार से आंदोलन किए जाते हैं, लेकिन इस बात पर आंदोलन करना उचित नही होगा। माननीय रामूवालिया जी एक बात सुनिए, यह जो सड़क बन रही है वह 3 से 5 करोड़ रुपये प्रति किलोमीटर से बन रही है और टॉल टैक्स एक रुपया 40 पैसे हैं,तो उससे कोई रिलेशनशिप नही है, संबंध नही है। यह पैसा सड़कों को ठीक करने के लिए हैं। इसलिए मेरी आपसे प्रार्थना है कि आप उसमे सहयोग करें।

SHRI C.RTHIRUNAVUKKARASU:The distance between Pondicherry and Chennai is about 160 kms. through the East-Coast Road sponsored by the Government of India and the Government of Tamil Nadu. If we travel by a bus, the charge per person is only Rs. 42/- But, if we travel by a car, they are charging Rs. 47/- per trip. So, when I come to Delhi and return to Pondicherry, I have to pay Rs. 94/-.The people there conducted several 'dharnas' and political parties also have conducted several protests. I want to know from the hon. Minister whether the Government is aware of the exorbitant charge that is now being paid by the people. If so, what are the actions taken by the Government to reduce the rate? Are you, the Govemment of lndia, having any collaboration with the Govemment of Tamil Nadu to reduce the amount? If the amount is reduced, it will be convenient for the people living in that locality.

MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI: Sir, I said earlier, there are certain stretches of roads, which are note part of the NHDP and this is

one of them. And as I said earlier, this is being done between the Central Government and the State Government of Tamil Nadu. I may inform the House that there are a number of roads, where the State Governments, on their own, are making improvements in respect of the State roads on BOT basis, and are introducing the system of tolling. This is one of the systems being followed by us, and I have also informed you about the rates. In case there is any excessive charging on that count, I will have it examined. I am not aware of it right now as to what the rate is.

श्री बालकवि बैरागी: मानयवर, मेरे बहुत छोटे – छोटे दो प्रश्न हैं। मान्यवर , आए दिन अखबारों में समाचार आते हैं कि बी.ओ.टी. के अंतर्गत काम करने वाले कुछ ठेकेदार काम अधूरा छोड़कर चले जाते हैं। माननीय मंत्री जी कृपा करके बताएं कि उस शून्य को भरने के लिए आप के पास क्या सिस्टम हैं? मान्यवर , यह मेरे प्रश्न का भाग " अ" है। भाग " ब" यह है कि टोल के नाके या इस तरह के स्थानों पर जो ठेकेदार के कर्मचारी काम करते हैं, उन को 500- 700 रुपया महीना मिलते हैं। उनके पास यूनीफ़ार्म नही होती है। उनके आए दिन ट्रक, टैक्सी वालो से झगड़े होते है। तो क्या उन कर्मचारियों के संरक्षण उन की यूनीफ़ार्म या कम से कम उन की तनख्वाह के लिए आप कोई प्रावधान करेंगें? क्या आप नियमों मे ऐसे संशोधन कर के बी.ओ.टी. वालों पर उन्हें लागू करेंगें।

मेजर जनरल (सेवानिवृत) भुवन चन्द्र खण्डूरी: महोदय, माननीय सदस्य का पहला प्रश्न बी.ओ.टी. के लोग भाग रहे हैं। महोदय, ऐसे केसेस मेरी जानकारी मे नही है। अगर आप बतलाएंगे तो मै उन्हे अवश्य देखूंगा। हमारा अनुभव यह है कि बी.ओ.टी. मे लोग आ रहे हैं। शुरु- शुरु मे इस व्यवस्था को ठीक ढंग से न समझ पाने के कारण उन्हें कुछ दिक्क्त रही होगी, लेकिन अब हम ने बी.ओ.टी. के लिए सौ करोड़ से कम और सौ करोड़ से ज्यादा के काम के लिए स्टेंडर्ड कांट्रेक्ट डॉक्युमेंटस बना दिए है और उन्हें ये दे दिए गए हैं। अब इस मे कोई अव्यवस्था नही है, लेकिन आप ने जो बात कही है, मैं उस के बारे मे जांच कर के बताऊंगा। दूसरी बात, आप ने टोलिंग के बारे में कही। महोदय,टोलिंग हम दो किस्म से कर रहे हैं । एक तो हम प्रदेश से बात कर के एक्स – सर्विस मेन संस्थाएं उन को चलाती हैं। शायद वहां पर इस प्रकार की शिकायत नही है। दूसरे जो सब से ज्यादा पैसा देते है, उन्हे हम यह व्यवस्था देते हैं , महोदय सदस्य ने जो चिंता जाहिर की है, मै उस की जांच – पड़ताल करुंगा और अगर उस मे कोई सुधार की गुंजाइश होगी तो करुंगा। मै माननीय सदस्य द्वारा दिए गए सुझाव के लिए उन का धन्यवाद करता हूँ।

