

## अध्याय 3 → रियायत करार

### लेखापरीक्षा उद्देश्य 2

*यथोचित आश्वासन प्राप्त करने के लिए कि रियायत अवधि, पट्टा किराया और हस्तांतरण भुगतान से संबंधित करारों के प्रावधान पूरे थे और बिना किसी अस्पष्टता के स्पष्ट रूप से परिभाषित थे।*

रियायत करार रेल मंत्रालय और एसपीवी के बीच एक करार है जिसके माध्यम से बाद में उसे रेलवे लाईन के विकास, वित्तीय, रूपरेखा, निर्माण, प्रचालन और रख-रखाव का रियायत अवधि के दौरान अधिकार और लाभ को प्राप्त करने का अधिकार प्राप्त है। यह करार एसपीवी को कई अधिकार प्रदान करता है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित शामिल हैं:

- रेल मंत्रालय से आय के अन्तर रेलवे सविभाजन के नियम के अनुसार राजस्व, प्रचालन और अनुरक्षण लागत की कटौती करने के बाद परियोजना पर माल भाड़ा यातायात के उद्गम, गन्तव्य तक पहुँचने और संचालन से सञ्चित टैरिफ के अपने हिस्से को प्राप्त करने का अधिकार;
- परियोजना की परिसम्पत्तियों का वाणिज्यिक रूप से उपयोग करने का अधिकार;
- हस्तांतरण भुगतानों की प्रमात्रा जोकि रियायत अवधि के पूरा होने या किसी पार्टी द्वारा चूक के कारण परियोजना को समाप्त होने की स्थिति में देय हैं; और
- विद्यमान परिसम्पत्तियों को पट्टे पर लेने, रियायत अवधि के पूरे कार्यकाल के लिए एसपीवी से वसूलीयोग्य पट्टा किराया सहित परियोजना के कार्यान्वयन के दौरान प्राप्त हुई अतिरिक्त परिसम्पत्तियों के सञ्चय में निबन्धन एवम शर्तें।

इस अध्याय में रियायत अवधि, पट्टा करारों और परिसम्पत्तियों के हस्तांतरण की अवधि सहित रियायत करारों की समीक्षा के दौरान देखे गए मामलों शामिल हैं।

### 3.1 रियायत करार

रियायत करार एक प्रमुख दस्तावेज है जो ग्राहियों को दी गई रियायत के स्वरूप को परिभाषित करता है। लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल द्वारा ली गई छः परियोजनाओं के सञ्चय में रेल मंत्रालय और आरवीएनएल द्वारा निष्पादित रियायत करारों की समीक्षा की। एसपीवी के गठन हेतु लिए गए समय के साथ रियायत अवधि की अवधि के ब्यौरों को तालिका 2 में दर्शाया गया है:

तालिका 2 – रियायत करार पर हस्ताक्षर करने हेतु लिए गए समय और रियायत अवधि के कार्यकाल को दर्शाने वाला विवरण

एसपीवी	एसपीवी के गठन की तारीख	रियायत करारों पर हस्ताक्षर करने की तारीख	लिया गया समय <sup>12</sup>	रियायत अवधि (वर्षों में)
पीआरसीएल	मई 2000	जून 2001	390 दिन	33
वीएमपीएल (एसपीसी)	अक्टूबर 2002	मई 2003	180 दिन	12
एचएमआरडीसी	जुलाई 2003	मार्च 2004	270 दिन	32
कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड	जनवरी 2004	नवम्बर 2005	540 दिन	32
एचपीआरसीएल	सितम्बर 2006	दिसम्बर 2007	450 दिन	30 या कम
केआरसीएल	अक्टूबर 2006	नवम्बर 2007	407 दिन	30 या कम

उपरोक्त तालिका से यह देखा गया कि ग्राहियों को प्रदान की गई रियायत अवधि वीएमपीएल के मामले को छोड़कर, जहाँ छूट अवधि 12 वर्ष के लिए थी, 30-33 वर्षों के बीच थी। 2011-13 के दौरान लेखापरीक्षा में सटीकता से निम्नलिखित का पता चला;

- भारतीय रेल ने अवसञ्चना क्षेत्र में पीपीपी परियोजनाओं के लिए योजना आयोग द्वारा निर्धारित मॉडल के अनुसार कोई मॉडल रियायत करार नहीं

<sup>12</sup> रियायत करार पर हस्ताक्षर करने में लिए गए समय की गणना सञ्चित एसपीवी के गठन के माह/वर्ष से की जाएगी।

अपनाया था। रेल मंत्रालय ने पीआरसीएल के मामले में अपने विस्तृत अनुभवों के परीक्षण प्रणाली आधार पर विशिष्ट रियायत करार मॉडल विकसित करने का विकल्प दिया। पीआरसीएल के रियायत करार का उपयोग एचएमआरडीसी और कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड के साथ करार को अन्तिम रूप देने के लिए बेंचमार्क के रूप में किया गया था।

