

on the IPR issues. I would like the Minister to clarify whether we are discussing the pharmaceuticals, particularly with regard to TRIPS plus issues, or what are the terms for this Joint Task Force, if you would like to clarify.

SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN: Sir, first of all, let me assure you that there are no new task forces being formed. Under the Trade Policy Forum, a mechanism which has existed since 2010 is what is continuing even today and through that discussions are being held. Therefore, as the former Minister himself has very clearly said that our laws and our IPR regime are TRIPS compliant, there is no proposal to amend anything to do with the India Patent Act, including issues related to pharma. So, absolutely, there is nothing for us to have to state it upfront here, but our laws are TRIPS compliant and there are no proposals to amend anything to do with the Indian Patent Act.

कच्चे तेल की कीमतों में उतार-चढ़ाव

*20. श्रीमती कनक लता सिंह : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विगत एक वर्ष के दौरान अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतों में हुए उतार-चढ़ाव का ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान देश में पेट्रोल और डीजल की खुदरा कीमतों में हुए उतार-चढ़ाव का ब्यौरा क्या है तथा इसी अवधि के दौरान सरकार द्वारा पेट्रोल और डीजल पर तारीख-वार कितना-कितना उत्पाद शुल्क बढ़ाया गया है;

(ग) क्या यह सच है कि अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की गिरती कीमतों के लाभ को देश के उपभोक्ताओं तक पहुंचने से रोकने के लिए सरकार ने लगातार उत्पाद शुल्क में वृद्धि की है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान): (क) से (घ) एक विवरण सदन के पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) जनवरी, 2014 से कच्चे तेल की भारतीय बास्केट के औसत मूल्य के ब्यौरे विवरण-I में दिए गए हैं। (नीचे देखिए)

(ख) से (घ) जनवरी, 2014 से दिल्ली में पेट्रोल और डीजल के खुदरा बिक्री मूल्य (आरएसपी) में संशोधन के ब्यौरे विवरण-II में दिए गए हैं। (नीचे देखिए)

इसके अतिरिक्त, 2005 से पेट्रोल और डीजल पर उत्पाद शुल्क में संशोधनों के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं :—

(प्रति लीटर)

तारीख	पेट्रोल	डीजल
01.03.05	14.59	4.80
01.03.06	14.59	4.80
01.03.07	14.66	4.69
01.03.08	14.78	4.74
05.06.08	13.75	3.71
27.02.10	14.78	4.74
25.06.11	14.78	2.06
14.03.12	14.78	2.06
14.09.12	9.48	3.56
12.11.14	11.02	5.11
03.12.14	13.34	6.14
02.01.15	15.40	8.20
17.01.15	17.46	10.26

उपर्युक्त से देखा जा सकता है कि 2005-12 के दौरान, पेट्रोल पर उत्पाद शुल्क 14-15 प्रति लीटर की रेंज में रहा है। अब जबकि 14 सितम्बर, 2012 को पेट्रोल पर उत्पाद शुल्क कम हो गया था, तो भी राजस्व तटस्थ ढंग में डीजल पर उत्पाद शुल्क में तदनुसूची वृद्धि की गई थी। पेट्रोल और डीजल के उत्पाद शुल्क में हाल ही में की गई वृद्धियां उपभोक्ताओं पर इसका प्रभाव डाले बिना की गई है। उत्पाद शुल्क में वृद्धि करने के पीछे उद्देश्यों में एक उद्देश्य सरकार के बुनियादी ढांचे के विकास कार्यक्रम विशेषतया सड़क बनाने के लिए धन प्रदान करना है। सड़क क्षेत्र के लिए इन संसाधनों के आबंटन से, आर्थिक कार्यकलाप और सड़क निर्माण से उदभूत होने वाला रोजगार सृजन को भी बढ़ावा मिलेगा।

पेट्रोल और डीजल के मूल्य में कमी होने के कारण, नियंत्रणमुक्त संवेदनशील उत्पादों अर्थात् पेट्रोल और डीजल के उपभोक्ताओं को पर्याप्त लाभ हुआ है। जुलाई 2014 में पेट्रोल का खुदरा बिक्री मूल्य ₹ 73.60 प्रति लीटर था जो अब ₹ 57.31 प्रति लीटर हो गया है। इसी प्रकार, अगस्त 2014 में दिल्ली में डीजल का खुदरा बिक्री मूल्य ₹ 58.97 प्रति लीटर था जो इस समय घट कर ₹ 46.62 प्रति लीटर हो गया है।

