

विशेष प्रबंधन करेगी। श्री तरुण विजय जी का यह उल्लेख है कि विशेष रूप से पूर्वोत्तर के छात्रों के लिए क्या किया जा रहा है, तो मुझे यह कहते हुए बहुत खुशी हो रही है कि 'इशान विकास' कार्यक्रम हमने पिछले वर्ष शुरू किया है, जिसके अंतर्गत पूर्वोत्तर के हमारे जो सभी टेक्नीकल एजुकेशन के इंस्टीट्यूट्स हैं, उनमें से लगभग दो हजार छात्रों को भारत सरकार के खर्चे पर along with faculty हम देश के उच्च शिक्षा के कुछ चुनिन्दा इंस्टीट्यूट्स में ले गए, ताकि आगे चलकर वे जीवन में साइंस और टेक्नॉलोजी की दृष्टि से किन-किन प्रोफेशंस में जा सकते हैं, हमने उनका उनसे परिचय करवाया था। हमारी यह कोशिश भी है, इन पूर्वोत्तर के छात्रों के लिए 'इशान उदय' के नाम से एक स्कॉलरशिप स्कीम है, जिसमें 10 हजार छात्रों के लिए अंडर ग्रेजुएशन के लिए हम स्कॉलरशिप देते हैं।

श्री मोती लाल वोरा : माननीय सभापति जी, मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि उन्होंने कहा है कि 2013 में कुलाधिपतियों की कान्फ्रेंस हुई और 2014 में माननीय मंत्री जी ने बैठक बुलाई। मैं माननीय मंत्री जी से केवल यह जानना चाहता हूँ कि आपकी बैठक हुई और आपने बैठकों में निर्णय लिया तथा निर्णय लेने के बाद उसका क्रियान्वयन कितना हुआ? What steps have been taken? माननीय सभापति जी, इन्होंने कहा है कि अल्पकालीन, मध्यकालीन और दीर्घकालीन सुझावों की सिफारिशें कीं, उन्होंने ये सिफारिशें तो कीं, लेकिन आपकी अल्पकालिक, मध्यकालिक और दीर्घकालिक जो सिफारिशें हुई हैं, उन पर कितनी कार्यवाही हुई है, यह मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ।

श्रीमती स्मृति जूविन इरानी : सर, मैं आदरणीय सांसद महोदय का ध्यान तीन विषयों पर आकर्षित करना चाहूँगी। इन्होंने long-term, short-term, medium-term goals की बात की है। मैंने जब faculty in position की बात की, इजाफा किस प्रकार से हुआ, उसका उल्लेख मैंने एक माननीय सांसद के जवाब में दिया है। एक और परिचय है कि हमने student strength को कैसे बेहतर किया है, 2013 में student strength 75,719 थी, दिसम्बर, 2014 में student strength बढ़कर 84,441 हो गई है। PhD enrolments में इजाफा हुआ है, 2013 में 5,240 के लगभग PhDs थीं। इस वक्त 2014 दिसम्बर में लगभग 6,130 से ज्यादा PhD enrolments हो चुकी हैं। जो हमारे NIT top 15 per cent छात्र हैं, हम उनको प्रोत्साहित करें, ताकि वे NIT system में ही प्रोफेसर्स और फैकल्टी बनकर लौटें। हमने cognizance लिया है, जहां-जहां infrastructure का प्रत्येक NIT में चैलेंज है, उस infrastructure के चैलेंज को time-bound fashion में हम कैसे एड्रेस करें? हमने साथ ही एक कोशिश यह भी की है कि कि NIT के जो फैकल्टी मेम्बर्स हैं, उनकी ट्रेनिंग Technical Education Quality Improvement Programme (TEQIP) के अंतर्गत IIT के प्रोफेसर्स करें, Improvement is a continuous process. I am sure Mr. Vora's experience has given him that impression also. We are in a continuous process of improving our institutions.

Financial mismanagement in NHAI

*108. DR. T.N. SEEMA: Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS be pleased to state:

(a) whether the Comptroller and Auditor General of India has reported about

the poor financial management of National Highways Authority of India (NHAI) by giving undue benefits to concessionaires and putting extra burden on road users due to the levy of partial tolling on incomplete roads and increase in the concession period on considerations of tollable traffic;

(b) if so, the developer companies which were allowed to collect tolls inspite of failing to achieve milestones and the reasons therefor;

(c) the action taken against such defaulting developers; and

(d) the immediate steps taken by Government to improve financial management of NHAI?

