

अध्याय XIII: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग विभाग

राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

13.1 प्रमुख पत्तनों के लिए पत्तन सड़क सम्पर्क के कार्यान्वयन के लिए गठित विशेष प्रयोजन वाहनों (एसपीवीज) के प्रचालन की समीक्षा

प्रस्तावना

1988 में संसद के अधिनियम द्वारा गठित भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास, रखरखाव और प्रबन्धन के लिए जिम्मेदार है। आर्थिक मामले पर मंत्रिमंडलीय समिति (सीसीईए) ने विशेष प्रयोजन वाहनों (एसपीवीज) के माध्यम से निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर देश में प्रमुख पत्तनों के लिए चार लेन सम्पर्क उपलब्ध कराने के लिए भूतल परिवहन मंत्रालय के एक प्रस्ताव (नवम्बर 2000) का अनुमोदन किया (दिसम्बर 2000)। तदनुसार एनएचएआई ने पत्तन सड़क सम्पर्क (पीआरसी) परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए नौ* एसपीवीज का गठन किया जिसमें ₹ 1824 करोड़ की अनुमानित लागत पर 393 किलोमीटर पीआरसी के निर्माण और उन्नयन की परिकल्पना की गई।

लेखापरीक्षा ने प्रमुख पत्तनों पर पीआरसी परियोजनाओं के कार्यान्वयन में एसपीवीज की प्रभावकारिता का निर्धारण करने की दृष्टि से एनएचएआई निगम कार्यालय और उनके संबंधित परियोजना कार्यालयों द्वारा उपलब्ध कराए गए एसपीवीज के अभिलेखों की जाँच की।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

13.1.1 योजना

लेखापरीक्षा में यह देखा गया था कि एसपीवी परियोजनाओं के निष्पादन के लिए कोई परिभाषित कारपोरेट अथवा नीतिगत योजना तैयार नहीं की गई थी, परिणामस्वरूप, कोई भी परियोजना पूर्णता की नियत तारीख तक पूरी नहीं हुई थी। एनएचएआई ने पीआरसी परियोजनाओं के लिए अलग योजना न होने के तथ्य को स्वीकार करते हुए (नवम्बर 2009) बताया कि इसे एनएचएआई योजना में शामिल किया गया था। यह उल्लेखनीय है कि एनएचएआई ने अपनी कॉर्पोरेट योजना मई 2009 में ही तैयार की थी जिसे अगस्त 2009 में एनएचएआई बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया।

* (i) मुंबई जेएनपीटी पोर्ट रोड कम्पनी लिमिटेड-एमजेएनपीटीपीआरसीएल (ii) विशाखापतनम पोर्ट रोड कम्पनी लिमिटेड-वीपीआरसीएल (iii) पारादीप पोर्ट रोड कम्पनी लिमिटेड-पीपीआरसीएल (iv) कोचीन पोर्ट रोड कम्पनी लिमिटेड-सीपीआरसीएल (v) मोरम गांव पोर्ट रोड कम्पनी लिमिटेड-एमपीआरसीएल (vi) न्यू मंगलोर पोर्ट रोड कम्पनी लिमिटेड-एनएमपीआरसीएल (vii) कलकत्ता-हल्दिया पोर्ट रोड कम्पनी लिमिटेड-सीएचपीआरसीएल (viii) चेन्नई-इन्नोर पोर्ट रोड कम्पनी लिमिटेड-सीईआरसीएल (ix) तूतीकोरन पोर्ट रोड कम्पनी लिमिटेड-टीपीआरसीएल

13.1.2 निधीयन के स्रोत

सीसीईए के अनुमोदन के अनुसार, एनएचएआई को इक्विटी के रूप में ₹ 3157.05 करोड़ की कुल परियोजना लागत के केवल 30 प्रतिशत का अंशदान करना अपेक्षित था जो ₹ 947.12 करोड़ बनता था। तथापि, एनएचएआई ने निधियों के 54 प्रतिशत जो ₹ 1716.32 करोड़ (इक्विटी ₹ 749.11 करोड़, उधार/उप-ऋण ₹ 967.21 करोड़) बनता था, का अंशदान किया जिसके कारण इन परियोजनाओं के लिए ₹ 769.20 करोड़ का अतिरिक्त वित्तपोषण किया गया। इस प्रकार परियोजना के निष्पादन से पूर्व एनएचएआई के अलावा अन्य स्रोतों से यथेष्ट वित्तीय व्यवस्था की तलाश नहीं की गई। सीसीईए ने आगे बताया कि उपकर निधियों का उपयोग पीआरसी परियोजनाओं के लिए नहीं किया जाना था। तथापि, एनएचएआई ने सीसीईए अनुमोदन के उल्लंघन में परियोजना लागत के लिए उपकर निधियों का उपयोग किया जिसके लिए कार्योंत्तर अनुमोदन करने हेतु कोई कार्रवाई नहीं की गई। प्रबन्धन ने अपने उत्तर में पैरा के तथ्यों की पुष्टि की (जनवरी 2010)। इसप्रकार, उपकर निधियों से इतर परियोजना आश्रय आधार पर निधियों की सोर्सिंग के लिए एसपीवीज के सृजन का मुख्य प्रयोजन विफल हो गया।

13.1.3 एसपीवी के गठन में विलम्ब

सीसीईए ने पीआरसी परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए प्रस्तावों के अपने अनुमोदन में मार्च 2002 तक इन परियोजनाओं का सौंपना अनुबद्ध किया था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि केवल पांच¹ एसपीवीज दिसम्बर 2000 में बनाये गये थे और शेष चार² जनवरी 2004 अर्थात् उम्र अनुबद्ध तारीख के 21 महीने बाद बने। इसके परिणामस्वरूप, परियोजनाओं के अवार्ड और निष्पादन में विलम्ब हुआ। पारादीप परियोजना के मामले में बोलियां मार्च 2003 में प्राप्त हुईं, तथापि, ठेका दस माह का समय (जनवरी 2004) बीतने के बाद एसपीवी का गठन होने पर अवार्ड किया गया। प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2010) कि एसपीवी के गठन में जनवरी 2004 तक की देरी कार्रवाई प्रारम्भ करने के लिए साइट कार्यालय न होने और उसके बाद भूमि अधिग्रहण संबंधी मुकदमों के कारण हुई।

13.1.4 विस्तृत परियोजना रिपोर्ट

सही और यथार्थ विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) का तैयार करना परियोजना की योजना के लिए महत्वपूर्ण कारक है। तथापि, डीपीआर के तैयार करने में निम्नलिखित कमियां देखी गईं:

(i) प्रारम्भ में मोरमुगांव पीआरसी परियोजना का निष्पादन मोरमुगांव पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) द्वारा किया जा रहा था। इसके बाद भारत सरकार के भूतल परिवहन मंत्रालय (एमओएसटी) ने परियोजना को एनएचएआई को स्थानांतरित कर दिया (मार्च 1999)। तदनुसार मोरमुगांव पोर्ट रोड कम्पनी

¹ (i) कलकत्ता-हल्दिया पीआरसीएल (ii) विशाखापत्तनम पीआरसीएल (iii) चेन्नई-इन्नोर पीआरसीएल (iv) मोरमुगांव पीआरसीएल और (v) मुंबई जेएनपीटी पीआरसीएल

² (i) पारादीय पीआरसीएल (ii) कोचीन पीआरसीएल (iii) तूतीकोरन पीआरसीएल और (iv) न्यू मंगलोर पीआरसीएल

लिमिटेड (एमपीआरसीएल) ने 1 अप्रैल 2001 से आगे परियोजना के निष्पादन का कार्य ले लिया। लेखापरीक्षा ने देखा कि मोरमुगांव पोर्ट के गेट नं.1 और उपर्युक्त सड़क परियोजना अर्थात साडा जंक्शन के नजदीकी छोर के बीच 1.8 कि.मी. की पट्टी न तो एमपीटी द्वारा तैयार किए गए मूल डीपीआर में न ही एमपीआरसीएल द्वारा हाथ में ली गई पीआरसी परियोजना में शामिल की गई थी जिसके परिणामस्वरूप मोरमुगांव पत्तन के लिए पूर्ण सम्पर्क की स्थापना नहीं हुई।

प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2010) कि साडा जंक्शन गेट नं. 1 और 9 के केन्द्र में था, यहाँ दोनों गेट से पहुँचा जा सकता है।

प्रबन्धन के उत्तर से पुष्ट हुई कि 1.8 कि.मी. की पट्टी पीआरसी परियोजना के पूरा होने के बाद भी सम्पर्क रहित रहेगा। इस प्रकार कार्य के क्षेत्र में यह 1.8 कि.मी. पट्टी शामिल न होने के कारण पत्तन के लिए सम्पर्क उपलब्ध कराने का उद्देश्य प्राप्त नहीं किया जा सका।

(ii) कोचीन

कोचीन पीआरसी परियोजना के लिए तैयार किए गए डीपीआर में इडापल्ली से अरुन तक एनएच-47 के 16.750 कि.मी. के उन्नयन की परिकल्पना थी। उपर्युक्त पट्टी कुडन्नूर से होकर गुजरती है जो कोचीन पत्तन के लिए निकटतम स्थान है। पत्तन कुडन्नूर से लगभग 10 कि.मी. दूर है और दो मार्गी सड़क से जुड़ा है। तथापि, डीपीआर में इस सड़क का उन्नयन शामिल नहीं किया गया। इस प्रकार जनवरी 2011 में सीपीआरसीएल द्वारा पीआरसी परियोजना के पूरा करने के बावजूद पत्तन के लिए यथेष्ट सड़क सम्पर्क के विकास करने का उद्देश्य पत्तन को जोड़ने वाली विद्यमान दो मार्गी सड़क का उन्नयन न करने के कारण प्राप्त नहीं हुआ।

13.1.5 परियोजना प्रबन्धन

13.1.5.1 यद्यपि एनएचएआई ने पत्तनों को समय से सम्पर्क उपलब्ध कराने के लिए नौ अलग एसपीवीज का गठन किया परन्तु पूर्ण¹ और अपूर्ण² परियोजनाओं में अनेक मामलों में अधिक समय और लागत देखी गई। विलम्ब के कारणों में मुख्यतः भूमि अधिग्रहण समस्याएं, पुनर्वास और पुनर्स्थापन (आर एवं आर) समस्याएं, पत्तन सड़क पर यातायात भीड़भाड़ और ठेकों की रद्दगी को उत्तरदायी ठहराया जा सकता है। नौ परियोजनाओं में से चार³ परियोजनाओं के मामले में कार्य की धीमी प्रगति, भूमि अधिग्रहण और आर एण्ड आर मुद्दों के कारण अप्रैल 2007 (कलकत्ता हल्दिया) और नवम्बर 2009 (तूतीकोरन) के बीच मूल ठेके रद्द किए गए थे। ये ठेके अप्रैल 2008 (कलकत्ता - हल्दिया) से जनवरी 2011 (चेन्नई -इन्नोर) के दौरान पुनः दिए गए, जिससे परियोजनाओं के पूरा करने में विलम्ब हुआ। चार पूर्ण परियोजनाओं की वास्तविक लागत 21.05 प्रतिशत की अधिक

¹ मुम्बई जेएनपीटी, विशाखापत्तनम, पारादीप और कोचीन

² मोरमुगाव, न्यू मंगलोर, कलकत्ता -हल्दिया, चेन्नई -इन्नोर और तूतीकोरन

³ (i) कलकत्ता-हल्दिया (ii) चेन्नई-इन्नोर (iii) तूतीकोरन और (iv) कोचीन परियोजना अप्रैल 2007 और नवम्बर 2009 के बीच रद्द की गई थीं।

लागत के साथ ₹ 947.40 करोड़ की मूल अनुमानित लागत के प्रति ₹ 1146.86 करोड़ थी। पाँच अपूर्ण परियोजनाओं के संबंध में ₹ 946.00 करोड़ की मूल अनुमानित लागत के प्रति ₹ 879.05 करोड़ व्यय किया गया।

13.1.5.2 एनएचएआई वर्क्स मैनुअल निर्धारित करता है कि बोलियों की प्राप्ति की तारीख से ठेका देने तक की समस्त प्रक्रिया सामान्यतः 40 दिनों के अन्दर पूरी हो जानी चाहिए। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि उपर्युक्त प्रावधानों के उल्लंघन में प्रबन्धन ने निम्नलिखित परियोजनाओं में ठेकों के अंतिमरूप देने के लिए उपर्युक्त निर्धारित अवधि के बाद 52 से 321 दिन तक लिया।

