

अध्याय XIV: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

नेशनल हाइवेज अथोरिटी ऑफ इंडिया

14.1 टोल संचालन के प्रारम्भ करने में असामान्य विलम्ब के कारण राजस्व की हानि

कार्य समापन की तारीख से टोल के संग्रहण को प्रारम्भ करने के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग फीस (दरों और संग्रहण का अवधारण) नियमावली, 2008 में अनुबद्ध किए गए 45 दिनों के प्रति एनएच-2 पर इलाहाबाद बायपास परियोजना पर टोल संग्रहण लगभग तीन वर्षों के विलम्ब के बाद प्रारम्भ हो सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 150.09 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

नेशनल हाइवेज अथोरिटी ऑफ इंडिया (प्राधिकरण) ने ₹ 1502.167 करोड़ की कुल लागत पर एनएच 2 पर 158.00 कि.मी. से 242.708 कि.मी. तक इलाहाबाद बायपास सड़क के निर्माण का कार्य निष्पादित किया था। परियोजना को 15 अक्टूबर, 2009 तक पूरा कर लिया गया था। राष्ट्रीय राजमार्ग फीस (दरों एवं संग्रहण का अवधारण) नियमावली, 2008, (टोल नियमावली) के अनुसार सार्वजनिक निधिबद्ध परियोजनाओं के मामले में टोल का संग्रहण परियोजना के समापन की तारीख से 45 दिनों के अन्दर प्रारम्भ होगा। प्राधिकरण ने अनुमोदन के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) को ड्राफ्ट टोल अधिसूचना प्रस्तुत की (मई 2009)। कथित ड्राफ्ट अधिसूचना का एमओआरटीएच द्वारा इस आधार पर अनुमोदन नहीं किया गया था (21 अगस्त, 2009) कि टोल नियमावली में संशोधन की आवश्यकता है। परिणामतः राष्ट्रीय राजमार्ग फीस (दरों एवं संग्रहण का अवधारण) नियमावली, 2008 में संशोधन 3 दिसम्बर, 2010 और 12 जनवरी, 2011 को अधिसूचित किए गए थे। प्राधिकरण ने 24 जनवरी 2011 को अनुमोदन के लिए एमओआरटीएच को संशोधित ड्राफ्ट टोल अधिसूचना भेज दी थी जिसे अततः 18 अगस्त, 2011 को प्रकाशित कर दिया गया था और टोल संग्रहणकर्ता एजेंसी के साथ करार 31 जुलाई, 2012 को किया जा सका था।

लेखापरीक्षा में जांच से पता चला कि टोल संचालन को केवल विभिन्न स्तरों पर समय से कार्रवाई करने में असामान्य विलम्ब के कारण समापन की तारीख से लगभग तीन वर्षों की अवधि के बाद प्रारम्भ किया जा सका था। अर्थात:

- एमओआरटीएच की तरफ से लगभग 20 माह का विलम्ब अर्थात टोल नियमावली में संशोधनों को अधिसूचित करने में 14 माह का विलम्ब और टोल अधिसूचना के जारी करने में छः माह का अतिरिक्त विलम्ब हुआ था। टोल अधिसूचना का मामला संशोधित फीस नियमावली के प्रकाशन तक रोक कर रखा गया था। एमओआरटीएच द्वारा राजस्व की हानि से बचने के लिए किसी वैकल्पिक तंत्र का अनुमोदन नहीं किया गया था।
- एनएचएआई की तरफ से लगभग 12 माह का विलम्ब अर्थात टोल संग्रहण एजेंसी के चयन के लिए आमंत्रित निविदाओं पर खराब प्रतिक्रिया के कारण लगभग छः माह का विलम्ब हुआ क्योंकि वार्षिक सम्भाव्य संग्रहण (एपीसी) को उच्चतर साइड पर नियत किया गया था, इसलिए एकमात्र बोलीदाता से प्रस्ताव प्राप्त करने की तारीख से टोल संग्रहण एजेंसी के साथ करार को अंतिम रूप देने में लगभग चार माह का विलम्ब और टोल संग्रहण को प्रारम्भ करने में अतिरिक्त विलम्ब हुआ था।

