

अध्याय XI: सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

11.1 रियायत प्राप्त करने वाले से हरजाने एवं मरम्मत लागत की वसूली न करना।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण परियोजना के माइलस्टोन्स प्राप्त करने तथा मरम्मत कर्तव्यों को पूरा करने में सफल न होने के कारण रियायत प्राप्त करने वाले से हरजाने एवं मरम्मत लागत की वसूली करने में त्वरित कार्रवाई न करके रियायत प्राप्त करने वाले को ₹99.27 करोड़ का अनुचित लाभ पहुंचाया।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने छह लेन हनुमान जंक्शन बाईपास तथा चार लेन विजयवाडा बाईपास सहित राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 5 के विजयवाडा-गुंडुगोलुनू सैक्शन को छ लेन करने के लिए विजयवाडा गुंडुगोलुनू सड़क प्रोजेक्ट प्राइवेट लिमिटेड के साथ एक रियायत करार (सीए) किया (21 मार्च 2012)। करार की शर्तों के अनुसार, नियत तिथि वह होगी जिस पर वित्तीय समापन प्राप्त किया जाए या पूर्व तिथि जो दोनो पक्षों की आपसी समझति से हो सके। वित्तीय समापन जो कि रियायत करार की तिथि से 180 दिनों (अर्थात् 17 सितम्बर 2012) में प्राप्त किया जाना था, वास्तव में 10 अप्रैल 2013 को प्राप्त किया गया था। आगे, पूर्ववर्ती शर्तों के पूरा करने में एनएचएआई तथा रियायत करने वाले दोनो पक्षों के विलंब के कारण, पारस्परिक क्षति को माफ करते हुए नियत तिथि 01 सितम्बर 2014 को घोषित की गई थी। परियोजना की छह लेन की नियत तिथि 28 फरवरी 2017 थी।

रियायत करने वाले ने अगस्त 2016 तक कार्य आरम्भ नहीं किया तथा निर्माण अवधि के दौरान सड़क की मरम्मत नहीं की, इस आधार पर कि परियोजना के लिए बैंको द्वारा कोई निधि वितरित नहीं की गई। परिणामस्वरूप, एनएचएआई ने रियायत करने वाले को समाप्ति का नोटिस जारी किया (26 अगस्त 2016) तथा समाप्ति नोटिस के आधार पर, एनएचएआई ने राजमार्ग परियोजना को तत्काल अधिग्रहण तथा नियंत्रण माना था। परियोजना खंड पर स्थापित टोल प्लाजा सहित टोल संग्रह 27 अगस्त 2016 से दूसरी एजेन्सी को सौंपे गए।

समाप्ति के नोटिस जारी करने की तिथि अर्थात् 26 अगस्त 2016 को माइलस्टोन उपलब्धि न होने के कारण रियायत करने वाले से ₹79.82 करोड़ का हरजाना वसूली योग्य था।

करार की लागू शर्तों के अनुसार आगे, रियायत करने वाले के असफल होने के कारण, एनएचएआई ने रियायत प्राप्त करने वाले के जोखिम एवं लागत पर ₹18.70 करोड़ की राशि का आपातकालीन रखरखाव कार्य किया। इसके अतिरिक्त, रियायतकर्ता से रखरखाव दायित्वों के उल्लंघन के लिए ₹0.75 करोड़ की शास्ति वसूलनीय थी। इस प्रकार, 26 अगस्त 2016 को रियायत प्राप्त करने वाले से वसूल योग्य कुल बकाया ₹99.27 करोड़ था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- (i) ₹99.27 करोड़ की वसूलनीय राशि के प्रति, एनएचएआई ने रियायतकर्ता द्वारा जमा ₹84.20 करोड़ की कुल निष्पादन बैंक गारंटी जमानत के रूप में प्राप्त की। इसके अतिरिक्त एस्क्रो अकाउंट में सावधिक जमा के रूप में ₹56.08 करोड़ का बकाया था। तथापि, एनएचएआई ने प्रशासन मंत्रालय के मौखिक निर्देशों के आधार पर बैंक गारंटी नहीं तुड़वाई। आखरी बार बैंक गारंटी सितम्बर 2017 की वैधता के साथ विस्तारित की गई थी तथा उसका 15 मार्च 2018 तक दावा किया जा सकता था।
- (ii) सीए के उपखंड 31.3.1 के अनुसार, रियायतकर्ता द्वारा देय क्षति को इस्क्रो लेख से वसूला जा सकता था। तथापि, एनएचएआई ने बैंक जहां एस्करो अकाउंट संचालित किया गया था को निर्देश जारी नहीं किये, कि रियायतदार से मिलने वाली रकम की वसूली के लिए सावधिक जमा को फ्रीज किया जाए। एस्करो अकाउंट से बकाया की वसूली न हो पाना बड़ा जोखिम था क्योंकि अकाउंट में से ₹58.07 करोड़ मोबिलाइजेशन एडवांस के रूप में हस्तांतरित किए गए थे एवं ₹69.80 करोड़ को म्यूचुअल फंड/टर्म डिपोजिट के रूप में पार्क किया गया था। इसके अतिरिक्त, ₹2.07 करोड़ की राशि उस खाते से हस्तांतरित की गई थी, जिसमें लेनदेन के उद्देश्य का उल्लेख नहीं किया गया था। आईई के द्वारा किए गए अनुरोध के बावजूद, स्वतंत्र अभियंता (आईई) के वित्तीय विशेषज्ञ के लिए एस्करो अकाउंट लेनदेन के सत्यापन के लिए रियायतकर्ता ने जरूरी दस्तावेज भी नहीं प्रस्तुत किए।
- (iii) एनएचएआई ने प्रोजेक्ट माईलस्टोन प्राप्त करने में रियायतकर्ता के असफल होने के बावजूद भी परियोजनाके लिए निधि का प्रबंध करने के लिए रियायतकर्ता को अतिरिक्त समय की मंजूरी जारी रखी, परन्तु रियायतकर्ता ने अपने वायदों को पूरा नहीं किया। इसके बावजूद, एनएचएआई ने क्षति की वसूली के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के की अध्यक्षता में एक

बैठक आयोजित की गई, यह निर्णय लिया गया था कि रियायतकर्ता द्वारा माईलस्टोन न प्राप्त करने के लिए क्षति की उगाही के संबंध में मामला मध्यस्थता के लिए भेजा जा सकता है। रियायतकर्ता ने छूट करार की शर्तों के अनुसार मामलो को सुलझाने के लिए प्रस्ताव (सितंबर 2017) किया तथा वह एनएचआई (सितम्बर 2017) के विचाराधीन था।

इस प्रकार, एनएचआई अपने वित्तीय हितों की रक्षा करने में असफल रहा क्योंकि इसने न तो रियायतकर्ता द्वारा प्रस्तुत की गई बैंक गारंटी को तुड़वाया न ही इस्क्रो अकाउंट से देय की वसूली की। परिणामस्वरूप, करार के लागू प्रावधानों के अनुसार ₹99.27 करोड़ व उसपर ब्याज की क्षति वसूल नहीं की गई। इस राशि से रियायतकर्ता को अनुचित लाभ हुआ।

प्रबंधन ने बताया (सितंबर 2017) कि सीए का उपखंड 37.5 (अधिकार का संरक्षण) ने एनएचआई के हितों की रक्षा की क्योंकि करार के तहत सभी अधिकार एवं देयता समाप्ति के बाद भी संरक्षित रहेगे जहां तक, ऐसे संरक्षण के विस्तार के लिए अधिकार एवं देयताओं को प्रभावी करने की आवश्यकता है। तदनुसार, उपरोक्त खंड के प्रावधानों के अनुसार, रियायतकर्ता से ब्याज सहित क्षति की वसूली के लिए एनएचआई द्वारा आवश्यक कार्रवाई की जाएगी।

मंत्रालय ने बताया (दिसंबर 2017) कि रियायती को सुलह प्रक्रिया पूरा होने तक बैंक गारंटी जारी रखने के लिए कहा गया था। एस्करो अकाउंट में उपलब्ध नवीनतम बकाया का पता लगाया जा रहा था और खाते को रोकने के निर्देश जारी किए जा रहे थे। इसके अलावा, समझौता प्रक्रिया के बाद सभी लागू वसूलियां पूरी की जाएंगी। प्रबंधन/मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इस तरह की समाप्ति से पूर्व उपलब्ध अधिकारों को लागू न करने के लिए करार की समाप्ति के बाद क्षति की वसूली करने के संबंध में दावों की प्रवर्तनीयता एक वैध औचित्य नहीं था। इसके अलावा यह प्रक्रिया वसूली में देरी सहित जटिल हो सकती है। एनएचआई को अपनी प्रतिबद्धताओं को पूरा करने के लिए रियायतकर्ता को अतिरिक्त समय देने के बजाय एस्करो अकाउंट से बैंक गारंटी / वसूली की नकदीकरण के द्वारा अपनी बकाया राशि वसूल करने के लिए समय पर कार्रवाई करनी चाहिए थी।