क्रम संख्या	परियोजना	बोली खोलने की तारीख	ठेके को अंतिम रूप देने की तारीख	40 दिनों के बाद अंतिम रूप देने में लिए गए दिन	विलम्ब के कारण
1.	न्यू मंगलोर	28.02.05	31-05-05	52	कार्यविधिक विलम्ब
2.	जेएनपीटी फेज- II	30-01-04	28-09-04	201	कार्य विधिक विलम्ब
3.	पारादीप	21-03-03	29-01-04	274	एसपीवी के गठन में विलम्ब
4.	हल्दिया	06-09-07	01-09-08	321	बोली खोलने के बाद लागत में संशोधन

ठेकों को अंतिम रूप देने में विलम्ब के कारण उपर्युक्त परियोजनाओं के पूरा करने में विलम्ब हुआ।

13.1.5.3 निम्नलिखित परियोजनाओं में देखे गए अधिक समय और लागत के कारण निम्नवत थे:

(i) जेएनपीटी-फेज II परियोजना राज्य राजमार्ग-54 की 2.350 किमी (10.650 किमी से 13.000 किमी तक) की पट्टी को छोड़कर 31 दिसम्बर 2008 को पूरा किया गया था। पट्टी के पूरा न करने का कारण अभीष्ट चौड़ाई की भूमि की अप्राप्ति थी। डीपीआर के अनुसार अपेक्षित भूमि चौड़ाई 60 मीटर थी जबकि नगर एवं औद्योगिक विकास निगम लिमिटेड (सिडको), महाराष्ट्र के पास उपलब्ध भूमि केवल 30 मीटर चौड़ाई की थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि सिडको से भूमि का कब्जा लेते समय उपलब्ध भूमि का वास्तविक सत्यापन एसपीवी द्वारा नहीं किया गया था। इस मुद्दे का समाधान नहीं हुआ और अपेक्षित भूमि अभी तक (जनवरी 2012) प्राप्त की जानी थी। परियोजना के पूरा करने में 19 महीने के विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 35.41 करोड़ की अधिक लागत, अर्थात् मूल लागत के 24.76 प्रतिशत तक, का व्यय पूरा होने की तारीख (दिसम्बर 2008) तक हुआ।

(ii) पारादीप पत्तन सड़क परियोजना में पत्तन की ट्रक हैंडलिंग क्षमता सीमित थी जिसका पूर्वानुमान कम्पनी द्वारा नहीं लगाया गया, यद्यपि डीपीआर में कार्गो यातायात में वृद्धि का अनुमान किया गया था। कार्गो यातायात में वृद्धि के बावजूद पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी) ने अपनी ट्रक हैंडलिंग क्षमता में वृद्धि नहीं की और इसके कारण विद्यमान दो मार्गी सड़क पर बारबार यातायात जाम होता था। उड़ीसा सरकार (जीओओ) द्वारा ट्रक पार्किंग के लिए 16 एकड़ भूमि उपलब्ध कराने के लिए दिया गया आश्वासन भी (मई 2005) राज्य सहायता करार के अभाव में मूर्त रूप नहीं ले पाया। पीपीआरसीएल निर्माण स्थल पर यातायात भीड़भाड़ के लिए यथेष्ट उपचारी उपाय का

निरूपण नहीं कर सका। परिणामतः, परियोजना पूर्ण करने में 28 माह का विलम्ब हुआ जिसके परिणामस्वरूप ₹ 88.16 करोड़ तक अर्थात् मूल लागत के 20.62 प्रतिशत तक परियोजना लागत में वृद्धि हुई।

(iii) मोरमुगाव परियोजना के मामले में कुल 18.3 किमी पट्टी में से केवल 13.1 किमी मई 2004 में पूरी की गई थी। शेष 5.2 किमी अभी तक (फरवरी 2012) अड़चन मुक्त भूमि के अभाव में पूर्ण नहीं की जा सकी थी। इसके अतिरिक्त, गोवा विधान सभा द्वारा सैकड़ों लोगों के विस्थापन वाले शेष कार्य प्रारम्भ न करने के लिए गोवा विधान सभा द्वारा पारित सर्वसम्मत निर्णय (अगस्त 2008), गोवा राज्य सरकार के साथ राज्य सहायता करार विद्यमान न होने और कोस्टल रिजर्व जोन मैनेजमेंट अथॉरिटी द्वारा अनुमति वापस लेने (जून 2011) जैसे कारणों से कार्य के निकट भविष्य में पूरा होने की संभावना नहीं थी। इसलिए, एनएचडीपी फेज-I में यथा परिकल्पित यथेष्ट पत्तन सड़क सम्पर्क स्थापित नहीं हुई।

13.1.6 पथ कर संग्रहण के कार्य

13.1.6.1 पूर्ण परियोजनाएं

राष्ट्रीय राजमार्ग फीस (दरों का निर्धारण और संग्रहण) नियमावली 2008 के नियम 3(1) के अनुसार केन्द्र सरकार अधिसूचना द्वारा राजमार्ग के किसी खंड के उपयोग के लिए फीस का उद्ग्रहण कर सकती है। उपर्युक्त नियमावली के नियम 3(2) में पुनः प्रावधान है कि फीस (अर्थात् पथ कर) का संग्रहण परियोजना के पूर्ण होने की तारीख से 45 दिनों के अन्दर प्रारम्भ होना चाहिए। तथापि, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित मामलों में पथ कर के संग्रहण में विलम्ब के कारण ₹127.68¹ करोड़ की राशि के राजस्व की कम उगाही देखी।

(i) **मुंबई जेएनपीटी:** परियोजना सड़क, राज्य राजमार्ग होने के कारण पथकर अधिसूचना एनएचएआई, जेएनपीटी, सिडको और महाराष्ट्र सरकार के बीच सहमति ज्ञापन के अनुसार महाराष्ट्र सरकार (जीओएम) द्वारा जारी की जानी थी। मुंबई जेएनपीटी- II 31 दिसम्बर 2008 को पूरा हुआ था। तथापि, अधिसूचना 21 माह के विलम्ब के बाद जारी की गई (नवम्बर 2010) और प्रयोक्ता फीस का पथकर संग्रहण 25 नवम्बर 2010 से प्रारम्भ किया गया था। 33 दिनों तक प्रयोक्ता फीस के संग्रहण के बाद पथकर संग्रहण स्थानीय लोगों द्वारा आंदोलन के कारण रोक दिया गया (27 दिसम्बर 2010) जिन्होंने 2.350 किमी की पट्टी के चौड़ी करने और पूरा करने सहित विभिन्न मांगे की। जैसा कि पहले ही उन्नर पैरा 13.1.5.3 (i) में उल्लेख किया गया है, सड़क की उक्त पट्टी सिडको से अधिकार में लेते समय अभीष्ट चौड़ाई की भूमि के सत्यापन में एनएचएआई की ओर से चूक के कारण अपूर्ण रही थी। 33 दिनों की अवधि के दौरान पथकर संग्रहण से अर्जित औसत राजस्व के आधार पर एसपीवी ने अधिसूचना जारी करने में 21 माह के विलम्ब के कारण ₹ 21.73²

