

अध्याय VI: पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय

श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन

6.1 मुआवजा प्रभारों की कमतर दर लगाने के कारण निजी पार्टी को अनुचित लाभ

श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन, कोलकाता द्वारा अनधिकृत कब्जाधारी, मेसर्स ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड पर अनिवार्य मुआवजा प्रभार अर्थात् लागू दरों की अनुसूची का तीन गुना नहीं लगाने के कारण ₹7.66 करोड़ के राजस्व की हानि उठानी पड़ी।

श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन, कोलकाता (पत्तन) (पूर्व में कोलकाता पत्तन ट्रस्ट) ने एक इंजीनियरिंग कारखाने के उद्देश्य से 30 वर्ष की अवधि के लिए, मेसर्स एयर कंडीशनिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड (पट्टाधारक) को तारातला रोड, कोलकाता में 12,140.562 वर्ग मीटर की भूमि का दीर्घकालिक पट्टा प्रदान किया (मई 1978)। करार के अनुसार (जुलाई 1981), पट्टाधारक द्वारा सभी नियमों और शर्तों के अनुपालन के अधीन उपरोक्त पट्टे को 30 वर्ष की अवधि के लिए बढ़ाया जा सकता था। पट्टा अवधि के दौरान, पत्तन ने, पत्तन की पूर्व अनुमति के बिना एयर कंडीशनिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा उपरोक्त पट्टे पर ली गई भूमि के 41 प्रतिशत में अनधिकृत निर्माण के साथ-साथ आगे किराये पर दिया जाना पाया। एयर कंडीशनिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड करार की शर्तों के अनुसार, पट्टा किराये का भुगतान करने में भी अनियमित था। इसलिए, पत्तन ने एयर कंडीशनिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड को स्थान खाली करने का नोटिस जारी किया (जुलाई 2005), जिसके बाद बेदखली के लिए सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 के तहत संपदा अधिकारी के समक्ष एक अर्जीदावा दाखिल किया गया।

इस अर्जी दावे के लंबित रहते, पट्टाधारक ने 30 वर्षों के लिए मौजूदा पट्टे के नवीकरण के लिए पत्तन से संपर्क किया (मार्च 2008) क्योंकि उक्त पट्टा अप्रैल 2008 में समाप्त हो रहा था, जिसे पत्तन द्वारा ठुकरा दिया गया था (सितंबर 2008)। इसी दौरान, पट्टाधारक का ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड के साथ विलय किया गया (अप्रैल 2009), जिन्होंने अप्रैल 2008 से 11 सितंबर 2018 तक पट्टा समाप्त होने के बाद अनधिकृत तरीके से जमीन पर कब्जा जारी रखा।

हालांकि, पत्तन ने जून 2012 से अगस्त 2012 और अगस्त 2016 से जून 2017 की अवधि को छोड़कर भूमि नीति दिशानिर्देशों में निहित 'पट्टा किराया के तीन गुना' के बजाय 'एकल दर' पर ऐसे अनधिकृत कब्जे पर ओरिएंट पेपर्स और इंडस्ट्रीज लिमिटेड पर मुआवजा प्रभार लगाये। ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने फिर से पत्तन को पट्टे के नवीनीकरण और भूमि के अनधिकृत अधिभोग को नियमित करने का अनुरोध किया (मार्च 2014)। हालांकि, न्यासी बोर्ड ने न केवल ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड के पक्ष में पट्टे का नवीनीकरण न करने का निर्णय लिया (जुलाई 2015) बल्कि ओरिएंट पेपर्स और इंडस्ट्रीज लिमिटेड को भूमि नीति दिशानिर्देशों, 2014 के अनुरूप इनकार का पहला अधिकार प्रदान करके निविदा-सह-नीलामी प्रक्रिया के माध्यम से उपरोक्त भूमि आवंटित करने का निर्णय लिया। हालांकि, ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने इनकार के पहले अधिकार की पेशकश को स्वीकार नहीं किया था।

ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड के विरुद्ध बेदखली का आदेश संपदा अधिकारी ने जुलाई 2017 में पारित किया था, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह उल्लेख किया गया था कि:

- सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 के अनुसार ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड का कब्जा अनधिकृत हो गया।
- ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड, उक्त को पत्तन प्राधिकरण को सौंपने की तिथि तक पत्तन संपत्ति के गलत तरीके से उपयोग और उपभोग के लिए मुआवजा प्रभार का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा।
- नियत समय में उल्लंघन (अनधिकृत निर्माण और कब्जे) को हल करने के लिए ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड की विफलता के कारण पट्टे को जब्त करने के विरुद्ध कोई राहत नहीं थी।
- यदि आवश्यक हो तो बल प्रयोग करके जबरन जमीन खाली कराई जाए।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

- ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने अपने कब्जे वाली भूमि को समर्पण प्रस्तावित किया (अगस्त 2018), जिसमें ₹3.65 करोड़ मूल्य का अनधिकृत रूप से बनाया गया ढांचा शामिल है। यह प्रस्ताव जून 2012 से अगस्त 2012 और अगस्त

2016 से जून 2017 की अवधि के दौरान, पत्तन को भुगतान किए गए ₹1.12 करोड़ के बड़े हुए मुआवजा प्रभारों के प्रतिदाय के अधीन था। पत्तन ने प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया और राशि वापस कर दी, जो संपदा अधिकारी के बेदखली आदेश के अनुरूप नहीं थी।

- जून 2012 से अगस्त 2012 और अगस्त 2016 से जून 2017 की अवधि को छोड़कर भूमि नीति दिशानिर्देशों में निहित पट्टा किराए का तीन गुना न लगाना भी बेदखली आदेश का उल्लंघन था।
- इसके अलावा, 31 अगस्त 2018 को सुरक्षा गार्ड न मिलने के कारण पत्तन भूमि पर कब्जा नहीं ले सका। आखिरकार 11 सितंबर 2018 को पोर्ट प्राधिकरण ने इसे अपने कब्जे में ले लिया।

इस प्रकार, मुआवजे प्रभारों की कमतर दर लगाने और संपदा अधिकारी के बेदखली आदेश का पालन न करके एक निजी पार्टी को ₹7.66 करोड़ का अनुचित लाभ प्रदान किया गया।

पत्तन ने कहा (जनवरी 2021) कि ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड 'सैद्धांतिक' रूप से प्राधिकार के बिना भूमि का उपयोग करने वाला कब्जाधारी नहीं था क्योंकि वे पट्टे के नवीकरण के लिए सक्रिय रूप से लगे हुए थे।

ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड के अनाधिकृत कब्जाधारी नहीं होने की स्थिति के विषय में प्रबंधन का तर्क तर्कसंगत नहीं था क्योंकि ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने बिना किसी प्राधिकार के अप्रैल 2008 में पट्टे की अवधि समाप्त होने के बाद भी भूमि पर कब्जा करना जारी रखा, जो सार्वजनिक परिसरों (अनधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 में एक व्यक्ति द्वारा अनधिकृत कब्जे की परिभाषा में उल्लिखित मानदंडों को पूरा करता है। इसके अलावा, पत्तन, जून 2012 से अगस्त 2012 और अगस्त 2016 से जून 2017 की अवधि के दौरान, ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड पर दर की प्रचलित अनुसूची के अनुसार लागू पट्टा किराए के तीन गुना पर मुआवजा प्रभार लगाने के कारण पर भी चुप रहा, जिसे सही ढंग से उदग्रहित किया गया था। इसके अलावा, संपदा अधिकारी ने अपने बेदखली आदेश में भी स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड एक अनधिकृत कब्जाधारी था। इस प्रकार, संपदा अधिकारी के बेदखली आदेश के निष्पादन के बजाय ओरिएंट पेपर्स एंड इंडस्ट्रीज लिमिटेड के प्रस्ताव को