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI NITIN JAIRAM GADKARI): (a) to (d) Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) and (b) NHAI has been facing serious delays in project completion on account of various factors including land acquisition, environment and forest clearances, GAD approval for ROB etc. These are part of conditions precedent in the Concession Agreements that are required to be fulfilled by NHAI. Many a times, delays occur on account of aforesaid factors; extraneous and outside the control of NHAI. The concession agreements to which the Audit report refers, contains a clause (6.1) which permits issue of Provisional Completion Certificate (PCC) to the concessionaire to enable him to collect toll on partial completion of at least 50 kms of continuous stretch. Accordingly, in many cases, PCC have been issued to the concessionaire on the completion of 50 km of continuous stretch. This cannot be considered as giving any undue benefit to the concessionaire or puts any extra burden on the road users. The details of the project giving the name of the developer etc. is given in Statement-I (See below).

The Concession period for projects is fixed to synchronize with the probable year in which the current traffic, with normal growth, will reach the levels where up-gradation to higher lane capacity will become due. Earlier, there was no clear cut guideline for adoption of tollable or total traffic criteria for determining the concession period. The total average tollable traffic was considered for calculation of concession period in many cases as pointed out by Audit in Table 9 of the Audit Report. It is clarified that the Bids for road projects are invited duly specifying the Concession period upfront as a fixed parameter. While bidding, the bidders consider the revenue they are likely to receive during the pre-specified concession period. Hence, the computation

of concession period based on either *i.e.*, Total Traffic or Tollable traffic, can neither translate into an extra benefit to the bidders, nor an extra cost to road users. Further, the amount of VGF or Premium depends on the concession period also. If the concession period is less, there will be more VGF or requirement or lesser premium realization, which would have to be met from public funding.

Details of the project giving the name of the developer etc. is given in Statement-II (*See* below).

(c) Does not arise.

(d) It has now been decided that unless possession of land to the extent of at least 80% for BOT and 90% for EPC projects is available, no project shall be awarded. This will prevent aforesaid situations in future. Also, in the present guidelines, average total traffic is now uniformly adopted for arriving at the concession period.

Statement-I

Details of Projects Regarding Financial Mismanagement in NHAI.

Name of the project	Lucknow-Sitapur	Meerut-Muzaffarnagar	Jaipur-Mahua	Vadape-Gonde
Name of the concessionaire	Apollo Enterprises Ltd. UK and DS Construction Ltd.	NCC Ltd. and Maytas Infra (P) Ltd.	IJM Corporation, Berhad Malaysia	Gammon India Ltd and Sadhbhav Eng. Ltd.
Length of the project	75.07 km	78.750 km	108 kms	99.50 km
Date of Agreement	23/12/2005	09/09/2005	23/09/2005	14/10/2005
Scheduled Project Completion Date	21/06/2009	08/03/2009	20/03/2009	11/04/2009
Date of issue of PCC	17/10/2011	18/04/2011	30/03/2008	23/12/2009
Km completed on the date of PCC	50 kms	57.560 kms	54.729 kms	53 kms
Actual completion date	10/01/2012 (certificate issued on 02/08/2012)	21/10/2011	25/09/2009	27/12/2011
Period of unwarranted toll collection as per audit	October 2011 to January 2012	24/04/2011 to 20/10/2011	07/05/2009 to 10/09/2009	29/05/2010 to 27/12/2011
Amount of toll calculated by audit	9.58 crores	27.08 crores	8.24 crores	116.77 crores

Statement-II*Details of projects regarding financial mismanagement in NHAI.*

Name of developer companies and projects

Sl. No.	Successful Bidder/Concessionaire	Name of project
1.	M/s IRB Jaipur Deoli Tollway Pvt. Ltd.	Jaipur Tonk Deoli
2.	M/s LandT BPP Tollway Pvt. Ltd.	Beawar Pali Pindwara
3.	Varanasi Aurangabad Tollway Pvt. Ltd.	Varanasi Aurangabad
4.	M/s PS Toll Road Pvt. Ltd.	Pune-Satara
5.	M/s DA Toll Road Pvt. Ltd.	Delhi-Agra
6.	M/s Kiratpur Ner Chowk Expressway Ltd.	Kiratpur-Nerchowk
7.	Himalayan Expressways Ltd.	Zhirakpur-Parwanoo
8.	Sambalpur Baragarh Expressway Pvt. Ltd.	Sambalpur-Baragarh

DR. T.N. SEEMA: Sir, as part of the reply, an Annexure is given with details of developers of some projects, but one name which is missing in the details is, DA Toll Road Private Limited, which is a part of Reliance Infra. Sir, Reliance Infra has formed a special purpose vehicle in the name of DA Toll Road Private Ltd. for six-laning of Delhi-Agra Highway in 2010 and began collecting toll from October 16, 2012. By the end of August 2013, the concessionaire had collected toll amounting to ₹120 crores and utilised an amount of ₹ 78.32 crores in investment in liquid funds.

