

भारत सरकार
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय
लोक सभा
तारांकित प्रश्न सं. *179
जिसका उत्तर 31.07.2025 को दिया जाना है
टोल प्लाजा के माध्यम से सृजित राजस्व

*179. श्री दरोगा प्रसाद सरोज:

क्या सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) लालगंज व आजमगढ़ लोक सभा क्षेत्रों से होकर गुजरने वाली बुद्धनपुर से वाराणसी तक चार लेन की सड़क के निर्माण में आई कुल लागत अमौरा में निर्मित टोल प्लाजा से कब तक पूरी तरह वसूल होने की संभावना है;

(ख) उपरोक्त टोल प्लाजा सहित देश में वर्तमान में कितने टोल प्लाजा बनाए गए हैं और सरकार को इन टोल प्लाजाओं से प्रतिदिन कितना राजस्व प्राप्त हो रहा है;

(ग) टोल प्लाजाओं से होने वाली आय के आधार पर देश के राष्ट्रीय राजमार्ग कितने समय के बाद पथकर मुक्त हो जाएंगे;

(घ) वर्तमान में देश में सड़क निर्माण की लागत प्रतिदिन कितनी है और यह लागत देश भर के सभी टोल प्लाजाओं से अर्जित कुल आय से कितने प्रतिशत अधिक या कम है; और

(ङ) क्या इन सड़कों के निर्माण के लिए देश के नागरिकों से किसी प्रकार का कर वसूला जा रहा है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री
(श्री नितिन जयराम गडकरी)

(क) से (ङ.) विवरण सदन के पटल पर रखा गया है।

विवरण

‘टोल प्लाजा के माध्यम से सृजित राजस्व’ के संबंध में श्री दरोगा प्रसाद सरोज द्वारा पूछे गए दिनांक 31.07.2025 के लोक सभा तारांकित प्रश्न सं. 179 के भाग (क) से (ड.) के उत्तर में उल्लिखित विवरण

(क) एनएच-28 (पुराना एनएच-233) के बुद्धनपुर से वाराणसी तक के खंड में 2 पैकेज अर्थात् पैकेज-(II) और (III) शामिल हैं।

अमौरा शुल्क प्लाजा एनएच-28 पैकेज-II (बुद्धनपुर से गोसाई की बाजार बाईपास के शुरू होने तक) के अंतर्गत आता है। ढेरी शुल्क प्लाजा एनएच-28 पैकेज-III (गोसाई की बाजार बाईपास के शुरू होने से वाराणसी तक) के अंतर्गत आता है, जिसकी कुल लागत 5746.97 करोड़ रुपये (अर्थात् पैकेज-II के लिए 3307.53 करोड़ रुपये और पैकेज-III के लिए 2439.44 करोड़ रुपये) है।

शुल्क संग्रहण शुरू होने के बाद से अमौरा शुल्क प्लाजा (अर्थात् 13.03.2024 से 30.06.2025 तक) के माध्यम से अर्जित राजस्व 51.12 करोड़ रुपये है और ढेरी शुल्क प्लाजा (अर्थात् 24.01.2024 से 30.06.2025 तक) के जरिए 22.35 करोड़ रुपये अर्थात् दोनों पैकेजों/प्लाजा के लिए कुल 73.47 करोड़ रुपये है।

इसके अलावा, राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) के शुल्क प्लाजा पर प्रयोक्ता शुल्क का संग्रहण परियोजना विकास लागत की वसूली से संबंधित नहीं है। राष्ट्रीय राजमार्ग के किसी भी पूरे हो चुके खंड के उपयोग के लिए प्रयोक्ता शुल्क, राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क नियमावली के प्रावधानों के अनुसार संग्रहित किया जाता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क (दरों का निर्धारण एवं संग्रहण) नियमावली, 2008 के प्रावधानों के अनुसार, रियायत करार के अनुरूप अधिसूचित शुल्क, रियायत अवधि के अंत तक देय होगा और रियायत अवधि समाप्त होने के बाद, सरकार या निष्पादन प्राधिकरण द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क नियमावली, 2008 के नियम 4 के उप-नियम (2) के अंतर्गत निर्दिष्ट शुल्क के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग, पुल, सुरंग या बाईपास, जैसा भी मामला हो, के ऐसे खंड के हस्तांतरण की तारीख पर शुल्क संग्रहित किया जाएगा, जिसे वार्षिक रूप से संशोधित किया जाएगा।

सार्वजनिक रूप से वित्त पोषित परियोजना के संबंध में, राष्ट्रीय राजमार्ग, पुल, सुरंग या बाईपास, जैसा भी मामला हो, के ऐसे खंड के लिए देय शुल्क संग्रहित किया जाता रहेगा, जिसे इन नियमों के अनुसार वार्षिक रूप से संशोधित किया जाएगा।

निर्माण, प्रचालन- हस्तांतरण (बीओटी) परियोजनाओं के मामले में, रियायत अवधि समाप्त होने के बाद, शुल्क प्लाजा सरकार को सौंप दिया जाता है और उसके बाद सरकार अपनी कार्यान्वयन एजेंसियों के माध्यम से प्रयोक्ता शुल्क संग्रहित करती है।

सरकार द्वारा प्रयोक्ता शुल्क संग्रहण से संग्रहित राजस्व को भारत की संचित निधि (सीएफआई) में जमा किया जाता है और बजटीय आवंटन के माध्यम से उपलब्ध कराई गई निधियों का उपयोग राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए किया जाता है।

(ख) जून, 2025 तक, राष्ट्रीय राजमार्गों पर कुल 1,087 शुल्क प्लाजा संचालित हैं।

वित्तीय वर्ष 2024-25 के लिए इन शुल्क प्लाजा से प्रतिदिन 168.24 करोड़ रुपये का राजस्व संग्रहित किया जा रहा है। विवरण निम्नानुसार है:

