

(Secretary General) and Conduct of Business in Lok Sabha, I am directed to enclose herewith the Appropriation (No. 4) Bill, 1983, as passed by Lok Sabha at its sitting held on the 16th August, 1983.

2 The Speaker has certified that this Bill is a Money Bill within the meaning of article 110 of the Constitution of India."

Sir, I lay the Bill on the Table.

MOTION FOR ELECTION TO THE INDIAN COUNCIL OF AGRICULTURAL RESEARCH SOCIETY

THE MINISTER OF AGRICULTURE (RAO BIRENDRA SINGH): Mr. Deputy Chairman, I beg to move—

"That in pursuance to rule 4 (vii) of the Rules of the Indian Council of Agricultural Research Society, this House do proceed to elect in such manner as the Chairman may direct, one member from among the members of the House to be a member of the Indian Council of Agricultural Research Society."

The question was put and the motion was adopted.

THE DELHI MOTOR VEHICLES TAXATION (AMENDMENT) BILL, 1983

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI I. Z. R. ANSARI): Sir, I move—

"That the Bill further to amend the Delhi Motor Vehicles Taxation Act, 1962, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

As the honourable Members are aware, motor vehicles taxes are levied and collected by the respective State Governments and Union Territories. In the case of Delhi the legislation is to be

passed by Parliament. Delhi Administration has proposed "revision in the rates specified in Scheduled I of the Delhi Motor Vehicles Taxation Act, 1962, as amended in 1969. The rates of taxes had not revised for the last about 13 years. While the present rates of taxes are quite low which have remained static for the last 13 years, there has been enormous increase in the cost of maintenance, construction and development of roads to meet the increasing traffic demands. In terms of the Delhi Motor Vehicles Taxation Act, 1962, the revenues realised through motor vehicles taxes are utilised for maintenance of roads. During the last decade, there has also been a phenomenal growth in the vehicles population of Delhi. As against two lakhs vehicles in 1971-72, the present figure is about 6.60 lakhs. To meet the increasing cost of maintenance of roads and to cater to the growing vehicles population, it is necessary that the revenues are enhanced. Besides this, the present tax rates in Delhi have been found to be very low as compared to that tax rates in the neighbouring States. To facilitate proper movement of inter-State operations, appropriate parity in the tax rates among the States is required lest the disparities should lead to distortion of vehicles getting registered in the low rate States, Union Territories and plying at other places.

The two important provisions of the Bill are the revision of tax rates and simplification of the procedure for the revision of tax rates in future.

As far as revision of tax rates is concerned, the Bill envisages an average increase in the rates by about 25 per cent over the existing rates. The important fact to be noticed is that certain types of vehicles are fully excluded from the proposed increase. These are motor cycles, scooters, scooterettes, autorickshaws and taxis. Members will appreciate that this has been done consciously to ensure that comparatively weaker sections of the society are not at all put to any additional burden. Even in respect of Mrs. Jeeps, the increase is graduated.

one. cars and jeeps only with high registered laden weight such as two tonnes are subject to increase of 32 per cent on existing tax rates. Such cars are imported ones and are normally used by affluent persons.

The tax rates on buses are by and large upgraded in tune with the increase in their maximum seating capacity. Additional revenues as a result of this increase in the tax rates is estimated to be of the order of Rs. 1.50 crores only.

With regard to procedure, the amendment introduced through the present Bill is to empower Delhi Administration to revise tax rates to the extent of 25 percent without reference to Parliament subject, however, to the condition that the notification issued in exercise of the power would be placed before the Parliament within the prescribed time limit and also subject to the condition that if a resolution disapproving the increase is passed by the two Houses of Parliament, the increase would cease to operate. The proposed amendment is only to facilitate timely action in a situation of rapidly rising costs and in appreciation of the need by the local administration for suitable changes. The proposed measures are designed to subserve the interest of improvement of service in respect of maintenance of roads and of transport operations in the Union territory of Delhi. I request that these amendments may be passed.

With these words, Sir, move the motion that the Bill may kindly be taken to consideration. Thank you Sir.

The question was *proposed*.