- ii. रेल मंत्रालय ने प्रत्येक रियायत करार के सञ्चाधन और सघीक्षा करने के लिए यथेष्ट समय लिया जिसके परिणामस्वरूप रियायत करारों पर हस्ताक्षर करने में विलम्ब हुआ। एसपीवी के गठन और रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के बीच समय अन्तराल 270 से 540 दिनों के मध्य था।
- iii. कच्छ रेलवे परियोजना और एचएमआरडीसी के आईआरआर क्रमशः 17.88 प्रतिशत और 10.5 प्रतिशत था। तथापि, कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड और एचएमआरडीसी को प्रदान की गई रियायत अवधि 32 वर्ष थी। इस प्रकार, अलग आईआरआर की दो परियोजनाओं के लिए 32 वर्ष की समान रियायत अवधि को पर्याप्त औचित्य के बिना अपनाया गया था; और
- iv. रियायत अवधि के प्रारम्भ होने की तारीख का एचवीआरसीएल और केआरसीएल के साथ हस्ताक्षरित रियायत करार में उल्लेख नहीं किया गया था। राष्ट्रीय राजमार्ग में पीपीपी के लिए योजना आयोग द्वारा निरूपित मॉडल रियायत करार के अनुसार रियायत अवधि रियायत करार पर हस्ताक्षर होने की तारीख से शुरू होती है।

रियायत करार के सञ्चाधन और इसे अन्तिम रूप देने में विलम्ब को स्वीकार करते हुए रेल मंत्रालय ने बताया (जून 2013) कि भारतीय रेल ने पिछले एसपीवीज के अनुभव के आधार पर एसपीवी के साथ कार्यान्वित करार के प्रावधानों की समीक्षा की जिससे रियायत करार को अन्तिम रूप देने में समय लगा। रेल मंत्रालय ने भी बताया कि प्रारम्भिक रूप से निर्धारित की गई रियायत अवधि (32 वर्ष) को यातायात साधन से नहीं जोड़ा गया था तथा बाद की एसपीवीज में, रियायत अवधि के रूप में 30 वर्ष अथवा इक्विटी निवेश के बराबर एनपीवी पेबेक (14 प्रतिशत की छूट दर पर) के समय तक, जो भी हो, भारतीय रेल द्वारा भविष्य में करारों के मामलों में पहले था, को अपनाने के लिए एक खण्ड शामिल किया गया था।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अन्य बातों के साथ-साथ रियायत अवधि को कार्यकाल निर्यात करने से पहले वित्तीय विवेक में आईआरआर, यातायात प्रवृत्ति इत्यादि के सञ्चालन में बैंचमार्को का प्रणालीगत दृष्टिकोण भी अपेक्षित है। रियायत अवधि के रूप में 32-33 वर्षों को अपनाने के लिए आधार अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थे। इसके अतिरिक्त, रियायत करार के प्रावधान यातायात सञ्चालन की भविष्य की प्रवृत्तियों सहित समीकृत करने के लिए किसी नम्यता के लिए कोई गुजाइस न छोड़ते हुए स्थिर एवकठोर थे। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में स्वीकार किया कि पीआरसीएल, एचएमआरडीसी तथा कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड के सञ्चालन के प्रारम्भिक करारों में निर्धारित की गई रियायत अवधि को यातायात साधन के साथ नहीं जोड़ा गया था। उनके दृष्टिकोण में इस कमी को बाद में सीओडी से प्रचालन की 30 वर्षों की अधिकतम सीमा के साथ रियायत अवधि को बढ़ाने के लिए एक खण्ड को जोड़ते हुए सम्बोधित किया गया था। तथापि, तथ्य यह रह जाता है कि रियायत अवधि के प्रारम्भ होने की तारीख को परिभाषित नहीं किया गया था क्योंकि यह सीओडी से प्रारम्भ होनी थी इस तारीख को इसलिए भी अपरिभाषित छोड़ दिया गया था क्योंकि निर्माण के लिए समय अवधि पर सहमति नहीं हुई थी। इस प्रकार, एसपीवीज के साथ रियायत करार पूरा नहीं था एवस्पष्टता की कमी थी।

### 3.1.1 कच्छ रेल कम्पनी लिमिटेड

कच्छ रेल कम्पनी लिमिटेड द्वारा शुरू की गई गाँधीधाम-पालनपुर गेज रूपांतरण परियोजना (301 कि.मी.) निर्धारित समय-सीमा में पूरी हो गई थी। इसने अपना प्रचालन दिसम्बर 2006 में प्रारम्भ किया था एवकछ: वर्ष में परियोजना की लागत वसूल कर ली गई थी। नवम्बर 2008 में रेल मंत्रालय ने इस परियोजना से अतिरिक्त लाभ प्राप्त करने के लिए लाईन के दोहरीकरण का अनुमोदन किया। तथापि, महाप्रबन्धक (जीएम), पश्चिम रेलवे ने अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड (अनुबन्ध 1) को रियायत करार की समीक्षा करने के लिए एक सन्दर्भ भेजा (दिसम्बर 2010) क्योंकि वर्तमान करार को जारी रखना व डब्ल्यूआर की आय के साथ-साथ इसके परिचालन अनुपात को भी गम्भीर रूप से क्षीण कर रहा था। तथापि रेल मंत्रालय ने डब्ल्यूआर के सुझाव पर कोई कार्रवाई प्रारम्भ नहीं की।

लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर (दिसम्बर 2012) रेल मंत्रालय ने बताया कि (जून 2013) कि सकल सप्लिभाजित आय के एसपीवी का शेयर भारतीय रेल की कुल

उत्पन्न आय का लगभग 12 प्रतिशत था तथा भारतीय रेल में सञ्चाधनों की कमी के मद्देनजर ऐसे एसपीवीज द्वारा उपलब्ध कराई गई निधियों को प्रयोग करते हुए लाईन क्षमता का सवर्धन करना रेलवे के लिए विवेकपूर्ण था।

तथापि रेल मन्त्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जीएम (डब्ल्यूआर) द्वारा उठाई गई चिन्ता का समाधान भारतीय रेल द्वारा नहीं किया गया था तथा रियायत करार में भारतीय रेल के वित्तीय हित की रक्षा हेतु अप्रत्याशित घटनाक्रम के प्रति रक्षोपाय के लिए करार की निबन्धन तथा शर्तों की समीक्षा और आशोधन हेतु प्रावधानों का अभाव था।

### 3.2 पट्टा किराया

रियायत करार में एसपीवी को पट्टे पर हस्ताक्षरित मौजूदा रेलवे की परिसम्पत्तियों के पट्टा किराए के भुगतान हेतु एक कार्यक्रम के रूप में पट्टा करार सम्मिलित है। रियायत करार में रियायती समय की सम्पूर्ण समयावधि हेतु एसपीवी को परियोजना स्थल पर उपलब्ध मौजूदा परिसम्पत्तियों<sup>13</sup> को सौंपने/पट्टे पर देने के लिए प्रावधान किया जाता है। पट्टेदार को वार्षिक पट्टे किराए के कम भुगतान से पट्टेदार मौजूदा परिसम्पत्तियों को पट्टे पर अधिग्रहित करता है।

रेलवे बोर्ड के दिनांक 04.10.2001 के पत्र सङ्ख्या 2001/एलएमएल/13/53 के अनुसार 35 वर्षों की अवधि हेतु दार्यावधि आधार पर सरकारी विभागों के लिए जमीन पट्टे पर लेने के लिए ₹ 1000 की एक वार्षिक लाइसेंस फीस के साथ-साथ पट्टे पर लेने की तिथि पर जमीन के बाजार मूल्य के 99 प्रतिशत के बराबर एकमुश्त भुगतान किया जाता है। इस आदेश को रेल मन्त्रालय द्वारा बाद में दिनांक 10.02.2005 की पत्र सङ्ख्या 2005/एलएमएल/18/8 द्वारा सञ्शोधित किया गया जिसमें पट्टे पर ली गई जमीन के बाजार मूल्य के छः प्रतिशत पर पट्टेदार से राशि की वसूली के लिए प्रावधान है। करार के खण्डों की संपूर्णता के सवर्धन में एसपीवीज के साथ पट्टा करार में कमियाँ पाई गई, एसपीवीज को पट्टे पर दी गई भूमि के क्षेत्र, भूमि को पट्टे पर देने के लिए भारतीय रेल के मौजूदा आदेशों का प्रवर्तन तथा एसपीवीज से पट्टे किराए की वसूली की नीचे चर्चा की गई है:

<sup>13</sup> मौजूदा परिसम्पत्तियों का अर्थ (क) परियोजना के लिए रेलवे की मूल भूमि तथा (ख) परियोजना के लिए रेलवे द्वारा अधिग्रहित नई भूमि है।

### 3.2.1 गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

#### 3.2.1.1 पीआरसीएल

पीआरसीएल के पट्टा करार में प्रावधान किया गया है कि वार्षिक पट्टा किराया पीआरसीएल को पट्टे पर दी गई परिसम्पत्तियों के अंकित मूल्य के प्रतिशत के रूप में वसूलीयोग्य है। यह प्रतिशत करार के निष्पादन की तारीख पर स्टेट बैंक आफ इंडिया प्रमुख ऋण दर के समतुल्य होगा। मुख्य अभियन्ता (सीई), पश्चिम रेलवे (डब्ल्यूआर) ने अपने दिनांक 11.10.2001 के पत्र सख्या डब्ल्यू 580/12/51 पार्ट III खण्ड I (डब्ल्यू 5) (अनुबन्ध II) में अतिरिक्त सदस्य/योजना, रेलवे बोर्ड को यह बताया कि पीआरसीएल को पट्टे पर दी गई परिसम्पत्तियों की लागत जैसाकि करार में बताया गया ₹ 14.06 करोड़ के बजाए ₹ 44.18 करोड़ थी। डब्ल्यूआर के वित्त विभाग के अवलोकन को पुनः शब्दशः दिया जाता है;