11.2 रियायतकर्ता से क्षति की वसूली न करना

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण आन्ध्र प्रदेश में चार सड़क चौड़ीकरण परियोजनाओं में रियायतकर्ताओं द्वारा सड़क की सतह को नवीनीकरण से संबंधित कार्य के विलंबित/पूरा न होने के कारण ₹85.19 करोड़ की क्षति की वसूली करने में असफल रहा।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने चार परियोजनाओं यानि आ.प्र.-6, आ.प्र.-7, आ.प्र.-8 तथा आ.प्र.-2 के निष्पादन, प्रचालन तथा रखरखाव के लिए चार पृथक रियायतकर्ताओं¹ के साथ बिल्ड, प्रचालन तथा हस्तांतरण (बीओटी) वार्षिकता के आधार पर छूट करार किये (मार्च 2006 से सितम्बर 2007)। ये चार परियोजनाएं आन्ध्र प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग 7 (एनएच-7) पर विद्यमान दो लेन से चार लेन के चौड़ीकरण से संबंधित थी। चार परियोजनाएं एनएचएआई, परियोजना कार्यान्वयन यूनिट (पीआईयू), निर्मल, आन्ध्र प्रदेश (अब तेलंगाना) के पर्यवेक्षण के तहत कार्यान्वित की गई थी। इन परियोजनाओं के अनंतिम समापन प्रमाणपत्र 24 जून 2010 (आ.प्र.-6), 11 जून 2010 (आ.प्र.-7), 22 जुलाई 2009 (आ.प्र.-8) तथा 26 मार्च 2009 (आ.प्र.-2) को जारी किया गया।

चारों परियोजनाओं के लिए संचालन और रखरखाव (ओ एंड एम) की आवश्यकताओं, जैसा कि अनुसूची एल के खंड 2.6 में रियायत समझौते के हिस्से के रूप में निर्धारित किया गया है, के अनुसार प्रत्येक पांच वर्षों में सड़क फुटपाथ की सतह को नवीनीकृत किया जाना था। आगे, अनुसूची एल के खंड 4.3.1 के अनुसार, निर्माण पूरा होने पर परियोजना राजमार्ग की सतह खुरदरापन 2000 मिमी/किमी होना चाहिए। सतह का खुरदरापन किसी भी समय फुटपाथ की पूरी सेवा के दौरान 3000 मिमी/किमी से अधिक नहीं होना चाहिए। बिटुमिनस कंक्रीट के एक नवीकरण कोट को शुरुआती निर्माण के बाद हर पांच साल में किया जाना चाहिए या जहां खुरदुरापन का मूल्य 3000 मिमी/किमी तक पहुंच जाता है, जो भी पहले हो, इसे 2000 मिमी/किमी के प्रारंभिक मूल्य में लाने के लिए।

प्रत्येक सीए के खंड 18.12 में प्रावधान है कि यदि रियायती परियोजना राजमार्ग के रखरखाव तथा मरम्मत नहीं करे और एनएचएआई या स्वतंत्र परामर्शदाता (आईसी) या ओएंडएम निरीक्षण रिपोर्ट, जैसा कि मामला हो, से इस ओर से नोटिस प्राप्त के 30 दिनों के अंदर सुधारात्मक कार्यों को शुरू करने में विफल रहे, तो एनएचएआई को रियायती के जोखिम और लागत पर मरम्मत और रखरखाव करने और रियायती से इसकी वसूली करने का अधिकार

¹ अदीलाबाद एक्सप्रेसवे प्राइवेट लिमिटेड (आ.प्र.-6 के लिए), पटेल केएनआर हैवी इंफ्रास्ट्रक्चर्स प्राइवेट लिमिटेड (आ.प्र.-7 के लिए), निर्मल बीओटी लिमिटेड (आ.प्र.-8 के लिए) व जीएमआर पोचनपल्ली एक्सप्रेसवेज प्राइवेट लिमिटेड (आ.प्र.-2 के लिए)

होगा। इसके अलावा प्रत्येक सीए के खंड 18.13 में प्रावधान है कि यदि एनएचआई ने 18.12 के खंड के तहत अपने विकल्प का प्रयोग नहीं किया तो, यह 30 दिनों की पूर्व अवधि के बाद रियायती से क्षति की पूर्ति करेगा और जब तक चूक में सुधार नहीं किया जाएगा। क्षतिपूर्ति की गणना प्रत्येक दिन के डिफॉल्ट के लिए (ए) ₹10,000 और (बी) आईसी के अनुमानित मरम्मत की लागत का 0.1 प्रतिशत जो भी अधिक हो, पर की जाएगी। सीए की खंड 18.12 में एस्करो अकाउंट से सीधे क्षतिपूर्ति की वसूली करने के लिए एनएचआई को अधिकार प्रदत्त किया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि सीए के उपरोक्त प्रावधानों के अनुसार, चार परियोजनाओं के संदर्भ में सतह के नवीनीकरण से संबंधित कार्य समापन तिथि के पांच वर्षों के अंदर अर्थात् 23 जून 2015 (एपी -6), 10 जून 2015 (एपी -7), 21 जुलाई 2014 (एपी -8) और 25 मार्च 2014 (एपी -2) को पूरा किया जाना चाहिए था। तथापि रियायतकर्ता ने इन तिथियों को नवीनीकरण का कार्य आरंभ नहीं किया। आ.प्र.-7 आ.प्र. 8 तथा आ.प्र. 2 परियोजनाओं के संबंध में नवीनीकरण का कार्य सीए के प्रावधानों के अनुसार 30 दिनों की छूट अवधि अनुमत करने के बाद क्रमशः 599 दिन, 498 दिन, तथा 250 दिन के विलंब के बाद पूरा किया गया था। आ.प्र.-6 के संबंध में नवीनीकरण का कार्य पूरा किया जाना था (31 अगस्त 2017)। 31 अगस्त 2017 तक समापन कार्य में विलंब छूट अवधि के बाद 770 दिन था। तदनुसार, सीए के खंड 18.13 के संदर्भ में रियायतकर्ताओं से वसूल होने वाली क्षति की 31 अगस्त 2017 तक ₹85.19 करोड़ तक की गणना की गई जैसा कि नीचे दिखाया गया है:

परियोजना	अंतिम समापन तिथि	नवीनीकरण के कार्य की समापन की देय तिथि	नवीनीकरण के कार्य के समापन की वास्तविक तिथि	30 दिनों की छूट अवधि को छोड़कर विलंब	आईसी द्वारा अनुमानित नवीनीकरण के कार्य की लागत (लाख में)	नवीनीकरण ² की लागत पर प्रतिदिन 0.1 प्रतिशत की क्षति (₹)	वसूलनीय क्षतिपूर्ति (₹ लाख में)
आ.प्र.-6	24.06.10	23.06.15	31.08.17*	770	3790.11	3,79,011	2918.38
आ.प्र.7	11.06.10	10.06.15	28.02.17	599	3673.64	3,67,364	2200.51
आ.प्र.-8	22.07.09	21.07.14	31.12.15	498	2119.26	2,11,926	1055.39
आ।प्र.-2	26.03.09	25.03.14	30.12.14	250	9377.32	9,37,732	2344.33
						कुल	8518.61

(* कार्या आरंभ किया गया था परन्तु 31 अगस्त 2017 तक पूरा नहीं किया गया था।)

² चारों परियोजनाओं में नवीनीकरण की लागत के 0.1 प्रतिशत पर की गई प्रतिदिन क्षतिपूर्ति की गणना ₹10,000 से अधिक थी। इसलिए उसी को रियायतकर्ताओं से वसूलनीय क्षतिपूर्ति की गणना करने के लिए माना गया है।

सभी चार परियोजनाओं के संबंध में वियरिंग सतह के नवीनीकरण के समापन में अत्यधिक विलंब के बावजूद, एनएचएआई रियायतकर्ताओं से ₹85.19 करोड़ की क्षतिपूर्ति वसूल करने में असफल रहा। इसके अलावा, सीए की शर्तों के अनुसार एस्क्रो अकाउंट से क्षति की वसूली नहीं की गई।

आ.प्र.-6, आ.प्र.7, व आ.प्र. 8 के सम्बन्ध में लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार करते हुए प्रबंधन ने बताया (सितम्बर 2017) कि नोटिस जारी करने व पुनरावर्ती अनुस्मारक जारी करने के बावजूद रियायतकर्ताओं ने क्षतिपूर्ति का भुगतान नहीं किया व उसको सीएज के प्रावधानों के अनुसार रियायतकर्ताओं के एस्क्रो अकाउंट से वसूलने पर विचार किया जा रहा था। आ.प्र.-2 परियोजना के संदर्भ में, प्रबंधन ने बताया कि यद्यपि स्वतंत्र सलाहकार ने शास्ति की उगाही के लिए सिफारिश की थी, रियायतकर्ता ने उसका विरोध किया और एनएचएआई नीति के अनुसार मामले को स्वतंत्र विशेषज्ञों की समझौता समिति को भेजा गया था। निपटान नीति के परिणाम के आधार पर वसूली कार्रवाई की जाएगी।

मंत्रालय ने आ.प्र. -6 तथा आ.प्र. 7 परियोजनाओं के संबंध में प्रबंधन के उत्तर को पुष्ट किया। आ.प्र. 8 परियोजना के संबंध में, मंत्रालय ने बताया कि रियायतकर्ता ने समझौता समिति से सिफारिश की तथा समझौता प्रक्रिया का अंतिम परिणाम उचित समय पर लेखापरीक्षा को सूचित किया जाएगा। आगे मंत्रालय ने बताया कि आ.प्र. 2 परियोजना के मामले में स्वतंत्र सलाहकार ने लेखापरीक्षा द्वारा किये गए ₹23.45 करोड़ के प्रति ₹10.81 करोड़ की क्षतिपूर्ति की गणना की थी।

प्रबंधन/मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एनएचएआई ने सीए के खंड 18.12 और 25.2.1 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग नहीं किया है, जिससे अनुसार दंड/क्षति प्रत्यक्ष रूप से एस्क्रो अकाउंट से वसूल किया जा सकता है। आगे, आ.प्र. -2 परियोजना के संबंध में मंत्रालय का उत्तर भी स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सभी चार परियोजनाओं के संबंध में नुकसान की गणना के लिए अपनाई गई पद्धति एक ही थी और तदनुसार एपी-2 परियोजना के संबंध में वसूलनीय क्षतिपूर्ति केवल ₹23.45 करोड़ ही थी।

