अध्याय 1: प्रस्तावना

1.1 भारत में ऑटोमोटिव उद्योग

ऑटोमोटिव उद्योग विश्व के सबसे बड़े औद्योगिक क्षेत्रों में से एक है और किसी भी अर्थव्यवस्था का एक महत्वपूर्ण क्षेत्र है। इसकी गहरी पैठ और पिछले संयोजन के कारण इसका एक मजबूत बहुआयामी प्रभाव है और यह आर्थिक वृद्धि के एक महत्वपूर्ण कारक के तहत कार्य करता है। 1991 से भारत में इस क्षेत्र में उत्तरोत्तर उदारीकरण के साथ सबसे सक्रिय उद्योग क्षेत्र में से एक में कई विनिर्माण सुविधायें लगातार बढ़ी हैं। इसमें कई प्रकार के वाहनों का निर्माण किया जाता है: यात्री कार, हल्का, मध्यम और भारी वाणिज्यिक वाहन, बहुआयामी वाहन जैसे- जीप, दो पहिया जैसे- स्कूटर, मोटरसाईकिल और मोपेड, थ्री व्हीलर, ट्रैक्टर और अन्य कृषि उपकरण। राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) में इस क्षेत्र का योगदान 1992-93 में 2.77 प्रतिशत से बढ़कर 2012[1] मध्य में 6 प्रतिशत पर बन्द हुआ।

अगस्त 2012 तक भारत में यात्री कारों और बहु-उद्देशीय वाहनों के 19 निर्माता, वाणिज्यिक वाहनों के 14 निर्माता, दो और तिपहिया वाहनों के 16 निर्माता और इंजन के 5 निर्माताओं के अलावा ट्रैक्टर के 12 निर्माता थे। इसमें भारतीय कंपनियों के अलावा सबसे बड़े वैश्विक मूल उपकरण निर्माता (ओईएमज़) भी शामिल हैं। विनिर्माण जीडीपी में आटो उद्योग का योगदान लगभग 25 प्रतिशत, जबकि केंद्रीय उत्पाद शुल्क राजस्व में इसका लगभग 18 प्रतिशत[2] भाग है।

1.2 भारत में ऑटो कंपोनेंट उद्योग

इंडियन ऑटो कंपोनेंट इंड्रस्ट्री देश में सबसे तेज वृद्धि करने वाले उद्योगों में से एक है। वि. व. 08 में राजस्व 26.5 बिलियन अमेरिकी डालर (` 1,59,159

[1] राष्ट्रीय विद्युत गतिशीलता लक्ष्य योजना, 2020, भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग एवं सार्वजनिक उपक्रम मंत्रालय, भारत सरकार

[2] नीतिगत मुद्दों पर सुझाव के भारतीय मोटरवाहन विनिर्माता (एसआईएएम) के ज्ञापन की पूर्व संघ बजट 2014-15, एसआईएएम और ओटोमोटिव कंपोनेंट मैनुफैक्चरर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एसीएमए) भारत में मोटर वाहन उद्योग के विकास कार्य के लिए भारत सरकार द्वारा नियुक्त दो प्रमुख निकाय हैं।

करोड़) से बढ़कर वि. व. 13 में 40.6 बिलियन अमेरिकी डालर (` 2,43,844 करोड़) हो गया है 8.9 प्रतिशत[3] की समेकित वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर)। लागत और गुणवत्ता के संदर्भ में इस उद्योग का एक विशेष वैश्विक प्रतिस्पर्धात्मक लाभ है और इसने अपने रूपांतरण में स्थानीय आपूर्तिकर्ताओं से वैश्विक ऑटो पार्ट्स आपूर्तिकताओं का रूख किया है। लागत लाभ कच्चे माल और श्रमिक में लागत प्रतिस्पर्धा से होता है, जबकि इसका स्थापित विनिर्माण आधार वैश्विक ओईएमज़ के लिए भारत से कल-पुर्जे आउटसोर्स करना एक बाध्यकारी आकर्षण है।