श्री संजय निरुपम: माननीय सभापति जी , माननीय मंत्री जी ने दो – तीन बहुत ही अच्छी जानकारी दी। उन्होने बताया कि 80 किलोमीटर के अंदर डबल टोल टैक्स नही लगेगा, लेकिन आप के द्वारा दी गयी एक जानकारी पर मुझे सचमुच मे ऐतराज है कि बी.ओ.टी. के अंतर्गत पुल बनाने या सड़क बनाने के लिए किए गए इनवेस्ट्मेंट की अगर कीमत निकल आती है तो क्या मजदूरी है कि टोल – टैक्स वसूला जाये। अभी रामवालिया जी भी बोल रहे थे कि इस से किसी- न- किसी दिन विद्रोह की स्थिति पैदा हो सकती है । आप एक ब्रिज को बनाने मे आई कीमत को लोगों के सामने जाहिर करें और उन्हें बताएं कि आने वाले 10-15 सालों मे यह कलेक्ट हो जाएगी। उसके बाद बगैर टोल टैक्स दिए आप पुल से गुजर सकते है। महोदय, आज स्थिति यह है कि एक पुल बन जाता है , उस के बाद जिंदगीभर उस पर से गुजरने वालो को टोल टैक्स देना पड़ता है। दूसरी बात, आप ने ब्रिज फ़ी के बारे मे कही । आप को मालूम होगा कि एक पुल या एक सड़क बनाने मे बेसिकली लाखों मजदूरों का योगदान होता है। वह पुल या सड़क बन जाती है, लेकिन उस के बाद उन मजदूरी को जीवन भर कुछ नही मिलता। क्या उस ब्रिज फ़ी मे से कुछ ऐसा इंतजाम किया जा सकता है कि एक ब्रिज या रोड बनाने मे मजदूर वर्ग का जो योगदान रहा है, उस मजदूर को भी कुछ दिया जाए जिस के लिए प्रोवी डेंट फ़ंड , फ़ेमिली बेनेफ़िट फ़ंड या इस प्रकार का कोई इंतजाम हो सकता है।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूरी:आप ने एक तो परपेचुटी के बारे मे कहा कि बी.ओ.टी. मे हम देते हैं। अगर बी.ओ.टी. मे हम देते है तो उस का समय तय रहता है और जो प्राइवेट आदमी है, वह उस को कुछ साल तक वसूल कर सकता है। उस के बाद वह पैसा सरकार के पास लौट आता है, बी.ओ.टी. वाले के पास नही जाता।

श्री संजय निरुपम: उसके बाद सरकार वसूलती है, इसी पर एतराज है।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खण्डूरी: महोदय, मैंने पहले भी कहा कि हम अनेक तरह से सड़कों को ठीक करने के लिए संसाधन इकट्ठा कर रहे हैं और प्रति वर्ष ढाई हजार करोड़ रुपया "सेस" मे से प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना मे जा रहा है , 1080 करोड़ रुपया प्रति वर्ष प्रदेशों को उन के राज्य मे सड़क ठीक करने के लिए दिया जा रहा है। मैं समझता हूं कि यह भी एक तरीका है, जिससे धन इकट्ठा होगा। जैसा मैंने आपको बताया, यह जो पैसा है, यह मार्गों को ठीक करने के लिए वापस प्रदेश मे जा रहा है। यह इधर- उधर कहीं नही जा रहा है। अगर आप समझते हैं कि इस प्रकार की व्यवस्था ठीक नही है तो उतना धन हमारे पास रख-रखाव के लिए कम होगा। आज जैसी भी स्थिति है, उसके अनुसार मुझे आज बजट के प्रोविजन से 40 प्रतिशत पैसा मेंटीनेन्स के लिए मिल रहा है।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): श्री रामचन्द्रैया।

