मुख्य बातें

लेखापरीक्षा ने उपलब्ध तथा कार्यान्वित प्रणालियों तथा पद्धतियों की पर्याप्तता का पता लगाने की दृष्टि से नौपरिवहन तथा संबंधित क्षेत्रों में निर्धारितियों के आयकर निर्धारणों की समीक्षा की। समीक्षा में नौपरिवहन प्रचालनों तथा संबंधित क्रियाकलापों में लगे हुए निर्धारितियों जैसे नौपरिवहन एजेंटों, क्लीयरिंग तथा फारवर्डिंग एजेंटों, पत्तन न्यासों तथा डीटीएए अथवा अन्यथा के अन्तर्गत राहत लेने वाले समुद्रवर्ती कारबार से लाभ उठाने वाले अनिवासी निर्धारितियों को शामिल किया गया था। प्रमुख नौपरिवहन कम्पनियों तथा प्रमुख पत्तन न्यासों के समस्त संवीक्षा निर्धारणों की लेखापरीक्षा में जांच की गई थी। इसके अतिरिक्त, अधिकारिक आयकर अधिकारियों द्वारा जारी किए गए पत्तन क्लीयरेंस प्रमाणपत्रों में से 10 से 50 प्रतिशत तक की नमूना जांच की गई थी। संबंधित क्रियाकलापों जैसे नौपरिवहन एजेंटों, क्लीयरिंग तथा फारवर्डिंग एजेंटों आदि के अन्तर्गत निर्दिष्ट 10 प्रतिशत मामलों की भी जांच की गई थी।

(पैराग्राफ 1.1,1.3 तथा 1.5)

क्रमबद्ध त्रुटियां, धारा 32ए तथा 33एसी के अन्तर्गत रिज़र्वों के सृजन तथा उपयोग, टनभार कर, पत्तन न्यासों तथा समुद्रवर्ती कारबार में लगे हुए अनिवासियों को होने वाली आय के निर्धारणों से संबंधित हैं। इन मामलों में 187.40 करोड़ रू. का राजस्व प्रभाव शामिल है। 299.81 करोड़ रू. के राजस्व प्रभाव के अनुपालन मामले जैसे गलत आंकड़े अपनाना, स्त्रोत पर की गई कर की कटौती के बिना भारत से बाहर किए गए भुगतानों के लिए गलत कटौती, देखे गए थे।

(पैराग्राफ 1.6.3)

धारा 32ए के अन्तर्गत सृजित रिज़र्व अभी तक अप्रयुक्त हैं तथा उस पर कोई कार्यवाही नहीं की गई है। धारा 33एसी के अन्तर्गत सृजित रिज़र्वों के लिए कोई मानीटरिंग तंत्र प्रतीत नहीं होता। इसके अतिरिक्त्, धारा 33एसी के अन्तर्गत सृजित रिज़र्व के दुरूपयोग/अनुपयोग के लिए किए गए रक्षोपाय अपर्याप्त हैं।

(पैराग्राफ 1.7.5)

जैसा कि टीटीएस प्रस्ताव में परिकल्पित किया गया था, इण्डियन बाटम्स द्वारा भारतीय व्यापार का शेयर 27-30 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तक तथा तटीय बेड़े को एक मिलियन जीआरटी तक बढ़ाने का लक्ष्य पूरा नहीं हुआ।

(पैराग्राफ 1.8.2.1)

जबकि कुछ पत्तन न्यासों में पत्तन बेसिन, घाटों तथा ब्रेक वाटर, पूंजीगत निकर्षण तथा रेलवे साईडिंगों पर मूल्यह्रास उन्हें संयत्र एवं मशीनरी मानते हुए 25 प्रतिशत की दर पर अनुमत किया जा रहा था, अन्य पत्तन न्यासों में उन पर मूल्यह्रास, भवनों पर लागू 10

प्रतिशत की दर अनुमत किया जा रहा था। मूल्यह्रास की गलत अनुमति के परिणामस्वरूप आय का कम निर्धारण हुआ जिसमें 84.18 करोड़ रू. का कम उद्ग्रहण शामिल था।

(पैराग्राफ 1.10.6)

उन देशों के निवासियों को होने वाले लाभ के कराधान में कोई अनुरूपता नहीं है जहां उन देशों के घरेलू नियम के अन्तर्गत नौपरिवहन आय पर कोई कर नहीं है। इसके अतिरिक्त, भारत के राजस्व पर इन छूटों के प्रभाव पर कोई विश्लेषण उपलब्ध नहीं है।

(पैराग्राफ 1.15.3)

दो सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों अर्थात बीपीसीएल तथा ओएनजीसी कच्चे माल के आयात हेतु अनिवासियों को किए गए भुगतानों से स्रोत पर कर काट रही हैं तथा चार सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम अर्थात एमआरपीएल, एचपीसीएल, आईओसीएल तथा सेल, कच्चेमाल/स्टील उत्पादों के आयात पर स्त्रोत पर कर नहीं काट रही हैं। उन देशों जिनके साथ कोई डीटीएए नहीं था अथवा जहां नौपरिवहन आय भारत में कर योग्य थी से संबंधित पोतों के कराधान अभिलेखों से पता चला कि आयात के लिए अप्रैल 2005 से मार्च 2007 के दौरान 2,271.76 करोड़ रू. के भाड़े का भुगतान किया गया था जिस पर 71.02 करोड़ रूपए का कर उद्ग्रहीत नहीं किया गया था।

(पैराग्राफ 1.16)

गोवा, गुजरात, कर्नाटक तथा तमिलनाडु में धारा 172 के अन्तर्गत विवरणियों का प्रक्रियाकरण किया गया था, जबकि आन्ध्रप्रेदश, महाराष्ट्र, उड़ीसा तथा पश्चिम बंगाल में इन विवरणियों का प्रक्रियाकरण नहीं किया गया था। यह असंभावित है कि 1961 से फाईल की गई सभी विवरणियों, जैसा कि धारा 172(4ए) के अन्तर्गत निर्धारित है, का निर्धारण 31.12.2008 तक कर लिया जाएगा। यदि इनका प्रक्रियाकरण कर भी लिया जाता है, तो कर मांग की वसूली की संभावना, यदि कोई है, तो बहुत कम है।

(पैराग्राफ 1.17)

तटीय नौपरिवहन में लगे हुए विदेशी पोतों को सौ प्रतिशत की डीटीएए राहत, डीटीएए के उल्लंघन में अनुमत की जा रही थी। अनिवासियों के तटीय नौपरिवहन के कराधान हेतु समन्वय तंत्र अपर्याप्त था।

(पैराग्राफ 1.19)

लेखापरीक्षा यह सिफारिश करता है कि:

- मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि आरक्षितों के सृजन एवं उपयोग को पर्याप्त रूप से मानीटर किया जा रहा है ताकि अभिप्रेत उद्देश्य समाप्त न हो।

- मंत्रालय एक तंत्र विकसित करने पर विचार करे ताकि सीमाशुल्क अधिकारियों तथा पत्तन अधिकारियों से संगत डॉटा आवधिक रूप से प्राप्त किया जा सके तथा विभाग द्वारा जारी पत्तन क्लीयरेंस प्रमाणपत्रों के साथ उनका मिलान किया जा सके।
- मंत्रालय को एनओसीज जारी करने से पूर्व यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी संबंधित दस्तावेजों एवं तथ्यों की जांच कर ली गई है, एक उचित तन्त्र निर्धारित करना चाहिए।
- मंत्रालय को आयात से होने वाली भाड़ा आय के कराधान हेतु एक समुचित तंत्र के गठन पर विचार करना चाहिए।
- मंत्रालय को डीजी नौपरिवहन के साथ समन्वय सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र विकसित करना चाहिए ताकि तटीय नौपरिवहन से अनिवासियों द्वारा व्युत्पन्न आय पर कर लगाया जा सके।

नौपरिवहन और संबंधित क्षेत्रों के लिए छूटों, कटौतियाँ और अनुमतियों पर समीक्षा

1.1 प्रस्तावना

समुद्री परिवहन देश के आर्थिक विकास के लिए एक समीक्षात्मक अवसरंचना है। यह विकास की गति, संरचना और पेटर्न को प्रभावित करता है। सरकार की नौपरिवहन नीति समुद्री व्यापार में भारतीय बेड़े के शेयर को बढ़ाते हुए अनुकूल है। नौपरिवहन क्षेत्र में निवेश अपेक्षित बड़े संसाधनों, दीर्घ सगर्भता अनिश्चित वापसियों और अवसरंचना क्षेत्र से सम्बद्ध बहुत सी बाह्यता के कारण मुख्यतः राज्य द्वारा किया गया है। विशेष आवश्यकताओं और अर्थव्यवस्था पर अवसंरचना क्षेत्र के प्रपाती प्रभाव के कारण सरकार ने बहुत से राजकोषीय प्रोत्साहनों को मुहैया कराया है।

सामान्यतः उपलब्ध छूट और कटौतियों के अतिरिक्त आयकर अधिनियम, 1961 (अधिनियम) में निवेश आरक्षित, 80आईबी आदि के अन्तर्गत कटौती के रूप में समुद्री क्षेत्र के लिए विशिष्ट प्रोत्साहनों के लिए प्रावधान किया जाता है। निर्धारण वर्ष 2005-06 से सरकार ने नौपरिवहन उद्योग को अत्यधिक प्रतिस्पर्धात्मक बनाने के लिए और पूंजी निवेश को प्रोत्साहन करते हुए वृद्धि करने के लिए एक नई योजना टनभार कर योजना (टीटीएस) को आरम्भ किया। इस योजना में निवल टनभार और इसके प्रचालन की अवधि के आधार पर अर्हकारी पोतों की आय के प्रकल्पित कराधान के लिए प्रावधान किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने उपलब्ध प्रणालियों और क्रियाविधियों की पर्याप्तता को सुनिश्चित और कार्यान्वित करने के मद्देनजर नौपरिवहन और संबंधित क्षेत्रों में निर्धारितियों के आयकर निर्धारणों की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने नौपरिवहन और संबंधित क्षेत्र में निर्धारितियों द्वारा प्रत्यक्ष करों के रूप में राजस्व के योगदान की फोकस जॉच के प्रति अपने प्रयास किये।

1.2 समीक्षा का उद्देश्य

समीक्षा निम्नलिखित करने के लिए की गई थीः

- आश्वासन देने के लिए कि प्रणालियाँ और क्रियाविधियाँ पर्याप्त हैं और अधिनियम/नियमों के प्रावधानों के अनुपालन को बढ़ावा दिया जाता है,
- अधिनियम के अंतर्गत नौपरिवहन और संबंधित क्षेत्रों के लिए छूटों और कटौतियों की अनुमति का विश्लेषण,
- टनभार कर योजना के प्रभाव का विश्लेषण,
- समुद्री कारबार में लगे गैर-रिहायशी के लिए दोहरा कराधान परिहार करारों (डी टी ए ए) के अन्तर्गत राहत की अनुमति की जाँच करना।

1.3 समीक्षा का क्षेत्र और कवरेज की अवधि

समीक्षा ने नौपरिहवन एजेंटों, निकासी एवं अग्रेषण एजेंटों आदि, पत्तन प्रबन्ध और डी टी ए ए अथवा अन्यथा के अंतर्गत राहत का लाभ उठाते हुए समुद्री कारबार से लाभों को अर्जित करते हुए गैर-रिहायशी जैसे नौपरिवहन परिचालनों एवं संबंधित कार्यकलापों में लगे हुए निर्धारितियों को कवर किया। समीक्षा ने निर्धारण वर्ष 2003-04 से 2006-07 और 2007-08 से संबंधित निर्धारणों, जहाँ उपलब्ध थे, को कवर किया।

1.4 विधि और क्रियाविधि

सभी कारबार को लागू अधिनियम के सामान्य प्रावधानों के अतिरिक्त रिहायशी के संबंध में नौपरिवहन क्षेत्र से संबंधित विशिष्ट प्रावधान अधिनियम की धारा 32ए, 33एसी और 80 आईबी के अंतर्गत कवर होते हैं। निर्धारण वर्ष 2005-06 से लागू टी टी एस धारा 115वी से 115वीजैडसी के अंतर्गत कवर होते हैं।

धारा 44बी, धारा 172 और धारा 90 और धारा 91 के अंतर्गत निकाला गया डी टी ए ए का निष्कर्ष आय/लाभ जो गैर-रिहायशी के लिए उद्भूत/प्रोद्भूत होती है के कराधान के क्षेत्र और सीमा को परिभाषित करती है।

1.5 लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली और नमूना आकार

नौपरिवहन अथवा संबंधित कार्यकलापों में लगे निर्धारितियों के डाटाबेस के अभाव में लेखापरीक्षा ने निर्धारितियों की पहचान करने के लिए और नौपरिवहन क्षेत्र में डाटा के संग्रहण के लिए बहु-भुजा नीति अपनाई। टी टी एस का विश्लेषण और आयातों का कराधान नौपरिवहन विभाग से प्राप्त हुए डाटा का उपयोग करते हुए किया गया। गैर-रिहायशियों के कराधान की जाँच नौपरिवहन महानिदेशक, केन्द्रीय उत्पादशुल्क, सीमा शुल्क और सेवाकर विभाग और आधिकारिक न्यास पत्तनों से प्राप्त हुए डाटा का उपयोग करते हुए की गई थी।

लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों वाली ड्राफ्ट समीक्षा रिपोर्टों की प्रतिलिपियों को प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा/प्रधान महालेखाकार/महालेखाकार द्वारा संबंधित मुख्य आयुक्त आयकर/आयकर आयुक्त/आयकर निदेशक (अन्तरराष्ट्रीय कराधान) को जारी किया गया था।

1.5.1 नमूना आकार

प्रमुख नौपरिवहन कम्पनियों और प्रमुख पत्तन न्यासों के सभी संवीक्षा निर्धारणों की जांच लेखापरीक्षा में की गई थी। इसके अतिरिक्त आधिकारिक आयकर अधिकारियों द्वारा जारी किये गये पत्तन निकासी प्रमाण-पत्रों के 10 से 50 प्रतिशत की नमूना जाँच की गई थी।

नौपरिवहन एजेंटों, निकासी एवं अग्रेषण एजेंटों आदि जैसे संबंधित कार्यकलापों के अन्तर्गत पहचान किये गये दस प्रतिशत मामलों की भी जाँच की गई थी। लेखापरीक्षा मूल्यांकन आन्ध्र प्रदेश, दिल्ली, गोवा, गुजरात, कर्नाटक, केरल, महाराष्ट्र, उड़ीसा, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल के राज्यों को कवर करते हुए आयकर क्षेत्राधिकार में किया गया था।

1.5.2 अभिस्वीकृति

भारतीय लेखा एवं लेखापरीक्षा विभाग लेखापरीक्षा के लिए आवश्यक अभिलेखों और सूचना को मुहैया कराने में आयकर विभाग के सहयोग की अभिस्वीकृति देता है। ड्राफ्ट संवीक्षा रिपोर्ट मंत्रालय को अक्तूबर 2008 में जारी की गई थी। एक एक्जिट कॉन्फ्रेन्स समीक्षाओं के परिणामों की चर्चा करने के लिए केन्द्रीय प्रत्यक्ष कर बोर्ड/वित्त मंत्रालय के साथ दिसम्बर 2008 में आयोजित की गई थी। एक्जिट कॉन्फरेंस में उनके द्वारा व्यक्त किए गए विचारों को उपयुक्त रूप से इस प्रतिवेदन में समावेशित किया गया है।

1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा के ध्यान में आया कि प्रावधानों और कार्यान्वयन में सुव्यवस्थित कमियाँ थीं जिसके कारण नौपरिवहन क्षेत्र से संबंधित निर्धारितियों से उद्भूत आय का निर्धारण हुआ। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को विस्तृत रूप से रिहायशी और गैर-रिहायशी दो शीर्षों के अन्तर्गत संकलित किया गया है।

1.6.1 रिहायशियों से संबंधित मामलों में अन्य बातों के साथ-साथ निम्न को शामिल किया जाता है:

- नौपरिवहन आरक्षितों का सृजन और उपयोग;
- टनभार कर योजना (टी टी एस) और
- पत्तन न्यास

1.6.2 गैर-रिहायशियों से संबंधित मामलों में अन्य बातों के साथ-साथ निम्न को शामिल किया जाता है:

- अन्य सरकारी प्राधिकरणों के साथ समन्वय;
- एन ओ सी से संबंधित मामले,
- डी टी ए ए के अन्तर्गत राहत की अनुमति
- आयातों पर प्रदत्त भाड़ा प्रभारों का निर्धारण,
- धारा 172 के अंतर्गत दायर की गई विवरणियों के निर्धारणों की प्रास्थिति; और
- तटीय व्यापार में लगे पोतों के बारे में विवरणियों का दाखिल करना।

1.6.3 क्रमबद्ध त्रुटियां धारा 32ए और 33एसी के अन्तर्गत आरक्षितों के सृजन और उपयोग, टनभार कर, पत्तन न्यासों और समुद्री कारबार में लगे गैर-रिहायशियों से उद्भूत

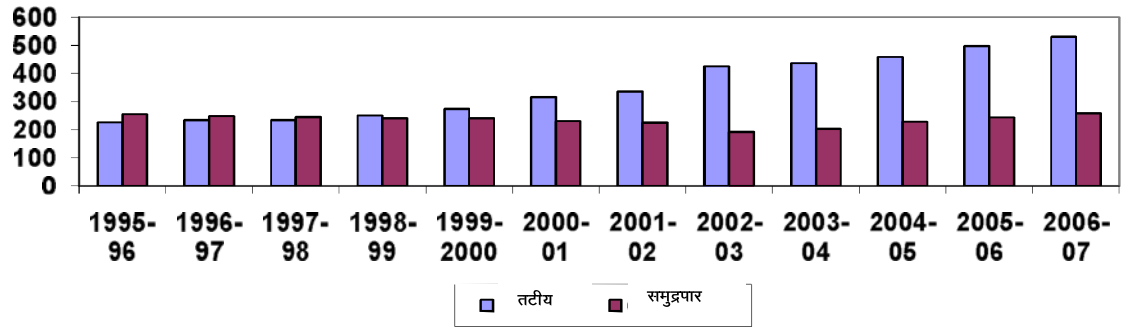
आय के निर्धारणों से संबंधित है। इन मामलों में 187.40 करोड़ रूपये का राजस्व प्रभाव शामिल है। 299.81 करोड़ रूपए के राजस्व प्रभाव वाले, गलत आंकड़ों के अपनाने, स्रोत पर काटे गये कर के बिना भारत से बाहर किये गये भुगतानों के लिए गलत कटौती इत्यादि जैसे अनुपालन मामले ध्यान में आये थे।

रिहायशियों से संबंधित मामले

1.7. नौपरिवहन आरक्षितों का सृजन और उपयोग

1.7.1 नौपरिवहन उद्योग के पास आर्थिक वृद्धि और व्यापार के मध्य एक महत्त्वपूर्ण संयोजन है। यह अनुमान लगाया गया कि मूल्य द्वारा भारत के समुद्रपार व्यापार का लगभग 70 प्रतिशत समुद्र द्वारा किया जाता है। नौपरिवहन सेवाओं के लिए माँग सुस्थिर रूप से बढ़ रही है जैसा कि भारत का व्यापार पश्च् उदारीकरण असाधारण रूप से बढ़ा है। तटवर्ती और समुद्रपार यात्रा पर माल ले जाने वाले बहुत से भारतीय पोतों का उल्लेख निम्नलिखित आरेख में किया गया है :

