

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Now, Shri K. R. Malkani — not present.

Let us now take up the Special Mentions. Shri Mohan Babu — not present. Shri Thangaraj Pandian — not present. Shri Sanjay Dalmia — not present.

Now, we shall take up the Maternity Benefit (Amendment) Bill, 1995. Mr. P. A. Sangma to move the motion for the consideration of the Maternity Benefit (Amendment) Bill, 1995.

SHRIMATI KAMLA SINHA: Mr. Vice-Chairman, the Minister is not here.

SHRI JAGDISH TYTLER: He is not well.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHAURI): We will take up the next Bill.

SHRI S. JAIPAL REDDY: Mr. Vice-Chairman, we insist that the Order be struck down.

SHRIMATI MARGARET ALVA: If this Bill is not moved, we will move the next Bill. What is the problem? He has not been feeling well. He has gone to the doctor. He will just be coming back.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER): It is an important Bill. We your co-operation.

SHRI S. JAIPAL REDDY: This is an important Bill not only from your point of view but also from our point of view.

THE VICE-CHARMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Okay, let us go to the next Bill. Mr. Jagdish Tytler to move the Bill.

# THE NATIONAL HIGHWAYS (AMENDMENT) BILL, 1995

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER): Mr. Vice-CHAIRMAN Sir, I beg to move:

"That the Bill further to amend the National Highways Act, 1956, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

With your permission, sir, I would like to say a few words while moving the National Highways (Amendment) Bill, 1995, as passed by the Lok Sabha, for consideration and approval. The activities of the National Highways and other matters connected therewith are governed by the National Highways Act, 1956, (48 of 1956). The total length of National Highways in the country at present is 34,058 Kms. Though the National Highway Network constitutes only about 2 per cent of the total road length in the country, it is carrying nearly 40 per cent of the total traffic carried by all categories of roads. In view of the constraint of budgetary resources and growing requirements of the Highway sector, there is need to augment resources through mobilisation of extra budgetary resources for proper development and upkeep of National Highway system. In this context, and in the background of the current environment of economic liberalisation, this Ministry has initiated a number of measures to explore the possibility of involving private sector participation in the highways sector. With this in view the Government has taken a number of measures like declaration of road sector as industry, relaxation of provision of the Monopolies and Restrictive Trade Practices Act, declaration of road sector as infrastructure and reduction of Customs duties on import of construction equipments. A number of private investors including foreign investors have shown interest in the proposals of the Government to open the road sector for private investment. However, in the absence of an enabling provision in the National Highways Act, 1956 to permit private participation it has not been possible to do so.

Under section 5 of the Act, it is the responsibility of the Central Government to develop and maintain in proper repair all National Highways. The Central Government may, by notification in the Official Gazette, direct that any function in relation to the development or maintenance of National Highways shall also be exercisable by the State Government or by an officer or authority subordinate to the Central Government or to the State Government. This provision does not empower the Government to allow private sector to develop and maintain National Highways. Similarly, under section 6 of the Act, the Central Government can levy and collect fees for the use of ferries, permanent bridges, sections of National Highways, etc. It is necessary that a private party is allowed to collect such fee for services or benefits rendered by him. It is also necessary to authorise him to regulate traffic on the facility developed by him. It is also necessary that the Central Government may, through a suitable mechanism, take effective measures for the prevention of encroachment and misuse of National Highways and punish any person found indulging in such activities.

It has now been proposed to add sub-sections 8A and 8B after section 8 of the Act. This will enable the Central Government:—

(i) to enter into agreement with any person in relation to the development and maintenance of the whole or any part of a National Highway;

(ii) to levy fees and authorise the person who has undertaken to develop the whole or any part of a National Highway to collect and retain such fee;

(iii) to empower such person to regulate traffic on such National Highway in accordance with the

provisions of the Motor Vehicles Act, 1988; and

(iv) to provide for punishment for mischief by injury to such National Highways.

In the circumstances, I move the motion.

*The question was proposed.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Now, we have to finish this Bill within an hour. Shri Maheshwar Singh, please

श्री महेश्वर सिंह (हिमाचल प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, इससे पूर्व कि मैं इस पर चर्चा करूँ, मैं एक बात आपके माध्यम से इस माननीय सदन में रखना चाहूँगा कि यह एक अत्यन्त महत्वपूर्ण विधेयक है। देखने में बहुत छोटा है लेकिन इसके दूरगामी परिणाम होंगे। यह जनमानस को प्रभावित करता है। इसलिए मेरा सुझाव रहेगा कि इस पर विस्तृत चर्चा के लिए समय रखा जाए। न जाने बिजनेस एडवाइजरी कमेटी ने किस प्रकार से केवल मात्र एक घंटा रखा है अर्थात् हमें 5-7 मिनट मिलेंगे और इसके दूरगामी परिणाम होने वाले हैं। इसलिए मेरा सुझाव रहेगा कि इसको पोस्टपोन कर दिया जाए। और अगले सत्र में इस पर विस्तृत चर्चा होनी चाहिए। महोदय, यह बिल देखने में जरूर छोटा है, लेकिन इसके परिणाम बहुत दूरगामी होंगे, यह मैं कहना चाहता हूँ।

श्री जगदीश टाईटलर : लोकसभा में तो ऐसा हुआ नहीं, आप काम को क्यों रोकना चाहते हैं ?

SHRI S. JAIPAL REDDY (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir this is a very important Bill. To spare just one hour for this Bill would not be correct. Of course, I am a Member of the BAC, I am as much a party as anybody else. It will no longer be National Highways. It will soon become multinational highways and the Minister was intelli-

gently frank enough to refer to it in his introductory speech as well. We, in India, will use these roadways and pay in terms of rupees, but the Nation will have to pay through its nose in dollars. Therefore, we have very profound, serious and wide-ranging reservations. Let the Minister talk to the leaders of various parties and convince them, although the Standing Committee did not agree to this. In fact, there was a lot of protest in the concerned Standing Committee on this question. So, this is not...*(Interruptions)*...

SHRI JAGDISH TYTLER: I think the hon. Member is not aware of it. The Standing Committee has cleared it. The Standing Committee had given two amendments and I have already brought these two amendments to the Lok Sabha.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRIMATI MARGARET ALVA): Sir, I would like to respond to the hon. leader of the Janata Dal. *(Interruptions)*... I just want to mention that this is an item which was listed after the BAC had allotted time and I would like to say that it has been in the agenda of today as per the directions of the BAC. Sir, it would not be fair to say that, after a Bill approved by the Standnig Committee and the BAC has allotted time and we have listed it, it will not be taken up in the House. It is not possible to pass every legislation in consultation with every party and everybody....*(Interruptions)*...

SHRI S. JAIPAL REDDY: You are throwing open the national highways to the multinationals. If it is not important, then what is important?

SHRIMATI MARGARET ALVA: Sir, this Bill was discussed in the Standing Committee in which all the parties were present. Amendments were suggested which have been accepted. The Minister has incorporated the

amendments suggested by the Standing Committee. I think, an item listed should be discussed in the House and if you have any objection, you vote against the Bill. We cannot stop you, but you cannot prevent...

SHRI S. JAIPAL REDDY: Now, the Labour Minister has come, we can go back to the Maternity Bill.

SHRIMATI MARGARET ALVA: This has already been introduced. Let us finish it....*(Interruptions)*...

श्री संघ प्रिय गौतम : महोदय एजेंडा के मुताबिक बी०ए०सी० के फैसले को सदन ने कई बार बदला है

The House is supreme...*(Interruptions)*...

SHRIMATI MARGARET ALVA: It has already been introduced...*(Interruptions)*....

श्री संघ प्रिय गौतम : आप अगर एग्री न करें तो हम एग्री क्यों करें ?

SHRIMATI MARGARET ALVA: I am very surprised to see this because I have discussed it with the Leaders of the BJP in the morning and they said that they have no objection to the Bill being discussed in the House today. I have spoken to the Leader of the opposition...*(Interruptions)*... As the Chairman of the Standing Committee, Mr. Pramod Mahajan, himself approved this Bill.

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, श्रीमती मारग्रेट आल्वा जी ने जो बात कही है, वह बिल्कुल सही है कि यह बिजनेस एडवायजरी कमेटी में तय हुआ है। मैं यह कहना चाहता हूं कि मैं और मेरी पार्टी प्राइवेटायजेशन के विरोध में नहीं है, लेकिन हमारा खतरा वही है जोकि जयपाल रेड्डी जी ने कहा है, लोक सभा में

जो बिल आपने रखा उसके आब्जेक्टिव्स में आपने कहा था कि मल्टीनेशनल्स ने भी इंटरेस्ट दिखाया है, पर हमारे पास जो बिल आया है उसमें आपने आब्जेक्टिव्स नहीं लगाए थे। यह स्वाभाविक है कि वह शामिल नहीं होते। तो हमको देखने के बाद लगा कि यह खतरा हमारे लोकसभा के मित्रों की निगाह में नहीं आया हो। इसलिए मैं आग्रह करना चाहूंगा कि आज हमको सरकार यह आश्वासन दे महोदय, जापान ये बना रहे हैं, बनाएंगे और चले जाएंगे लेकिन खतरा यह है कि वह पर्मानेन्टली यहां रहेंगे, उनके नेशनलिस्ट्स यहां रहेंगे, किराया वसूल करेंगे और हमेशा के लिए रहेंगे ?

इसलिए मेरा अनुरोध है कि मंत्री जी हमें आश्वासन दें कि हम विदेशी निजी उद्योगों को यह नहीं देंगे तो अच्छा होगा। आप इन खतरों को दूर कर दीजिए।

श्री जगदीश टाईटलर : आप बैठिए, मैं जवाब देता हूँ, महोदय, कल जब इस पर डिस्कशन हुआ तो श्री रेड्डी साहब ने जो बात कही, माथुर साहब ने कही और अन्य सदस्य ने कही और उन्हें यह लगता है कि मल्टी-नेशनल्स कंपनीज आ जाएंगी और पता नहीं क्या हो जाएगा ? मैं यही चाहता हूँ कि इस बिल के अंदर जब डिस्कशन हो, उसमें आपके यह सवाल आने चाहिए और हम इसको... to your satisfaction, keeping the nations' interests at heart and this Bill will be passed only when I have given fully satisfactory answers.