Sir, my question is, what are the reasons for NHAI giving undue benefits to Reliance Infra for six-laning of the National Highway and also for other companies by deleting an important clause, withholding the toll collection in case of failure to achieve milestones in the concession agreement?

श्री नितिन जयराम गडकरी : माननीय सभापति महोदय, इस पर CAG ने जो ऑब्जेक्शन लगाया था, वह सही है। 2005 में जो मॉडल एग्रीमेंट होता था, उसमें यह त्रुटि रही है कि टोल के ऊपर जो traffic count होता था, उसमें पूरे traffic के बजाय, tollable traffic पर केवल count किया गया था। 2005 के इस एग्रीमेंट में बाद में ध्यान में यह आया कि पूरा काम करने से पहले ही COD मिल रहा था और उसमें कुछ त्रुटियां थीं। 2011 में मिनिस्ट्री ने इसमें गाइडलाइंस इश्यू की हैं। अब मॉडल एग्रीमेंट के लिए भी हमने उसमें सुधार किया है। हमारे केबिनेट सेक्रेटरी की अध्यक्षता में एक कमेटी भी एपॉइंट की गई थी, उसकी रिपोर्ट आई है। अब एक महीने के अन्दर ही हम लोग एक नया मॉडल एग्रीमेंट लाएंगे, जिसमें इन त्रुटियों को निकाला गया है।

दूसरी ओर NHAI में भी इस प्रकार के सिस्टम को सुधारने के लिए हम लोगों ने एक बार फिर से, जो NHAI के सबसे पहले अध्यक्ष थे, उनकी अध्यक्षता में एक नई कमेटी एपॉइंट की है। उसमें

फॉर्मर चेयरमैन, श्री दीपक दासगुप्ता और मिनिस्ट्री के एडवाइज़र, श्री आर.सी. सिन्हा, इन दोनों को भी रखा गया है, ताकि इसमें जिस प्रकार की प्रॉब्लम्स हैं, लैकुनाज़ हैं, उनको सुधार कर, सिस्टम में नये तरीके से सुधार किया जाए।

इसके बारे में पुरानी सरकार के द्वारा पहले से ही एग्रीमेंट किया जा चुका है, इसलिए वह हमारे ऊपर भी बन्धनकारक है। आपने जो कहा, वह बात सही है, उसमें थोड़ी सी irregularity आ जाती है। इसमें financial loss नहीं है, लेकिन CAG ने जो ऑब्जेक्शन किया है, उसको मिनिस्ट्री ने मान्य किया है और आगे फ्यूचर में हम इसको इम्प्रूव कर रहे हैं।

DR. T.N. SEEMA: Sorry, Sir, I did not get the reply of my first supplementary, which was a specific question. Sir, my second supplementary, which is connected with my first supplementary, is regarding the investment in liquid funds by DA Toll Road Private Limited. Sir, as per the Concession Agreement Clause, the toll collected from the day of default to achieve the milestones should be withheld in an escrow account and transfer of funds from such account should only be used for project-related works. Sir, I want to know from the hon. Minister whether any clause of agreements signed with the NHAI and lenders allows the Concessionaire to collect toll without achieving the milestones, and utilize the same for its ancillary objects rather than focusing on project construction. It is because they are investing in liquid funds. Sir, my question is very specific on that issue.