SHW SHIVA CHANDRA JHA (Bihar): Sir, I beg to move;

"That the Bill further to amend the Delhi Motor Vehicles Taxation Act, 1962, be referred to a Select Committee of the Rajya Sabha con-

sisting of the following members namely:—

1. Shri R. R. Morarka
2. Shri Biswa Goswami
3. Shri Shridhar Wasudeo Dhabe
4. Shri G. C. Bhattacharjee
5. Prof. Sourendra Bhattacharjee
6. Shri Suraj Prasad
7. Shri Rameshwar Singh
8. Shri Hari Shankar Bhabhra
9. Shri Kalraj Mishra
10. Shri Nopaldev Bhattacharya
11. Shri Dipen Ghosh
12. Shrimati Mohinder Kaur
13. Shri Shiva Chandra Jha

with instructions to report within a week."

SHRI SURAJ PRASAD (Bihar): Sir, I beg to move:

"That the Bill further to amend the Delhi Motor Vehicles Taxation Act, 1962, be referred to a Select Committee of the Rajya Sabha consisting of the following members, namely:—

1. Shri Dipen Ghosh
2. Shri Shiva Chandra Jha
3. Shri Shridhar Wasudeo Dhabe
4. Shri Rameshwar Singh
5. Shrimati Usha Malhotra
6. Shri Jagdish Prasad Mathur
7. Shri Ramanand Yadav
8. Shri Suraj Prasad

with instructions to report within a week."

The question was *proposed*.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I would like to inform the Members that the time allotted for discussion on this Bill is one hour. We can take half-hour before lunch and half-hour thereafter. I would also request the honourable Members to be very brief and very relevant in their observations on this Bill. Yes, Mr. Surendra Mohan

श्री सुरेन्द्र मोहन (उत्तर प्रदेश) :
उत्तमपति महोदय, आप को एक निश्चित नीति अपनाना चाहिए इस रोड टैक्स के बारे में। जो मोटर या रोड टैक्स दिल्ली में है वही मध्य प्रदेश में होना चाहिए, वही उत्तर प्रदेश में होना चाहिए और वही बिहार में होना चाहिए। अर्थ यह है कि इस टैक्स में एक यूनियफर्मिटी होना चाहिए। वरना जैसे आज हम यह कह रहे हैं कि दिल्ली में 13 वर्ष के बाद हम यह टैक्स बढ़ा रहे हैं और इस को 25 प्रतिशत बढ़ा रहे हैं इस लिये कि हमको लगा कि हरियाणा वगैरह से यहाँ कारों कम टैक्स है। यह ठीक है लेकिन इस तरह से एडहॉक डिस्क्रिमीनेशन ठीक नहीं होगा। इसी तरह से आपने इस में प्राविजन किया है कि प्रशासक को अधिकार होगा कि वह 25 प्रतिशत तक टैक्स कमो भो बढ़ा सकता है। तो ऐसा नहीं होना चाहिए कि उस की देखा देखी यू०पी० में मोटोर्स बढ़ा दिया जाय और फिर बिहार में बढ़ा दिया जाय। और इस लिये मेरा सुझाव है कि एक यूनियफार्म तरीके से हम को रोड टैक्स के संबंध में सोचना चाहिए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहूँगा कि दिल्ली की सड़कों की जो हालत है वह सबको मालूम है। उनके संबंध में कुछ कहना जरूरी नहीं है। मुझे तो यह डर है कि आप 150 करोड़ रुपया रिक्वायर्ड करा लेंगे लेकिन सड़कों की हालत जैसी 5 साल पहले थी वैसी ही बनी रहेगी। हमने देखा है कि पिछले 25 साल से सड़कें उसी हालत में हैं। तो मंत्री जो यह आश्वासन जरूर दें कि जितना रुपया वे इसके द्वारा लेंगे वह सारा सड़कों पर ही खर्च किया जायेगा और उनकी हालत को अच्छा बनाया जायेगा।