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : एसोरेन्स हमको चाहिए।

श्री जगदीश टाईटलर : मैं आपको जवाब दूंगा।... (व्यवधान)...

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : हमको आपकी देशभक्ति पर बिल्कुल संदेह नहीं

है, लेकिन यह निगाह से नहीं निकलना चाहिए। हम आपसे आश्वासन चाहते हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : माथुर साहब, आप बैठिए।

श्री जगदीश टाईटलर : मैं तो चाहता हूँ कि आप मुझसे यह सवाल उठाएं और मैं आपको जवाब दे सकूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : श्री महेश्वर सिंह।

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, एक मिनट। देखिए, हमारे संदेह की पुष्टि कैसे होती है ? यह जो रेड लाइन बसें चल रही हैं, यह रोजाना आदमियों को मार रही हैं, लेकिन फिर भी उनके परमिट बढ़ते चले जा रहे हैं। हमारी शंका इसी तरह से बढ़ती है।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : बस, आप खतम कीजिए।... (व्यवधान)...

श्री संघ प्रिय गौतम : मैं एक लाइन में अपनी बात कहूंगा।... (व्यवधान) यह पेट्रोल पम्प बनाए हैं सड़कों के किनारे, तो रोड घिरती चली गई।... (व्यवधान)...

SHRIMATI MARGARET ALVA: Let them speak on the Bill.

श्री महेश्वर सिंह : उपसभाध्यक्ष महोदय, यह जो विधेयक मंत्री महोदय ने चर्चार्थ इस माननीय सदन में प्रस्तुत किया है, मैं उसके संदर्भ में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जैसा कि मैंने पहले निवेदन किया था, यह विधेयक देखने में बहुत छोटा है, लेकिन इस विधेयक के दूरगामी परिणाम होंगे। दूसरा, जैसा कि यह सर्वविदित है, इस देश में यातायात का मुख्य साधन भूतल परिवहन है, इससे जनमानस जुड़ा हुआ है और इसलिए इस प्रकार के विधेयक को पास करने में हमें जल्दबाजी

[ श्री महेश्वर सिंह ]

नहीं करनी चाहिए । इस पर विस्तृत चर्चा करनी आवश्यक है । इतना मैं जरूर कहूंगा ।

**उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) :**  
आप बिल के बारे में बोलिए ।

**श्री महेश्वर सिंह :** जहां तक सड़कों के निर्माण और रख-रखाव का संबंध है, एक बार नहीं, इस माननीय सदन में माननीय सदस्य अनेकों बार अपनी चिंता व्यक्त कर चुके हैं और यह हमेशा चर्चा का विषय रहा है । हमेशा सरकार की ओर से एक ही उत्तर मिलता रहा है कि धनाभाव के कारण सड़कों के निर्माण पर अधिक उधे नहीं किया जा सकता । जहां तक निजीकरण का संबंध है उसका हमारा दल विरोधी नहीं रहा है, निजीकरण के हम पक्षधर हैं, लेकिन निजीकरण सेलेक्टिव होना चाहिए निजीकरण देश के हित में होना चाहिए और इस चीज को सुनिश्चित करना चाहिए निजीकरण करते समय कि कहीं हम देश के हितों को तो नहीं बेच रहे हैं । यह सुनिश्चित करना अत्यन्त आवश्यक है ।

महोदय, इस विधेयक के क्लॉज 8-ए(1) की ओर मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय का ध्यान आकृषित कराना चाहूंगा जिसमें उन्होंने कहा है—

“Notwithstanding anything contained in this Act, the Central Government may enter into an agreement with any person in relation to the development and maintenance....”

यह “एनी परसन” शब्द पर मुझे आपत्ति है और यह आपत्ति इसलिए है कि मंत्री महोदय ने जो उद्देश्य यहां रखे हैं इस विधेयक में, उसमें उन्होंने यह स्पष्ट स्वीकार किया है, मैं वह शब्द यहां कोट करना चाहूंगा । उन्होंने यह कहा है—

“...number of private investors, including foreign investors, have

shown interest in the proposal to open the road sector to private investment...”

इसका अर्थ स्पष्ट है कि आप इसमें विदेशी कंपनियों, बहुराष्ट्रीय कंपनियों को सड़क के निर्माण कार्य में, सड़क सेक्टर में लाना चाहते हैं । मैं सरकार से जानना चाहूंगा कि क्या आपने 50 वर्ष के शासन काल में इस देश को इतना निकम्मा कर दिया है कि अब सड़क निर्माण के लिए भी आपको विदेशी और बहुराष्ट्रीय कंपनियों पर निर्भर करना पड़ रहा है ? क्या देश में इस प्रकार के उद्योगपति नहीं हैं कि जो सड़कों का निर्माण न कर सकें ? मैं इस बात को मानना हूँ कि आपके पास धनाभाव है, लेकिन देश में इस प्रकार के धनाढ्य व्यक्ति, इस प्रकार की कंपनियां हैं, जो सड़क का निर्माण कर सकती हैं । फिर आप विदेशी कंपनियों की ओर क्यों बढ़ना चाहते हैं ? यह मैं अवश्य मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा ।

महोदय, आज आप विदेशी कंपनियों को सड़क के निर्माण में लाना चाहते हैं, यह बात समझ में नहीं आती । पुरानों के निर्माण की बात समझ में आती है कि उसमें कुछ तकनीकी कारण रहते हैं । जहां बड़े-बड़े पुल बनते हैं वहां आप इस प्रकार की कंपनियां लाएं । उसमें हमें ज्यादा आपत्ति नहीं होगी; लेकिन अब आप साधारण सड़क का निर्माण ही नहीं बल्कि मेट्रो के लिए भी विदेशी कंपनियां लाना चाहते हैं, धन्य है आपकी बुद्धि कि कहां आप इस देश को ले गए कि 50 साल में यह स्थिति आई कि आज आप सड़क निर्माण हेतु भी विदेशी कंपनियों पर निर्भर होना चाहते हैं । तो, महोदय, मुझे इस बात पर आपत्ति है ।

दूसरे, “एनी परसन” आपने शब्द कहा है । मैं मंत्री महोदय से इस “एनी परसन” शब्द के बारे में जानना चाहूंगा कि आखिर इस “एनी परसन” का क्या अर्थ है ? क्या आप स्वतंत्र रहेंगे कि टेंड

होंगे इसके लिए या जित्त मर्जी व्यक्ति को आप यह काम दे देंगे ? अगर इस प्रकार से आप छूट चाहते हैं कि आपके अधिकारी जिस मर्जी विदेशी कम्पनी को या व्यक्ति को बुलाकर यह काम दे देंगे, तो यह उचित नहीं होगा। आखिर कम से कम कहीं टेंडर होंगे क्या ? इसका क्या माफ़दंड होगा, किस प्रकार आप काम देंगे, यह बात स्पष्ट होनी चाहिए। जहाँ तक "ऐनी पर्सन" शब्द का संदर्भ है, मैंने और मेरे कुछ साथियों ने इसके लिए अमेंडमेंट भी दी है कि "ऐनी पर्सन" के स्थान पर आप "सिटीजन" शब्द डाल दें, वह उचित रहेगा। अगर आप "सिटीजन" शब्द डालते हैं तो यह तय हो जाएगा कि कम से कम देश के वासी ही सड़कों के निजी क्षेत्र के कार्य में काम करेंगे। यह मेरा अमेंडमेंट है और कुछ साथियों को भी हैं तो उस पर भी मैं इसके साथ ही बोलना चाहूंगा।

महोदय, इसी क्लॉज 8 के सब-क्लॉज (1) में आपने कहा है कि डेवलपमेंट और मेटेनेंस, अर्थात् विकास और रख-रखाव के लिए भी आप सड़कों उन लोगों को देंगे। तो मैं यह जानना चाहूंगा कि इन सड़कों के निर्माण पर आज तक जो कुछ भारन सरकार का पैसा लगा है, उसका क्या होगा ?

**श्री जगदीश टाइटलर :** नई सड़कें हैं।

**श्री महेश्वर सिंह :** अपने जवाब में आप बता देना।

**श्री जगदीश टाइटलर :** अब नई सड़क बनेगी तो... (व्यवधान)...

**श्री महेश्वर सिंह :** मेटेनेंस में नई सड़क की बात नहीं आती। मेटेनेंस और विकास आप कहते हैं तो इसका अर्थ यह है कि जो आलरेडी बनी हुई सड़कें हैं, उनको भी आप मेटेनेंस के लिए दे देंगे। तो आखिर जो आपने खर्च किया या जो सड़क अधूरी पड़ी है या जो आपकी इन्वेस्टमेंट है .... (व्यवधान)...

**श्री जगदीश टाइटलर :** आप सबाल उठाइए, मैं जवाब दे दूंगा।

**श्री महेश्वर सिंह :** जी, मेरी शंका का समाधान आप अपने जवाब में कर दीजिएगा। तो जो आपने आज तक इन सड़कों पर खर्च किया है, उसमें आपका हिस्सा कैसा होगा, किस प्रकार से आपके रिटर्न मिलेगा, इस शंका का भी समाधान कीजिए और आप कह रहे हैं कि मेटेनेंस आप उन सड़कों के लिए कह रहे हैं जो कि निजी क्षेत्र में जाकर निर्मित होंगी, लेकिन जो आलरेडी बनी हुई हैं, उनका भी मेटेनेंस आप करना चाहते हैं, तो हमें इस पर भी सवाल आसक्ति है।

आपने यह भी इसमें कहा है, सबब क्लॉज (2) में कि :—

"Notwithstanding anything contained in section 7, the person referred to in sub-section (1) is entitled to collect and retain fees at such rate, for services or benefits rendered by him as the Central Government may, by notification in the Official Gazette, specify having regard to the expenditure involved in building, maintenance, management and operation of the whole or part of such national highway, interest on the capital invested, reasonable return, the volume of traffic and the period of such agreement."