प्रबंधन की स्वीकृति वाणिज्यिक रूप से विवेकपूर्ण नहीं थी और उनके वित्तीय हितों की रक्षा करने में विफल रही जिससे ₹7.66 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

इस मामले को फरवरी 2021 में मंत्रालय को भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितंबर 2021)।

विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट

6.2 विलम्ब शुल्क के प्रति राजस्व की हानि

विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट विलम्ब शुल्कों की वसूली के लिए समय पर कार्रवाई शुरू करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप मूल्यवान जमीन के छह वर्षों से अधिक समय तक अवरुद्ध रहने के अलावा ₹2.09 करोड़ की हानि हुई।

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (अधिनियम) की धारा 62 के साथ पठित धारा 61 में यह निर्धारित किया गया है कि यह माल बोर्ड की अभिरक्षा में जाने के दो महीने की समाप्ति पर, ऐसे माल के संबंध में उसे देय किसी भी दर/किराए की वसूली करने के लिए बोर्ड किसी भी माल या उसके किसी हिस्से को सार्वजनिक नीलामी में बेच सकता है। इसके अलावा, धारा 63(1)(सी) के अनुसार, ऐसी नीलामी के मामले में, विलम्ब शुल्क के संबंध में बोर्ड को देय शुल्क को लैंडिंग की तिथि से केवल चार महीने की अवधि के लिए वसूल किया जा सकता है।

मेसर्स शिवा इंडस्ट्रीज एंड होल्डिंग्स लिमिटेड (आयातक), ने पोत एमवी लोरेटो में ₹6.40 करोड़ के निर्धारण योग्य मूल्य के साथ स्टीम (नॉन-कोकिंग) कोयले¹ का 20,000 मीट्रिक टन (एमटी) का आयात किया (28 नवंबर 2013)। इस कार्गो को विशाखापत्तनम पत्तन के वेस्ट कवे (डब्ल्यू)-4 बर्थ के बैकअप क्षेत्र में रखा गया था क्योंकि संबंधित सीमा शुल्क हाउस एजेंट द्वारा आयातित प्रेषण के लिए पांच दिनों² (3 दिसंबर 2013) की निशुल्क अवधि समाप्त होने से पहले कार्गो की उपरोक्त मात्रा के लिए पत्तन के वाणिज्यिक

¹ स्टीम कोयला, जिसे थर्मल कोयला या नॉन-कोकिंग कोयला के नाम से भी जाना जाता है, विद्युत् उत्पादन के लिए उपयुक्त है। स्टीम कोयला पीस कर पाउडर के रूप में बना दिया जाता है जो उच्च गर्मी पर जल्दी जलता है और भाप टर्बाइन चलाने वाले बॉयलरों में पानी गर्म करने के लिए पावर प्लांट्स में उपयोग किया जाता है।

² दरों के पैमाने के खंड 4.6.1 के अनुसार पांच दिनों की शुल्क-मुक्त अवधि प्रदान की जाती है। इस अवधि के दौरान, कोई विलम्ब शुल्क नहीं लगाया जाता है।

दस्तावेजों के साथ संबंधित सीमा शुल्क भुगतान दस्तावेजों को विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) को प्रस्तुत नहीं किया जा सका।