तोशरी जिस बात की तरफ मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ वह यह है कि उन्होंने यह फैसला किया था कि 15 परसेंट लाइसेंस और परमिट उनको दिये जायेंगे जिनको दुर्बल समुदाय का सम्झा जाता है। मुझे यह कहते हुये अफसोस होता है कि दिल्ली में यह स्टैचुयरी फैसला है लेकिन अमल में नहीं आता। इस और मैं मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि आज जिस तरीके से टैक्सेज का प्रेडेशन किया गया है कहीं ऐसा न हो कि पब्लिक ट्रांसपोर्ट पर ज्यादा टैक्स हो और प्राइवेट ट्रांसपोर्ट पर कम टैक्स हो जाय। प्राइवेट ट्रांसपोर्ट में जैसे बसें हैं जिनका ज्यादा लोग इस्तेमाल करते हैं और कई बार प्राइवेट बेहिकल्स का एक या दो लोग ही इस्तेमाल करते हैं, कारें हैं—वैसे आपने टैक्सों पर नहीं बढ़ाया है, यह अच्छा किया है लेकिन कारों पर टैक्स कम होता है और बसों पर ज्यादा होता है तो मैं समझता हूँ कि यह नीति ऐसा है जो सही नहीं है। आम तौर पर लोग ज्यादा जितने बेहिकल्स का इस्तेमाल करते हैं उन पर टैक्स कम होना चाहिए और जो बेहिकल्स का अपने लिये इस्तेमाल करते हैं उन पर टैक्स ज्यादा होना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Sukomal Sen. I think all will follow the example set by Shri Surendra Mohan.

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal):
Mr. Deputy Chairman. Sir, I have nothing much to say on this Bill. I have only a few comments to make.

First of all, my suggestion is that in regard to motor cycles, scooters, etc which have been excluded from the increase of tax, I feel, whatever amount of tax is levied on these motor vehicles Ks. 20, Rs. 30, Rs. 40 or Rs. 50, should be reduced further, and there should be a token licence fee on motor cycles scooters and small vehicles. This is my suggestion about (a).

About clause 4, I am afraid, this power to increase the tax by 25 per cent may be misused by the authorities. So, I think, such blanket power should not be given and there should be some restriction on that so that this power may be used with *more* caution. That is why I feel that this clause is not properly drafted. This should be modified so as to curtail (the arbitrariness of the authorities who are going to use this power.

Thirdly, I feel that this increase in taxation ultimately will be shifted to the common people, because we find that whenever a tax is imposed on certain items, it is shifted to the common people and it is they who suffer ultimately. Already petrol, diesel, motor parts, tyres and everything is under heavy duty. So the operators or the owners of these vehicles will shift the burden on the consumers, the common people. That is why, I feel, this proposed increase is not appropriate and it is not desirable.

Then, Sir, the object of the increased tax, as the hon. Minister has stated, is increased efficiency of services. About that I have every doubt. Whenever the Government comes up with any proposal of additional taxation, they promise increased efficiency in services. But that never happens. So, this objective, I am afraid, would not be fulfilled. This proposed increase in taxation will also hit the common people.

That is why I object to this Bill.

डा० भाई महावीर (मुख्य प्रदेश) :
उपसभापति जी, गाड़ियों के रजिस्ट्रेशन की दरों को बड़ी मात्रा में बढ़ाया जा रहा

है। मंत्री जी ने उसके लिये जो कारण बताया है वह यह है कि सड़कों के रख-रखाव का खर्चा बढ़ गया है। यह बात सच है कि सड़कों का रख-रखाव का खर्चा बढ़ा है, स्वाभाविक रूप से उसके लिये ज्यादा पैसों की जरूरत होगी। लेकिन सरकार जब यह कारण बताती है कि दरों को बढ़ाने के लिये जरूरत इसलिये पड़ी कि खर्चा बढ़ गया है, तो सरकार यह भूल जाती है कि जो खर्चे बढ़ते हैं वह सरकार की किसी दूसरी गलत नीति के कारण बढ़ते हैं। कुछ नीतियों आपने बनाई जिनके कारण खर्च बढ़े। उसके कारण फिर टैक्स बढ़ेंगे, फिर टैक्स बढ़ने के कारण स्कूटरों और टैक्सियों के किराये तथा भाड़े पर चलने वाली गाड़ियों, ट्रैम्पुओं के किराये बढ़ाये जायेंगे। उससे आपको व्यापारिक वस्तुएं जिनका बातायात करना पड़ता है उनके दाम बढ़ेंगे यानी इस दुष्परिणाम में सरकार जैसी फंसी हुई है उसका कारण बढ़ने के बजाए सबसे पहले यह देखना चाहिए कि किन नीतियों के कारण ऐसा हो रहा है। ऐसा अगर आप करते तो आप जन कल्याण करते।