उपरोक्त के परिणामस्वरूप ₹ 150.09 करोड़ की राजस्व हानि हुई जिसमें ₹ 92.67 करोड़ एमओआरटीएच द्वारा टोल अधिसूचना को जारी करने में विलम्ब के कारण हुई थी और ₹ 57.42 करोड़ की राजस्व हानि प्राधिकरण द्वारा टोल संग्रहण में विलम्ब के कारण हुई थी।

प्राधिकरण ने अपने उत्तर में बताया (जून 2013) कि इसने टोल अधिसूचना के लिए प्रस्ताव एमओआरटीएच को समय पर प्रस्तुत कर दिया था और टोल संग्रहण प्रतिस्पर्धात्मक बोली के माध्यम से टोल संग्रहण एजेंसी के चयन के लिए टोल संग्रहण एजेंसी के लगाने एवं इसके प्रयत्नों की खराब प्रतिक्रिया के संबंध में इसकी नीति में परिवर्तन के कारण टोल अधिसूचना के केवल लगभग एक वर्ष के बाद शुरू किया जा सकता था। इसने आगे बताया कि पैरा में इंगित की गई हानि वास्तविक हानि नहीं थी बल्कि केवल फीस वसूली का आस्थगन था क्योंकि उपरोक्ता फीस के माध्यम से पूंजीगत लागत की वसूली के बाद उदग्रहणीय फीस 40 प्रतिशत तक कम हो जाएगी।

मंत्रालय ने उत्तर का समर्थन करते हुए (अक्टूबर 2013) में विभिन्न स्तरों/चरणों पर विलम्ब को न्याय संगत ठहराते हुए कार्यक्रमों का कालानुक्रम प्रस्तुत किया। इसने आगे उत्तर दिया (दिसम्बर 2013) कि चूंकि टोल नियमावली में संशोधन प्रक्रियाधीन थे, इसलिए कोई वैकल्पिक तंत्र उपयोक्ता फीस के संग्रहण के लिए बनाया नहीं जा सका था इसलिए उपयोक्ता फीस के संग्रहण को केवल तभी शुरू किया जा सका था जब वर्तमान स्ट्रेच के लिए फीस अधिसूचना अधिसूचित की गई। यह भी बताया गया कि एपीसी को यातायात सर्वेक्षण के आधार पर उपयोक्ता फीस संग्रहण का निर्धारण किया जाता है और इसे मनमाने ढंग से बदला नहीं जा सकता।

मंत्रालय/प्राधिकरण का उत्तर निम्नलिखित के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं है:

- (i) एमओआरटीएच ने अवधि के दौरान, जब इस नियमावली में संशोधन प्रक्रियाधीन थे, राजस्व हानि से बचने के लिए स्पष्ट रूप से एनएच फीस नियमावली 2008 के अन्तर्गत उपयुक्त कार्रवाई नहीं की। मौजूदा एचएच फीस नियमावली 2008 की प्रयोज्यता पर विचार करने के लिए एक प्रस्ताव (नियमावली में लम्बित प्रस्तावित संशोधन) दिसम्बर 2009 में मंत्रालय में आरम्भ किए गए थे। तथापि, मंत्रालय ने 11 माह तक प्रस्ताव पर कोई कार्रवाई नहीं की थी जब तक की फीस नियमावली में संशोधन नहीं जाते।
- (ii) मंत्रालय का यह तर्क कि एपीसी को यातायात सर्वेक्षण के आधार पर निर्धारित किया जाता है और इसे मनमाने ढंग से बदला नहीं जा सकता था जोकि इस तथ्य का उल्लंघन करता है कि वार्षिक यातायात वृद्धि दर पर एनएचएआई द्वारा 2011 में सात प्रतिशत के रूप में विचार किया गया था जो स्वयं में विवेकाधीन थी क्योंकि एनएचएआई ने एपीसी निर्धारित करते समय 2012 में पांच प्रतिशत प्रति वर्ष तक उक्त को संशोधित किया था।
- (iii) पांच प्रतिशत वार्षिक बढ़ोतरी के साथ ठेकेदार के साथ एनएचएआई द्वारा अन्तिम रूप दिए गए ₹ 61.11 करोड़ की वार्षिक एपीसी के आधार पर परियोजना की ₹ 1502.17 करोड़ की पूंजीगत लागत की वसूली के संबंध में उक्त को अगले 17 वर्षों में वसूल किया जाना था। तथापि, स्वर्णित चतुर्भूज(जीक्यू) का भाग होने के कारण उक्त स्ट्रेच को बीओटी आधार पर 2006 में अवसंरचना समिति (सीओआई), भारत सरकार (जीओआई) द्वारा 'छः लेन' में उन्नयन के लिए पहले ही अनुमोदन किया जा चुका है और एनएचएआई ने बीओटी आधार पर छः लेनों