वि.व. 11 के दौरान इस क्षेत्र में लगभग ` 10,000 करोड़ का निवेश हुआ था। प्रमुख विदेशी कम्पनियां संयुक्त उद्यमों तथा साझेदारी के माध्यम से अथवा उनके अपने उत्पादन संयंत्र की स्थापना करके घरेलू उद्योगो में निवेश कर रही है। घरेलू घटक प्लेअर भी दीर्घकालीन उन्नति उद्देश्यों के लाभ प्राप्त करने के लिए उद्यम में भारी निवेश कर रहे है।

1.3 हमने यह विषय क्यों चुना

ओईएम निर्माताओं के लिए ऑटो कम्पोनेंट आपूर्तिकर्त्ताओं के साथ ऑटोमोबाईल प्रमुख उद्यम के कुल कारोबार में लगभग 70-80 प्रतिशत का योगदान देते है। अधिकतम ओईएम निर्माता केन्द्रीय उत्पाद शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1985 के अध्याय 87 के अन्तर्गत आते है। इस क्षेत्र के महत्वपूर्ण योगदान तथा इसकी निरन्तर वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, यह अनुभव किया गया कि इस क्षेत्र में विभागीय कार्रवाई, छूटो के साथ-साथ चयनित निर्धारितियों के अभिलेखों की जांच की कवरेज इस महत्वपूर्ण औद्योगिक भाग के अप्रत्यक्ष कर प्रशासन के एक सम्पूर्ण रूप से विश्लेषण को समर्थ बनाएगी।

1.4 टैरिफ संरचना

28 फरवरी 1985[4] से प्रभावी, रेलवे या ट्रामवे रॉलिंग स्टॉक के अलावा अन्य वाहन, उसके पुर्जे तथा अतिरिक्त सामग्री अध्याय 87 के तहत वर्गीकरणीय

[3] www.ibef.org

[4] केन्द्रीय उत्पाद शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1985 की शुरूआत

है। अध्याय 87 के तहत कवर किए गए प्रमुख उत्पाद ट्रेक्टर, व्यक्तियों तथा माल के परिवहन हेतु मोटर वाहन, मोटर साइकिल, साइकिल, इंजनो, बॉडी तथा अन्य पुर्जे के साथ फिट की गई चैसीस तथा इन वाहनो की अतिरिक्त सामग्रियां है। इस अध्याय के तहत निर्मित अधिकतम माल केन्द्रीय उत्पाद शुल्क की 12 प्रतिशत दर लेता है तथा कुछ अन्य मामलों में, शुल्क की दर 14 प्रतिशत से 27 प्रतिशत के बीच होती है। 9 जुलाई 2004 से, शुल्क के दो प्रतिशत की दर पर शिक्षा उपकर तथा 1 मार्च 2007 से शुल्क के एक प्रतिशत की दर पर माध्यमिक तथा उच्च शिक्षा उपकर भी उद्धग्राहय है। वित्त अधिनियम, 2001 की धारा 136 के अनुसार, एक प्रतिशत उत्पाद शुल्क द्वारा एक अधिशुल्क (राष्ट्रीय आपदा आकस्मिक शुल्क कहा जाने वाला) भी उदग्राह्य है। ऑटोमोबाइल (सशस्त्र बलों द्वारा उपयोग के लिए सरकार आयुध निर्माणियों में निर्यातित या निर्मित को छोड़कर) पर 1/8 प्रतिशत मूल्यवर्धित ऑटोमोबाइल उपकर भी उदग्राह्य है।

1.5 लेखापरीक्षा उद्देश्य

हमने निष्पादन लेखापरीक्षा यह सुनिश्चितता प्राप्त करने के लिए की थी कि अप्रत्यक्ष कर प्रशासन को ऑटोमोबाइल तथा ऑटो पुर्जे निर्माताओं से संबंधित राजस्व हित की सुरक्षा के लिए निम्नलिखित के माध्यम से पर्याप्त रूप से नियुक्त किया जाता है:

क) कर दाताओं तथा चूककर्ताओं का वार्षिक विश्लेषण,

ख) क्षेत्र से सम्बंधित विशेष जोखिमों की पहचान,

ग) रिटर्नो, आन्तरिक लेखापरीक्षाओं तथा एन्टी-अपवंचन की विस्तृत संवीक्षा जैसा अनुपालन सत्यापन तंत्र,

घ) आसूचना रिपोर्ट की सामूहिक शेयरिंग,

ङ) छूटों की सावधानी से मॉनीटरिंग,

च) विलम्ब के बिना अधिनिर्णय सुनिश्चित करने के लिए प्रयास, तथा

छ) प्राप्त सेवाओं के प्रति जांच द्वारा कर आधार को विस्तारित करना।

इसके अतिरिक्त, हमने इस संदर्भ में नियमों, परिपत्रों अधिसूचनाओं, अन्य मौजूदा अनुदेशों आदि की उपयुक्तता की भी जांच-पड़ताल की।

1.6 कार्यक्षेत्र एवं कवरेज

हमने ऑटो पूर्जे के निर्माताओं/आपूर्तिकर्त्ताओं के अलावा चयनित कमिश्नरियों (सहायक कार्यालयों सहित) के साथ-साथ ऑटोमोबाइल निर्माताओं के परिसर में रिकॉर्डो की जांच की। कमिश्नरियों, डिविजनों तथा रेंजों की कुल संख्या के 30 प्रतिशत को निष्पादन अध्ययन के दौरान कवर किया गया। दो सौ उन्तालीस[5] निर्धारिती जो ऑटोमोबाइल, ऑटोमोबाइल पुर्जो का निर्माण कर रहे थे तथा जिन्हें ओईएम की आपूर्ति करने के लिए चयनित किया गया था, को उनकी कवरेज करने के लिए सीमित किया गया जो इंजन पूर्जे तथा ड्राइव ट्रांसमिशन तथा स्ट्रीयरिंग पूर्जे के निर्माता/डीलर है।

इस अध्ययन में 2010-11 से 2012-13 की अवधि को कवर किया गया। हालांकि, सम्मिलित मामलों के आधार पर जहां पर भी आवश्यक हो, हमने पूर्ववर्ती वर्षों के रिकॉर्डो की भी जांच की।

1.7 आभार

हम इस लेखापरीक्षा को करने हेतु आवश्यक रिकॉर्ड उपलब्ध कराने के लिए केन्द्रीय उत्पाद शुल्क तथा सीमा शुल्क बोर्ड (सीबीईसी) तथा उसके अधीनस्थ संगठनो द्वारा किए गए सहयोग का आभार व्यक्त करते है।

हमने 12 दिसम्बर 2013 को सीबीईसी अधिकारियों के साथ एक एंट्री कान्फ्रेस में निष्पादन लेखापरीक्षा के लेखापरीक्षा उद्देश्यों तथा कार्यक्षेत्र पर चर्चा की। हमने 21 अक्टूबर 2014 को सीबीईसी के साथ एक्जिट कान्फ्रेंस का आयोजन किया।

---

[5] ए श्रेणी यूनिटें (वार्षिक रूप से ` 100 करोड़ से अधिक शुल्क भुगतान करने वाली)-36, बी श्रेणी यूनिटे (वार्षिक रूप से ` 100 करोड़ तथा ` 50 करोड़ के बीच शुल्क भुगतान करने वाली)-26, सी श्रेणी यूनिटें (वार्षिक रूप से ` 50 करोड़ तथा ` 10 करोड़ के बीच शुल्क भुगतान करने वाली)-80 तथा डी श्रेणी यूनिटें (वार्षिक रूप से ` 10 करोड़ और ` 1 करोड़ के बीच शुल्क भुगतान करने वाली)-97