वित्तीय वर्ष	एनएचएआई के माध्यम से संचालित सार्वजनिक वित्त पोषित शुल्क प्लाजा पर संग्रहित प्रयोक्ता शुल्क (करोड़ रु. में)	रियायतग्राही के माध्यम से संचालित शुल्क प्लाजा पर संग्रहित प्रयोक्ता शुल्क (करोड़ रु. में)	कुल (करोड़ रु. में)
2024-25	28,823.74	32,584.41	61,408.15

(ग) रियायतग्राही द्वारा संचालित शुल्क प्लाजा के मामले में, रियायत अवधि समाप्त होने के बाद, शुल्क प्लाजा सरकार को सौंप दिया जाता है और उसके बाद सरकार अपनी कार्यान्वयन एजेंसियों के माध्यम से प्रयोक्ता शुल्क संग्रहित करती है।

सार्वजनिक वित्त पोषित परियोजना के अंतर्गत शुल्क प्लाजा के संबंध में, राष्ट्रीय राजमार्ग, पुल, सुरंग या बाईपास, जैसा भी मामला हो, के ऐसे खंड के लिए देय शुल्क की वसूली निरंतर जारी रहेगी, जिसे इन नियमों के अनुसार प्रतिवर्ष संशोधित किया जाएगा।

सरकार द्वारा प्रयोक्ता शुल्क संग्रहण से संग्रहित राजस्व को भारत की संचित निधि (सीएफआई) में जमा किया जाता है और बजटीय आवंटन के माध्यम से उपलब्ध कराई गई निधियों का उपयोग राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए किया जाता है।

(घ) परिभाषित राजमार्ग के निर्माण की लागत विभिन्न कारकों पर निर्भर करती है जैसे कि भूभाग का प्रकार, निर्माण स्थल (साइट) की आवश्यकता, तटबंध की ऊंचाई, परियोजना में नियोजित संरचनाओं की संख्या, राज्य का एसओआर, एग्रीगेट्स, सीमेंट, बिटुमेन आदि के लिए स्रोत से साइट तक की मानी गई दूरी (लीड)।

चूंकि, राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण की लागत की गणना में विभिन्न कारकों के शामिल होते हैं, इसलिए सरकार ने एक इंटरैक्टिव लागत-विश्लेषण आईटी टूल शुरू किया है, जहां परियोजना इनपुट जैसे भूभाग, तटबंध की ऊंचाई, संरचनात्मक प्रकार, कुल लीड, यातायात भार और फुटपाथ डिजाइन का उपयोग घटक-वार मानक लागत की गणना करने के लिए किया जाता है।

(ड.) जी, हां। सड़क प्रयोक्ता, राष्ट्रीय राजमार्ग विकास और रखरखाव में मुख्य रूप से (i) यातायात के लिए खोले गए निर्दिष्ट राष्ट्रीय राजमार्ग खंडों पर लगाए गए प्रयोक्ता शुल्क (टोल) और (ii) पेट्रोल तथा हाई-स्पीड डीजल पर केंद्रीय उपकरणों के माध्यम से योगदान करते हैं, जिसकी आय वैधानिक केंद्रीय सड़क और अवसंरचना कोष (सीआरआईएफ) (पहले केंद्रीय सड़क कोष-सीआरएफ) में भेजी जाती है और भारत की संचित निधि (सीएफआई) में जमा की जाती है। इन निधियों का उपयोग, अन्य बातों के साथ-साथ, बजटीय आवंटन के साथ राष्ट्रीय राजमार्ग विकास के लिए किया जाता है।

(i) सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों पर प्रयोक्ता शुल्क (टोल): सरकार द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग खंड के पूरा होने के बाद प्रयोक्ता शुल्क समय-समय पर यथासंशोधित राष्ट्रीय राजमार्ग शुल्क (दरों का निर्धारण और संग्रहण) नियमावली, 2008 के अंतर्गत लगाया और वसूला जाता है और उसे भारत की संचित निधि (सीएफआई) में जमा किया जाता है।

(ii) केंद्रीय सड़क निधि (सीआरएफ) और केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि (सीआरआईएफ): संसद ने राष्ट्रीय राजमार्गों, राज्यीय सड़कों के विकास और रखरखाव तथा रेल-सड़क क्रॉसिंग पर सुरक्षा कार्यों के लिए एक समर्पित निधि को वैधानिक दर्जा देने हेतु केंद्रीय सड़क निधि अधिनियम, 2000 पारित किया, जिसका वित्तपोषण पेट्रोल और हाई-स्पीड डीजल पर उपकर (उत्पाद शुल्क/सीमा शुल्क) द्वारा किया जाता है।

बाद के वैधानिक संशोधनों में इस निधि का नाम बदलकर केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि (सीआरआईएफ) कर दिया और उपकर आय को अवसंरचना क्षेत्रों (परिवहन - ग्रामीण सड़कों और पुलों, बंदरगाहों, अंतर्देशीय जलमार्गों, हवाई अड्डों, रेलवे, शहरी परिवहन - ऊर्जा, जल और स्वच्छता, संचार, और सामाजिक/वाणिज्यिक अवसंरचना सहित) की एक व्यापक श्रेणी में लगाने में सक्षम बनाया, जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग विकास भी शामिल है।

पेट्रोल और डीजल पर केंद्रीय उत्पाद शुल्क के सड़क एवं अवसंरचना उपकर घटक को भारत की संचित निधि में जमा किया जाता है; लेखांकन प्रक्रियाओं के बाद, धनराशि को अधिनियम और केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित नियमों के अनुसार आवंटन के लिए सीआरआईएफ में अंतरित कर दिया जाता है।