भारतीय नौपरिवहन टनभार



यद्यपि तटवर्ती वहन में भारतीय पोतों के शेयर में सुस्थिर वृद्धि हुई फिर भी समुद्रपार क्षेत्र में इसका शेयर स्थिर है। सरकार ने समुद्रपार व्यापार में नौपरिवहन उद्योग के महत्त्व को बार-बार मान्यता दी और राजकोषीय प्रोत्साहन अर्थात् मूल्यह्रास की उच्चतर दर (धारा 32), पोतों की प्राप्ति के लिए निवेश भत्ता (धारा 32ए), निवेश जमा लेखा (धारा 32एबी), नौपरिवहन आरक्षित (धारा 33एसी) और निर्धारण वर्ष 2005-06 से प्रारम्भ होने वाली नवीनतम टी टी एस दिये।

1.7.2 धारा 32ए और धारा 33एसी

पोतों की प्राप्ति और प्रचालन पूंजीगत अवधारक होने की वजह से सरकार ने कर कटौती के रूप में राजकोषीय प्रोत्साहनों को देते हुए नौपरिवहन उद्योग के लिए एक प्रोत्साहन मुहैया कराने की माँग की। अपने बेड़ों के संवर्धन के लिए आन्तरिक रूप से संसाधनों के बनाने के

लिए पोतों के प्रचालन के कारबार में लगी सरकार और सार्वजनिक कम्पनियों को कर प्रोत्साहन मुहैया कराने के मद्देनजर धारा 32ए और बाद में धारा 33एसी को अधिनियम में शामिल किया गया था (01.04.1990 से)। तद्नन्तर टी टी एस को 01.04.2005 से प्रारम्भ किया गया।

01.04.1976 से प्रारम्भ होने वाली धारा 32ए में *अन्य बातों के साथ-साथ* प्रावधान किया जाता है कि पोतों के बारे में जो निर्धारिती के निजी हैं और जिनका पूर्णतः उपयोग कारबार के प्रयोजन के लिए किया जाता है, उनके लिए पोत की वास्तविक लागत के 25 प्रतिशत के बराबर निवेश भत्ता के रूप में राशि की अतिरिक्त कटौती को अनुमत किया जाएगा। कटौती की मात्र अनुमति होगी यदि निवेश भत्ता के 50 प्रतिशत के बराबर की राशि 'निवेश भत्ता आरक्षित लेखा' में डेबिट किया जाता है। निवेश भत्ता तुरन्त अनुवर्ती निर्धारण वर्ष जिसमें पोत की प्राप्ति की गई थी, के आठ वर्षों की अवधि के अन्दर नये पोत की प्राप्ति के लिए उपयोग किया जाएगा जिसके विफल होने पर सुसंगत राशि को वापस आय में जोड़ा जाएगा। योजना को बोर्ड अधिसूचना दिनांक 19.03.1990 द्वारा वापस ले लिया गया था और 31.3.1990 के पश्चात् खरीदे गए किसी पोत के लिए किसी निवेश भत्ते की अनुमति नहीं दी गई।

धारा 32ए के वापस लेने के परिणामस्वरूप धारा 33एसी में जिसमें *अन्य बातों के साथ-साथ* प्रावधान किया जाता है कि पोतों के प्रचालन के कारबार में लगी एक सरकारी कम्पनी अथवा सार्वजनिक कम्पनी होने की वजह से एक निर्धारिती पोतों के प्रचालन के कारबार से व्युत्पन्न लाभों के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं राशि की कटौती के लिए हकदार है और इसे नये पोत की प्राप्ति के लिए उपयोग किये जाने वाले आरक्षित लेखा में क्रेडिट किया जाएगा। आरक्षितों का उपयोग 8 वर्षों के अन्दर किया जाना था जिसके विफल होने पर राशि आय के रूप में कर योग्य होगी। पोत की लम्बित प्राप्ति, संचित आरक्षितों का उपयोग निर्धारिती के कारबार के प्रयोजनों के लिए किया जा सकता है। आरक्षित के दुरूपयोग के प्रति रक्षोपाय के लिए यह प्रावधान किया जाता है कि आरक्षित पर उस वर्ष में आय के रूप में कर लगेगा जिसमें इसका उपयोग लाभांशों के संवितरण आदि जैसे अन्य प्रयोजनों के लिए किया जाता है।

टी टी एस[1] में प्रावधान किया जाता है कि उपयुक्त नौपरिवहन कारबार से व्युत्पन्न खाता लाभ के बीस प्रतिशत को 'टनभार कर आरक्षित लेखा' के रूप में अन्तरित किया जाएगा और जिसका उपयोग 8 वर्षों की अवधि के अन्दर किया जाएगा। यदि आरक्षित का उपयोग नहीं किया जाता है अथवा अन्य प्रयोजनों के लिए किया जाता है तो इसे कर के दायरे में लाया जाएगा।

[1] पैराग्राफ 1.8 में चर्चा की गई

1.7.3 नौपरिवहन आरक्षितों का मॉनीटरन

नये समावेशित टी टी एस के रूप में भी धारा 32ए और 33एसी की सामान्य विशेषता विशिष्ट प्रयोजन आरक्षित लेखा का सृजन, विशिष्ट अवधि के अन्दर आरक्षित का उपयोग और विभाग द्वारा इसका मॉनीटरन करना है। लेखापरीक्षा ने यह जाँच करने के लिए माँग की कि क्या योजनाओं के अन्तर्गत सृजित आरक्षितों का उपयोग किया जा रहा था और दुरूपयोग/उपयोग न करने के मामले में इसे कर के दायरे में लाया गया था।

- **धारा 32ए**

  गोवा, सी आई टी पणजी प्रभार में निर्धारण वर्ष 2005-06 के लिए अभिलेखों की नमूना जाँच से पता चला कि चार मामलों[2] में सृजित किये गये निवेश भत्ता आरक्षित को निरन्तर अग्रेनीत किया गया था। चूंकि योजना को 01.04.1990 से वापस ले लिया गया था इसलिए इसे निर्धारिती की आय में वापस जोड़ा जाना चाहिए था और कर के दायरे में लाया जाना चाहिए था। चूक के परिणामस्वरूप 3.31 करोड़ रूपए की आय का अवनिर्धारण हुआ जिसमें 1.18 करोड़ रूपए के कर का कम उद्ग्रहण शामिल था।

- **धारा 33एसी**

  13 कम्पनियाँ (**परिशिष्ट 1**) जिसमें धारा 33एसी के अन्तर्गत कटौती अनुमत की गई थी के निर्धारणों की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जाँच से पता चला कि 887.13 करोड़ रूपए, 693.03 करोड़ रूपए और 306.70 करोड़ रूपए की राशि के भारी शेष क्रमशः 2004-05, 2005-06 और 2006-07 वर्षों के दौरान नौपरिवहन आरक्षित लेखा के अन्तर्गत बकाया थे। इन निर्धारण आदेशों के अवलोकन से पता चलता है कि धारा 33एसी के अंतर्गत बकाया आरक्षितों की अवधि जिससे वे संबंधित थे और जब उनमें चूक हुई होगी का कोई विशेष उल्लेख नहीं किया गया था। निर्धारण आदेश में यह डॉटा निर्धारण अधिकारियों को आरक्षित के उपयोग अथवा अन्य प्रकार से मॉनीटर करने के लिए समर्थ बनाएगा।

1.7.4 धारा 33एसी के अंतर्गत नौपरिवहन आरक्षित के उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए अपर्याप्त रक्षोपाय

नौपरिवहन आरक्षित का उपयोग आगामी पूर्व वर्ष जिसमें आरक्षित सृजित किया गया था से 8 वर्षों की अवधि के अन्दर नये पोत की खरीद के लिए किया जाना है। अप्रयुक्त नौपरिवहन आरक्षित को कर के दायरे में लाने के लिए प्रयास पूरे नहीं हुए थे क्योंकि

[2] चोवगुले एण्ड क0 (305.10 लाख रूपये), श्रीमनगुवेश शिपिंग क0 (10.37 लाख रूपए), नीजल शिपयार्ड प्राइवेट लिमिटेड (13.29 लाख रूपए) और एक्वेरिस प्राइवेट लिमिटेड (1.79 लाख रूपए) से संबंधित अप्रयुक्त निवेश भत्ता

निर्धारितियों ने कारबार हानियों अथवा अनवशोषित मूल्यह्रास को अग्रेनीत किया था जिसे संवर्धनों के प्रति समंजित किया जाना था। धारा 155(4ए) जो धारा 32ए के अंतर्गत सृजित निवेश आरक्षितों के गलत उपयोग के प्रति रक्षोपाय के लिए है, में प्रावधान किया जाता है कि गलत रूप से उपयोग किये गये आरक्षित को उस वर्ष जिसमें आरक्षित को सृजित किया गया था में निर्धारिती की आय में वापस जोड़ा जाएगा और आज तक ब्याज के परिणामी उद्ग्रहण सहित कर के लिए निर्धारित किया जाएगा।

महाराष्ट्र, सी आई टी सिटी 5 मुम्बई प्रभार में लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि निम्नलिखित दो कम्पनियाँ जिन्हें धारा 33एसी के अन्तर्गत कटौती अनुमत की गई थी ने नये पोत की प्राप्ति के लिए आठ वर्षों की समाप्ति पर आरक्षित का उपयोग नहीं किया था।

- निर्धारण वर्ष 2004-05 के लिए **मैसर्स प्रानिक शिपिंग एण्ड सर्विसेस लिमिटेड** का निर्धारण संवीक्षा के पश्चात् दिसम्बर 2006 में पूरा हुआ था। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि निर्धारिती को निर्धारण वर्ष 1995-96 के दौरान सृजित आरक्षित का उपयोग न करने के कारण उद्भूत 5.92 करोड़ रूपए के माने गए लाभ के प्रति वर्तमान एवं पिछले वर्ष के अनवशोषित मूल्यह्रास और हानियों को समायोजित करने के लिए अनुमति दी गई। यदि निवारक प्रावधान 33एसी में उपलब्ध होता जैसाकि धारा 32ए के लिए धारा 155(4ए) के अंतर्गत उपलब्ध है तो उद्ग्राह्य कर 8.45 करोड़ रूपए होता।

- निर्धारण वर्ष 2003-04, 2004-05 और 2005-06 के लिए **मैसर्स गरवारे शिपिंग कारपोरेशन लिमिटेड** का निर्धारण संवीक्षा के पश्चात् क्रमशः दिसम्बर 2006, फरवरी 2005 और मार्च 2007 में पूरा हुआ था। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि निर्धारिती ने निर्धारण वर्ष 2003-04, 2004-05 और 2005-06 के दौरान क्रमशः 53.81 लाख रूपए, 80.26 लाख रूपए और 1.98 करोड़ रूपए के निर्धारण वर्ष 1994-95, 1995-96 और 1996-97 में सृजित नौपरिवहन आरक्षित का उपयोग न करने के कारण मानी गई आय का प्रस्ताव दिया था। आरक्षितों का सृजन निर्धारण वर्ष 1994-95, 1995-96 और 1996-97 से संबंधित लाभों में से किया गया था जब कर दर 40 प्रतिशत एवं यथा लागू अधिभार था लेकिन निर्धारण वर्ष 2003-04, 2004-05 और 2005-06 के दौरान कर के लिए प्रस्ताव दिया गया था जब कर की दर 35 प्रतिशत एवं लागू अधिभार था। यदि धारा 33एसी निवारण प्रावधान होता जैसाकि धारा 32ए के लिए धारा 155(4ए) के अंतर्गत उपलब्ध है तो उद्ग्राह्य कर 4.54 करोड़ रूपए होता।

1.7.5 धारा 32ए के अन्तर्गत सृजित किया गया आरक्षित अभी भी उपयोग में नहीं लाया गया है और इस पर कोई कार्रवाई नहीं की गई है। धारा 33एसी के अंतर्गत सृजित आरक्षितों के लिए कोई मॉनीटरिंग तंत्र बनाया हुआ प्रतीत नहीं होता है। इसके अतिरिक्त, धारा 33एसी के अंतर्गत सृजित आरक्षित का दुरूपयोग/उपयोग न करने के लिए रक्षोपाय

अपर्याप्त हैं। चूंकि टी टी एस के पास 'आरक्षितों' के सृजन और उपयोग के लिए प्रावधान भी है फिर भी यह आवश्यक है कि मॉनीटरन तंत्र प्रारम्भ किया जाए।

1.7.5.1 एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान मंत्रालय ने बताया कि आयकर आयुक्तों (सीएस आई टी) द्वारा 'आन्तरिक लेखापरीक्षा' और 'समीक्षा एवं निरीक्षण' की नई प्रणाली लेखापरीक्षा द्वारा उद्भूत किये गये मामलों के मॉनीटरन का सम्बोधन करेगी।

1.7.5.2 *मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि आरक्षितों के सृजन और उपयोग को पर्याप्त रूप से मॉनीटर किया जा रहा है ताकि अभिप्रेत उद्देश्य समाप्त न हो।*

अनुपालन मामले

1.7.6 पोतों के प्रचालन से व्युत्पन्न न की गई आय पर कटौती की गलत अनुमति

1.7.6.1 महाराष्ट्र, सी आई टी सिटी 5 मुम्बई प्रभार में निर्धारण वर्ष 2004-05 के लिए एक कम्पनी **मैसर्स आर्केडिया शिपिंग लिमिटेड** का निर्धारण संवीक्षा के पश्चात् दिसम्बर 2006 में पूरा हुआ था। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि निर्धारिती को ब्याज, वाहन भाडों प्रभारों, दलाली, किराया, सेवा प्रभारों आदि जैसे पोतों के प्रचालन से व्युत्पन्न न की गई आय के बारे में धारा 33एसी के अंतर्गत कटौती की अनुमति दी गई थी। इसके परिणामस्वरूप 74.47 लाख रूपए के कर के परिणामी कम उद्ग्रहण सहित 1.56 करोड़ रूपए की आय का अवनिर्धारण हुआ।

विभाग ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार कर लिया है (अक्तूबर 2008)।

1.7.6.2 महाराष्ट्र, सी आई टी सिटी 5 मुम्बई प्रभार में निर्धारण वर्ष 2003-04 के लिए एक कम्पनी **मैसर्स मरकेटर लाइन्स लिमिटेड** का निर्धारण संवीक्षा के पश्चात् दिसम्बर 2005 में पूरा हुआ था। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि निर्धारिती को 1.29 करोड़ रूपए के बीमा दावा के बारे में धारा 33एसी के अंतर्गत कटौती की अनुमति दी गई थी जिसे पोतों के प्रचालन के कारबार से व्युत्पन्न नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप 47.44 लाख रूपए के कर के परिणामी कम उद्ग्रहण सहित कथित राशि की आय का अवनिर्धारण हुआ।

1.7.7 अन्य प्रयोजनों के लिए उपयोग किए गए आरक्षित का निर्धारण न करना

1.7.7.1 आन्ध्र प्रदेश, सी आई टी-1 विशाखापत्तनम प्रभार में निर्धारण वर्ष 2004-05 के लिए एक कम्पनी **मैसर्स ड्रेजिंग कारपोरेशन ऑफ इण्डिया** का निर्धारण 188.46 करोड़ रूपए की आय का अवधारण करते हुए संवीक्षा के पश्चात् जनवरी 2006 में पूरा हुआ था। अपील करने पर, आईटीएटी ने निर्धारिती को राहत दी और अपीलीय आदेश को लागू करते

हुए आदेश धारा 33एसी के अंतर्गत 180 करोड़ रूपए की राहत की अनुमति देने के पश्चात् 8.21 करोड़ रूपए की आय पर मार्च 2008 में पारित किया गया था।

वर्ष के दौरान निर्धारिती ने लाभांशों के संवितरण और सामान्य आरक्षित को अन्तरित करने के लिए 'धारा 33एसी उपयोग लेखा के अन्तर्गत आरक्षित' से आहरित 45 करोड़ रूपए का उपयोग किया। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि कोई नया पोत निर्धारण वर्ष के दौरान प्राप्त नहीं हुआ था जैसाकि परिसम्पत्ति अनुसूची से प्रमाणित हुआ। चूंकि 45 करोड़ रूपए का उपयोग पोतों की प्राप्ति के लिए नहीं किया गया था इसलिए इसे कर के दायरे में लाया जाना था। चूक के परिणामस्वरूप ब्याज सहित 24.22 करोड़ रूपए के परिणामी कर प्रभाव सहित 45 करोड़ रूपए की आय का अवनिर्धारण हुआ।

आपत्ति को स्वीकार न करते हुए विभाग ने उत्तर दिया कि निर्धारिती ने निर्धारण वर्ष 1999-2000 और 2000-01 में 600 करोड़ रूपए मूल्य के तीन निकर्षण पोत की खरीद की और इस प्रकार धारा 33एसी के अंतर्गत मुहैया कराई गई समय सीमा के अन्दर आरक्षित के लिए माँग की। तथापि, निर्धारिती ने 45 करोड़ रूपए के लिए निर्धारण वर्ष 2004-05 के सुसंगत लेखांकन वर्ष 2003-04 में खाते में प्रविष्टि की।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यदि आरक्षित का उपयोग निर्धारण वर्ष 1999-2000 और 2000-01 के दौरान किया गया था तो इसे कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार सुसंगत वर्ष में लेखा पुस्तक में दिखाया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, आरक्षित 31.3.2004 (निर्धारण वर्ष 2004-05) को तुलन-पत्र में दीर्घ समय तक विद्यमान नहीं होगा।

1.7.8 विशेष प्रावधानों के अंतर्गत आय की गलत संगणना

विशेष प्रावधानों अर्थात् धारा 115जेबी के प्रयोजनों के लिए खाता लाभ का मतलब लाभ एवं हानि लेखा में दिखाये गये के रूप में निवल लाभ से है जिसे धारा में निर्धारित अन्य समायोजनों के अतिरिक्त धारा 33एसी के अंतर्गत विशिष्ट आरक्षित को छोड़कर किसी आरक्षित चाहे उसे किसी नाम से बुलाया जाए में ले जाई गई किसी राशि द्वारा बढ़ाया जाता है।

1.7.8.1 महाराष्ट्र, सी आई टी सिटी 5 मुम्बई प्रभार में निर्धारण वर्ष 2003-04 के लिए एक कम्पनी **मैसर्स मरकेटर लाइन्स लिमिटेड** का निर्धारण संवीक्षा के पश्चात् दिसम्बर 2005 में पूरा हुआ था। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि धारा 33एसी के अंतर्गत अनुज्ञेय 2.20 करोड़ रूपए के नौपरिवहन आरक्षित के प्रति 3.50 करोड़ रूपए को खाता लाभों से कम किया गया था। इसके परिणामस्वरूप 10.28 लाख रूपए के कर के परिणामी कम उद्ग्रहण सहित 1.31 करोड़ रूपए की आय का अवनिर्धारण हुआ।