इसी प्रकार हालांकि दिल्ली में पेट्रोल और डीजल के मूल्य क्रमशः 16.29 रुपये प्रति लीटर और ₹ 12.35 प्रति लीटर तक कम हो गए हैं, पेट्रोल और डीजल पर उत्पाद शुल्क में वृद्धि ₹ 7.98 प्रति लीटर और ₹ 6.70 प्रति लीटर ही की गई है, जो इस बात को दर्शाता है कि कच्चे तेल के अन्तरराष्ट्रीय मूल्यों में कमी के लाभ के मुख्य घटक उपभोक्ताओं पर अंतरित कर दिया गया है।

*विवरण-I***जनवरी 2014 से कच्चे तेल की भारतीय बास्केट माह-वार औसत मूल्य**

माह	डालर/बैरल
जनवरी-14	105.29
फरवरी-14	106.19
मार्च-14	105.30
अप्रैल-14	105.56
मई-14	106.85
जून-14	109.05
जुलाई-14	106.30
अगस्त-14	101.89
सितम्बर-14	96.96
अक्टूबर-14	86.83
नवम्बर-14	77.58
दिसम्बर-14	61.21
जनवरी-15	46.59
फरवरी-15*	55.15

*16.2.2015 तक

*विवरण-II***जनवरी 2014 से दिल्ली में पेट्रोल और डीजल के खुदरा विक्री मूल्य में संशोधन**

तारीख	पेट्रोल (₹/लीटर)	डीजल (₹/लीटर)	कारण
1.1.2014	71.52	53.78	1.1.2014 की स्थिति के अनुसार आरएसपी
5.1.2014	72.43	54.34	मूल्यों में वृद्धि
1.2.2014		54.91	मूल्यों में वृद्धि
1.3.2014	73.16	55.48	मूल्यों में वृद्धि
1.4.2014	72.26	55.49	पेट्रोल के मूल्य में कमी और डीजल के सुपुर्दगी प्रभारों में वृद्धि
16.4.2014	71.41		मूल्यों में कमी
13.5.2014		56.71	मूल्यों में वृद्धि
1.6.2014		57.28	मूल्यों में वृद्धि
7.6.2014	71.51		मूल्यों में वृद्धि

तारीख	पेट्रोल (₹/लीटर)	डीजल (₹/लीटर)	कारण
25.6.2014	71.56		रेल भाडे में वृद्धि
1.07.2014	73.60	57.84	मूल्यों में वृद्धि
1.8.2014	72.51	58.40	मूल्य में वृद्धि (डीजल)/कमी (पेट्रोल)
16.8.2014	70.33		मूल्यों में कमी
31.8.2014	68.51	58.97	मूल्य में वृद्धि (डीजल)/कमी (पेट्रोल)
1.10.2014	67.86		मूल्यों में कमी
15.10.2014	66.65		मूल्यों में कमी
19.10.2014		55.60	मूल्यों में कमी
1.11.2014	64.24	53.35	मूल्यों में कमी
1.12.2014	63.33	52.51	मूल्यों में कमी
16.12.2014	61.33	50.51	मूल्यों में कमी
1.1.2015	61.33	50.51	मूल्यों में कमी
17.1.2015	58.91	48.26	मूल्यों में कमी
4.2.2015	56.49	46.01	मूल्यों में कमी
16.2.2015	57.31	46.62	मूल्यों में वृद्धि
वर्तमान आरएसपी	57.31	46.62	16.2.2015 की स्थिति के अनुसार आरएसपी

आईओसीएल स्रोत

Fluctuations in prices of crude oil

†*20. SHRIMATI KANAK LATA SINGH: Will the Minister of PETROLEUM AND NATURAL GAS be pleased to state:

(a) the details of fluctuations in the prices of crude oil in the international market during the last one year;

(b) the details of fluctuations in the retail prices of petrol and diesel in the country during the said period and by how much excise duty on petrol and diesel was raised by Government during the same period, the date-wise details thereof;

(c) whether it is a fact that Government has constantly increased the excise duty to prevent consumers of the country from benefiting from the decline in the prices of crude oil in the international market; and

(d) if so, the details thereof ?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF PETROLEUM AND NATURAL GAS (SHRI DHARMENDRA PRADHAN): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) The details of average price of Indian basket crude oil since January 2014 are given in Statement-I (*See* below).

(b) to (d) The details of revision in Retail Selling Price (RSP) of Petrol and Diesel at Delhi since January 2014 are given in Statement-II (*See* below).

