

SHRI RAJ BAHADUR: Madam Deputy Chairman, I do not think the points raised by my hon. friend, Mr. Ghani, are at all relevant to this particular matter. In fact, I was wondering whether it was in order that what happened in a particular State could be brought, as a matter of complaint or grievance, in the discussion of this particular measure. I would say that the Punjab Government is a responsible Government chosen by the people, elected by the people, and is fully answerable to the Legislature. It will take into account all the pitfalls that come before it and there is no reason to doubt its effectiveness or its efficiency to overcome all such pitfalls or faults. I will not like to say anything more on this point as the matter raised concerns Punjab. But so far as evasion and other things are concerned, as the hon. Member might have noticed, clause 10 deals with assessment and penalty in case of evasion by unregistered persons and clause 11 deals with assessment and penalty in case of evasion by registered persons, and there are certain penalties prescribed. So, if any evasion takes place of any tax, I think we would be able to look after it.

With these words, I commend the motion for acceptance.

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill to consolidate and amend the law relating to the levy of a tax on sales of motor spirit and lubricants in the Union territory of Manipur, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

THE DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up the clause by clause consideration of the Bill.

*Clauses 2 to 37 were added to the Bill.*

*Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.*

SHRI RAJ BAHADUR: Madam, I move:

"That the Bill be returned."

*The question was put and the motion was adopted.*

### THE DELHI MOTOR VEHICLES TAXATION BILL, 1962

THE MINISTER OF SHIPPING ut THE  
MINISTRY OF TRANSPORT AND  
COMMUNICATIONS (SHRI RAJ BAHADUR) ;  
Madam, I move:

"That the Bill to impose a tax on motor vehicles in the Union territory of Delhi and for other matters connected therewith, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

As we all know, in Delhi taxes on motor vehicles are levied under the Punjab Motor Vehicles Act of 1924 as extended to Delhi in 1933. In Punjab, the rates have been substantially increased from time to time by certain amending Acts, for example, in 1954 and 1956. No increase, however, of these taxes has taken place in Delhi since 1933. The rates at present are lower than in many of the other States, particularly as compared to U. P. and Maharashtra. Apart from that, we have, in the case of the Bombay Municipal Corporation, a tax which is known as 'Wheels Tax' on motor vehicles. No such tax obtains or is levied in Delhi. Delhi is the Capital of our country and its roads require greater attention and the cost of construction and maintenance has 'been going up. Larger funds are required to finance these projects of construction and maintenance. With this background in view, we have come forward with this measure. The objectives are, firstly, to augment the

resources through slight adjustments of these taxes and secondly, to rationalise the existing basis for assessment of taxes, particularly on goods vehicles. At present, motor cycles and goods vehicles are taxed on the basis of their unladen weight and cars and public service vehicles on their seating capacity. It is now proposed that private cars should be taxed on the basis of their unladen weight, motor cycles, scooters, scooterettes, auto-cycles and tricycles on the basis of a flat rate related to their unladen weight.

Let me add here that this particular measure has been proposed in the light of the recommendations of the Motor Vehicles Taxation Enquiry Committee. And so the goods vehicles are now proposed to be taxed on the basis of their registered laden weight. Buses and taxis will however continue to be taxed on the basis of their seating capacity.

The Punjab Motor Vehicles Act, 1924, was once amended by the Legislature of the then Delhi State in 1954, section 3 whereof was the subject-matter of that amendment. If we want to now make any amendment or change in the existing enactment, it has to be done through the medium of this Parliament. Hence this Bill. We have also taken this opportunity to effect certain improvements in the scheme of the proposed enactment.

I would also like to refer to a particularly important matter in this context, and that is in regard to the distribution of the proceeds of this tax between the Delhi Municipal Corporation and the New Delhi Municipal Committee. At present the basis on which these proceeds are distributed is a ratio of 6:4 of the net revenues earned from this tax. The net revenues are calculated by deducting the cost of collection of this tax from the gross realisations. We at present have a basis of distribution which is related to the number of vehicles

which have been registered in the areas which come within the respective jurisdictions of the Delhi Municipal Corporation and the New Delhi Municipal Committee. It has now been proposed to revise this basis, and we will certainly give attention to this matter. It is now proposed that the basis of distribution should be related not to the number of vehicles but to the route mileage in the two areas. As I have said, this is a matter which would require a more detailed examination. Hence we think that in consultation with the Ministry of Home Affairs and the Delhi Administration, the Transport Ministry will undertake this examination and come to certain conclusions, and after taking a decision on the conclusions, the rules will be modified in the light of the decision taken, and the rules as modified, will be laid on the Table of the House for its final word on them. At present no increase is envisaged on account of the scheme of the Bill of invalid vehicles, carriages, private cars, motor cycles, etc.

I think, Madam, I have sufficiently explained the background and the outline of the present measure and I commend it for the consideration of the House.

*The question was proposed.*

**श्री विमलकुमार मन्नालालजी खीर-  
ड़िया (मध्य प्रदेश) :** उपसभापति महोदया,  
जो बिल प्रस्तुत किया गया है, जसा कि मन्त्री  
जी ने कहा, नेशनलाइज करने का हम प्रयास  
कर रहे हैं।

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVTNDA REDDY) in the Chair]

तो कुछ तो किया ही होगा किन्तु फिर भी इसमें  
कुछ बातें रह जाती हैं। वैसे मैं अपने मन्त्री जी  
को इस बात के लिये धन्यवाद दे दूँ कि जो लोक  
सभा में पहले बिल पेश किया था उसमें  
ट्रामकार्स पर भी टैक्स लगाया था जबकि यहां  
ट्रामकार्स का पता नहीं है और बड़ी खुशो की

[श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया]  
बात है कि उन्होंने वहां पर इस बारे में दुस्ती  
करके यहां पर संशोधित रूप में बिल प्रस्तुत  
किया है।

SHRI M. P. BHARGAVA (Uttar  
Pradesh): Even if there was one, it  
was necessary.

श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया :  
बह तो अब पुरातत्व के महत्व की हो  
गई है जो प्रदर्शनी में देखने को मिलेगी और  
जब बिल पेश किया था तब बन्द हो गई थी।  
यह ठीक है कि अपनी श्रॉप को मिटाने के लिये  
कोई और बहाने लगाने हों तो कोई आपत्ति  
नहीं। मगर मैं धन्यवाद ही दे रहा हूं कि  
आपने अच्छा काम किया, भक्स का काम  
किया, बुद्धिगामी का परिचय दिया कि पहले  
जो गलती हो गई थी उसको दुस्स्त कर लिया  
है। इससे ज्यादा कम्प्लीमेंट चाहते हों तो  
आप सुझा दें, मैं दे दूंगा।

श्री राज बहादुर : मुझे पता नहीं, यह  
श्रॉप पार्लियामेंटरी है या नहीं। अगर पार्लिया-  
मेंटरी है भी तो मैं कहना चाहूंगा कि श्रॉप का  
कोई सवाल इसमें नहीं था क्योंकि यह पहला  
ही ऐक्ट था इसलिये इसको संशोधित करके  
ही प्रस्तुत किया गया।

श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया :  
मुझे ख्याल नहीं था कि भार्गव साहब  
के बाद माननीय मन्त्री जी बोलेंगे। मुझे  
पता नहीं भार्गव साहब को डिफेंड करने के  
लिये आपने यह सब कुछ कहा। परन्तु  
मैं नहीं चाहता था कि मैं जिस चीज के लिये  
धन्यवाद दूं उसका उन्हें बुरा लगे।

तो जहां तक इसमें लेवी आफ टैक्स का  
सवाल है जो माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय,  
इसमें जहां पैमेंजर बसेज की बात आती है  
उन पर तीन तरह से टैक्स लगाये जा सकते  
हैं, एक तरफ यह है कि इतनी उसकी  
सीटिंग कैपैसिटी हो, उसके आधार पर लिया  
जाय। दूसरा तरीका यह हो सकता है कि  
कितने मील प्रति दिन यात्री गाड़ी चलती है,

माइलेज कितना कवर करती है, उसका रूट  
दिया जाय, उसके आधार पर लिया जाय।  
और तीसरा एक तरीका यह हो सकता है  
कि दोनों का कंबिनेशन किया जाय—सीटिंग  
कैपैसिटी का भी ख्याल रखा जाय और  
माइलेज का भी ख्याल रखा जाय। तो इन  
तीन तरीकों से टैक्स बसूल किया जा सकता  
है। और अगर हमें सचमुच रेशनलाइज करना  
है तो यह अत्यन्त आवश्यक है कि हमको इस  
बात का विचार करना चाहिये कि केवल एक  
ही आधार को रख कर, एक ही आधार पर  
काम करते जाय और रेशनलाइजेशन का नाम  
लेते जायें और एक ही आधार पर चलते जायें  
ठीक नहीं मालूम पड़ता है, इन सब बातों से  
क्या नुकसान हो सकता है उस ओर भी ध्यान  
आकर्षित करना चाहता हूं। अगर कोई यात्री  
गाड़ी पचास मील प्रति दिन चलती है तो भी  
उसको उतना ही टैक्स देना पड़ेगा जितना  
२०० मील प्रति दिन चलने वाली गाड़ी को और  
ऐसी स्थिति में यह बिल्कुल न्यायसंगत नहीं  
कि ५० मील जो गाड़ी चले वह भी वही टैक्स  
दे और २०० मील जो गाड़ी चले वह भी वही  
टैक्स दे। हमें इस बात को तो देखना चाहिये  
कि कितनी सीटिंग कैपैसिटी है, अगर २५  
यात्रियों को ले जाने वाली गाड़ी है तो उस  
मान से टैक्स लगाना चाहिये, अगर ४५  
यात्रियों को ले जाने वाली गाड़ी है तो उस  
मान से उसका टैक्स लगाना चाहिये, यदि ५०  
यात्रियों को ले जाने वाली गाड़ी है तो उस  
मान से टैक्स लगाना चाहिये। लेकिन अगर २५  
यात्री वाली गाड़ी का भी वही टैक्स लगाएं  
और ५० वाली का भी वही टैक्स लगाएं तो  
यह भी न्यायसंगत नहीं होगा। मगर इसके  
साथ दूसरा पक्ष भी है कि जो यात्री गाड़ी  
५० माइलेज करती है उस पर भी वही टैक्स,  
जो गाड़ी २५० मील चलती है उस पर भी  
वही टैक्स तो यह भी न्यायसंगत नहीं लगता  
है और इसलिए यह अत्यन्त आवश्यक है कि  
अगर हम सचमुच इसको रेशनलाइज करना  
चाहते हैं तो इस दृष्टिकोण को सामने रखें कि  
सीटिंग कैपैसिटी के साथ साथ, माइलेज को