1.7.8.2 महाराष्ट्र, सी आई टी सिटी 5 मुम्बई प्रभार में निर्धारण वर्ष 2004-05 के लिए **मैसर्स साउथ ईस्ट एशिया मेरीन इंजीनियरिंग एण्ड कंसट्रक्शन लिमिटेड** का निर्धारण संवीक्षा के पश्चात् दिसम्बर 2006 में पूरा हुआ था। निर्धारण 56.59 लाख रूपए (1.47 करोड़ रूपए की आय पर) के कर का उद्ग्रहण करते हुए सामान्य प्रावधानों के अंतर्गत पूरा हुआ था जैसा कि यह विशेष प्रावधानों के अन्तर्गत देय कर से अधिक हो गया था।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि खाता लाभ की संगणना 15.15 करोड़ रूपए (धारा 33एसी के अंतर्गत अनुमत कटौती होने की वजह से) के बजाए 17 करोड़ रूपए (धारा 33एसी के अंतर्गत सृजित आरक्षित होने की वजह से) कम करने के पश्चात् की गई थी। तद्नन्तर, खाता लाभ 63.57 लाख रूपए के कर सहित 8.27 करोड़ रूपए निकाला गया जो सामान्य प्रावधानों के अंतर्गत कर से अधिक है। खाता लाभों की संगणना करते समय धारा 33एसी के अंतर्गत कटौती की गलत अनुमति के परिणामस्वरूप ब्याज सहित 14.52 लाख रूपए के कर का कम उद्ग्रहण हुआ।

विभाग ने आपत्ति को अस्वीकार करते हुए (जून 2008) बताया कि धारा 115जेबी में उपयोग किया गया शब्द 'धारा 33एसी के अंतर्गत विनिर्दिष्ट आरक्षित' है और 'धारा 33ए सी के अंतर्गत कटौती के रूप में अनुमत राशि' नहीं है। उत्तर मान्य नहीं है जैसाकि 'सृजित आरक्षित' और 'अनुमत कटौती' में धारा 33एसी और 115जेबी के अन्तर्गत भिन्न स्वगुणार्थ नहीं हो सकता इसके अलावा आरक्षित का सृजन कर अपवंचन के लिए सुअवसर मुहैया कराएगा। प्रासंगिक रूप से दूसरे निर्धारिती के मामले में (मैसर्स ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कम्पनी लिमिटेड - निर्धारण वर्ष 2003-04 -सी आई टी सैन्ट्रल, मुम्बई) धारा 115जेबी के अंतर्गत कर की संगणना करते समय विभाग ने सृजित आरक्षित के प्रति वास्तविक रूप से अनुमत राशि के लिए धारा 33एसी के अंतर्गत कटौती को सीमित किया था।

1.8 टनभार कर योजना

विश्व बेड़ा का स्वामित्व 53 प्रतिशत के बाजार शेयर सहित चयनित कुछ देशों अर्थात् ग्रीस, जापान, जर्मनी, चाइना और नोरवे द्वारा नियंत्रित है। भारत के पास 1.52 प्रतिशत (2006-07) का विश्व बाजार शेयर है। राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में नौपरिवहन की सक्रिय भूमिका और अन्तरराष्ट्रीय रूप से प्रतियोगी होने वाले भारतीय नौपरिवहन को समर्थ बनाने हेतु राजकोषीय व्यवस्था को मुहैया कराने की आवश्यकता को स्वीकार करते हुए टी टी एस की वित्त अधिनियम, 2004 द्वारा शुरूआत की गई थी।

टी टी एस के लिए प्रस्ताव (नवम्बर 2002 में प्रस्तुत किया गया) 'भारतीय नौपरिवहन टनभार की वृद्धि' को मात्र सुकर बनाने के लिए ही नहीं था बल्कि नौपरिवहन क्षेत्र में बेड़ा विस्तारण और सहायक कार्यकलापों को बढ़ाने के लिए भी था। टी टी एस भारतीय नौपरिवहन टनभार की वृद्धि; अगले पाँच वर्षों में इण्डियन बोटमस द्वारा भारतीय व्यापार का शेयर 27-30 प्रतिशत से कम से कम 50 प्रतिशत तक को बढ़ाने ; और अगले 2-3 वर्षों

में एक मिलियन जी आर टी के लिए भारतीय तटवर्ती बेडा के संवर्धन करने को सुकर बनाने के लिए था। चूंकि भारतीय समुद्र पार टनभार आवश्यकताओं का लगभग 90 प्रतिशत विदेशी पोतों द्वारा पूरा हो रहा था फिर भी यह परिकल्पना की गई थी कि भारतीय समुद्रपार टनभार के वृद्धि शेयर पर्याप्त विदेशी मुद्रा बचतों के परिणाम होंगे।

अधिनियम का अध्याय XII जी, धारा 115वी से 115वीजेडसी को कवर करते हुए टी टी एस के कार्यक्षेत्र, अनुप्रयोग और कार्यान्वयन को डील करता है। अर्हक कम्पनी की टनभार आय को 'कारबार अथवा वृत्ति के लाभों एव अभिलाभों के शीर्ष के अन्तर्गत कर को प्रभार्य होने वाले लाभ माना जाएगा। टी टी एस में अनुमानित आधार पर पोत के प्रचालन से उद्भूत आय की संगणना करने और अर्हक पोत की दैनिक टनभार आय का अवधारण करने के लिए प्रावधान है। पिछले वर्ष के लिए एक विकल्प वाली कम्पनी की टनभार आय प्रत्येक अर्हक पोत की टनभार आय का योग होगा और जो पिछले वर्ष में कुल दिनों की संख्या अथवा दिनों की संख्या जिसमें पोत का प्रचालन हुआ है से गुणा करके प्रत्येक ऐसे पोत की दैनिक टनभार आय के बराबर होगा। इस प्रकार निकाली गई आय अधिनियम के अंतर्गत निर्धारित दरों पर कर योग्य होगी। टी टी एस के अंतर्गत देय कर पर्याप्त रूप से उससे कम था जो अधिनियम के सामान्य प्रावधानों के अंतर्गत देय था क्योंकि आय की संगणना आनुमानिक आधार पर की गई थी।

1.8.1 योजना की क्षमता

यह आवश्यक है कि अनुमत कर रियायत का मूल्यांकन आवधिक रूप से यह सुनिश्चित करने के लिए किया जाता है कि उनका वांछित प्रभाव है और वे जिस उद्देश्य के लिए उन्हें बनाया गया है उसको पूरा कर रहे हैं। लेखापरीक्षा ने नौपरिवहन क्षेत्र में योजना की क्षमता और वृद्धि का अध्ययन करते हुए इसके प्रभाव की जांच करने की माँग की जिसमें निम्नलिखित पैरामीटर शामिल थे :

- भारतीय जलयानों का टनभार
- भारतीय बेड़ा का औसत कार्यकाल
- विदेशी मुद्रा व्यय

1.8.2 भारतीय जलयानों का टनभार

1.04.2000 से 01.01.2008 (अर्थात् टी टी एस प्रारंभ होने से पहले और बाद में) तक की अवधि के लिए भारतीय सकल पंजीकृत टनभार[3] (जीआरटी) का विकास नीचे तालिका में दिया गया है :

[3] जी आर टी क्यूबिक मीटर में पोत के सभी परिवद्ध स्थानों के कुल आयाम का एक घटक है और जिसकी संगणना व्यापारी नौपरिवहन (पोतों की टनभार माप) नियमावली, 1987 के नियम 3 के अंतर्गत किये गये प्रावधान के अनुसार की गई है।

(,000टन)

तालिका 1.1 : भारतीय जलयानों का टनभार

... को स्थिति	तटवर्ती		समुद्रपार		जोड़	
	पोत	जी आर टी	पोत	जी आर टी	पोत	जी आर टी
टनभार कर योजना के प्रारम्भ करने से पूर्व स्थिति						
1.04.2000	273	681.60	240	6,231.36	513	6,912.96
1.04.2001	316	697.24	230	6,119.35	546	6,816.59
1.04.2002	336	733.65	224	6,087.28	560	6,820.93
1.04.2003	425	805.26	191	5,372.29	616	6,177.55
1.04.2004	436	807.80	203	6,136.40	639	6,944.20
टनभार कर योजना के आरम्भ करने के पश्चात् स्थिति						
1.04.2005	458	810.59	228	7,202.36	686	8,012.95
1.04.2006	496	817.44	243	7,646.98	739	8,464.42
1.04.2007	530	842.03	257	7,753.15	787	8,595.18
1.04.2008	573	893.13	277	8,136.41	850	9,029.54
स्रोतः नौपरिवहन मंत्रालय की वार्षिक रिपोर्ट						

1.8.2.1 573 पोतों वाले तटवर्ती नौपरिवहन और 893.13 हजार टन के जीआरटी कुल जीआरटी के 10 प्रतिशत को बनाते हैं जबकि समुद्रपार नौपरिवहन शेष को बनाता है। भारत के पास लगभग 1.52 प्रतिशत (2006-07) का विश्व बाजार शेयर है। इस प्रकार, यद्यपि पोतों की निरपेक्ष संख्या और सकल टनभार में वृद्धि हुई है फिर भी समुद्रपार टनभार (प्रतिशतता के रूप में) की स्थिति स्थिर रही। इस प्रकार, टी टी एस के लिए प्रस्ताव में यथा विचारित इण्डियन बोटमस द्वारा भारतीय ट्रेड का शेयर 27-30 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तक बढ़ने का लक्ष्य प्राप्त नहीं हुआ। इसके अतिरिक्त, भारतीय तटवर्ती बेड़े का टी टी एस प्रस्ताव में यथापरिकल्पित एक मिलियन जीआरटी का लक्ष्य पूरा नहीं हुआ।

1.8.2.2 भारत में पोतों के स्वामित्व डॉटा के अध्ययन से पता चलता है कि कुल 850 पोतों (1 जनवरी 2008 को) में से 47 सरकारी विभागों अथवा पैरास्टेटल्स, 73 पत्तन न्यासों के स्वामित्व में थे और इनमें से 16 निकर्षण पोत हैं। ये, 136 पोत जिसमें 193.54 हजार टन जीआरटी का टनभार शामिल था, माल के ढोने के लिए वाणिज्यिक उपयोग के लिए उपलब्ध नहीं होंगे।

1.8.3 भारतीय बेड़ा का औसत कार्यकाल

विकसित हो रहे देशों, विकसित देशों के औसत कार्यकाल और विश्व औसत की तुलना में भारत (1 जरवरी 2007 को) के स्वामित्व वाले बेड़े का औसत कार्यकाल नीचे तालिका में दिया गया है :

तालिका 1.2 : विकासशील और विकसित देशों की तुलना में भारतीय बेड़े का औसत कार्यकाल

क्र. सं.	देश का नाम और विश्व में स्थान	कार्यकाल					औसत कार्यकाल
		0 से 4 वर्ष	5-9 वर्ष	10-14 वर्ष	15-19 वर्ष	20 वर्ष और अधिक	
1.	भारत*	9.9	14.4	13.8	11.6	50.3	17.9
2.	विकासशील देश #	24.6	18.9	17.1	11.8	27.7	12.4
3.	विकसित देश #	28.4	29.9	17.6	7.8	16.3	9.9
4.	विश्व #	25.1	21	16.7	10.9	26.2	12
* इण्डियन नेशनल शिप ओनरस एसोसिएशन, मुम्बई # यू एन सी टी ए डी							

इस प्रकार, धारा 32ए, 33एसी के अंतर्गत नौपरिवहन क्षेत्र (20 वर्षों से अधिक से) के लिए कटौतियों और टी टी एस के रूप में अनुकूल कर व्यवस्था के बावजूद, भारतीय बेड़ों का औसत कार्यकाल औसत उद्योग की अपेक्षा उच्चतर था।

1.8.4 विदेशी मुद्रा व्यय

वित्तीय वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए विदेशी जलयानों द्वारा प्रहस्तित समुद्रीय टनभार के आयाम की स्थिति नीचे तालिका में दी गई है :

('000 टन में)

तालिका 1.3 : विदेशी जलयानों द्वारा प्रहस्तित समुद्री टनभार का आयाम

वित्तीय वर्ष	लदा हुआ	कुल लदे हुए पोत भार की प्रतिशतता	लदा हुआ नहीं	कुल लदान न हुए पोत भार की प्रतिशतता	कुल लदा हुआ और लदा हुआ नहीं	कुल के लिए प्रतिशता
2004-05	1,55,730	94.8	1,90,717	81.0	3,46,447	86.7
2005-06	1,71,770	95.2	2,14,253	80.3	3,86,023	86.3
2006-07	1,89,552	94.9	2,47,393	83.0	4,36,945	87.8

तथ्य देते हुए कि भारत के समुद्रीय समुद्रपार नौपरिवहन आवश्यकताओं का लगभग 90 प्रतिशत गैर-रिहाइशियों द्वारा पूरा किया जा रहा है फिर भी विदेश में पंजीकृत पोतों के सवामित्वों/प्रचालकों के लिए विदेशी मुद्रा व्यय यथेष्ट है।

2004-05, 2005-06 और 2006-07 के वर्षों के दौरान विदेशी मुद्रा[4] में परिवहन के लिए किया गया व्यय क्रमशः 20,363 करोड़ रूपए, 34,746 करोड़ रूपए और 40,029 करोड़

[4] भारतीय रिजर्व बैंक की वार्षिक रिपोर्टें

रूपए था। लगभग मात्रा के हिसाब से देश के व्यापार का 95 प्रतिशत और मूल्य के हिसाब से 70 प्रतिशत[5] व्यापार समुद्र द्वारा किया जाता है। इस प्रकार गैर-रिहायशियों के स्वामित्व वाले पोतों की सेवाओं में लगे होने के कारण विदेशी मुद्रा व्यय टी टी एस के प्रारंभ करने के पश्चात् भी कम नहीं हुआ।

1.8.5 टनभार कर योजना का मूल्यांकन

टी टी एस को उपयुक्त नौपरिवहन कम्पनियों पर करों के प्रभाव को कम करने के लिए प्रारम्भ किया गया था। लेखापरीक्षा ने टी टी एस के कारण छोड़े गए राजस्व और योजना के लिए विकल्प देने वाले निर्धारितियों की संख्या की जाँच करने की माँग की।

विभाग के पास सुसंगत डॉटा के अभाव में लेखापरीक्षा ने नौपरिवहन मंत्रालय से टी टी एस के लिए विकल्प देने वाली कम्पनियों के डॉटा प्राप्त किये। मंत्रालय से प्राप्त हुए डॉटा से पता चला कि पोतों के स्वामित्व वाली 169 सत्त्वों (पैरास्टेटल्स को छोड़कर) में से 25 कम्पनियों ने निर्धारण वर्ष 2005-06 के दौरान टी टी एस के लिए विकल्प दिया था। लेखापरीक्षा ने अधिनियम के सामान्य प्रावधानों के अंतर्गत जैसाकि इन कम्पनियों द्वारा पूर्व टनभार कर अवधि के दौरान भी कर का भुगतान किया गया की तुलना में टी टी एस के अंतर्गत प्रदत्त कर के प्रभाव की जाँच करने की माँग की। 18 निर्धारितियों के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि निर्धारण वर्ष 2003-04 के दौरान नौ कम्पनियों और निर्धारण वर्ष 2004-05 के दौरान छः कम्पनियाँ जो धारा 33एसी के अंतर्गत कटौती का लाभ उठाने के कारण करों का भुगतान नहीं कर रहीं थीं को टी टी एस के अंतर्गत करों का भुगतान करना था। आठ कम्पनियों के मामले में प्रदत्त करों में पर्याप्त कमी हुई (**परिशिष्ट 2**)।

1.8.6 टी टी एस के प्रारम्भ करने के बाद भारतीय नौपरिवहन टनभार में वृद्धि की गति या तो भारतीय समुद्रपार नौपरिवहन की आवश्यकताओं अथवा भारत के समुद्रीय व्यापार में वृद्धि के अनुरूप नहीं हो सकी। एग्ज़िट कॉन्फ्रेंस के दौरान, मंत्रालय ने बताया कि नौपरिवहन से होने वाली आय पर कर लगाने के लिए टीटीएस एक अन्तर्राष्ट्रीय रूप से स्वीकार्य सर्वोत्तम प्रथा है। कराधान के अतिरिक्त, नौपरिवहन उद्योग का निष्पादन घरेलू तथा अन्तर्राष्ट्रीय दोनों अन्य कारकों के मेजबान पर निर्भर है। इस समग्र परिदृश्य में नौपरिवहन उद्योग का निष्पादन, कराधान कानून में आशोधन का कारण नहीं हो सकता।

1.8.6.1 *मंत्रालय टनभार कर योजना की समीक्षा करे।*

अनुपालन मामले

1.9 पत्तन न्यासों के अलावा निर्धारितियों के निर्धारणों में ध्यान में आई गलतियों का उल्लेख निम्नलिखित पैराग्राफों में किया गया है :

[5] वार्षिक रिपोर्ट 2007-08, नौपरिवहन विभाग, भारत सरकार

1.9.1 टी टी एस के अंतर्गत निर्धारित गैर-अर्हक आय

आन्ध्र प्रदेश, सी आई टी 2 हैदराबाद प्रभार में निर्धारण वर्ष 2005-06 के लिए एक कम्पनी **मैसर्स कीरोस मेरीटाइम लिमिटेड** का निर्धारण टी टी एस के अंतर्गत दर्शायी आय जिसमें 0.91 लाख रूपए की आय शामिल थी को स्वीकार करते हुए संवीक्षा के पश्चात् मार्च 2007 में पूरा किया गया था। निर्धारिती के स्वामित्व में चार टग थे और जिनका अनुमोदन टी टी एस के अंतर्गत प्रदान किया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि निर्धारिती ने अनुमोदित चार टग के प्रति टी टी एस के अंतर्गत सात टग (चार स्वामित्व वाले और तीन चार्टरित) से आय की संगणना की थी। इसके अतिरिक्त, निर्धारिती ने इन तीन टग के बारे में धारा 115वीयू के अंतर्गत यथाअपेक्षित न्यूनतम प्रशिक्षण आवश्यकता का प्रमाण-पत्र और धारा 115वीडी के अंतर्गत यथाअपेक्षित वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम 1958 के अंतर्गत महानिदेशक नौपरिवहन द्वारा जारी प्रमाण-पत्र को प्रस्तुत नहीं किया था। इसलिए, इन तीन टग से संबंधित 2.24 करोड़ रूपए की आय जिसकी संगणना अधिनियम के सामान्य प्रावधानों के अंतर्गत की जानी चाहिए थी जबकि ऐसा नहीं किया गया। इसके परिणामस्वरूप 1.13 करोड़ रूपए के परिणामी कर प्रभाव सहित 2.24 करोड़ रूपए की आय का अवनिर्धारण हुआ।