वीपीटी द्वारा बार-बार अनुस्मारक (मार्च 2014/जून 2014) के बावजूद, आयातक ने आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए और इसलिए माल की निकासी करने की अनुमति नहीं दी गई। जुलाई 2014 में, आयातक ने ₹23.45 लाख के सीमा शुल्क का भुगतान किया लेकिन विलम्ब शुल्क के भुगतान पर विवाद किया और केवल लाइसेंस फीस³ भुगतान करने की पेशकश की (सितंबर 2014)। वीपीटी ने स्पष्ट किया (अक्टूबर 2014) कि कार्गो को "ट्रांजिट टर्म्स"⁴ के तहत रखा गया था और इसलिए कार्गो की निकासी के लिए ₹5.70 करोड़ (अक्टूबर 2014 तक) के विलम्ब शुल्क के भुगतान की आवश्यकता थी। इसके बाद, वीपीटी ने सूचित किया (जनवरी 2015/फरवरी 2015) कि कार्गो अक्सर आग पकड़ रहा था और धुएं और प्रदूषण का कारण बन रहा था और इसे हटाने की आवश्यकता थी। हालांकि, आयातक ने विलम्ब शुल्क का भुगतान नहीं किया और कार्गो वीपीटी की संरक्षण में रहा।

मार्च 2015 में, आयातक ने आंध्र प्रदेश के माननीय उच्च न्यायालय में एक रिट याचिका दायर की थी, जिसमें उन्हें लाइसेंस प्राप्त भूखंड से कार्गो को उठाने की अनुमति, वीपीटी द्वारा इस आधार पर न दिये जाने कि विलम्ब शुल्क देय थे, की कार्रवाई को अवैध, मनमाना व दरों के पैमाने⁵ के दावों के विपरीत घोषित करने की प्रार्थना की गई थी। इस रिट याचिका का एक जवाब, अप्रैल 2015 में वीपीटी ने दायर किया था। इसके बाद, वीपीटी ने कार्गो की नीलामी करने के संबंध में एक कानूनी राय प्राप्त की (जुलाई 2016), जिसमें यह सलाह दी गई थी कि यदि अधिनियम के संबंधित प्रावधानों के तहत नीलामी कराने

³ लाइसेंस फीस, एक्जिम कार्गो स्टैकिंग के लिए बने भूखंड के आवंटन के लिए पत्तन उपयोगकर्ता से एकत्र की जाने वाली राशि है। यह शुल्क प्रति सप्ताह प्रति 100 वर्गमीटर वसूला जाता है।

⁴ यातायात प्रबंधक के अधिकार क्षेत्र में दो प्रकार के क्षेत्र होते हैं: एक सीमाशुल्क बाध्य क्षेत्र के भीतर और दूसरा सीमा शुल्क बाध्य क्षेत्र के बाहर। बर्थ से लगे सीमाशुल्क बाध्य क्षेत्र के भीतर का क्षेत्र अस्थायी अवधि के लिए आवंटित किया जाता है ताकि घाट से त्वरित निकासी/पोत को त्वरित फीड सुनिश्चित की जा सके। इसे 'ट्रांजिट टर्म्स' कहा जाता है। आयात कार्गो के लिए यह 5 दिन है और निर्यात कार्गो के लिए यह 30 दिन है। विलम्ब शुल्क के रूप में शास्ति को लगाया जाता है, जो शुल्क मुक्त अवधि से परे ट्रांजिट प्लॉट में पड़े कार्गो के लिए प्रति टन वसूला जाता है।

⁵ प्रमुख पत्तनों के लिए टैरिफ प्राधिकरण (टीएएमपी) द्वारा अनुमोदित टैरिफ दरों को दरों का पैमाना कहा जाता है।

के लिए उचित प्रक्रियाओं का पालन किया जाता है तो नीलामी कराने में कोई कानूनी अड़चन नहीं होनी चाहिए क्योंकि न्यायालय का कोई अंतरिम आदेश नहीं था जिसमें वीपीटी को कार्गो के संबंध में कोई कार्रवाई करने से रोका गया हो। नतीजतन, वीपीटी ने उक्त कार्गो की नीलामी करने और विलम्ब शुल्क के बकाया के लिए आय को समायोजित करने पर विचार किया (अगस्त 2016)।