श्री संजय निरुपम: सर, अगर सरकार कोई भी टैक्स वसूलती है तो उसके बदले सेवा अर्पित करती है,आपने पुल बनाकर यह सेवा अर्पित की, लेकिन उसकी एक नियत अवधि होती है। आप किसी भी कन्ज्युमर से जिन्दगी भर टैक्स वसूल नही कर सकते।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन.चतुर्वेदी) : नही, प्लीज, आप बैठिए। यह सड़क का मामला है, कुछ और माननीय सदस्यों को भी पूछ लेने दीजिए।

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Sir, I have got the answer to my question which I wanted to raise, but I want to say one thing, that the projects which are being undertaken, other thanf the BOT, the Government of lndia has stipulated such conditions that the competition is very less in construction of roads, and the contractors who are getting these works are giving them to small contractors for getting the things done. When these people are able to maintain the quality, why can't they relax the stipulation and enable the majority of contractors to participate so that the Government can get the revenue? Otherwise, they are charging exorbitant rates. A cartel is being formed *,.,(interruptions)...*

MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI: Sir, I think, he is talking about the National Highways Development Projects. We have got a very good competition in the big projects and the rates that we are getting are also very reasonable, according to the Indian as well as the international standards.

As regards his question about subletting, we have got specific instructions as to what can be sublet, how much they can sublet, and to whom it can be sublet, and the permission of the NHAI has to be taken,

There are certain things like buying things or earthwork, where sub-contracting is allowed, but this-point is very much there that, sometimes, improper subletting Is done. We keep a watch, and I would like to inform the Member that because of this, we had terminated one contract and punished the contractor who was doing, without permission.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI TN. CHATURVEDI): Dr. T. Subbarami Reddy. Please be brief.

DR.T. SUBBARAMI REDDY: Sir, you are giving me the chance at the last minute. Let me tell you, Sir, that today, Khanduriji has become a hero. He has taken 50 minutes! He is giving reply to everybody, and I must say

that his Ministry, the richest Ministry, is the only Ministry which has got full funds. He has got funds from the ADB, the IDBI, and also from cess, toll tax, and everything. He has already informed the house that the BOT has become very attractive. The BOT is definitely very good. You are not putting in any investment.The Malaysians are also coming here to invest money. So why doesn't he utilise that opportunity? Out of 14,000 kms., he has taken 2,000 kms. I have full hope that, with his efforts, we will be able to move faster and utilise this annuity, BOT, to make other countries participate? Can he tell us how he is going to utilise this opportunity?

MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHAN DUR I: Sir, we are in favour of as much BOT and annuity as possible. We are encouraging them; we are trying to do as much as possible, and we will countinue to do that. It is a very good option. He has mentioned that ours is a very rich Ministry, and all that. Let me inform the House that whatever loan I am taking, I am also repaying. Even the toll tax is not free. I am paying, my Ministry is paying; please remember that.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, I am supplementing what Mr. Ramchandariah has said. I think, it is a recommendation. Can he not standardise the cost, depending on the type of road and the specifications? Instead of going in for this contract, like "any other installation, can he not standardise the cost, depending on the specifications? If you have standardisation, then plus or minus ten per cent of the cost can be allowed. Would you like to go in for standardisation of the cost, so far as the highways are concerned?

MAJ. GEN. (RETD.) B. C. KHANDURI: Sir, it is taken care of to some extent. In our country, the terrain is so varied that standard modules may not be possible. We have to make half-a"dozen modules. But what happens is that, before we go in for tendering, a consultant, specifically appointed for this purpose, prepares a DPR (Detailed Project Report). In that, he tests the condition of the ground and makes an assessment. Based on that assessment, we see whether the tendering cost is reasonable or not. I concede your point that if you were to make the standard modules, the eastern thing would be different, the western thing would be different, and the soil condition would be different. So, we may have a lot of problems.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T. N. CHATURVEDI): That is enough. It is very long reply. Shri Satish Pradhan.