भी हम देखें और जब तक इन दोनों का हम कबिनेशन नहीं करते, तब तक उचित नहीं कहा जा सकता। इसलिये यह अत्यन्त आवश्यक है कि मन्त्री महोदय इस बारे में विचार करें और जो संशोधन मैंने दिया है उस पर बाद में, उसको प्रस्तुत करते समय, चर्चा करूंगा। इसके साथ ही साथ एक तीसरा पक्ष और है कि कच्चे रास्ते पर चलने वाली गाड़ी और मेटल्ड रोड या डामर वाली सड़क पर चलने वाली गाड़ी में फर्क होना चाहिये। कच्चे रास्ते पर यात्री गाड़ी को सड़क भी बनानी पड़ती है, वीयर एण्ड टायर भी उसका ज्यादा होता है, खर्चा भी ज्यादा उठाना पड़ता है। ऐसी स्थिति में हमें दोनों की तुलना करते हुए ऐसी यात्री गाड़ियों को कुछ कंसेशन देना चाहिये। इसी दृष्टि से और इवं आशय से मैंने अपना प्रमेन्डमेंट भी दिया है कि ऐसे मार्ग पर चलने वाली गाड़ियों को कंसेशन दिया जाय। इस बारे में पूर्वी मध्य भारत में काफी चर्चा हुई थी और एक बिल आया था। इन सारी बातों पर विचार करके और कंमिडर करके बहुत अच्छा टेबल बनाया गया था और उसी के आधार पर मैंने टेबल दिया है। उस समय संभवतः टैक्स कम थे और उसी दृष्टि से टेबल भी था। यहां पर टेबल जो मैंने वर्क आऊट करके बनाया है वह इस दृष्टि से बनाया है कि हमारी आमदनी में किसी तरह की कमी न हो। मंत्री महोदय मेरे टेबल को देखकर कह दें कि इधर इतना खपया बढ़ जाता है या कम हो जाता है और वे स्वयं वर्क आऊट करके निकाल सकते हैं कि कहां से कितनी आय हो सकती है और जो कमी व बेगी हो उसको एडजस्ट किया जा सकता है। मगर यह कहना कि यह व्यवस्था अपना लेने से कमी पड़ जायगी या बढ़ जायगी, यह उचित नहीं है। इसको कम या 3 P.M. ज्यादा करने का जहां तक सवाल है वह हम अपने कैलकुलेशन के आधार पर कर सकते हैं। लेकिन जहां तक "लैवी आफ टैक्सेस" का सवाल है उसको हमें सचमुच रेशनलाइज करना चाहिये।

इसके साथ ही साथ मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि भारतवर्ष में अलग अलग स्टेट्स में अलग अलग टैक्स होने की वजह से मोटरवालों को बहुत कठिनाई पड़ती है। कांस्टीट्यूशन में इस तरह की व्यवस्था है इसलिए इस तरह की बात हम करते हैं लेकिन मेरा निवेदन यह है कि हमें सारे देश को एक यूनिट मानकर सब जगह एकसा टैक्स लगाना चाहिये। सारे देश में एक ही जैसी टैक्स की पद्धति होनी चाहिये। ट्रान्सपोर्ट डेवलपमेंट कौंसिल ने सन् १९६१ में सिफारिश की थी कि मद्रास लाइन के आधार पर सारे देश में एक ही टैक्स पद्धति लागू की जानी चाहिये परन्तु उस दिशा में अभी तक सरकार ने कोई कदम नहीं उठाया। सरकार के पास कोई सिफारिश आती है उसको इम्प्लीमेंट करने में इतनी देर हो जाती है कि फिर उसके लिए दूसरी कमेटी बैठानी पड़ती है कि इस चीज में क्या सुधार करना चाहिये और क्या नहीं करना चाहिये। इस बारे में मैं कई उदाहरण दे सकता हूं। कि एक प्रकार का विशास सर्कल (vicious circle) बन गया है। इस तरह से हमारा काम नहीं चल सकता है। मैं यह प्रार्थना करूंगा कि हमें विधान में इस तरह का संशोधन करना चाहिये जिसके द्वारा सारे देश में एक ही प्रकार का टैक्स हो जाय।

मैं यह भी चाहता हूं कि हमें ट्रान्सपोर्ट के आधार पर सारे देश को जोन्स में बांट देना चाहिये। आजकल आप देखते हैं कि हमारे देश में गाड़ियां २०० और ३०० मील प्रतिदिन जाती हैं। इस तरह से एक गाड़ी दिल्ली से जयपुर, जयपुर से भोपाल तथा इन्दौर से धुलिया आदि तक चली जाती है। इस तरह से जब वे लम्बी सफर में जाती हैं तो दो दो और तीन तीन स्टेट्स को पार करना पड़ता है और इन स्टेट्स में अलग अलग टैक्स की पद्धति है जिसकी वजह से इन्हें काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। अगर दो स्टेट्स की आपसी समझौते के अनुसार सिंगल पाइंट

[श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया] की टैक्स पद्धति हुई तो कोई परेशानी नहीं होती है मगर जब तीसरी स्टेट बीच में आ जाती है और वहां अलग टैक्स की पद्धति हो तो इस तरह से गाड़ी वालों को काफी परेशानी होती है। इस तरह से अलग अलग मुनिट्स होने की वजह से और अलग अलग टैक्स पद्धति होने की वजह से यात्री तथा भारवाही गाड़ियों के चलाने वालों को तरह तरह की परेशानियों का सामना करना पड़ता है। इन सब बातों को दृष्टि में रखकर यह अत्यन्त आवश्यक है कि सारे भारतभर को एक इकाई के रूप में मान लिया जाना चाहिये और उसमें केन्द्र एक ही टैक्स पद्धति जोन्स के आधार पर लागू कर सकता है जिससे मोटरवालों को लाभ होगा।

एक बात मैं और कहना चाहता हूँ और वह यह है कि आप धारा १४ के अन्तर्गत कोम्परेटिव सोसाइटीज को रिलीफ देना चाहते हैं। हम कब तक इन तीन पहियों वाली गाड़ी बच्चों को देने के समान कोम्परेटिव सोसाइटीयों को प्रोत्साहित करते रहेंगे यह कांग्रेस ही अच्छी तरह से जान सकती है और इसके बारे में मुझे कुछ कहना नहीं है। आप इन सोसाइटीयों को मोटर लाइसेन्स का परमिट देने में प्राथमिकता दीजिये; उनको घन्टा चलाने के लिए मोटर की सुविधा दीजिये और उसके लिए धरया भी दीजिये। इस तरह से आपने इन सोसाइटीज को रुपया, परमिट तथा हर तरह का प्रिफेरेन्स दिया, इससे मुझे कोई विरोध नहीं है। लेकिन आपने टैक्स पर उन्हें जो राहत दी है उससे ट्रेजरी की आमदनी कम होती जा रही है जो न्यायसंगत मालूम नहीं देता है। आप जब उन्हें इतनी प्रणाम की सुविधा दे रहे हैं, प्रिफेरेन्स दे रहे हैं, सब तरह से उन्हें इनक्रेज कर रहे हैं, जिसका मैं विरोध नहीं करता, लेकिन जब ये सोसाइटीयों व्यापारिक आधार पर चलाई जाती हैं, इन्हें तरह तरह का लाभ हो रहा है तो उस लाभ का न्यायोचित हिस्सा टैक्स के रूप में ट्रेजरी में भी माना चाहिये। इसमें आप उन्हें

आधा टैक्स माफ़ कर रहे हैं यह न्यायसंगत मालूम नहीं देता है। जब वे बिजनेस के आधार पर मैदान पर आते हैं तो बिजनेस के आधार पर उन्हें टैक्स भी देना चाहिये। आपने पहले से ही उन्हें इतनी सुविधा दे रखी है जिसका मैं विरोध नहीं करता हूँ। आप उनका हिसाब किताब देखने के लिए सेक्रेटरी रख सकते हैं या कोई दूसरी तरह की मदद कर सकते हैं लेकिन जब वे बिजनेस के आधार पर मैदान में आते हैं तो उन्हें और लोगों की तरह टैक्स देना चाहिये। इस तरह से ज्यादा सुविधा देना उचित मालूम नहीं देता है। आप उनका माफ़ किया जाने वाला टैक्स आधा से एक चौथाई कर सकते हैं। आप उन्हें तीन पहियों की जगह दो पहियों की गाड़ी पर ले आइये और इस तरह से धीरे धीरे टैक्स की छूट में कमी कीजिये ताकि वे आगे चलकर खुद अपने पांवों पर खड़ी हो सकें। अगर आप उन्हें इसी तरह की सुविधा देते रहेंगे तो मझे संदेह है कि वे भविष्य में सफल हो सकेंगी या नहीं?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : Mr. Chordia, the time allotted is half an hour. There are two more speakers.