Further, the details of the revisions in the Excise Duty on Petrol and Diesel since 2005 are given below:

	(₹ per litre)	
Date	Petrol	Diesel
01.03.2005	14.59	4.80
01.03.2006	14.59	4.80
01.03.2007	14.66	4.69
01.03.2008	14.78	4.74
05.06.2008	13.75	3.71
27.02.2010	14.78	4.74
25.06.2011	14.78	2.06
14.03.2012	14.78	2.06
14.09.2012	9.48	3.56
12.11.2014	11.02	5.11
03.12.2014	13.34	6.14
02.01.2015	15.40	8.20
17.01.2015	17.46	10.26

It can be seen from the above, the Excise Duty on Petrol remained in the range of ₹ 14-15 per litre during 2005-12. Even when the Excise Duty on Petrol was reduced on 14th September 2012, a corresponding increase was made in the Excise Duty on Diesel in a revenue neutral manner. The recent hikes in Excise Duty of

Petrol and Diesel have been made without passing its impact to consumers. One of the primary objectives behind increase in Excise Duty is to fund the infrastructure development programme of the Government, particularly building of roads. Allocation of these resources to road sector will also spur economic activity and employment generation arising out from the road construction

The consumers of deregulated sensitive Petroleum products *viz.* Petrol and Diesel have gained substantially due to reduction in the price of Petrol and Diesel. The Retail Selling Price of Petrol which was ₹73.60 per litre at Delhi in July 2014 is now ₹57.31 per litre. Similarly, the Retail Selling Price of Diesel has been reduced from ₹58.97 per litre at Delhi in August 2014 to ₹46.62 per litre, at present.

Thus, while the price of Petrol and Diesel in Delhi has been reduced by ₹16.29 per litre and ₹12.35 per litre respectively, the increase in Excise Duty on Petrol and Diesel is ₹7.98/litre and ₹6.70/litre only indicating that a major component of the benefit of reducing international crude oil prices has been passed on to the consumers.

Statement-I

Month-wise average price of Indian Basket crude oil since January 2014

Month	\$/bbl
Jan-2014	105.29
Feb-2014	106.19
Mar-2014	105.30
Apr-2014	105.56
May-2014	106.85
Jun-2014	109.05
Jul-2014	106.30
Aug-2014	101.89
Sep-2014	96.96
Oct-2014	86.83
Nov-2014	77.58
Dec-2014	61.21
Jan-2015	46.59
Feb-2015*	55.15

*Upto 16.2.2015

Statement-II*Revisions in Retail Selling Price of Petrol and Diesel, at Delhi, since January 2014*

Date	Petrol (₹/litre)	Diesel (₹/litre)	Reasons
1.1.2014	71.52	53.78	RSP as on 1.1.2014
5.1.2014	72.43	54.34	Increase in prices
1.2.2014		54.91	Increase in price
1.3.2014	73.16	55.48	Increase in prices
1.4.2014	72.26	55.49	Reduction in price of petrol and increase in delivery chg. of diesel
16.4.2014	71.41		Reduction in price
13.5.2014		56.71	Increase in price
1.6.2014		57.28	Increase in price
7.6.2014	71.51		Increase in price
25.6.2014	71.56		Increase in rail freight
1.07.2014	73.60	57.84	Increase in prices
1.8.2014	72.51	58.40	Increase (diesel)/reduction (petrol) in price
16.8.2014	70.33		Reduction in price
31.8.2014	68.51	58.97	Increase (diesel)/reduction (petrol) in price
1.10.2014	67.86		Reduction in price
15.10.2014	66.65		Reduction in price
19.10.2014		55.60	Reduction in price
1.11.2014	64.24	53.35	Reduction in price
1.12.2014	63.33	52.51	Reduction in prices
16.12.2014	61.33	50.51	Reduction in prices
1.1.2015	61.33	50.51	Reduction in prices
17.1.2015	58.91	48.26	Reduction in prices
4.2.2015	56.49	46.01	Reduction in prices
16.2.2015	57.31	46.62	Increase in prices
Current RSP	57.31	46.62	RSP as on 16.2.2015

श्रीमती कनक लता सिंह : आदरणीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से बहुत ही आदरपूर्वक प्रश्न पूछना चाहती हूँ। वैसे तो मंत्री जी ने उत्तर देने का प्रयास किया है, लेकिन यह संतोषजनक नहीं है, क्योंकि जून, 2014 में क्रूड ऑयल का दाम 107.14 डॉलर प्रति बैरल था और वर्तमान में यह 50 डॉलर से कम पर आ गया है। जून, 2014 में पेट्रोल की कीमत 71.51 रुपए प्रति लीटर थी, अब यह दर 57.31 रुपए है।