के देने के लिए वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अपनी कार्य योजनाओं में उक्त को शामिल किया है। जीक्यू के आगरा-इटावा-चकेरी, इटावा बायपास, वाराणसी- औरंगाबाद, औरंगाबाद-बारवा अड्डा, बारवा अड्डा-पानागढ, दानकुनी-खड़गपुर जैसे दूसरे स्ट्रेच पहले ही मार्च 2013 की समाप्ति तक छः लेनिंग के लिए दिए गए थे अर्थात छः लेनिंग के लिए सीओआई के सात वर्षों के स्पान के। इस प्रकार, बीओटी पर छः लेनिंग के लिए स्ट्रेच के कार्य देने पर उपयोक्ता फीस के माध्यम से किसी लागत वसूली का प्रश्न उत्पन्न ही नहीं होता।

- (iv) टोल संग्रहण एजेंसी के लगाने के लिए बोलियों पर खराब प्रतिक्रिया प्राधिकरण द्वारा एपीसी के अवास्तविक निर्धारण की सूचक थी। इसके अलावा, बोली की प्राप्ति की तारीख से चार माह से अधिक के विलम्ब और करार की तारीख से टोल संग्रहण में 14 दिनों की अतिरिक्त विलम्ब के बाद कर संग्रहण एजेंसी के साथ करार करने के लिए कोई औचित्य नहीं था।

इस प्रकार एमओआरटीएच एवं प्राधिकरण द्वारा समय से कार्रवाई करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 150.09 करोड़ की हानि हुई।

14.2 खराब ठेका प्रबंधन के परिणामस्वरूप निर्णीत हर्जानों की कम वसूली हुई

पूर्वव्यापी प्रभाव के साथ समापन प्रमाणपत्र जारी करते हुए ठेकेदार को अनुचित लाभ देने और ठेके की शर्तों के उल्लंघन में निर्णीत हर्जाने की कम वसूली के परिणामस्वरूप ₹ 35.63 करोड़ की संभावित हानि हुई।

नेशनल हाईवेज ऑथोरिटी ऑफ इण्डिया (एनएचएआई) ने ₹ 396.48 करोड़ की कुल लागत पर उ.प्र.और बिहार के राज्य में मौजूदा दो लेन के राष्ट्रीय राजमार्ग (एनएच)2, वाराणसी – मोहानिया स्ट्रेच के 76.17 कि.मी. को चार लेन का बनाने और सुदृढीकरण के लिए मै. पीसीएल-सनकोन (जेवी) के साथ ठेका किया (मार्च 2002) था। परियोजना को 30 मार्च 2005 को समाप्त 36 माह की समग्र समापन अवधि के साथ तीन खण्डों बांटा गया था। परियोजना 31 मार्च 2002 से शुरू हो गई थी लेकिन तीन खण्डों में से किसी पर भी कार्य समय पर पूरा नहीं हुआ था। सभी तीसरे खण्ड के लिए पिछली ईओटी के साथ सभी तीन खण्डों के लिए दिया गया समय विस्तारण (ईओटी) 20 जुलाई 2006 तक था। वास्तव रूप से परियोजना को 20 दिसम्बर 2010 तक पूरा किया गया

था। ठेके के खण्ड 47.1¹ और 47.2² के अनुसार ठेकेदार कार्य के समापन में विलम्ब के लिए निर्णीत हर्जाने के भुगतान के लिए दायी था। बोली के लिए परिशिष्ट ने अंतिम ठेका मूल्य के 10 प्रतिशत के रूप में एलडी की अधिकतम राशि का प्रावधान किया था। में एलईए एसोसिएट्स साऊथ एशिया प्रा. लि. उपरोक्त कार्य के लिए निर्माण पर्यवेक्षक सलाहकार था।

एनएचएआई मुख्यालयों के मामलों की अनुवर्ती कार्रवाई के साथ-साथ परियोजना कार्यान्वयन यूनिट वाराणसी के अभिलेखों की जून 2011 में लेखापरीक्षा की जांच से पता चला कि:

- पर्यवेक्षण सलाहकार ने कुल 67.55 कि.मी. की लम्बाई (सभी तीन खण्डों के स्टेचिज शामिल हैं) के फरवरी और मई 2006 के रूप में पूर्व प्रभावी रूप से समापन के माह को दर्शाते हुए 4 अक्टूबर 2007 को प्राप्ति प्रमाणपत्र (टीओसी) जारी किया था। इसे शेष कार्य को अनुचित रूप से पूरा करने के लिए 16 माह (जून 2006 से अक्टूबर 2007) का अतिरिक्त समय दिया जिससे ठेकेदार को अनुचित लाभ हुआ।

एमओआरटीएण्डएच ने 67.55 कि.मी. के उपरोक्त पूरा किए गए सड़क स्ट्रैच के प्रति एमओआरटीएण्डएच को एनएचएआई के इस स्पष्टीकरण दिनांक 7-9-2007, कि स्ट्रैच के कुछ भाग को निकट भविष्य में पूरा नहीं किया जाएगा, पर विचार

¹ खण्ड 47.1 यदि ठेकेदार सुसंगत निर्धारित समय के अंदर समस्त कार्य या, यदि लागू है, किसी खण्ड के समापन के लिए समय से अनुपालन करने में विफल रहता है तो ठेकेदार प्रत्येक दिन या दिन के भाग के लिए ऐसी चूक के लिए निर्णीत हर्जानों के रूप में, और शास्ति के रूप में नहीं निविदा के लिए परिशिष्ट में दर्शाई गई सुसंगत राशि का भुगतान नियोक्ता को करेगा जो समापन के लिए सुसंगत समय और समस्त कार्य या सुसंगत खण्ड का प्राप्ति प्रमाणपत्र में बताई गई तारीख के बीच बीत जाएगा, जो निविदा के लिए परिशिष्ट में बताई गई लागू सीमा के अध्यक्षीन होगा।

² खण्ड 47.2 यदि समस्त कार्य, या, यदि लागू है, किसी खण्ड के समापन के समय पहले प्राप्ति प्रमाणपत्र कार्य के किसी भाग या खण्ड के लिए जारी किया जाता है तो उस कार्य या उस खण्ड के शेष कार्य के समापन में विलम्ब के लिए निर्णीत हर्जाने को, ऐसे प्राप्ति प्रमाणपत्र में बताई गई तारीख के बाद की किसी विलम्ब अवधि और ठेके में वैकल्पिक प्रावधानों के अभाव में उस अनुपात में कम कर दिया जाएगा जो समस्त कार्य या खण्ड के मूल्य हेतु प्रमाणित भाग का मूल्य होगी जैसा लागू है। इस उपखण्ड का प्रावधान भाग एलडी की दर के लिए लागू नहीं होगा और उसकी सीमा को प्रभावित नहीं करेगा।

करते हुए केवल 57 कि.मी. के सड़क स्ट्रेच को कम करने के लिए 7 सितम्बर 2007 को टोल फीस अधिसूचना जारी की। इससे टीओसी में यथा उल्लिखित वास्तविक रूप से पूर्ण की गई लम्बाई के औचित्य के संबंध में संदेह उत्पन्न हुआ।

- 20 जुलाई 2006 की ईओटी तारीख तक अपूर्ण रही सड़क की लम्बाई 8.62 कि.मी. (76.17-67.55) थी जिस पर निर्णीत हर्जाने (एलडी) की ठेकागत प्रावधानों के अनुसार समस्त कार्य के समापन तक विलम्ब के प्रत्येक दिन या उसके भाग के लिए गणना की जानी थी और उदग्रहण किया जाना था, जिसकी राशि गणना ₹ 38.13 करोड़ की गई। तथापि, पर्यवेक्षण सलाहकार ने केवल ₹ 3.96 कि.मी. के अपूर्ण स्ट्रेच पर विचार करते हुए शेष कार्य का निर्धारित मूल्य होने की वजह से ₹ 25 करोड़ के 10 प्रतिशत तक एलडी को सीमित करते हुए ₹ 2.5 करोड़ के एलडी राशि का निर्धारण किया (2008)। यह ठेकागत प्रावधानों का उल्लंघन था और इसके कारण ₹ 35.63 करोड़ तक के एलडी की कम वसूली हुई।