वीपीटी ने नीलामी कराने के लिए स्टीम कोयले का आरक्षित मूल्य तय करने के लिए वीपीटी के तत्कालीन वैल्यूअर्स, मेसर्स मेकॉन से संपर्क किया (मार्च 2017)। मेसर्स मेकॉन ने जाँच करने और आरक्षित मूल्य पर पहुंचने के लिए ₹18.50 लाख का उद्धरण किया (जनवरी 2018)। तत्पश्चात, चूंकि मेसर्स मेकॉन की उद्धृत कीमत अधिक थी, वीपीटी ने स्टीम कोयले की गुणवत्ता का पुनर्निर्धारण करने के लिए एक समिति का गठन किया (सितंबर 2018)। समिति ने देखा (अक्टूबर 2018) कि अधिकांश कार्गो का आत्म-प्रज्वलन के कारण आंतरिक दहन हुआ था, क्योंकि यह स्टीम कोयले के गुणों में से एक है, और इसलिए, क्षेत्र में खड़ी कार्गो की निचली परतों में राख की मात्रा की उपस्थिति हो सकती है। इसलिए, समिति ने कार्गो के वास्तविक ग्रेड का पता लगाने के लिए लैब टेस्ट और वॉल्यूमेट्रिक विश्लेषण की सिफारिश की ताकि आरक्षित मूल्य तय किया जा सके, जो नीलामी की कार्यवाही के लिए अनिवार्य रूप से जरूरी है।

समिति की सिफारिश के आधार पर, नवंबर 2018 में सीमित निविदा मंगाई गई और मार्च 2019 में, मेसर्स थेराप्यूटिक्स केमिकल रिसर्च कॉरपोरेशन को कार्य आदेश दिया गया जिसने लैब टेस्ट किए, उपलब्ध गुणवत्ता और वास्तविक मात्रा का विश्लेषण किया और मई 2019 में एक रिपोर्ट प्रस्तुत की जिसमें यह निष्कर्ष निकाला गया कि वहाँ कोई स्टीम कोयला नहीं था और इसलिए, आरक्षित मूल्य का निर्धारण संभव नहीं था। वीपीटी ने आयातक से वसूली जाने वाली राशि को बट्टे खाते में डालने के लिए कार्रवाई शुरू की (अक्टूबर 2019), क्योंकि कार्गो पूरी तरह से जल चुका था। भंडार 31 दिसंबर 2019 तक वीपीटी पर सीमा शुल्क के तहत रखा हुआ था और तब तक इस पर ₹40.62 करोड़⁶ की राशि तक विलम्ब शुल्क संग्रहीत हो गया था।

⁶ यह राशि, वीपीटी द्वारा गणना की गई थी, हालांकि एमपीटी अधिनियम की धारा 63(1)(सी) के अनुसार, विलम्ब शुल्क के संबंध में बोर्ड को देय शुल्क को लैंडिंग की तिथि से केवल चार महीने की अवधि के लिए वसूल किया जा सकता था।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि वीपीटी ने विलम्ब शुल्कों की वसूली के लिए समय पर कार्यवाही नहीं की। अधिनियम की धारा 61 और 62 के अनुसार दो महीने पूरे होने पर, समय पर स्टीम कोयले की नीलामी की कार्यवाही शुरू करना इस मामले में और भी महत्वपूर्ण था क्योंकि स्टीम कोयला प्रकृति में आत्म-प्रज्वलनशील है। यदि वीपीटी ने स्टीम कोयले की नीलामी के लिए समय पर कार्यवाही शुरू की होती, तो यह अधिनियम की धारा 63(1)(सी) के तहत नीलामी आय की वसूली से, कम से कम ₹2.09 करोड़⁷ की वसूली कर सकता था।

