

अवसंरचना समूह

अध्याय IX: नागर विमानन मंत्रालय

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण

9.1 विद्युत् भार का अपर्याप्त निर्धारण होने से राजस्व की हानि

गोवा विमान पत्तन पर आवश्यक विद्युत् भार की व्यवस्था के अपर्याप्त निर्धारण और देरी से ₹15.66 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई/प्राधिकरण) ने गोवा विमान पत्तन पर खाद्य एवं पेय (एफ एंड बी) आउटलेट के विकास, बाजार, सेटअप, संचालन, रखरखाव और प्रबंधन के लिए रियायत के लिए मेसर्स ट्रेवल फूड सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड (मेसर्स टीएफएस) के साथ रियायत करार किया (24 सितंबर 2018)। रियायतग्राही को जारी किए गए (25 जुलाई 2018) संविदा प्रदान हेतु आशय पत्र (एलओआईए) के अनुसार, रियायतग्राही द्वारा भुगतान की जाने वाली लाइसेंस फीस, एक सौंपे गए क्षेत्र के लिए प्रति माह ₹3.89 करोड़ (करों को छोड़कर) थी। इसके अलावा, एलओआईए के खंड 5 में यह निर्धारित किया गया है कि परियोजना पूरी होने की अवधि या विकास अवधि का तात्पर्य प्रत्येक स्थल के संबंध में उस अवधि से है जो स्थान को सौंपने/लेने की तिथि से शुरू होती है (जो 61वें दिन या एलओआईए जारी होने की तिथि से अधिकतम 60 दिन हैं) और एलओआईए के जारी करने या व्यवसाय शुरू करने से 120 वें दिन को समाप्त हो रही है, जो भी पहले हो, जब तक एएआई द्वारा विस्तारित नहीं किया जाता।

करार के खंड 4.1.2 (ख) में यह निर्धारित किया गया था कि प्राधिकरण पानी और विद्युत् सहित सभी आवश्यक बुनियादी सुविधाओं और उपयोगिताओं तक पहुंच प्राप्त करने में रियायतग्राही की सहायता करेगा। इसके अलावा, करार के खंड 11.7 के अनुसार, "रियायतग्राही प्राधिकरण द्वारा प्रदान किए गए निकटतम उपलब्ध स्रोतों से अपेक्षित जनोपयोगी सेवा कनेक्शन प्राप्त करेगा और अपने स्वयं के पैमाइश उपकरण संस्थापित करेगा। सभी पैमाइश उपकरणों का परीक्षण किया जाएगा और प्राधिकरण की संतुष्टि तक ठीक किया जाएगा"।

करार के संदर्भ में, एएआई ने 26 आउटलेट विकसित करने के लिए 24 सितंबर 2018 को मेसर्स टीएफएस को 1,144 वर्ग मीटर का पूरा निर्दिष्ट क्षेत्र सौंप दिया। तदनुसार, एएआई

ने 23 नवंबर 2018 से सौंपे गए पूरे क्षेत्र के लिए बिल प्रस्तुत किए। मेसर्स टीएफएस ने लाइसेंस फीस का भुगतान किया, जिसमें से 594.50 वर्ग मीटर के क्षेत्र के लिए भुगतान विरोध के तहत किया गया था क्योंकि एएआई संविदा के अनुसार सौंपे गए पूर्णक्षेत्र के लिए विद्युत भार प्रदान करने में विफल रहा। परिणामस्वरूप मेसर्स टीएफएस नौ आउटलेट को संचालित नहीं कर सकी।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- एएआई ने गोवा विमान पत्तन के लिए मौजूदा विद्युतभार की वास्तविक आवश्यकता के साथ-साथ वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए अतिरिक्त भार का निर्धारण किए बिना एफ और बी आउटलेट्स के लिए बोली आमंत्रित की थी और मेसर्स टीएफएस के साथ रियायत करार किया। मेसर्स टीएफएस द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित लेआउट योजना (30 अगस्त 2018) के अनुसार, विद्युत भार की आवश्यकता 1,740 किलोवाट (26 आउटलेट) अनुमानित थी, जिसे बाद में संशोधित करके 1,545 किलोवाट कर दिया गया था (1 अक्टूबर 2018)। इस बीच, एएआई के अनुरोध पर, मेसर्स टीएफएस ने 1,459 किलोवाट की संशोधित आवश्यकता प्रस्तुत की (27 अक्टूबर 2018), जो सलाहकार (मेसर्स माइंडफ्लो पार्टनर्स)¹ की सर्वेक्षण रिपोर्ट पर आधारित थी। आवश्यक विद्युत भार के प्रति मेसर्स टीएफएस को केवल 632 किलोवाट का विद्युत भार उपलब्ध कराया गया, जो 827 किलोवाट तक कम था। विद्युत भार की अपर्याप्त उपलब्धता के कारण, मेसर्स टीएफएस ने एएआई से सगर्भता अवधि बढ़ाने के अनुरोध के साथ 594.50 वर्ग मीटर के क्षेत्र के लिए रियायत फीस और अन्य फीस प्रभारित न करने का अनुरोध किया (20 दिसम्बर 2018)। एएआई ने मेसर्स टीएफएस के प्रस्ताव को स्वीकार किया (12 जून 2019) और 594.50 वर्ग मीटर के प्रति, एएआई ने 21 जून 2019 तक 128.5 वर्ग मीटर के माप वाले नौ आउटलेट्स के क्षेत्र के लिए और 30 नवंबर 2019 तक 327 वर्ग मीटर माप वाले क्षेत्र के लिए सगर्भता अवधि में विस्तार दिया (06 सितंबर 2019)। इसके अलावा, एएआई ने ₹15.66 करोड़ की लाइसेंस फीस (अगस्त 2019 तक) भी माफ कर दी।