इस प्रकार, एनएचएआई रियायतकर्ताओं द्वारा सड़क फुटपाथ की वियरिंग सतह के नवीकरण से संबंधित कार्य के विलंबित / पूरा न होने के कारण ₹85.19 करोड़ की क्षति को वसूल करने में विफल रहा।

11.3 रियायतकर्ता को अनुचित वित्तीय लाभ

एनएचएआई रियायतकर्ता से परियोजना माइलस्टोन की उपलब्धि न होने व पंच सूची वस्तुओं को पूरा करने में देरी होने के कारण अनुबंध की शर्तों के अनुसार ₹9.20 करोड़ रुपये की क्षतिपूर्ति व ₹1.20 करोड़ का ब्याज वसूल करने में विफल रहा।

डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन तथा हस्तांतरण (डीबीएफओटी) पर आधारित एक रियायत करार राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच)-7 308.000 किमी से 367.000 किमी के नागपुर हैदराबाद सैक्शन पर आर्मर अदलूर-यैलारेड्डी के चार लेन के निर्माण प्रचालन तथा रखरखाव 20 वर्षों की रियायत अवधि के लिए मैसर्स नावायुग दिचिपल्ली तोवे प्रा. लि. (रियायतकर्ता) व भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) के बीच किया गया। करार की शर्तों के अनुसार, रियायतकर्ता ने ₹24.53 करोड़ की निष्पादन प्रतिभूति प्रस्तुत की। परियोजना के लिए आरम्भ की नियत तिथि 2 फरवरी 2010 निर्धारित की गई थी तथा समापन तिथि 01 फरवरी 2012 थी।

सीए के खंड 12.4.2 की शर्तों में, अनुसूची- जी में ऐसे माइलस्टोन को प्राप्त करने की निर्धारित तारीख से 90 दिनों की अवधि के अंदर किसी भी परियोजना माइलस्टोन को प्राप्त करने में हासिल करने में विफल रहने की स्थिति में तथा जब तक कि इस तरह की विफलता प्राधिकरण को पूरी तरह से जिम्मेदार नहीं होने के कारण प्रत्याशित होने के कारण हुई थी, जब तक इस तरह माइलस्टोन का प्राप्त नहीं किया जाता, तब तक देरी के प्रत्येक दिन के लिए निष्पादन प्रतिभूति की राशि का 0.1 प्रतिशत की दर से एनएचएआई को क्षतिपूर्ति का भुगतान करना होगा। आगे, खंड 15.2 के अनुसार, खंड 12.4 के प्रावधानों के अनुसार, यदि वाणिज्यिक ऑपरेशन तिथि (सीओडी) अनुसूचित चार लेन की तिथि यानि 02 मई 2012 से 91 दिनों से पूर्व नहीं होती है जब तक विलंब एनएचएआई को पूरी तरह से आरोपित करने के कारण था, रियायतकर्ता प्रत्येक दिन के विलंब के लिए निष्पादन प्रतिभूति के राशि का 0.1 प्रतिशत की दर पर एनएचएआई को भुगतान करेगा जब तक सीओडी को प्राप्त नहीं किया जाता है।

परियोजना का सीओडी 1 अप्रैल, 2013 को 424 दिनों की कुल देरी के साथ हासिल किया गया था। स्वतंत्र अभियंता (आईई) की सिफारिशों (अक्टूबर 2013) के आधार पर, परियोजना कार्यान्वयन इकाई (पीआईयू), निर्मल, एनएचएआई आंध्र प्रदेश ने (नवंबर 2013) प्रस्तावित चार लेन की तारीख को 272 दिनों तक बढ़ाने (एनएचएआई को कारणों का जिम्मेदार बताते हुए) तथा विस्तारित अवधि से अधिक देरी (यानी 152 दिन) के लिए ₹3.73 करोड़ रुपये की क्षतिपूर्ति करने के लिए प्रस्ताव भेजा। प्रस्ताव पर एनएचएआई मुख्यालय द्वारा रियायतदार के साथ पूरक करार करने के निर्देशों के साथ (जनवरी 2014) सहमति व्यक्त की गई थी। हालांकि, रियायती से ड्राफ्ट अनुपूरक समझौते की प्राप्ति (जून 2014) पर,

एनएचएआई आरओ हैदराबाद ने देखा कि रियायतदार द्वारा देय नुकसान की गणना 90 दिनों की रियायती अवधि को छोड़कर 62 दिनों (152 दिनों की बजाय) के लिए की गई थी। हालांकि क्षतिपूर्ति की गणना में छूट अवधि को शामिल करके/छोड़कर संबंधित मामले में जुलाई 2014 से नवंबर 2014 के बीच एनएचएआई आरओ हैदराबाद, पीआईयू, निर्मल तथा स्वतंत्र अभियंता के बीच चर्चा हुई तथा उसके उपरांत विधिक राय के लिए भेजा गया। कानूनी परामर्शदाता ने नुकसान की गणना में 90 दिनों की रियायती अवधि को शामिल करने की पुष्टि (फरवरी 2015) की थी। चूंकि रियायतकर्ता कानूनी राय के साथ सहमत नहीं था, मामले को आरओ हैदराबाद द्वारा आगे के निर्देशों के लिए एनएचएआई मुख्यालय को भेजा (जुलाई 2015) गया था। एनएचएआई मुख्यालय द्वारा विलम्ब की पूरी अवधि (रियायती अवधि को मिलाकर) के लिए क्षतिपूर्ति की वसूली करने से संबंधित निर्देशानुसार पीआईयू निर्मल ने यह सूचना रियायतकर्ता को दी (11 मार्च 2016) तथा उसे अनुमोदित चार लेन की तारीख को 272 दिनों से बढ़ाने के लिए ड्राफ्ट अनुपूरक समझौते को जमा कराने के लिए अनुरोध किया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि हालांकि 1 अप्रैल 2013 को परियोजना का सीओडी प्राप्त किया गया था, एनएचएआई ने नुकसान की गणना के संबंध में रियायत समझौते में अस्पष्टता के कारण तीन साल (मार्च 2016 तक) के लिए परियोजना को पूरा करने में देरी के लिए रियायतकर्ता से क्षतिपूर्ति नहीं मांगी। रियायतकर्ता पर हुए नुकसान के लिए दावा करने (मार्च 2016) के बाद भी, इसकी वसूली प्रतीक्षित थी (दिसंबर 2017)।

आगे, करार के खंड 14.4.1 के अनुसार, रियायतकर्ता को अनंतिम प्रमाण पत्र (पीसीसी) के जारी करने की तिथि से 90 दिनों में सभी पंच सूचियों को पूरा करना था तथा इसके पश्चात विलंब होने पर एनएचएआई को पूरी तरह से श्रेय देने वाले कारणों या बल प्रताड़ना के कारण के अलावा, एनएचएआई रियायतकर्ता से क्षतिपूर्ति की वसूली करने का हकदार था तथा सभी दरों के पूरा होने तक प्रत्येक दिने के लिए निष्पादन प्रतिभूति के न्यूनतम 0.1 प्रतिशत तथा आईई द्वारा अनुमानित ऐसी मदों को पूरा करने की लागत का 0.2 प्रतिशत भुगतान की गणना की जानी थी। हालांकि अप्रैल 2013 को पीसीसी को रियायतकर्ता को जारी किया गया था, पंच सूची आइटम 90 दिनों अर्थात् 30 जून 2013 तक के भीतर पूरा नहीं किए गए हैं, हालांकि एनएचए ने लगभग चार वर्षों के विलंब के बाद 6 फरवरी 2017 को पंच सूची मदों के पूरा न होने के कारण क्षतिपूर्ति के संबंध में रियायतकर्ता को अधिसूचित किया। 31 दिसंबर 2017 को रियायतकर्ता से ₹5.47 करोड़ की वसूली शेष थी (आईई की सिफारिशों के अनुसार जुलाई 2016 तक ₹4.78 करोड़ तथा दो पंच सूची मदों पर लेखापरीक्षा द्वारा गणना की गई ₹68.71 लाख की राशि, जिनमें से एक 7 अप्रैल 2017 को पूरी हुई थी तथा दूसरी 31 दिसम्बर 2017 तक भी अधूरी थी)।

एक पार्टी से दूसरी पार्टी की मांग की प्राप्ति के 15 दिनों से ज्यादा की देरी होने पर करार के खंड 47.5 के अनुसार बैंक दर जमा 5 प्रतिशत की दर में ब्याज वसूली होनी थी। तदनुसार 31 दिसंबर 2017 की अवधि के लिए ₹1.20 करोड़ (परियोजना माईलस्टोन को प्राप्त न करने के लिए ₹3.73 करोड़ की क्षतिपूर्ति की वसूली में देरी के लिए ₹74.15 लाख³ तथा नियत तिथि के अंदर पंच लिस्ट मदों को पूरा न करने पर आईई द्वारा की गई सिफारिश के रूप में ₹4.78 करोड़ की क्षति की वसूली में देरी के लिए ₹46.11 लाख⁴) का ब्याज रियायतकर्ता से वसूलनीय था। इसके अतिरिक्त एनएचएआई को रियायतकर्ता पर क्षतिपूर्ति के लिए देरी से दावा करने के कारण ब्याज की भी हानि हुई।

प्रबन्धन ने बताया (सितम्बर 2017) कि रियायती के कारण देरी के कारण ₹3.73 करोड़ के नुकसान के साथ 1 अप्रैल 2013 तक समय विस्तार को देने से पहले मामला पूरक अनुबंध पर हस्ताक्षर करने के लिए अपनी सहमति देने के लिए रियायती को भेजा गया था। हाँलाकि, बार-बार अनुस्मारक दिए जाने के बावजूद रियायती की प्रतिक्रिया अभी भी प्रतीक्षित थी (सितम्बर 2017)। इसके अतिरिक्त, कई अनुस्मारकों के बावजूद, रियायती पंच सूची वस्तुओं को पूरा करने में देरी के लिए नुकसान का भुगतान करने में विफल रहा है। प्रबन्धन ने आगे कहा कि वसूली प्रक्रिया प्रगति पर थी और अंतिम स्थिति को लेखा परीक्षण (ऑडिट) के लिए सूचित किया जाएगा।