माननीय मंत्री जी, मैं आपसे जानना चाहती हूँ कि जब अंतर्राष्ट्रीय बाज़ार में कच्चे तेल की कीमत में आधे से ज्यादा की गिरावट आ चुकी है, तो देश में उपभोक्ताओं को कम दर पर पेट्रोल और डीज़ल तेल कंपनियों ने देने का जब निर्णय लिया, तो उसी समय सरकार द्वारा उत्पाद शुल्क बढ़ाकर जनता को उस लाभ से वंचित कर दिया गया। तो उत्पाद शुल्क बढ़ाने के लिए क्या फॉर्मूला है? क्या जब इच्छा हो, मंत्रालय उत्पाद शुल्क बढ़ा देगा? क्या यह जनता के लिए आपका सही कदम है?

श्री धर्मेन्द्र प्रधान : सभापति जी, इन दिनों देश में यह बहुत रोचक तर्क है कि जिस मात्रा में अंतर्राष्ट्रीय बाज़ार में कच्चे तेल के दाम की गिरावट हुई है, हम लोग उसी औसत में भारत के उपभोक्ताओं के लिए मूल्य तय क्यों नहीं करते हैं? बहिन सदस्या जी ने सदन को बहुत सही जानकारी दी कि पिछले साल भर में एक समय पर यह 107 डॉलर था। मैं तो उसके आगे कहूँगा कि एक समय ऐसा आया, जब इराक का क्राइसिस हुआ, तब यह 111 डॉलर तक पहुँचा। ऐसे ही, एक समय यह 50 डॉलर से घटकर जनवरी, 2014 में 43.36 डॉलर तक भी पहुँचा था। तो उस औसत में हम लोग उपभोक्ताओं को क्यों नहीं देते हैं और एक्साइज़ ड्यूटी क्यों बढ़ाई, यह मूल प्रश्न है।

महोदय, हमारे देश में जो प्रक्रिया 2006 से चली और उसके बाद आगे चलकर रंगराजन साहब की रिकमेंडेशन पर 2010 से, देश के अंदर वितरण का मूल्य क्या होना चाहिए, उसका एक trade parity price हम लोगों ने तय किया है। उसी के आधार पर जो मूल्य निकलकर आता है, उसे हम उपभोक्ताओं तक पहुँचाते हैं। उसी में पिछले तीन-चार महीनों में अंतर्राष्ट्रीय बाजार में जो मूल्य में कटौती हुई, उसका जो फायदा देशीय प्रॉडक्ट पर मिला, उसके कुछ हिस्से के बारे में हमारी पहली प्राथमिकता थी कि वह उपभोक्ताओं को मिले। हम लोगों ने पिछले सात महीने में 16 रुपए 29 पैसे पेट्रोल में उपभोक्ताओं को दिए और डीज़ल में 15 रुपए 4 पैसे दिए।

श्रीमती विप्लव ठाकुर : सवाल एक्साइज़ का हो रहा है।

श्री सभापति : ठहर जाइए, ठहर जाइए ।

श्री धर्मेन्द्र प्रधान : विप्लव जी, मैं उस पर भी आ रहा हूँ। आप उतावली न होकर कृपया थोड़ा सुन लें। मैं उसके बारे में भी कह रहा हूँ। यह बात सही है कि सरकार ने 7 रुपए 98 पैसे पेट्रोल पर और 6 रुपए 70 पैसे डीज़ल पर एक्साइज़ ड्यूटी बढ़ायी। महोदय, मैं बड़ी जवाबदेही के साथ, जिम्मेदारी के साथ आपके सामने कहना चाहूँगा कि क्या देश में विकास नहीं होना चाहिए, रास्ता नहीं बनना चाहिए, गरीबों को पीने का पानी नहीं मिलना चाहिए? इस व्यवस्था के लिए अक्सर राज्य सरकारें और केंद्र सरकार अपनी टैक्स व्यवस्था करती हैं।

MR. CHAIRMAN: Easy, easy.

श्री धर्मेंद्र प्रधान : पहले हमने उपभोक्ताओं को दिया और कुछ पैसा बचत करके विकास के काम के लिए देश जब नीति बनाएगा ...(व्यवधान)...

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : ये वे लोग हैं जो लोग ...(व्यवधान)...

श्री धर्मेंद्र प्रधान : एक isolation में देखा नहीं जा सकता है ...(व्यवधान)...

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : जो लोग हमसे एक्साइज़ ड्यूटी खत्म करने की बात करते थे ...(व्यवधान)...

श्री सभापति : चतुर्वेदी जी, आप बैठ जाइए, please. Your turn will come.