मंत्रालय ने कहा (मार्च 2021) कि इस अधिनियम में सार्वजनिक नीलामी को 'दो महीने की समाप्ति के बाद किसी भी समय' आयोजित करने का प्रावधान है, इसलिए कोई निर्धारित अवधि नहीं है जिसके भीतर सार्वजनिक नीलामी पूरी की जानी है। अधिनियम की धारा 59 के अनुसार, बोर्ड के पास ऐसे सामान पर एक ग्रहणाधिकार था और वह जब तक ऐसी दरों और किराए का पूरी तरह से भुगतान नहीं किया जाता, तब तक इसे जब्त और कब्जे में ले सकता है। मंत्रालय ने यह भी कहा कि ऐसे कई उदाहरण हैं जहां आयातकों ने भारी विलम्ब शुल्क के भुगतान के बाद काफी समय बीत जाने के बाद सीमा शुल्क का भुगतान किया था और कार्गो की डिलीवरी ली थी।

यह भी कहा गया था कि कार्गो की आत्म-प्रज्वलनशील प्रकृति, शीघ्र नीलामी के लिए पत्तन की कार्यवाही का कारण नहीं हो सकती क्योंकि आयातक द्वारा कार्गो को नहीं छोड़ा गया था और कार्गो के संबंध में प्राप्तकर्ता द्वारा दायर याचिका अभी भी माननीय न्यायालय में लंबित थी। कार्गो की सुरक्षा की जिम्मेदारी पूरी तरह आयातक/उनके हैंडलिंग एजेंटों की है और वीपीटी कार्गो की हानि, क्षति, विनाश के लिए उत्तरदायी नहीं है और यह घटना वीपीटी में अपनी तरह की प्रथम थी।

मंत्रालय के उत्तर को निम्नलिखित तथ्यों के संदर्भ में देखे जाने की आवश्यकता है:

धारा 59 से 63 की संयुक्त रीडिंग से पता चलता है कि कानूनी ढांचे ने आयातक को अपने माल को हटाने के लिए दो महीने का समय प्रदान किया है और अधिकतम अवधि

⁷ इस अधिनियम की धारा 63(1)(सी) के अनुसार, विलम्ब शुल्क केवल चार महीने की अवधि के लिए वसूल किए जाने तक सीमित है, जो 4 दिसंबर 2013 से 4 अप्रैल 2014 की अवधि के लिए ₹2.09 करोड़ है। इसलिए, यद्यपि 31 दिसंबर 2019 तक संचित विलम्ब शुल्क ₹40.62 करोड़ तक लिए गए हैं, केवल ₹2.09 करोड़ की राशि वसूली योग्य होगी।

चार महीने हैं जिसके लिए पत्तन को विलम्ब की वसूली की अनुमति है। इसलिए, पत्तन के वित्तीय हितों की रक्षा के लिए न हटाए गए माल के निपटान की पूरी प्रक्रिया चार महीने के भीतर पूरी करनी होगी। मंत्रालय का यह तर्क कि कार्गो की आत्म-प्रज्वलनशील प्रकृति शीघ्र नीलामी का कारण नहीं हो सकती है, स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इस मामले में, इस प्रकृति के कारण कार्गो में अक्सर आग लगी। इसके अलावा, आयातक द्वारा दायर कानूनी मामला, जिसे समय पर कार्रवाई करने में बाधा के रूप में बताया गया था, तब भी लंबित था जब वीपीटी ने नीलामी शुरू की थी और मार्च 2015 से आंध्र प्रदेश के माननीय उच्च न्यायालय में सुनवाई के लिए अभी भी लंबित है (दिसंबर 2020)।

इस प्रकार, अधिनियम के तहत आवश्यक विलम्ब शुल्कों की वसूली के लिए समय पर कार्रवाई करने में विफलता के परिणामस्वरूप मूल्यवान जमीन के छह वर्षों से अधिक समय तक अवरुद्ध रहने के अलावा ₹2.09 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

कोचीन पोर्ट ट्रस्ट

6.3 कर की परिहार्य प्रतिपूर्ति

छूट का लाभ उठाने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹1.84 करोड़ के केरल मूल्य वर्धित कर की परिहार्य प्रतिपूर्ति हुई।