प्रबन्धन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अनुबंध की धारा 31.3.1 (एच) एनएचएआई को एस्करो खाते से बकाया क्षति वसूलने के लिए सक्षम बनाती है। हालाँकि, एनएचएआई ₹9.20 करोड़ की रकम वसूली करने में विफल रहा (₹3.73 करोड़ के लक्ष्य को प्राप्त करने में विफलता के लिए और ₹5.47 करोड़ नियत तिथियों के भीतर पंच सूची की वस्तुओं को पूरा न करने के लिए) और 31 दिसम्बर 2017 तक क्षतिपूर्ति के दावों के विलम्ब में वृद्धि के कारण ब्याज में हानि के अलावा ₹1.20 करोड़ के ब्याज को वसूलने में असफल रहा। इसके परिणामस्वरूप रियायती को अनुचित वित्तीय लाभ पहुँचाया गया।

मंत्रालय ने (दिसम्बर 2017) में कहा था कि एनएचएआई ने (अक्टूबर 2017) में पहले ही नुकसान की वसूली के लिए एस्करो बैंक को नोटिस जारी कर दिया था और वसूली की अंतिम स्थिति को समय रहते लेखा परीक्षण के लिए सूचित किया जाएगा।

³ ₹3.73 करोड़ के विलंबित भुगतान पर ब्याज की गणना 11 मार्च 2016 से 15 दिन बाद अर्थात् 26 मार्च 2016 से 31 दिसंबर 2017 तक की गई है अर्थात् 645 दिनों के लिए 31 दिसंबर 2017 को लागू 6.25 प्रतिशत की बैंक दर जमा 5 प्रतिशत पर।

⁴ ₹4.78 करोड़ के विलंबित भुगतान पर 6 फरवरी 2017 के 15 दिन बाद अर्थात् 21 फरवरी 2017 से 31 दिसंबर 2017 तक अर्थात् 313 दिनों का ब्याज, उपरोक्त (3) की दर पर।

11.4 रियायतकर्ता को बोनस का अतिरिक्त भुगतान

रियायत समझौते के अनुसार स्वतंत्र अभियंता (आईई) को सुरक्षा लेखा परीक्षा रिपोर्ट को प्राप्त करने के पश्चात ही केवल परियोजना के लिए अस्थायी पूर्णता प्रमाणपत्र जारी करना था। परन्तु, आईई ने सुरक्षा लेखापरीक्षा रिपोर्ट से 45 दिन पहले अस्थाई पूर्णता प्रमाण पत्र जारी किया था और प्राधिकरण ने इसके आधार पर रियायती को बोनस दिया था, जिससे रियायती को ₹6.11 करोड़ का अतिरिक्त बोनस भुगतान किया गया।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (प्राधिकरण) तथा मेसर्स शिल्लोंग एक्सप्रेसवे प्राइवेट लिमिटेड नई दिल्ली (रियायतग्राही) के साथ (जुलाई 2010) में मेघालय में दो लेन शिल्लोंग बाइपास निर्माण के लिए निर्माण परिचालन एवं हस्तारण (बोट) वार्षिक आधार पर एक रियायती अनुबंध में प्रवेश किया। सीए के अनुसार यह परियोजना 6 फरवरी 2014 तक पूरी हानी थी, अर्थात् नियुक्त तिथि (07 फरवरी 2011) से 1095 वें दिन तक। स्वतंत्र अभियन्ता (आईई) द्वारा जारी पूर्ण। अस्थायी पूर्णता प्रमाण पत्र परियोजना पूर्णता को चिन्हित को चिन्हित किया जाएगा। परियोजना को निर्धारित तिथि पूर्व पूरा करने पर रियायत ग्राही प्राधिकरण से बोनस प्राप्त करने का अधिकारी होगा।

यह सीए (अनुच्छेद 14.1.2, 14.1 और 14.2) में निर्धारित किया गया था कि आईई परियोजना महामार्ग के आवश्यक परीक्षणों को पूरा करने के बाद पूरा/अस्थाई पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करेगा। इस तरह के परीक्षणों में प्राधिकरण द्वारा नियुक्त किए जाने वाले सुरक्षा सुलाहकार द्वारा राजमार्ग की सुरक्षा लेखा परीक्षा सम्मिलित थी। अनुसूची आईके के प्रकरण 2.9 और अनुसूची एल के अनुच्छेद 3 में निर्दिष्ट सुरक्षा लेखा परीक्षा रिपोर्ट पूर्ण/ अस्थाई पूर्णता प्रमाण पत्र जारी करने के लिए पूर्व आवश्यकता थी।

प्राधिकरण ने (मार्च 2013) भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान गुवाहाटी को सुरक्षा सलाहकार के रूप में नियुक्त किया। सुरक्षा लेखापरीक्षा रिपोर्ट को कुछ टिप्पणियों के साथ 29 अप्रैल 2013 को प्रस्तुत किया गया। आईई ने सुरक्षा लेखा रिपोर्ट पर 08 मई 2013 को अनुपालना रिपोर्ट प्रस्तुत की जिसके आधार पर सुरक्षा सलाहकार ने राजमार्ग यातायात के लिए खोलने का सुझाव दिया। परियोजना पूरी होने की तिथि इसलिए 09 मई 2013 या उसके बाद ही होगी।

हालांकि, लेखा परीक्षा ने देखा कि, रियायतकर्ता के अनुरोध पर आईई परियोजन राजमार्ग का परीक्षण किया और सुरक्षा लेखा परीक्षा रिपोर्ट (दिनांक 09 मई 2013) से पहले 25 मार्च 2013 से प्रभावी एक अस्थाई पूर्णता प्रमाण पत्र (अप्रैल 2013) को जारी किया।

अस्थायी पूर्णता रिपोर्ट के आधार पर, प्राधिकरण ने परियोजना को 318 दिन⁵ पहले पूरा होने के लिए रियायत कर्ता को ₹43.21 करोड़ बोनस का भुगतान किया गया।

सुरक्षा लेखा रिपोर्ट (09 मई 2013) से 45 दिन⁶ पहले अस्थायी पूर्णता प्रमाणपत्र जारी करना सीए के प्रावधानों के अनुरूप नहीं थी। इससे रियायत कर्ता को 45 दिन के लिए ₹6.11 करोड़⁷ का बोनस अधिक भुगतान किया गया।

प्रबन्धन ने (दिसम्बर 2017) में कहा था कि:

- अस्थायी पूर्णता प्रमाण पत्र आईई की सड़क सुरक्षा विशेषज्ञ द्वारा परीक्षणों सहित जो फरवरी 2013 के प्रथम सप्ताह में किए गए थे सहित सभी आवश्यक परीक्षणों के संचालन के बाद 25 मार्च 2013 से प्रभावी रूप से जारी किया गया था।
- प्राधिकरण ने अस्थायी पूर्णता प्रमाणपत्र प्रभावी 25 मार्च 2013 के आधार पर रियायत कर्ता को 318 दिन के लिए बोनस का भुगतान किया।

प्रबंधन का जवाब मानने योग्य नहीं है:-

- अनुच्छेद 18.1.2 और सीए की अनुसूची एल के परिच्छेद 3 के अनुसार, सुरक्षा सलाहकार को प्राधिकरण द्वारा ही नियुक्त किया जाना था। इस तरह के सुरक्षा सलाहकार द्वारा सुरक्षा लेखा परीक्षा आईई से नियुक्त विशेषज्ञ द्वारा किए गए सुरक्षा परीक्षणों द्वारा बदला नहीं जा सकता है।
- सीए (अनुसूची आई की 2.9) में दिया गया है कि पूर्णता/अस्थायी पूर्णता प्रमाणपत्र सभी आवश्यक परीक्षणों जिसमें सुरक्षा लेखा परीक्षा भी सम्मिलित हो के सफलतापूर्वक पूरा के बाद ही केवल आईई द्वारा ही जारी किया जाएगा। प्राधिकरण को यह मानना चाहिए कि रियायत कर्ता को बोनस भुगतान के दौरान अस्थायी पूर्णता प्रमाणपत्र के 45 दिन बाद सुरक्षा लेखा परीक्षा की रिपोर्ट जारी की गई थी।

इस प्रकार, सीए के प्रावधान का अनुपालन न करने पर प्राधिकरण द्वारा ₹6.11 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ है।

यह मामला मंत्रालय को दिसम्बर 2017 में भेजा गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