“इस मामले में परिसम्पत्ति का अंकित मूल्य डब्ल्यूआर पर दो सदस्यों की समिति द्वारा ₹ 44.18 करोड़ लगाया गया था। इसे केवल रुपये 14.06 करोड़ लगाने का बोर्ड का आधार स्पष्ट नहीं हैं। इसके अतिरिक्त, इसके लिए कोई लेखा/वित्त सहमति नहीं ली गई थी। ऐसा लगता है कि प्रमार्य पूँजी भाग लगाया गया जो सक्षम प्राधिकारी के आदेशों द्वारा समर्थित नहीं है।”

उपरोक्त के मद्देनजर, सीई/डब्ल्यूआर ने रेल मंत्रालय से स्थिति की समीक्षा करने का अनुरोध किया। लेखापरीक्षा में अभिलेखों की सहीक्षा से इस सचिवालय में समीक्षा के किसी प्रमाण का पता नहीं चला। इसके परिणामस्वरूप जून 2001 से आगे तक ₹ 3.60 करोड़ प्रति वर्ष राशि के पट्टा किराये की कम वसूली हुई।

#### 3.2.1.2 वीएमपीएल, एचएमआरडीसी तथा कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड

वीएमपीएल, एचएमआरडीसी तथा कच्छ रेलवे कम्पनी के साथ पट्टा करार के खण्ड 4.2 के अनुसार, एसपीवीज से पट्टा किराया के रूप में ₹ 1000 प्रतिवर्ष की राशि वसूली योग्य थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- i. पीआरसीएल के मामले में, पट्टा किराया परिसम्पत्तियों के अंकित मूल्य के प्रतिशत के रूप में नियत किया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में

बताया कि पीआरसीएल के साथ निष्पादिन किये गए करार को भविष्य में वीएमपीएल, एचएमआरडीसी तथा कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड के साथ किये गए सभी करारों के लिए बेंचमार्क के रूप में माना गया था। तथापि, रेल मंत्रालय ने रेलवे बोर्ड के अक्टूबर 2001 तथा फरवरी 2005 के दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए वीएसपीएल, एचएमआरडीसी तथा कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड से पट्टा किराये के नियतन एवावसूली के लिए विभिन्न मानक अपनाए;

- ii. एपीवीज को भी केवल ₹ 1000 प्रति वर्ष के नाममात्र पट्टा किराये के भुगतान पर प्रचालन प्रारम्भ होने से उन्हें पट्टे पर दी गई भूमि के वाणिज्यिक उपयोग का अधिकार भी प्रदान किया गया था;
- iii. एचएमआरडीसी के मामले में, पट्टे पर दी गई भूमि का क्षेत्र मार्च 2004 में हस्ताक्षरित पट्टा करार में स्पष्ट रूपसे नहीं दर्शाया गया था। लेखापरीक्षा ने गणना<sup>14</sup> की कि ब्रॉड गेज लाईन परियोजना के लिए अधिग्रहीत 310 एकड़ भूमि के आधार पर पट्टा किराये के एकमुश्त भुगतान के रूप में ₹ 8.31 करोड़ (अनुबन्ध III) की राशि एचएमआरडीसी से वसूल की जानी थी।
- iv. कच्छ रेल कम्पनी लिमिटेड के साथ पट्टा करार पर नवम्बर 2005 में हस्ताक्षर किए गए थे। अतः पट्टा करार में पट्टा किराये के निर्धारण के लिए प्रावधान शामिल करते समय रेल मंत्रालय के दिशा निर्देशों (फरवरी 2005) को ध्यान में रखा जाना चाहिए था। तथापि, कच्छ रेल कम्पनी लिमिटेड के साथ पट्टा करार ₹ 1000 प्रति वर्ष की दर पर पट्टा किराये की वसूली के लिए प्रावधान किया गया। इसके अतिरिक्त, कच्छ रेल कम्पनी लिमिटेड को पट्टे पर दी गई भूमि के क्षेत्र पट्टा करार में उल्लेख नहीं किया गया था।

इसलिए, पश्चिम रेलवे ने रेलवे बोर्ड के अनुदेशों (नवम्बर 2005) के आधार पर सगणित कच्छ रेलवे कम्पनी से देय पट्टे किराये के रूप में ₹ 4 करोड़ प्रति वर्ष की माँग उठाई (मार्च 2008)। माँगी गई राशि की