पोत परिवहन मंत्रालय - भारत सरकार ने पत्तन विकास के माध्यम से देश के रसद क्षेत्र के प्रदर्शन को बढ़ाने के लिए सागरमाला कार्यक्रम शुरू किया। कोचीन पोर्ट ट्रस्ट (सीओपीटी) क्षेत्र में पुथुव्यीपीन एसईजेड में मल्टीयूजर लिक्विड टर्मिनल (टर्मिनल), सागरमाला कार्यक्रम में शामिल विभिन्न परियोजनाओं में से एक था। इसलिए, सीओपीटी ने टर्मिनल के निर्माण, संचालन और रखरखाव के लिए इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) किया (मार्च 2013)। एमओयू के अनुसार, आईओसीएल एलपीजी, एलएनजी आदि के आयात के लिए कैलेंडर वर्ष में अधिकतम 161 दिनों के लिए टर्मिनल का उपयोग कर सकता था और शेष 204 दिनों के लिए सीओपीटी, पत्तन क्षेत्र में आने वाले जहाजों को ईंधन की आपूर्ति करने के लिए टर्मिनल का उपयोग कर सकेगा। इसलिए, सीओपीटी ने बंकर आपूर्ति सुविधा⁸ बनाने का निर्णय किया। बंकरों

⁸ जहाजों द्वारा उपयोग के लिए ईंधन की आपूर्ति करने की सुविधा, और इसमें ईंधन लोड करने की जहाज रसद और उपलब्ध बंकर टैंकों के बीच इसे वितरित करना शामिल है।

को संभालने के लिए बार्ज⁹ जेटी का निर्माण प्रस्तावित (मई 2013) किया गया था। तदनुसार, सीओपीटी और आईओसीएल ने टर्मिनल के निर्माण, संचालन और रखरखाव के लिए रियायत करार (सीए) में प्रवेश किया (अप्रैल 2014)।

सीए के खंड 6.4 के अनुसार, सीओपीटी को टर्मिनल और बार्ज जेटी के निर्माण के लिए कार्य शुरू करना था। पहला कार्य आईओसीएल के लिए शुरू किया जाना था, जबकि बार्ज जेटी का निर्माण अपने स्वयं के उपयोग के लिए किया जाना था। सीओपीटी ने टर्मिनल के साथ-साथ बार्ज जेटी के निर्माण के लिए निविदाएं आमंत्रित की (नवंबर 2014) और इंजीनियरिंग, खरीद और निर्माण (ईपीसी) आधार पर ₹217.32 करोड़ की राशि के लिए मेसर्स आरकेईसी प्रोजेक्ट्स (पी) लिमिटेड (मेसर्स आरकेईसी) को संविदा प्रदान की (जुलाई 2015)। टर्मिनल के निर्माण के लिए आवश्यक ₹182.76 करोड़ की निधि को आईओसीएल द्वारा वित्त पोषित किया जाना था और सीओपीटी को बार्ज जेटी के निर्माण के लिए ₹34.56 करोड़ का निवेश करना था। सीओपीटी बोर्ड ने अगस्त 2015 में ₹34.56 करोड़ की लागत से बार्ज जेटी के निर्माण के लिए कार्योत्तर अनुमोदन प्रदान किया।