- प्रारंभ में, गोवा विमान पत्तन ने लगभग 2,600 किलोवाट की वास्तविक खपत के मुकाबले 4,000 किलोवाट के विद्युत भार को स्वीकृति दी थी, इसलिए पुराने टर्मिनल भवन

¹ "यात्री सुविधा बढ़ाने और वाणिज्यिक राजस्व क्षमता को अधिकतम करने के लिए विमान पत्तन के स्थल के इष्टतम उपयोग के लिए मौजूदा सामान्य खुदरा और एफएंडबी आउटलेट्स के लेआउट को नया स्वरूप देने" के लिए नियुक्त किया गया।

से परिचालन बंद होने के कारण शास्ति प्रभार से बचने के लिए लगभग 1,000 किलोवाट का अप्रयुक्त भार का अभ्यर्पण कर दिया गया था (जून 2015)। इसलिए, यह स्पष्ट है कि एएआई को इस बात की जानकारी थी कि वर्तमान स्वीकृत भार केवल परिचालनात्मक आवश्यकता के लिए था और वाणिज्यिक परिचालन शुरू करने के लिए अतिरिक्त स्वीकृत भार (लगभग 827 किलोवाट) की आवश्यकता थी। हालांकि, एएआई, गोवा विमान पत्तन पर एफएंडबी आउटलेट किराए पर देने के लिए बोलियां आमंत्रित करने से पहले वाणिज्यिक गतिविधियों के लिए अभ्यर्पित स्वीकृत भार को बहाल करने में विफल रहा।

- एएआई ने 1,500 किलोवाट के अतिरिक्त स्वीकृत भार जिसे गोवा विद्युत विभाग द्वारा 3 जनवरी 2019 को स्वीकृति दी गई थी, के लिए आवेदन (12 नवंबर 2018), करते हुए कहा था कि संविदा की मांग में बढ़ोतरी के लिए 33 किलोवाट एचटी लाइन पर आपूर्ति की जाएगी और एएआई पूरी लागत को वहन करेगा, जिसका अनुमान ₹5.67 करोड़ था। हालांकि, आज तक विद्युत का कार्य पूरा नहीं हुआ है और एएआई, विमान पत्तन पर उपलब्ध भार से मेसर्स टीएफएस को डीजल जेनरेटर सेट के माध्यम से विद्युत की आपूर्ति कर रहा है। पूर्ण भार की अनुपलब्धता के कारण, मेसर्स टीएफएस ने नवंबर 2019 में एएआई द्वारा उठाई गई मांग के प्रति ₹17.30 करोड़ की और अधिक छूट का दावा किया था। मेसर्स टीएफएस 13 मई 2020 को मध्यस्थता के लिए गया था और मामले के अंतिम परिणाम प्रतीक्षित है।

इस प्रकार, गोवा विमान पत्तन पर आवश्यक विद्युत भार की व्यवस्था में अपर्याप्त निर्धारण और देरी के परिणामस्वरूप ₹15.66 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में बताया (जनवरी 2021) कि चूंकि प्रमुख रियायतग्राही की अवधारणा पहली बार शुरू की गई थी, इसलिए एएआई के लिए पुराने आंकड़ों के अभाव में विद्युत भार की आवश्यकता की मात्रा का पूर्वानुमान लगाना कठिन था, और एफएंडबी आउटलेट्स पर विद्युत भार की आवश्यकता को तभी सुनिश्चित किया जा सकता था जब चयनित बोलीदाता ने आउटलेट्स को चालू करने के लिए आवश्यक उपकरणों के आधार पर अपनी विद्युत भार आवश्यकता प्रस्तुत की हो। प्रबंधन ने आगे बताया कि सलाहकार (मेसर्स माइंडफ्लो पार्टनर्स) ने भी विद्युत भार की आवश्यकता की मात्रा नहीं बताई और सिविल एन्क्लेव होने के कारण गोवा विमान पत्तन पर विद्युत भार की सीमित आवश्यकता/ उपलब्धता थी।