महोदय, आपने कहा कि पिछले, 10-11 सालों में गाड़ियां बहुत बढ़ गई हैं। दो लाख थीं, अब 6 लाख 60 हजार हो गई हैं। गाड़ियां बढ़ने से तो गाड़ियों से मिलने वाला टैक्स भी बढ़ेगा रोड टैक्स का बहाना करके आप फिर भी टैक्स बढ़ायें, यह उचित नहीं होगा। जैसाकि सुरेंद्र मोहन जी ने कहा है, मंत्री जी अगर सचमुच में दिल्ली की सड़कों की हालत देखें, कम से कम उन पर चलकर देखें तो पता चलेगा। लेकिन इनकी नजर तो वहां जाती है जहां पर बड़े-बड़े लोगों को आने की जरूरत पड़ती है, जैसाकि एशियाड के दिनों में नई दिल्ली के आस-पास की सड़कों की ठीक बनावट उनके शृंगार के साथ बनाये रखना ही

[डा० भाई महावीर]

सरकार की सबसे बड़ी चिन्ता रहती है। मैं आपका ध्यान दिवाना चाहता हूँ कि जहाँ पूरा इन्टीग्रिटी है, वहाँ से चलकर दिल्ली मिल्क स्कीम जो है वहाँ तक गाड़ी चलाकर देखें तो मायम होगा। कल मेरी एक दोस्त से बात हुई। उसने कहा कि परमों मैं वहाँ से जा रहा था। मन्त्रालय में ही उसने कहा कि मेरी तबीयत ठीक नहीं है, पैदल नहीं है इसलिए मैंने सोचा था कि खाना नहीं खाऊँगा लेकिन वहाँ गाड़ी में बैठकर इस रोड से जाने पर ऐसा महसूस हुआ कि अब खाना खाना पड़ेगा। ऐसा लगता है हाजमे को दुखत रखने के लिये ये सड़कें बनी हुई हैं। मैं पिछले 15 सालों से देख रहा हूँ कि पूरा रोड जो दिल्ली मिल्क स्कीम तक जाती है उस सड़क के पन्धर चूड़े-चूड़े सड़के हैं, उन्हें नीचे हैं। कभी भी उस पर रोडों की तरह बैठाकर ठीक नहीं किया गया। ऐसी सड़कें आज दिल्ली में और भी हैं। जहाँ जरूरत नहीं है वहाँ सड़कों पर नई-नई तह बैठाई जाती है और उनको और मजबूत करने की कोशिश करते हैं। यह कौन सा समाजवाद है? राष्ट्रपति भवन या सरकारी मंत्रियों की कोठीयों के पास-पास की सड़कों को चमकाकर रखते हैं। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि उन सड़कों पर जहाँ आम लोग दिन-रात चलते हैं, ध्यान देना चाहिए। जब तक आप ऊपर ध्यान नहीं देंगे तब तक आपका यह बढ़ाने का कोई फायदा नहीं होगा। एक छोटी सी चीज और कहूँगा कि सेक्रेटेरियट के पास जो बस स्टैंड है अगर आप उसको जाकर देखें तो कई बरसों पहले जो फूटपाथ तोड़ा गया था आज भी वह वैसा का वैसा टूटा हुआ है। वहाँ पर पानी भर जाता है, पानी खड़ा हो जाता है। सचिवालय से जो कर्मचारी, अक्सर निकलते हैं, संसद के सचिवालय से रोज कर्मचारी निकलते हैं

वे वहाँ से होकर गुजरते हैं। जहाँ-जहाँ पानी भरा होता है, सड़के होते हैं उनसे बच कर इधर-उधर से होकर जाना पड़ता है। पटरियों को अभी तक ठीक करने के बारे में सोचा नहीं गया है, उसको दुरुस्त करने की जरूरत नहीं समझी। आपकी नाक के नीचे, राष्ट्रपति भवन और संसद की साया में जो यह सड़क है, पटरी है अगर इनकी यह हालत है तो बाहर क्या हालत होगी इसका अनुमान लगाया जा सकता है। मेरा निवेदन है कि इन छोटी-छोटी चीजों पर ध्यान दिया जाए।