यह आपने इसकी सब-क्लॉज (2) में कहा है। तो इससे कुछ प्रश्न उत्पन्न हैं कि आखिर आप यह जो फीस लेने का अधिकार उन कम्पनीय को दे रहे हैं या उस व्यक्ति को दे रहे हैं जो सड़क बनाएगा, तो इसके माफ़दंड क्या होंगे ? किस दर से वह फीस लगाएगा ? कब तक लगाता रहेगा ? यदि आज वह सड़क का निर्माण करे तो क्या सारी उम्मीदें वह फीस लेता रहेगा या इसकी को कालावधि रहेगी कि कितने तक उसको आय होगी तो उसके बाद वह स्वतंत्र हो जाएगी ? क्योंकि जैसे पुलों का निर्माण

(श्री महेश्वर सिंह)

हैं, पुलों के निर्माण पर जब टाल टैक्स लिया जाता है और जब उसकी कीमत पूरी हो जाती है तो सरकार स्वेच्छा से उस टाल-टैक्स बैरियर को हटा देती है, लेकिन यहां तो ऐसा लगता है कि एक बार जो सड़क बना लेगा वह जीवन भर उस सड़क से पैसा कमाता रहेगा। अगर उसका पैसा पूरा भी हो जाए, उसका इंटेस्ट भी पूरा हो जाए, उसके बाद भी कमाता चला जाएगा। तो मैं यह भी आपसे जानना चाहूंगा कि इसके लिए भी कोई आपने समय रखा है कि किस समय तक वह पैसा लेता रहेगा? दूसरे, यह फीस किन-किन लोगों से लेंगे? जैसा मैंने शुरू में कहा कि जहां तक सड़कों का संबंध है, यह मामला जन-मानस से जुड़ा है। अब सड़कों का इस्तेमाल हर व्यक्ति करता है—गरीब से लेकर अमीर तक, पैदल चलने वाला व्यक्ति भी इस्तेमाल करता है, ठेले वाला भी उस पर चलता है, साइकिल वाला भी चलता है, गाय-भैंस भी चलती हैं और आपके गधे भी चलते हैं। तो क्या आप सबसे टैक्स लेना शुरू कर देंगे या किसी को छूट भी देंगे? (समय की घंटी)

यह भी स्पष्ट होना चाहिए कि आखिर यह फीस लेने का अधिकार आप किस-किस को दे रहे हैं? (समय की घंटी) —

सर, एक अंतिम प्वाइंट है। मैंने पहले ही कहा... (व्यवधान) मेरी एक और शंका है उसका भी समाधान कर दीजिए। उदाहरणतः, कोई मल्टीनेशनल कम्पनी आखिर किसी सड़क पर सौ करोड़ रुपया लगाती है। फीस के माध्यम से उसको आय शुरू हो जाती है। आय के रूप में जो उसको पैसा मिलेगा क्या वह इसी देश में रखेगा या आप यह भी उसको अधिकार देंगे कि उसको फारेन करेंसी में परिवर्तित करके अपने देश ले जाए? यह स्पष्ट होना चाहिए अगर वह इस प्रकार से करेगा (व्यवधान)

श्री दिग्विजय सिंह: वह तो ले जाएगा।

श्री महेश्वर सिंह: तो यह स्पष्ट करें मंत्री जी?

श्री दिग्विजय सिंह: सरकार की पालिसी है, यह क्या स्पष्ट करेंगे।

श्री महेश्वर सिंह: मंत्री जी स्पष्ट करें कि जो आय उसको मिलेगी, वह उसको क्या इस देश में ही इन्वेस्ट करेगा या बाहर ले जाएगा? जब तक इन प्रश्नों का उत्तर नहीं मिलता है तो इस प्रकार के विधेयक का, मैं क्षमा चाहूंगा हम लोग समर्थन नहीं कर सकते। मैं फिर स्पष्ट करना चाहूंगा कि जहां तक निजीकरण का संबंध है, हम उनके विरोधी नहीं हैं। लेकिन निजीकरण के नाम पर अगर आप इस देश को बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के पास गिरवी रखना चाहेंगे तो उसका हम सदैव विरोध करेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि मंत्री महोदय जब उत्तर देंगे तो जहां उन्होंने आश्वासन दिया है, जो प्रश्न मने उठाए हैं, उन सबका एक-एक करके विस्तृत उत्तर देंगे। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Mr. Jaipal Reddy, do you want to speak on this Bill?

SHRI S. JAIPAL REDDY: Yes; why not?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Okay; I will call you when your turn comes. Shri Kishore Chandra Deo.

SHRI V. KISHORE CHANDRA S. DEO (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, after all, this is a Bill which relates to upgradation of highways, providing better facilities for communication between different parts of the country.

SHRI S. JAIPAL REDDY: By whom?

SHRI V. KISHORE CHANDRA S. DEO: First of all, we must decide whether we want roads, or, we do not at all want roads.

SHRI S. JAIPAL REDDY: By whom? You also decide that.

SHRIMATI KAMLA SINHA: Mr. Deo, what do you mean by 'upgradation'?

SHRI V. KISHORE CHANDRA S. DEO: Also laying new highways. (*Interruptions*). 'Upgradation' means widening. ... (*Interruptions*).

MISS SAROJ KHAPARDE: What is this interruption from that side?

SHRI DIGVIJAY SINGH: It is a friendly interruption.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Please continue, Mr. Deo.

SHRI V. KISHOR CHANDRA S. DEO: 'Upgradation' means—the dictionary explains it very well—widening, strengthening, lengthening, etc. These constitute the meaning of 'upgradation', as I see it.

The thing is, Mr. Vice-Chairman, keeping in tune with the latest fashion—fashions keep changing with the seasons—my friends on the other side would like to associate everything with the coming in of multinationals, with a foreign hand or with a foreign element; everything right from the soft drinks to the laying of roads.

Well; one has to be practical. First of all, we must appreciate the fact that it does cost quite a lot of money to lay roads. Mr. Vice-Chairman, the load on transportation has been increasing very, very rapidly in our country. In fact, the road traffic has taken up a larger share of the rail traffic because it is most convenient for people. It is also a sign of progress and development. Still, there are a lot of interior areas which do not

have proper roads. But the question is, you need to have money to lay roads. Can you do without roads, or, should you look at the other options for the purpose of laying roads? That is the basic question. If you do not want to have roads, if you want your donkeys to trudge along the dusty roads which have existed for centuries, if you are satisfied with your mules, or, with your horserides and camel-rides, it is all right; we do not have any quarrel with you at all. But if do want to provide better communication facilities, you have to think of the ways and means by which you can provide better roads, by which you can strengthen your transportation system. That is where the question of raising funds arises. Now, Mr. Vice-Chairman. I am aware that in many States which cannot afford laying of roads or construction of bridges, they have given it to private agencies, private authorities, who collect a toll. They have a check-post kind of a thing. Based on the amount of vehicular traffic that goes across the road or the bridge. I think, there is some way by which they make calculations taking into account the cost, the profit, the interest and everything else. They give this contract for a specific period of time. Mr. Jaipal Reddy knows that this process is being followed even in our State, Andhra Pradesh.

Now, we have to do this for highways also. Can a highway be afforded by a single, private individual? It needs a large amount of investment. Hence, I presume, this Bill is being brought in. These contracts will be given on a similar basis so as to enable us to have better communication facilities in the country. I do not know why my friends are raising such a hue and cry about it.

Mr. Vice-Chairman, even China, a country which is very well known for having built the Great Wall running for thousands of miles, which is one of the Wonders of the World, has opened its doors to various agencies to go and build roads there. I do not know why we should have any objection to something which is for a genuine cause like this. If



[Shri V. Kishor Chandre S. Deo]

You are really concerned about rural areas, about the poor people living in backward regions, then, you have to find ways and means for them to communicate. Neither can your industry nor can your agriculture develop without a proper communication system. To have that, we need money. This Bill has been brought in for that purpose. My friend, Mr. Jaipal Reddy, will appreciate that once you lay roads, that investment is not "hot money" which can be taken away. The roads cannot be lifted and taken away. After all, the infrastructure is there for you. The person who invests in them, will do so not for nothing. He has to get some returns out of them. That will be negotiated by the Government or its committees or its agencies to see that a proper deal is struck.

Therefore, Mr. Vice-Chairman, I think it is in the fitness of things. In view of the present situation, with the deterioration in our road and in our communication system and with the damages that are caused during floods, cyclones and rains, it is not possible for the Government, with its present resources, probably, to embark upon more ambitious programmes as far as communications are concerned.

I think it is rather amusing to find my friends from the other side, seeing an evil design or a sinister design in everything that the Government does, including laying of roads. I sincerely hope that they will understand the practical problem. In the larger interest of the people in various parts of the country, who need these facilities, I support this Bill.

Thank you, Mr. Vice-Chairman.

SHRI S. JAIPAL REDDY Mr. Vice-Chairman, at the outset, I must confess that today I am speaking without any prior preparation. I am one of those who believe that Bills of this kind do need an in-depth study. I feel guilty to

the charge that I have not made an in-depth study of this.

I must also plead guilty to another thing. I am a Member of the Business Advisory Committee. I was present at that moment. I was surely absent-minded. Therefore, this Bill was given one hour's time.

Be that as it may, I must go on record with my gut reaction. Mr. Kishore Chandra Deo is a good friend of mine. He is a very experienced and senior parliamentarian, but, I am surprised to notice his naivety. He does not see anything harmful in this Bill. Our BJP friends have welcomed privatisation. I am not one of those who adopt a doctrinaire approach. I am not for privatisation. We will have to adopt an empirical approach in this matter. But, what the Minister is trying to do through this Bill is not to get the roads privatised, but to get the construction of roads transferred to the multi-nationals. They will no longer be national highways, Mr. Vice-Chairman, they will be multi-national highways. And the Government has already appointed a Committee and the multinationals have approached it. They have asked for 16 per cent guaranteed return a la Enron. Enron is the ideal to which the Minister is getting irresistibly drawn. I can understand his fascination for Enrons, but how does the nation stand to gain? Mr. Kishore Chandra Deo was trying to make out as though anybody who opposed the Bill is opposed to the construction of roads in this country. Therefore, I can only charge him with naivety; I cannot charge him with knavery.

Mr. Vice-Chairman, Sir, they are talking of funds. Let us take the power projects. We have seen in the case of every power project, the power projects were over-invoiced ranging from 30 per cent to 40 per cent, which was less than the investment that was supposed to be made by the multi-nationals. The remaining money is being raised from the Indian capital market, poor as it is.