श्री नितिन जयराम गडकरी : सम्मानीय सदस्य महोदया ने जो कहा है, सीएजी की ऑब्जर्वेशन के बाद उस कम्पनी से वह टोल रिकवर किया गया है और अभी वह escrow account में रखा गया है। आपने जो बात कही है, उसमें सच्चाई है, क्योंकि जो basic model agreement था, उसमें 100% काम पूरा होने पर टोल शुरू होने के बजाय, उससे कुछ पहले ही, 75% काम पूरा होने के बाद सीओडी मिलता था। इसमें प्रॉब्लम यह आयी है कि land acquisition, Forest Environment Clearance और Railway over-bridge clearance दो-दो, तीन-तीन साल तक नहीं मिलती थी, जिसके कारण वह पार्ट अलग करके उसको सीओडी दिया जाता है। इसमें कुछ लैकुनाज़ थे, लेकिन अब हमने निर्णय किया है कि 80% लैंड एक्विजिशन क्लीयर किए बिना हम लोग वर्क ऑर्डर नहीं देंगे। पुराने अनुभव से इसमें कुछ सुधार किया गया है। पुरानी सरकार ने गलत या सही, जो भी एग्रीमेंट किया है, उसकी लायबिलिटी हमारे ऊपर ही है।...(व्यवधान)...

SHRI K.N. BALAGOPAL: But the Government is continuous. ...(Interruptions)... इसमें पुरानी-नई गवर्नमेंट की बात नहीं आती है।

SHRI NITIN JAIRAM GADKARI: I am accepting it. मैं इसको स्वीकार कर रहा हूँ, लेकिन पुराने समय में जो एग्रीमेंट हुआ है, अगर उसमें हम थोड़ा भी डेविएशन करते हैं, तो हमको

उसका compensation देना पड़ेगा। भविष्य में आपके द्वारा कही हुई बातों के अनुसार हम सुधार करेंगे। आपने जिस केस का उल्लेख किया है, सीएजी के इस प्रकार के ऑब्जरवेशन के बाद वह जो टोल था, उसे escrow account में डालने के लिए कहा गया है और इसको उससे अलग किया गया है।

श्री चुनीभाई कानजीभाई गोहेल : सर, मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि जब हाईवे के कॉन्ट्रैक्ट दिए जाते हैं, तो उनको एक लिमिटेड अवधि में पूरा करने के लिए समय दिया जाता है, डेट दी जाती है। अगर उस डेट के दरमियान उनका काम पूरा नहीं होता है, तो क्या डिपार्टमेंट उन पर पेनल्टी लगाता है? अगर अभी भी उसी रोड पर काम चालू है, तो क्या वहां उनको टोल लेने की मंजूरी दी जाती है?

श्री नितिन जयराम गडकरी : माननीय सभापति महोदय, यह बात सही है कि निश्चित कालावधि में काम पूरा नहीं होता है, लेकिन उसके लिए कॉन्ट्रेक्टर से ज्यादा सरकार जिम्मेदार है। हम लोग वर्क ऑर्डर दे देते हैं, लेकिन अगर Environment and Forests वाले उनको तीन-तीन, चार-चार साल तक परमिशन नहीं देंगे, तो वह काम नहीं कर सकता है। स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से land acquisition करनी पड़ती है, अगर वह काम नहीं होता है, तब भी काम बन्द पड़ जाता है। पहले तीन-तीन साल तक railway over-bridge की क्लीयरेंस नहीं मिलती थी। हमारी सरकार के आने के बाद प्रधान मंत्री जी ने मेरी अध्यक्षता में एक कमेटी एपाइंट की है। इन्फ्रास्ट्रक्चर से सम्बन्धित ऐसी सभी प्रॉब्लम्स को हमने निकाला है। अब काफी बड़े परिमाण में Railway over-bridge और Environment Clearance की प्रॉब्लम सॉल्व हुई है। हमारे जो प्रोजेक्ट्स stuck up हो गए थे, उनमें से 80 प्रोजेक्ट streamlined हो गए हैं, 40 प्रोजेक्ट टर्मिनेट कर दिए हैं। कुछ प्रोजेक्ट्स ऐसे भी थे, जिनमें हम लोग मार्ग नहीं निकाल सकते थे, ऐसे 26 प्रोजेक्ट्स के ऊपर क्या निर्णय लिया जाना चाहिए, उसके लिए, कैबिनेट के मार्गदर्शन के लिए हमने नोट आगे भेज दिया है। मुझे विश्वास है कि इसमें बहुत बार जो गलतियाँ होती हैं, अगर वे कभी कंटेक्टर की होती हैं और उनके उपर पेनल्टी क्लॉज है तो उनके उपर कार्रवाई होती है। इसलिए, आज इस सिस्टम को ही बदलने के लिए, जैसा मैंने पहले कहा कि मॉडल एग्रीमेंट भी हम बदल रहे हैं, निर्णय करने के बारे में सिस्टम की जो पॉलिसी है, उसमें भी सुधार लाये हैं और इसके साथ-साथ 80 परसेंट लैंड एक्विजिशन हुए बिना हम किसी प्रोजेक्ट के लिए वर्क ऑर्डर नहीं देंगे, यह भी हमने निर्णय किया है। तो भविष्य में ये प्रॉब्लम्स नहीं आयेंगी और पुराने समय की जो अड़चनें थीं, उनको सुधारने की हमारी पॉजिटिव कोशिश है। हमने लगभग 85 to 90 per cent problems सॉल्व की हैं। मुझे आपको यह जानकारी देते हुए खुशी हो रही है कि करीब 3 लाख 80 हजार करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स टेकअप हुए थे और उनमें से लगभग काफी हमने स्ट्रीमलाइन किए हैं, काफी क्लियरेंसेज मिले हैं, फिर भी उसके कारण ब्याज बढ़ा है, प्रोजेक्ट की कॉस्ट बढ़ी है, कुछ कॉन्ट्रेक्टर्स चले गये हैं, कुछ जगह 'गोल्डन शेक हैंड' करके टर्मिनेशन किया गया है, लैंड एक्विजिशन की प्रोसेस भी फास्ट की गयी है और प्रॉब्लम को सॉल्व करके हमने इसको आगे ले जाने की कोशिश की है। अभी हमारा एवरेज 11 kilometres per day की दर से नेशनल हाईवे बन रहा है और मार्च एंड तक 15 kilometres per day तक यह जाएगा। अभी