इस प्रकार, पूर्वव्यापी तारीख पर टीओसी के प्रचालन और ₹ 35.63 करोड़ तक एलडी की कम वसूली की वजह से पर्यवेक्षण सलाहकार के इरादे निष्कपट होने पर सन्देह उत्पन्न होता है।

लेखापरीक्षा आपत्ति के जारी होने के बाद एनएचएआई ने ठेकेदार पर ₹ 34.29 करोड़ (जून 2013) का अतिरिक्त एलडी लगाया। इसकी प्रतिक्रिया में ठेकेदार ने असहमति प्रस्तुत की (जुलाई 2013) और दिल्ली उच्च न्यायालय से स्थगन आदेश प्राप्त कर लिया।

एनएचएआई ने बताया (जुलाई 2011) कि पर्यवेक्षण सलाहकार की सिफारिश पर और कार्य के हित में एलडी की कटौती की गई थी। जनवरी 2013 में प्रबंधन से मामले की जांच और दिसम्बर 2013 में मंत्रालय/प्रबंधन में फिर से जांच के बावजूद समापन की कथित तारीख के 16 माह के बाद टीओसी जारी करने के औचित्य और एलडी की कम वसूली के संबंध में जवाब प्रतीक्षित था।

निकट भविष्य में ठेकेदार से शेष एलडी की वसूली सन्देहास्पद प्रतीत होती है क्योंकि ठेकेदार न्यायालय में चला गया है। इस प्रकार, एनएचएआई द्वारा विलम्बित कार्रवाई के साथ खराब ठेका प्रबंधन के परिणामस्वरूप ठेकेदार को अनुचित लाभ और एनएचएआई को ₹ 35.63 करोड़ की संभावित वित्तीय हानि हुई।

मामला दिसम्बर 2013 में मंत्रालय को सूचित किया गया था उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2014)।

14.3 ठेकेदार को अनुचित पक्षपात

वर्ष 2006 से 2009 के दौरान ₹ 10.56 करोड़ के वृद्धि प्रभारों के भुगतान और ₹ 7.06 करोड़ के निर्णीत हर्जानों की वसूली न करने के साथ-साथ करार को समाप्त न करने के कारण ठेकेदार को अनुचित पक्षपात दिया गया जोकि ठेकेदार को आरोप्य कारणों के लिए पर्याप्त समय और सभी अधिक लागत के बावजूद करार की शर्तों उल्लंघन का हुआ।

नेशनल हाईवेज अथोरिटी ऑफ इण्डिया (प्राधिकरण) ने ₹ 70.61 करोड़ (जनवरी 2005 में ₹ 76.19 करोड़ पर संशोधित) की लागत पर एनएच-7 [ठेका पैकेज सं. एनएस-26/टीएन] पर बेंगलोर-सेलम- मद्रुरई खंड के कि.मी. 180 से कि.मी. 199.20 पर चार लेनिंग के लिए जून 2001 में भगीरथ इंजीनियरिंग लिमिटेड कोची,(ठेकेदार) के साथ इंजीनियरिंग, खरीद और निर्माण (ईपीसी) के लिए करार किया था। परियोजना के समापन की देय तारीख 29 अगस्त 2003 को समय-समय पर प्राधिकरण मुख्यालय, नई दिल्ली द्वारा 31 दिसम्बर 2009 तक बढ़ा दिया गया था। कार्य ₹ 95.33 करोड़ की अन्तिम लागत पर 31 दिसम्बर 2009 को ठेकेदार द्वारा पूरा किया गया था।

अन्य बातों के साथ-साथ करार की निबंधन एवं शर्तों में अनुबद्ध किया गया कि :

- कार्य के समापन में विलम्ब के लिए ठेकेदार आरम्भिक ठेका कीमत प्रति दिन के 1/2000 पर निर्णीत हर्जानों (एलडी) का भुगतान करेगा जो आरम्भिक ठेका कीमत के अधिकतम 10 प्रतिशत के अध्यक्षीन होगा।
- वसूली के किसी दूसरे तरीके के पूर्वाग्रह के बिना प्राधिकरण ठेकेदार को देय किसी राशि या देय होने वाली किसी राशि से एलडी की कटौती कर सकता था।