SHRI V. M. CHORDIA; But there are amendments also.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) ; Please conclude.

श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया: तो धारा १५ के बारे में यह निवेदन है कि अगर किसी दूसरे प्रान्त की गाड़ी यहां आ जाय और ६० दिन तक यहां चलती रह तो उसको टैक्स नहीं देना पड़ेगा। मैंने इस बारे में कम्परेटिव स्टेटमेंट मांगा था कि कहां कहां पर कितना कितना टैक्स है किन्तु अभी मिला नहीं। दिल्ली के मुकाबले में दूसरी जगह कम टैक्स है। अक्सर देखने में यह आता है कि गाड़ी या ट्रक वाले जयपुर तथा राजस्थान के किसी और शहर में गाड़ी का रजिस्ट्रेशन करा लेते हैं क्योंकि वहां पर दिल्ली के मुकाबले में टैक्स

कम है और फिर दिल्ली में ६० दिन तक गाड़ी आसानी के साथ बिना टैक्स दिये चला सकते हैं फिर एक दिन बाहर जाकर ६० दिन चला सकते हैं इस तरह से ट्रक वाले ज्यादा दिनों तक यहां आकर गाड़ी चलाते हैं बिना यहां का टैक्स दिये ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : Please conclude.

SHRI V. M. CHORDIA: I will take five minutes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : No, no. You cannot take five minutes. Do it in two minutes and be brief.

SHRI V. M. CHORDIA: I shall try to be brief. तो इस तरह से ट्रक और गाड़ी वाले अनुचित लाभ उठा रहे हैं और इस बिल में इस तरह की सम्भावना अब भी बनी हुई है और जिसको रोकन के लिए कोई व्यवस्था नहीं है । इस ओर भी माननीय मंत्री जी का ध्यान दिया जाना आवश्यक है । मैं इस बारे में संशोधन के समय चर्चा करूंगा ।

एक और विशेष बात मैं इस समय आपके सामने कहना चाहता हूं वह यह है कि धारा २५ द्वारा दिल्ली म्युनिसिपल कारपोरेशन ऐक्ट, १९५७ में संशोधन किया गया है । हम कानून बनाये दिल्ली मोटर बहिकिल्स टैक्सेशन बिल, १९६२ और दिल्ली म्युनिसिपल कारपोरेशन ऐक्ट, १९५७ का संशोधन करें, यह बात उचित मालूम नहीं देती है । इस तरह की परम्परा ठीक मालूम नहीं देती है, वैसे आपको सब तरह का अधिकार है । आपके जितने भी कानून हैं, पार्लियामेंट द्वारा बनाये गये हैं, उनको एक ही कानून से संशोधन कर सकते हैं लेकिन यह परम्परा ठीक मालूम नहीं देती है । पब्लिक को देखने में भी कठिनाई का सामना करना पड़ता है कि इस तरह से बार बार कानून को संशोधन किया

979 RS-4.

जाता है । इस तरह की जो परम्परा बढ़ती चली जा रही है उसका मैं विरोध करता हूं । मैं प्रार्थना करूंगा कि अगर भविष्य में इस तरह से अन्य विधान में संशोधन करना ही है तो उसके लिए अलग से विधेयक व्यवस्था को जानी चाहिये और एक ही कानून को संशोधन करना न्यायसंगत मालूम नहीं देता है । इसलिए मैं इस तरह की व्यवस्था का विरोध करता हूं ।

श्री महाबोर प्रसाद भार्गव : मैं एक सवाल पूछ सकता हूं क्या आप बतलायेंगे कि किन किन देशों में माइलेज के आधार पर टैक्स वसूल किया जाता है ?

श्री बिमलकुमार मन्नालालजी खोरड़िया : मुझे ख्याल नहीं था कि श्री भार्गव साहब को यही जानने पर इसकी अच्छाई मालूम पड़ेगी । अच्छा होगा कि वे इसके मैरिट और डिमैरिट पर जाय । अगर कोई चीज अच्छी है और दूसरे देशों में नहीं चलती है तो यहां चलाना कोई बुराई की बात नहीं है ।

श्री महाबोर प्रसाद भार्गव : मेरा ख्याल है कि माइलेज का आधार विल्कुल प्रैक्टिकल नहीं है और इसलिए मैंने सवाल किया कि अगर कोई प्रेसिडेंट है तो बतलाइये ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : That is his opinion.

SHRI BHUPESH GUPTA (West Bengal): Sir, I only want to stress one point taking the cue from the hon. Minister when he said that in order to improve roads and so on, this additional taxation or adjustment in taxation in some cases would be necessary. And in that connection, he also mentioned that taxes would be there on scooters, motor cycles and so on. My fear in this matter is this that as far as Delhi is concerned, we should have a somewhat different approach with regard to this problem. In the first place, we have in Delhi a very bad, rather inadequate, public trans-

[Shri Bhupesh Gupta.] port system. I think this is one of the big cities in India where public transport in the physical sense is not only inadequate but it is also at the same time expensive. That is why perhaps we have in this city so many scooters and people using motor cycles and so on. This has to be borne in mind. I think the problem of Delhi has to be tackled entirely differently and if the Government wants to improve the situation by putting additional taxes and so on for the improvement of roads, the incidence of such taxes will increasingly be passed on to the passengers and others, public generally. I think that is not a right approach. Monies have to be found, as far as Delhi is concerned, from other sources. It is just not one of the many cities in our country. It is the capital of India. Here public transport, roads, etc. should be all in tip-top condition and if you want to improve these by taxing the motor vehicles and taxies, then you will not get far. Resources have to be found from elsewhere. On the contrary, the effort on the part of the Government should be to make public transport adequate so that it becomes available to the bulk of the citizens of Delhi. We know how people have to wait for a long time to catch a bus and how the buses are few and far between and how they are crowded. This means that the citizens of Delhi have to spend money on scooters and other things which normally they would not have done if public transport was good. Go to Calcutta, Bombay or Madras. You do not see scooters of this type. You do not see motor cycles and so on. It is not as if the people in Delhi like motor cycles, because they have no other alternatives but to find vehicles or means of transport for themselves. Now, I should not like the Government to impose more and more taxes on such people. This is one thing I would like to avoid. I should not like the taxes to be placed in such a manner that the conveyance expenditure on the part of the citizens of Delhi goes up,

whether they travel by scooters or by buses or by taxies. As far as cars are concerned, I have nothing much to say. Cars are generally used by well-to-do sections of the community. They should be in a position to pay a little more tax if it comes to that. But beyond that I am not prepared to go. I say that I am not prepared to go to the point where I am to put additional levies on scooters or motor cycles or certain other vehicles in the common use of the common people. This is my suggestion in this connection. As far as resources are concerned, you can never meet the requirements of Delhi for the improvement of transport unless you find resources mainly, if not wholly, from other sources and do not think the Central Government should grudge it when we are dealing with the transport problem of the capital of our country. This is what I would like to say.

We, Members of Parliament, are very much happily placed in this matter. We have the buses for us to bring us to Parliament, we can also, because of our allowances and so on, even if we do not get buses, always afford to hire taxies and so on. But imagine the Government employees and others, imagine other people, small traders and businessmen and others, to what difficulties they are put as a result of lack of conveyance in Delhi. Many arguments have been given to justify the present position of the Government. We are not convinced by any of these arguments. Therefore, I say that we must keep our eye on the needs of that section of the community which finds it difficult, especially in the context of the rising prices, to get conveyance at reasonable cost. This is what the Government should be concerned with. As far as roads are concerned, you find the roads here are good. New Delhi is the favoured section of Delhi but if you go slightly out, on the fringe of Delhi and to Old Delhi, you will find the roads are not well kept at all. They are in fact very badly kept. It is probably because the Ministers do

not go there very frequently and the so-called V.I.Ps who go round New Delhi do not have the time to go to Old Delhi or the vicinity of Delhi which is covered by the Old Delhi Municipal authority. If you go there, you will find that the roads are extremely bad and kept in very bad shape. I think certainly these have to be improved but here again am I to put more taxes on the scooters, on the motor cycles and others in order to improve the roads in Delhi or should I find money from other sources in Government in order to improve the roads? This is a question of approach and here in this matter, the approach of the Government is very narrow and certainly not really in the public interest. The public of Delhi want the road transport to be improved, to be made adequate, to be made cheaper for the common citizen of Delhi and they do not expect that the Government should take such fiscal and financial measures which would continue to increase, in addition to bad transport, the economic burdens on the people. This is the main problem and I hope the Government will tackle it in the right way.

SHRI R. S. KHANDEKAR (Madhya Pradesh): Mr. Vice-Chairman, in supporting this Bill I have to make a few observations. It is not possible for me to deal with all the clauses exhaustively. But I would deal with some clauses which are really very welcome. I refer to clause 10 which makes provision for refund. It is really a welcome provision. I commend clause 13 also which gives certain exemptions for, some agricultural purposes. That is really a commendable provision but clause 13, subclause (3) is rather objectionable. It gives power to the Chief Commissioner and it is left to his discretion to exempt certain vehicles. There are no rules for the present as to how &i» discretion will be exercised. I submit that when the rules are to be made, provision should be made as

t.o how the Chief Commissioner will use his discretion. There is another clause which takes away the jurisdiction of the civil courts—clause 16 (3)—and it says:

"Every decision on such appeal shall be final and shall not be called in question in any court of law."