The remaining money will be raised from the I.D.B.I., I.C.C.I., I.F.C. and what have you. Don't you understand, Mr. Kishore Chandra Deo that capitalism is one where without capital you run the whole thing?

We are not opposed to the entry of multinationals *per se*. There are certain areas where we need the multi-nationals, we need their technology, but this is not an area where technology is required. Our country does not lack in technology. If you have flyovers all over Delhi built in early 80s,...

**SHRI SURINDER KUMAR SINGLA:** These you were opposing earlier.

**SHRI S. JAIPAL REDDY:** I opposed because, for me Delhi is not India. For you Delhi is India. That is the problem. For me, my village is India. For you Delhi is India. That is the difference between you and me. I continue to oppose that. Let me tell you I am unrepentant in retrospect. I am alarmed, amazed and anguished at this uneven and unplanned growth of Delhi. The same thing will happen to roads.

Now, some multi-national companies will pick up somebody here. I know my BJP friends have tabled an amendment saying the word 'person' must be replaced by 'Citizen'. Though I laud their intention, I am also surprised by their simple-mindedness. After all we have citizens and citizens. There are ever so many citizens, who are ready to become—I am sorry to fall back upon—Mildewed Marxian phraseology—compradore agents. Multi-nationals, who are landing here, will find any number of citizens to be come partners and this Government will enter into deals with the so-called citizens, who will be minor partners of the multi-national companies. None of them will be interested in maintaining the roads, which have been built up with the blood, sweat and tears of the people of India. They will go in for new roads. There is that miniscule elite section in this country which will buy

Mercedes Benz and BMW. How will they travel? They cannot travel on these wretched national highways. They need separate roads—Autobahns, international express highways, super-express highways. And these Mercedes Bens-wallahs will find their roads. They will live in a different country within our country. They will not live in our colonies; they will not live in our areas; they will not live in our hotels; they will not travel on the roads. You are developing a new country within our country which belongs to this miniscule elite minority. The rich people will use these roads, and will pay to the multinational companies in rupees. But when these companies make roaring profits, they don't use your rupees here. They want to get back their money in their currency. Can you deny them that privilege? You cannot because if they make the investment, naturally they would like to take away the profit in foreign exchange. That means, Indians will travel on these roads and pay in rupees to the agencies or the Government, as the case may be, and the nation will have to pay through its nose in Dollars... (*Time bellings*).

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI):** Your party has been allotted seven minutes.

**SHRI S. JAIPAL REDDY:** It is not a question of party's time.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI):** The allotted time is seven minutes.

**SHRI S. JAIPAL REDDY:** I don't want to speak. Mr. Vice-Chairman, I would like to tell the Minister, I would like to warn the Government, I would like to go on record for the sake of posterity and history that we protest against this Bill. We will go out of this House. You pass the Bill. (*Interruptions*). Normally I don't lose temper. Mr. Vice-Chairman, Sir, I am sorry I have lost my temper because you know that my blood is boiling. I appreciate that our Minister is very cold-blooded. I wish I could be

[Shri S. Jaipal Reddy:]  
come one.... (*Interruptions*)... He is very cold-blooded, but I wish I could become one.

**SHRI JAGDISH TYTLER:** Mr. Vice-Chairman, Sir, let him not have his blood boiling unnecessarily. Yesterday also prominent leaders of his party did raise quite a number of questions. I think they have raised most of the questions on the basis of disinformation. I had replied to their questions. So, I would ask him to take it coolly and ask me questions. I do not want him to have his blood boiling because I am concerned about his health.

**SHRI S. JAIPAL REDDY:** I know Mr. Tytler's great personal affection for me. I reciprocate it.

Mr. Vice-Chairman, You will kindly recollect that I had raised similar questions twice when power contracts were being entered into. At that time, Mr. Salve cocked a snook at my objections and treated them with contempt. Now, he knows what has overtaken him. So, I don't want a similar fate to overtake my good friend, Mr. Jagdish Tytler. I am really concerned about his political health; and he is concerned about my personal health. There will be a number of contracts to be struck through the MOU route. My point is this, whether the Minister would assure this House that foreign companies will not be permitted in the road sector and profits will not be allowed to be repatriated in foreign exchanges... (*Interruptions*) ...Indian Private companies also can raise money through financial institutions, through capital market. If the Government of India, if the State Governments cannot do it, I can appreciate that point. We are all competing in populism. We are not able to spare money for capital investment. I appreciate that larger point. Then, allow the Indian companies to raise the money in private capital, to raise the money through financial institutions. Why do you want the mul-

tionals to do it? ... (*Interruptions*)... The point is, first you try. You have not tried, You are proceeding on the postulate that Indian companies will fail. Will the Minister tell us that these multinationals will not raise money in the Indian capital market? ... that they will not raise loans from the Indian financial institutions? Will all the investments be made in foreign exchange? Let them make 100 per cent investment. They will not. The Minister will not assure us. He knows what is to happen. We also have some idea as to what is to happen? This House and we have been taken by surprise. All the same, we must protest against this entire method. Mr. Vice-Chairman, ours is a country of continental size. Whatever liberalisation of the economy that you may embark upon, our export-earning potential is basically limited. You will land the country in a foreign exchange crunch of unmanageable magnitude in the years to come with this kind of a policy. For example, there is no import elasticity. Certainly we need to import petroleum products. But that does not mean that we should get ourselves saddled with all kinds of burdens and obligations. I request the Minister not to rush through this Bill. Let him take the whole nation into confidence. Let him not go by the numbers in the house that may happen to be present at this point of time. If he does so, then he will be doing a great harm to himself and to the country.

**SHRI RATNA BAHADUR RAI** (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Bill is nothing more than another manifestation of the bankrupt policies of the Central Government. It is a manifestation of its utter failure in the vital sectors of the country like roads and National Highways. The logical conclusion of its failure has been the naked surrender to the private investors whether Indian or overseas. So is the case with this sector too. To put it the other way, it is only a follow-up action of the GATT

Agreement which we have signed so thankfully, knowing full well that the inclusion of vital sectors like transport and services within the purview of that will not be good. As per entry 23 of the Union List in the Seventh Schedule under Article 246 of the Constitution, National Highways fall under the purview of the Central Government. It is their bounden duty and obligation to look after the matters relating to development, repair and maintenance of National Highways. Like many other sectors, this sector has been a victim of their utter negligence and incompetency. When we glance through some data, we find that the National Highways constitute only two per cent of the total road network in the country.

In 1951, i.e., 44 years ago, the length of our National Highway was 21,440 kilometres and now, that stands at 34,058 kilometres, just an increase of 12,618 kilometres during the past four and a half decades. And this two per cent of the road network is to carry 40 per cent of the road traffic. The volume of road traffic has jumped to more than 50 times since 1951. In 1951, the number of vehicles was a little more than 3 lakhs which has gone up to 2 crores and 53 lakhs at present. And what is the expenditure on the development and maintenance of these National Highways? Only 40 per cent of total revenue collected from the roads is allocated which is not able to meet even the expenditure on the maintenance of roads. The Budget allocation for National Highways is progressively declining since the First Five-Year Plan. It was 1.4 per cent of the total Plan outlay. Now, that is, for the Eighth Five-Year Plan, it has come down to 0.57 per cent. This has naturally pushed the National Highways to a deplorable condition.

It is said that the estimated cost of the development and maintenance of the existing National Highways.

construction of National Highways of a distance of 32,000 kilometres and Expressways of 10,000 kilometres is Rs. 1,62,100 crores... it will cross 1,62,100 crores of rupees. Now the Government has brought this Bill to facilitate the participation of private investors in this sector, but this process had already been started in 1987. It seems that through the provisions of the Bill the Government is going to delegate powers to private investors in the regulation of national highway traffic, etc. In this respect what would be the fate of common commuters? I have raised this question also in the Standing Committee meeting. Private investors will come only for profit and levy accordingly some fees on the users of vehicles and the users of vehicles will get their share from the passengers, making the common people the ultimate victims of privatisation. Will the Government impose certain conditions on private investors to that they do not levy unreasonable fees? Who will monitor whether the private parties are fulfilling their commitments properly or not? In this respect I want to draw the attention of the house to the possibility of implications arising out of the conferment of powers on private parties. These powers are given to them to regulate and control the vehicular traffic in accordance with the provisions of the Motor Vehicles Act, 1988. Sir clauses 67, 104, 112 113 114 115 116 117 138 140 141 146 183 and 184 have already been inserted in the provisions of the modified Act to control road transport and other related matters. In the end I again reiterate as my hon. friend has done, that national highways should be taken as a social obligation. Our Government is shirking from its responsibility. That is why I am unable to support the Bill. So, I oppose it. Thank you.

श्री नारायण प्रसाद गुप्ता : उप-सभाध्यक्ष महोदय, यह विधेयक बहुत महत्व का है, आप अपनी तरफ से टाइम थोड़ा रिलेक्स कीजिए और इस पर बहस होने दीजिए ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचोरी) :  
जितना समय एलाटड ह, हर वक्ता के  
लिए उससे ज्यादा समय दिया जा रहा है।

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, the National Highways (Amendment) Bill is being brought before us to give some powers to the Government for entering into an agreement with private parties and authorising them to levy and collect tees. Under the rules they will have powers even to regulate the traffic. Sir, in the First Five Year Plan the percentage of allocation for highways was 1.4 in the Eighth Five Year Plan it was 0.6 per cent. Sir, in the Eighth Five Year Plan the Working Group proposed to allocate Rs. 6,067 crores for this. Subsequently it was revised to Rs. 7,730 crores. What amount did the Planning Commission allocate? The Government is now saying that improvement of infrastructure is very important; we must see that it should be developed; that is why we have taken more care of it than any other sector. All these things now they are saying, but in the Planning Commission they were able to get only Rs. 2,600 crores. The Planning Commission has allotted only Rs. 2,600 crores, instead of Rs. 7,730 crores. The issue is whether the Planning Commission has failed to go deep into this problem or whether the Transport Ministry has failed to convince the Planning Commission. Apart from this, we had a plan for nearly 66,000 kilometres of National Highways by 2000 A.D. Even then it will come to only 2 per cent of the total road network. But we have been able to construct only 4,000 kilometres in the last fourteen years. (Time bell rings). The fact that we have been able to construct only 4,000 kilometres in the last fourteen years shows how much importance the Government of India has given to this infrastructure sector.