¹ ₹ 127.68 करोड़ = ₹ 21.73 + ₹ 12.37 + ₹ 1.34 + ₹ 90.32 करोड़ + ₹ 1.92 करोड़

² ₹ 21.73 करोड़ की राजस्व हानि = ₹ 3,35,427 × 648 दिन

करोड़ की राजस्व हानि उठाई। एसपीवी को 28-12-2010 से 31-12-2011 तक पथकर संग्रहण का पुनरारंभ न करने के कारण ₹ 12.37¹ करोड़ की भी हानि हुई। एसपीवी को पथकर प्रचालनों के पुनरारंभ होने तक और हानियां उठानी होगी।

(ii) **कोचीन:** परियोजना 31 जनवरी 2011 को पूर्ण हुई थी परन्तु पथकर अधिसूचना 59 दिनों के बाद (31 मार्च 2011) जारी की गई थी और पथकर संग्रहण प्रचालन 77 दिनों के बाद (17 जून 2011) प्रारम्भ हुआ जो अधिसूचना की तारीख के प्रथम दिन स्थानीय लोगों के आंदोलन के कारण स्थगित हो गया। पथकर संग्रहण का पुनरारंभ 29 दिनों की अवधि के बाद (17 जुलाई 2011) हो सका। प्रथम दिन को संग्रहीत प्रयोक्ता फीस के आधार पर कम्पनी को ₹ 1.34² करोड़ की राशि तक राजस्व की कम उगाही हुई।

(iii) **पारादीप:** अर्र पैरा 13.1.5.3 (ii) में यथा उल्लिखित परियोजना की पूर्णता पीपीटी और जीओओ के असहयोग के कारण 28 महीने तक के विलम्ब से हुई। परियोजना के विस्तृत यातायात सर्वेक्षण रिपोर्ट में किए गए राजस्व अनुमानों (मई 2006) के आधार पर लेखापरीक्षा ने उपर्युक्त अवधि के लिए संभाव्य पथ कर राजस्व की हानि के प्रति ₹ 90.32 करोड़ की राशि परिकलित की जिसकी उगाही नहीं हुई। इसके अतिरिक्त उड़ीसा सरकार के साथ राज्य सहायता करार के अभाव में कम्पनी उड़ीसा पंजीकरण संख्या वाले वाहनों से 1 अक्टूबर 2009 से सभी वाहनों से पथकर फीस का संग्रहण प्रारम्भ करने के लिए मुख्य सचिव जीओओ द्वारा आयोजित बैठक में लिए गए निर्णय तक पथकर का संग्रहण लागू करने (4 जुलाई 2009 से 30 सितम्बर 2009) में असमर्थ थी। तथापि, कम्पनी को पथकर का संग्रहण न करने के कारण ₹ 1.92³ करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

13.1.6.2 अपूर्ण परियोजनाएं

मोरमुगाव, कलकत्ता -हल्दिया, न्यू मंगलोर, चेन्नई-इन्नोर और तूतीकोरन परियोजनाओं के पूरा करने की मूल नियत तारीख मार्च 2003, मार्च 2005, दिसम्बर 2007, अप्रैल 2006 और अगस्त 2006 थी। तथापि, ये परियोजनाएं मूल टेकों के समाप्त करने और कार्य पुनः अवाई करने, धीमी प्रगति, भूमि अधिग्रहण और आर एण्ड आर मुद्दे आदि जैसे कारणों से समय से पूरी नहीं की जा सकीं और कार्य अभी भी प्रगति पर था (दिसम्बर 2011)।

डीपीआर में दिए गए यातायात/राजस्व अनुमानों और विभिन्न एजेंसियों के माध्यम से समय पर एनएचएआई द्वारा कार्यान्वित यातायात सर्वेक्षणों के आधार पर लेखापरीक्षा ने इन परियोजनाओं के

¹ ₹ 12.37 करोड़ की राजस्व हानि = ₹ 3,35,427 × 369 दिन

² ₹ 1.34 करोड़ की राजस्व हानि = ₹ 1,11,520 × 120 दिन { कुल विलम्ब (59+77+29) - 45 दिन पथकर प्रारम्भ करने के लिए अपेक्षित = 120 दिन }

³ ₹ 1.92 करोड़ = 89 दिन × ₹ 2.16 लाख प्रतिदिन

समय से पूरा न होने के कारण उठाई गई संभाव्य हानि ₹ 873.85 करोड़* के रूप में परिकलित की।

निष्कर्ष

सीसीईए ने एसपीवीज के माध्यम से बीओटी के आधार पर देश में प्रमुख पत्तनों के लिए चार मार्गी सम्पर्क उपलब्ध कराने के लिए दिसम्बर 2000 में अनुमोदन प्रदान करते समय एनएचएआई को मार्च 2002 तक पीआरसी परियोजनाओं के लिए ठेके देने के निर्देश दिए थे। तदनुसार, इन परियोजनाओं के ठेका देने की 2-3 वर्ष की अवधि के अन्दर पूरा किए जाने की आशा की गई थी। तथापि, एनएचएआई /एसपीवीज ने इन परियोजनाओं के समय से कार्यान्वयन के लिए कारपोरेट/ नीतिगत योजना तैयार नहीं की। विभिन्न परियोजनाओं में एसपीवीज के गठन और ठेका देने में विलम्ब देखा गया। परिणामतः, कोई भी परियोजना नियत तारीख तक पूरी नहीं हुई। कुल नौ परियोजनाओं में से, केवल चार अभी तक 12 महीने (जेएनपीटी फेज-1) से 53 महीने (कोचीन) तक के बीच विलम्बों के साथ पूरी हुई थी और शेष परियोजनाएं अभी (दिसम्बर 2011) पूरी की जानी थी। मोरमुगांव और कोचीन पत्तनों में, पत्तन के छोर पर क्रमशः 1.8 किमी और 10 किमी की सड़क पट्टी का उन्नयन संबंधित डीपीआर में इन पट्टियों के शामिल न करने के कारण नहीं किया जा सका। इस प्रकार, मोरमुगांव और कोचीन पत्तनों के लिए उन्नत सड़क सम्पर्क स्थापित नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, एसपीवीज के अप्रभावी पथकर संग्रहण प्रचालनों के कारण पथकर संग्रहण में या तो विलम्ब हुआ अथवा इसे निलम्बित किया गया जिससे एसपीवीज को ₹ 127.68 करोड़ की राजस्व हानि हुई। पीआरसी परियोजनाओं के पूरा करने में विलम्ब के कारण पथकर राजस्व की संभाव्य हानि ₹ 873.85 करोड़ बननी है (दिसम्बर 2011)।