This appeal also is to be governed and regulated by the rules. There is no mention as to whether the appeals will be to some tribunals or to regular judicial authorities. I suggest that while making rules, provision regarding this should be made because these days there is a tendency to constitute tribunals and they are mostly constituted by the administrative heads of departments and there are no judicial authorities or people who are in the judiciary included in these tribunals. Therefore, the rules should govern this fundamental principle of appointing judicial persons. I would say that the clause which was opposed by Mr. Chordia should be welcomed, for cooperative societies in this country still need protection and also encouragement and if some concessions are given to them, there is no harm.

While commending this Bill, I would like to make one or two observations also. I would submit that when you increase the taxes, you should not forget their reaction on the trade or business. As you are aware, this transport system is well organised and there is the recent example in Madhya Pradesh where they tried to raise the taxes on motor transport and so a strike was organised and there was a strike for a number of days. Only the emergency came to the rescue of the State Government and that strike was called off. Otherwise the situation would have become very serious. So while imposing taxes we should be careful and we should take into consideration public opinion and the opinion of the persons in that trade or business.

One word about the condition of transport in Delhi. As has been



[Shri R. S. Khandekar.] pointed out just now, the condition of transport in Delhi is not satisfactory. There is too much of overcrowding in the buses. The buses are also irregular and their speed is not regulated. We read almost everyday of certain accidents having taken place and so many casualties having taken place. So there should be some regulation over the speed and also something to prevent overcrowding in the buses. Steps should also be taken to have regular running of this transport system.

As regards the licensing system also I would submit that the licences should be given for a longer period than is the case now, because it is very inconvenient if the licences are to be renewed every now and then. Also when the vehicles are not in use, the licences should be suspended and there should be some provision in this measure for such suspension of the licence.

With these remarks, I support the Bill.

شری عبدالغنی - (پنجاب) :

مجھے اس بل کی بھی تائید کرنی ہے کہونکہ کوئی وجہ نہیں ہے کہ اگر دوسرے صوبوں یا دوسرے استھتوں کے بھائی زیادہ ٹیکس دیں تو دھلی والے کہیں نہ دیں - دوسرے آنریبل ممبران کی طرف سے جو بات اٹھائی گئی ہے اس کی بھی تائید کرتا ہوں کہ دیکھنا یہ ہے کہ اس وقت سرکار کی لو سے دلی کے بھائیوں کو لانے اور لے جانے کے لئے کتنا انتظام ہے - وہ پورے ہور پر نہ ہو لیکن اگر اس کا پچھتر فی صدی بھی

اے ن دقت آتی ہو تو پھسلجور

ٹریفک پر جو کہ پھسلجور کو لانے اور لے جانے کے لئے ہے ٹیکس ہوتا ہے وقت سرکار کو ضرور توجہ دینی چاہئے کہونکہ وہ سرکار کی ایک بڑی دقت کو دور کرنے میں اس وقت ہیلپفل ہو رہے ہیں -

مجھے افسوس ہے کہ آنریبل ڈپٹی کمشنر صاحب نے پہلی بار جب میں اٹھا تھا تب میں نے جو کچھ باتیں کہیں اس کے بارے میں انہوں نے کہا کہ یہ پمپلہوینٹ ہے - عربی کی ایک مشہور مثل ہے وہ میں ان سے عرض کرتا ہوں - دہالمومن لا یلاع فی الہر مرتوں ہے جو سمجھدار اور بددیمنہ ہیں وہ سائپ کے بل سے دوبارہ نہیں دسا جاتا - تو پارلیمنٹ نے دونوں ہاؤسوں سے جب یہی سرکار کوئی منظوری لیتی ہے اور وہ پارلیمنٹ میں کوئی بل لاتی ہے تو اس کو یہ ضرور دیکھنا ہے کہ ہم جو چھوٹ دے رہے ہیں اس کا کہیں مس ہوز نو نہیں کیا گیا اور اگر وہ مس ہوز ہوا ہے تو اس پر کسی طرح سے روک لگانی ہے -

دفعہ ۱۴ کے بارے میں مجھے کہنا ہے کہ ج کل کوآپریٹیو نی بڑی چرچا ہے - میں بھی کوآپریٹیو کے حق میں ہوں - کہیں یہ نہ سمجھ لیا جائے کہ میں کوآپریٹیو سوسائٹی کے خلاف ہوں لیکن میں چاہتا ہوں کہ کوآپریٹیو کے نام پر دیپانتی نہ ہو - میں ایسا

کیوں کہتا ہوں - اس لئے کہ کئی مثالیں ہمارے سامنے ہیں جیسے کہ ہریجن بھائیوں کا ایک کوآپریٹو سوسائٹی ہمارے یہاں بنائی گئی اور اس میں سرکار کو خاص دلچسپی تھی اور ابھی تک دلچسپی ہے لیکن وہ بے چارے اس کو مینج نہیں کر پائے اور نتیجتاً یہ ہوا کہ نام ان کا ہی رہا لیکن سرمایہ داروں نے اس کو اپنے قبضہ میں کر لیا - تو ایسی کوآپریٹو سوسائٹیاں بھی ہیں - دوسری بات یہ ہے کہ کوآپریٹو کے نام پر کورنٹس سے بعض ہوشیار آدمیوں نے لاکھوں روپیہ وصول کیا اور اس کے پردے میں وہ دوسرے کام چلاتے رہے - تو میں پوچھتا ہوں کہ آیا ایسی کوآپریٹو سوسائٹیاں بھی رعایت کی مستحق ہیں ؟ کئی کوآپریٹو سوسائٹیاں ہمارے علم میں ہیں جن میں ایک حادثان کے پچاس فی صدی سے زیادہ ممبر ہیں - میں مانتا ہوں کہ کچھ تو معمولی شہر ہونگے لیکن ایک قصبہ کے جو لوگ ہیں ان کے شہر زیادہ ہیں اور وہی اس سے زیادہ فائدہ اٹھاتے ہیں کیونکہ سہولتیں ان کا ہی دخل ہوتا ہے - تو اس میں جو دفعہ نمبر 13 ہے اس کی طرف سرکار کی توجہ دلاتا ہوں کہ میرے تجربہ میں ایسے کھسڑ آئے ہیں - کی تو بڑی وسیع پاور ہوتی ہے اور

وہ چاہیں تو کہیں کہ یہ بات ریلوینٹ ہے یا اورلینٹ ہے حالانکہ یہ حق ان کو نہیں ہوتا ہے یہ حق تو چھرمین صاحب کا ہوتا ہے جو پردے کی گدی پر بیٹھے ہوئے رہتے ہیں ان کو ہوتا ہے کہ وہ کہیں کہ یہ ریلوینٹ ہے یا اورلینٹ ہے لیکن میں ان سے کہتا ہوں کہ میرا تجربہ یہ ہے کہ کوآپریٹو کے نام پر ہاوسنگ سوسائٹی بنائی گئی - وہ پھر غصہ ہو جائیگی لیکن میں عرض کر رہا ہوں کہ اس کو بنانے والے منسٹر ہیل گروپ کے عزیز تھے اور انہوں نے اس کا رویہ لے لیا اور جو شرائط تھیں ان کو پورا نہیں کیا - تو میں کہتا ہوں کہ وہ جب اس طرح کی رعایت دینے کی سرچشیں تب محتاط رہیں - وہ یہ نہ کہیں کہ یہ اورلینٹ ہے - جب ہم کوئی بھی قانون بنانے جاتے ہیں تو ہمیں یہ دیکھنا ہوگا کہ کہاں کیا خرابی ہوتی ہے - اس لئے میں ادب سے عرض کرتا ہوں کہ کوآپریٹو کے نام پر چھوٹ دیتے ہوئے اس بات کا خیال رکھیں کہ اس سے فائدہ غریب لوگوں کو ہو اور ایسے لوگوں کو نہ ہو جو کہ سرکار کے بھی دشمن ہیں سوسائٹ کے بھی دشمن ہیں اور سماج کے بھی دشمن ہیں - تھیلک ہو -

†[श्री अब्दुल गनी (पंजाब) : मुझे इस बिल की भी ताइद करनी है क्योंकि कोई वजह नहीं है कि अगर दूसरे सूबों और दूसरे स्टेटों के भाई ज्यादा टैक्सेज दें तो दिल्ली वाले क्यों न दें। दूसरे आनरेबल मेम्बरान की तरफ से जो यह बात उठाई गई है उसकी भी मैं ताइद करता हूँ कि देखना यह है कि इस वक्त सरकार की ओर से दिल्ली के भाइयों को लाने और ले जाने के लिये कितना इंतजाम है। वह पूरे तौर पर न हो लेकिन अगर उसका पचहत्तर फी सदी भी इन्तजाम न कर सकते हों और यहां दिक्कत आती हो तो पैसेंजर ट्राफिक पर जो कि पैसेंजर को लाने और ले जाने के लिये है टैक्स बढ़ाते वक्त सरकार को जरूर तवज्जो देनी चाहिये क्योंकि वह सरकार की एक बड़ी दिक्कत को दूर करने में इस वक्त हेल्पफूल हो रहे है।

मुझे अफसोस है कि आनरेबल डिप्टी मिनिस्टर साहब ने पहली बार जब मैं उठा था तब मैंने जो कुछ बातें कहीं उसके बारे में उन्होंने कहा कि यह इररेलेवंट है। अरबी को एक मयाहर मशाल है वह मैं उनसे अर्ज करता हूँ—अल्मूमिन ला यलदाओ फिलबिरं मरतैन—जो समझदार और बुद्धिमान हैं वह सांप के बिल से दुबारा नहीं डंसा जाता। तो पार्लियामेंट के दोनों हाउसों से जब भी सरकार कोई मजूरी लेती है और वह पार्लियामेंट में कोई बिल लाती है तो उसको यह जरूर देखना है कि हम जो छूट दे रहे हैं उसका कहीं मिसयूज तो नहीं किया गया और अगर वह मिसयूज हुआ है तो उस पर किस तरह से रोक लगानी है।