Sir, previously there was some cess on petrol consumption. It was nearly

20 per cent in 1931. It came down to half per cent in 1987. A Resolution on the question of collection of a cess of 5 per cent was passed in both the Houses. I would like to know whether the Government has taken any decision in this regard. I would like to know whether Resolution passed in both the Houses is mandatory or recommendatory. According to the Attorney-General, it is recommendatory. According to us it is mandatory. When we feel it is mandatory, why has the Government failed to collect a cess of 5 per cent as per the Resolution?

Sir, they leave these things to the private sector not because of any urgency. This is a policy. The reasons which the Government is giving to the Parliament, are not the real reasons for doing this. For example, the Customs duty has been reduced in this year's Budget. It is not for giving any benefit to the people. Once the country becomes one of the signatories of the World Trade Organisation, whether it is willing or not... (Time bell rings)... according to the agreement, it is reluctantly forced to reduce the Customs duty. It is forced to reduce the Customs duty to 40 per cent, if it is more than 40 per cent. If the Customs duty is within 25 per cent to 40 per cent, it is forced to reduce it to 25 per cent. You have already agreed to it. Therefore, you have done it. It means, more or less, you have succumbed to the pressures exerted by the World Trade Organisation, the western countries, the developed countries. But what you are telling the Parliament is that you have done all the things to develop the industry. (Time Bell)... Please give me two minutes more, Sir. If you give it to the private sector, the private sector would not do it as a social obligation. Our country is not a developed one. Our country's entire economy rests on agriculture. Agriculture is the backbone of the country. Unless this road transport facility is available to the villages, no improvement can take place in any sector.

Therefore, social obligation compared to other sectors is very essential in this particular area. When it is so, why do you decide to give this to the private people? Do you think the private people would do it as a social obligation? No; never. They will only go there where they will get benefit. If they go only there where they get benefit, what I feel is this that the urban areas, from where they get benefit, will develop and the villages will remain as they are. Therefore, I feel you are dividing the country.

**SHRI JAGDISH TYTLER:** Nobody is stopping you... (*Interruptions*)...

**SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI:** You take Civil Aviation. You take any department. The natural philosophy is that private people would go in only for profit. Only the Government sector will go in for social obligations. What you have decided is against the social obligation and you are violating the principle enunciated by Pandit Jawaharlal Nehru. Your party is totally deviating from the policy which was pursued for the last forty years.

**SHRI JAGDISH TYTLER:** You please go through the Bill.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI):** Please conclude

**SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI:** Yes, I have gone through the Bill. After going through the Bill, I feel it is not going to benefit the people in any way. Is there any beneficial clause in this Bill?

**THE VICE-CHAIRMAN:** Please address the Chair and conclude.

**SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI:** I am concluding, Sir, Sir, I was responding to the Minister.

Sir, this Bill is against the wishes of the people. Therefore, I oppose this Bill tooth and nail.

With these words, I thank you very much.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI):** Shri Jalaludin Ansary, please conclude in one minute.

**श्री जलालुद्दीन अंसारी :** (बिहार)—  
उपसभाध्यक्ष महोदय, नेशनल हायवेज अमेंडमेंट बिल, 1995 जिसे कि मंत्रीजी लाए हैं, इस संबंध में मैं कहना चाहूंगा कि राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण, उसके विकास और रखरखाव की जिम्मेदारी केन्द्रीय सरकार की थी, लेकिन इस संशोधन के माध्यम से आप चाहते हैं कि इस देश की जनता के प्रति जो आपकी सामाजिक जवाबदेही है, उससे आप अलग होना चाहते हैं। महोदय, मुझे महसूस होता है कि आप हर क्षेत्र में सामाजिक जवाबदेही से भागते चले जा रहे हैं और इसे निजी लोगों के हाथों में या विदेशी कंपनियों के हाथों में देकर आप अपने कर्तव्य की इति-श्री करना चाहते हैं और इसीलिए सेक्शन -8 (ए) और (बी) में संशोधन के रूप में लाकर आप उनको यहां आने का न्यौता दे रहे हैं। महोदय, मैं हर क्षेत्र में निजीकरण का विरोधी नहीं हूँ, लेकिन इस मामले में हमारी आशंका मजबूत है कि आप इस देश की निजी कंपनियों से नहीं, निजी ठेकेदारों से नहीं बल्कि आप विदेशी कंपनियों के लिए रास्ता निकालना चाहते हैं। मैं आप को कहना चाहता हूँ कि आप अपनी जवाबदेही से भागिए नहीं और अगर इस तरह भागने लगेंगे तो सारी जवाबदेहियों को छोड़कर आपको भाग जाना होगा। इसलिए आप और गलती मत कीजिए। महोदय, इस बिल के माध्यम से हमको मंत्री महोदय की संशा पर ही शक है और चूंकि समय नहीं इसलिए मैं अपनी पार्टी भारतीय कम्युनिस्ट पार्टी की ओर से इस बिल का जोरदार विरोध करता हूँ।

महोदय, अंत में मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि इस तरह का संशोधन कर के आप विदेशी कंपनियों को आने मत दीजिए नहीं तो इसके बड़े भारी दुष्परिणाम हमारे देश को होने वाला है और

[ श्री जलालुद्दीन अंसारी ]

यह दुष्परिणाम आपके साथ भी होगा इसलिए आप इस जवाबदेही से भागिए मत, यही मुझे कहना है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : श्री इम्बिजय सिंह : अनुपस्थित । श्री सतीश प्रधान ।

Please conclude in two minutes.

SHRI SATISH PRADHAN (Maharashtra): Sir, I will not be able to conclude in two minutes.

महोदय, यह जो नेशनल हायवेज अमेंडमेंट बिल है, इसके संबंध में कुछ चीजे सरकार के ध्यान में आप के माध्यम से मंत्री जो के सामने रखना चाहता हूँ और आशा करता हूँ कि सरकार उन पर ध्यान देकर विचार करे तो अच्छा रहेगा ।

उपसभाध्यक्ष महोदय पहली बात यह है कि अभी तक सभी नेशनल हायवेज का मेटनेस जोर दत्तन रोड्स बनाने का पूरा कार्य स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से सेंट्रल गवर्नमेंट करवाती रही है, लेकिन अब इस बिल के अमेंडमेंट के बाद स्टेट गवर्नमेंट्स को आप काम देना बंद करेंगे और डायरेक्टली करेंगे ये इस बारे में अपना जवाब देते समय यदि खुलासा कर दें तो अच्छा रहेगा दूसरी बात, जब नेशनल हायवेज बनेंगे तो जहाँ से ये नेशनल हायवेज जाते हैं तो कई म्युनिसिपल एरियाज से पास होते हैं और हर म्युनिसिपल एरिया में म्युनिसिपैल्टीज की सब सविसेज उस के अंदर से जाती है । तो अभी जो नई कंपनीज आने वाली हैं गवर्नमेंट के बदले में..... (व्यवधान)

.....बाहर से भी जाते हैं, लेकिन बाहर से बायपास करके सब जगह नहीं जाते हैं । इसलिए आपको ख्याल रखना पड़ेगा कि इन सविसेस के बारे में आपकी क्या व्यवस्था रहेगी, क्या रूल्स आप बनाने वाले हैं ? इस संबंध में आपको

4.00 P.M. स्पष्ट भूमिका रखनी होगी । एक और बात मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ और वह यह कि मैं नेशनल हाइवेज पर काफी धूमता हूँ । इन नेशनल

हाइवेज पर काफी स्पीड ब्रेकर होते हैं । मैं आपसे विनती करता हूँ कि स्पीड ब्रेकर के बारे में क्या हम कोई नेशनल पालिसी बनाकर नहीं रख सकते ? स्पीड ब्रेकर का साइज तय नहीं कर सकते कि उसका साइज कितना होगा ? इसके बारे में निर्णय होना चाहिए । क्या हम कोई निर्णय करके इस पर बात नहीं कर सकते अगर आप ऐसा कुछ करेंगे तो अच्छा रहेगा । यह मेरा सुझाव आपके लिए है ।

महोदय, एक बात और आपके माध्यम से कहनी है कि नेशनल हाइवे पर गुजरते समय हवी ट्रैफिक काफी चलता है । उसकी हैडलाइट का ऐसा है कि एक एक आदमी चार-चार, छह-छह, आठ-आठ हैडलाइट लगाकर चलता है । पुराने जमाने में आधी लाइट बंद की जाती थी, आधी लाइट को काला रखा जाता था । अब ऐसा कोई नहीं करता है, जिससे लोगों को काफी तकलीफ होती है और बहुत सारे एक्ससीडेंट होते हैं । इसके बारे में आप क्या करने वाले हैं ? इस बारे में अगर आप बताएंगे तो अच्छा रहेगा ।

महोदय, अगली बात ऐसी है कि स्टेट गवर्नमेंट को रोड मेटनेस के लिए आप सिर्फ 9 परसेंट एजेन्सी जार्ज आज तक किया करते थे और स्टेट गवर्नमेंट की मांग 30 परसेंट की थी । इसके लिए वित्त मंत्रालय ने एक स्टडी ग्रुप भी ऐंपायंट किया था, जिसकी रिपोर्ट आई, लेकिन उसके बारे में आपने अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया है मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि इसके बारे में आप कब निर्णय लेने वाले हैं और कब तक स्टेट गवर्नमेंट को यह सुविधा देने वाले हैं ? इसके बारे में भी आप बात करोगे तो ज्यादा अच्छा रहेगा ।

महोदय, आखिरी बात मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ कि हमारे यहाँ जो नेशनल हाइवे के ऊपर ट्रैफिक चलता है, उस रोड को बनाने के लिए जो मशीनरी हम काम में लाते हैं, मशीनरी में जिस रोलर को यूज करते हैं उसका वेट 8 टन या 10 टन होता है और जो ट्रैफिक चलता है उसका वजन 30-30 टन, 40-40 टन होता है, जो उसपर गुजरता

है। इसके बारे में भी आप कुछ बताएं कि क्या करने वाले हैं ?