जहाँ सड़कों के पास मेनहोल बनाये जाते हैं, उसके लिये जो सड़के बनाये जाते हैं उनका मतलब वहाँ पड़ा रहता है। इसमें यह होता है कि अंधेरे में जो ट्रैफिक चलता है उनके उस भलबे की वजह से वहाँ अक्सर एक्सीडेंट हो जाते हैं। दो तीन साल पहले मेरे साथ भी ऐसा ही हो चुका है। एक रात को मैं स्कूटर पर जा रहा था। मलवा वहाँ रास्ते में पड़ा हुआ था, अन्धेरा था तो उससे मैं टका कर गिर गया। आपसे यह निवेदन है कि जो अफसर या कर्मचारी इस काम के लिये उत्तरदायी हैं उनके खिलाफ कार्रवाई की जाए। अगर वे इस बारे में लापरवाही बरतें तो उनको इसकी सजा मिलनी चाहिए। जिन सड़कों की अब तक उपेक्षा हुई है अगर उनकी तरफ ध्यान दिया गया तो यह बढ़ाया जाने वाला टैक्स फिर भी किसी तरह से साकारात्मक होसकेगा। नहीं तो यह शिकायत बनी रहेगी कि पैसा बटोरा जाता रहेगा और काम कुछ होगा नहीं। आप से निवेदन है कि आप इस पर सख्ती से ध्यान दें।

श्री सूरज प्रसाद : महोदय, मैं इस बिल का विरोध करता हूँ। विरोध इस लिये करता हूँ क्योंकि पहले जो मोटर वैहिकल टेक्सेशन एक्ट 1962 था उसके अन्धर पार्लियामेंट को ही टेक्स बढ़ाने का

अधिकार था। जो नया कानून बना रहे हैं इस नये कानून के जरिये, सरकार पार्लियामेंट के अन्दर जो टैक्स बढ़ाने का प्रस्ताव लाती थी उसको सरकार छीन कर यह पावर एडमिनिस्ट्रेटर को देना चाहती है। इस प्रकार से पार्लियामेंट की जो कानून बनाने की शक्ति है उस शक्ति को सरकार एडमिनिस्ट्रेटर के हाथों में केंद्रित करना चाहती है। इसलिये यह बुनियादी रूप में गलत है। पार्लियामेंट की शक्ति को संचित करना, पार्लियामेंट की पावर को प्रशासकों के हाथों में देना और उनको मनमाने ढंग से काम करने देना विल्कुल गलत है। यह बात अलग है कि उनको 25 परसेंट टैक्स बढ़ाने का अधिकार है। एक साल में दो बार टैक्स बढ़ा सकते हैं। लेकिन यह जो पार्लियामेंट से छीन कर पावर एडमिनिस्ट्रेटर को दी जा रही है मैं समझता हूँ यह बुनियादी रूप में यह जो कानून बनाने का सिद्धांत है यह उसके विपरीत है। दूसरी बात मैं इस संबंध में यह कहना चाहता हूँ कि इस टैक्स के बढ़ने से गरीबों पर और जो छोटे-छोटे व्हीकल्स वाले हैं उन पर भाड़ा या टैक्स का बोझ नहीं बढ़ना चाहिए। लेकिन इस टैक्स के बढ़ने से दो बातें सामने आती हैं। एक बात तो यह है कि इस टैक्स के बढ़ने से बसों का भाड़ा बढ़ना और साथ-साथ माल ढोने के जो ट्रक्स वगैरह हैं, उनको अधिक टैक्स देना पड़ेगा। उसके जरिये से मंहगाई आम तौर पर बढ़ेगी। इसका बोझ आम जनता पर पड़ेगा। तीसरी बात इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि पहले कानून के अन्दर चीफ कमिश्नर को पावर्स थीं और वही दिल्ली में व्हीकल्स टेक्सेशन को देखता था। कोई दूसरा अफसर इसके लिये बहाल नहीं था। इस कानून के जरिये सरकार चीफ कमिश्नर को हटाकर उसके स्थान पर एडमिनिस्ट्रेटर को रखना चाहती है। एक नया अफसर

होगा। सरकार के द्वारा जो टैक्स वसूल होगा उसका बड़ा हिस्सा एडमिनिस्ट्रेटर का जो आफिस होगा, जो कार्यालय होगा, उस पर खर्च होगा और वहाँ पर काम करने वाले लोगों की तन्खवाहों और भत्तों आदि में खर्च हो जाएगा। इस कानून के जरिये सरकार एक नये किस्म का आफिसर बनाकर बोझ बढ़ाना चाहती है। इस लिये मैं चाहता हूँ कि इस बिल का विरोध किया जाये और इसको सेलेक्ट कमेटी को रेफर किया जाय। सेलेक्ट कमेटी में इस पर सही ढंग से विचार किया जाय। सेलेक्ट कमेटी यह देखे कि कितना टैक्स बढ़ना चाहिए और कितना नहीं बढ़ना चाहिए। इन बातों पर विचार करने के बाद ही इसको लाना चाहिए। मैं समझता हूँ कि इस बिल के जरिये से संसद् की पावर्स को संकुचित करने का प्रयास हो रहा है यह सही तरीका नहीं है। इस लिये मैं इसका विरोध करता हूँ।