श्री धर्मेंद्र प्रधान : पंडित जी, आपके समय की एक्साइज़ ड्यूटी है। आपके पंत प्रधान यहां बैठे हैं, पूर्व पंत प्रधान बैठे हैं, उन्हें पूछिए, एक्साइज़ ड्यूटी कहां तक थी? ...(व्यवधान)...

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : आप हमारे जमाने में तो एक्साइज़ ड्यूटी पूरी की पूरी खत्म करने की बात करते थे ...(व्यवधान)...

श्री सभापति : आप क्यों इंटर्रुप्ट कर रहे हैं?

श्री धर्मेंद्र प्रधान : केंद्र सरकार ने उपभोक्ताओं को पहले महत्व दिया ...(व्यवधान)... फिर देश के विकास के काम के लिए कुछ पैसा रखा। ...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: Please. *(Interruptions)*... Please don't do it. You want to ask a supplementary question. Why are you interfering in the main question! *(Interruptions)*...

SHRI SATYAVRAT CHATURVEDI: I cannot listen to this kind of an answer. *(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN: I am sorry. There is a procedure by which you have to go. *(Interruptions)*...

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : आप जनता की आंखों में धूल झोंकने की कोशिश ...(व्यवधान)...

श्री अविनाश राय खन्ना : यह डिस्कशन थोड़ा ही है, आप प्रश्न पूछिए। ...(व्यवधान)...

श्री सभापति : आप बैठ जाइए। ...(व्यवधान)...

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : इसके बावजूद आप कह रहे हैं कि 16 रुपए। मैं अभी आपको आंकड़े बताता हूँ।

श्री अविनाश राय खन्ना : आप प्रश्न पूछिए। डिस्कशन क्यों कर रहे हैं?

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : मैं अभी आपको बताता हूँ। ...(व्यवधान)...

श्री सभापति : नहीं, प्लीज़। ...(व्यवधान)...

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : *

MR. CHAIRMAN: Please. This is not on record. You finish. Second Question, please.

श्रीमती कनक लता सिंह : माननीय मंत्री जी, आपने अपने उत्तर के भाग "ख" से "घ" में बताया और अभी भी आपने बताया है कि पेट्रोल और डीज़ल के दाम में हाल ही में की गयी वृद्धियां उपभोक्ताओं पर इसका प्रभाव डाले बिना ही की गयी हैं, जबकि अंत के पैरा में आपने पेट्रोल और डीज़ल पर उत्पाद शुल्क में वृद्धि करते हुए पेट्रोल पर 7 रुपए 98 पैसे और डीज़ल पर 6 रुपए 70 पैसे वृद्धि की है। आपके उत्तर में यह डिफरेंस क्यों है? मैं कहना चाहती हूँ कि इस तरह से जनता को गुमराह करने से जनता के ऊपर असर पड़ेगा।

श्री धर्मेन्द्र प्रधान : सभापति जी, हमने कोई गुमराह नहीं किया है, हमने एक्साइज ड्यूटी में इन दिनों में जो बढ़ोतरी की है, उसमें हमने पेट्रोल पर 7 रुपए 98 पैसे और डीज़ल पर 6 रुपए 70 पैसे लिए, यह मैंने विनम्रता से सदन को बताया है।

MR. CHAIRMAN: Thank you. Shri Praful Patel.

SHRI PRAFUL PATEL: Mr. Chairman, Sir, listening to the answers, I just want to be very brief in two parts. Will you then, by increasing the excise duty, from time to time, acknowledge that you have not deregulated the sector? You first say that you have deregulated the prices of diesel and petrol and they are linked to market forces. So, on the other hand, you arbitrarily decide to increase the rates of excise duty. So, please acknowledge or admit that there is no deregulation in the sector. At least, that is part one of my question.

MR. CHAIRMAN: One question, please.

SHRI PRAFUL PATEL: Actually, this is more of a comment. But let him acknowledge whether they have genuinely deregulated the sector or not. Part B is that it is a matter of interest for most people here in the House. In Delhi, say, petrol is available at around ₹53 a litre. In Mumbai its price is around ₹65 a litre. Mumbai is a port. Mumbai is where the refining takes place and the products have to move upstream into other parts of the country. I acknowledge that States have different rates of sales tax in various states and, therefore, it makes a difference. But the difference is of twelve rupees between Mumbai and Delhi. Is it only because of sales tax differential, or, is it also because of some other expenses which are loaded by the oil refining companies? I think the country must know that. I cannot believe that the difference of twelve rupees can only be on account of sales tax differential, because in Delhi also there is sales tax. Sales tax is there in other parts

of the country. Other States also levy sales tax. How much can be the difference and on which basis is this pricing being differentiated between Mumbai and Delhi?