2014 की प्रतिवेदन संख्या 13

- भुगतानों को ठेका एवं स्रोत पर कर के संबंध में अग्रिम भुगतानों, अवरोधन, दूसरी वसूलियों के लिए कटौतियों हेतु समायोजित किया जाएगा जैसा कि कानून के अंतर्गत लागू है।
- यदि ठेकेदार ने इंजीनियर द्वारा प्राधिकरण के बिना 28 दिनों के लिए कार्य को रोक दिया हो तब प्राधिकरण ठेका के मूलभूत उल्लंघन के लिए ठेका को समाप्त कर सकता है।
- कीमत/समायोजन शुरू करने की तारीख से आरम्भिक अभिप्रेत समापन तारीख या दिए गए विस्तारण के अंत तक किए गए कार्य के लिए लागू होगा और यह ठेकेदार को अरोप्य कारणों के लिए अनुबद्ध समय से परे किए गए कार्यों पर लागू नहीं होगा।

राजमार्ग परियोजना के कार्यान्वयन में 76 माह का अधिक समय (छः वर्षों से अधिक) और ₹ 19.14 करोड़ की अधिक लागत आई थी। प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार, अप्रैल 2006 से दिसम्बर 2009 तक 1370 दिनों का विलम्ब ठेकेदार को आरोप्य था जिसके लिए ठेकेदार से वसूली योग्य अधिकतम एलडी की गणना ₹ 7.06 करोड़ अर्थात् आरम्भिक ठेका कीमत का 10 प्रतिशत की गई।

प्राधिकरण (एचक्यू) ने अंतिम ईओटी पर विचार करते समय एलडी के उद्ग्रहण के अधिकार को सुरक्षित रखते हुए जुलाई 2005 तक अंतरिम समय विस्तारण (ईओटी) दिया था (जून 2005)। दिसम्बर 2009 तक अंतिम ईओटी अप्रैल 2006 के आगे से कीमत समायोजन के लिए सूचकांक की स्थिरता सहित अप्रैल 2006 से दिसम्बर 2009 तक ठेकेदार को अरोप्य परियोजना के समापन में विलम्ब के लिए एलडी के उद्ग्रहण के साथ अगस्त 2012 में दिया गया था। जबकि प्राधिकरण ने ₹ 7.06 करोड़ की एलडी राशि का दावा किया, तब ठेकेदार ने एलडी राशि का निपटान नहीं किया और सूचना दी कि वे ठेका की शर्तों के अनुसार मामलों को मध्यस्थता को भेजेंगे। ठेकेदार को अभी तक एक मध्यस्थ का नामांकन करना था (मार्च 2014)।

लेखापरीक्षा जांच से निम्नलिखित का पता चला :

ईओटी अनुमोदन में विलम्ब

प्राधिकरण की परियोजना कार्यान्वयन यूनिट (पीआईयू), सलेम ने ईओटी और एलडी के उद्ग्रहण की समीक्षा तथा अन्तिम ईओटी के समय पर कीमत वृद्धि समायोजन के लिए

जनवरी 2007 और अक्टूबर 2009 के बीच आवधिक अन्तरालों पर प्राधिकरण के अनुमोदन हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किए थे। प्राधिकरण ने केवल अगस्त 2012 में अर्थात् जुलाई 2005 तक के अन्तरिम समय विस्तारण की तारीख से सात वर्षों के विलम्ब के बाद प्रस्तावों के प्रति आदेश जारी किए थे। वास्तव में, प्राधिकरण ने ईओटी के लिए पीआईयूज के अन्तिम प्रस्ताव पर निर्णय लेने में लगभग तीन वर्षों (अक्टूबर 2009 से अगस्त 2012) का समय लिया था। कार्य के अधिकतर बिलों को अगस्त 2012 तक निपटाया गया था, प्राधिकरण के विलम्ब से निर्णय के कारण पीआईयू आज तक (मार्च 2014) एलडी की वसूली नहीं कर सका था।

वृद्धि प्रभारों का अनियमित भुगतान

पीआईयू ने दिसम्बर 2009 तक ठेकदार के कार्य बिलों (₹ 76.27 करोड़) और कीमत वृद्धि बिलों (₹ 16.12 करोड़) के प्रति ₹ 92.39 करोड़ का निपटान किया, लेकिन बिलों का भुगतान करते समय ₹ 7.06 करोड़ के एलडी की वसूली नहीं की। प्राधिकरण ने कीमत वृद्धि के लिए अप्रैल 2006 से सूचकांक स्थिरता हेतु अगस्त 2012 में आदेश जारी किए थे। उस समय तक पीआईयू ने कीमत वृद्धि सहित ईओटी के अनुमोदन की प्रत्याशा में और पर्यवेक्षण सलाहकार की सिफारिश के आधार पर अप्रैल 2006 से दिसम्बर 2009 की अवधि के लिए कीमत वृद्धि के प्रति ₹ 10.56* करोड़ का भुगतान किया जो करार की शर्तों के विचलन में था। प्राधिकरण ने अब तक ठेकदार से वसूल किए जाने वाले विभेदक कीमत वृद्धि की गणना नहीं की है (मार्च 2014)।