<sup>14</sup> भूमि के औसत बाजार मूल्य पर गणना की गई जैसा कि हसन और कन्ननादी के बीच राजस्व प्राधिकारियों ने सलाह दी।

वसूली ₹ 1000 प्रति वर्ष की दर पर पट्टा किराए के भुगतान के सुस्पष्ट प्रावधान के मद्देनजर एसपीवी से नहीं की जा सकी।

### 3.2.2 नई लाईन परियोजनाएँ

#### 3.2.2.1 एचपीआरसीएल तथा केआरसीएल

एचपीआरसीएल तथा केआरसीएल के साथ पट्टा करार के खण्ड 4.1 में निम्न रूप भूमि के लिए वार्षिक पट्टा किराये की वसूली के लिए प्रावधान किया गया है:

- i. पट्टे पर दी गई मूल भूमि - समय-समय पर यथा सञ्चालित रेल मंत्रालय की वर्तमान नीति के अनुसार
- ii. अधिग्रहीत नई भूमि - ₹ 1 प्रति वर्ष की दर से

एचपीआरसीएल तथा केआरसीएल के मामले में पट्टा करार की सखीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- i. एचपीआरसीएल तथा केआरसीएल को पट्टे पर दी गई भूमि के क्षेत्र का पट्टा करार में उल्लेख नहीं किया गया था;
- ii. एचपीआरसीएल के मामले में, 924.433 एकड़ भूमि करार पर हस्ताक्षर होने की तिथि से पहले पट्टे पर दी गई थी एवं केवल 235.739 एकड़ रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के बाद अधिग्रहीत की गई थी। अतः रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों (फरवरी 2005) के अनुसार, दिसम्बर 2007<sup>15</sup> से मार्च 2013 की अवधि के लिए एचपीआरसीएल से देय पट्टा किराया ₹ 2.34 करोड़ था। यह राशि जून 2013 तक वसूल नहीं की गई थी; एवं
- iii. आरवीएनएल द्वारा रेल मंत्रालय को प्रस्तुत किये गए परियोजना कार्यान्वयन कार्यक्रम के अनुसार केआरसीएल के मामले में भूमि अधिग्रहण परियोजना के प्रारम्भ होने (मार्च 2006) से छः महीने के अन्दर पूरा किया जाना था। तथापि, परियोजना के प्रारम्भ होने से पाँच वर्ष व्यतीत होने के बाद भी, मार्च 2011 तक केवल 1116 एकड़ (44 प्रतिशत) भूमि अधिग्रहीत की गई थी। इस सखीक्षा में और कोई प्रगति नहीं देखी गई थी। भूमि की लागत के प्रति

<sup>15</sup> रियायत करार हस्ताक्षर करने का माह।



₹ 41.85 करोड़ के प्राथमिक प्रावधान के प्रति ₹ 79.50 करोड़ की राशि पहले से ही खर्च की जा चुकी है।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जून 2013) में लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया और कहा कि जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा सुझाव दिया गया, यदि कोई मामला अस्पष्ट है तो उसे हटाने के लिए विधि विशेषज्ञों के द्वारा मामले की पुनः जाँच की जाएगी।

इस प्रकार, एचएमआरडीसी, कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड, एचपीआरसीएल और केआरसीएल के संघर्ष में पट्टा करार अधूरे थे क्योंकि एसपीवी को पट्टाकृत भूमि के क्षेत्र जैसी महत्वपूर्ण सूचना करार में दर्शाई नहीं गई थी। पट्टा करार में केवल एसपीवी से वसूली की जाने वाले नाममात्र पट्टे किराये को दर्शाया गया था हालांकि एसपीवीज़ को भूमि का व्यवसायिक उपयोग करने की अनुमति प्राप्त थी। हालांकि, नाममात्र पट्टा किराया पर एसपीवी को भूमि के व्यवसायिक उपयोग करने की अनुमति प्रदान करने के कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे।

### 3.3 परिसंपत्तियों का अंतरण

रियायत करार सामान्य अंतरण के समय पर या अन्य पार्टियों द्वारा चूक के मामले में किए गए भुगतानों के अंतरण<sup>16</sup> को परिभाषित करता है। यह करार परियोजना के पूरा होने पर परिसंपत्तियों के अन्तरण के मामले में अन्तरण भुगतानों का उल्लेख करता है जैसाकि कि निम्न तालिका 3 में दर्शाया गया है।

तालिका 3 – सामान्य अंतरण के मामले में रेलवे द्वारा देय राशि का दर्शानेवाला विवरण

एसपीवी	सामान्य अंतरण के मामले में भुगतान
पीआरसीएल	परियोजना क्षेत्र के अंदर पीआरसीएल द्वारा सृजित परिसंपत्तियाँ इन परिसंपत्तियों के डीआरवी के समान विचार हेतु रेल मंत्रालय को वापस दी जाएँगी। रेल मंत्रालय द्वारा पीआरसीएल को पट्टे पर दी गई परिसंपत्तियाँ बिना किसी वित्तीय विचार के रेल मंत्रालय को वापस दी जाएँगी।
वीएमपीएल	लागू नहीं क्योंकि एसपीवी को कोई परिसंपत्तियाँ अंतरित नहीं की गई थीं।
एचएमआरडीसी	एचएमआरडीसी डीआरवी के समान राशि को प्राप्त करने के हकदार होंगे। रेल मंत्रालय द्वारा एचएमआरडीसी को पट्टे पर दी गई मौजूदा परिसंपत्तियाँ बिना