दफा चौदह के बारे में मुझे कहना है कि आजकल कोपरेटिव की बड़ी चर्चा है। मैं भी कोपरेटिव के हक में हूँ। कहीं यह न समझ लिया जाये कि मैं कोपरेटिव मुवमेंट के खिलाफ हूँ लेकिन मैं चाहता हूँ कि कोपरेटिव के नाम पर बददयानती न हो। मैं ऐसा क्यों कहता हूँ इसलिये

कि कई मिसालें हमारे सामने हैं जैसे कि हरिजन भाईयों की एक कोओपरेटिव सोसाइटी हमारे यहां बनाई गई और उसमें सरकार को खास दिलचस्पी थी और अभी तक दिलचस्पी है लेकिन वह बेचारे उसको मैनेज नहीं कर पाय और नतीजा यह हुआ कि नाम उनका ही रहा लेकिन सर्मायादारों ने उसको अपने कब्जे में कर लिया। तो ऐसी कोपरेटिव सोसाइटियां भी हैं। दूसरी बात यह है कि कोपरेटिव के नाम पर गवर्नमेंट से बाज होशियार आदमियों ने लाखों रुपया वसूल किया और उसके पदों में वह दूसरे काम चलाते रहे। तो मैं पूछता हूँ कि आया ऐसी कोओपरेटिव सोसाइटियां भी रियायत की मुसतहिक हैं? कई कोपरेटिव सोसाइटियां हमारे इल्म में हैं जिनमें एक खानदान के पचास फी सदी से ज्यादा मेम्बर है। मैं मानता हूँ कि कुछ तो मामूली शेयर होंगे लेकिन एक कुटुम्ब के जो लोग हैं उनके शेयर ज्यादा हैं और वही उससे ज्यादा फायदा उठाते हैं क्योंकि मैनेजमेंट में उनका ही दखल होता है। तो उसमें जो दफा नम्बर चौदह है उसकी तरफ सरकार की तवज्जो दिलाता हूँ कि मेरे तजुर्बे में ऐसे केसेज आये हैं। सरकार की तो बड़ी बसीह पावर होती है और वह चाहे तो कह दें कि यह बात रेलेंवंट है या इररेलेवंट है हालांकि यह हक उनको नहीं होता है। यह हक तो चेयरमैन साहब का होता है जो प्रधान की गद्दी पर बैठे हुये रहते हैं उनको होता है कि वह कहें कि यह रेलेंवंट है या इररेलेवंट है लेकिन मैं उनसे कहता हूँ कि मेरा तजुर्बा यह है कि कोपरेटिव के नाम पर हाउसिंग सोसाइटी बनाई गई तो वह फिर गुस्सा हो जायेंगे तो मैं अर्ज करूंगा कि इसको बनाने वाले मिनिस्टरियल ग्रुप के अजीज थे और उन्होंने उसका रुपया ले लिया और जो शरायत थीं उनको पूरा नहीं किया। तो मैं कहता हूँ कि वह जब इस तरह की रियायत देने की सोचें तब मोहतात रहें। वह यह न कहें कि यह इररेलेवंट है। जब हम कोई भी कानून बनाने जाते हैं तो हमें यह देखना होगा

कि कहां क्या खराबी होती है। इसलिये मैं अदब से अर्ज करता हूँ कि कोर्पोरेटिव के नाम पर छूट देते हुये इस बात का ख्याल रखें कि इससे फायदा गरीब लोगों को हो और ऐसे लोगों को न हो जो कि सरकार के भी दुश्मन हैं, सोसाइटी के भी दुश्मन हैं और समाज के भी दुश्मन हैं। थैंक्यू।]

SHRI RAJ BAHADUR: Mr. Vice-Chairman, I am grateful for the support which has been generally extended to this measure and I propose to deal with some of the salient and important points that have been made by hon. Members while they spoke on this motion.

Mr. Chordia has thrown out a suggestion that apart from the criterion of the number of seats in a particular bus we should also take into account the distance for which it has been given a licence. My hon. friend, Shri Bhargava, then in fact hit the nail on the head when he asked him to quote one single precedent where tax on motor vehicles was related to the distance which was traversed by that bus. As a matter of fact, it is not the distance that should be the criterion, it should be the number of seats, that is to say, the revenue which is earned therefrom, that should be the criterion. A particular bus that has been registered for a route of, say, only 50 miles, may still make 3 or 4 or 5 trips. One does not know. We do not know the conditions because they differ from region to region and from State to State. So it is not possible for us to relate the tax to the mileage.

Apart from that, the hon. Member also made the point that we should have some consideration for vehicles moving on *kutcha* roads. As a matter of fact, in the Union territory of Delhi we have mostly got these buses plying on *pwcca* roads. There are very few *kutcha* roads. There may be hardly one or two, if at all. But I don't know of any one service which is plying entirely on *kutcha* roads. Even

so, if because of the character of the road—*kutcha* or *pwcca*—bigger losses are incurred or bigger expenditures on maintenance of the vehicles are incurred by the operators, it is a matter which should be taken into account at the proper level. At this moment I can only say that this can be looked into when such cases come to our notice. Then he pleaded for uniformity of taxation. This measure itself is one by which we seek to bring the whole taxation on motor vehicles in the Union territory of Delhi on a par more or less with that obtaining in Punjab. It is not possible to lay down a hard and fast rule for the whole of the country because the circumstances and the conditions differ from State to State and it is not possible to lay down one uniform rate or pattern of rates for taxation on motor vehicles. I would, therefore, like my hon. friend, Mr. Chordia, to appreciate this point. Let us also realise that the State Governments today are being asked to mobilise more and more resources to meet the urgent and unavoidable needs of our Plan in view of the emergency and the defence requirements and other things. It is not possible for us, in these conditions, to inhibit them in any way in any shape or form. These are my remarks on that point.

He asked, why we should not abolish State boundaries so far as it goes for the issue of permits and create zones. That would require a very far-reaching amendment to our Constitution and I do not think we can do that, because at present the executive responsibility in respect of road transport vests entirely with the State Governments and it is not possible for us at the Centre to transgress into the field of authority of the State Governments without a proper amendment of the Constitution. I do not know whether any strong case can be made for that especially when we want our States to function with as much of autonomy as possible. He made another point which was not quite

[Shri Raj Bahadur.] clear to me because his amendment goes the other way. In respect of cooperative societies, his amendment says that instead of fifty per cent, the taxes should be reduced by seventyfive per cent, that means, they should pay only twentyfive per cent, but from the speech I got the impression that he wants them to pay seventyfive per cent. When he speaks on the amendment, I will come to know his mind better and then I can answer the point.

Mr. Bhupesh Gupta, as usual, he would not mind my saying so, has tried to play to the galleries. He said that the people of Delhi want good roads and he says that we should not provide for those roads only by such measures of taxation but through other means also. But if when I come to him with other means for the roads, he would probably be the first to stand up against those other means. He would ask us not to divert the funds to roads. He has been beautifully vague in this particular matter and he has not thrown any light whatsoever as to from where this money is to come. I can only say that the total realisation from these taxes at present comes to Rs. 35 lakhs approximately and a sum of Rs. 41 lakhs more will be added by the slight adjustments made here in the road tax which brings a total of Rs. 76 lakhs per annum. I am quite sure that in the Union territory of Delhi we are spending much more than that. If notice is given to me, I will produce the relevant figures, the budget figures, for roads in the Union territory of Delhi as this is an important matter. As and when notice is given to me, I will supply that information. He said that our transport system is bad, it is inadequate and it is expensive. He also said that roads in New Delhi are better than roads in Delhi. Sir, this is a very serious reflection by the hon. Member on the chosen representatives of the people who constitute the Delhi Corporation. If the roads in New Delhi are good, it

goes to the credit of the New Delhi Municipal Committee and if the roads in Delhi are bad, the responsibility thereof is on the elected representatives of the people in the Delhi Municipal Corporation.

SHRI BHUPESH GUPTA: May I ask a question? I live in Ferozeshah Road. Suddenly I found that wide road still being widened. I made enquiries as to why it was being done. Do you know what I was told? I was told by some people that this road was being widened because it is very often used by the V.I.Ps., the President, the Prime Minister and various other persons.

SHRI RAJ BAHADUR: Who said that?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY): His sources of information are many.

SHRI RAJ BAHADUR: I think, Mr. Bhupesh Gupta, with all his sense of responsibility and sobriety should not be guided by any particular man's opinion, a man going about the street telling him. He should tell me whether there was some officer who said that the road was being widened because it was being used by the V.I.Ps. There is no distinction made between the ordinary persons and the V.I.Ps. Let him know that there are only four V.I.Ps. in Delhi, the President, the Vice-President, the Prime Minister and the Home Minister. This was the information given to us in some other connection. Mr. Gupta, I think, will not be quite uncharitable to them. This is not the time. They are our nation's leaders. I am quite sure the roads are not meant only for them; they are meant for others also and so far as the roads are concerned, there is no distinction based on caste, creed or party or anything. It was not quite proper on his part to have cast reflections on the chosen representatives of the people in the Municipal Corporation by saying that the New Delhi Municipal

Committee roads are better maintained and that the old Delhi Municipal Corporation roads are not. I would only say that there is congestion of population and there is greater movement of slow-moving vehicles?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY): How can you be sure whether he has seen those roads I or not?