श्री धर्मेंद्र प्रधान: सभापति जी, उसमें दो सप्लीमेंट्री प्रश्न हैं। मेरा पहले सप्लीमेंट्री का यह उत्तर रहेगा कि यह सब्जेक्टिव इंटरप्रेशन है कि क्या डि-रेगुलेशन यह है? यह डि-रेगुलेशन है। सरकार ने बहुत सोच-समझकर, जिम्मेदारी के साथ इसको डि-रेगुलेट किया है। सरकारों के पास जनहित में बीच-बीच में टैक्स को घटाने और बढ़ाने का अधिकार रहता है। ...**(व्यवधान)**...

श्री सभापति: नहीं, नहीं। ...**(व्यवधान)**...

श्री धर्मेंद्र प्रधान: मैं प्रफुल्ल पटेल जैसा विद्वान तो हूँ नहीं। ...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN: It is a philosophical question.

श्री धर्मेंद्र प्रधान: इसको कैसे इंटरप्रेट करें? ...**(व्यवधान)**... मैं माननीय सदस्य और बड़े भाई को याद दिलाना चाहूंगा कि राज्यों के अंदर टैक्स वैरिएशन होता है, दिल्ली में क्यों अलग रेट है और महाराष्ट्र में क्यों अलग रेट है? अभी-अभी उनकी सरकार ने वहां से विदा ली है। VAT के बावजूद महाराष्ट्र में एलबीटी लगा कर रखा है। LBT is the primary reason for the higher tax/price regime in Maharashtra.

SHRI PRAFUL PATEL: I only gave an example. ...**(Interruptions)**...

MR. CHAIRMAN: No, no. ...**(Interruptions)**... Prafulji, this is not a discussion. ...**(Interruptions)**... No, no. This is not a discussion. ...**(Interruptions)**...

SHRI DHARMENDRA PRADHAN: No. ...**(Interruptions)**... Sorry, hon. Member. ...**(Interruptions)**... He quoted Mumbai. ...**(Interruptions)**...

MR. CHAIRMAN: If you are not satisfied with the answer ...**(Interruptions)**...

SHRI DHARMENDRA PRADHAN: It is because of LBT by your regime.

SHRI PRAFUL PATEL: Leave Maharashtra. ...**(Interruptions)**... Talk about any other State. ...**(Interruptions)**... Talk about Karnataka. ...**(Interruptions)**...

श्री धर्मेंद्र प्रधान: राज्यों की अलग-अलग टैक्स regime होती है। ...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN: May I request...

SHRI PRAFUL PATEL: Talk about Gujarat and Delhi. ...**(Interruptions)**...

श्री धर्मेंद्र प्रधान: राज्यों की अलग-अलग टैक्स regime होती है, जिसकी वजह से अलग-अलग प्राइसिंग होती है। ...**(व्यवधान)**...

MR. CHAIRMAN: This is not a discussion.

श्री धर्मेंद्र प्रधान: मुम्बई में इसीलिए महंगा है। मुम्बई में एलबीटी है। ...**(व्यवधान)**...

श्री प्रफुल्ल पटेल: धर्मेद्र जी, मैं आपसे कोई लड़ाई नहीं कर रहा हूँ। मैं सिर्फ आपसे पूछ रहा हूँ कि ...(व्यवधान)...

श्री धर्मेद्र प्रधान: आपने मुम्बई का नाम लिया इसलिए मैंने मुम्बई का एक उदाहरण दिया। ...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: Let us not get into this discussion. Precious time is being lost.

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, I am on a very limited point. I am sure it engages the entire House. There is a price differential of a product at the port where there is a refinery and when the same product moves upstream to Delhi or North India. Even if there is a price differential between Gujarat and Delhi, why would the difference be so much? I only wanted an answer as to what the reason is. It may be different. There could be ten reasons. I only wanted to know what the reasons are. That is all I am saying. I am not criticising you.

MR. CHAIRMAN: All right.

SHRI PRAFUL PATEL: I want to know the reason.