इस साल के 8 हजार किलोमीटर के नये वर्क ऑर्डर्स हमने दे दिये हैं। मेरा विश्वास है कि लगभग मार्च के अंत तक हम 15 kilometres per day के रिकॉर्ड तक चले जायेंगे और हमने 2 साल के अन्दर 30 kilometres per day का टारगेट पूरा करने का संकल्प लिया है।

श्री हुसैन दलवाई: सभापति जी, मंत्री महोदय ने जो उत्तर दिया है, उसमें यह लिखा है: 'लैंड एक्विजिशन, एन्वायरनमेंट, फॉरेस्ट क्लियरेंस वगैरह-वगैरह'। यह सारा होने के बावजूद भी जहाँ तक फॉरेस्ट क्लियरेंस का सवाल था, वह करमाला का था। मैं मुम्बई-गोवा रोड के बारे में बोल रहा हूँ। जो पहला फेज़ है, उसमें आगे 10 किलोमीटर की रोड छोड़ कर बाकी की रोड वैसी की वैसी ही रही है, उसमें आधा-आधा काम हुआ है, जिसकी वजह से वहाँ बड़े पैमाने पर एक्सिडेंट्स होते हैं। आपने इस हाउस में भी कुबूल किया है। उस काम के बारे में क्या होने वाला है, क्योंकि तीन सालों से वह काम वैसा ही पड़ा हुआ है। आधा काम छोड़ देने से लोगों को बड़ी तकलीफ हो रही है। गीते जी भी अभी यहाँ बैठे हुए हैं। वे भी अपनी गर्दन हिला रहे हैं, बराबर बोल रहे हैं। तो आप इसके बारे में जल्दी से जल्दी कुछ करके क्या हमारे कोंकण के लोगों को राहत देने का काम करेंगे?