SHRI RAJ BAHADUR: I do not know. He has said that. Despite the heavy pressure of traffic and the wear and tear of the roads, the roads in old Delhi are very well maintained and I would particularly like to mention that the road that goes from Kashmiri Gate to Ambala, which is our national highway number one, is one of our best roads in the country and part of it is in Delhi. I do not want to say much but it is rather unfair on Mr. Gupta's part to say this. In fact, he also lives in New Delhi and he is also one of the recipients of this favouritism if there is any, which I dispute, which I repudiate. He said that transport was expensive, inadequate and added that because of all this we are having a large number of private cars, scooters and all that. Sir, we are not living in a country where everything is regimented, where people can go only in a bus and where they cannot have cars or scooters or motor cycles, excepting, of course, partymen. We have got a large number of cars and we would like to have more and more. We should like this number to grow manifold. After all, in this huge country the total vehicle population today is in the vicinity of about 500,000 and by the end of the Third Plan it is expected to go up to 800,000 as compared to seventy million in the United States. Where are we, seventy million against eight hundred thousand? I wish there were a greater number of such vehicles, scooters, motor cars and motor cycles.

SHRI BHUPESH GUPTA: Them, do not put tax on them.

DR. SHRIMATI SEETA PARMA-NAND (Madhya Pradesh): Before we aspire to have a similar number of ' cars, scooters or vehicles as the United States, we may have to provide so many broad highways as they have.

SHRI RAJ BAHADUR: I have no doubt in my mind that we shall have to have roads but he does not want even this little rise in the tax that I want to raise for the Delhi roads.

Mr. Khandekar invited my attention to clause 13(3) which gives the Chief Commissioner certain powers to exempt certain vehicles and said that these powers might not be properly used. This is what he said, if I understood him correctly. I will invite his attention to the last three lines of this particular sub-clause. If he goes through them a little more closely, he will find that this power of exemption has been given to the Chief Commissioner to be exercised in favour of a class of motor vehicles, not individuals, or a class of persons, not an individual. So, these powers cannot be misused in favour of an individual. It can be used and properly used in favour of a class of vehicles or a class of persons and that class of persons has also been indicated here, in the sense that it has got to be exercised in favour of vehicles which are used for public purposes, if I may say so, benevolent purposes, purposes which are for the good of the common man or common people, vehicles belonging to the Administration, ambulance, Red Cross vehicles and all that. This is exactly what is meant and I am sure the Chief Commissioner, a responsible head of the administration of the Union territory of Delhi, will not misuse the discretion given to him under this particular clause.

My hon. friend, Mr. Abdul Ghani, perhaps has got—if I may use that word with all respect to him—an obsession about Punjab and how things are in Punjab. He has been speaking I about certain co-operative societies

[Shri Raj Bahadur.] and how they are membered by various relations of some person or the other. There may be misuse but I have no information about that. But I would like to repeat in all sincerity and with all the emphasis at my command that all these observations which he has made are completely irrelevant for the consideration of this Bill and should not have been made because they do not throw any light on this particular question.

**شری راج بھادر :** شری عبد الغنی :

صاحب بٹلنگ کے کہ وہ اس بل کے تحت کوآپریٹو سوسائٹی کو چاروت دیکھے جا رہے ہیں تو میں ان کی توجہ اس طرف دلانا چاہتا ہوں کہ آپ جو بات کر رہے ہیں اور جن کے لئے کر رہے ہیں اگر وہ کوآپریٹو سوسائٹیاں بے ایسائی کہیں تو ان کے لئے کچھ کہنا (ریلینونٹ ہے -

†[**श्री अब्दुल गनी :** श्री राज बहादुर साहब बतलायेंगे कि वह इस बिल के तहत कोऑरेटिव सोसाइटीज को छूट देने जा रहे हैं तो मैं उन की तबज्जो इस तरफ दिनाना चाहता हूँ कि आप जो बात कर रहे हैं और जिन के लिये कर रहे हैं अगर वह कोऑपरेटिव सोसाइटीयाँ बेईमानी करें तो उन के लिये कुछ कहना इररेलेवेन्ट है ?]

**श्री राज बहादुर :** मैं श्री अब्दुल गनी साहब से यह अर्ज करना चाहता हूँ कि अगर हजार कोऑपरेटिव सोसाइटीज में एक दो आप की निगाह में गड़बड़ करती हैं और उस की बिना पर आप सब कोऑपरेटिव सोसाइटीज और इस मूवमेन्ट को खत्म कर देना चाहते हैं, डिसक्वालिफाई कर देना चाहते हैं, तो यह बात मेरी समझ में नहीं

j- [ ] Hindi transliteration.

आती । अगर आप के नोटिस में एक दो इस तरह की सोसाइटीज आ गई और उन की बिना पर आप सब को खराब बतलायें तो यह आप का वहम है ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : The question is:

"That the Bill to impose a tax on motor vehicles in the Union territory of Delhi and for other matter\* connected therewith, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : We shall now take up the clause by clause consideration.

*Clauses 2 to 13 were added to the Bill.*

*Clause 14—Reduction of tax in cases of certain motor vehicles.*

SHRI V. M. CHORDIA: Sir, I move:

1. "That at page 6, line 24, for the words 'one half' the words 'one fourth' be substituted."

**धारा १४ में इस प्रकार लिखा हुआ है :**

"Where the registered owner of a motor vehicle used or kept 'or use in Delhi is a co-operative society registered under any 'aw relating to co-operative societies for the time being in force, the tax payable in respect of that motor vehicle shall be one half of the rates specified in Schedule I, if the taxation authority is satisfied, after such enquiry as it deems fit, that .....

**जैसा श्री राज बहादुर जी ने बतलाया वह सही है, मैंने गलत कैलकुलेट किया था । मेरे कहने का आशय यह है कि टैक्स में श्री मुक्ति दी जाने वाली है वह एक चौथाई**

से ज्यादा नहीं होनी चाहिये। अगर आप इस से ज्यादा मुक्ति देने की व्यवस्था करते हैं तो इस तरह की कोऑपरेटिव सोसाइटीज़ को अपने पांवों पर खड़े होने और बढ़ने का अवसर नहीं मिलेगा। इसलिए मेरे संशोधन का मतलब यह है कि टैक्स में एक चौथाई की छूट दी जानी चाहिये और तीन चौथाई टैक्स उन से वसूल किया जाना चाहिये। मुझे आशा है कि सरकार उन्हें एक चौथाई ही टैक्स की छूट देगी।

*The question was proposed.*

SHRI RAJ BAHADUR: I would say that it was after a good deal of thought that we have, in order to encourage co-operative movement in transport and to provide opportunity and avenues for our young educated people, incorporated this particular provision. And I think the incentive which we have provided in this clause, that is, fifty per cent, concession is very much needed. It is unique in so far as it is not found in any of the motor vehicles taxation Acts of the States. Sir, I cannot accept the amendment.

f Amendment No. 1 was, by leave, withdrawn.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY): The question is:

"That clause 14 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clause 14 was added to the Bill.*

*Clauses 15 and 16 to be added to the Bill.*

tFor text of amendment, vide col. 3688 supra.

*Clause 17—Powers of police officers and other officers.*

SHRI V. M. CHORDIA: Sir, I move:

2. "That at page 7, line 25, for the words 'a motor vehicle is kept' the words 'a motor vehicle which is liable to tax is kept, be substituted."

3. "That at page 7, lines 27-28, the words 'in any public place' be deleted."

*The questions were proposed.*

**श्री बिमलकुमार मन्नालासजी चौरङ्गिया :**  
धारा १७ में "पावर्स आफ पुलिस आफिसर्स एन्ड अदर्स" के अन्तर्गत यह अधिकार दिया गया है :

"Any police officer in uniform, not below the rank of Sub-Inspector or any other officer prescribed in this behalf may enter at any time between sunrise and sunset any premises where he has reason to believe that a motor vehicle is kept."

अभी इस बिल में यह व्यवस्था है कि अगर कोई गाड़ी मकान के अन्दर पड़ी हो और पुलिस आफिसर को उस के बारे में शंका हो तो वह सूर्यास्त के पहले और सूर्यास्त के बाद उस मकान में घुस सकता है। लेकिन मेरे संशोधन का आशय यह है कि अगर उस गाड़ी से टैक्स वसूल किया जाना है और वह किसी मकान के अन्दर पड़ी है तो ऐसी हालत में आफिसर उस मकान में घुस सकता है। इसी दृष्टि से मैंने अपना यह संशोधन रखा है कि 'A motor vehicle which is liable to tax is kept.'

धारा "बी" में यह कहा गया है कि :

"require the driver of any motor vehicle in any public place to stop such vehicle and cause it to remain stationary so long as may reasonably be necessary."