⁵ 25 मार्च 2013 से 6 फरवरी 2014 तक

⁶ 25 मार्च 2013 से 8 मई 2013 तक

⁷ ₹43.21 करोड़ x 45/318 = ₹6.11 करोड़

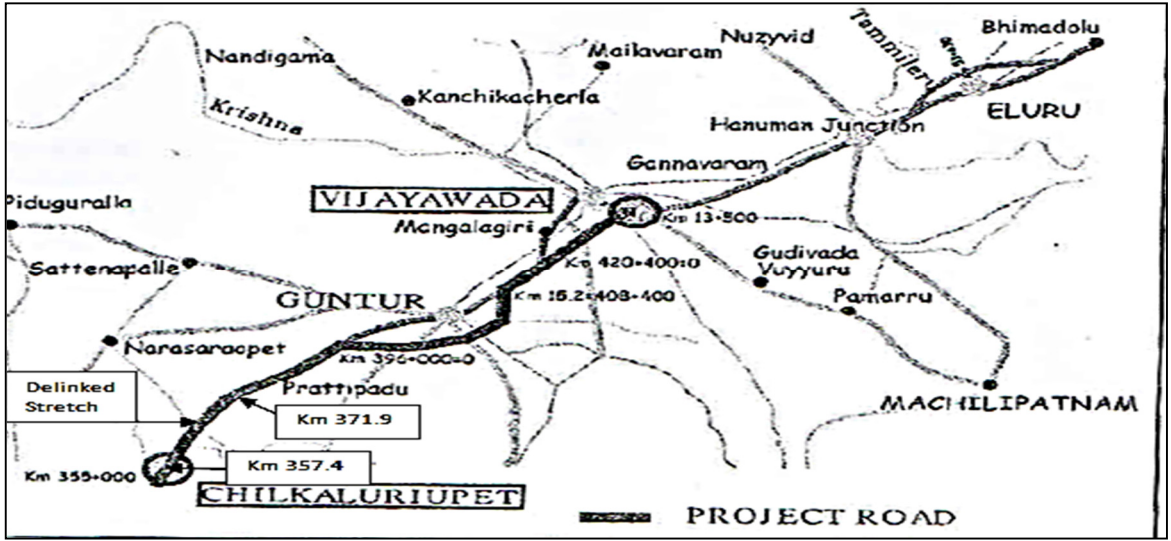
11.5 सड़क स्ट्रैच के डिलिंकिंग में देरी के कारण टोल राजस्व पर ब्याज की क्षति

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण रियायतकर्ता के साथ किये गए करार की शर्तों के अनुसार आन्ध्र प्रदेश राज्य में चिलकालूरीपेट-विजयवाडा के छह लेने के संबंध में परियोजना से चिलकालूरीपेट शहर स्ट्रैच डिलिंक करने में असफल रहा। परिणामस्वरूप डिलिंकड स्ट्रैच पर रियायतकर्ता द्वारा एकत्रित टोल राजस्व के विलम्बित प्रेषण के कारण ₹9.69 करोड़ के ब्याज का नुकसान हुआ।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने 15 वर्षों की छूट अवधि सहित डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन तथा हस्तांतरण पर आधारित आन्ध्र प्रदेश राज्य में छह लेन 82.5 किमी लंबे चिलकालूरीपेट-विजयवाडा सैक्शन के लिए विजयवाडा टोलवेय प्रा.लि. के साथ एक रियायत करार किया। नियत तिथि अर्थात् रियायत अवधि का आरंभ 1 मई 2009 को घोषित किया था तथा निर्माण नियत तिथि से 30 महीने के अंदर अर्थात् 29 अक्टूबर 2011 तक पूरा किया जाना था। करार की शर्तों के अनुसार, मौजूदा चार लेन राजमार्ग पर उपयोगकर्ता शुल्क का संग्रह जो अब तक एनएचएआई द्वारा किया जा रहा था, उसे नियत तिथि से रियायतकर्ता को सौंप दिया गया था।

एनएचएआई और रियायतकर्ता दोनों से संबंधित कारणों के अलावा, रियायतकर्ता 357.4 किमी से 371.9 किमी तक फैले 14.5 किमी चिलकालूरीपेट शहर स्ट्रैच के संबंध में भूमि अधिग्रहण से जुड़े मामलों के कारण नियत समय सीमा में परियोजना माईलस्टोन प्राप्त नहीं कर सका। रियायतकर्ता द्वारा प्रस्ताव पर आधारित एक पूरक करार दिनांक 9 सितंबर 2013 को एनएचएआई तथा रियायतकर्ता के बीच किया गया था। एसए की शर्तों में उपबंधित, अन्य बातों के साथ-साथ, एनएचएआई एसए की तिथि से तीन महीने यानि 9 दिसंबर 2013 के भीतर 14.5 किमी स्ट्रैच को सौंप देगा। एनएचएआई द्वारा उपरोक्त अवधि के अंदर अपनी प्रतिबद्धता को पूरा करने में सक्षम नहीं होने पर, इस खंड को परियोजना से अलग⁸ किया जाएगा और नियत तिथि से कुल 14.5 किलोमीटर की टोल लंबाई के लिए टोल राजस्व एनएचएआई को पारित किया जाएगा।

⁸ अलग करने से तात्पर्य है कि 14.5 किलोमीटर के स्ट्रैच को कार्यक्षेत्र से निरस्त कर दिया जाएगा और रियायतकर्ता को छः लेन का कार्य बाकी बची 68 किलोमीटर (82.5 किलोमीटर - 14.5 किलोमीटर) की लंबाई पर करना होगा। रियायतकर्ता पूरे 82.5 किलोमीटर के स्ट्रैच पर टोल संग्रहण करेगा तथा 14.5 किलोमीटर की समानुपाति लंबाई के लिए टोल राजस्व एनएचएआई को पारित करेगा।



चूँकि एनएचएआई, एसए के तीन महीनों अर्थात 9 दिसंबर 2013 तक के अंदर स्ट्रेच को सौंपने की अपनी वचनबद्धता को पूरा नहीं कर सका, स्ट्रेच को परियोजना से अलग किया जाना था और 1 मई 2009 से छूट ग्राही द्वारा एकत्रित किये गए टोल राजस्व एनएचएआई को रियायतकर्ता द्वारा पारित किया जाना था हालांकि, एनएचएआई ने 7 मई 2015 को 17 महीनों के विलंब के बाद रियायतकर्ता को इस स्ट्रेच को अलग करने के निर्णय को सूचित किया। परिणामस्वरूप, 1 मई 2009 से 30 अप्रैल 2015 की अवधि के लिए ₹75.45 करोड़ (व्यय का निवल) का टोल राजस्व नवंबर 2015 में 5 से 22 माह तक देरी के बाद एनएचएआई को रियायतकर्ता द्वारा भुगतान किया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एनएचएआई एसए से तीन महीने की सहमत अवधि के अंदर रियायतकर्ता को 14.5 किमी का स्ट्रेच नहीं सौंप सका, इसलिए इसे जल्द से जल्द सूचित किया जाना चाहिए था ताकि परियोजना से इस स्ट्रेच को अलग करने का फैसला किया जा सके। अपने फैसले के देरी से संचार के कारण रियायतदार द्वारा एकत्रित टोल राजस्व के प्रेषण में देरी हुई, जिसके कारण एनएचएआई ने ₹9.69 करोड़ (अनुबंध XIV) की वार्षिक 8 प्रतिशत⁹ की दर से ब्याज का नुकसान उठाया। इसमें परियोजना की नियत तिथि से डिलिंकिंग स्ट्रेच की नियत तिथि यानि मई 2013 से नवंबर 2013 तक की अवधि से संबंधित ₹53.42 करोड़ के टोल राजस्व पर ₹7.83 करोड़ के ब्याज की हानि तथा दिसंबर 2013 से अप्रैल 2015 की अवधि से संबंधित ₹22.02 करोड़ के टोल राजस्व पर ₹1.86 करोड़ की हानि शामिल है।

⁹ 2013 से 2015 तक एक से दो वर्ष की सावधि जमा योजना पर औसत ब्याज दर 8 प्रतिशत प्रतिवर्ष थी।

प्रबंधन ने बताया (सितंबर 2017) कि नियत तिथि से एकत्र हुए टोल राजस्व के प्रेषण में रियायतकर्ता द्वारा लिया जाने वाला समय विलंब के रूप में नहीं माना जा सकता। क्योंकि एनएचएआई द्वारा 14.5 किमी के स्ट्रैच की डिलिक्विंग के निर्णय के बारे में 7 मई 2015 को सूचना दी गई थी। 7 मई 2015 से भुगतान की वास्तविक तिथि यानी 14 नवंबर 2015 तक विलंबित प्रेषण पर ब्याज के भुगतान के लिए रियायतकर्ता को अधिसूचित किया जाएगा।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा ने एनएचएआई द्वारा स्ट्रेच के डिलिक्विंग के विलंबित संचार पर टिप्पणी की है और अनुग्राही द्वारा टोल राजस्व के विलंबित प्रेषण पर नहीं, जो कि केवल उस का नतीजा था। छूट ग्राही द्वारा टोल राजस्व के विलंबित प्रेषण पर ब्याज की हानि एनएचएआई द्वारा स्ट्रेच की विलंबित डिलिक्विंग के कारण हुई।

मंत्रालय ने अपने उत्तर(दिसंबर 2017) में स्वीकृत किया कि एनएचएआई द्वारा 14.5 किमी के डिलिक्विंग के संचार में देरी थी।

इस प्रकार, एनएचएआई द्वारा परियोजना से स्ट्रेच की डिलिक्विंग में देरी करने और छूट ग्राही रियायती द्वारा उस खंड पर टोल राजस्व के प्रेषण में देर होने के कारण, एनएचएआई को ₹9.69 करोड़ के ब्याज की हानि हुई।

11.6 रियायतकर्ता से दावों की वसूली न करना

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की आईई द्वारा की गई सिफारिशों के बावजूद दो वर्षों से अधिक (जुलाई 2015 से नवंबर 2017 तक) निष्क्रियता के परिणामस्वरूप ₹24.74 करोड़ राशि क्षतिपूर्ति दावों को वसूली करने में विफल हुआ, रियायतकर्ता ही ने एक भी पंच सूची मद को पूरा नहीं किया तथा पूरी अवधि के दौरान टोल संग्रहण करना जारी रखा।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने मैसर्स पटना बख्तियारपुर टोलवे लिमिटेड (मैसर्स के एसपीवी बीएससी-सी और सी कंसोर्टियम) हैदराबाद (रियायतकर्ता) के साथ के चारलेन के लिए पटना-बख्तियारपुर सेक्शन के एनएच-30 से 181.300 किलोमीटर से 230.950 किलोमीटर पर डिजाइन, निर्माण, वित्त संचालित और स्थानान्तरण (डीबीएफओटी) टोल के आधार पर रियायती समझौते (सीए) पर हस्ताक्षर किए (31 मार्च 2011) रियायत की अवधि 18 वर्ष थी 24 मार्च 2014 को पूरा होने की निर्धारित तिथि के साथ।