श्री सतीश प्रधान: उपसभाध्यक्ष जी, मैं मंत्री जी को सबसे पहले धन्यवाद देना चाहता हूं और कहना चाहता हूँ कि आपके मंत्रालय का काम बहुत अच्छा चल रहा है, सड़कों का काम भी बहुत अच्छे ढंग से चल रहा है, इस पर हमे गर्व है, अभिमान है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जब कोई व्यक्ति नई कार खरीदता है या कोई बस रखता है,ट्रक रखता है तो वह उसके लिए रजिस्ट्रेशन फ़ीस भरता है। यह रजिस्ट्रेशन फ़ीस जो उससे ली जाती है, इस बारे मे पुराने जमाने मे कहा जाता था कि यह जो फ़ीस ली जाती है, यह सड़कों की मरम्मत के लिए ली जाती है।

उपसभाध्यक्ष (श्री टी.एन.चतुर्वेदी): आप संक्षेप में पूछ लीजिए, टाइम बहुत कम रह गया है।

श्री सतीश प्रधान:मैं बहुत संक्षेप मे पूछ रहा हूँ। तो सबसे पहले तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या वह कंसेप्ट सरकार ने छोड़ दिया है।

दूसरे मैं कहना चाहता हूँ कि जैसे विदेश में, अमरीका मे यह यूरोपियन कंट्रीज में, जगह- जगह पर ईज पास होता है और इस ईज पास को कार की स्क्रीन पर लगाया जाता है। कम्प्यूटर से उसका रजिस्ट्रेशन हो जाता है, कम्प्यूटर से डायरेक्टली उसके अकाउंट मे से पैसा वसूला जाता है और कार को वहां रुकने की जरुरत नही होती। तो मै जानना चाहता हूं कि क्या आप ऐसी व्यवस्था अपने यहां कर सकेंगें?

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): बस हो गया। अब आप औरों को भी पूछ लेने दीजिए।

श्री सतीश प्रधान: बहुत संक्षिप्त प्रश्न है, बहुत छोटा सा है। तीसरी बात मैं यह जानना चाहता हूँ कि ....(**व्यावधान**)....

उपसभाध्यक्ष (श्री टी. एन. चतुर्वेदी): तीसरी बात का यहां प्रावधान ही नही है, यहां "अ" और "ब" का प्रावधान है।

श्री सतीश प्रधान: ठीक है, मै नही पूछता हूँ।

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खन्डूरी: माननीय सदस्य ने जो सवाल पूछे , उनमें पहला रजिस्ट्रेशन के वक्त जो पैसा देना पड़ता है, उस बारे मे था। ऐसा पुराना विचार था कि वह पैसा सड़कों के लिए जाएगा , लेकिन मैं बताना चाह्ता हूँ कि रजिस्ट्रेशन का यह पैसा पूरा प्रदेश सरकार को जाता है। जिस प्रदेश सरकार के पास गाडी रजिस्टर्ड होती है, उस पैसे पर उस प्रदेश सरकार का अधिकार है और वह ही उसे लेते हैं। अब वह प्रदेश सरकार उस पैसे को कहां इस्तेमाल करती है, यह उसके ऊपर है। मै आपके ध्यान मे लाना चाहता हूँ कि हमारे देश के अंदर पिछले दो- तीन

साल से सड़कों का जो कंसेप्ट बना है, सड़कें जिस प्रकार से बन रही है, वह पूरी तरह से अलग है और हमे उसके लिए संसाधन जुटाने के लिए अलग से विचार करना पड़ेगा। पिछले दो- तीन साल पहले तक मेरा मंत्रालय सड़कों पर जहां प्रतिवर्ष 1200-1400 करोड़ रुपए खर्च करता था, आज भारत सरकार 12,000- 14,000 करोड़ रुपए सडको पर खर्च कर रही है। इसलिए इसकी व्यवस्था करने के लिए नया तरीका अपनाना होगा- जनता का पार्टिसिपेशन करना होगा, यूजर फ़ी आदि के तरीके से इसकी व्यवस्था करनी पड़ेगी। इसलिए जहां तक रजिस्ट्रेशन के पैसे का सवाल है, उसका इसमें योगदान नही है।