श्री रामचन्द्र भारद्वाज (बिहार) : मान्यवर, मैं इस विधेयक का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। मगर इस विधेयक में संशोधन को देखते हुये ऐसा लगता है कि बहुत जल्दीवाजी में निर्णय लिया गया है। इसका कारण यह है कि जैसा माननीय सदस्यों ने कहा कि संसद् का अधिकार दिल्ली प्रशासन को देने की बात हो रही है और वह भी यह नहीं कि दिल्ली प्रशासन को बराबर के अधिकार हो जाये, बल्कि उससे भी ज्यादा अधिकार उसको दिए जा रहे हैं। दो सत्रों के बीच में आर्डिनेंस जैसी चीज जारी करने की बात इसमें हो रही है। दो सत्रों के बीच में दिल्ली प्रशासन अपनी इच्छा से जितना प्रतिशत चाहे और अधिक से अधिक 25 प्रतिशत तक टैक्स बढ़ा सकता है। उसके बाद सदन को सूचना दे दी जायेगी। अगर सदन की मुहर लग गई तो ठीक है और यदि संसद् के दोनों सदन उसको अस्वी-

[श्री रामचन्द्र भारद्वाज]

कार कर दें तो वह नाकामयाब होजायेगा, निरस्त हो जायेगा। मगर उस बीच में जो टैक्स वसूल कर लिया जायेगा वह जायज होगा या नाजायज होगा, इसका कुछ पता नहीं है। फाइनल अधिकार सदन को है तो दिल्ली प्रशासन बीच में जो टैक्स वसूल कर चुका होगा उस टैक्स का क्या होगा ?

श्री उपसभापति : अब आपके भाषण लंच के बाद होगा।

There is one Special Mention by Shri Jacob.

REFERENCE TO THE INADEQUATE SUPPLY OF RICE FROM THE CENTRAL POOL TO KERALA

SHRI M. M. JACOB (Kerala): Mr. Deputy Chairman, Sir, I am very happy that you granted me time. I draw the attention of the Government through you, Sir, to a special situation existing in Kerala because of the non-availability of adequate quantities of rice.

Sir, Onam festival is the national festival as far as Kerala is concerned. The speciality about the Onam is that during the Onam days, there should be full meal to everybody even if one is poor. Sir, we used to get a supply of ration of 1,35,000 tonnes every month. During the last few months, the supply from the Central Pool is substantially reduce. So one request is to resume the supply of the original 135,000 tonnes from now onwards because monsoon has also set in and it is a period of lean months and people are finding it difficult. Sir, the alternate source of our food was from the neighbouring States— Andhra Pradesh, Tamil Nadu and Karnataka. And Tamil Nadu is also facing difficulties.

Andhra Pradesh and Karnataka have sealed their borders. So, no free movement of rice to Kerala is coming. That is a handicap for the free market operations. From the Central pool for inter-State purchase the Government of Kerala has asked for permission and your Government was kind enough to give permission from Haryana and Andhra Pradesh for a smaller amount. But our requirement at the rate of 12 ounces per person per day comes to 2.20 lakh tonnes. The gap is 60 per cent and 40 per cent is our production. So, we want more facilities to purchase from other States. The Food Corporation of India is having only 1.16 lakh tonnes as buffer stock in Kerala. That buffer stock must be raised to at least four lakh tonnes to avoid any difficulties.

Sir, I want to mention one more point about this. The Reserve Bank is the credit giving agency for purchasing inter-State foodgrains. But, at the same time, the Reserve Bank has imposed a restriction of 18 per cent interest on such kind of food purchases from other States. That is a very hard thing. I request that some steps must be taken to reduce the interest rate from 18 per cent to a token of 4 per cent or something like that so that Kerala may not starve at this time.

श्री उपसभापति : सदन की कार्यवाही 2 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

The House then adjourned for lunch at two minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at six minutes past two of the clock,

Mr. Deputy Chairman; In the Chair-