प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इस तरह के महत्वपूर्ण कार्य को प्रदान करने से पहले जनोपयोगी सेवाओं का निर्धारण पूर्व-अपेक्षित होना चाहिए था। एएआई ने न तो सलाहकार (मेसर्स माइंडफ्लो पार्टनर्स) के कार्य के दायरे में विद्युत भार का निर्धारण शामिल किया और न ही अपनी टीम द्वारा भार आवश्यकताओं को सुनिश्चित कराने की व्यवस्था की। सलाहकार के कार्यक्षेत्र में केवल विमान पत्तन के स्थान के इष्टतम उपयोग के लिए समीक्षा करना और नया स्वरूप देना था। इसके अलावा, जुलाई 2018 में मेसर्स टीएफएस को कार्य सौंपने के बाद भी एएआई ने अक्टूबर 2018 में ही मेसर्स टीएफएस के साथ हुई संयुक्त बैठक में सलाहकार से भार की आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए सेवाएं लेने का फैसला किया।

इसलिए, एफएंडबी आउटलेट्स के लिए रियायत प्रदान करने की योजना बनाने के दौरान विद्युत् भार आवश्यकताओं का निर्धारण न करने और मेसर्स टीएफएस द्वारा विद्युत् की आवश्यकताओं को प्रस्तुत करने के बाद भी आवश्यक विद्युत् भार की व्यवस्था में देरी के परिणामस्वरूप ₹15.66 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। राजस्व हानि के अलावा, ₹17.30 करोड़ एक आकस्मिक देयता है, क्योंकि मामला न्यायालय में विचाराधीन है और मध्यस्थता मामले के अंतिम परिणाम की प्रतीक्षा की जा रही है।

मार्च 2021 में मंत्रालय को लेखापरीक्षा पैराग्राफ जारी किया गया था; उनकी प्रतिक्रिया प्रतीक्षित थी (जुलाई 2021)।

9.2 उचित अनुवर्ती कार्रवाई और अनुसरण की कमी के कारण विद्युत् प्रभारों की प्रतिपूर्ति न होना

राजमुंदरी विमान पत्तन के परिचालन के शुरुआती पांच वर्षों में एएआई को होने वाले हानि के न्यूनतमीकरण को सरल बनाने के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और आन्ध्र प्रदेश सरकार (जीओएपी) के बीच हस्ताक्षरित एमओयू में ऐसी प्रतिपूर्ति का प्रावधान होने के बावजूद भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, राजमुंदरी द्वारा विद्युत् प्रभारों की प्रतिपूर्ति के लिए अनुसरण न करने के परिणामस्वरूप जीओएपी के पास ₹6.36 करोड़ लंबित हो गए।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने राजमुंदरी विमान पत्तन के विकास के लिए जीओएपी के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए (फरवरी 2007)।

समझौता ज़ापन की शर्तों के अनुसार, एएआई को अपनी लागत² पर पूरी परियोजना का निष्पादन करना था, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ विमान पत्तन का विकास, एटीआर-42/72 प्रकार के विमानों के मौजूदा परिचालन के लिए उन्हें सुदृढ़ और उन्नयन करने के लिए मौजूदा सुविधाओं में आवश्यक संशोधन और बी737-800/A320 जैसे बड़े प्रकार के विमानों का भविष्य में परिचालन आदि शामिल होगा।

एमओयू में अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान किया गया कि एएआई की परिचालन हानि को कम करने के लिए जीओएपी आरंभ में विमान पत्तन के परिचालन की तिथि से शुरू होने वाली पांच वर्ष की अवधि के लिए मुफ्त विद्युत् प्रदान करेगा। इस रियायत को और अधिक बढ़ाने की आवश्यकता की पांच वर्ष की अवधि के अंत में जीओएपी और एएआई द्वारा संयुक्त रूप से समीक्षा की जानी थी।

मौजूदा विमान पत्तन पर विद्युत् की आपूर्ति के लिए नवंबर 2009 से 800 केवीए की अनुबंधित मांग के लिए एएआई, राजमुंदरी का ईस्टर्न पावर डिस्ट्रिब्यूशन कंपनी ऑफ आंध्र प्रदेश लिमिटेड के साथ एक करार था। इस करार को 700 केवीए की अनुबंधित मांग के लिए पांच वर्ष की आगामी अवधि के लिए बढ़ाया गया था (जुलाई 2014)। उन्नयित राजमुंदरी विमान पत्तन 16 मई 2012 को चालू हो गया और विमान पत्तन के परिचालन के पहले पांच वर्षों के दौरान, एएआई, राजमुंदरी ने मई 2012 से अप्रैल 2017 के दौरान विद्युत् प्रभारों के लिए ₹6.36 करोड़ का भुगतान किया। हालांकि, एमओयू की शर्तों के अनुपालन में जीओएपी द्वारा फरवरी 2021 तक इसकी प्रतिपूर्ति नहीं की गई थी।