आपने जो स्मार्ट कार्ड के बारे मे बताया है, टोल बूथ पर हमारे यहां काफ़ी विलम्ब होता है। हमारी यह कोशिश है कि इसको माडर्नाइज किया जाए और जो टोल बूथ बन रहे हैं उनको उस प्रकार से बनाया जाए कि वहां कम समय लगे। आपने एक सुझाव दिया कि स्मार्ट कार्ड का आटोमेटिक रजिस्ट्रेशन हो जाए, उसका एक गेट हो और जो वीकली या मंथली वाले है, उनका अलग हो ताकि कम समय लगे, इस बारे मे हमारा भी यह विचार है कि वहां रुकना न पड़े और यदि रुकना भी पड़े तो ज्यादा से ज्यादा आधा मिनट रुकना पड़े और इस प्रकार की व्यवस्था के लिए हमारे यहां विचार चल रहा है।

SHRI K. EKANATH THAKUR:Thank you, Mr.Vice-Chairman, for giving me this opportunity.The point is, when a public bridge connecting Mumbai with Navi Mumbai was built, toll was collected; and even after the recovery of the entire expenditure, the toll was continued. It was challenged in the Mumbai High Court.The Mumbai High Court, after considering the 1977 rules, gave a judgement...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVDI): You put your question.

SHRI K. EKANATH THAKUR: ...that after the recovery of the expenditure, the toll could not be continued. Thereafter, the toll was discontinued. Is the Minister aware of this Mumbai High Court judgement? Is the Minister aware of the fact that, as a case law, this Judgement is applicable throughout India?

MAJ. GEN. (RETD.) B.C. KHANDURI: Sir I am not aware of this judgement, This judgement pertains to a specific bridge, to a specific case. With my little knowledge of law, I don't know whether it can be applied across the board everywhere. Every Individual case will be considered separately, unless this judgement says that it is applicable to all over India.

श्री मोती लाल वोरा: माननीय उपसभाध्यक्ष जी, यहां टोल टैक्स के बारे मे काफ़ी चर्चा हुई है। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि इस बढे हुए टोल टैक्स को कम करने के बारे मे वे क्या कोई विचार करेंगे?

अपने प्रश्न के "ब" भाग के रुप मे मै जानना चाहता हूँ कि सन 2000- 2001 में इस टोल टैक्स से कुल कितनी आमदनी हुई, मंत्री जी यह बताने की कृपा करें?

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खन्डूरी: उपसभाध्यक्ष जी, टोल टैक्स कम करने के बारे मे मैं पहले ही निवेदन कर चुकी हूँ कि अभी जो कायदे हैं ,ते होल सेल प्राइस इन्डेक्स से जुड़े हुए भी है। अगर कभी होल सेल प्राइस इंडेक्स कम होगा तो उसको कम करने की व्यवस्था उसमें है, लेकिन जहां तक मूल , 40 पैसे, 70 पैसे इसको कम करने की बात है, मै आप लोगों से निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर यहां पर कम होगा तो कम पैसा मिलेगा और फ़िर कहीं और टैक्स लगाना पड़ेगा, इतना धन इकट्ठा करना ही पड़ेगा लेकिन यहां पर जो इतने सुझाव इस बारे में आए हैं, हम इस बारे मे अवश्य विचार करेंगे।

श्री मोती लाल वोरा: मेरा " ब" भाग था कि इस टोल टैक्स से वर्ष 2000-2001 मे कितनी आमदनी हुई?

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खन्डूरी: महोदय, नेशनल हाइवे अथारिटी बडी सड़कों पर जो चार्ज कर रही है,इसकी आज हमारी इन्कम करीब 80 लाख रुपए प्रतिदिन है। जहां तक ब्रिज फ़ी और दूसरे प्रदेश की सड़कों से प्राप्त आमदनी की बात है, पिछले वित्तीय वर्ष 2000- 2001 मे वह 74 करोड़ रुपए थी जो कि 2000-2001 मे 78 करोड़ रुपए है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI T.N. CHATURVEDI): Question Hour is over.

WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUESTIONS

Irregularities In Mumbai airport emigration section

*163. SHRI K.B. KRISHNA MURTHY: Will the Minister of LABOUR be pleased to state:

(a) whether Qovemment are aware of the rampant Irregularities at the Mumbai airport emigration section in regard to emigration of low-paid employees like housemaids, etc., to gulf counties;