इतना ही मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ

SHRI JAGDISH TYTLER: Sir, I am grateful to the Members who have supported the Bill. Some have supported it with conditions and some wanted to know more about it. I hope I will be able to satisfy them with my answers. As I understand,

ऐसा लग रहा है कि इस बिल के बारे में कुछ मालूम नहीं है और ऐसा लग रहा है कि हम देश को पूरा बेचने की कोशिश कर रहे हैं। मैं आपको पहले यह बताने की कोशिश कर रहा हूँ कि इस देश के अंदर 2 मिलियन किलोमीटर सड़कें हैं, जिसमें से 34,058 किलोमीटर नेशनल हाइवे हैं, बाकी स्टेट की है और जिनकी कडीशन बिल्कुल ठीक नहीं है। सिर्फ 5 परसेंट नेशनल हाइवे हैं, जिनकी 4 लाइन हैं, 80 परसेंट 2 लाइन हैं, 15 परसेंट सिंगल लाइन हैं। स्टेट चोफ मिनिस्टर्स ने, मैम्बर्स पार्लियामेंट ने जो मांग की है, अगर आज उनके लिए मुझे पैसा मिले उनकी मैण्टीनेंस के लिए और कुछ बनाने के लिए तो मुझे 80,000 करोड़ खपत चाहिए। वह पैसा न हमारे पास है और नहीं मैं सोचता हूँ कि मुझे जल्दी से गवर्नमेंट से मिलने वाला है। मैं एक बात यह भी कहना चाहता हूँ कि इन सड़कों का ज्यादा से ज्यादा लोण इस्तेमाल करने लगे हैं, 40 परसेंट पब्लिक और 80 परसेंट कारगो तकरीबन इन सड़कों से ही जा रहा है। यही कारण है कि 50 से 60 हजार लोग हर साल मरते हैं और जिसका कारण यह है कि सड़कें इननी नहीं हैं।

सर, मैं ज्यादा लंबा न जाते हुए एक ही बात कहना चाहता हूँ कि एशियन डेवलपमेंट बैंक ने एक फिजिबल स्टडी की थी, जिसमें 10,000 किलोमीटर सड़कों की जरूरत इस देश में बताई थी। उस स्टडी को लेते हुए हमने यह प्लानिंग

मन में रखी है कि चंडीगढ़ से लेकर अमृतसर-दिल्ली, दिल्ली से पटना-कलकत्ता-भुवनेश्वर-मद्रास राइट अपटू कन्याकुमारी, और इधर राजस्थान से होती हुई, गुजरात से होती हुई बम्बई-बंगलौर, केरल से होती हुई सीधी कन्याकुमारी तक और बीच में सीधी सड़क दिल्ली से लेती हुई सीधी कन्याकुमारी मैसूर की तरफ से होती हुई और एक सड़क बंबई से लेकर पुरी-कलकत्ता तक और यह कलकत्ता वाली आगे नार्थ ईस्टर्न रीजन को मिलेगी... मगर नार्थ-ईस्टर्न रीजन के अंदर क्योंकि कई भवाल उठाए थे, आज नहीं उठे कि शायद हमारा बार्डर है, इसलिए फारनर्स है, इसलिए फारनर्स का वहां नहीं दे रहे हैं। वे सड़कें बार्डर रोड के अंदर आती हैं और वे बार्डर रोड से ही करायेंगे। और एक बात मैं जरूर बताना चाहूंगा मैम्बर्स को कि जो गवर्नमेंट की तरफ से सांशियल आब्लिगेशनस हैं, जो सड़कें बननी हैं, जो बजट से मुझे पैसा मिलना है, जो मुझे सड़कों के लिए स्टेटस को भी देना है, उसके अंदर एक पैसे की भी कमी नहीं होगी। वह सोसियल आब्लिगेशन चलता रहेगा और ये नई सड़कें जिनको मैं सुपर हाइवेज कह सकता हूँ, बनेंगी और उनका अल्टरनेटिव जो नेशनल हाइवेज हिन्दुस्तान गवर्नमेंट की हैं, वे रहेंगी वे रहेंगी जो आज हैं।

SHRI S. JAIPAL REDDY: Once the auto bonds are built up, these national highways will be neglected.

SHRI JAGDISH TYTLER: Mr. Reddy, why don't you listen to my whole sentence before you make your point? Please listen.

मैंने कहा कि गवर्नमेंट जो पैसा इन नेशनल हाइवेज के लिए दे रही है और उसमें जो मेंटेनेंस है, उसमें से एक नया पैसा भी कम नहीं होगा और जिस हिसाब से मुझे ग्राहिस्ता-ग्राहिस्ता पैसा ज्यादा मिलता रहेगा और अगर वे मेंटेनेंस नहीं कर सकेंगे तो वह सेंट्रल गवर्नमेंट की कमजोरी है, स्टेट गवर्नमेंट की कमजोरी है, हम बाहर वाले लोगों को य.



[Shri Jagdish Tytler]

प्राइवेट कम्पनीज को उसके लिए जिम्मेदार नहीं बना सकते। उन पर जिम्मेदारी हम डालेंगे जो आटो-दांडूजो बड़ी-सड़कें बनाएगा। जो पैसा देना चाहेगा, वह उन सड़कों का इस्तेमाल करेगा। जो चाहता है कि मैं उस सड़क पर नहीं जाना चाहता, उसके लिए फ्री वेज है हमारे, जिस पर आज भी हमारे लोग जाते हैं और यह नहीं है कि हम आज के बाद यह बंद कर देंगे और नेशनल हाइवेज पर एक भी सड़क नहीं बनेगी, वह वर्क कांटीन्यू चलता रहेगा। मगर जैसा ट्रेफिक हम हिन्दुस्तान में देख रहे हैं, जिस तरह से ग्रोथ हो रही है, जित्त तरह से पोर्ट्स में कंजेशन है और पोर्ट्स से सारे देश में सामान ले जाने के लिए जितनी सड़कें चाहिए, उतनी सड़कें नहीं हैं, उनको पूरा करने के लिए ये नई स्कीम्स बताई है।

मैं एक बात और बताना चाहता हूँ कि ये स्कीम्स सिर्फ फारनर्स के लिए नहीं है। आपको जानकर खुशी होगी कि हमने अभी फिजिबल स्टडी के लिए एक एक्स्पेरिमेंट करा था जिसमें 99 परसेंट इंडियन कम्पनीज हैं जिन्होंने आकर उसके अंदर भाग लिया और मैं सोचता हूँ कि यह भी हमें मालूम है कि जितनी मेजर, बड़ी कम्पनीज हैं हिन्दुस्तान की, वही हमें कह रही है कि दिल्ली से बड़ौदा से सूरत और बम्बई की सड़क हम लेंगे। हमने कहा कि 4-4, 5-5 या 6-6 हजार करोड़ की सड़क हैं। हमने कहा कि जब हम यह फैसला करेंगे तो हम चाहेंगे कि हिन्दुस्तानियों को इसके बनाने के लिए कहे। मगर कोई कहे कि बाहर वाले लोग आकर के एकदम से पैसा लगाएँ और फिर जाते वक्त हम कहें कि पैसा नहीं ले जा सकते तो मैं नहीं सोचता कि इसमें कोई ऐा करेगा क्योंकि यह बिजनेस है और पार्टनरशिप के लिए जब भी कोई इन्वेस्टमेंट लगाए, मगर एक कल्पना कीजिए, उसी के हिसाब से उसकी इक्विटी होगी। कोई पर्यर बाहर से नहीं आएंगे, सीमेंट बाहर से नहीं आएगा, गजदूर बाहर से नहीं आएंगे, इंजीनवर बाहर से नहीं आएंगे, मोस्ट आफ दि मशीन्स बाहर

से नहीं आएंगी, सिर्फ हाइटेक मशीन जो हिन्दुस्तान में नहीं बनती हैं, वे मशीनें वे लाएंगे। मगर मैं समझता हूँ कि जैसे एक्साइज ड्यूटी हमने कम जरूर की इनके इक्विपमेंट के लिए, मगर फिर भी जो मशीनें हिन्दुस्तान में बनती हैं, वे मशीनें काफी सस्ती हैं बाहर की मशीनों के हिसाब से। इसलिए यह कहता कि यह बिल हमने यह मद्देनजर रखकर कि बाहर की कम्पनियां ही सिर्फ आएंगी, यह मद्देनजर रखकर बनाया है, यह बिल्कुल गलत बात है।

दूसरी बात है कि कोई कांटेक्ट किसी की शकल देखकर या लैटर भेजकर नहीं दिया जाएगा। ये ऑपन टेंडर होंगे, ग्लोबल टेंडर निकाले जाएंगे और जो कम से कम हम लोगों को टॉल-टैक्स देगा, उसी के हिसाब से उसकी सड़क बनाने के लिए दी जाएगी मैं समझता हूँ कि, रेड्डी साहब, आपके मन से यह बात बिल्कुल निकल जानी चाहिए कि केवल बाहर वाली कम्पनीज ही आएंगी, हिन्दुस्तान की कम्पनीज आएंगी और हम पूरी कोशिश करेंगे... (व्यवधान)...

श्री एस० जयपाल रेड्डी : आप ऐश्वर्य से दीजिए।

श्री जगदीश टाइटलर : मैं तो कह रहा हूँ कि आएंगी हिन्दुस्तान की कम्पनियां और मेरा दिल कहता है कि हमने जो अभी एक्स्पेरिमेंट किया है, अभी आपको बताया तो है कि तकरीबन.... (व्यवधान)...