विभाग ने बताया (अक्तूबर 2008) कि सभी अर्हकारी पोतों को टनभार कर योजना के लिए पात्र होने के लिए अनुमोदित किये जाने की आवश्यकता नहीं थी और धारा 115वीयू के अंतर्गत अपेक्षित प्रमाण-पत्र अभिलेख पर उपलब्ध थे। उत्तर स्वीकार्य नहीं है जैसाकि टी टी एस को लागू करते हुए निर्धारिती ने आयकर नियमावली, 1962 के नियम 11पी के अनुसार तीन चार्टर्ड पोतों के बारे में निर्धारित फॉर्म[6] में ब्यौरे प्रस्तुत नहीं किए। अभिलेख पर उपलब्ध वैध प्रमाण-पत्र निजी पोतों से संबंधित थे और तीन चार्टर्ड पोतों से नहीं।

1.9.1.1 आन्ध्र प्रदेश, सी आई टी हैदराबाद प्रभार में टी टी एस के अंतर्गत आय की संगणना करते समय गलतियाँ तीन अन्य मामलों में ध्यान में आई थीं जिसमें 32.34 लाख रूपए का कम उद्ग्रहण शामिल था।

1.9.2 कर को प्रस्तावित न की गई आय

निर्धारण अधिकारियों को निर्धारिती के लेखाओं, दावों एवं अभिलेखों का सत्यापन करने के पश्चात् सही रूप से आय का अवधारण एवं निर्धारण करना है।

तमिलनाडु, सी आई टी III चेन्नई प्रभार में निर्धारण वर्ष 2003-04 एवं 2004-05 के लिए एक कम्पनी **मैसर्स पूमपुहार शिपिंग कारपोरेशन लिमिटेड** का निर्धारण संवीक्षा और संक्षिप्त तरीके के पश्चात् क्रमशः फरवरी 2006 और मार्च 2006 में पूरा हुआ था। निर्धारिती को

[6] फार्म संख्या 65

मैसर्स तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी) के साथ भाड़ा करार के अनुसरण में निजी जलयानों पर समुद्रयात्रा के कम निष्पादन के प्रति भाड़ा आय से निर्धारण वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए क्रमशः 13.46 करोड़ रूपए एवं 6.51 करोड़ रूपए की आय की अनुमति दी गई थी।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि भाड़ा आय की कमी के लिए कोई ऐसी शर्त नहीं थी जिसके कारण टी एन ई बी (1978 में मूल और आजतक आगामी संशोधन) के साथ किये गये भाड़ा करार के अनुसार निजी जलयानों की जलयात्रा का कम निष्पादन हो। इसलिए, उपर्युक्त निर्धारण वर्षों के लिए भाड़ा आय से जलयात्रा के कम निष्पादन के प्रति की गई 19.97 करोड़ रूपए की कमी अनियमित थी जिसमें 9.58 करोड़ रूपए का कम उद्ग्रहण शामिल था।

1.9.3 अपीलीय आदेश का लागू करना

एक दुःखी निर्धारिती एक निर्धारण अधिकारी जो अपीलीय आदेश में दिए गए निर्देशों का अनुपालन करेगा, के आदेश के प्रति आय कर आयुक्त (अपील) को अपील कर सकता है। अपीलीय आदेश को लागू करते हुए की गई किसी गलती के परिणामस्वरूप आय का अवनिर्धारण/अधिक निर्धारण होता है।

गुजरात, सी आई टी गाँधीनगर प्रभार में **मैसर्स गुजरात मेरीटाइम बोर्ड** का निर्धारण निर्धारिती द्वारा दर्शाई गई निरंक आय के प्रति 1.16 करोड़ रूपए की आय का अवधारण करते हुए संवीक्षा के पश्चात् दिसम्बर 2006 में पूरा हुआ था। निर्धारिती द्वारा अपील करने पर सभी परिवर्धनों को हटा दिया गया था। अपीलीय आदेश को लागू करते हुए अप्रैल 2007 के आदेश की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि 'निरंक' के रूप में निर्धारिती की आय दिखाने के बजाए इसे 28.46 करोड़ रूपए की हानि के रूप में दिखाया गया था। इसके परिणामस्वरूप 28.46 करोड़ रूपए की हानि की गलत संगणना हुई जिसमें 8.54 करोड़ रूपए का संभाव्य कर प्रभाव शामिल था।

1.9.4 34 निर्धारितियों के बारे में भी अन्य गलतियां लेखापरीक्षा के ध्यान में आईं जिसमें 24.16 करोड़ रूपए का कर प्रभाव शामिल था जिसमें से 12 निर्धारिती जिसमें 20.26 करोड़ रूपए का कर प्रभाव शामिल था को **परिशिष्ट 3** में दिया गया है।

1.10. पत्तन न्यास

1.10.1 पत्तन न्यास महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अंतर्गत गठित पैरास्टेटल्स हैं जो महापत्तन न्यास अधिनियम के अंतर्गत यथानिर्धारित कार्य करते हैं। अनुसरण किये जाने वाले लेखाकरण मानकों का उल्लेख नौपरिवहन विभाग द्वारा किया गया है और जो भारतीय कम्पनी अधिनियम, 1956 पर आधारित हैं। पत्तनों द्वारा प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं के लिए टैरिफ नियतन महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण के आदेशों पर आधारित है।

भारतीय पत्तन क्षेत्र 12 बड़े पत्तनों और 200 छोटे पत्तनों का बना हुआ था। ग्यारह बड़े पत्तन महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों द्वारा शासित होते हैं और बारहवां एनोर पोर्ट लिमिटेड, जो पहला निगमित बड़ा पत्तन है। शेष पत्तन संबंधित समुद्रीय राज्य सरकारों के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत है। 2007-08 के दौरान सभी भारतीय पत्तनों द्वारा प्रहस्तित ट्रेफिक की कुल मात्रा 649.38 मिलियन टन थी जिसमें से 463.84 मिलियन टन (71 प्रतिशत) बड़े पत्तनों द्वारा प्रहस्तित किया गया था और शेष 185.54 मिलियन टन को गैर बड़े पत्तनों द्वारा प्रहस्तित किया गया था।

1.10.2 पत्तन न्यासों की प्रास्थिति

निर्धारण वर्ष 2002-03 तक पत्तन न्यासों की आय को अधिनियम की धारा 10(20) के अंतर्गत छूट थी जैसाकि उन्हें स्थानीय प्राधिकरण माना गया था। धारा 10(20) के संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन न्यास निर्धारण वर्ष 2003-04 और उससे आगे से कर योग्य हो गये थे। पत्तन न्यासों के निर्धारणों के अध्ययन से पता चला कि आयकर निर्धारणों में पत्तन न्यासों को प्रदान की गई प्रास्थिति में कोई एक समानता नहीं थी जैसाकि नीचे तालिका में उल्लेख किया गया हैः

तालिका 1.4 : पत्तन न्यासों की प्रास्थिति

क्र. सं0	पत्तन प्रबन्ध का नाम	प्रास्थिति जिसके अंतर्गत निर्धारण वर्ष 2005-06 में निर्धारण किया गया	दर जिस पर कर उद्ग्राह्य है।
1.	कोलकाता	स्थानीय प्राधिकरण	35 प्रतिशत
2.	मुम्बई, पारादीप, चेन्नई काण्डला	स्थानीय प्राधिकरण	30 प्रतिशत
3.	कोची (कोचीन)	नकली न्यायिक व्यक्ति	35 प्रतिशत
4.	मोरमुगॉव	न्यास (धर्मार्थ संस्थान)	छूट प्राप्त है
5.	टयूटीकोरिन	व्यक्तियों का संघ	30 प्रतिशत
6.	विशाखापत्तनम	स्थानीय प्राधिकरण	30 प्रतिशत
7.	न्यू मेंगलोर	स्थानीय प्राधिकरण	30 प्रतिशत
8.	जवाहर लाल नेहरू (जे एन पी टी)	स्थानीय प्राधिकरण	30 प्रतिशत

क्र.सं. 3 - आई टी ए टी, केरल के आदेश के आधार पर निर्धारिती को धारा 12एए के अंतर्गत परिभाषित के रूप में 'धर्मार्थ न्यास' के रूप में पंजीकरण प्रदान किया गया था।

क्र.सं. 4 - आई टी ए टी, पणजी द्वारा दिये गये निर्णय के अनुसार।

क्र.सं. 5 - निर्धारिती ने सी आई टी I, मदुरई, तमिलनाडु से 'न्यास' के रूप में पंजीकरण की माँग की जिसे अस्वीकार कर दिया। निर्धारिती ने विवाद समिति से अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात् आई टी ए टी के समक्ष एक अपील प्रस्तुत की।

क्र.सं. 6 - आई टी ए टी, हैदराबाद के आदेश के आधार पर निर्धारिती को पूर्व व्याप्ति से धारा 12एए के अन्तर्गत परिभाषित के रूप में 'धर्मार्थ न्यास' के रूप में पंजीकरण बाद में प्रदान किया गया था।

क्र.सं. 7 - 'न्यास' के रूप में पंजीकरण के लिए निर्धारिती का आवेदन-पत्र सी आई टी(ए) के पास अपील (मई 2008) में लम्बित है।

क्र.सं. 8 - निर्धारिती को 'धर्मार्थ न्यास' की प्रास्थिति बाद में प्रदान की गई।

1.10.2.1 तथ्य देते हुए कि पत्तन न्यास समान प्रकार के कार्यकलापों में लगे हुए हैं और जो समान प्रकार के नियमों और विनियमों द्वारा शासित होते हैं इसलिए यह आवश्यक हो जाता है कि अधिनियम के अंतर्गत निर्धारण प्रयोजनों के लिए प्रास्थिति को सामंजस्य को सुनिश्चित करने के लिए स्पष्ट करना है।

1.10.3 अपील में निर्धारण

बड़े पत्तन न्यासों के निर्धारणों और उन पर उत्पन्न हुए विवादों के अध्ययन से पता चला कि बहुत सी अपीलें लम्बित हैं (अक्तूबर 2008) जिसके परिणामस्वरूप मुकदमेबाजी में 756.28 करोड़ रूपए का सरकारी राजस्व अवरूद्ध था **(परिशिष्ट 4)**।

अधिकतर मामले खरीदी गई परिसम्पत्तियों और 2003-04 से पहले उपयोग करने (जब पत्तन न्यास कर योग्य नहीं थे) पर मूल्यह्रास अनुमत करते हुए अपनाये जाने वाले अवलेखित मूल्य से संबंधित थे। इन परिसम्पत्तियों पर मूल्यह्रास अनुमत करते हुए विभाग का यह मत था कि मूल्यह्रास आनुमानिक रूप से अनुमत किये जाने वाला माना जाएगा और अवलेखित मूल्य निर्धारण वर्ष 2003-04 के पश्चात् निर्धारणों में तद्नुसार अपनाया जाएगा। निर्धारिती ने विभाग के उपर्युक्त मत और परिणामी अस्वीकृतियों पर अपील की। बाद में वित्त अधिनियम 2008[7] में 1.4.2003 से पूर्वव्यापी धारा 43(6) के अंतर्गत एक स्पष्टीकरण आरंभ हुआ।

लेखापरीक्षा अध्ययन से पता चला कि सुसंगत प्राधिकारियों के पास आवश्यक आवेदन-पत्रों को दायर करते हुए न्यायिक प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए विभाग द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

1.10.4 पत्तन न्यासों के निर्धारण के लिए विकल्प

सर्वोच्च न्यायालय ने निर्णय[8] दिया कि विधानमण्डल द्वारा अधिनियमित अधिनियम के अंतर्गत अधिसूचना द्वारा भी गठित प्राधिकरण की आय सरकार की आय नहीं होती है और प्राधिकरण संघ कराधान से छूट का दावा नहीं कर सकता। अवसंरचना विकास के अंतर्गत पत्तनों पर इसकी सिफारिश में व्यापार और उद्योग पर प्रधान मंत्री की परिषद ने सिफारिश की कि 'यह सुनिश्चित करने के लिए कि पत्तन न्यासों ने अधिक वाणिज्यिक लाइनों सहित परिचालन प्रारम्भ किये इसलिए उन्हें निगमित करना आवश्यक है।' इसके अतिरिक्त, मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 5 में प्रावधान किया गया है कि 'इस अधिनियम के

---

7 संसद द्वारा मई 2008 में पारित किया गया। स्पष्टीकरण स्पष्ट करता है कि जहाँ निर्धारिती को पूर्व वर्षों (पत्तन न्यासों के मामले में) के दौरान इस अधिनियम के प्रयोजन के लिए अपनी कुल आय की संगणना करनी अपेक्षित नहीं थी वहॉ परिसम्पत्तियों का अवलेखित मूल्य निकालते हुए निर्धारिती की लेखा बही में मुहैया कराया गया मूल्यह्रास इस अधिनियम के अंतर्गत वास्तविक रूप से अनुमत मूल्यह्रास माना जाएगा।

8 आदित्यपुर इण्डस्ट्रियल एरिया डैवलपमेंट ऑथरिटी बनाम यूनियन ऑफ इण्डिया (2006) 283 आई टी आर 97

अंतर्गत गठित प्रत्येक बोर्ड सम्पत्ति के उपार्जित करने, धारण करने अथवा निपटान करने हेतु इस अधिनियम के प्रावधानों के अध्यधीन सतत उत्तराधिकार और पावर सहित सामान्य सील वाला निगमित निकाय होगा और उस नाम में हो सकता है जिसका गठन मुकदमा चलाने अथवा चलाये जाने के लिए किया गया है।' इसके अतिरिक्त, नौपरिवहन मंत्रालय[9] मार्गदर्शन नोट में प्रावधान किया गया कि *'भारतीय कम्पनी अधिनियम, 1956 द्वारा निर्धारित वित्तीय विवरणों के फोर्मेट का उपयोग लेखाकरण मानकों की आवश्यकता सहित पत्तन न्यासों के लेखाकरण फोर्मेट को विकसित करने के आधार के रूप में करना है।'*

1.10.4.1 इस प्रकार पत्तन न्यास लेखाकरण की प्रोद्भवन प्रणाली का अनुसरण करते हैं और राजस्व एवं व्यय की पहचान कम्पनी अधिनियम, 1956 में निहित सिद्धान्तों के ऊपर आधारित है। इसके अतिरिक्त, जे एन पी टी, न्यू मेंगलोर और टयूटीकोरिन पत्तन न्यास के निगमितिकरण अर्थात कम्पनियों के आधिकारिक रजिस्ट्रारों के पास पंजीकरण कराने के लिए कार्रवाई पहले ही की गई।

1.10.4.2 निर्धारण प्रयोजनों के लिए स्पष्टता और सुसंगतता मुहैया कराने के अतिरिक्त यदि पत्तन न्यासों को 'कम्पनियों' के रूप में माना जाता है तो यह विशेष प्रावधानों (न्यूनतम एकान्तर कर) के अंतर्गत कर का उद्ग्रहण करते हुए अतिरिक्त राजस्व संग्रहीत करना विभाग के लिए भी सम्भव होगा।

1.10.5 धारा 10(20) के संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन न्यास निर्धारण वर्ष 2003-04 से कर योग्य हो गये। पत्तन न्यासों के निर्धारणों के लेखापरीक्षा अध्ययन से पता चला कि कर के उद्ग्रहण के रूप में भी आय कर निर्धारणों में पत्तन न्यासों को प्रदान की गई प्रास्थिति में कोई एक समानता नहीं थी। जबकि चार पत्तन न्यासों को पुनरावृत्त अपीलों के पश्चात् 'धर्मार्थ न्यासों' की प्रास्थिति प्रदान की गई थी फिर भी अन्य दो के आवेदन-पत्र अनुमोदन के लिए बकाया हैं। इसके अतिरिक्त, पत्तन न्यासों को निगमित करने के लिए कार्रवाई की जाती है। आय कर के रूप में राजकोष के लिए पत्तन न्यासों का योगदान मात्र अल्प नहीं है फिर भी उद्भूत कर माँगें विवादों में अवरूद्ध हैं।

1.10.5.1 लेखापरीक्षा के विचारों को स्वीकार करते हुए 'पत्तन न्यासों' का निर्धारण विभिन्न रूप से किया जा रहा था, मंत्रालय ने एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान बताया कि अधिनियम की धारा 2 को 1.4.2009 से वित्त अधिनियम 2008 के माध्यम से संशोधित किया गया था जिसके द्वारा शब्द धर्मार्थ प्रयोजन को फीस अथवा उपकर अथवा किसी अन्य सोचविचार के लिए किए गए व्यापार अथवा कारबार के स्वरूप में कार्यकलापों को अपवर्जित करने के लिए पुनः परिभाषित किया गया।

[9] नौपरिवहन मंत्रालय (पत्तन विंग) पत्र सं. पी आर - 20021/2/98-पी जी दिनांक 6.11.2002

1.10.6 मूल्यह्रास की अनुमति

अधिनियम की धारा 32 के अंतर्गत मूल्यह्रास निर्धारिती द्वारा निजी परिसम्पत्तियों पर अनुमत किया जाएगा और इसका उपयोग आय कर नियमावली के नियम 5 में निर्धारित दरों पर निर्धारिती के कारबार के प्रयोजनों के लिए किया जाएगा। जहाज-घाट स्थिर प्लेटफार्म है जो शीघ्रता से जैसा संभव हो जलयानों से उतराई और उनमें पुनः लदान करने के लिए अभिप्रेत अन्तरिम भण्डारण क्षेत्रों के रूप में कार्य करते हैं। तरंग रोध-तटवर्ती सुरक्षा के भाग के रूप में अथवा मौसम के प्रभावों से लंगरगाह को सुरक्षित करने के लिए समुद्रतट पर निर्मित संरचनाएं हें । इसलिए, ये संरचनाएं भवनों के स्वरूप में हैं। इसी प्रकार, चूंकि पूंजीगत तलकर्षण बंदरगाह गोदी अथवा जलमार्ग के सृजन अथवा बड़े पोतों की पहुंच की अनुमति के लिए विद्यमान सुविधाओं के गहरा हो जाने से संबंधित है इसलिए यह भवन के भाग का निर्माण करती है। न्यायिक रूप से यह निर्णय[10] दिया गया कि रेलवे पथ अथवा रेल पथ 'रेलमार्ग' है और इसलिए इन्हें भवनों के रूप में माना जाना है और तदनुसार मूल्यह्रास अनुमत किया जाएगा।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि पत्तन बन्दरगाह, जहाज-घाट और तरंगरोध, पूंजीगत तलकर्षण और रेलवे साइडिंगों पर मूल्यह्रास भवनों के लिए यथा लागू 10 प्रतिशत की अनुमेय दर के प्रति उन्हें भवन एवं मशीनरी के रूप में माने जाने पर 25 प्रतिशत की दर पर अनुमत किया जा रहा था जैसाकि ब्यौरा निम्नलिखित पैराग्राफों में दिया गया हैः

1.10.6.1 जबकि मुम्बई और काण्डला में पत्तन न्यासों के निर्धारण में जहाज-घाट और संबंधित संरचनाओं पर मूल्यह्रास 10 प्रतिशत की दर पर अनुमत किया गया था, मैसर्स इनोर पोर्ट लिमिटेड पर मूल्यह्रास 25 प्रतिशत की दर पर अनुमत किया गया था। इसके परिणामस्वरूप 110.23 करोड़ रूपए के मूल्यह्रास की अधिक अनुमति हुई जिसमें 40.11 करोड़ रूपए का कम उद्ग्रहण शामिल था **(परिशिष्ट 5)**।