<sup>16</sup> सामान्य अंतरण का अर्थ है रियायत अवधि के पूरा होने पर परिसंपत्तियों के साथ-साथ परियोजना के अंतरण, जबकि चूक के मामले में अंतरण का अर्थ है या तो एसपीवी या रेलवे द्वारा चूक के मामले में परियोजना का अंतरण।

	किसी वित्तीय विचार के रेल मंत्रालय को वापस भेज दी जाएगी।
कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड	कच्छ रेलवे खाता मूल्य के समान राशि के हकदार होंगे। रेल मंत्रालय द्वारा केआरसी को पट्टे पर दी गई मौजूदा परिसंपत्तियाँ बिना किसी वित्तीय विचार के रेल मंत्रालय को वापस भेज दी जाएगी।
केआरसीएल	रेल मंत्रालय खाता मूल्य के समान राशि एसपीवी को अदा करें। रेल मंत्रालय द्वारा एसपीवी को पट्टे पर दी गई वास्तविक मौजूदा परिसंपत्तियाँ रेल मंत्रालय को वापस भेज दी जाएगी। रेल मंत्रालय द्वारा अधिग्रहित नई भूमि और एसपीवी को पट्टे पर दी गई, को अधिग्रहित नई भूमि की लागत के समान राशि के भुगतान पर रेल मंत्रालय को भी कर दी जाएगी।
एचपीआरसीएल	रेल मंत्रालय खाता मूल्य के समान राशि का एचपीआरसीएल को भुगतान करेंगी। रेल मंत्रालय द्वारा एचपीआरसीएल को पट्टे पर दी गई मौजूदा परिसंपत्तियाँ को वापस भेज दी जाएगी और रेल मंत्रालय भूमि की लागत के समान राशि एचपीआरसीएल को अदा करेगी, जो बिना किसी ब्याज के भूमि के अधिग्रहण के समय पर केआरसीएल द्वारा वित्त पोषित कर रही थी।

इस प्रकार, रियायत अवधि के पूरा होने पर परियोजना परिसंपत्तियों के हस्तांतरण के समय पर एसपीवीज को भुगतान करने के लिए एक समान नीति नहीं अपनाई गई थी। पीआरसीएल और एचएमआरडीसी के मामले में, हस्तांतरण भुगतान करार के अनुसार परिसंपत्तियों की मूल्यहास प्रतिस्थापन मूल्य<sup>17</sup> (डीआरवी) के समान राशि थी। मुद्रा स्फीति के कारण परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन के लागत में वृद्धि के परिणामस्वरूप रियायत अवधि के समाप्त होने के बाद परिसंपत्तियों को अधिकार में लेते समय रेल मंत्रालय को काफी अधिक व्यय करना पड़ेगा। कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड; एचपीआरसीएल और केआरसीएल के मामले में इस क्लॉज को बाद में संशोधित गया था, जहाँ परिसंपत्तियों के खाता मूल्य के समान राशि हस्तांतरण भुगतान के रूप में रेलवे द्वारा अदा की जानी थी।

किसी भी भागीदार द्वारा चूक के कारण करार को समाप्त करने के मामले में रियायत करार में विनिर्दिष्ट हस्तांतरण भुगतान शर्तें नीचे तालिका 4 में दी गई हैं:

<sup>17</sup> डीआरवी को नये परिसंपत्तियों के मूल्यहास प्रतिस्थापन मूल्य के रूप में करार में परिभाषित किया गया है और सीधी कटौती प्रणाली पर कुल मूल्यहास घटाव समापन तिथि पर प्रत्येक परिसंपत्ति प्रतिस्थापन की औसत लागत है।

तालिका 4 – एसपीवी या रेलवे द्वारा चूक के मामले में हस्तांतरण पर रेलवे को देय राशि दर्शाने वाले विवरण