मामला मार्च 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उत्तर प्रतीक्षित था (मई 2012)।

13.2 ग्राहियों से शास्ति की वसूली न करना

रियायत करारों के अनुसार कार्य के विलम्बित समापन के लिए शास्ति की वसूली करने में प्रबन्धन की विफलता के परिणामस्वरूप ग्राहियों से ₹ 90.30 करोड़ की उगाही नहीं हुई और उपरोक्त राशि पर ब्याज के रूप में ₹ 17.15 करोड़ (दिसम्बर 2011 तक) की परिहार्य हानि हुई।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने तमिलनाडु राज्य में निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी) आधार पर नामाक्कल-करूर, करूर-डिंडीगुल और उलूनदूरपेट-पदालूर रोड स्ट्रैच के अपग्रेडेशन के लिए क्रमशः 30 जनवरी 2006, 20 अप्रैल 2006 और 30 जून 2006 के तीन रियायत करारों (सीए) पर हस्ताक्षर किए।

पूर्वोक्त सीए में शामिल समान खंड 16.5 के अनुसार ग्राही के अनुरोध पर स्वतंत्र परामर्शदाता (आईसी), ग्राही के आग्रह पर पर्याप्त रूप से पूर्ण कार्य के सम्बन्ध में एनएचएआई से अनुमोदन प्राप्त करने के बाद, समापन का अनन्तिम प्रमाण-पत्र (पीसीसी) जारी कर सकेगा। आईसी से यह अपेक्षित था कि वह पीसीसी के साथ बकाया आइटमों की एक सूची (पंच लिस्ट आइटम्स), भी संलग्न करे

* मोरमुगांव ₹ 20.54 करोड़, कलकता-हल्दिया ₹ 294.64 करोड़, न्यू मंगलोर ₹ 172.73 करोड़, चेन्नई -इन्नोर ₹ 173.66 करोड़ और तूतीकोरन ₹ 212.28 करोड़ =कुल ₹ 873.85 करोड़

जो कि एनएचएआई के परामर्श से बनाई गई हो तथा ग्राहियों व आईसी के द्वारा संयुक्त रूप से हस्ताक्षरित हो। सभी पंच लिस्ट आइटम पीसीसी के निर्गम की तारीख से 120 दिनों के भीतर ग्राही द्वारा पूर्ण किया जाना अपेक्षित था। उपरोक्त खंड में आगे अनुबद्ध किया गया था कि कार्य के समापन का प्रमाण-पत्र ग्राही द्वारा पंच लिस्ट आइटम्स के आईसी की संतुष्टि पूर्ण समापन के बाद ही आईसी द्वारा जारी किया जाएगा। एनएचएआई को करार रद्द करने का अधिकार प्राप्त था यदि ग्राही उपरोक्त खंड में घोषित तरीके में पंच लिस्ट आइटम्स को पूर्ण करने में विफल रहे।

120 दिनों के पूर्वोक्त अवधि के बाद भी पंच लिस्ट आइटम्स के समापन में विलम्ब के मामले में एनएचएआई को आईसी द्वारा प्राक्कलित लागत पर आधारित पूर्ण हुई पंच लिस्ट आइटम्स को पूरा करने और ग्राही से पंच लिस्ट आइटम्स को पूर्ण करने की लागत वसूल करने का अधिकार था। इसके अतिरिक्त एनएचएआई को शास्ति के रूप में ऐसी लागत (₹0.10 करोड़ के न्यूनतम के अध्यक्षीन) के 200 प्रतिशत के समतुल्य राशि एस्करो एकाउन्ट से प्रत्यक्ष रूप से वसूल करने का भी अधिकार प्राप्त था।

तीन स्ट्रैचों के सम्बन्ध में पीसीसी क्रमशः 21 अगस्त 2009 (नामक्कल-कारूर) 04 नवम्बर 2009 (कारूर-डिडिगुल) और 04 सितम्बर 2009 (उल्लुन्दुरपेट-पादालूर) को जारी किए गए थे। तथापि, ग्राहियों ने पीसीसी के निर्गम के बाद 120 दिनों की अनुबद्ध अवधि के भीतर पंच लिस्ट आइटम्स को पूरा नहीं किया था। अतएव, सम्बन्धित आईसी ने सीए के खंड 16.5 के प्रावधानों के अनुसार 16 अगस्त 2010, 18 जून 2010 और 11 दिसम्बर 2010 को क्रमशः ₹1.37 करोड़ (नामक्कल-कारूर) ₹52.00 करोड़ (कारूर-डिडिगुल) और ₹36.93 करोड़ (उल्लुन्दुरपेट-पादालूर) के शास्ति की सिफारिश की थी। तदनन्तर सभी तीन सेक्शनों के सम्बन्ध में लम्बित पंच लिस्ट आइटम्स सम्बन्धित ग्राहियों द्वारा 120 दिनों की अनुबद्ध अवधि के बाद पूरी लगभग पूरी कर ली गई थी। तीन सेक्शनों के सम्बन्ध में अंतिम समापन प्रमाण-पत्र अभी जारी किए जाने थे। तथापि, एनएचएआई ने, प्रबन्धन के अनिर्णय के कारण ग्राहियों से ₹90.30 करोड़ की संस्तुत शास्ति की वसूली नहीं की थी। उपरोक्त राशि पर ब्याज की हानि ₹17.15 करोड़¹ (दिसम्बर 2011 तक) थी।

प्रबन्धन ने बताया (जनवरी 2012) कि कानूनी परामर्शदाताओं की राय, कि "रियायत करार के खंड 16.5 के अनुसार क्या एनएचएआई को 120 दिनों के बाद शेष कार्य की लागत के 200 प्रतिशत की शास्ति की वसूली करने के लिए अधिकार प्राप्त था, जबकि शेष कार्य जारी था, और ग्राही द्वारा पूर्ण हुआ था", प्राप्त की गई थी। एनएचएआई ने आगे बताया कि क्योंकि लगाई गई शास्ति सामान्य प्रकृति की सामान्य और इससे एनएचएआई की लगभग सभी बीओटी परियोजनाएँ प्रभावित होंगी, अतः कानूनी राय विचार विमर्श एवं अंतिम निर्णय लेने के लिए कार्यकारी समिति को प्रस्तुत की जायेगी।