1.10.6.2 जबकि मुम्बई, कोची, टयुटीकोरिन और मरमुगाँव में पत्तन न्यासों के निर्धारण में पूंजीगत तलकर्षण पर मूल्यह्रास 10 प्रतिशत की दर पर अनुमत किया गया था, विशाखापत्तनम, काकीनाडा, न्यू मेंगलोर और चेन्नई में मूल्यह्रास 25 प्रतिशत की दर पर अनुमत किया गया था। इसके परिणामस्वरूप 78.98 करोड़ रूपए के मूल्यह्रास की अधिक अनुमति हुई जिसमें 26.28 करोड़ रूपए का कम उद्ग्रहण शामिल था **(परिशिष्ट 5)।**

1.10.6.3 जबकि पारादीप और काण्डला में पत्तन न्यासों के निर्धारण में रेलवे साइडिंगों पर मूल्यह्रास 10 प्रतिशत की दर पर अनुमत किया गया था, विशाखापत्तनम, काकीनाडा, मुम्बई और जे एन पी टी में मूल्यह्रास 25 प्रतिशत की दर पर अनुमत किया गया था। इसके

---

[10] भारतीय संघ बनाम न्यूनतम मजदूरी अधिनियम 1948 नौसेना क्षेत्र के अंतर्गत प्राधिकरण (ए आई आर 1969 बम्बई 310) (बम्बई एच सी) और सी आई टी बनाम रूंगटा माइन्स प्राइवेट लिमिटेड (1992) 183 आई टी आर 570 (कलकत्ता)

परिणामस्वरूप 42.30 करोड़ रूपए के मूल्यह्रास की अधिक अनुमति हुई जिसमें 17.79 करोड़ रूपए का कम उद्ग्रहण शामिल था (**परिशिष्ट 5**)।

काकीनाडा के बारे में विभाग ने विभिन्न फैसलों का संदर्भ देते हुए उत्तर दिया कि रेलवे साइडिंग और पूंजीगत तलकर्षण को संयंत्र के रूप में माना जाना है और तद्नुसार मूल्यह्रास की अनुमति दी गई। विभाग के उत्तर की कहीं भी अवस्थित पत्तनों को प्रदान किए गए विभिन्न निरूपणों के मद्देनजर समीक्षा की जा सकती है जैसाकि न्यायिक उद्घोषणाएं[11] भी समान परिसम्पत्तियों पर मूल्यह्रास की अनुमति से संबंधित थीं।

1.10.6.4 *मंत्रालय को इन अन्तरों का मिलान करना चाहिए ताकि परिसम्पत्तियों के निरूपण में सामंजस्य को सुनिश्चित किया जाए और तद्नुसार मूल्यह्रास में परिवर्तन किया जाए।*

अनुपालन मामले

1.10.7 गलत आंकड़ों को अपनाना

संवीक्षा निर्धारण में निर्धारिती की आय की सही रूप से संगणना अधिनियम में यथाविहित अपेक्षित समायोजनों को करने के पश्चात् की जाएगी।

महाराष्ट्र, सी आई टी थाने प्रभार में निर्धारण वर्ष 2005-06 के लिए **मैसर्स जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट** का निर्धारण संवीक्षा के पश्चात् दिसम्बर 2007 में पूरा किया गया था और जिसे मार्च 2008 में परिशोधित किया गया। संवीक्षा निर्धारण के दौरान 23.21 करोड़ रूपए की पूंजी हानि को गलत रूप से कर योग्य आय निकालते समय पूंजीगत अभिलाभों के रूप में माना गया था। मार्च 2008 के परिशोधन आदेश को इस गलती का परिशोधन करने के लिए पारित किया गया। परिशोधन आदेश की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि 23.21 करोड़ रूपए को कम करने के बजाए 46.41 करोड़ रूपए को कम किया गया था। इसके परिणामस्वरूप 23.21 करोड़ रूपए की आय का अवनिर्धारण हुआ जिसमें 9.83 करोड़ रूपए के कर का कम उद्ग्रहण शामिल था।

1.10.8 पत्तन न्यासों के निर्धारणों में अन्य विविध गलतियाँ 10 मामलों में ध्यान में आई थी जिनमें 13.27 करोड़ रूपए का कर प्रभाव शामिल था जिनका ब्यौरा **परिशिष्ट 6** में दिया गया है।

[11] सी आई टी बनाम मझगांव डॉक लिमिटेड (1994) 206 आई टी आर 260 (बम्बई)

अनिवासियों से संबंधित मामले

1.11 समुद्रीय परिवहन देश के सामाजिक और आर्थिक विकास के लिए एक विवेचनात्मक संरचना है। भारत की समुद्रीय आवश्यकताओं को विदेशी पोतों द्वारा प्रबल रूप से पूरा किया जा रहा है जैसाकि पहले चर्चा की गई है। पूरे समुद्रपार व्यापार में विदेशी पोतों का शेयर लगभग 80-95 प्रतिशत है। भारत का समुद्रपार व्यापार विदेशी जलयानों के लिए राजस्व का मुख्य स्त्रोत है।

4,97,809 हजार टन का भारत का समुद्रपार व्यापार प्रबल रूप में विदेशी लाइनों (निर्यातों में 95 प्रतिशत और आयातों में 83 प्रतिशत) [12] द्वारा किया जाता है। लेखापरीक्षा ने भारतीय पत्तनों से माल के वहन के कारण समुद्रीय कारबार में लगे अनिवासियों के लिए उपचित आय के कराधान हेतु नियमों एवं क्रियाविधियों की पर्याप्ता की जाँच करने की माँग की।

1.11.1 कराधान के लिए प्रावधान

1.11.1.1 धारा 90 और 91 दोहरी कर आय के लिए राहत प्रदान करते हुए विदेशी देशों के साथ करार करने में केन्द्र सरकार की शक्तियों के साथ डील करती है। सामान्यतः डी टी ए ए में प्रावधान किया जाता है कि अन्तरराष्ट्रीय यातायात में पोतों के प्रचालन से ठेका करने वाले राज्य के एक उद्यम द्वारा व्युत्पन्न लाभ मात्र उस राज्य में कर योग्य होंगे।

1.11.1.2 धारा 172(1) यदाकदा नौपरिवहन कारबार से अनिवासियों के कराधान को डील करती है और जिसमें कर के उद्ग्रहण और वसूली के लिए प्रावधान किया गया है यदि कोई पोत जो अनिवासियों से संबंधित है अथवा उनके द्वारा चार्टरित है जो भारत में पत्तन से यात्रियों, पशुधन, डाक अथवा माल वाले पोत को ले जाता है। धारा 172(3) में प्रावधान किया गया है कि पोत का स्वामी भारत में किसी पत्तन से रवानगी से पूर्व ऐसे वहन के कारण प्रदत्त/देय कर राशि की विवरणी प्रस्तुत करेगा। तथापि, निर्धारण अधिकारी 'अनापत्ति प्रमाण-पत्र' (एन ओ सी) जारी करते हुए पोत को रवानगी की अनुमति दे सकता है, यदि पोत का मालिक पोत की रवानगी और कर के भुगतान के 30दिनों के अन्दर विवरणी के दाखिल करने के लिए सन्तोषजनक व्यवस्था करता है। धारा 172(4) के अंतर्गत निर्धारण अधिकारी आय का निर्धारण और देय कर का अवधारण करेगा। वित्त अधिनियम, 2007[13] द्वारा आरंभ धारा 172(4ए) में प्रावधान किया गया है कि धारा 172(3) के अंतर्गत कोई आदेश नौ महीनों के पश्चात् पारित नहीं किया जाएगा। प्रतिफल लम्बित निर्धारणों को 31.12.2008 से पहले प्रक्रियागत किया जाएगा। धारा 172(7) में आयकर अधिनियम के अन्य प्रावधानों के अंतर्गत निर्धारिती को अपनी आय निर्धारित कराने के लिए एक विकल्प का प्रावधान किया गया है। ऐसे मामले में, निर्धारिती द्वारा दायर की गई वार्षिक विवरणी का निर्धारण धारा 143(3) के अंतर्गत किया जाएगा।

---

[12] नौपरिवहन मंत्रालय 2006-07 की वार्षिक रिपोर्ट

[13] 01.04.2007 से

1.11.1.3 बोर्ड ने उल्लेख[14] किया कि जहाँ पोत की रवानगी से पूर्व विवरणी को प्रस्तुत करने के लिए पोत के स्वामी के लिए यह संभव नहीं है वहाँ राजस्व के हित की सुरक्षा के लिए उपयुक्त बॉण्ड अथवा बैंक गारंटी के रूप में व्यवस्था की जा सकती है। पुनः यह प्रावधान[15] किया गया है कि निर्धारण अधिकारी वार्षिक एन ओ सी जारी कर सकता है जहाँ पोत देश से संबंधित एक उद्यम के स्वामित्व के हैं जिसके साथ भारत ने डी टी ए ए के साथ करार किया और करार में मात्र उस देश में नौपरिवहन लाभों के कराधान के लिए प्रावधान किया गया है जिसमें उद्यम रिहायशी है और भारत में कोई कर उनके द्वारा देय नहीं है। निर्धारण अधिकारी को एन ओ सी के जारी करने से पूर्व यह सुनिश्चित करना है कि रिहायश का प्रमाण, लदान पत्तन के ब्यौरे और उन्मुक्ति पत्तन, चार्टर करार के अनुसार देय भाड़ा जैसे सभी अपेक्षित दस्तावेजों अथवा साक्ष्य को प्रस्तुत किया गया है। एन ओ सी विभाग के नामित क्षेत्राधिकारियों द्वारा जारी किया जा रहा है।

1.11.1.4 धारा 44बी में (अनिवासियों निर्धारितियों के मामले में नौपरिवहन कारबार के लाभों और अभिलाभों की संगणना करने के लिए विशेष प्रावधानों का ब्यौरा दिया गया है। धारा 44बी में कर का प्रभाव भारत में पत्तन यात्रियों, पशुधन, डाक अथवा माल वाले पोत को ले जाने के लिए उनके द्वारा निजी अथवा चार्टर किये गये पोतों के प्रचालन के कारबार में लगे अनिवासियों पर है। यह प्रावधान नियमित नौपरिवहन कारबार में लगे गैर-रिहायशी निर्धारितियों को कवर करता है।

1.12 गैर-रिहायशियों के समुद्रीय कारबार का कराधान

लेखापरीक्षा ने एन ओ सी के जारी करने, एन ओ सी के गलत जारी करने और डी टी ए ए राहत की अनुमति जहाँ कोई करार नहीं किया गया था और भारतीय पोतों को डी टी ए ए के अन्तर्गत अनुमत अनियमित छूट में असंगतियाँ पाईं गईं। कुछ मामलों में कर राहत लागू न होने वाले डी टी ए ए के आह्वान किये गये प्रावधानों को अनुमत की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्षों का उल्लेख निम्नलिखित पैराग्राफों में किया गया है :

1.13 अन्य सरकारी प्राधिकारियों के साथ समन्वय

चूंकि पत्तन न्यास पोतों के संचलन को नियमित करने के लिए नोडल प्राधिकरण है इसलिए लेखापरीक्षा ने विदेशी पोतों पर डॉटा प्राप्त किए जो पत्तनों से चले गये और विभाग द्वारा एन ओ सी के जारी करने के साथ इन्हें सहसम्बन्ध करने के लिए प्रयास किए गए।

1.13.1 पत्तन न्यास

आई टी ओ (अन्तरराष्ट्रीय कराधान) विशाखापत्तनम प्रभार से संबंधित विशाखापतनम पत्तन में, सी आई टी राजकोट प्रभार से सम्बन्धित काण्डला पत्तन, डी आई टी अन्तरराष्ट्रीय कराधान मुम्बई प्रभार से संबंधित मुम्बई पत्तन और सी आई टी कटक प्रभार से संबंधित

[14] अनुदेश 838 दिनांक 3 जून 1975 के अनुसार
[15] परिपत्र 732 दिनांक 20 दिसम्बर 1995 के अनुसार

पाराद्वीप पत्तन में अन्तर पत्तन के विदेशी पोतों के नौचलन की संख्या और निर्गमित एन ओ सी की संख्या में पाये गये थे जैसा कि नीचे ब्यौरा दिया गया है:

तालिका 1.5 : पत्तन के विदेशी पोतों के नौचलन की संख्या और निर्गमित एन ओ सी की संख्या

निर्धारण वर्ष	पत्तन प्रबन्ध के अनुसार				विभाग के अभिलेखों के अनुसार			
	पोतों की संख्या जिन्हें अन्तरराष्ट्रीय समुद्रयात्रा से प्रारम्भ किया गया				अन्तरराष्ट्रीय समुद्रयात्रा के लिए एन ओ सी के जारी करने के लिए प्राप्त हुए आवेदन पत्रों की संख्या			
	विशाखापत्तनम	काण्डला	मुम्बई*	पाराद्वीप	विशाखापत्तनम	काण्डला	मुम्बई$	पाराद्वीप
2003-04	1,142	1,610	लागू नहीं	556	513	2,064	लागू नहीं	209
2004-05	1,327	1,630	4,784	664	639	1,886	1,008	302
2005-06	1,519	1,843	5,846	807	699	1,627	1,566	413
2006-07	1,490	1,926	5,464	821	558	1,185	2,314	476
2007-08	727	लागू नहीं	5,276	936	727	लागू नहीं	1,915	529
	6,205	**7,009**	**21,370**	**3,784**	**3,136**	**6,762**	**6,803**	**1,929**

* मुम्बई पत्तन न्यास और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त हुई सूचना के अनुसार पोतों को अन्तरराष्ट्रीय जलयात्रा के लिए सैट किया गया।

$ डॉटा में एक प्रभार अर्थात रेंज I डी आई टी अन्तरराष्ट्रीय कराधान मुम्बई द्वारा 2004-05 और 2005-06 के दौरान जारी एन ओ सी को शामिल नहीं किया गया।

धारा 172 के अंतर्गत एन ओ सी के जारी करने और अन्तरराष्ट्रीय समुद्रयात्रा पर विदेशी पोत के भारतीय पत्तन छोड़ने से पहले विवरणी को प्रक्रियागत करने की प्रणाली पर यह सुनिश्चित करने के लिए रक्षोपाय के रूप में विचार किया गया था कि गैर-रिहायशी भारतीय पत्तन को छोड़ने से पूर्व अपनी कर देयता को उन्मुक्त करेंगे। यह प्रतीत होता है कि विभाग ने भारतीय पत्तनों से विदेशी पोतों को ले जाने वाले नौभार पर डॉटा प्राप्त करने के लिए पत्तन प्राधिकारियों के साथ समन्वय और जारी पत्तन निकासी प्रमाण-पत्रों के साथ इनका संकलन करने के लिए पर्याप्त प्रयास नहीं किये। इस प्रकार राजस्व के हितों की सुरक्षा के लिए प्रभावी साधन को काम में नहीं लाया गया।

1.13.2 सीमा शुल्क प्राधिकारी

धारा 172 के अंतर्गत दायर की गई विवरणियों का निर्धारिती द्वारा दायर किये गये ब्यौरों के साथ सावधानीपूर्वक सत्यापन किया जाता है। निर्धारण अधिकारी को सुसंगत दस्तावेजों को आमंत्रित करना पड़ता है और जहाँ आवश्यक हो वहाँ 'समुद्रयात्रा' लेखाओं को यह सुनिश्चित करने के लिए मंगाने और जाँच करने की आवश्यकता है कि देय कर सही रूप से अवधारित किया गया है।

1.13.2.1 महाराष्ट्र, डी आई टी अन्तरराष्ट्रीय कराधान मुम्बई में चार एन ओ सी को कुल 810 टीयूज[16] नौभार के ले जाने के लिए जारी किया गया। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि वास्तविक अग्रेनीत नौभार एन ओ सी में घोषित भार से बहुत अधिक 4,827

[16] बीस बराबर की इकाईयाँ

टीयूज था। इसी प्रकार, दो अन्य मामलों में एन ओ सी 8,200 मीट्रिक टन के ले जाने के लिए जारी किये गये लेकिन वास्तविक अग्रेनीत नौभार 18,155 मीट्रिक टन था। इस प्रकार, एन ओ सी के अनुसार अग्रेनीत माल और प्रदत्त कर वास्तविक रूप से अग्रेनीत किये गये की अपेक्षा बहुत कम था।

1.13.2.2 आई टी ओ (अन्तरराष्ट्रीय कराधान), विशाखापत्तनम प्रभार से संबंधित आन्ध्र प्रदेश, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में लेखापरीक्षा ने पोतों के ब्यौरे प्राप्त किये जिन्हें 2003-04 से 2006-07 के दौरान अन्तरराष्ट्रीय यातायात और विशाखापत्तनम के पत्तन से उनके द्वारा अग्रेनीत माल की मात्रा तथा आयकर विभाग में इनका डॉटा के साथ सह सम्बन्ध किया गया। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि वास्तविक रूप से अग्रेनीत माल की मात्रा मांगे गये एन ओ सी के समय पर घोषित मात्रा की अपेक्षा अधिक थी और परिणामतः पूरे भाड़ा प्रभारों को कर के दायरे में नहीं लाया गया था। प्रति सत्यापन के तंत्र को लागू करने में और निर्यातों के लिए प्रदत्त पूर्ण भाड़ा प्रभारों को कर के दायरे में लाने में विभाग की विफलता के परिणामस्वरूप 15.01 लाख रूपए के राजस्व की हानि हुई।

1.13.2.3 आयकर विभाग के अभिलेखों के साथ सी आई टी मेंगलोर प्रभार से संबंधित कारवाड़ पत्तन के अभिलेखों के सहसंबंध से पता चला कि निर्यात नौभार को ले जाने वाले तीन पोतों ने न तो एन ओ सी के लिए आवेदन किया और न ही धारा 172(3) के अंतर्गत आय की विवरणियाँ दाखिल की थीं। तथापि, इन पोतों को निकासी पत्तन से दी गई थी और जिन्होंने अन्तरराष्ट्रीय जलयात्रा आरंभ की थी।

तालिका 1.6 पोत जिसने न तो एन ओ सी के लिए आवेदन किया था और न ही विवरणियों को दाखिल किया था

क्र.सं.	जलयान का नाम	राष्ट्रीयता	पत्तन से जलयात्रा की तारीख	माल का स्वरूप	मात्रा मी.ट. में
1.	एम टी यूनी टैंक	पनामा	05.03.2007	शीरा	10,223
2.	एम वी चीयाट	दशाई नहीं गई	19.04.2007	लोह अयस्क	37,700
3.	एम वी मोरलेरा	क्रोएटिया	01.02.2008	लोह अयस्क	54,261
पनामा अथवा क्रोएशिया के साथ कोई डी टी एए नहीं है और इसलिए भाड़ा अर्जनों से आय आवश्यक रूप से भारत में कर योग्य होगी।					

1.13.3 एन ओ सी के जारी करने के पश्चात् पर्याप्त अनुवर्ती कार्रवाई के अभाव और पत्तन न्यासों एवं सीमाशुल्क प्राधिकारियों के साथ समन्वय के अभाव ने राजस्व के हित को जोखिम में डाला।