एसपीवी	चूक के मामले में समाप्त करने के मामले में भुगतान	
	एसपीवी की चूक	रेलवे की चूक
पीआरसीएल	रेल मंत्रालय ऐसी परिसंपत्तियों के खाता मूल्य के 50 प्रतिशत पर मौजूदा परियोजना क्षेत्र में पीआरसीएल की सभी चल और अचल परिसंपत्तियों को अधिगृहित करेगा।	पीआरसीएल को निम्नलिखित के समान प्रतिफल के लिए परियोजना क्षेत्र में सभी चल और अचल परिसंपत्तियों की खरीद के लिए रेल मंत्रालय को आवश्यक हो सकता है <ul style="list-style-type: none"> <li>• यदि सीओडी के 15 वर्षों के अंदर चूक होती है तो ऐसी परिसंपत्तियों का डीआरवी जोड़ डीआरवी का 30 प्रतिशत</li> <li>• यदि सीओडी के 15 वर्षों के बाद लेकिन 25 वर्षों के अंदर चूक होती है तो ऐसे परिसंपत्तियों का डीआरवी जोड़ 20 प्रतिशत</li> <li>• यदि सीओडी के 25 वर्षों के बाद चूक होती है तो परिसंपत्तियों का डीआरवी</li> </ul>
वीएमपीएल	ग्राही द्वारा सृजित परियोजना परिसंपत्तियों और सुविधाओं के बाजार मूल्य के समान राशि	ग्राही द्वारा सृजित परियोजना परिसंपत्तियों और सुविधाओं के बाजार मूल्य के समान राशि
कच्छ रेल कर्पनी लिमिटेड, एचएमआर डीसी, एचपी आरसीएल और केआरसीएल	रेल मंत्रालय परिसंपत्तियों के खाता के 50 प्रतिशत के समान राशि का भुगतान करेगा	रेल मंत्रालय निम्नलिखित के अनुसार हस्तांतरण भुगतान करेगा: <ul style="list-style-type: none"> <li>• डीआरवी का 130 प्रतिशत यदि सीओडी के 15 वर्षों के अंदर चूक होती है</li> <li>• डीआरवी का 120 प्रतिशत यदि सीओडी के 15 वर्षों के बाद लेकिन 25 वर्षों के अंदर चूक होती है</li> <li>• डीआरवी का 110 प्रतिशत यदि सीओडी के 25 वर्षों के बाद चूक होती है।</li> </ul>

उपरोक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि रेलवे की चूक के कारण समाप्त करने में मामले में वीएमपीएल को छोड़कर सभी मामलों में, मुआवजे की नई परिसंपत्तियों के मूल्यहासित प्रतिस्थापन मूल्य पर गणना की जानी थी। इसके विपरीत एसपीवीज़ उनके द्वारा सृजित परिसंपत्तियों के खाता मूल्य के केवल 50 प्रतिशत को

गवांरही थी। इस प्रकार, इसके परिणामस्वरूप रेलवे की चूक के कारण रियायत करार के समाप्त होने के मामले में हस्तांतरण मूल्य के रूप में एक बड़ी राशि रेलवे को अदा करनी पड़ेगी। यह दर्शाता है कि करार में दिये गये प्रावधान मौटे तौर पर एसपीवीज के पक्ष में थे।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (जून 2013) में कहा कि परिसंपत्तियों का खाता मूल्य रियायत अवधि की समाप्ति के बाद काफी कम हो जाएगा। रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि परिसंपत्तियों का जीवन सामान्य: 30 वर्ष तक माना जाता है और इसलिए, ऐसे मामले में मूल्यहासित मूल्य लगभग शून्य हो जाएगा।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि रेल मंत्रालय ने खाता मुद्रा स्फीति को ध्यान में नहीं रखा था और इसके परिणामस्वरूप रेल मंत्रालय रियायत अवधि की समाप्ति पर रेल मंत्रालय द्वारा अधिकार में लिए जाने वाली परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन मूल्य में वृद्धि होती है। इसके अतिरिक्त सुधार तत्व भी वर्तमान बाजार मूल्य की नवीकृत परिसंपत्ति के वर्तमान मूल्य को भी ध्यान में रखा जाता है। इसलिए, डीआरवी शून्य नहीं हो सकता है जैसा कि रेल मंत्रालय द्वारा परिकल्पना की गई थी।

### 3.4 वित्तीय समाप्ति

‘वित्तीय समाप्ति’ आर्थिक रूप से परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए एसपीवी द्वारा विवेकपूर्ण वित्तीय प्रबंधन हेतु एक महत्वपूर्ण निर्णय है। वित्तीय समाप्ति तिथि वह तिथि है जिस पर ऋणदाता द्वारा प्रदान किये गये सभी वित्तपोषण दस्तावेज अर्थात ऋण अनुबंध, गारंटी, नोट, डिबेंचर, बॉन्ड और अन्य सुरक्षा अनुबंध प्रभावी हैं। ‘वित्तीय समाप्ति’ ग्राही और ऋणदाता के बीच वित्तीय दस्तावेज प्रबंधनों के अंतर्गत संबंधित पीपीपी परियोजनाओं के लिए निधियों की उपलब्धता के लिए पूर्ववर्ती सभी शर्तों की पूर्ति को लागू करता है। राष्ट्रीय राजमार्ग में पीपीपी परियोजनाओं के लिए मॉडल रियायत करार ग्राही और रियायत प्रदान प्राधिकारी के बीच सहमति के अनुसार ऐसी टाईम लाईन के साथ अच्छी तरह से परिभाषित ‘वित्तीय समाप्ति’ प्रावधान प्रदान करता है।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि हालांकि वीएमपीएल के मामले को छोड़कर ‘वित्तीय समाप्ति’ के संबंध में रियायत करार में कोई प्रावधान नहीं था। ‘वित्तीय समाप्ति’ छूट अनुबंधों के हस्ताक्षर होने के छः वर्षों के बाद भी एचपीआरसीएल और केआरसीएल के मामले में प्राप्त नहीं किया गया था। रियायत करार में ‘वित्तीय