सीए के खंड 14.3 में कहा गया है कि स्वतंत्र अभियन्ता (आईई) रियायतकर्ता के अनुरोध पर बकाया मर्दों (पंच सूची) की सूची कार्य जोड़कर परियोजना के 75 प्रतिशत के पूरा होने पर अनंतिम प्रमाणपत्र जारी कर सकता है। इसके अलावा सीए के खंड 14.4 में कहा गया है कि यदि पंच सूची मर्दों के अनंतिम प्रमाणपत्र जारी होने की तारीख के 90 दिनों के भीतर पूरा नहीं किया गया तो एनएचएआई रियायतकर्ता से नुकसान वसूलने का हकदार होगा जोकि प्रत्येक दिन देरी के 0.1 प्रतिशत के निचले स्तर पर कार्यनिष्पादन सुरक्षा या पंच सूची मर्दों के पूरा होने की लागत का 0.2 प्रतिशत के निचले स्तर पर है। इस तरह के नुकसान के भुगतान के अधीन, रियायतकर्ता पंच सूची के पूरा होने के लिए आगे की 120 दिनों से अधिक अवधि के हकदार नहीं थे। इस अवधि के भीतर सभी पंच सूची के मर्दों को पूरा करने के लिए रियायतकर्ता की विफलता, अप्रत्याशित घटना या केवल वैसी देरी जिसके लिए प्राधिकरण जिम्मेदार हो, अन्य कारणों के लिए, प्राधिकरण समझौता को समाप्त कर सकता था।

निर्धारित समय के भीतर इस परियोजना को पूरा नहीं किया जा सका और 30 जून 2015 तक समय विस्तार की अनुमति दी गई। छूट ग्राही ने 46.847 किलोमीटर की सड़क को पूरा करने पर अनंतिम प्रमाण पत्र के छूट के लिए आवेदन किया, आईई ने परियोजना की समीक्षा की और तत्काल सूची¹⁰ में पहचान किये गये मर्दों के पूरा होने के बाद अनंतिम पूर्णता प्रमाण-पत्र के अनुदान की सिफारिश की (अक्टूबर 2014)। छूट ग्राही द्वारा तत्काल सूची पर मर्दों को अप्रैल 2015 तक पूरा कर लिया गया और अनंतिम पूर्णता प्रमाण पत्र 10 अप्रैल 2015 को जारी किया गया। छूट ग्राही ने 12 अप्रैल 2015 से उपयोग कर्ता शुल्क एकत्रित करना शुरू कर दिया। आईई ने कार्यों की भी पंच सूची की पहचान की जिन्हें 90 दिनों के भीतर (9 जुलाई 2015) तक छूट ग्राही के द्वारा पूरा किया जाना था।

आईई ने परियोजना निदेशक को सूचित किया (जुलाई 2015) कि छूट ग्राही निर्धारित समय के भीतर पंच सूची की मर्दों को पूरा नहीं कर सका (₹45 करोड़ की अनुमानित लागत में से लगभग ₹3 करोड़ का कार्य पूरा हो चुका था)। सीए के अनुरूप, आईई ने रियायतकर्ता को हर्जाना जमा और अगले 120 दिनों के भीतर सभी पंच सूची मर्दों की पूर्णता सुनिश्चित करने का अनुरोध किया (जुलाई 2015)। तथापि रियायतकर्ता हर्जाना को जमा करने या पंच सूची मर्दों को पूरा करने में विफल रहा।

लेखापरीक्षा ने देखा कि आईई ने परियोजना निदेशक, एनएचएआई को पंच सूची मर्दों और रियायतकर्ता की विफलता के लिए हर्जाना जमा करने में देरी के बारे में सूचित करता रहा

¹⁰ अनंतिम प्रमाणपत्र प्रदान करने से पहले कार्य पूरा करने की सूची

(जुलाई 2015 से अक्टूबर 2016)। नवम्बर 2016 में आईई ने परियोजना निदेशक को सिफारिश की कि एनएचएआई रियायतकर्ता से ₹13.98 करोड़ (10 जुलाई 2015 से 10 नवम्बर 2016 तक 487 दिनों के लिए @ ₹2.87 लाख)¹¹ के हर्जाने की वसूली करे। चूँकी रियायतकर्ता ने हर्जाना अदा नहीं किया या कार्यों को पूरा नहीं कर सका, इसलिए नुकसान का दावा नवम्बर 2017 में बढ़कर ₹24.74 करोड़ हो गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि समझौते के अनुसार हर्जाने के उद्ग्रहण के लिए आईई की सिफारिश के बावजूद जुलाई 2015 से नवम्बर 2017 के दौरान एनएचएआई द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की थी। लेखापरीक्षा द्वारा (अगस्त 2017) में यह मामला इंगित किये जाने के बाद ही एनएचएआई ने नवम्बर 2017 में ₹24.74 करोड़ का दावा किया।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (फरवरी 2018) कि यह कुछ बीओटी परियोजनाओं में से एक था जोकि अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र स्तर पर सफलतापूर्वक पूरे किये गये थे और एनएचएआई ने स्वयं परियोजना हेतु भूमि अधिग्रहण को विलंबित किया था। इसलिए, प्रबंधन ने अनुबंध के निरस्तीकरण पर ध्यान नहीं दिया और 90 दिनों की अनुमत रियायत अवधि के बाद शास्ति उद्ग्रहण का निर्णय लिया।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि

(i) सीए के नियमों के अनुसार, पंच सूची मद अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र के 90 दिनों में पूर्ण किये जाने थे और यदि समझौते के अनुसार हर्जाने अदा किये थे, रियायतकर्ता इसके अतिरिक्त 120 दिनों की अवधि के लिए अधिकृत था। एनएचएआई रियायतकर्ता के प्रति कोई कार्रवाई करने में विफल रही, एनएचएआई के आईई के द्वारा कमी दर्शाये जाने के बावजूद भी 90 दिनों के बाद तक पंच सूची मद अपूर्ण पड़े हुए थे।

(ii) 30 जून 2015 तक दूसरी बार समय विस्तार की मांग को कार्यकारी समिति (फरवरी 2015) द्वारा अनुमोदित किया गया था और प्राधिकरण और रियायतकर्ता द्वारा पूरक समझौते को हस्ताक्षरित किया गया था (7 अप्रैल 2015), जो अपने उत्तरदायित्व पूरा करने में अपनी भूमिका निभाने में विलंब के कारण सभी हानियां, दावे, खर्च, या प्रभाव से एनएचएआई को मुक्त करती है। इस प्रकार, भूमि अधिग्रहण में एनएचएआई की ओर से विलंब को ध्यान में रखा गया था और विलंब हेतु विस्तार अनतिम पूर्णता प्रमाण पत्र से पहले ही अनुमत कर दिया था।

¹¹ हर्जाने की गणना कार्यनिष्पादन सुरक्षा के आधार पर (खंड 9.1.1 के अनुसार ₹28.70 करोड़) 0.71 प्रतिदिन अर्थात ₹28.70 करोड़ 0.1 प्रतिशत 2.87 लाख

(iii) यद्यपि, आईई ने नवम्बर 2016 में रियायतकर्ता से हर्जानों की वसूली की सिफारिश की थी, प्रबंधन ने नवम्बर 2017 में गलती के एक वर्ष के बाद ही मांग उठाई।

इस प्रकार, ₹31.68 करोड़ के पंच सूची मद अपूर्ण रहे (नवम्बर 2017) यद्यपि रियायतकर्ता टोल संग्रहण (अप्रैल 2015 से) करता रहा। प्रबंधन की ओर से विलंब के कारण, दावों को ₹13.98 करोड़ से बढ़ाकर ₹24.74 करोड़ (नवम्बर 2017) तक बढ़ा दिये गया। फरवरी 2018 तक, हर्जानों की वसूली अनतिम पूर्णता प्रमाण पत्र की तिथि से 33 महीने के बाद भी लागू नहीं की गई।

दिसम्बर 2017 में मंत्रालय को मामले की सूचना दी; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

11.7 रियायतकर्ता को अनुचित लाभ देना

बिहार राज्य में 2.80 किमी से 89.00 किमी (लगभग 82.08 किमी) से एनएच-77 की मुजफ्फरनगर - सोनभरसा खंड की दो लेन की परियोजना में सीतामढ़ी बाय पास पर रेलवे ओवर ब्रिज (आरओबी)-3 के निर्माण में विलंब के लिए शास्ति उद्ग्रहण की ₹25.67 करोड़ तक रियायतकर्ता को एनएचएआई ने अनुचित लाभ दिया।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई या प्राधिकारी) ने वार्षिकी आधार पर डिजाइन, निर्माण, वित्त प्रचालन और स्थानांतरण (डीबीएफओटी) पर एनएचडीपी-III के अंतर्गत बिहार राज्य में 2.80 किमी से 89.00 किमी (लगभग 82.08 किमी) से एनएच-77 की मुजफ्फरनगर - सोनभरसा खंड की दो लेन के लिए 3 सितम्बर 2010 को मै. नॉर्थ बिहार हाईवे लिमिटेड (रियायतकर्ता) के साथ रियायती समझौता किया। परियोजना की नियम तिथि 30 मई 2011 थी और परियोजना 25 नवम्बर 2013 तक पूरी किये जाने की अपेक्षित थी। परियोजना में जापहा में एक और सीतामढ़ी बाईपास में दो सहित तीन रेलवे ओवर ब्रिज (आरओबी) शामिल थे।