1.13.3.1 *मंत्रालय एक तंत्र को स्थापित करने पर विचार करे ताकि सीमाशुल्क प्राधिकारियों और पत्तन प्राधिकारियों से सुसंगत डॉटा आवधिक रूप से प्राप्त किए जाएं और उनका मिलान विभाग द्वारा जारी पत्तन निकासी प्रमाण-पत्रों के साथ किया जाए।*

1.13.3.2 एक्जिट कान्फरेंस के दौरान लेखापरीक्षा विचारों को स्वीकार करते हुए, मंत्रालय ने बताया कि लागू करों के भुगतान को सुनिश्चित करने और पत्तन निकासी प्रमाण-पत्र का सत्यापन करने का उत्तरदायित्व सीमाशुल्क प्राधिकारियों के पास था [धारा 172(6)]। मंत्रालय ने यह भी बताया कि वह सीमाशुल्क प्राधिकारियों के साथ समन्वय हेतु ऑनलाईन तंत्र स्थापित करने की संभावना की छानबीन करेगा।

1.14. एन ओ सी जारी करने में कमियाँ

एक पोत अथवा उसके एजेंट के मालिक से एक आवेदन-पत्र प्राप्त होने पर निर्धारण अधिकारी आवश्यक ब्यौरों की जाँच करने के पश्चात् आवेदनकर्ता को एन ओ सी जारी करेगा। एन ओ सी भाड़ा प्राप्तकर्ता की राष्ट्रीयता, लागू डी टी ए ए, कम्पनी के समावेशन के प्रमाण, कारबार के स्वरूप, पत्तन से उन्मुक्त होने, रिहायशी प्रमाण, भाड़ा आय पर कर को कवर करने हेतु इन्डेमनिटी बॉन्ड अथवा बैंक गारन्टी, एक एजेंट के रूप में नामित पोत के मालिक द्वारा मास्टर बॉन्ड आदि की सावधानी पूर्वक जाँच करने के पश्चात् जारी किया जाएगा। लेखापरीक्षा जाँच में एन ओ सी के जारी करने में गलतियों का पता चला जैसाकि नीचे दिया गया है :

तालिका 1.7 : एन ओ सी के जारी करने में कमियां

क्र.सं.	गलती का प्रभार और स्वरूप
1.	**सी आई टी जामनगर, गुजरात** • लेखापरीक्षा में जॉच किये गये 145 मामलों में से जारी करने की तारीख दायर किये गये 113 मास्टर बॉन्ड में दर्शाई नहीं गई थी और इस प्रकार वे विवृतांत थे और त्रुटिपूर्ण के रूप में माना गया था। 14 मामलों में कोई मास्टर बॉन्ड उपलब्ध नहीं थे। इसके अतिरिक्त, 18 मामलों के बारे में एन ओ सी मास्टर बॉन्ड के प्राप्त करने से पूर्व जारी किया गया था। • सात मामलों में एन ओ सी, मैसर्स वेंकाटेश केरियरस लिमिटेड, जामनगर को जारी किया गया जिसने यू एस एल शिपिंग एफ जेड ई यू ए ई के लिए भारत में एजेंट के रूप में कार्य किया जिसमें 35.87 लाख रूपए का कर देय था जिसके लिए चैक नवम्बर 2003 और अक्तूबर 2005 के मध्य विभाग को जारी किये गये। तथापि इन चैकों को उगाही के लिए बैंक में परेषित नहीं किया गया था और सभी चैक कालातीत हो गये थे (मई 2007) जिसके परिणामस्वरूप 35.87 लाख रूपए के राजस्व की हानि हुई।

	विभाग ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया और बताया कि 35.87 लाख रूपए की माँग उद्भूत करते हुए उपचारी कार्रवाई की गई। • हालांकि 2003-04 से 2005-06 की अवधि के दौरान 87 एन ओ सी विभिन्न पोतों की ओर से **मैसर्स एटलान्टिक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड** (नौपरिवहन एजेंट) को जारी किये गये फिर भी लागू करों के भुगतान के लिए कोई चालान अथवा अन्य प्रमाण (इन्डेमनिटि बॉन्ड जैसे) नहीं था। देय कर की राशि 50.29 लाख रूपए थी ।
2.	**सी आई टी I राजकोट, गुजरात** • 15 मामलों में मास्टर के प्रमाण पत्र/प्राधिकरण (अर्थात मास्टर बॉन्ड) अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थे और इनमें से 10 मामलों में अन्तिम विवरणियां दायर नहीं की गई। • 21 मामलों में यह पाया गया था कि एन ओ सी पोत की रवानगी के पश्चात् जारी किया गया जिसने एन ओ सी के जारी करने के यथार्थ उद्देश्य को विफल किया। • 17 मामलों में वित्तीय वर्ष 2007-08 के दौरान एन ओ सी संधि अभिलाभों की प्रयोजनीयता को नये सिरे से सत्यापित किये बिना वित्तीय वर्ष 2006-07 के दौरान संयुक्त निदेशक (अन्तरराष्ट्रीय लेन-देन) मुम्बई द्वारा पहले जारी एन ओ सी के आधार पर 100 प्रतिशत कर राहत अनुमत करते हुए जारी किए गये जिसके परिणामस्वरूप डी टी ए ए की अनियमित छूट हुई जिसमें 6.37 लाख रूपए का कर प्रभाव शामिल था ।
3.	**सी आई टी पणजी, गोवा** • 2003-04 से 2006-07 की अवधि के दौरान 2160 एन ओ सी कर का भुगतान करने वाले उत्तरदायी स्वामी अथवा चार्टरर के रिहायशी प्रमाण, चार्टर करार के अनुसार देय भाड़ा, स्वामी और एजेंटों के मध्य करार जैसे अपेक्षित ब्यौरों को सत्यापित किये बिना एजेंट द्वारा दायर इन्डेमिनिटी बॉन्ड के आधार पर भारतीय एजेंटों के माध्यम से गैर-रिहायशी नौपरिवहन कम्पनियों को जारी किये गये। इस प्रकार, एजेंटों की नियुक्ति की प्रमाणिकता का सत्यापन पूरा नहीं हुआ था। लेखापरीक्षा यह सुनिश्चित नहीं कर सकी कि निर्धारण अधिकारी ने पात्रता को या अन्य प्रकार से डी टी ए ए राहत को अनुमत करते हुए कैसे सत्यापित किया।

1.14.1 इस प्रकार एन ओ सी वहॉ जारी किये जा रहे थे जहाँ आवेदनकर्ता ने सुसंगत सूचना मुहैया नहीं कराई थी और राजस्व के अवधारण के तथ्यों की उचित जाँच नहीं की थी।

1.14.1.1 *मंत्रालय यह सुनिश्चित करने के लिए एक उपयुक्त तंत्र निर्धारित करे कि सभी सुसंगत दस्तावेजों और तथ्यों को एन ओ सी के जारी करने से पूर्व सत्यापित कर लिया गया है।*

1.14.1.2 एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान मंत्रालय ने बताया कि विद्यमान तंत्र में सुसंगत तथ्यों के सत्यापन के लिए प्रावधान किया जाता है। तथापि, लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के मद्देनजर मंत्रालय यह सुनिश्चित करने के लिए सहमत हुआ कि तथ्यों की जांच एन ओ सी के जारी करने से पूर्व उचित रूप से की गई थी।

1.15. डी टी ए ए के अंतर्गत राहत की गलत अनुमति

डी टी ए ए के अंतर्गत राहत भाड़ा लाभभोगियों की राष्ट्रीयता के लिए सुसंगत डी टी ए ए के आधार पर अनुमत की जाएगी। भाड़ा लाभभोगी पोत के स्वामी अथवा चार्टरर हो सकते हैं। नौपरिवहन व्यापार में वाणिज्यिक प्रबन्ध जटिल हैं और चार्टर पक्षकार श्रृंखला में प्रचालन करते हैं। यह व्यवस्था के स्वरूप और उद्देश्य तथा पोत स्वामी, चार्टरर, उप-चार्टरर एवं पोत वाणिज्यिक के मध्य संबंध की पहचान करने को कठिन बनाता है, यह मामले को जटिल बनाता है जिससे श्रंखला में पक्षकार विशेषतौर पर धारा 172 के अंतर्गत कर का दायी है।

1.15.1 लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि निम्नलिखित मामलों में डी टी ए ए राहत को गलत रूप से अनुमत किया गया थाः

(लाख रूपए में)

तालिका 1.8 : डी टी ए ए के अंतर्गत राहत की गलत अनुमति

क्र. सं.	संधियों का प्रावधान	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के ब्यौरे	कर प्रभाव
1.	**इण्डो स्वीटजरलेंड डी टी ए ए** समुद्रीय कारबार से उद्भूत आय के कराधान के लिए कोई पृथक खण्ड नहीं है। तथापि, 'कारबार लाभों' से संबंधित अनुच्छेद 7 के अन्तर्गत यह बताया गया कि 'अन्तरराष्ट्रीय यातायात में पोतों के प्रचालन से लाभों के अलावा ठेका करने वाले राज्य के एक उद्यम के कारबार लाभ मात्र उस राज्य में कर योग्य होंगे।' इस प्रकार, अन्तरराष्ट्रीय यातायात में पोतों के प्रचालन से आय अन्य राज्य में कर के अध्यधीन होगी लेकिन वह लाभ का मात्र उतना ही होगी जितना प्रत्यक्ष	**आई टी ओ (अन्तराष्ट्रीय कराधान), विशाखापत्तनम,** **बी एच पी बिलिटन मार्केटिंग एजेंसी, स्वीटजरलेंड** 27.63 लाख रूपए (368.40 लाख रूपए के भाड़ा भुगतान का 7.5 प्रतिशत होने से) की भाड़ा आय पर 13.63 लाख रूपए की कर राहत अनुमत की गई थी जो अनियमित थी।	13.63
		सी आई टी I राजकोट 30 एन ओ सी 2005-06 से 2007-08 की अवधि के दौरान स्वीटजरलेंड	219

क्र. सं.	संधियों का प्रावधान	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के ब्यौरे	कर प्रभाव
	रूप से अथवा अप्रत्यक्ष रूप से उस राज्य को आरोप्य है। अतः भारत से माल के ले जाने से उद्भूत लाभ कर को दायी होगा जैसाकि अधिनियम की धारा 172 के अन्तर्गत प्रावधान किया गया।	से संबंधित भाड़ा लाभभोगियों को जारी किये गये थे जिसमें 219 लाख रूपए की कर राहत अनुमत की गई थी जो अनियमित थी।	
		सी आई टी कोची मेडीटेरेनीयन शिपिंग कम्पनी, स्वीजरलेंड दो एन ओ सी के बारे में 2.84 लाख रूपए की कर राहत अनुमत की गई थी।	2.84
विभाग ने बताया कि एक नया अनुच्छेद संख्या 22 को डी टी ए ए में 20.12.2000 से समावेशित किया गया जिसमें प्रावधान किया जाता है कि ठेका करने वाले राज्य के रिहायशी की आय जब कभी उद्भूत हो, को इस करार के पूर्वोक्त अनुच्छेद में डील नहीं किया गया पर कर मात्र उस राज्य में कर योग्य होगा। उत्तर मान्य नहीं है जैसा कि अनुच्छेद 22(1) सामान्य स्वरूप का है और नौपरिवहन लाभों का कराधान इन्डोस्वीस डी टी ए ए के अनुच्छेद 7 के अंतर्गत पहले ही कवर होता है।			
2.	**इण्डो साउथ कोरिया डी टी ए ए** जुलाई 1985 के प्रोटोकोल के साथ पठित इण्डो-कोरिया (साउथ) डी टी ए ए के अनुच्छेद 9(2) में अन्तरराष्ट्रीय यातायात में पोतों के प्रचालन से व्युत्पन्न लाभों पर ठेका करने वाले राज्य जिसमें ऐसा प्रचालन किया गया है में कर लगेगा, लेकिन इस प्रकार प्रभारित कर के कर 90 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा। अन्यथा राज्य की आन्तरिक विधि द्वारा लगाया जाएगा।	**सी आई टी जामनगर, एस के शिपिंग, सियोल** 24.38 लाख रूपए की भाड़ा आय पर कर 10.20 लाख रूपए निकाला गया। 5.10 लाख रूपए की डी टी ए ए राहत (50 प्रतिशत की दर पर) अनुमत की गई थी और एन ओ सी शेष राशि का भुगतान करने के पश्चात् जारी किया गया। इण्डो-कोरिया (साउथ) डी टी ए ए के अन्तर्गत अनुज्ञेय राहत अनुमत 50 प्रतिशत के प्रति मात्र 10 प्रतिशत थी।	4.08
विभाग ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (अप्रैल 2008)।			

3	**इण्डो ग्रीस डी टी ए ए** इण्डो ग्रीक डी टी ए ए के अनुच्छेद 6(1) के अनुसार जब ग्रीस का कोई निवासी जहाज का चालन करता है एवं भारत में इस परिचालन से लाभ कमाता है यह लाभ भारत तथा ग्रीस में भी कर योग्य होगा। परन्तु इस प्रकार भारत में दिया गया कर 50 प्रतिशत कम कर दिया जायेगा एवं भारत में देय कर की राशि को ग्रीक में वसूले गये कर में क्रेडिट कर दिया जायेगा। अनुच्छेद 6(4) में प्रावधान है कि अनुच्छेद 6(1) भारत के मामले में धारा 172(1) से 172 (6) के नियमन को सामयिक शिपिंग से लाभ के निर्धारण को प्रभावित नहीं करता अर्थात अनुच्छेद 6(1) के प्रावधान तभी लागू होंगे जब समायोजन धारा 172(7) के अन्तर्गत किया जाता है।	**सी आई टी काकीनाडा** 2003-04 से 2007-08 के दौरान 15 एन ओ सी जारी की गई जिनमें डी टी ए ए की 50 प्रतिशत छूट अनुमत की गई थी फिर भी किसी मामले में, निर्धारितियों ने धारा 172(7) के अन्तर्गत नियमित निर्धारण हेतु किसी विकल्प द्वारा अथवा आय की नियमित रिटर्न भर कर विकल्प नहीं दिया। इस प्रकार 115.85 लाख रू. के उगाही योग्य कर के विरूद्ध मात्र 46.64 लाख रू. का कर वसूला गया जिसके परिणामस्वरूप 13.46 लाख रू. के ब्याज के अतिरिक्त 69.21 लाख रू. की अधिक छूट दी गई।	82.67
		सी आई टी मंगलौर एक मामले में किसी कर की उगाही अथवा संग्रहण के बिना एन ओ सी जारी किया गया।	3.78
4	**इण्डो नार्वे डी टी ए ए** एण्डो नार्वे डी टी ए ए के अनुच्छेद 9 में प्रावधान है कि अनुबंध राज्य के किसी उद्यमी द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय यातायात में जहाजों के परिचालन से प्राप्त लाभ केवल इस राज्य में कर योग्य होगा। उपरोक्त के बावजूद भी, इस प्रकार के लाभ अनुबन्धित राज्य जहाँ यह परिचालन हो रहा है में भी कर लगाया जा सकता है परन्तु यह कर भार 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए वशर्ते उस राज्य के आन्तरिक कानून द्वारा लागू न किया गया हो। इस प्रकार के लाभ की राशि जो भारत में कर योग्य हो भारत में यात्रियों एवं माल भाड़े की प्राप्य राशि के 7.5 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए।	**सी आई टी पणजी, गोवा** **मै. सालगावकर माइनिंग इन्डस्ट्रीज (प्रा.) लिमिटेड** द्वारा नार्वे के सत्त्व के पक्ष की तरफ से एक स्वतंत्र एजेंट की हैसियत से प्रस्तुत की गई विवरणी इण्डो नार्वे डी टी ए ए के अन्तर्गत 100 प्रतिशत की दर से छूट देते हुए संसाधित की गई। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि इण्डो नार्वे डी टी ए ए के अन्तर्गत अनुमत छूट मात्र 50 प्रतिशत थी जिसके परिणामस्वरूप 16.93 लाख रू. के कर की कम उगाही हुई।	16.93
	विभाग मामले की जांच के लिए सहमत हो गया था।		

क्र. सं.	संधियों का प्रावधान	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के ब्यौरे	कर प्रभाव
5	**बरमूडा के सत्त्व** इण्डो यूके डी टी ए ए के अनुच्छेद 3(1) के साथ पठित लिमिटेड डी टी ए ए के अनुच्छेद II(1) के अनुसार "युनाईटिड किंगडम" शब्द का अर्थ ग्रेट ब्रिटेन होता है जिसमें इंगलैंड, वेल्स एवं स्कॉटलैंड और उत्तरी आयरलैंड सम्मिलित हैं। डी टी ए ए अन्य क्षेत्रों जैसे चैनल आईलैंड एवं इसले आफ मैन पर लागू नहीं होगी।	**सी आई टी, जामनगर** मै. इण्टर ऑसियन शिपिंग (आई) प्रा.लि. को विभिन्न जहाजों द्वारा यात्रा के विरूद्ध इण्डो-यूको डी टी ए ए के आधार पर सात मामलों में एनओसी जारी किए गए। इन मामलों में माल भाड़े का लाभार्थी मै. मनसेल ऑयल लिमिटेड ऑफ हेमिल्टन बरमुडा में स्थित एक उद्यमी था। चूंकि माल भाड़े के लाभार्थी की राष्ट्रीयता बरमुड़ा थी इस पर इण्डो यूके डी टी ए ए लागू नहीं होगी। इसलिए, 73.32 लाख रू. का कर संग्रह किए बगैर एनओसी जारी करना अनियमित था।	73.32
	विभाग ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया।		
6	**लाइबेरिया के सत्त्व** भारत की लाइबेरिया के साथ कोई डी टी ए ए नहीं है।	**अतिरिक्त डी आई टी, अन्तराष्ट्रीय कराधान, पारादीप, उड़ीसा** एमवीईएल टैंगो जहाज के मामले में निर्धारण वर्ष 2006-07 के लिए इण्डो-जापान डी टी ए ए के आधार पर 2.17 लाख रू. के कर की छूट अनुमत की गई। लेखापरीक्षा संवीक्षा से प्रकट हुआ कि जहाज एवं माल भाड़े का लाभार्थी लाइबेरिया का निवासी था, जिसके साथ कोई डी टी ए ए नहीं है, एवं इसलिए आय भारत में कर योग्य होगी। माल भाड़े के लाभार्थी की राष्ट्रीयता जो लाइबेरिया का निवासी है के आधार पर डी टी ए ए के आवाह्न में असफलता के परिणामस्वरूप 2.17 लाख रू. की अनुचित छूट अनुमत की गई।	2.17
7	**इण्डो फ्रांस डी टी ए ए** अनुच्छेद 9 में प्रावधान है कि अनुबंधित राज्य के किसी उद्यमी द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय नौवहन यातायात द्वारा कमाया गया लाभ केवल उक्त अनुबंधित राज्य में कर योग्य होगा। उपरोक्त प्रावधान के वावजूद इस प्रकार का लाभ उस राज्य में भी कर योग्य हो सकता है जहाँ से इसे कमाया गया है, बशर्ते इस प्रावधान के लागू होने के प्रथम	**सी आई टी पणजी गोवा** **मै. साउथ इण्डिया कार्पोरेशन (ऐजेंसीज) लि.** ने मै. सेताफ सागेट एक्सप्लोयटेशन, फ्रांस से संबंधित के एजेंट के रूप में आय विवरणी प्रस्तुत की। विवरणी अक्तूबर 2004 एवं दिसम्बर 2004 में अर्जित माल भाड़े की आय 83.29 लाख रू. से संबंधित थी, इण्डो फ्रांस डी टी ए ए के आह्वान पर 34.15 लाख रू. की छूट (100 प्रतिशत की दर पर) अनुमत करके संसाधित की गई।	8.54