समाप्ति' के लिए प्रावधान के अभाव के परिणामस्वरूप ऋण निधियन पर अपरिभाषित ब्याज देयता के साथ परियोजना लागत असीमित हो गई।

#### 3.4.1 एचपीआरसीएल

₹ 598 करोड़ (2007) की परियोजना लागत वित्तीय सङ्गठन, बैंक और निवेशकों से ऋण द्वारा ₹ 275 करोड़ की इक्विटी योगदान और शेष ₹ 323 करोड़ द्वारा वित्त पोषित किए जाने की योजना थी। परिणाम स्वरूप, परियोजना लागत 2011 में ₹ 1186 करोड़ तक बढ़ने के परिणामस्वरूप ₹ 911 करोड़ की राशि ऋण निधियन में वृद्धि हुई।

#### 3.4.2 केआरसीएल

केआरसीएल को ₹ 588 करोड़ की एक अनुमानित लागत पर परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए 2006 में गठित किया गया था। परियोजना को ₹ 318 करोड़ के ऋण निधियन के साथ ₹ 270 करोड़ की शेयर पूंजी के द्वारा निधियन किया गया था। परियोजना लागत ₹ 933 करोड़ के ऋण निधियन में वृद्धि के साथ ₹ 1203 करोड़ (सितम्बर 2011) तक सञ्चालित कर दिया गया था।

रियायत करार में 'वित्तीय समाप्ति' के सङ्घर्ष में प्रावधान के अभाव में, परियोजना लागत न केवल 100 प्रतिशत तक बढ़ गई बल्कि ऋण निधियन पर ब्याज देयता प्रारम्भिक प्रस्तावित ऋण राशि लगभग दो गुना तक बढ़ गई। परियोजना लागत में वृद्धि एसपीवीज़ द्वारा अभी भी स्वीकृत किया जाना है।

तथ्य को स्वीकार करते हुए 'वित्तीय समाप्ति' को प्राप्त नहीं किया गया था, रेल मंत्रालय ने कहा (जून 2013) कि भूमि अधिग्रहण की समस्या, पर्यावरण और वन अनुमति की समस्या एचपीआरसीएल और केआरसीएल के मामले में वित्तीय समाप्ति प्राप्त न कर पाने के कारण थे। रेल मंत्रालय ने यह भी कहा कि एसपीवीज़ ने बिना उधार लिये रकम जबकि उसे खर्च नहीं किया जा सका; जिसकी काफी वित्तीय लागत की बचत की गई थी।

हालांकि रेल मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एचआरपीसीएल के मामले में वित्तीय समाप्ति प्राप्त न करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा दिये गये कारण परियोजना के प्रारम्भ होने से पहले योजना स्तर पर देखे जाने चाहिए। इसके अतिरिक्त, रकम उधार न लेने के लिए बचतों के सङ्घर्ष में मंत्रालय का तर्क तार्किक

कारण पर आधारित नहीं था क्योंकि ऋण निधियन के लिए देयता परियोजना लागत में वृद्धि के समान करना अपरिहार्य होगी।

संक्षेप में, मॉडल रियायत करार के अभाव में एसपीवीज द्वारा परिसंपत्तियों के हस्तांतरण के समय पर रियायत अवधि, पट्टा किराया और रेलवे की देयता के निर्धारण के प्रति भिन्न दृष्टिकोणों को अपनाया गया। एसपीवीज के गठन और रियायत करार पर हस्ताक्षर करने के बीच काफी विलंब देखा गया था। आईआरआर और परियोजनाओं की यातायात सञ्चाल्यता रियायत अवधि निर्धारण के समय ध्यान में नहीं रखी गई थी। एसपीवीज से पट्टाकृत भूमि के संबंध में पट्टा किराया रेलवे बोर्ड के मौजूदा निर्देश के संज्ञान के बिना निर्धारित कर दिया गया था। रियायत करार में 'वित्तीय समाप्ति' प्रावधान के अभाव में, परियोजना लागत बढ़ी हुई ऋण लागत के साथ असीमित हो गई। यह दर्शाता है कि करार में दिये गये प्रावधान अपूर्ण थे और स्पष्ट रूप से परिभाषित नहीं किये गये थे।