श्री धर्मेद्र प्रधान: सभापति जी, यह बिल्कुल स्पष्ट विषय है कि राज्यों के अंदर अलग-अलग VAT पैटर्न हैं, यह प्रमुख कारण है अलग-अलग प्राइस मैकेनिज्म होने के लिए। कुछ विषयों पर, जैसे रिफाइनरी प्वाइंट है, मैं फिर कहूँगा कि महाराष्ट्र में टैक्स की डबल एंट्री है। दोबारा टैक्स लिया जाता है, रिफाइनरी में एक बार आने पर और एक बार जाने पर टैक्स लिया जाता है। ...(व्यवधान)... इसीलिए हमने जीएसटी में निवेदन किया है कि इसको पांच से दस करिए, दस से पंद्रह करिए, लेकिन कई राज्यों में यह जीरो है और कई राज्यों में पांच है, कई राज्यों में यह पच्चीस है। राज्यों में अलग-अलग मूल्यों के लिए यह प्रमुख कारण है।

SHRI RAJEEV CHANDRASEKHAR: Sir, my very specific question is: Will the Minister kindly enlighten the House on the total savings in the import bill in the period between July 2014 and February 2015 compared to the period last year? What is the total quantum of savings? Could you please enlighten us on where the savings have been distributed? How much of it has been given to the consumer; how much of it has been given to oil marketing companies; and how much of it has gone into the Budget?

श्री धर्मेद्र प्रधान: सभापति जी, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहूँगा कि इम्पोर्ट में सेविंग इस बार इस प्रकार की calculation नहीं हो रही है, अगर मैं उलटा कहूँ तो नुकसान हुआ है। हमने जो प्रॉडक्ट खरीदा था, वह उस समय के रेट पर खरीदा था, जब 60 डॉलर, 70 डॉलर, 80 डॉलर, 90 डॉलर की टर्म कांटेक्ट इसके अंदर है। अभी इस साल का जब आर्थिक वर्ष पूरा होगा, तब calculation करना, अभी तक ऑयल मार्केटिंग कम्पनियों का लगभग 30 हजार करोड़ से ज्यादा inventory loss है। कुछ विषय पर डि-रेगुलेशन के कारण सरकार की सब्सिडी में

बचत हुई है। लेकिन क्रूड ऑयल प्रोक्योरमेंट में इस बार, अगर हम उसको व्यवसाय में कन्वर्ट करेंगे, तो ऑयल मार्केटिंग कम्पनियों को नुकसान हुआ है।

SHRI P. RAJEEVE: Thank you, Sir. The consumer is not getting the benefit of the decrease of the price of crude oil. Yesterday, I got an answer from the Finance Ministry to my Unstarred Question, what the revenue to the Government is due to the increase of the excise duty, it is ₹22,000 crores. That is the reality. In 2007 the crude oil price was \$64. At that time the petrol price was \$42. Now, the crude oil price is \$55.15. If we keep the same pattern, the petrol price should be ₹36. In 2007, the diesel price was ₹30. If we keep the same pattern, the diesel price should be ₹25. But now it is ₹46.62. In 2007, the LPG price was ₹281. If we keep the same pattern, the price should be ₹242. But now it is ₹450. Then, what has prevented the Government from transferring the benefit to the common man due to the decrease in the price of crude oil? Why is it not similar to the price of petrol, diesel and LPG prevailing in 2007?

श्री धर्मद्र प्रधान : सभापति महोदय, मैंने इसका उत्तर पहले भी दिया है। इसका मूल विषय यह है कि हमने price mechanism का 2010 से आगे का फार्मूला कैसा लिया है। मैं बहुत पुराने में नहीं जाऊंगा, मुझे याद है कि एक बार माननीय वरिष्ठ सदस्य श्री सीताराम येचुरी जी ने इसी विषय को उठाया था कि इस देश में मूलतः क्या एकेडेमिकल डिबेट चलेगी? अभी इकॉनॉमिक डिबेट चल रही है कि इसका price mechanism कैसा हो, क्या यह cost plus हो या यह एक इन्टरनेशनल मार्केट को ध्यान में रखते हुए करेंगे? सरकार ने 2010 में, 2010 से आगे जो फार्मूला लिया है, यह TPP के रूट का लिया है, Trade Parity of Price का लिया है और हमने उसी को आगे किया है। इसी के हिसाब से जिस पैसे की बचत हुई, हमने पहले वह पैसा ग्राहकों को दिया और हमने कुछ पैसा सरकार की तिजोरी में भी रखा। सरकार की तिजोरी में रखा गया पैसा लोगों के काम आता है।

श्री सीताराम येचुरी : सर, माननीय मंत्री महोदय इस बात के भी गवाह हैं ।

MR. CHAIRMAN: This is not a discussion.