**[श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरडिया]**

यहाँ पर पुलिस आफिसर को यह अधिकार दिया गया है कि अगर गाड़ी "केवल पब्लिक प्लेस" में हो और उस पर टैक्स लाइबिलिटी हो तो वह उस को रोक सकता है। अगर कोई यात्री गाड़ी या "ट्रक" जिस को टैक्स देना है किसी मकान में पड़ी रहती है तो इस धारा के अनुसार पुलिस अधिकारी उस गाड़ी को अपने अधिकार में नहीं ले सकते हैं क्योंकि इस में तो केवल "पब्लिक प्लेस" के बारे में कहा गया है। मेरे संशोधन का यह आशय है कि अगर कोई गाड़ी जिसे टैक्स देना है चाहे वह पब्लिक प्लेस में हो या मकान के अन्दर खड़ी हो, पुलिस अधिकारी उस पर कब्जा कर सकते हैं। इस तरह का अधिकार इस संशोधन के द्वारा देने का प्रयत्न किया गया है। हम इस तरह का अधिकार दे कर सरकार के हाथ ही मजबूत करना चाहते हैं ताकि उस को व्यापक अधिकार प्राप्त हो जायें। इस संशोधन से सरकार के हाथ कमजोर नहीं होंगे बल्कि मजबूत होंगे। मुझे आशा है माननीय मंत्री जी मेरे संशोधन को स्वीकार कर लेंगे।

SHRI RAJ BAHADUR: I am afraid I cannot accept any of these two amendments. By the first amendment he wants that we should have the words "a motor vehicle which is liable to tax is kept" in sub-clause (a) of this clause. The purpose of the clause has been indicated in lines 29 and 30. It is for the purpose of satisfying himself that the amount of the tax in respect of such vehicle has been paid which means that an officer has to enter the premises where the motor vehicle is kept. It can only be a garage; it cannot be a bungalow or residential building. He has to enter the premises in order to ascertain whether the tax has been paid. Unless and until he sees the vehicle, how can he know that the tax has been paid or not? How can he know whether it is a tax-free vehicle or not. If it is tax-free then it will

carry a token which has got the words "tax-free" 'on it and unless and until he sees that token he cannot make out whether a particular vehicle is tax-free or not. Therefore this is necessary, and we cannot limit his powers in this respect.

Secondly, his suggestion is that the words 'in any public place' may be deleted. This particular expression 'public place' has been defined in the Motor Vehicles Act in section 2(24). We have a definite connotation attached to this particular expression. In fact, care has been taken to cover all possible places, and the policeman or the traffic man can stop the vehicle in all such places. Now, you can say a motor vehicle owner may perhaps drive to a friend's place and that cannot be a place where a vehicle is kept. If he wants that the policeman or the traffic man should go to a third party's bungalow or the third party's premises, then this amendment could be all right. Otherwise as it is this is quite clear and I do not think we can accept any of these amendments.

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI M. GOVINDA REDDY): The question is:

2. "That at page 7, line 25 for the words 'a motor vehicle is kept' the words 'a motor vehicle which is liable to tax is kept' be substituted."

*The motion was negatived.*

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI M. GOVINDA REDDY): The question is:

3. "That at page 7, lines 27-28, the words 'in any public place' be deleted."

*The motion was negatived.*

THE VICE-CHAIRMAN: (SHRI M. GOVINDA REDDY): The question is:

"That clause 17 stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

Clause 17 was added to the Bill.

Clauses 18 to 25 were added to the Bill.

#### Schedule I

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : There is one amendment, Mr. Chordia's. Mr. Chordia I am afraid you cannot move it because it is an amendment wherein you propose alteration of the tax. No such amendment can be moved without the permission of the President.

SHRI V. M. CHORDIA: I cannot propose an amendment to increase the tax.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY): You have proposed an increase in the last item, in case the mileage covered daily is more than 30 miles.

SHRI V. M. CHORDIA: That comes to about Rs. 2,000.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY): Whatever it is.

SHRI V. M. CHORDIA: The maximum amount which is fixed is below Rs. 2,200 and my suggestion is....

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : It may exceed Rs. 2,000 also. In any case, that cannot be moved without the approval or consent of the President. You can make that point while speaking on the Schedule. If you want to make that point, you can speak on the Schedule. Would you like to speak on the Schedule?

SHRI V. M. CHORDIA: Yes, Sir.

इस सम्बन्ध में जब पहले चर्चा कर रहे थे तो मुझे भार्गव साहब ने रोका था और मुझसे पूछा था कि क्या इस तरह की व्यवस्था कहीं है और जब मैं चुप हो गया तो हमारे मंत्री जी को बड़ा उत्साह आया इस बात के लिये कि बड़ा निशाने पर तीर लगाया। किन्तु मुझे ध्यान नहीं था कि मंत्री जी को

भी भार्गव साहब सरीखे पूरे भारतवर्ष में कहां कहां क्या व्यवस्था है, इसका ज्ञान नहीं होगा, इसी वजह से वे बड़े प्रसन्न हो गये कि मोर्चा मिल गया और बिलकुल निशाने पर तीर लग गया।

सबसे पहले तो मेरा यह निवेदन है कि किसी भी चीज को उसकी मेरिट और डिमेरिट पर देखना चाहिये। अब हमारे मंत्री जी ने यह कहा कि यह प्रैक्टिकल नहीं है। प्रैक्टिकल नहीं होता तो मध्य भारत में काफी दिनों तक पहले यह कैसे चला था? दूसरे, प्रैक्टिकल नहीं है, केवल यह कह देने से काम नहीं चलेगा। मैं कह दूँ कि हमारे मंत्री जी ने जो विधान रखा है वह बिलकुल गलत है, इससे वह गलत नहीं हो जाता। इसके बारे में यह बताना चाहिये कि इसमें यह यह कठिनाई आ सकती है, इसमें यह यह कष्ट है। इसमें जबकि स्पष्ट है हर चीज और अलग अलग खुलासा कर लिया गया है तब प्रैक्टिकल क्यों नहीं हो सकता। यह जरूर है कि थोड़ी मेहनत करनी पड़ेगी और उसका हिसाब लगाना पड़ेगा। यह जो व्यवस्था सीटिंग कैपसिटी की और माइलेज की रखी गई है, यह केवल स्टेज कैरिज परमिट की यात्री गाड़ियों की रखी गई है और कांर्ट्रिक्ट कैरिज की परमिट के लिये नहीं। स्टेज कैरिज परमिट का मतलब यह होता है कि किसी फिक्स्ड रूट के लिये परमिट मांगा जाता है कि यहां से जयपुर तक हम यात्री गाड़ी चलायेंगे जो दिन में यहां से जयपुर तक एक रोज जायेगी और दूसरे रोज जयपुर से वापस आयेगी। उसका माइलेज फिक्स्ड रहता है। ऐसी स्थिति में उसमें यह करने की जरूरत नहीं रहती कि इतने माइलेज का हिसाब प्रतिदिन करना पड़ेगा। कांर्ट्रिक्ट कैरिज के लिये जैसी व्यवस्था आपने दी थी, वैसी है। स्टेज कैरिज के लिये यह व्यवस्था है जिस के लिये यह फिक्स्ड रहता है कि इस रूट पर गाड़ी चलेगी तो प्रति दिन इतना माइलेज करेगी। तो ऐसी

[श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया]  
स्थिति में उसमें किसी प्रकार की दिक्कत नहीं आ सकती ।

अब रहा यह कि दूसरे कहां पर ऐसी व्यवस्था है, तो बिल्कुल एकजैवटली यह व्यवस्था कहीं नहीं है, मगर इस सम्बन्ध में माइलेज का जहां कांसिड्रेशन किया गया, उसकी व्यवस्था मैसूर में है । यह The Road Transport Reorganisation Committee's Report, March 1959 है ।

इसमें उन्होंने बताया है अपेंडिक्स ५ में :

"Mysore. Amount of yearly tax levied on a 40-seater stage carriage Rs. 4,800 or if the daily mileage does not exceed sixty, there is a reduction of Rs. 5 per seat per quarter."

तो ऐसी स्थिति में यह कहना कि बिल्कुल हमने जो लाइन बनाई है . . . .

SHRI RAJ BAHADUR: 'If the daily mileage does not exceed'.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY): That is what he read out.

श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : इस में यह लिखा है कि यदि ६० मील से ज्यादा माइलेज न हो, उससे कम हो, तो टैक्स उसको ५ रुपया प्रति सीट के हिसाब से कम किया जायगा । इस तरह से इसमें व्यवस्था है । तो माइलेज का कांसिड्रेशन इसमें किया गया है । हम और स्पेसिफिक हो कर यह कर सकते हैं कि माइलेज के आधार पर उसको जोड़ सकते हैं । आज यह प्रैक्टिकल नहीं है क्योंकि हमारे मंत्री जो ने न इसको कालकुलेट किया है और न पूरी तरह से इस पर विचार किया है । मगर न्याय यह कहता है कि दोनों चीजों का कांसिड्रेशन कर के हमें संशोधन देना चाहिये और इसी आशय से मैं संशोधन रखा था । मेरी माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि इस विषय में थोड़ा सोच कर

के और गंभीरता से काम करे और ऐसा नहीं है कि भार्गव साहब ने कह दिया और आपने भी कह दिया, इसलिये यह संशोधन बड़ा खराब हो गया । इससे काम नहीं चलेगा । उसकी मैरिट पर और डिमैरिट पर विचार करना चाहिये और अगर मैं गलत हूं तो मुझे भी समझाने का कष्ट करना चाहिये कि आपका यह सोच विचार इन कारणों से गलत है जिससे मैं भविष्य में इस बात को दोहराऊं नहीं । इसी आशय से मैं यह संशोधन रखना चाहता था ।

श्री राज बहादुर : क्षमा करेंगे अगर मैं हिन्दी में जवाब दूं ।

श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : हम तो खुश होंगे ।

SHRI MULKA GOVINDA REDDY (Mysore): In English please.

SHRI RAJ BAHADUR: I am in the hands of the House. My friend has made out a point and I will have to explain his point also. He said that I have simply toed the line of Mr. Bhar-gava and yet I think that I have hit the bull's eye, by taking advantage of the point that he has made. In fact I have hit the bull's eye; otherwise Mr. Chordia would not have come forward with all the observations that he has made. I explained, I think, in detail that at present the only criterion that we have adopted for this taxation on the stage carriages is on the basis of seating capacity and not on the basis of distance. On a particular route if the same vehicle makes two, three or four trips it is not possible for us to refuse permission to it.