केरल मूल्य वर्धित कर (केवीएटी) अधिनियम, 2003 की धारा 6(7)(बी) के अनुसार, एसईजेड क्षेत्र में इकाई स्थापित करने के लिए किसी भी डेवलपर द्वारा संविदाकार को दिए गए संविदा कार्य (डीमंड सेल प्रकार) को संविदाकार के पास केवीएटी से छूट दी गई है। केवीएटी नियमावली, 2005 के नियम 12सी (2) के अनुसार, प्रत्येक डीलर जो केवीएटी की धारा 6(7)(बी) के तहत किसी भी एसईजेड में किसी औद्योगिक इकाई को कोई बिक्री करेगा, वॉ फार्म संख्या 43 में खरीदार द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित और मुहर लगी सील घोषणा प्राप्त करेगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सीओपीटी ने बार्ज जेटी के निर्माण के लिए मेसर्स आरकेईसी को फॉर्म 43 जारी नहीं किया और इसलिए मेसर्स आरकेईसी ने सितंबर 2015 से जून 2017 की अवधि के लिए, केवीएटी के भुगतान के लिए ₹1.84 करोड़ का दावा किया और इसकी प्रतिपूर्ति सीओपीटी द्वारा की गई। जबकि, आईओसीएल ने टर्मिनल के निर्माण के

⁹ कार्गो के परिवहन/हस्तांतरण के लिए नदियाँ, झीलें या नहरों जैसे छोटे जल भागों में उपयोग किए जाने वाले अन्य जहाजों के साथ सामान्य टो या टग किए गए फ्लोटिंग जहाज।

लिए मेसर्स आरकेईसी को फॉर्म 43 जारी किया और केवीएटी के भुगतान से छूट का लाभ उठाया।

इसलिए, मेसर्स आरकेईसी को फॉर्म 43 जारी न करने के परिणामस्वरूप ₹1.84 करोड़ केवीएटी की परिहार्य प्रतिपूर्ति हुई।

प्रबंधन ने उत्तर दिया (अगस्त 2020) कि उसने वाणिज्यिक कर विभाग से स्पष्टीकरण मांगा था (फरवरी 2016) कि क्या बार्ज जेटी के निर्माण को केवीएटी अधिनियम के तहत छूट दी गई थी। इसने आगे कहा कि परियोजना को समय पर पूरा करने के लिए वेट की प्रतिपूर्ति की गई थी। इसके अलावा, वाणिज्यिक कर विभाग की ओर से माल और सेवा कर लागू होने के बाद मार्च 2018 में स्पष्टीकरण प्राप्त हुआ था, लेकिन उस समय तक मेसर्स आरकेईसी ने केवीएटी रिटर्न दाखिल कर दिया था।

निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है:

- (i) वाणिज्यिक कर विभाग ने स्पष्ट किया (जनवरी 2014) कि डेवलपर द्वारा स्वयं एसईजेड की विकास गतिविधि को केवीएटी अधिनियम की धारा 6(7)(बी) के तहत कवर किया गया था, जिसने एसईजेड क्षेत्र में किसी भी विकास कार्य को केवीएटी से छूट दी थी। दिसंबर 2014 में, इस मामले पर आगे विचार-विमर्श किया गया और यह माना गया कि सीओपीटी, बार्ज जेटी के निर्माण को इकाई की स्थापना के रूप में मानते हुए कर छूट का लाभ उठा सकता है।
- (ii) एसईजेड में अवसंरचना सुविधाओं के निर्माण के संबंध में, वाणिज्यिक कर विभाग ने एक आदेश पारित किया (मार्च 2010), जिसमें केवीएटी के भुगतान से पुथुव्यीपीन में, एसईजेड के सह-डेवलपर, पेट्रोनेट एलएनजी लिमिटेड को छूट प्रदान की गई। इस आदेश को वाणिज्यिक कर विभाग ने फरवरी 2016 में सीओपीटी द्वारा दायर आवेदन के उत्तर में केवल दोहराया था (मार्च 2018)।

इस प्रकार, फॉर्म 43 जारी करने में सीओपीटी की विफलता के परिणामस्वरूप संविदाकार (मेसर्स आरकेईसी) को ₹1.84 करोड़ की केवीएटी की परिहार्य प्रतिपूर्ति हुई।

इस मामले को जनवरी 2021 में मंत्रालय को भेजा गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित था (सितंबर 2021)।