क्र. सं.	संधियों का प्रावधान	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के ब्यौरे	कर प्रभाव
	पांच वित्त वर्षों के दौरान इसकी सीमा 50 प्रतिशत एवं अगले पांच वर्षों में 25 प्रतिशत से अधिक न हो जब तक कि उक्त राज्य के आन्तरिक कानून द्वारा लागू न किया गया हो। डी टी ए ए के अनुच्छेद 30 में प्रावधान है कि इस परम्परा की प्रभाव अधिसूचना के पत्र की प्राप्ति तिथि से दूसरे महीने की पहली तिथि से होगा एवं भारत में किसी कैलेण्डर वर्ष के अप्रैल माह की प्रथम तिथि के पश्चात् किसी वित्त वर्ष में होने वाली आय पर पड़ेगा जिस वर्ष परम्परा प्रभावी होगी। डी टी ए ए अधिसूचना संख्या जी एस आर 681 (ई) दिनांक 7.9.1994 (कैलेण्डर वर्ष 1994) द्वारा अधिसूचित की गई एवं 1.4.1995 के पश्चात् होने वाली आय पर लागू होगी जो वित्त वर्ष 1995-96 से संबंधित है।	लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि विभाग द्वारा निर्धारित 'शून्य' कर की जगह 25 प्रतिशत लागू कर देय होगा। इस भूल की वजह से 8.54 लाख रू. के कर की उगाही नहीं हुई।	
	विभाग ने उत्तर दिया कि डी टी ए ए 1.8.1994 से लागू हुआ, माल भाड़े से आय जो अनुबन्ध की तारीख के दस वर्ष बाद दिसम्बर 2004 में प्राप्त हुई थी एवं इसलिए निर्धारिती 100 प्रतिशत छूट का हकदार था। इसलिए, 28 फरवरी 2005 को किया गया निर्धारण उचित था। विभाग का जवाब स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अनुच्छेद 9 बताता है कि डी टी ए ए समझौते के अर्न्तगत 100 प्रतिशत कर छूट समझौते के लागू होने के 10 वर्ष पश्चात् उपलब्ध थी। तारीख की गणना अनुच्छेद 30 में उपलब्ध है जिसमें यह प्रावधान है कि अधिसूचना का भारत में कैलेण्डर वर्ष जिसमें समझौता लागू होता है के अगले अप्रैल के पहले दिन अथवा उसके पश्चात् शुरू होने वाले किसी वित्तीय वर्ष में अर्जित होने वाली आय के संबंध में लागू होगी। इस प्रकार, 100 प्रतिशत छूट की अवधि 1 अप्रैल 2005 से आगे उपलब्ध थी।		
8	भारत का पनामा, बहामास, लाईबेरिया एवं मार्शल द्वीपों के साथ कोई डी टी ए ए नहीं है।	**सी आई टी मंगलौर, कर्नाटक** 2004-05 से 2007-08 की अवधि के दौरान 17 जहाजों/यात्राओं के संबंध में डी टी ए ए की 100 प्रतिशत छूट अनुमत की गई थी। माल भाड़े के लाभार्थी उन देशों (पनामा 7, बहामास 3, लाईबेरिया 6 एवं मार्शल द्वीप।) से संबंधित हैं जिनके साथ भारत की कोई डी टी ए ए नहीं है। लेखापरीक्षा संवीक्षा से यह विदित हुआ कि विभाग	259

क्र. सं.	संधियों का प्रावधान	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के ब्यौरे	कर प्रभाव
		द्वारा माल भाड़े के लाभार्थी की राष्ट्रीयता के विरूद्ध माल क्रेता की राष्ट्रीयता के आहवान पर 100 प्रतिशत कर छूट अनुमत की गई जो अनियमित थी।	

1.15.1.1 इस प्रकार पत्तन निकासी प्रमाण-पत्र नेमी तरीके से वास्तविक अनुमन्यता जाँच किए बगैर अथवा डी टी ए ए छूट के बिना जारी किए जा रहे थे। व्यापार की जटिलता को देखते हुए, एन ओ सीज जहाज अथवा ध्वज अथवा पोतवणिक अथवा अवक्रेता अथवा उप अवक्रेता अथवा स्वामी के पंजीकरण की राष्ट्रीयता के आह्वान पर प्राप्त किए जाते हैं जहां सौ प्रतिशत छूट डी टी ए ए के अन्तर्गत शिपिंग लाभ पर उपलब्ध है।

1.15.1.2 *मंत्रालय स्थिति की समीक्षा करे ताकि डीटीएए को लागू करने में स्पष्टता एवं जटिलता को कम करने को सुनिश्चित किया जा सके।*

1.15.1.3 लेखापरीक्षा विचार से सहमत होते हुए मंत्रालय ने एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान बताया कि संबंधित निर्धारण अधिकारी समुद्रीय कारबार के कराधान से संबंधित डीटीएए में अन्तर्विष्ट खण्डों पर पुनः सुग्राहित होंगे।

1.15.2 उन देशों के सत्त्वों को डी टी ए ए राहत जहां नौपरिवहन आय छूट प्राप्त है

साइप्रस, सिंगापुर, मलेशिया एवं सुयंक्त अरब अमीरात (यू ए ई) में नौपरिवहन लाभ के कराधान से संबंधित अध्ययन से विदित हुआ है कि इन देशों से संबंधित पोतों पर जो अन्तर्राष्ट्रीय मैरीटाईम यातायात में व्यस्त हैं कोई कर उगाही योग्य नहीं है।

1.15.2.1 इण्डो - यू ए ई डी टी ए ए के अनुच्छेद 8 में प्रावधान है कि अनुबंधित राज्य के किसी उद्यमी द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय यातायात में पोतों के चालन से अर्जित लाभ उसी राज्य में कर योग्य होंगे। यू ए ई में आम कारबार के लिए कोई प्रभावी आय का विधान नहीं है। प्रत्येक अमीराती द्वारा एक आम कर आदेश द्वारा बांधा हुआ है परन्तु व्यवहार में इन आदेशों का बान्धयकरण केवल विदेशी बैंकों एवं तेल कम्पनियों[17] तक ही सीमित है। लेखा परीक्षा ने यू ए ई माल भाड़ा लाभार्थियों द्वारा प्रस्तुत किए प्रमाण-पत्रों से यह भी देखा कि वे यू ए ई में कर देने के लिए उत्तरदायी नहीं थे। इस प्रकार यू ए ई के सत्त्वों/पोतों द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय मैरीटाईम कारबार से अर्जित नौवहन आय पर कोई कर प्रभावी नहीं है।

[17] स्त्रोत एच टी टी पी:// डब्ल्यू डब्ल्यू डब्ल्यूः गवर्नमेंट एई/गव/एन/ब्रिज़/बिजनेस/टैक्सिज जेएसपी

सिरिल यूजेन परेरा[18] *के मामले में अग्रिम नियमों के लिए प्राधिकरण द्वारा दिए गए तर्क की ओर ध्यान दिलाया जाता है कि 'भारत एवं विदेश दोनों में कर देने का दायित्व डी टी ए ए में वर्णित नियमों के अन्तर्गत करदाता को राहत का हकदार बनाता है। यदि करदाता कर चुकाता है अथवा विद्यमान कानून के अनुसार केवल एक देश में कर चुकाने के लिए उत्तरदायी है, वह गैर-मौजूद दोहरे कराधान के भार की राहत का दावा नहीं कर सकता।* डी टी ए ए का अभिप्राय उन कर दाताओं को लाभ पहुंचाने के लिए है जो एक ही आय पर दो बार कर देने के लिए उत्तरदायी हैं'।

इण्डो-यू ए ई डी टी ए ए पर इस तर्क को लागू करने का अभिप्राय है कि यदि नौवहन आय यू ए ई में छूट प्राप्त है, तो निर्धारिती उस नौवहन आय पर किसी कटौती का दावा नहीं कर सकता। तथापि, निम्नलिखित अवलोकित किया गयाः

1.15.2.2 दिल्ली में, डी आई टी आई टी प्रभार में जे डी आई टी (ओ एस डी) अन्तर्राष्टीय कराधान द्वारा **मै. एमीरेटस शिपिंग लाईन्स, एफजेडई, यूएई** को 1.4.2006 से 31.3.2007 की अवधि के लिए 100 प्रतिशत राहत अनुमत करते हुए एक वार्षिक एन ओ सी जारी किया गया था। निर्धारिती को धारा 172 के अन्तर्गत एक वार्षिक समेकित माल भाड़े की विवरणी प्रस्तुत करनी थी। ऊपर दी गई अवस्था के मद्देनजर, चूंकि यू ए ई में कोई कर देय नहीं था, निर्धारिती को अनुमत 100 प्रतिशत राहत अनियमित थी। इसके परिणामस्वरूप 16.88 करोड़ रू. (225.12 करोड़ रू. के माल भाड़े का 7.5 प्रतिशत होने के कारण) की आय का निर्धारण नहीं हो सका जिससे 7.13 करोड़ रूपए के कर की कम उगाही हुई।

आन्ध्र प्रदेश में काकीनाड़ा पत्तन से संबंधित 21 मामलों में, विशाखापत्तनम पत्तन से संबंधित छः मामलों में, केरल में कोच्चि पत्तन से संबंधित चार मामलों में, कर्नाटक में मंगलौर पत्तन से संबंधित पांच मामलों में एवं गुजरात में काण्डला पत्तन जामनगर प्रभार से संबंधित दो मामलों में, यू ए ई के मालभाड़ा लाभार्थियों को क्रमशः 1.94 करोड़ रू., 20.23 लाख रू. 3.58 लाख रू., 18.33 लाख रू. एवं 12.08 लाख रू. के कर की राहत अनुमत की गई थी। स्वीकृत राहत अनियमित थी क्योंकि ये सत्त्व उपरोक्त नियम के अनुसार भारत में आनुपातिक आधार पर कर योग्य होंगी।

1.15.2.3 जबकि काकीनाड़ा अधिकार क्षेत्र निर्धारण अधिकारी ने जबाब दिया कि लेखापरीक्षा अभ्युक्ति की जांच की जायेगी, विशाखापत्तनम में लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को इस आधार पर स्वीकार नहीं किया गया कि डी टी ए ए के अन्तर्गत राहत लेने के लिए इस प्रकार की कोई पूर्व शर्त नहीं है, मालभाड़ा लाभार्थी निवास वाले देश में कर देने के लिए उत्तरदायी होना चाहिए। जामनगर प्रभार में, विभाग ने बताया कि मामला संबंधित पक्षों को भुगतान करने के लिए उठाया गया है।

[18] 239 आई टी आर 650 (ए ए आर)

दिल्ली में, विभाग ने बताया कि अग्रिम शासन के लिए प्राधिकरण (ए ए आर) का निर्णय निर्धारिती विशेष के लिए था एवं उसकी प्रयोज्यता को दूसरे निर्धारितियों तक विस्तारित नहीं किया जा सकता। 'आजादी बचाओ आन्दोलन[19]' में सुप्रीम के निर्णय का हवाला देते हुए यह बताया गया कि यू ए ई में निगमित एक कम्पनी को कर संधि के लाभ से वंचित करने की कोई संभावना नहीं है। यह भी कहा गया कि यदि लेखापरीक्षा के दावे को स्वीकार किया जाता, तो इसके परिणामस्वरूप अन्तर्राष्ट्रीय समझौतों का अनादर होगा जो विएना सिद्धान्त संधि के विधि सम्मेलन के विरूद्ध है।

1.15.2.4 निम्न के मद्देनजर उत्तर स्वीकार्य नहीं हैः

- उच्चतम न्यायालय (इस मामले में) रिहायशी प्रमाण पत्र को अनुच्छेद 14 एवं विशेषकर व्यापार संधि के अन्तर्गत पूंजीगत लाभ कराधान इण्डो-मारीशस डी टी ए ए के सन्दर्भ में बोर्ड के परिपत्र संख्या 789 जिसमें न्यायालय ने परिपत्र को वैध ठहराया था, के अनुसार निपटा रहा था।

- चालू अभ्युक्ति में मुद्दा नौवहन लाभ के कराधान से संबंधित है एवं लेखापरीक्षा ने कहीं भी रिहायश अथवा डी टी ए ए की प्राथमिकता को कानून से ऊपर का दावा नहीं किया।

- उच्चतम न्यायालय ने न तो सिरिल यूजेन परेरा के केस में ए ए आर द्वारा व्यक्त सिद्धान्तों को रद्द किया और न ही इसे उस समय रद्द किया जब उसने यह विचार व्यक्त किया कि यद्यपि वास्तविक भुगतान आवश्यक नहीं था, इसे अन्य देशों में देय दिखाया जाना चाहिए था।

- यू ए ई में कोई सदृश कानून नहीं है एवं नौवहन लाभ को छूट से आपसी आर्थिक संबंध, व्यापार एवं निवेश को बढ़ावा नहीं मिलता जो कि धार 90(2) के अनुसार आवश्यक है। प्रवासी भारतीयों द्वारा भारत में अर्जित आय पर कर-संबंधी दायित्व के निर्वहन को किसी भी ढंग से विएना सिद्धान्त संधि सम्मेलन की भावना का उल्लंघन नहीं समझा जाना चाहिए।

1.15.3 उन देशों के निवासियों द्वारा अर्जित नौवहन लाभ पर कराधान में कोई सामंजस्य नहीं है जहाँ घरेलू कानून के अनुसार नौवहन आय पर कोई कर नहीं है। आगे, इन छूटों का भारत में राजस्व पर प्रभाव के बारे में कोई विश्लेषण उपलब्ध नहीं है।

1.15.3.1 *मंत्रालय उन देशों को कर छूट विस्तार करने के अध्ययन पर विचार करे जहाँ घरेलू कानून के अन्तर्गत नौवहन से आय कर मुक्त है एवं अ-निवासी दोनों जगह भारत और विदेशों में कर भुगतान से बच रहे हैं।*

[19] 263 आई टी आर 706

1.15.3.2 एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान मंत्रालय ने बताया कि डीटीएए न केवल दोहरे कराधान से बचने के लिए अपितु देश के अन्य आर्थिक हितों के लिए भी अभिप्रेत हैं।

1.16 आयातों पर प्रदत्त माल भाड़ा प्रभारों का निर्धारण न करना

यद्यपि भारत में किसी पत्तन से जहाज पर चढ़ाए गए सामान के लिए (निर्यात) दिए गए माल भाड़ा प्रभार पर कर दायित्व के बारे में स्पष्ट उल्लेख है एवं उसके कार्यान्वयन के लिए तंत्र है (अर्थात धारा 172) भारत में किसी पत्तन तक सामान लाने के लिए (जैसे आयात) दिए गए माल भाड़ा प्रभार में सम्मिलित आय के कराधान हेतु कोई स्पष्ट उल्लेख नहीं है। कोलकाता उच्च न्यायालय ने चैकोस्लोवाक ओसियन शिपिंग इन्टरनेशनल ज्याइंट स्टॉक कम्पनी एवं अन्य बनाम आयकर अधिकारी[20] के मामले में *निर्णय दिया था कि आयात पर प्रदत्त माल भाड़ा प्रभार से अर्जित आय कर योग्य है।*

1.16.1 विभिन्न प्रमुख बन्दरगाहों के माध्यम से 2002-03 से 2005-06 के दौरान आयातित माल की मात्रा क्रमशः 1,68,565, 1,81,618, 2,00,795 एवं 2,27,640 हजार मीट्रिक टन थी। लेखापरीक्षा ने भारत में माल लाने के मैरी टाईम कारबार में व्यस्त अनिवासियों द्वारा अर्जित माल भाड़ा आय के सन्दर्भ में राजस्व प्रभाव की जांच की मांग की। चूंकि भारत के आयात का एक महत्वपूर्ण हिस्सा कच्चा तेल एवं पैट्रोलियम उत्पादों (75 प्रतिशत से अधिक) एवं इस्पात/लौह अयस्क का होता है, लेखापरीक्षा ने सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनियों द्वारा कच्चा तेल एवं इस्पात उत्पादों के आयात पर कर अथवा दिए गए माल भाड़े के भुगतान की जांच की जिससे निम्न प्रकट हुआः

(करोड़ रूपये में)

तालिका 1.9 : आयात के लिए गैर-रिहायशियों को भुगतानों से स्त्रोत पर कर की कटौती

क्रम सं.	विवरण	वित्त वर्ष	प्रदत्त माल भाड़ा	टी डी एस की राशि	टिप्पणियां
1.	भारत पैट्रोलियम कार्पोरेशन लि. (बीपीसीएल)	2006-07	1.72	0.20	टी डी एस 11.8 प्रतिशत की दर से वसूला गया।
		2007-08	45.58	4.83	टी डी एस 1.66 प्रतिशत से 11.8 प्रतिशत के बीच की दर से वसूला गया।
2.	मंगलौर रिफाइनरी एण्ड पैट्रोकेमिकल्स लि. (एम आर पी एल)	2005-06	76.38	शून्य	नौ केसों में माल भाड़ा लाइबेरिया निवासियों को दिया गया जिसके साथ भारत का डी टी ए ए नहीं है।
		2006-07	62.37	शून्य	पांच मामलों में भाड़ा प्रभारों का भुगतान लाइबेरिया के रिहायशियों को किया गया था जिनके साथ भारत का डी टी ए ए नहीं है।
		2007-08	69.65	शून्य	सात मामलों एवं दो मामलों में मालभाड़ा लाइबेरिया व मार्शल आइलैंड के निवासियों को दिया गया था जिनके साथ भारत का डी टी ए ए नहीं है।
3.	ऑयल एण्ड नेचुरल गैस कमीशन लि. (ओ एन जी सी)	2005-06	34.98	1.16	टी डी एस ठेकेदारों को दिए गए चार्टर हायर पर काटा गया।
		2006-07	33.99	1.08	

[20] 81 आई टी आर 162

क्रम सं.	विवरण	वित्त वर्ष	प्रदत्त माल भाड़ा	टी डी एस की राशि	टिप्पणियां
4.	हिन्दुस्तान पैट्रोलियम कार्पोशन लि. (एच पी सी एल)	2006-07	12.78	शून्य	एफ केस में माल भाड़ा मोनैको निवासी को दिया गया जिसके साथ भारत का डी टी ए ए नहीं है।
		2007-08	46.88	शून्य	
5.	इण्डियन ऑयल कार्पोरेशन लि. (आई ओ सी एल)	2007-08	76.71	शून्य	माल भाड़ा लाइबेरिया (45), पनामा (6) ताईवान (5) मार्शल आईलैंड (1), ईरान (4), हांगकांग (2), कुवैत (1), मोनैको (13) एवं बरमुडा (4) के निवासियों को दिया गया जिनके साथ भारत का डी टी ए ए नहीं है। ग्रीक (11) एवं कोरिया (8) के निवासियों को भी भुगतान किया गया जिनके साथ भारत का डी टी ए ए है एवं नौवहन आय भारत में कर योग्य होगी।
6.	स्टील अथॉरिटी ऑफ इण्डिया लि. (सेल)	2003-04	453.81	शून्य	माल भाड़े पर स्त्रौत पर कोई कर कटौती नहीं की गई।
		2004-05	743.73	शून्य	
		2005-06	961.90	शून्य	
		2006-07	973.40	शून्य	
		2007-08	1648.90	शून्य	