श्री एस० जयपाल रेड्डी : दिल से काम मत लीजिए, दिमाग से काम लीजिए।

श्री जगदीश टाइटलर : दिमाग से ही काम लिया जा रहा है, अभी हम सामने आए हैं अपने ता शर में ही कह दिया कि मैंने पढ़ा नहीं, आपने दिमाग इस्तेमाल नहीं करा। अगर सुन लेते, पढ़ लेते तो शायद मेरी बात, मेरा जवाब आसान लगता।

[ उपस्थिति पौछसीन हुई । ]

मैं आपको यह बताना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान के अंदर नौकरियाँ मिलेंगी, हिन्दुस्तान के अंदर बहुत बड़ी एक्टिविटीज होंगी, हजारों करोड़ों मजदूरों को यहां पर नौकरियाँ मिलेंगी । बाहर से कोई मजदूर नहीं लाने दिया जाएगा, बाहर से कोई पत्थर नहीं लाने दिया जाएगा, बाहर से सीमेंट नहीं लाने दिया जाएगा । आपको यहां से मिट्टी, खुदाई यह सारी की सारी हिन्दुस्तान के लोगों से ही मिलेंगी । यह डॉलर में जो गवर्नमेंट का उस वक्त का कानून होगा, उसी के हिसाब से वह अपना पैसा बाहर लेकर जाएंगे । यह नहीं है कि मैं उसके लिए कोई नया कानून बनाऊँ । मुझे पूरा विश्वास है कि हम बहुत बड़ी एक्टिविटीज इस देश के अंदर करेंगे । हमें 10-12 हजार किलोमीटर सड़कों की जरूरत है । हम सोचते हैं कि इस बिल के आने से बाहर की कम्पनियाँ और हिन्दुस्तान की कम्पनियाँ दोनों मिलकर यह सड़कें बनाएंगी और एक बहुत बड़ी हमें सुविधा मिलेगी ।

मैं चाहूंगा कि मैं सबको धन्यवाद करता हूँ । अगर कोई बात रह गई है तो मैं उसका जवाब देने के लिए तैयार हूँ ।

उपभाषित : आपका अमेंडमेंट है ?

श्री महेश्वर सिंह : अमेंडमेंट तो बाद में है मैडम, मैंने तीन प्रश्न उठाए थे । एक का तो जवाब मंत्री जी ने दे दिया कि टैंडर्स होंगे । मेरा दूसरा प्रश्न यह था जैसा आपने स्वयं कहा कि इसमें स्वदेशी कम्पनियाँ भी आएंगी । लेकिन आप यह नहीं कहेंगे—“ही आएंगी ।” यह नहीं आप कह रहे हैं । इसका मतलब है कि विदेशी कम्पनियाँ भी आएंगी । यह तो आप मानते हैं । अब इसकी कालावधि कितनी होंगी ? एक सड़क पर फीस लगाने का अधिकार उनको दे दिया । यह फीस कितने समय तक रहेगी, इसका कोई टाइम लिमिट रहेगा या कोई धनका लिमिट रहेगा, किस प्रकार से करेंगे ? मेरा दूसरा प्रश्न

वह था—मानो, एक कम्पनी आखिर एक सड़क पर आज एक हजार करोड़ रुपया लगाती है । तो जब वह रिटर्न आएगा तथा विदेशी कम्पनी बीच में आती है तो क्या आप उसको वह अधिकार देंगे कि उस पैसे को वह फॉरेन करेंसी में कंवर्ट करके अपने देश में ले जाए या इसी देश में रहेगा ?

श्री जगदीश टाइटलर : हमने तीस साल की मेक्सिमम लिमिट रखी है । तकरीबन-तकरीबन वह सारी दुनियाँ में—चायना, मेक्सिको, जापान वगैरह जो भी देश हैं वहां पर तीस साल की है और इससे... (व्यवधान)

श्री दिग्विजय सिंह : (बिहार) मंत्री जी, मैं एक बात पूछना चाहता हूँ ।

उपभाषित : पूरी बात तो कर लेने दीजिए ।

श्री दिग्विजय सिंह : मैं बोला नहीं, इसलिए मैंने अपना समय छोड़ दिया । मैं इसी में पूछ लेता हूँ ।

जापान की कुछ कम्पनियों ने थाईलैंड में रोड बनाई है । मैं उन मालिकों को भी जानता हूँ । मुझको यहां जानकारी है कि सात साल से ग्यारह साल का उनका पीरियड रहा है । क्या उस फिजिबिलिटी रिपोर्ट को भी आपने देखा है या उसकी जानकारी आपको है या नहीं ?

श्री जगदीश टाइटलर : हमने अपने देश की सड़कों की फिजिबिलिटी रिपोर्ट बनाई है । जो आदमी कांट करेगा तो उसकी रिपोर्ट को देखकर ही करेगा । हमने मेक्सिमम पीरियड 30 साल का रखा है । यह नहीं कि तीस साल के पहले कोई खतम नहीं कर सकता । जो टोल है उनका मन मजों से टोल नहीं लगाने दिया जाएगा । गवर्नमेंट एक कमेटी—नेशनल हाईवे ऑथॉरिटी फर्स्ट जनवरी, 95 को चालू हो गई है । इसके चेयरमैन और इसके मेंबर भी हैं । उसका पूरा मॉनिटरिंग किया जाएगा और जो भी

[ श्री जगदीश टाइटलर ]

फैसिलिटीज हाईवेज पर बनेगी वह पैसा उनके खर्च में कम करके उनका उसी हिसाब से टोल कम करना पड़ेगा ।

श्री संव प्रिय गौतम : उपसभापति महोदया, मैं अपना अनुभव बता रहा हूँ । पी० डब्ल्यू० डी० का नेशनल हाईवे नम्बर 24 है । जो गाजियाबाद-मुरादाबाद जाता है । हिंडन पर पुल बनाया गया । इसको पी० डब्ल्यू० डी० और सी० पी० डब्ल्यू० डी० बनाते हैं और यह कर वसूली का ठेका देते हैं ठेकेदारों को । यह कर वसूली के सब ठेकेदार माफिया हैं । जितना पैसा लगता है यह उससे कई गुना वसूल कर लेते हैं । आपका कोई कंट्रोल नहीं है । मैं चलकर दिखा देता हूँ आपको और मैं अक्सर जाता हूँ । जितना पैसा पी० डब्ल्यू० डी० वसूल करती है उससे तीन गुना वसूल कर लिया और अभी तक भी वह वहाँ से नहीं हटे है । आप कह रहे हैं कि— हम कंट्रोल रखेंगे । जब आपका इन पर कंट्रोल नहीं है तो उन पर क्या कंट्रोल होगा और कैसे आप केलकुट करेंगे— नम्बर-1, नम्बर-2, आपने यह कहा कि मिट्टी यहाँ की होगी । हमें तो इसमें भी शक है । लेकिन यकीन कर लेते हैं । जब गोबर बाहर से मंगा रहे हों तो मिट्टी भी बाहर से आ सकती है । लेकिन फिर भी चलिए, मिट्टी यहाँ की होगी । लेकिन क्या कोई इस बात का एग्जिमेंट होगा कि सीमेंट वगैरह कोई भी मैटीरियल विदेश से नहीं आएगा और क्या यह आपके टेंडर की शर्त होगी ? आप एश्युरेंस दें यहाँ पर, तब तो आपकी बात सही है, वरना मुझे भय है कि जब कोयला, मिट्टी सारी चीजें बाहर से आ सकती हैं तो सीमेंट भी बाहर से आ सकता है ।

SHRI JAGDISH TYTLER: Madam, first of all, one thing I forgot to mention that there are no Government guarantees. Now, we have told them that there will be no Government guarantees. That is all what... (Interruptions)...

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam,... (Interruptions)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, we have to pass the Bill.

SHRI GOVINDRAM MIRI: Madam, only one question.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You all agreed for one hour to pass this Bill in the Business Advisory Committee.

SHRI GOVINDRAM MIRI: Only one clarification, Madam. ... (Interruptions).

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, none of the questions, many of the questions. I would say, to be fair to the Minister, that I raised, has been answered. The Minister said, according to his information, the Indian private companies are cosing up to his arms, but he has not given an assurance on record that multinationals will not be permitted. When 99% of the companies that came forward, in this regard, belong to the private sector, why is it the Minister cannot give this assurance? That is number one, Madam. Number two: He said, "We don't have money." The Governments in India may not have money, India has money. I asked him whether the multinationals will be prevented from raising money in the Indian capital market, whether they will be prevented from raising money through Indian financial institutions, and he has not answered.

SHRI JAGDISH TYTLER: It is very strange when you are talking of business ethics, to be telling the businessmen how you should come and conduct your business. The only thing which the Government will monitor is whether they obey the law of this nation and if they can raise money through the Indian market, under our laws.

इस देश का जो कानून होगा उसके हिसाब से उनको अलाऊ करेंगे ।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : कानून तो आप लोग बना रहे हैं ।  
I know, Madam.

श्री मोहम्मद अफजल उर्फ श्री अफजल : पैसा जाएगा बाहर

When he is saying that you are raising the money from here.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Afzal, please sit down.

श्री भगदीश टाइटलर : हम थोड़े ना बना रहे हैं। क्या कर रहे हैं।

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, I have experience with Mr. Tytler. He is a very experienced Minister. I happened to be in the Lok Sabha, when he was the Minister for Food Processing. I raised many questions about the unviability and expert conditionalities which he was imposing on Pepsi and all my gloomy predictions came true. Therefore, I don't accuse him of lack of experience at all, but the point is, he is trying to scuttle this question deliberately, whether the multinationals will over-capitalise the project and will raise all the money in the Indian capital market. They will raise all the money from Indian financial institutions, no money will come from outside, and only profits will go from India to outside in dollars.

श्री दिग्विजय सिंह : यह बहुत इम्पोर्टेंट सवाल है उपसभापति महोदया। जितना इनवेस्टमेंट आया है, मैं बता देता हूँ।

उपसभापति : जवाब तो देने दीजिए।

श्री दिग्विजय सिंह : मैं इसी में जोड़ कर पूछूंगा। जितना इनवेस्टमेंट आया है, बार-बार कहा जा रहा है कि सत्तर हजार करोड़, अस्सी हजार करोड़ का प्रोजेक्ट लिया हुआ है। इनवेस्टमेंट आया है तीन हजार करोड़ रुपए का या उससे भी कम आया है। इसका मतलब है कि उस सारे प्रोजेक्ट के पैसे यहीं से निकाले जा रहे हैं।

श्री जगदीश टाइटलर नहीं, नहीं। यहीं तो गलती है। . . . . . (व्यवधान) . . . . .