एएआई, राजमुंदरी के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा में निम्नलिखित का पता चला:

i) 16 मई, 2012 को राजमुंदरी विमान पत्तन के परिचालन के बाद, एएआई, राजमुंदरी ने 25 मई, 2012 को जीओएपी, अवसंरचना और निवेश³ विभाग के प्रधान सचिव के साथ पांच वर्ष की अवधि के लिए मुफ्त विद्युत् उपलब्ध कराने का मामला उठाया। इस मामले को जून 2012 में जीओएपी द्वारा पूर्वी गोदावरी के कलेक्टर एवं जिलाधिकारी को भेजा गया था। इस मुद्दे पर अक्टूबर 2013 तक जीओएपी और पूर्वी गोदावरी जिले के जिलाधिकारी के साथ विभिन्न पत्राचार किए गए। बाद में, नवंबर 2016 तक कोई अनुवर्ती कार्रवाई या

² कुछ निबंधन और शर्तों के अधीन स्वामित्व के आधार पर, मुफ्त और सभी भार से मुक्त आवश्यक अतिरिक्त भूमिसौंपने के लिए जीओएपी के प्रावधान के साथ।

³ आंध्र प्रदेश राज्य के विभाजन के बाद, विभाग को ऊर्जा, अवसंरचना और निवेश (विमान पत्तन) विभाग का नाम दिया गया।

अनुसरण नहीं किया गया था और इसके बाद जनवरी 2016 में लेखापरीक्षा द्वारा इस मामले के बारे में बताए जाने पर ही फरवरी 2017 में लिखित पत्राचार किया गया था।

ii) हालांकि एएआई, राजमुंदरी, जिसे मई 2012 में चालू किया गया था, विद्युत् प्रभार की प्रतिपूर्ति की संस्वीकृति प्राप्त करने में विफल रहा, एएआई, कडप्पा विमान पत्तन, जहां 7 जून 2015 को विमान पत्तन को चालू किया गया था, को जून 2015 से मार्च 2016 के दौरान व्यय किए गए विद्युत् प्रभारों⁴ की प्रतिपूर्ति के लिए जनवरी 2016 में जीओएपी, ऊर्जा, अवसंरचना और निवेश (विमान पत्तन) विभाग के सचिव की संस्वीकृति मिल गई थी। इसके बाद ही एएआई, राजमुंदरी ने कडप्पा विमान पत्तन को जारी किए गए आदेश के समान आदेश जारी करने के लिए फरवरी 2017 में जीओएपी के साथ मामला उठाया था। इसके बाद जीओएपी ने मार्च 2017 में भोगपुरम इंटरनेशनल एयरपोर्ट कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीआईएसीएल)⁵ से टिप्पणियां मांगी। जीओएपी और एएआई, राजमुंदरी के साथ लंबे समय तक पत्राचार के बाद, बीआईएसीएल ने जीओएपी, ऊर्जा, अवसंरचना और निवेश (विमान पत्तन) विभाग के प्रधान सचिव को पांच वर्षों की अवधि के लिए विमान पत्तन द्वारा किए गए ₹6.36 करोड़ के विद्युत् प्रभारों की प्रतिपूर्ति के लिए सिफारिश की (जुलाई 2017)। हालांकि, मार्च 2019 में लेखापरीक्षा द्वारा फिर से इंगित किए जाने के बाद भी एएआई, राजमुंदरी द्वारा इस मुद्दे पर आंध्र प्रदेश विमान पत्तन विकास निगम लिमिटेड (एपीएडीसीएल)⁶ या जीओएपी दोनों के साथ जुलाई 2017 के बाद आगे किसी पत्राचार का कोई अभिलेख नहीं था।

iii) लेखापरीक्षा में पाया गया कि विमान पत्तन के निदेशक, एएआई, राजमुंदरी द्वारा क्षेत्रीय कार्यकारी निदेशक, दक्षिणी क्षेत्र, चेन्नई को विद्युत् प्रभार की प्रतिपूर्ति का अनुसरण करने के लिए हस्तक्षेप करने के अनुरोध (23 जुलाई, 2013) के बावजूद भी न तो दक्षिणी क्षेत्र, चेन्नई के क्षेत्रीय कार्यकारी निदेशक द्वारा हस्तक्षेप/ अनुसरण करने के लिए कोई प्रमाणिक अभिलेख थे और न ही यह दिखाने के लिए कोई अभिलेख था कि मामला कॉर्पोरेट मुख्यालय को आगे भेज दिया गया था।

⁴ जीओएपी ने अपने बाद के आदेशों के तहत एएआई, कडप्पा द्वारा अक्टूबर 2018 तक किए गए विद्युत् प्रभार की प्रतिपूर्ति को संस्वीकृति प्रदान की।

⁵ आंध्र प्रदेश में हवाई अड्डों के त्वरित कार्यान्वयन के लिए जीओएपी द्वारा बनाया गया एक विशेष प्रयोजन वाहन।