सीए के 14.3.1 खंड के अनुसार, स्वतंत्र अभियंता (आईई) अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र रियायतकर्ता के अनुरोध पर, जारी कर सकता था यदि कम से कम 75 प्रतिशत योजनाबद्ध सड़क की कुल लंबाई पूर्ण थी जिसे सुरक्षित और विश्वसनीय रूप से वाणिज्यिक रूप से चालित किया जा सकता था। ऐसे प्रमाण पत्र के जारी करने पर, रियायतकर्ता वार्षिक वृत्ति के लिए अधिकृत होता था। सारणीबद्ध तिथि (25 नवम्बर 2013) तक परियोजना को अनतिम रूप से पूरा किया जाने के मामले में सीए की सारणी-एम के अनुसार, प्रत्येक ₹52.40 करोड़ की 35 अर्ध वार्षिक राशि देय थी।

आईई ने अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र जारी करने की सिफारिश (दिसम्बर 2014) की। यद्यपि, परियोजना की जांच हेतु जिस समिति का गठन किया (अप्रैल 2015), उसने यह नोट किया

कि अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र जारी करने से पहले तीन बाईपास (क्वारी, सिंग्रहिया और भुतही) का पूर्ण होना जरूरी था ताकि ट्रैफिक की सुरक्षित आवजाही हो सके। बाय-पास के लिए भूमि मार्च 2015 में ही एनएचएआई द्वारा उपलब्ध कराई गई थी। इन बाई-पास के पूर्ण होने के बाद, अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र 29 जून 2015 को जारी किया था और एनएचएआई ने 07 जुलाई 2015 से टोल संग्रह आरंभ कर दिया था। इस प्रकार, पूर्णता की निर्धारित तिथि से 582 दिनों का विलंब हुआ।

582 दिनों के विलंब के साथ अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र से पहले तीन वार्षिक वृत्तियाँ चूक गई थीं। रियायतकर्ता ने आईई से अनुरोध किया कि जो तीन वार्षिक वृत्तियाँ चूक गयी, उनका भुगतान अदा कर दिया जाए। आईई ने अनुरोध की संवीक्षा की (जुलाई 2015) और निर्धारित किया कि 582 दिनों की कुल विलंब में से 90 दिनों के विलंब के लिए रियायतकर्ता उत्तरदायी है और ऐसे विलंब के कारण ₹25.67 करोड़ की कटौती की सिफारिश की। परियोजना निदेशक, एनएचएआई, ने आईई को (जुलाई 2015) का कार्य की धीमी प्रगति हेतु 2012-2015 के दौरान आईई द्वारा रियायतकर्ता को जारी किये गये पत्र के मद्देनजर प्रस्ताव की पुनः जांच करने का अनुरोध किया। आईई द्वारा मामले की पुनः जांच की गई थी (17 जुलाई 2015) और ₹25.67 करोड़ की कटौती की पुनः पुष्टि की।

एन एच ए आई की तीन मुख्य महा प्रबंधक वाली समिति ने रियायतकर्ता के कारण शास्ति हेतु मामले को ध्यान में रखा। समिति ने कहा कि जुलाई 2013 तक 75 प्रतिशत डीबीएम¹² तक रियायतकर्ता ने कार्य पूरा किया और इसलिए इस लंबाई पर बीसी¹³ को करने के बाद निर्धारित तिथि (25 नवम्बर 2013) तक अनतिम रूप ही पूर्ण कर पाते। समिति ने यह भी देखा कि अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र एनएचएआई की आज्ञा पर विलंब किया गया और इसलिए बिना कटौती के चूकी गई तीन वार्षिक वृत्तियों के उद्धार की सिफारिश की। एनएचएआई की कार्यकारी समिति ने सिफारिश स्वीकार की।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि समिति का तर्क कि सारा विलंब भूमि उपलब्ध कराने के कारण हुआ उपयुक्त नहीं था।

- आई ई के अनुसार 90 दिनों का विलंब रियायतकर्ता द्वारा सीतामढ़ी बाईपास पर आरओबी 3 के विलंबित आधारभूत पूर्णता के कारण हुआ। जपाहा पर आरओबी और सीतामढ़ी बाई-पास पर एक आरओबी का आधारभूत भाग अस्थाई पूर्णता तिथि से पहले पूरा किया गया था। सीतामढ़ी बाईपास पर आरओबी 3 के लिए अपेक्षित अनुमोदन और रेल भूमि सितम्बर 2013 में रियायतकर्ता के पास उपलब्ध थे और

¹² डेंस बिदुमिनस मकदम

¹³ बिदुमिनस कंक्रिट

आरओबी 3 मार्च 2015 तक भी पूरा किया जा सकता था। यह विलंब भूमि के सौंपने में एनएचएआई द्वारा विलंब में सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि भूमि का 90 प्रतिशत से अधिक नवम्बर 2013 से पहले सौंपा गया था।

- यह भी देखा गया था कि एनएचएआई ने दिसम्बर 2012 तक रियायतकर्ता को 64.86 किमी. (एक दौर में 75 प्रतिशत से अधिक) और 25 नवम्बर 2013 तक 74.90 किमी. (90 प्रतिशत से अधिक) तक सौंपा था। यद्यपि रियायतकर्ता ने नवम्बर 2013 तक 68.20 किमी. डीबीएम स्तर तक कार्य पूरा किया, उन्होंने इस तिथि तक केवल 29.90 किमी. पर बीसी कार्य पूरा किया और इसलिए अस्थाई पूर्णता प्रमाणपत्र के लिए तैयार नहीं था। रियायतकर्ता ने निर्धारित पूर्णता तिथि के बाद आठ महीने अर्थात् जुलाई 2014 तक 75 प्रतिशत तक बीसी इस स्ट्रेच पूरा किया। निर्दिष्ट टैस्ट दिसम्बर 2014 तक पूरे किये गए थे, अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र इस तिथि तक ही जल्द से जल्द जारी किया जा सकता था।

इस प्रकार, अनतिम पूर्णता प्रमाणपत्र 2013 में प्रदान नहीं किया जा सकता था और आईई और परियोजना निदेशक की सिफारिश के बावजूद किसी कटौती के बिना वार्षिक वृत्तियों के पुनर्द्धार के कारण ₹25.67 करोड़ की राशि तक कमिश्नरी को अनुचित लाभ दिया गया। एनएचएआई ने अपने उत्तर में कहा (30 जनवरी 2018) कि

- एनएचएआई के भूमि सौंपे जाने में भी चूक थीं। एनएचएआई और रियायतकर्ता की ओर से चूकों के विस्तृत विश्लेषण के बाद, 3 मुख्य महा प्रबंधक समिति की सिफारिशों के आधार पर कार्यकारी समिति के अनुमोदन के साथ वार्षिक वृत्तियों का उद्धार किया गया था।
- एनएचएआई ने 588 दिनों के विलंब के मुकाबले आई ई द्वारा आंके गये 582 दिनों के विलंब जो कि दोनों में से कम था, पर विचार किया।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि

- (i) आईई ने सिफारिश की कि 492 दिनों का विलंब भूमि के सौंपे जाने से विलंब को ध्यान में रखने के बाद एनएचएआई के कारण हुआ। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए 12-18 महीने आरओबी-3 के निर्माण के लिए तर्कपूर्ण अवधि थी और अपेक्षित अनुमोदन और भूमि सितम्बर 2013 में उपलब्ध कराई गई, आरओबी 3 का कार्य मार्च 2015 तक पूरे किया जा सकता था। यद्यपि, यह अस्थाई पूर्णता तिथि तक पूरा नहीं किया जा सका था। इस प्रकार, एनएचएआई का प्रागण, कि रियायतकर्ता

हाईवे लंबाई का 75 प्रतिशत पूरा कर सका का कोई आधार नहीं था। इसके अतिरिक्त, कार्यवृत्त से यह भी देखा गया था कि आरओबी-3 के संरचना के निर्माण में विलंब हेतु समिति द्वारा विचार नहीं किया गया था।

- (ii) नीतिगत मामले - तकनीकी परिपत्र (जनवरी 2016) दर्शाता है कि आईई को रियायतकर्ता को देय क्षतिपूर्ति का आंकलन करने के लिए अपने संसाधनों के अपर्याप्त संघटन और वित्तीय बाधाओं के कारण रियायतकर्ता की ओर से विलंब को ध्यान में रखना चाहिए। इस विषयगत मामले में, आईई ने एनएचएआई के कारण 492 दिनों के विलंब की सिफारिश की और न कि 582 दिनों की जैसा कि प्रबंधन द्वारा विचार किया गया था। यद्यपि, उत्तर मूक था कि रियायतकर्ता की ओर से 90 दिनों के विलंब पर एनएचएआई द्वारा विचार क्यों नहीं किया गया था और ₹25.67 करोड़ की कटौती वार्षिक वृत्ति से नहीं की गई थी।

इस प्रकार परियोजना राजमार्ग पर आरओबी-3 के समापन में रियायतकर्ता की ओर से विलंब के लिए किसी कटौती बिना वार्षिक वृत्ति को बहाल कर एनएचएआई ने रियायतकर्ता को ₹25.67 करोड़ का अनुचित लाभ दिया।

मामला दिसम्बर 2017 में मंत्रालय को सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।