उपरोक्त उत्तर इस तथ्य के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं था कि जबकि एक तरफ पीसीसी ने अगस्त 2009 से जून 2011 तक की अवधि के दौरान आम जनता को पूर्ण अवसंरचना सुविधा का लाभ दिए बिना ₹192.25² करोड़ के भारी टोल राजस्व के संग्रहण करने में ग्राही को समर्थ किया, दूसरी तरफ वे 120 दिनों की अनुबद्ध अवधि के भीतर पंच लिस्ट आइटम्स पूर्ण करने की ठेकागत

¹ प्रति वर्ष 10 प्रतिशत पर

² उल्लुन्दुरपेट-पादालूर ₹118.17 करोड़, दिडिगुल-कारूर ₹43.09 करोड़ और नामाक्कल-कारूर ₹30.99 करोड़

बाध्यता पूरी करने में विफल रहे। इसके अतिरिक्त करार में कोई अस्पष्टता नहीं थी क्योंकि इसका खंड 16.5, अनुबद्ध समय सीमा के भीतर सम्पूर्णता में कार्य के समापन को निर्धारित करता था और विलंबित पंच लिस्ट आइटम्स को पूरा करने की लागत वूसल करने के अलावा शास्ति वसूल करने का भी अनन्य अधिकार एनएचएआई को देता था।

ग्राहियों से शास्ति की वूसली के लिए आईसी की अनुशंसा पर प्रबंधन के अनिर्णय के परिणामस्वरूप ग्राहियों से ₹90.30 करोड़ की उगाही नहीं हुई और फलस्वरूप उपरोक्त राशि के ब्याज के लिए ₹17.15 करोड़ (दिसम्बर 2011 तक) की परिहार्य हानि हुई।

मामला जनवरी 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उत्तर प्रतिक्षित था (मई 2012)।

13.3 टोल प्लाजा के निर्माण में अत्यधिक विलम्ब के कारण राजस्व की हानि

अपेक्षित लाइन संख्या के साथ रोड स्ट्रैच एवं टोल प्लाजा के पूर्ण होने में में बेमेल के परिणामस्वरूप ₹28.38 करोड़ (सितम्बर 2011 तक) के टोल राजस्व की परिहार्य हानि हुई। प्राधिकरण के टोल संग्रहण के पुनः आरम्भ होने तक प्रति महीना ₹1.75 करोड़ की आवर्ती हानि होगी।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (प्राधिकरण) ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम (एनएचडीपी) चरण 1 के ईस्ट-वेस्ट कोरीडोर के अन्तर्गत बिहार एवं पश्चिम बंगाल राज्य में एनएच-31 के पूर्णिया-दालखोला खंड (62.14 किमी) के चार लेन का कार्य निष्पादित किया और 7 अप्रैल 2010 को कार्य को पूरा किया। भारत सरकार ने गजट अधिसूचना (5 जनवरी 2010) में अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से 45 दिनों के भीतर अथवा अधिसूचित स्ट्रैच के कार्य समापन की तारीख से 45 दिनों के भीतर, जो भी बाद में हो, एनएच-31 के उपरोक्त खंड पर फीस के संग्रहण की शुरुवात अधिसूचित की।

प्राधिकरण ने 19 अगस्त 2010 से उपरोक्त स्ट्रैच पर सूरजापुर टोल प्लाजा में प्रयोक्ता फीस का संग्रहण आरम्भ किया। तथापि, टोल दरों और पर्याप्त लेनों का प्रावधान न होने के कारण यातायात की भीड़-भाड़ के प्रति स्थानीय लोगों की अप्रसन्नता के कारण जिला मजिस्ट्रेट उत्तर दिनाजपुर ने इन समस्याओं के समाधान तक कानून एवं व्यवस्था के आधार पर टोल प्लाजा प्रचालन को आस्थगित करने का निदेश दिया (28 अगस्त 2010)। तदनुसार प्राधिकरण ने 28 अगस्त 2010 के 10.25 पूर्वाह्न से टोल प्लाजा के प्रचालन को आस्थगित किया कर दिया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:-

- टोल प्लाजा की अवस्थिति की योजना आरम्भिक रूप से डीपीआर चरण में नहीं बनायी गई थी। सितम्बर 2007 में अवस्थिति के निर्णय के बाद राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम 1956 की धारा 3ए के अन्तर्गत भूमि अधिग्रहण करने का अभिप्राय दो वर्ष बाद में (अक्तूबर 2009) में अधिसूचित किया गया था जबकि भूमि अधिग्रहण की 3डी अधिसूचना एक वर्ष के विलम्ब के बाद जारी की गई थी (सितम्बर 2010)। अन्य एक वर्ष बीतने के बाद भी सूरजापुर टोल प्लाजा के लिए अधिग्रहित अतिरिक्त भूमि को प्राधिकरण को सौंपना प्रतीक्षित था (अगस्त 2011)। इससे भूमि के अधिग्रहण में प्रबन्धन की अपर्याप्त योजना प्रदर्शित हुई जिससे टोल प्लाजा के निर्माण में विलम्ब हुआ।
- ओएमटी (प्रचालन, रख-रखाव एवं टोलिंग) पैकेज की निविदा देने में अत्यधिक विलम्ब हुआ था जिसके अन्तर्गत सूरजापुर टोल प्लाजा निर्माण किया जाना प्रारम्भ में प्रस्तावित था।

सितम्बर 2007 में टोल प्लाजा की अवस्थिति का निर्णय लेने के बाद प्राधिकरण ने मार्च 2009 में सम्भावित बोलीदाताओं से आरएफक्यू आमंत्रित कर निविदा प्रक्रिया आरम्भ करने में 18 महीने लिए। बोली खोलने के बाद पैकेज स्कैप कर दिया गया (सितम्बर 2010) क्योंकि प्राप्त बोलियाँ व्यवहार्य नहीं समझी गई थी।