⁶ नवंबर 2017 में बीआईएसीएल का नाम बदलकर आंध्र प्रदेश एयरपोर्ट्स डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड कर दिया गया।

iv) हालांकि एमओयू में यह प्रावधान किया गया था कि पांच वर्ष की अवधि के अंत में एएआई और जीओएपी द्वारा रियायतों और छूटों की संयुक्त रूप से समीक्षा की जाएगी, बीआईएसीएल के साथ किए गए एक पत्राचार (11 जुलाई 2017) में जीओएपी के साथ चर्चा का उल्लेख करने के अलावा, इस मामले में जीओएपी के संबंधित विभाग के साथ कोई लिखित संवाद/चर्चा का कार्यवृत्त रिकॉर्ड पर नहीं पाया गया।

इस प्रकार, एएआई, राजमुंदरी द्वारा विद्युत् प्रभार की प्रतिपूर्ति का अनुसरण न करने के परिणामस्वरूप ₹6.36 करोड़ जीओएपी के पास लंबित हो गए।

क्षेत्रीय मुख्यालय (दक्षिणी क्षेत्र), एएआई ने उत्तर दिया (दिसंबर 2020) कि आंध्र प्रदेश राज्य से तेलंगाना राज्य के विभाजन के बाद ऐसा प्रतीत होता है कि सरकारी तंत्र कार्यों के विभाजन में शामिल था और इसलिए इस मुद्दे पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया। उत्तर में यह भी कहा गया कि इस मुद्दे को एक बार फिर विशेष मुख्य सचिव, अवसंरचना और निवेश विभाग, जीओएपी और मुख्य सचिव, जीओएपी के साथ अक्टूबर 2020/ नवंबर 2020 में उठाया गया था। कॉर्पोरेट मुख्यालय, एएआई, नई दिल्ली ने उन्हीं तथ्यों को दोहराया (फरवरी 2021)।

इस उत्तर को इस तथ्य के संदर्भ में देखा जाना चाहिए कि जून 2015 में चालू किए गए कडप्पा विमान पत्तन को विद्युत् प्रभार की प्रतिपूर्ति के लिए जनवरी 2016 में जीओएपी से संस्वीकृति मिल गई थी। इसके अलावा, यह तथ्य रहा कि एएआई, राजमुंदरी का अनुसरण प्रभावी और निरंतर नहीं था क्योंकि जनवरी 2016 और मार्च 2019 में लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने के बावजूद भी अक्टूबर 2013 से नवंबर 2016 और फिर जुलाई 2017 से सितंबर 2020 के बीच जीओएपी के साथ कोई पत्राचार नहीं हुआ था।

इस प्रकार, उचित अनुसरण की कमी के परिणामस्वरूप फरवरी 2021 तक अर्थात् विमान पत्तन के परिचालन के आठ वर्षों से अधिक समय तक आंध्र प्रदेश राज्य सरकार से ₹6.36 करोड़ के विद्युत् प्रभारों की वसूली नहीं हुई।

जनवरी 2021 में मंत्रालय को लेखापरीक्षा पैरा जारी किया गया था; उनकी प्रतिक्रिया प्रतीक्षित थी (जुलाई 2021)।

9.3 रॉयल्टी की एकतरफा वृद्धि के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय

करार की शर्तों का उल्लंघन करते हुए एएआई द्वारा रॉयल्टी की एकतरफा वृद्धि 2 से 13 प्रतिशत तक हुई, जिसके परिणामस्वरूप ₹6.88 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया (एएआई) ने कोलकाता के नेताजी सुभाष चंद्र बोस इंटरनेशनल (एनएससीबीआई) एयरपोर्ट पर फ्लाइट किचन सेवाओं के निर्माण और परिचालन के लिए जून 2025 तक 30 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे पर 6,750 वर्ग मीटर भूमि के आवंटन के लिए मेसर्स दी इंडियन होटल्स कंपनी लिमिटेड (आईएचसीएल) के साथ करार किया (अक्टूबर 1996)। उपरोक्त पट्टे को बाद में आईएचसीएल की नियंत्रित कंपनी मेसर्स ताज सैट्स एयर कैटरिंग लिमिटेड (ताजसैट्स) के पक्ष में उन्ही नियमों और शर्तों पर दे दिया गया था (मार्च 2007)। उपर्युक्त करार की शर्तों के अनुसार आईएचसीएल/ ताजसैट्स को फ्लाइट किचन परिचालन से सकल टर्नओवर (जीटीओ) पर दो प्रतिशत की निर्धारित दर पर रॉयल्टी का भुगतान करना आवश्यक था। हालांकि, विभिन्न विमान पत्तन पर प्राप्त फीडबैक और मौजूदा परिदृश्य के आधार पर, एएआई ने अप्रैल 2008 से रॉयल्टी को 13 प्रतिशत की दर पर एकतरफा रूप से संशोधित कर दिया और मार्च 2017 तक इसका बीजक बनाया गया था।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- रॉयल्टी के उध्वगामी संशोधन को ताजसैट्स द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था क्योंकि यह करार की शर्तों के अनुसार नहीं था।
- एएआई के विधि विभाग ने मामले की जांच की (अप्रैल 2010) और एएआई द्वारा नियुक्त एक कानूनी सलाहकार से कानूनी राय ली (अगस्त 2010), दोनों ने राय दी कि मेसर्स ताजसैट्स द्वारा बढ़ी हुई रॉयल्टी का भुगतान न करना पट्टा करार का उल्लंघन नहीं था।
- उपर्युक्त के बावजूद, एएआई ने अप्रैल 2008 से मार्च 2017 तक जीटीओ के 13 प्रतिशत की दर से रॉयल्टी और उस पर लागू सेवा करों को शामिल करते हुए बीजक को तैयार करना जारी रखा। बीजक के रूप में सेवा कर की राशि भी सेवा कर प्राधिकरण के पास जमा कराई गई थी। इसके अलावा, एएआई ने कॉर्पोरेट कर के निर्धारण और भुगतान के उद्देश्य से अपनी कुल आय के हिस्से के रूप में 13 प्रतिशत की रॉयल्टी की कुल राशि पर विचार किया।