श्री दिग्विजय सिंह : आपके लिए कुछ नहीं हुआ लेकिन हमारे लिए हुआ कि साठ हजार करोड़, अस्सी हजार करोड़ रुपया इस देश का ले और चालीस हजार करोड़ का विदेश जाए। ये आपने 60:40 की ईक्विटी लगा रखी है। आपके लिए कुछ नहीं हुआ पर मेरे लिए हुआ है

उपसभापति : गुस्सा मत करिए। जवाब तो देने दीजिए।

श्री दिग्विजय सिंह : यही कह रहे हैं कि क्या हुआ ? यही हुआ।

उपसभापति : वे बता रहे हैं न, जो मंत्री हैं उनसे पूछिए। दूसरों से क्यों पूछ रहे हैं।

श्री जगदीश टाइटलर : ऐसा है कि जो भी इंसान जितनी ईक्विटी लाएगा बाहर से उतना ही उसका पैसा ले जाया जाएगा बाहर।

SHRI DINESHBHAI TRIVEDI: ...He is coming from outside... (Interruptions)...

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, they will invest only 25% of the value and the remaining 75% is raised from the market here. ... (Interruptions)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Tytler, you mean to say that whatever money the investor is bringing from abroad, only that much he will be allowed to take back? ... (Interruptions)...

SHRI JAGDISH TYTLER: The Finance Minister has very clearly stated on the foreign investment in India and the returns, and this will be followed strictly. ... (Interruptions)...

श्री सतीश प्रधान : महोदया, मैं सिर्फ एक ही बात पर खुलासा चाहता हूँ। मंत्री जी ने बोलते समय बताया है कि यह पुराने हाइवेज जो हैं, जो हमारे आज के हाइवेज हैं, यह वेसे ही रहेंगे और नये हाईवे बनेंगे लेकिन पुराने हाइवेज के





THE LEADER OF THE OPPOSITION (SHRI SIKANDER BAKHT): The machine did not work at all. ... (*Interruptions*).

THE DEPUTY CHAIRMAN: All right. Please. Okay. All right. I heard it.

Now, I would request Secretary-General to do it again. I will explain it. ... (*Interruptions*). Please listen first.

एक मिनट आप चुप रहिए ।

SHRI MAKHAN LAL FOTEDAR (Uttar Pradesh): Madam, just a point of information. Has this new machine been provided by a multinational company?

श्री चतुरानन मिश्र : बोट भी ऐसे ही होगा क्या ?

THE DEPUTY CHAIRMAN: At least the fingers which are pressing the buttons, are very much national. I do not know about the machine.

With the first dong, you press both the buttons and keep them pressed till the second dong. Then you release them because, if you release the fingers in between, the vote will not be registered.

श्री जगदीश प्रसाद माथुर (उत्तर प्रदेश) : मशीन में टोटल 45 हैं जबकि यहां बहुत ज्यादा मेम्बर्स हैं ।

SHRI SIKANDER BAKHT: I know the system. I did not release the fingers in between.

DR. BIPLAB DASGUPTA: In spite of my keeping the buttons pressed, my vote was not recorded.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We will do it again.

DR. BIPLAB DASGUPTA: Madam, there is a button "Vote now". This button was not activated. ... (*Interruptions*).

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, everybody, please sit down. ... (*Interruptions*).

The number shown is small. There are a lot more people.

Secretary-General will start the voting process.

SECRETARY-GENERAL: Hon. Members, I am starting the voting process.

DR. BIPLAB DASGUPTA: My vote has not been recorded.

SHRI JAGDISH PRASAD MATHUR: There is something wrong with the machine. It is showing 78.

यह तो टोटल 78 हैं जबकि मेम्बर्स बहुत ज्यादा हैं ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

That the Bill be passed.

*The House divided.*

THE DEPUTY CHAIRMAN:

Ayes	....	69
Noes	....	28

AYES—69

Ahluwalia, Shri S. S.  
Alva, Shrimati Margaret  
Aram, Dr. M.  
Bakht, Shri Sikander  
Balbir Singh, Shri  
Barongpa, Shri Sushil  
Chaturvedi, Shri Bhuvnesh  
Chavan, Shri S. B.  
Dard, Shri Jagir Singh  
Dave, Shri Anantray Devshanker  
Deo, Shri V. Kishore Chandra S.  
Desai, Shri Jagesh  
Dhawan, Shri R. K.  
Dutta, Dr. B. B.  
Fotedar, Shri Makhan Lal  
Gautam, Shri Sangh Priya  
Gupta, Shri Narain Prasad  
Hanumanthappa, Shri H.

Hariprasad, Shri B. K.  
 Hiphel, Shri  
 Jayadevappa, Shri K.R.  
 Jichkar, Dr. Shrikanth Ramchandra  
 Kalita, Shri Bhubaneswar  
 Kalyan, Shri Mohindar Singh  
 Khan, Shri K. Rahman  
 Khan, Shri Mohd. Masud  
 Khaparde, Miss Saroj  
 Kohli, Shri O. P.  
 Kore, Shri Prabhakar B.  
 Korwar, Shri Gundappa  
 Maheshwar Singh, Shri  
 Majumdar, Shri Sudhir Ranjan  
 Malhotra, Prof. Vijay Kumar  
 Mangrota, Shri Kanaksinh Mohansinh  
 Matang Singh, Shri  
 Mathur, Shri Jagdish Prasad  
 Miri, Shri Govindram  
 Mishra, Dr. Jagannath  
 Nomani, Maulana Habibur Rahman  
 Pachouri, Shri Suresh  
 Parmar, Shri Rajubhai A.  
 Patel, Shri Ahmed Mohmedbhai  
 Patil, Shri Gopalrao Vithalrao  
 Pillai, Shri Thennala Balakrishna  
 Raghavji, Shri  
 Rajagopal, Shri O.  
 Ram Rajan Ram, Shri  
 Ramji Lal, Shri  
 Ravi, Shri Vayalar  
 Reddy, Shri G. Prathapa  
 Reddy, Shri T. Venkatram  
 Sanadi, Prof. I. G.  
 Sarma, Shrimati Basanti  
 Satchidananda, Shri  
 Sharma, Shri Venod  
 Shastri, Shri Vishnu Kant  
 Shukla, Shri Chimanbhai Haribhai  
 Singh, Dr. Ranbir  
 Singla, Shri Surinder Kumar  
 Solanki, Shri Gopalsinh G.

Solanki, Shri Madhavsinh  
 Swell, Shri G. G.  
 Thakur, Shri Rameshwar  
 Topden, Shri Karma  
 Upendra, Shri P.  
 Varma, Prof. Ram Bakhsh Singh  
 Verma, Shrimati Veena  
 Yadava, Shri Bal Ram Singh  
 Yonggam, Shri Nyodek

---

NOES—28

Ansari, Shri Jalaludin  
 Bisi, Shri Sanatan  
 Das, Shrimati Mira  
 Dasgupta, Dr. Biplab  
 Das Gupta, Shri Gurudas  
 Gohain, Shri Bhadreswar  
 Madhavan, Shri S.  
 Md. Salim, Shri  
 Mishra, Shri Chaturanan  
 Mohammed Afzal *alias* Meem Afzal.  
 Shri  
 Mohanty, Shri Sarada  
 Nallasivan, Shri A.  
 Panda, Shrimati Ila  
 Pandey, Shrimati Chandra Kala  
 Rai, Shri Ratna Bahadur  
 Raju, Shri J. S.  
 Reddy, Shri S. Jaipal  
 Samantaray, Shri Pravat Kumar  
 Sayeed, Mufti Mohd.  
 Singh, Shri Digvijay  
 Singh, Shri W. Kulabidhu  
 Sinha, Shrimati Kamla  
 Swaminathan, Shri G.  
 Trivedi, Shri Dineshbhai  
 Veerappan, Shri K. K.  
 Viduthalai Virumbi, Shri S.  
 Yadav, Shri Naresh  
 Yadav, Shri Ranjan Prasad



*The motion was adopted.*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Our age-old manual system has given the result... (Interruptions).

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, the BJP and the Congress (I) are on the same wave-length in regard to economic policy matters. (Interruptions).

SHRI JAGDISH TYTLER: Madam, I would like to go on record that the State Government of the State Mr. Reddy comes from is a party which has already signed the contract. (Interruptions).

SHRI SIKANDER BAKHT: Mr. Jaipal Reddy did not vote for our amendment.

SHRI JAGDISH TYTLER: Madam, both the Government of Karnataka and the Government of West Bengal have signed contracts with multinationals... (Interruptions)...

श्री चतुरानन मिश्र : जो रोड बनेगी क्या जयपाल रेड्डी उस पर चल सकते हैं ?

उपसभापति : वह भी उस रोड पर जा सकते हैं ।

श्री० विजय कुमार मल्होत्रा : कर्नाटक गवर्नमेंट ने क्या किया ?

श्री जगदीश टाइटलर : ग्रालरेडी साइन कर दिया ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, we have the Maternity Benefit (Amendment) Bill, 1995 listed with us. Mr. P. A. Sangma is sitting in this House since morning to deliver his

Bill... (Interruptions) ...Mr. Sangma, you have to wait for one more hour until we get the Kashmir matter cleared. We have got a Statutory Resolution on Jammu and Kashmir.

SHRI CHATURANAN MISHRA: That would give him serious labour pains!

DR. BIPLAB DASGUPTA: He will be delivering it without any benefit. ... (Interruptions)...

THE MINISTER OF LABOUR (SHRI P. A. SANGMA): It is a small Bill, we can pass it without any discussion.

श्रीमती मालती शर्मा : यह छोटा नहीं, बहुत महत्वपूर्ण विषय है । इस पर चर्चा होनी चाहिए । माननीय मंत्री जी दो दिन से चले आ रहे हैं ।

SHRI JAGDISH TYTLER: Only lady Members should speak on this Bill.

DR. BIPLAB DASGUPTA: Shrimati Chandra Kala Pandey and Shrimati Kamla Sinha wanted to speak on this Bill. Let them speak. ... (Interruptions)...

THE DEPUTY CHAIRMAN: If the Members want to discuss the Maternity Benefit (Amendment) Bill, 1995, we have given one hour for this Bill. I have no objection if the lady Members or male Members want to discuss it. But we have this Statutory Resolution on Jammu and Kashmir. We will take up first the Statutory Resolution and then the Maternity Benefit (Amendment) Bill, 1995. If anybody wants to speak on it, they can do so. It is a good Bill. I would like the Members to give some good suggestions, if there are any.

Now, Shri Bhuvnesh Chaturvedi.