एलडी की वसूली न होना

यद्यपि ठेकदार ने अपनी वित्तीय समस्याओं के कारण 1,370 दिनों के लिए कार्य को लम्बित कर दिया और एलडी वसूल नहीं की जा सकी थी, फिर भी प्राधिकरण ने चालू बिलों से एलडी वसूल नहीं की थी। चूँकि, ठेकदार को आरोप्य कारणों के कारण परियोजना में पर्याप्त समय और अधिक लागत आई थी, इसलिए एलडी की वसूली किए बिना बिलों के भुगतान करने का निर्णय विवेक पूर्ण नहीं था।

* प्रचलित सूचकांक के अनुसार सूचकांक अप्रैल 2006 से मार्च 2007 तक, मार्च 2007 के आधार पर अप्रैल 2007 से सितम्बर 2008 तक और प्रचलित सूचकांक के 75 प्रतिशत पर अक्टूबर 2008 से दिसम्बर 2009 तक

ठेका को समाप्त न करना

परियोजना के सलाहकार मुकेश एण्ड एसोसिएट्स ने मई 2007 में प्राधिकरण को सूचना दी कि ठेकेदार ने 28 दिनों से अधिक के लिए कार्य रोक दिया था और उसने करार की शर्तों के अनुसार ठेके को समाप्त करने तथा किसी दूसरी एजेंसी के माध्यम से शेष कार्य के कार्यान्वयन की सिफारिश की थी। तथापि, प्राधिकरण ने ठेकेदार की इस आधार पर कार्य को जारी रखने की अनुमति दी कि ठेके को समाप्त करने और नई अनुमानित बोलियां आमंत्रित करने से विद्यमान ठेका दरों से अधिक लागत आएगी।

पीआईयू ने बताया (सितम्बर 2013) कि नकद प्रवाह समस्याओं के कारण ठेकेदार ने निर्माण स्थल पर कार्यकलापों को रोक दिया था; यह कि प्राधिकरण ने किसी पर्याप्त लागत और/अधिक समय के लगने से बचने के लिए कार्य के हित में मौजूदा ठेकेदार को वित्तीय समर्थन का अनुमोदन किया; कि ठेकेदार के अन्तिम बिल से एलडी की वसूली की सिफारिश सलाहकार द्वारा नहीं की गई थी।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2014) कि उन्होंने सलाहकार के प्रति उसके दुर्व्यवहार के लिए कार्रवाई आरम्भ करने का प्रस्ताव रखा; कि अगली की गई कार्रवाई की सूचना ठेकेदार द्वारा आह्वान की गई मध्यस्थता प्रक्रिया के परिणाम के बाद दी जाएगी।

प्रबंधन/मंत्रालय का उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि प्राधिकरण ने सलाहकार की सिफारिश के बावजूद मई 2007 में ठेका को समाप्त नहीं किया था, जोकि करार की शर्तों के अनुसार था। तथापि, सलाहकार की अनुवर्ती सिफारिश के आधार पर पीआईयू ने अधिक कीमत वृद्धि के प्रति भुगतान किया था और एलडी की वसूली नहीं की थी, जो कि करार की शर्तों के विचलन में था और ठेकेदार को अनुचित पक्षपात हुआ। पीआईयू के प्रस्तावों पर प्राधिकरण द्वारा निर्णय लेने में पर्याप्त विलम्ब हुआ था जो ठेकेदार को अनुचित पक्षपात दिया गया।

लेखापरीक्षा का मत है कि जवाबदेही नियत करने और प्रणालीगत त्रुटियों, यदि कोई भी हो, ताकि ऐसी घटनाएं भविष्य में न हो को दूर करने के लिए मद्देनजर मामलों की जांच पड़ताल करना आवश्यक है।