- प्राधिकरण से 23 मई 2010 अर्थात् भारत सरकार की अधिसूचना दिनांक 5 जनवरी 2010 के अनुसार पूर्वोक्त चार लेन स्ट्रैच के काम समापन (7 अप्रैल 2010) की तारीख से 45 दिनों के भीतर प्रयोक्ता फीस के संग्रहण की शुरुवात करना अपेक्षित था। तथापि, उपरोक्त स्ट्रैच के लिए फीस संग्रहण करने वाली एजेन्सी की नियुक्ति की प्रक्रिया स्थगित रखी गई थी क्योंकि ऐसी एजेन्सी की नियुक्ति की नई नीति प्राधिकरण द्वारा विचाराधीन थी। तदनन्तर जून 2010 में बनाई गई नई नीति ने फीलड यूनिटों को तीन महीनों तक अथवा खुली प्रतिस्पर्द्धी बोली के माध्यम से फीस संग्रहण एजेन्सी की नियुक्ति तक विभागीय रूप से टोल संग्रहण करने के लिए प्राधिकृत किया। प्राधिकरण ने 19 अगस्त 2010 से विभागीय रूप से प्रयोक्ता फीस के संग्रहण की शुरुवात की। इस अनिर्णय से टोल प्रचालन शुरू करने में 88 दिनों का विलम्ब हुआ।
- इस प्रकार प्रबन्धन की ओर से अविवेकी आयोजना और अनिर्णय के कारण प्रयोक्ता फीस भारत सरकार राजपत्र की अधिसूचना दिनांक 5 जनवरी 2010 के उल्लंघन में उपरोक्त स्ट्रैच पर संग्रहित नहीं की जा सकी। ₹5.84¹ लाख के औसत दैनिक संग्रहण के आधार पर राजकोष को राजस्व हानि ₹28.38² करोड़ (सितम्बर 2011 तक) के राजस्व की हानि हुई।

प्रबन्धन ने उत्तर दिया (मई 2011) कि:

- सुरजापुर टोल पर एक अतिरिक्त लेन के साथ स्थायी टोल प्लाजा 4+4 लेन का निर्माण पहले अन्य ओएमटी पैकेज के कार्यक्षेत्र में था जिसे अंतिम रूप नहीं दिया गया था। टोल एजेन्सी की चयन प्रक्रिया नई नीति के विचाराधीन होने के कारण बंद कर दी गई थी। तदुपरान्त प्रयोक्ता फीस संग्रहण 2 लेन अस्थायी बूथ के द्वारा विभागीय रूप से शुरू हुआ था जिसे स्थगित किया जा चुका है।
- स्थायी टोल प्लाजा के निर्माण न होने के कारण टोलएबल सेक्शन फीस नियमों के अनुसार पूरा नहीं हुआ है।

प्रबन्धन का उत्तर निम्नलिखित की दृष्टि से स्वीकार्य नहीं था:

- प्राधिकरण अपने स्वयं के परिपत्र दिनांक 30 सितम्बर 2003 का अनुपालन करने में विफल रहा जिसमें प्लाजा आफिस काम्प्लेक्स, टोल बूथ, अतिरिक्त लेन मीडियन की पेविंग इत्यादि सहित टोल प्लाजा का निर्माण अनुबद्ध था जिन्हें फीस अधिसूचना के प्रकाशन से पूर्व और सेक्शन के 4 लेनिंग के प्रत्याशित समापन से 90 दिनों पूर्व पूर्ण होना चाहिए।

¹ 19-8-2010 से 28-8-2010 तक की अवधि के दौरान कुल टोल संग्रहण= ₹58.43 लाख/10दिन= ₹5.84 लाख प्रतिदिन

² 88 दिनों की हानि (अर्थात् 23-5-2010 से 18-8-2010)=88 दिन* ₹5.84 लाख = ₹ 5.14 करोड़

398 दिनों की हानि (अर्थात् 29-8-2010 से 30-9-2011)=398 दिन* ₹5.84 लाख= ₹23.24 करोड़

जोड़ ₹ 28.38 करोड़

- पूर्ण स्ट्रैच के विभिन्न सेक्शनों के लिए समापन प्रमाण-पत्र मार्च 2004 और अप्रैल 2010 के बीच जारी किए गए थे और प्राधिकरण टोल संग्रहण द्वारा भी 19 अगस्त 2010 से शुरू कर दिया गया था। इस प्रकार टोलएबल सेक्शन की अपूर्णता के सम्बन्ध में प्रबन्धन का तर्क स्वीकार्य नहीं था।

इस प्रकार, रोड स्ट्रैच और अपेक्षित लेन संख्या के साथ टौल प्लाजा के कार्य समापन में बेमेल के परिणामस्वरूप ₹28.38 करोड़ (सितम्बर 2011 तक) के टोल राजस्व ही हानि हुई। प्राधिकरण को टौल संग्रहण के पुनः आरम्भ होने तक ₹1.75 करोड़ प्रति महीना (₹5.84 लाख* 30 दिनों) की आवर्ती हानि होगी।

मामला दिसम्बर 2011 में मंत्रालय को सूचित किया गया जिसका अन्तर प्रतीक्षित था (मई 2012)।

13.4 ब्याज के परिहार्य भुगतान के कारण हानि

मुरादाबाद टैल रोड कम्पनी लिमिटेड (कम्पनी) का गठन दो मार्गी मुरादाबाद बाईपास के निर्माण, विकास और रखरखाव के लिए एक सहायक कम्पनी के रूप में एनएचएआई द्वारा अगस्त 1998 में किया गया था। अपर्याप्त पथकर संग्रहण और एनएचडीपी के अन्तर्गत एनएच 24 (जिसमें उपर्युक्त बाईपास शामिल था) के मुरादाबाद-बरेली खंड के उन्नयन के लिए अनुवर्ती निर्णय के कारण कम्पनी अव्यवहार्य हो गई। उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में एमटीआरसीएल बोर्ड ने कम्पनी को बंद करने का निर्णय लिया (सितम्बर 2008) और एनएचएआई से एसबीआई/आईडीएफसी के सावधि कर्जों के निपटान के लिए निधियां जारी करने के लिए अनुरोध किया (दिसम्बर 2008)। तथापि, एनएचएआई ने कम्पनी द्वारा यथा अभीष्ट निधियां जारी करने के लिए अपना निर्णय लेने में अगस्त 2011 तक विलम्ब किया। अन्ततः, कम्पनी ने उक्त सावधि कर्जों पर ब्याज के प्रति ₹ 8.64 करोड़ का अतिरिक्त व्यय उठाया।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएचएआई) ने एनएच 24 के 148.43 किमी. से 166.650 किमी. तक दो मार्गी मुरादाबाद बाईपास के निर्माण, विकास और रखरखाव के प्रयोजन से ₹ 30 करोड़ की इक्विटी पूंजी के साथ अपनी सहायक कम्पनी के रूप में एक विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) अर्थात् मुरादाबाद टाल रोड कम्पनी लिमिटेड (कम्पनी) का गठन (अगस्त 1998) कम्पनी अधिनियम 1956 के अन्तर्गत किया। परियोजना की अनुमानित लागत ₹ 103.50 करोड़ थी।