11.8 टोल संग्रहण न करने के कारण राजस्व की हानि

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण एनएच 67 पर करूर-कोयम्बटूर खण्ड के सुदृढीकरण तथा उन्नयन से संबंधित परियोजना के समापन के बाद भी दो टोल प्लाजाओं पर टोल संग्रहण करने में विफल हो गया जिसके कारण ₹142.28 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने अपनी सभी परियोजना कार्यन्वयन इकाईयों (पीआईयू) को परियोजना के समापन की सम्भावित तारीख से कम से कम 150 दिन पूर्व नव निर्मित खण्डों पर टोल फीस उदग्रहण के लिए प्रस्ताव मुख्यालय को प्रस्तुत करने का निर्देश दिया (अप्रैल 2003)। राष्ट्रीय राजमार्ग फीस (दरों का निर्धारण तथा संग्रहण) नियम 2008 का नियम 3(2) में प्रावधान किया गया (दिसम्बर 2008) कि राष्ट्रीय राजमार्ग के किसी खण्ड के उपयोग के लिए फीस का संग्रहण परियोजना के समापन की तारीख से 45 दिनों के अन्दर आरम्भ होना चाहिए और नियम 4(3) में प्रावधान किया गया कि दो लेन वाले राष्ट्रीय राजमार्ग और जिस पर उन्नयन के लिए औसत निवेश ₹एक करोड़

प्रति किलोमीटर (किमी) था के उपयोग के लिए फीस की दर नियम 4(2) के अन्तर्गत निर्दिष्ट फीस की दर के 60 प्रतिशत होनी चाहिए।

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने राष्ट्रीय राजमार्ग-67 के 114 किमी लम्बे करूर-कोयम्बटूर खण्ड के सुदृढीकरण तथा उन्नयन के लिए प्रशासनिक संस्वीकृति प्रदान की (फरवरी 2006)। परियोजन ₹279.14 करोड़ अर्थात् ₹2.45 करोड़ प्रति किमी की लागत पर पीआईयू, करूर के पर्यवेक्षणाधीन जून 2010 में पूर्ण हुई थी। एनएचएआई मुख्यालय के निर्देशों (अप्रैल 2003) के अनुसार करूर-कोयम्बटूर खण्ड पर टोल संग्रहण का प्रस्ताव जनवरी 2010 में अर्थात् परियोजना समापन के 150 दिन पूर्व पीआईयू द्वारा भेजा जाना चाहिए था। तथापि टोल फीस संग्रहण का प्रस्ताव आठ माह के विलम्ब के साथ केवल सितम्बर 2010 में भेजा गया था। परिणामस्वरूप एमओआरटीएच ने अपनी अधिसूचना (दिसम्बर 2010) के द्वारा उन्नयन पर औसत निवेश की मौद्रिक सीमा टोल संग्रहण के लिए ₹एक करोड़ से ₹2.5 करोड़ तक संशोधित की। चूंकि परियोजना में निवेश की लागत ₹2.45 करोड़ प्रति किमी (अर्थात् ₹2.5 करोड़ प्रति किमी से कम) थी इसलिए टोल संग्रहण के प्रस्ताव का एनएचएआई द्वारा अनुमोदन नहीं किया गया था। दिसम्बर 2013 में एमओआरटीएच ने अन्य अधिसूचना जारी की जिसने उन्नयन पर औसत निवेश से सम्बन्धित प्रावधान हटा दिया और प्रावधान किया कि पेव्ड शोल्डर्स के साथ दो लेन और अधिक वाले परन्तु चार लेन से कम, जिन पर तीन मीटर या अधिक तक परिवहन मार्ग चौड़ा करने के द्वारा पर्याप्त सुधार किया गया था, राष्ट्रीय राजमार्ग के खण्ड के उपयोग के लिए फीस की दर नियम 4(2) के अन्तर्गत निर्दिष्ट फीस की दर का 60 प्रतिशत होना चाहिए।

तदनुसार एनएचएआई मुख्यालय ने यह जांच करने कि क्या यह टोल संग्रहण के योग्य है, के बाद करूर-कोयम्बटूर खण्ड पर टोल संग्रहण के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए अपने क्षेत्रीय कार्यालय (आरओ) चेन्नई को निर्देश दिया (फरवरी 2014)। चूंकि खण्ड पर सुदृढीकरण और उन्नयन के परिणामस्वरूप सड़क की चौड़ाई तीन मीटर अर्थात् 7 मीटर से 10 मीटर तक बढ़ गई इसलिए खण्ड टोल संग्रहण के योग्य था। तदनुसार पोंगालूर और थेन्नीलई में दो टोल प्लाजाओं के निर्माण का प्रस्ताव पीआईयू करूर द्वारा भेजा गया (अप्रैल 2014) और एनएचएआई मुख्यालय द्वारा अनुमोदित (जुलाई 2014) किया गया था। अस्थाई टोल प्लाजा ₹7.35 करोड़ की लागत पर निर्मित किए गए थे। प्रतियोगी बोली आमंत्रण आधार पर 31 जनवरी 2015 से तीन माह के लिए ₹6.13 लाख प्रतिदिन तथा ₹7.23 लाख प्रतिदिन पर क्रमशः पोंगालूर और थेन्नीलई पर टोल संग्रहण हेतु अधिनिर्णय पत्र जारी किए गए थे (दिसम्बर 2014/जनवरी 2015)। तथापि टोल संग्रहण जनता नाराजगी और राजमार्ग को चार/छः लेन में परिवर्तन की मांग के आधार पर किसी भी टोल प्लाजा पर आरम्भ नहीं

हुआ। बाद में खण्ड (करूर-कोयम्बटूर) अधिसूचना दिनांक 9 अप्रैल 2015 के द्वारा अनुरक्षण हेतु राज्य सरकार को सौंप दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- करूर-कोयम्बटूर खण्ड के सुदृढीकरण/उन्नयन तथा दो टोल प्लाजाओं के निर्माण पर क्रमशः ₹279.4 करोड़ तथा ₹7.35 करोड़ खर्च करने के बाद भी एनएचएआई दोनों टोल प्लाजाओं पर टोल फीस संग्रहण करने में विफल हो गया। इस खण्ड पर एनएचएआई द्वारा टोल संग्रहण न करने के परिणामस्वरूप 31 जनवरी 2015 से 31 दिसम्बर 2017 तक ₹142.28 करोड़¹⁴ के राजस्व की हानि हुई।
- परियोजना जून 2010 में पूर्ण हो चुकी थी और वर्तमान निर्देशों के अनुसार टोल संग्रहण का प्रस्ताव जनवरी 2010 में ही पीआईयू करूर द्वारा भेजा जाना चाहिए था। तथापि प्रस्ताव सितम्बर 2010 में विलम्ब से प्रस्तुत किया गया था जिसके कारण इसे एनएचएआई मुख्यालय द्वारा अस्वीकृत किया गया था क्योंकि परियोजना दिसम्बर 2010 की अधिसूचना के अनुसार टोल संग्रहण के लिए योग्य नहीं थी। यदि टोल संग्रहण हेतु प्रस्ताव पीआईयू करूर द्वारा समय पर प्रस्तुत किया गया होता तो तब अभिभावी अधिसूचना (दिसम्बर 2008) के अनुसार खण्ड टोल संग्रहण के लिए योग्य होता क्योंकि खण्ड के उन्नयन का औसत निवेश ₹2.45 करोड़ प्रति किमी था जो अपेक्षित ₹एक करोड़ प्रति किमी से अधिक था। इस प्रकार एनएचएआई ने इसके समापन के वर्ष अर्थात् 2010 से ही करूर-कोयम्बटूर खण्ड पर टोल संग्रहण करने का अवसर खो दिया।

प्रबंधन ने बताया (सितम्बर 2017) कि करूर-कोयम्बटूर खण्ड पर थेन्नीलाई और पोंगालूर टोल प्लाजाओं पर टोल संग्रहण आरम्भ करने के लिए राजपत्र अधिसूचना 10 दिसम्बर 2014 को जारी की गई थी। तथापि टोल संग्रहण स्थानीय जनता/जन प्रतिनिधियों द्वारा आन्दोलन के कारण आरम्भ नहीं किया जा सका। इसके अलावा एमओआरटीएच ने निर्देश दिया (मार्च 2015) कि एनएचएआई इसकी अधिसूचना दिनांक दिसम्बर 2013 के नियम 4(11) के अनुसार खण्ड पर पर्याप्त सुधार करे।

प्रबंधन के उत्तर को इस तथ्य के प्रति देखे जाने की आवश्यकता है कि (i) दिसम्बर 2013 की अधिसूचना ने तीन मीटर अथवा अधिक तक परिवहन मार्ग की चौड़ाई के रूप में पर्याप्त सुधार परिभाषित किया था। चूंकि वर्तमान मामले में ऐसा किया गया था इसलिए खण्ड टोल संग्रहण हेतु योग्य था। इस प्रकार एनएचएआई को इन तथ्यों को मंत्रालय की जानकारी में

¹⁴ (₹7.23 लाख प्रतिदिन + ₹6.13 लाख प्रतिदिन)* 1065 दिन 31.1.2015 से 31.12.2017 तक

लाया जाना चाहिए था, और (ii) मंत्रालय द्वारा टोल संग्रहण हेतु राजपत्र अधिसूचना जारी करना इस तथ्य की पुष्टि करता है कि पर्याप्त सुधार करने के संबंध में दिसम्बर 2013 की अधिसूचना की आवश्यकताएं पूरी की गई थीं। इसके अलावा प्रबन्धन का उत्तर टोल प्रस्ताव प्रस्तुतीकरण में आठ माह (जनवरी 2010 से सितम्बर 2010) के आरम्भिक विलम्ब पर मौन था जो जून 2010 में ही परियोजना के समापन के बाद टोल संग्रहण के लिए मार्ग प्रशस्त करता था।

मामला मंत्रालय को नवम्बर 2017 में सूचित किया गया था, उनका उत्तर प्रतीक्षित था (फरवरी 2018)।