- एएआई ने 11 प्रतिशत (13 प्रतिशत - 2 प्रतिशत) की अंतर राशि रॉयल्टी के लिए ताजसैट्स पर तैयार किए गए बीजकों को वापस लेने और रॉयल्टी पर जमा किए गए सेवा कर के साथ अंतर राशि रॉयल्टी को बढ़े खाते में डालने का फैसला किया (सितम्बर 2019)।
- एएआई की एकतरफा कार्रवाई के परिणामस्वरूप सेवा कर (₹4.07 करोड़) और कॉर्पोरेट कर (₹2.81 करोड़ अर्थात् तत्कालीन कॉर्पोरेट कर दर - वर्तमान कॉर्पोरेट कर दर का अंतर) के भुगतान के प्रति ₹6.88 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ (*अनुलग्नक-V*), जिससे बचा जा सकता था, यदि ताजसैट्स पर एकतरफा रूप से बढ़ाई रॉयल्टी के साथ बीजक तैयार नहीं किए गए होते।

रॉयल्टी की एकतरफा वृद्धि और उक्त के तदनुरूपी आहरण के तथ्य को स्वीकार करते हुये (मार्च 2020), प्रबंधन ने बताया कि हालांकि सेवा कर के प्रतिदाय का दावा करने के लिए सीमा की अवधि समाप्त हो गई थी, फिर भी न्यायालय में एक रिट याचिका को बनाए रखा गया था। इसके अलावा, यह भी कहा गया था कि राजस्व के परावर्तन का चालू वर्ष के लाभ पर कॉर्पोरेट कर देयता को कम करने का प्रभाव पड़ेगा जिसके परिणामस्वरूप अंततः एएआई को कोई वित्तीय हानि नहीं होगी।

प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि संबंधित विभाग से सेवा कर के प्रतिदाय की संभावना कम प्रतीत होती है क्योंकि एएआई निर्धारित समय सीमा अर्थात् एक वर्ष के भीतर इस तरह के प्रतिदाय का दावा करने में विफल रहा। सेवा कर के प्रतिदाय के लिए कोई न्यायालय केस दायर नहीं किया गया था और एएआई ने जनवरी 2021 में प्रतिदाय के लिए केवल सहायक कमिश्नर, जीएसटी से संपर्क किया था। इसके अलावा, उनकी यह प्रतिक्रिया तर्कसंगत नहीं है कि प्रतिदाय का दावा न्यायालय में बनाए रखा गया है, क्योंकि न्यायालय के निर्णयों ने प्रतिदाय का दावा करने के लिए निर्धारित सांविधिक समय सीमा को बरकरार रखा है जो तत्काल मामले में समाप्त हो गया है। इसके अलावा, कॉर्पोरेट कर के संबंध में प्रबंधन उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि राजस्व के परावर्तन के आधार पर कम कॉर्पोरेट कर देयता का लाभ उच्च दर पर भुगतान किए गए कॉर्पोरेट कर की पूरी राशि की वसूली नहीं करेगा क्योंकि बाद में कॉर्पोरेट कर की दर को कम कर दिया गया है। इस प्रकार, कॉर्पोरेट कर का कम भुगतान केवल ₹8.23 करोड़ था और कॉर्पोरेट कर के अधिक भुगतान के कारण ₹2.81 करोड़ (₹11.04 करोड़ - ₹8.23 करोड़) की शेष राशि की एएआई को हानि हुई थी।

इस प्रकार, करार की शर्तों का उल्लंघन करते हुए एएआई द्वारा रॉयल्टी की एकतरफा वृद्धि से सेवा कर (₹4.07 करोड़) के अतिरिक्त भुगतान और कथित रॉयल्टी पर कॉर्पोरेट कर (₹2.81 करोड़) के आधार पर ₹6.88 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ जो कभी प्राप्य नहीं था।