श्री सीताराम येचुरी : सर, मेरी बात सुनिए। इन्होंने मेरा नाम लिया है, I have the right to reply. जब हमने इस सवाल को उठाया था, उस समय आपने हमारा पूर्ण समर्थन किया था। आपने हमारा पूर्ण समर्थन करते हुए यह कहा कि Import Parity Price नहीं होना चाहिए। हमारे देश में जो refining cost of production होगा, उसको जोड़ना चाहिए।

MR. CHAIRMAN : Yechuryji, that is history.

SHRI SITARAM YECHURY: That is not history, Sir. I just want to know at that point of time, Sir, it is common sense. I import some thing, I refine it, then, what should be the cost? What is the cost of refining that product? Why are you maintaining this import parity price?

MR. CHAIRMAN: You can raise that subject at the appropriate time.

SHRI SITARAM YECHURY: Why is the Government denying that benefit to our people?

MR. CHAIRMAN: I am giving you a supplementary. Thank you.

SHRI SITARAM YECHURY: This is not fair. He should answer.

SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY: Sir, I have been raising my hand since the Question Hour began, but you are not calling me.

MR. CHAIRMAN: I am sorry, I can give only three. ...(*Interruptions*)... Please. If anyone wishes to have a discussion on this, please give a notice for this, it will be considered.

SHRI SUKHENDU SEKHAR ROY: Since morning I am raising my hand and you have disallowed.

MR. CHAIRMAN: I have to rotate supplementary. Please understand. Q.No.21.

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : श्रीमान्, मैंने शुरू में ही अपना नाम दिया था। ...(*व्यवधान*)...

MR. CHAIRMAN : You have intervened and got your share. ...(*Interruptions*)... I am sorry. We can discuss it separately.

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : मंत्री जी यहां खुलेआम ...(*व्यवधान*)... I have not intervened.

MR. CHAIRMAN: Q. No. 21 आप सप्लीमेंट्री पूछिए।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : मैं यहां यह बात उठाना चाहता हूँ, ...(*व्यवधान*)...

श्री सभापति : प्लीज़, प्लीज़।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : आप मुझे मौका ही नहीं देते ...(*व्यवधान*)...

SHRI ANAND SHARMA: We are not satisfied with the Minister's reply. We will seek your indulgence and we will move a notice.

MR. CHAIRMAN: Please do. ...(*Interruptions*)... Please do.

SHRI ANAND SHARMA: The answer is not satisfactory. The House is not satisfied.

MR. CHAIRMAN: If the reply is incorrect, factually raise a question.

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : सर, यह reply is incorrect का सवाल नहीं है। मैंने शुरू से ही अपना हाथ उठाया था।

श्री सभापति : मगर आप बीच में फिर आ गए। ...**(व्यवधान)**...

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : आपने उस तरफ के सभी मेम्बर्स को मौका दिया। ...**(व्यवधान)**... कांग्रेस पार्टी की तरफ से ...**(व्यवधान)**... आप किसी को भी मौका नहीं देना चाहते। ...**(व्यवधान)**... हम सीमाओं से बंधे हैं।

Investment plan of sail to expand and modernise projects in Jharkhand

*21. SHRI SANJIV KUMAR : Will the Minister of STEEL be pleased to state:

(a) whether Steel Authority of India Ltd. (SAIL) is planning to invest more than 95,000 crore to expand and modernize various projects across Jharkhand;

(b) if so, whether it will include revival of Sindri unit of FCIL, wholly owned subsidiary of SAIL incorporated in November 2011, for the purpose;

(c) how Government plans to provide 3247 acres of land required for the project out of total land of 6652 acres with FCIL at Sindri, of which only 498 acres is encroachment free and how SAIL is planning to pull resources for this; and

(d) the future plans of Government to support FCIL at Sindri? Security breach at Indian airports ?

THE MINISTER OF STEEL (SHRI NARENDRA SINGH TOMAR): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) to (d) Steel Authority of India Limited (SAIL) is in the process of investing about ₹11,000 crore as per their on-going phase of modernization and expansion of Bokaro Steel Plant and mines in Jharkhand. This does not include revival of Sindri unit of Fertilizer Corporation of India Limited (FCIL). SAIL explored the possibility of revival of Sindri plant but due to non-availability of minimum of 3247 acres of contiguous and encroachment free land, the project could not be pursued further. The Government is considering other alternatives for revival of fertilizer unit at Sindri.

SHRI SANJIV KUMAR: The Steel Authority of India Limited is in the process of investing about ₹11,000 crores as per their ongoing phase of modernization and expansion of the Bokaro Steel City Plant and mines in Jharkhand. I want to ask the hon. Minister whether this will also include the Government looking into the long-standing displacement problem in Bokaro Steel City because of mines and steel plant.