कम्पनी ने जनवरी 2001 से जून 2002 के दौरान निधिकरण के अन्तर को पूरा करने के लिए औद्योगिक विकास वित्त निगम (₹ 28.10 करोड़) और भारतीय स्टेट बैंक (₹ 22.55 करोड़) से ₹ 50.65 करोड़ के सावधि ऋण लिए। परियोजना के चरण-I और चरण-II क्रमशः 20 जून 2001 और 02 जुलाई 2002 को पूरे हो गए थे और व्यापारिक प्रचालन, कार्य पूरा होने के अगले दिन से प्रारम्भ हो गया था। तथापि, परिकल्पित और वास्तविक पथ कर राजस्वों में भारी अंतर के कारण कम्पनी का राजस्व, कार्यालय और प्रशासनिक खर्च, पथ कर प्रचालन और रखरखाव खर्च जैसे, इसके खर्चों को पूरा करने के लिए भी अपर्याप्त रहा जिसकी पूर्ति समय समय पर कम्पनी को एनएचएआई द्वारा दिए गए कर्ज से की गई। परिणामतः, कम्पनी को प्रारम्भ से ही हानियां हुईं और इसकी शेयर पूंजी का वर्ष 2007-08 में पूर्णतः क्षरण हो गया।

इसी बीच, भारत सरकार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम (एनएचडीपी) के चरण-III बी के अन्तर्गत बीओटी आधार पर एनएच 24 के मुरादाबाद-बरेली (मुरादाबाद बाई पास सहित) के चार मार्गी करने का अनुमोदन किया (अप्रैल 2007)। कम्पनी के निदेशक बोर्ड ने सितम्बर 2008 में आयोजित अपनी बैठक में विचार किया कि उपर्युक्त परिवर्तनों के परिप्रेक्ष्य में कम्पनी की मौजूदगी अव्यवहार्य हो जाएगी और एनएचआई द्वारा कम्पनी की परियोजना का अधिकार लेने के लिए सही रीति बनाने के बाद कम्पनी को बंद करने का निर्णय लिया। एनएचएआई द्वारा कार्य के सौंपने के बाद (दिसम्बर 2009) कम्पनी ने उपर्युक्त पट्टी की चार लेनिंग के लिए ग्राही मै. मुरादाबाद बरेली एक्स्प्रेसवे लिमिटेड को अपनी परिसम्पत्तियां सुपुर्द कर दी (दिसम्बर 2010)। तदनन्तर, कम्पनी ने एनएचएआई से ऋण लिया और आईडीएफसी (₹ 9.93 करोड़) और एसबीआई (₹ 7.89 करोड़) को ₹ 17.82 करोड़ के बकाया सावधि ऋण पर ब्याज सहित सम्पूर्ण राशि को चुकाया (अगस्त 2011)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इस तथ्य के अलावा कि कम्पनी अपर्याप्त पथकर संग्रहण के कारण प्रारम्भ से हानियां उठा रही थी, एनएचएआई को ज्ञात था कि कम्पनी की मौजूदगी एनएचडीपी के चरण-III बी के अन्तर्गत एनएच-24 के मुरादाबाद-बरेली खंड के चार लेनिंग के सरकार के निर्णय के कारण अव्यवहार्य हो गया था। एमटीआरसीएल बोर्ड के कम्पनी के बंद करने के निर्णय (सितम्बर 2008) और एसबीआई/आईडीएफसी के उपर्युक्त सावधि ऋणों के निपटाने के लिए निधियां जारी करने के कम्पनी के आगे के निर्णय (दिसम्बर 2008) के बारे में भी एनएचएआई अवगत था। तथापि, पर्याप्त बेशी निधियां होने और यह तथ्य कि परिवर्तित परिदृश्य में कम्पनी अव्यवहार्य हो गई थी, जानने के बावजूद भी एसबीआई और आईडीएफसी से लिए गए कम्पनी के ऋण को चुकाने के लिए राशि जारी करने के लिए अपने निर्णय में एनएचएआई ने विलम्ब किया। अंत में, अगस्त 2011 में एनएचएआई ने कम्पनी द्वारा वांछित निधियां जारी की।

कम्पनी को उपरोक्त सावधि ऋण पर ब्याज के प्रति ₹ 8.64 करोड़ के अतिरिक्त व्यय का वहन करना पड़ा जिसका परिहार किया जा सकता था यदि एनएचएआई द्वारा समय से निर्णय लिया जाता।

कम्पनी के प्रबन्धन ने बताया (अप्रैल 2010) कि यह अलग इकाई होने के कारण इसके द्वारा लिए गए कर्जे कम्पनी की एकमात्र जिम्मेदारी थी और एनएचएआई देयता लेने के लिए बाध्य नहीं था। कम्पनी के दृष्टिकोण का एनएचएआई द्वारा भी समर्थन किया गया (जुलाई 2010)।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि एमटीआरसीएल एनएचएआई के 100 प्रतिशत स्वामित्व की सहायक कम्पनी थी और अव्यवहार्य हो गई थी क्योंकि एक मात्र सोर्स नामतः पथकर प्रचालन से इसकी आय ऋण चुकाने के लिए अपर्याप्त थी। परिसम्पत्तियां दिसम्बर 2010 में अन्य ग्राही को स्थानान्तरित कर दी गई थी जिससे किसी लाभप्रद प्रचालन की संभावना विफल हो गई। एनएचएआई द्वारा अपने लेखाओं में एमटीआरसीएल से वसूली योग्य के रूप में दिखाए गए ऋण और उस पर ब्याज की राशि की उगाही के अवसर दूर हैं।

इस प्रकार, कम्पनी के बकाया ऋण को चुकाने के लिए उसको एनएचएआई द्वारा ऋण जारी करने में विलम्ब के कारण कम्पनी ने ब्याज के प्रति ₹ 8.64 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया और इतनी ही राशि की परिहार्य हानि उठाई।

मामला अप्रैल 2012 में मंत्रालय को सूचित किया गया था; उत्तर प्रतीक्षित था (मई 2012)।