लेखापरीक्षा पैरा को नवंबर 2020 में मंत्रालय को जारी किया गया था; उनकी प्रतिक्रिया प्रतीक्षित थी (जुलाई 2021)।

एयर इंडिया लिमिटेड

9.4 एयर इंडिया लिमिटेड द्वारा हटाए गए घटकों को लौटाने में देरी के कारण शास्ति का परिहार्य भुगतान

एयर इंडिया लिमिटेड ने रॉटेबल एक्सचेंज प्रोग्राम के लिए मेसर्स बोइंग के साथ करार किया। करार के अनुसार, एयर इंडिया लिमिटेड को बोइंग द्वारा सेवायोग्य विनिमय घटक की सुपुर्दगी के बाद 10 कैलेंडर दिनों के भीतर मेसर्स बोइंग को घटक की जानकारी के साथ हटाए गए घटक को वापस करना था, इसमें विफल रहने पर विलंबित प्रतिदाय फीस देय है। मेसर्स बोइंग को हटाए गए घटकों को लौटाने में लगातार देरी के परिणामस्वरूप एयर इंडिया लिमिटेड द्वारा ₹43.85 करोड़ की शास्ति का भुगतान किया गया।

एयर इंडिया लिमिटेड ने रॉटेबल एक्सचेंज प्रोग्राम (787 विमान घटक सेवा कार्यक्रम) के लिए मेसर्स बोइंग के साथ एक करार किया (दिसंबर 2015) और यह करार 6 जुलाई 2016 से प्रभावी हो गया।

करार के अनुसार, ग्राहक (एयर इंडिया लिमिटेड), बोइंग की विनिमय घटक सूची (सेवायोग्य विनिमय घटक) में विनिमय घटक के लिए एक हटाए गए घटक (एक योग्य विमान से हटाए गए अनुपयोगी विनिमय घटक) का आदान-प्रदान कर सकता है। मेसर्स बोइंग को विनिमय घटकों के लिए संबंधित मरम्मत, जाँच और संशोधन सेवाएं प्रदान करनी हैं। करार में विनिमय प्रक्रिया के अनुसार, एयर इंडिया लिमिटेड बोइंग की विनिमय घटक सूची से एक विनिमय घटक के लिए हटाए गए घटक का आदान-प्रदान करने के लिए एक आदेश (अनुच्छेद 3.1) प्रस्तुत कर सकती है। मेसर्स बोइंग को प्राथमिक केंद्र (लंदन) या किसी अन्य केंद्र में, जिसे मेसर्स बोइंग निर्धारित करेगा और एयर इंडिया लिमिटेड को पहले से सूचित करेगा, मेसर्स बोइंग द्वारा व्यवस्थित वाहक पर उपलब्ध कराकर विनिमय घटक (अनुच्छेद 3.2.2.1) को सुपुर्द करना है।

वापसी के समय के संबंध में अनुच्छेद 2.6.1 के अनुसार, एयर इंडिया लिमिटेड को बोइंग द्वारा सेवायोग्य विनिमय घटक को सुपुर्द करने के बाद 10 कैलेंडर दिनों के भीतर घटक जानकारी सहित प्रत्येक हटाए गए घटक को प्राथमिक केंद्र (लंदन) को सुपुर्द करना है। इसके अलावा, विलंबित वापसी फीस के संबंध में अनुच्छेद 3.3.5 में एयर इंडिया लिमिटेड द्वारा 10 कैलेंडर दिनों की समय सीमा के बाद तब तक प्रति दिन लागू कार्यक्रम भाग संख्या के तत्कालीन वर्तमान मूल्य के एक प्रतिशत के बराबर विलंबित वापसी प्रभार का भुगतान करने का प्रावधान किया, जब तक कि मेसर्स बोइंग को हटाए गए घटक और घटक जानकारी दोनों प्राप्त नहीं होती। यदि मेसर्स बोइंग को विनिमय घटक के सुपुर्द होने के बाद 20 कैलेंडर दिनों के भीतर हटाया गया घटक और जानकारी प्राप्त नहीं हुई, तो एयर इंडिया लिमिटेड को मेसर्स बोइंग को पूर्वगामी विलंबित वापसी प्रभारों के साथ-साथ प्रतिस्थापन घटक के तत्कालीन वर्तमान मूल्य के 110 प्रतिशत का भुगतान करना पड़ेगा।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

i) जुलाई 2016 से दिसंबर 2019 की अवधि के दौरान, एयर इंडिया लिमिटेड द्वारा 10 दिनों की निर्धारित समय सीमा के अतिरिक्त हटाए गए घटक की विलंबित वापसी के कई मामले सामने आए। लेखापरीक्षा विश्लेषण से यह पता चला है कि शुरुआती अवधि (जुलाई 2016 से दिसंबर 2017) के दौरान विलंबित वापसी के 170 मामले सामने आए और 88 मामलों में देरी 30 दिन से अधिक रही जिसमें अधिकतम 214 दिनों की थी। हटाए गए घटकों की विलंबित वापसी के कारण शास्ति के प्रति संविदात्मक दायित्व, मेसर्स बोइंग द्वारा प्रस्तावित रियायतों और रियायतों के पश्चात शेष देय राशि नीचे दी गई है:

तालिका 9.1: शास्ति का विवरण

(मिलियन यूएस \$ में)

विवरण	2016 और 2017	2018	2019	कुल
वास्तविक दायित्व	10.50	5.92	3.72	20.14
मेसर्स बोइंग द्वारा रियायतें	(6.70)	(4.69)	(2.88)	(14.27)
रियायतों के बाद शेष देयताएं	3.80	1.23	0.84	5.87

ii) एयर इंडिया लिमिटेड ने जुलाई 2016 से दिसंबर 2019 की अवधि के लिए रियायती विलंबित वापसी फीस/ शास्ति का भुगतान नहीं किया। इसलिए मेसर्स बोइंग ने 31 जुलाई 2020 तक भुगतान प्राप्त नहीं होने पर रोटेबल एक्सचेंज कार्यक्रम के निलंबन की सूचना देते हुए एक पत्र (14 जुलाई 2020) दिया। परिणामस्वरूप, करार के अनुच्छेद 8.4.2 के अनुसार, बोइंग ने एयर इंडिया लिमिटेड को समापन का छह महीने का नोटिस भेजा

(1 अगस्त 2020)। नोटिस के अनुसार, मेसर्स बोइंग ने 16 अगस्त 2020 से पहले दी गई छूट वापस ले ली। अंत में, एयर इंडिया लिमिटेड ने अगस्त 2020 में जुलाई 2016 से दिसंबर 2019 की अवधि के लिए 5.87 मिलियन यूएस डॉलर का लंबित रियायती विलंबित वापसी फीस/ शास्ति का भुगतान किया। इस प्रकार, जैसा कि करार में यथा निर्धारित हटाए गए पुर्जों की वापसी के लिए समय सीमा का पालन न करने के कारण, एयर इंडिया लिमिटेड ने मेसर्स बोइंग को 5.87 मिलियन यूएस डॉलर (₹43.85 करोड़) की शास्ति का भुगतान किया।

एयर इंडिया लिमिटेड ने अपने उत्तर में स्वीकार किया (मार्च 2021) कि 5.87 मिलियन यूएस डॉलर की रियायती कुल विलंबित वापसी शास्ति का भुगतान किया जाना था और 10 दिनों के भीतर हटाए गए पुर्जों को लौटाने में शामिल कठिन गतिविधियों अर्थात्, प्रतिस्थापन के लिए विमान की अनुपलब्धता, सीमा शुल्क की निकासी और उपयोगकर्ताओं से आवश्यक दस्तावेज प्राप्त करने में देरी, को देरी के लिए जिम्मेदार ठहराया। एयर इंडिया लिमिटेड ने आगे कहा कि प्रत्येक कदम पर कार्यों की बारीकी से निगरानी के साथ, घटकों की वापसी की अवधि में सुधार हुआ है क्योंकि बाद के दो वर्षों (2018 और 2019) के लिए भुगतान की गई देय राशि में, प्रारंभिक अवधि (जुलाई 2016 से दिसंबर 2017) में भुगतान की गई देय राशि 3.80 मिलियन यूएस डॉलर की तुलना में कम होकर 2.07 मिलियन यूएस डॉलर तक रह गया था। यह भी कहा गया था कि रोटेबल एक्सचेंज कार्यक्रम को 2020 में न्यूनतम विलंबित वापसी के साथ जारी रखा गया।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि एयर इंडिया लिमिटेड करार में निर्धारित समय सीमा का पालन नहीं कर सकी। एयर इंडिया लिमिटेड को करार के अनुच्छेदों की जानकारी थी; एयर इंडिया लिमिटेड द्वारा 10 दिनों की समय सीमा को पारस्परिक बातचीत से तय और स्वीकार किया गया था और इस प्रकार, उचित कदम उठाने की आवश्यकता थी, जिसमें यह सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र स्थापित करना शामिल है कि शास्ति के भुगतान से बचने के लिए हटाए गए घटकों को समय पर लौटाया गया था। इस प्रकार, एयर इंडिया लिमिटेड को पुर्जों की वापसी के लिए संविदात्मक रूप से निर्धारित समयसीमा का पालन करने में इसकी असमर्थता के कारण 5.87 मिलियन यूएस डॉलर (₹43.85 करोड़) की शास्ति का भुगतान करना पड़ा था।

मंत्रालय को मई 2021 में लेखापरीक्षा पैरा जारी किया गया था; उनकी प्रतिक्रिया प्रतीक्षित थी (जुलाई 2021)।