श्री नितिन जयराम गडकरी: सर, सम्माननीय सदस्य ने जो सवाल पूछा है, वह बहुत महत्वपूर्ण और सही है। मुम्बई-गोवा रोड पर 15 ब्रिजेज पर काम शुरू हो गया है। हमने मुम्बई टू गोवा हाईवे पर 4-लेन कंक्रीट रोड बनाने का निर्णय जो किया है, उसका भी काम शुरू हुआ है। परन्तु मैं सदन के सम्माननीय सदस्यों के विचार के लिए एक विषय रखना चाहता हूँ। इस रोड पर देश में सबसे ज्यादा एक्सिडेंट्स होते हैं। वहाँ रोज लोग मरते हैं। वहाँ इतने लोग मर रहे हैं कि उन्होंने जो भावना व्यक्त की है, उससे मैं भी संवेदनशीलता के साथ सहमत हूँ। मैं बार-बार सम्माननीय फॉरेस्ट एंड इनवायरनमेंट मिनिस्ट्री के पास जाता हूँ। वहाँ करमाला नाम की एक छोटी सी जगह है। वहाँ हमारे एग्जिस्टिंग स्ट्रेंथ में यह काम करने के लिए पाँच साल हुए हमें कोई अनुमति नहीं मिलती तथा हमें अनेक प्रकार की अड़चनें आती हैं। मैं सदन के आप सब सदस्यों का एक बार आह्वान करना चाहता हूँ। इस रोड पर एक्सिडेंट्स हो रहे हैं, लोग मर रहे हैं। फॉरेस्ट एंड इनवायरनमेंट के क्लियरेंस के बारे में यह है कि वह पाँच-पाँच साल तक नहीं मिलती है, तो हमें इनवायरनमेंट भी चाहिए, इकोलॉजी भी चाहिए, डेवलपमेंट भी चाहिए और रोड भी चाहिए। इस प्रकार के एक्सिडेंट्स होते रहेंगे, तो जो सवाल आपने खड़ा किया है, उसके ऊपर जावडेकर जी के साथ दो बार मेरी मीटिंग हुई है और मुझे लगता है कि जावडेकर जी इस पर कोई मार्ग निकाल कर जल्दी ही निर्णय करेंगे। ...**(व्यवधान)**... आप जो 8-10 किलोमीटर रोड के बारे में कह रहे हैं, उसकी प्रॉब्लम सॉल्व होगी, हमारी तरफ से पूरी तैयारी है। केवल हम फॉरेस्ट एंड इनवायरनमेंट मिनिस्ट्री ...**(व्यवधान)**...

श्री हुसैन दलवाई: उसके बाद का क्या होगा? ...**(व्यवधान)**...

श्री सभापति: प्लीज़। ...**(व्यवधान)**... नहीं, नहीं। आप बैठ जाइए। ...**(व्यवधान)**...

श्री नितिन जयराम गडकरी: उसके बाद की चिन्ता आप मत करिए। उसके बाद का पूरा काम, आपको जो समय मैंने बताया, उसमें वह पूरा होगा। उसमें कोई अड़चन नहीं है।

SHRI PAVAN KUMAR VARMA: Sir, my question is very short. I would like, through you, Sir, ask from the Minister whether the Government has any independent monitoring mechanism on the amount collected for tolls. The toll is a burden on the users of the roads. The whole model agreement is based on what the private concessionaire earns. Do you have an independent monitoring system transparently and accurately accountable for toll collection?

श्री नितिन जयराम गडकरी: सम्माननीय सभापति महोदय, if you want good services, you have to pay for it. हम लोग टोल कोई खुशी से नहीं ले रहे हैं। सरकार के पास रोड बनाने के लिए उतना बजट नहीं है और इसलिए जब उसमें पब्लिक-प्राइवेट इन्वेस्टमेंट होगा, तो ब्याज के साथ टोल लेना ही है। परन्तु सम्माननीय सदस्यों की जो भावना है, उस पर मैं बता रहा हूँ कि एनएचआई में जो टोल कलेक्ट होता है, वह पूरी ट्रांसपेरेंसी से होता है और उसके बारे में पूरा हिसाब रखा जाता है और सीएजी के द्वारा उसका ऑडिट होता है। उसमें ऐसी कोई irregularities नहीं हैं। हम लोग यह कोशिश कर रहे हैं कि आने वाले समय में यह जो टोल बर्दन है, जो सामान्य लोगों के ऊपर आ रहा है, विशेष रूप से कार ओनर्स पर आ रहा है, पैसेंजर बसों पर आ रहा है, क्या इसको कम करके इसमें कोई नया सॉल्यूशन निकल सकता है, इसके बारे में हमारे डिपार्टमेंट ने अध्ययन किया है। अध्ययन करने के बाद उसकी रिपोर्ट लगभग पूरी हो चुकी है और हम लोग इसको प्रधान मंत्री जी और कैबिनेट के सामने प्रस्तुत करेंगे। उसके बाद क्या इसमें कुछ रिलीफ दे सकते हैं, इसके बारे में हम जरूर विचार करेंगे।

Measures to meet power deficit

*109.SHRI RAJEEV CHANDRASEKHAR: Will the Minister of POWER be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the country's power deficit includes 30,000 MW shortage due to the repair work of the existing power plants;

(b) Government's proposal for upgradation and maintenance of the existing State-owned power plants, in the light of above facts and Government's plan of expecting \$250 billion in the power sector;

(c) the details of loss to the exchequer due to distribution losses and power theft; and

(d) the steps being taken by Government to prevent such losses?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF POWER (SHRI PIYUSH GOYAL): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.