श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरड़िया : ऐसा नहीं है । जहां तक मेरा ज्ञान है परमिट में, जितने ट्रिप्स करने होते हैं वे सब फिक्स्ड होते हैं और उनको वे बिना अलग अस्वाइ परमिट लिये बढ़ा नहीं सकते ।

SHRI RAJ BAHADUR: Please listen to me. It happens that the same carriage may do twenty miles today and if there is a heavy rush of traffic on account of fairs or an extraordinary occasion, the same may be allowed five, six or ten trips. Apart from that, suppose on a particular route, there are ten vehicles moving. Five vehicles go out of order and the remaining five will do as many trips as they can. Thus the tax cannot be related to distance. It can be related only to seating capacity. As I said, it is the seating capacity which earns the revenue for the operator. It is not the distance as such that earns his revenue. We have to relate the tax to the revenue. That is the reason why I have in some detail explained this today. And he thinks that I have not hit the bull's eye. It is my misfortune, or is it his good luck?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY): The question is:

"That Schedule I stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Schedule I was added to the Bill.*

*Schedule II was added to the Bill.*

*Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.*

SHRI RAJ BAHADUR: Sir, I move: "That the Bill be returned."

*The question was proposed.*

SHRI BHUPESH GUPTA: May I clear up a little misunderstanding, which the hon. Minister needlessly created? But then he thinks always that he is hitting the bull's eye, nothing but the bull's eye. When I said that the resources should be found from somewhere else, he asked me why I did not suggest as to where the resources could be found from. I should have thought that the hon. Minister, who has been in the Government for such a long time, would be familiar with the various sources of

resources for such matters instead of asking me a question of this sort. All that I said is that the Government should not put additional tax burdens on certain categories of vehicles or vehicle owners in order to find the resources for improvement in the roads and so on. It is for them to consider from where else to find the resources. I think the Government has got plenty of resources and they can easily find it if they are so minded. I was a little surprised when the hon. Minister asked me this question. But then even on this point perhaps he was hitting the bull's eye. Then he completely misunderstood my position with 4 P.M. regard to the scooters. I do understand the need for having a large number of scooters in this city. I am not opposed to having them, but they underline one single fact and it is this, that public conveyance in modern times as we understand it is inadequate in our capital city here. But here again I suggested that because the scooters are there they should not put more tax on the scooters and so on. All that I suggested was directed to one objective, namely, that the public conveyance or transport should not be made more expensive than what it is today. This is what I wanted to convey to him. Here again he felt that he was hitting the bull's eye by not accepting what was a plain and simple question from any one to answer. I think he should descend to the firing range nowadays because every time he hits, he hits the bull's eye and nothing but the bull's eye. We have arranged rifle practices and I think he would do well . . .

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVINDA REDDY) : We have no time for all this. Please come to the point.

SHRI BHUPESH GUPTA: Mr. Vice-Chairman, this is the point that I made, and I stress again that this matter should be considered in a different way. He accused me for one good thing—we have plenty of time by the way, we are ahead of time. When I said that in New Delhi the roads are

[Shri Bhupesh Gupta.] better looked after, better than in Old Delhi, at once the hon. Minister said that I was casting a reflection on the Old Delhi Municipal Corporation. Flight of imagination could not be greater than this. All I was saying was that Old Delhi was being neglected by the Central Government. The municipal authorities cannot do much unless the Central Government helps them. Adequate resources should be found for that, and what is more, the Central Government should take the initiative in such matters. You will be a little surprised as to how I could think that one part of the city is better looked after than another part. Well, go to any city in India. It is a fact that for historical or other reasons certain parts of the city are better looked after because rich people, well-to-do people, and V.I.Ps., even if the number is getting restricted, live there. We have in Calcutta certain areas better looked after, we have in Bombay certain areas better looked after; in Madras also certain areas are better looked after. You go to London, you go to Paris, you go to Rome, wherever you go you find that the areas where the rich people live are generally better looked after and Government do spend more money on them, while the slum areas and other areas where the poor people live are not much looked after. I think he should have understood it. I am very glad to hear that the V.I.P. number has come down to three. Only on the President's Birthday, I saw a newspaper advertise, ment that the President would be receiving in the morning V.I.Ps. If it was only three, it should not have taken two or three hours. Anyway if the number has come down to three, I have nothing to say. But then what I told you about certain roads in Delhi is true. You have a bias in favour of certain areas. You think that these areas are in the use of big people who come from abroad. Therefore, I can understand that to a certain extent these will have to be better looked after. In the part in which I live not much traffic is there. You do not see much traffic there. I believe you are

familiar with Ferozeshah Road. You do not see a large number of cars going about that area every day. Yet the road is quite good, I can use it as a pedestrian and others can use it. But when they widen such roads, they have their own reasons, and they are not always tenable reasons. What I tell the Government is that it should have a more popular and more democratic approach in this matter and should pay attention where it is needed most.

**श्री बिमलकुमार मन्नालालजी चौरङ्गिया:**  
मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूँ, जैसा कि मंत्री जी ने कहा कि एक यात्री गाड़ी दिन में दस चक्कर लगाये तो उसका हिसाब नहीं रख सकते,—मैं यह नहीं कहता कि उन्हें उसका पूरा अनुभव नहीं होगा—लेकिन जितने स्टेट कैरिज के परमिट्स ग्रांट किये जाते हैं उनके रूट्स फिक्स्ड होते हैं, उनकी माइलेज फिक्स्ड रहती है, उसमें परिवर्तन तब होता है जब कि स्पेशल अक्जेन पर टैम्पोरेरी परमिट हासिल करके चलाना चाहते हैं। तो ऐसी स्थिति में उसके लिये हमारे यहां अलग से व्यवस्था की जा सकती है कि जो स्पेशल ट्रिप करेगा तो १० रुया या १५ रुया देना होगा, जो भी उचित समझे वैसा कर सकते हैं लेकिन जहां तक स्टेट कैरिज का सवाल है उसमें रूट्स फिक्स्ड रहता है, माइलेज फिक्स्ड रहता है और उसमें कोई परिवर्तन नहीं होता है। इसलिये माननीय मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि उन्हें यह भ्रम हो तो उसको निकाल कर इस मुद्दे पर विचार करें।

SHRI RAJ BAHADUR: Mr. Vice-Chairman, there are two or three points which have been raised, and I think it is my duty to clarify the position. I never doubt that what Mr Bhupesh Gupta says he does mean, but what he said now really came to me as a big surprise, because he clearly said that New Delhi roads get « favoured treatment. He said that Old Delhi roads are not getting that treatment and that in New Delhi it is so because of the V.I.Ps.

SHRI BHUPESH GUPTA: What about Ferozeshah Road?

SHRI RAJ BAHADUR: According to the statement made to you by a certain gentleman, Ferozeshah Road is being widened because of V.I.Ps. I never claim that all the roads can be uniformly good, but we have to compare equals with equals. The main arterial roads in New Delhi and in Old Delhi can be compared with each other favourably. I cannot say that all the roads in New Delhi are also good. I cannot say that the lanes and by-lanes are good in many places. Similarly, the smaller roads and by-lanes in Old Delhi also may be, bad for any reasons—social, historical, psychological, whatever they are. But I would quite say that so far as this matter is concerned, it will not be proper on my part or on any Member's part to say that the Delhi Municipal Corporation is not doing its duty.

Secondly, Sir, it came to me as a big surprise that Mr. Gupta is surprised that I, with all my experience and long standing in the Government, do not know where to get the resources from. I still plead with him to let me know out of the budget that we have got, which item has to be struck down or reduced in order to divert the funds from that to certain other directions. Otherwise he knows that we are spending quite a lot more than we are getting by way of taxation in Delhi. So, that complaint cannot be made.

Then he said that scooters should not be overtaxed. There is no question of overtaxing. We are trying to rationalise the tax structure and we are trying to have the same rates as obtain in Punjab more or less.

It is for the House and for you, Sir, to judge whether I did hit the bull's eye or not, but I can positively say that Mr. Bupesh Gupta hopelessly failed to hit the bull's eye.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. GOVTNDA REDDY): The question is:

"That the Bill be returned."

*The motion was adopted.* 979

RS—5.

### THE PERSONAL INJURIES (EMERGENCY PROVISIONS) BILL, 1962

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LABOUR AND EMPLOYMENT AND FOR PLANNING (SHRI C. R. PATTABHI RAMAN): Sir, I beg to move:

"That the Bill to make provision for the grant of relief in respect of certain personal injuries sustained during the period of the emergency, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

This Bill seeks to empower the Central Government to formulate a scheme under which monetary and other relief could be granted to, or in respect of, gainfully occupied persons and civil defence volunteers who get injured, diseased or killed as a result of enemy attacks or other military operations. The operative provisions of this Bill are generally on the lines of the War Injuries Ordinance, 1941, issued at the time of the Second World War. That Ordinance and the Scheme framed thereunder, though still in force, cannot be invoked to deal with cases arising during the present emergency.

As hon. Members are well aware, modern warfare is not confined to the battle field as such. It is not only the combatants who have to face the enemy fire. Even the ordinary inhabitants are exposed to aerial attacks. No one is immune. Planned evacuation of people from danger zones may ensure safety to a certain extent. It is, however, imperative that persons employed in essential undertakings and services, whether it be industry, agriculture or transport, should not desert their place of duty, whatever be the risk. Members of the civil defence forces, in particular, are exposed to special risks since their services will be required most during and immediately after air raids. At the same time, Government will have to ensure that all these persons get some basic relief according to the