1.16.2 जबकि कच्चा तेल आयात करने वाले दो सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (सा क्षे उ) अर्थात बी पी सी एल एवं ओ एन जी सी कच्चे तेल के लिए अनिवासियों को किए गए भुगतान से स्त्रोत पर कर की कटौती कर रहे हैं, चार सा क्षे उ अर्थात एम आर पी एल, एच पी सी एल, आई ओ सी एल एवं सेल कच्चे तेल/इस्पात उत्पादों के आयात पर स्त्रोत पर कर की कटौती नहीं कर रहे।

1.16.3 लेखापरीक्षा ने जहाजरानी, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, जहाजरानी विभाग के चार्टरिंग विंग द्वारा व्यवस्थित आयात के 1.4.2005 से 31.3.2007 की अवधि के आंकड़े मंगवाए। चार्टरिंग विंग द्वारा व्यवस्थित आयात, भारत के कुल आयात का 10 प्रतिशत (लगभग) था। उन देशों के जहाजों जिनके साथ भारत का डी टी ए ए था अथवा जिनमें नौवहन आय भारत में कर योग्य थी, के कराधान की लेखापरीक्षा द्वारा अध्ययन से विदित हुआ कि निम्न के अनुसार आयात पर 2,271.76 करोड़ रू. का भुगतान किया गया हैः

(करोड़ रूपए में)

तालिका 1.10 : आयातों पर प्रदत्त भाड़ा प्रभारों का निर्धारण न करना

क्रम सं.	राज्य	एम टी में आयात	माल भाड़ा भुगतान	राजस्व की हानि
1.	आंध्र प्रदेश	54,36,652	685.68	21.50
2.	गुजरात	29,98,000	366.95	11.00
3.	कर्नाटक	*	523.27	16.70
4.	महाराष्ट्र	33,42,918	679.45	21.31
5.	उड़ीसा	1,60,000	16.41	0.51
	योग		**2,271.76**	**71.02**
* परिमाण बताने योग्य नहीं था। माल भाड़े का भुगतान कर्नाटक में सीमा शुल्क विभाग द्वारा उपलब्ध करए गए इंपोर्ट जनरल मैनीफेस्टस के आधार पर निकाला गया है।				

1.16.4 इस प्रकार यद्यपि अधिनियम में दोनों निर्यात एवं आयात के लिए कराधान का प्रावधान है, विभाग द्वारा आयात के लिए प्रदत्त माल भाड़े में सम्मिलित आय के कराधान के लिए तंत्र के कार्यान्वयन में विफलता के परिणाम स्वरूप राजस्व की पर्याप्त हानि हुई।

1.16.5 जबकि मंगलौर, कर्नाटक में, विभाग लेखापरीक्षा द्वारा उठाये गए बिन्दुओं की जांच के लिए सहमत था, काण्डला गुजरात में यह बताया गया कि कर दायित्व का निर्धारण वास्तविक माल भाड़ा लाभार्थी की रिहायश के आधार पर किया गया है एवं यह भी बताया कि जब तक अन्तिम माल भाड़ा लाभार्थी एवं उसके रिहायश के राष्ट्र का पता नहीं लगता, यह निश्चितता के साथ नहीं कहा जा सकता कि राजस्व की हानि हुई है।

1.16.6 विभाग द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए कोई तंत्र मौजूद नहीं है कि मैरीटाईम कारबार में शामिल अ-निवासी निर्धारितियों द्वारा आयात पर माल भाड़ा आय का निर्धारण किया गया था।

1.16.6.1 *मंत्रालय को आयात से माल भाड़ा आय के कराधान हेतु एक उचित तंत्र की स्थापना करनी चाहिए।*

1.16.6.2 एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान, मंत्रालय ने बताया कि भारत से बाहर प्रोद्भूत एवं उत्पन्न होने वाले भाड़ा भुगतान, आयकर अधिनियम के अनुसार कराधान के अध्यधीन हैं। उसने यह भी बताया कि हर एक मामले की जांच की जाएगी।

1.17 धारा 172 के अन्तर्गत दायर की गई विवरणियों के निर्धारण की प्रास्थिति

विवरणी प्राप्त होने पर निर्धारण अधिकारी आय का निर्धारण करेगा एवं प्रभावी दरों से उस पर देय कर निश्चित करेगा। धारा 172(1) आई टी ओ को अधिनियम[21] के अन्य प्रावधानों में अन्यथा होने के बावजूद अ-निवासी से संबंधित किसी पोत की अवस्था में 'संक्षिप्त तरीके' से (तदर्थ निर्धारण) कर लगाने एवं वसूल करने का अधिकार प्रदान करती है। चूंकि कर दायित्व अथवा अन्यथा माल भाड़ा आय की प्रारम्भिक संवीक्षा एन ओ सी जारी करते समय की जा चुकी है, धारा 172(3) के अन्तर्गत निर्धारण योजना संक्षिप्त[22] है।

1.17.1 लेखापरीक्षा जांच से विदित हुआ है कि गोवा, गुजरात, कर्नाटक एवं तमिलनाडु कार्यक्षेत्र कार्यालयों ने धारा 172 के अन्तर्गत प्रस्तुत की गई विवरणियों को संसाधित किया था एवं अन्यों ने निम्न विवरण के अनुसार संसाधित नहीं किया थाः

[21] ए एस फ्लिटर डी/51/5 गैरोन बनाम आई टी ओ [1997] 91 टैक्समैन 286/225 आई टी आर 739 (एस सी)।

[22] भारत संघ बनाम गोसालिया शिपिंग प्रा. लि. (1978) 113 आई टी आर 307 (एस सी)

तालिका 1.11: धारा 172 के अंतर्गत दायर की गई विवरणियों के निर्धारण की प्रास्थिति

क्र. सं.	कार्यक्षेत्र	2003-04		2004-05		2005-06		2006-07		जोड़		
		प्रस्तुत की गई	जांची गई	प्रस्तुत की गई	जांची गई	प्रस्तुत की गई	जांची गई	प्रस्तुत की गई	जांची गई	प्रस्तुत की गई	जांची गई	नहीं जांची
1.	आन्ध्र प्रदेश	648	शून्य	814	शून्य	953	शून्य	887	शून्य	3,302	शून्य	3,302
2.	कर्नाटक	326	306	456	448	499	430	411	328	1,692	1512	180
3.	उड़ीसा	302	शून्य	413	शून्य	476	शून्य	529	शून्य	1,720	शून्य	1,720
4.	पश्चिम बंगाल	3,526	शून्य	5,457	शून्य	7,089	शून्य	8,640	शून्य	24,712	शून्य	24,712
5.	महाराष्ट्र	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	1,008	शून्य	1,566	शून्य	2,314	शून्य	4888	शून्य	4,888
6.	गुजरात	2,304	132	2,098	शून्य	1,945	शून्य	1,680	शून्य	8,027	132	7,895
7.	गोवा	458	458	469	444	364	26	873	639	2,164	1,567	597
8.	तमिलनाडु*	7,852	7,852	6,264	6,264	8,384	8,384	11,758	11,758	34,258	34,258	शून्य
* कृपया विवरणयां प्रस्तुत करने में त्रुटियां का पैरा देखें												

1.17.2 विवरणियों को संसाधित न करने के मुद्दे पर, विभाग ने केरल, महाराष्ट्र, आन्ध्र प्रदेश एवं उड़ीसा में भिन्न-भिन्न उत्तर दिये हैं जैसे कोई विवरणी संसाधित नहीं की गई, प्रशासन चलाने वाले एवं धारा 172 के कार्यान्वयन वाली इकाइयों की स्थापना जून 2003 एवं जून 2004 में हुई, धारा 172 के अन्तर्गत आय की विवरणी प्रस्तुत न करने का उल्लंघन करने वाले अनिवासियों की संख्या के बारे में विभाग में कोई सूचना उपलब्ध नहीं है एवं जारी किए गए एन ओ सीज तथा धारा 172 के अन्तर्गत संसाधित विवरणियों का कोई आन्तरिक लेखापरीक्षा नहीं हुई, धारा 172 के अन्तर्गत प्रस्तुत की गई विवरणियों को संसाधित करने की कोई प्रथा नहीं है एवं 2007 से पहले धारा 172 के अन्तर्गत प्रस्तुत की गई विवरणियों के संसाधित करने की कोई समय सीमा नहीं थी।

1.17.3 उपरोक्त कार्यालयों के उत्तर को कर्नाटक, गोवा, तमिलनाडु एवं गुजरात कार्यालयों द्वारा की गई कार्रवाई एवं संसाधन की पृष्ठभूमि से देखने की जरूरत है जहां धारा 172 अन्तर्गत प्रस्तुत की गई विवरणियां संसाधित की गई हैं। धारा 172 में स्पष्ट प्रावधान है कि प्रस्तुत की गई विवरणियों के निर्धारण एवं केवल कोई समय सीमा विनिर्दिष्ट न होने का अर्थ यह नहीं है कि विवरणियां निर्धारण हेतु अनिश्चित काल के लिए उपलब्ध हैं। नयी धारा 172(4ए) के अन्तर्गत शरण लेने का सहारा लेना एवं यह तर्क कि आज तक प्रस्तुत की गई सभी विवरणियों के लिए 31.12.2008 तक समय उपलब्ध है कायम नहीं रहता क्योंकि यह असंभावित है कि सभी प्रस्तुत की गई विवरणियां 1961 से आगे 31.12.2008 तक संसाधित की जायेंगी। यदि इन्हें प्रक्रियागत किया जाता है तो कर मांग की वसूली की संभावना, यदि कोई है तो, दूरस्थ है।

1.17.3.1 *मंत्रालय स्थिति की समीक्षा कर सकता है चूंकि यह मुद्दा अनिवासियों से संबंधित है जो समुद्रीय कारबार में शामिल हैं जिनका भारत में कोई स्थाई प्रतिष्ठान नहीं है।*

1.17.3.2 एक्जिट कान्फरेंस के दौरान मंत्रालय यह सुनिश्चित करने के लिए सहमत हुआ कि सभी विवरणियों को निर्धारित अवधि के अन्दर प्रक्रियागत किया गया है।

अनुपालन मामले

1.18 विवरणियों के दाखिल करने में चूक

तमिलनाडु में, डी आई टी (आई टी) चेन्नई प्रभार, ने 2005-06 एवं 2006-07 में क्रमशः 984 तथा 1118 पत्तन निकासी प्रमाण-पत्र जारी किए गये थे। धारा 172(3) के अन्तर्गत इन पीसीसीज से संबंधित 16,046 तथा 14,476 विवरणियां जानी थी। तथापि, यह देखा गया कि केवल 4,558 एवं 9,900 विवरणियां प्राप्त हुई थीं एवं धारा 172 के अन्तर्गत मूल्यांकित की गई थीं। वित्त वर्ष 2005-06 एवं 2006-07 की क्रमशः बकाया 11,488 एवं 4,576 विवरणियां न तो निर्धारितियों द्वारा धारा 172 (बोर्ड का दिसम्बर 1995 का परिपत्र) में परिकल्पना के अनुसार प्रस्तुत की गई न ही विभाग ने उन्हें प्राप्त करने हेतु कोई कार्रवाई की।

इंगित करने पर (अगस्त 2006 एवं अगस्त 2007), विभाग ने उत्तर दिया कि किसी स्थापित प्रक्रिया के अभाव में, पत्तन निकासी रजिस्टर की छानबीन के पश्चात् यदि आवश्यक हुआ तो, आयकर विभाग इन विवरणियों को दूरभाष द्वारा मंगायेगा।

इसी प्रकार, कर्नाटक और महाराष्ट्र के संबंध में स्थिति निम्नवत है:

तालिका 1.12 : विवरणियों के दाखिल करने में चूक

क्रम संख्या	अधिकार क्षेत्र	प्रभार	अवधि	जारी किए गये एन ओ सीज	प्राप्य विवरणियां	प्रस्तुत नहीं की गई विवरणियां
1	कर्नाटक	आई टी ओ, वार्ड 1, कारवाड़	2003-04 से 2006-07 तक	682	682	157
2	महाराष्ट्र	डी आई टी अन्तर्राष्ट्रीय कराधान, मुम्बई	2007-08	11*	109	109
		योग		**682**	**791**	**1,473**

* प्रधान अवक्रेताओं जो सभी स्लोट अवक्रेताओं के संबंध में विवरणियां प्रस्तुत करने के लिए दायी हैं को जारी किए गए एन ओ सीज

1.19 तटीय व्यापार में लगे पोतों के संबंध में अनिवासियों द्वारा विवरणियों का प्रस्तुत न करना

मर्चेंट शिपिंग अधिनियम, 1958 की धारा 407 में प्रावधान है कि कोई विदेशी पोत भारत के किसी बन्दरगाह में प्रवेश करके डी जी शिपिंग, मुम्बई[23] से अनुमति लेने के पश्चात भारत के किसी दूसरे बन्दरगाह तक सामान ले जा सकता है। भारत के बन्दरगाहों के मध्य पोतों द्वारा तटीय व्यापार के संचालन से अर्जित लाभ भारत में करयोग्य हैं।

[23] डी जी शिपिंग द्वारा जारी शिपिंग डेवलेपमैन्ट परिपत्र संख्या 2 ऑफ 2002।

लेखापरीक्षा ने डी जी शिपिंग, मुम्बई के साथ प्रक्रिया एवं सामजंस्य की जांच से संबंधित, विदेशी पोत जो तटीय शिपिंग में लीन हैं के आंकड़े प्राप्त करने की मांग की ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि आवश्यक विवरणियां प्रस्तुत की जा रही थीं एवं आय पर कर निर्धारित हो रहा था। लेखापरीक्षा के अध्ययन से अनुवर्ती पैराग्राफों में वर्णित अपर्याप्तताओं का पता चलाः

1.19.1 जापान, यू ए ई एवं सिंगापुर के साथ डी टी ए ए में प्रावधान है कि किसी अनुबंधित राज्य के अद्यमी द्वारा अन्तर्राष्ट्रीय यातायात में पोत चालन द्वारा अर्जित लाभ केवल उस राज्य में करयोग्य होगा। तथापि, अनिवासियों पर अनुबंधित राज्य में दो स्थानों के मध्य सामान ढ़ोने से अर्जित लाभ पर जिस राज्य से आय हुई है वहां पर कर लगेगा। बोर्ड[24] ने उपरोक्त स्थिति की पुनरावृति की है।

आंध्र प्रदेश में आई टी ओ (अन्तर्राष्ट्रीय कराधान), विशाखापत्तनम प्रभार एवं गुजरात में डी आई टी अन्तर्राष्ट्रीय कराधान, गांधीधाम प्रभार की लेखापरीक्षा संवीक्षा से विदित हुआ कि यद्यपि समुद्री यात्राएं भारत के पत्तनों के मध्य की गई थीं डी टी ए ए राहत अनुचित रूप से प्रदान की गई थीं जिसके परिणामस्वरूप 48.50 लाख रू. के कर प्रभाव की 1.05 करोड़ रू. की आय का अवनिर्धारण हुआ।

1.19.2 न्यू मंगलौर पोर्ट ट्रस्ट एवं विभाग के अभिलेख की नमूना जांच से विदित हुआ कि विदेशी पताकाओं वाली पोतों ने तटीय व्यापार में संचालन किया। यह देखा गया कि 2006 एवं 2008 के दौरान 44 मामलों में, विदेशी पताकाओं वाले पोतों ने इस प्रकार की समुद्री यात्राओं से हुई अपनी आमदनी की घोषणा करते हुए धारा 172 के अन्तर्गत विवरणी प्रस्तुत नहीं की न ही उन्होंने इसकी अपने एजेंटों के माध्यम से व्यवस्था की थी। सीमा शुल्क विभाग ने भी इन पोतों को जलयात्रा की अनुमति देते समय धारा 172(6) के अनुसार आयकर विभाग से एनओसी प्रस्तुत करने के लिए बाध्य नहीं किया था। पोत स्वामी/अवक्रेता को दत्त अथवा देय माल भाड़े के विवरण के अभाव में, आय के छुपाव एवं उस पर उगाहने योग्य कर का परिमाण नहीं हो सका।

विभाग लेखापरीक्षा अभ्युक्ति की जांच के लिए सहमत हुआ।

1.19.3 डीटीएए की सौ प्रतिशत राहत तटीय व्यापार में लीन विदेशी पोतों को डीटीएए के प्रावधानों के उल्लंघन के बाद ही अनुमत की जा रही थी। अनिवासियों के तटीय व्यापार के कराधान का सामंजस्य तन्त्र अपर्याप्त था।

1.19.3.1 *मंत्रालय को महानिदेशक नौपरिवहन के साथ सामंजस्य सुनिश्चित करने हेतु एक तन्त्र स्थापित करना चाहिए ताकि अनिवासियों द्वारा तटीय व्यापार से अर्जित आय को कर के दायरे में लाया जा सके।*

1.19.3.2 एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान मंत्रालय लेखापरीक्षा सिफारिश से सहमत हुआ।

---

[24] परिपत्र संख्या 732 दिनांक 20.12.1995 द्वारा

अनुपालन मुद्दे

1.20 कर दरों को गलत अपनाना

केन्द्रीय प्रत्यक्ष कर बोर्ड द्वारा जारी दिनांक 20.12.1995 की परिपत्र संख्या 732 के अनुसार अन्तरराष्ट्रीय यातायात में लगे अनिवासियों से संबंधित पोतों द्वारा अर्जित आय डीटीएए प्रावधानों के अंतर्गत राहत के लिए पात्र होगी और यदि वे तटीय यातायात में लगे हुए हैं तो उन पर अर्जित आय भारत में कर योग्य होगी।

1.20.1 डीआईटी अन्तरराष्ट्रीय कराधान चेन्नई प्रभार तमिलनाडु में, निर्धारण वर्ष 2003-04 और 2004-05 के दौरान अनिवासियों को **मैसर्स पूमपूहार शिपिंग कारपोरेशन लिमिटेड** और **मैसर्स सीकल लोजिस्टिकस लिमिटेड** द्वारा किये गये रायल्टी भुगतानों (चार्टर भाड़ा भुगतान) के प्रतिनिधि क्षमता में निर्धारितियों को मानने के पश्चात् कर के लिए निर्धारित किया गया था।

1.20.2 लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि रायल्टी भुगतान अनिवासियों को किया गया था जो 10/15 प्रतिशत की न्यूनतम दर पर कर के लिए निर्धारित किया गया था। चूंकि इन पोतों का उपयोग तटीय यातायात के लिए किया गया था अर्थात माल के ढ़ोने के लिए भारत में पत्तनों के मध्य और न की अन्तरराष्ट्रीय यातायात में इसलिए अनिवासियों से उद्भूत आय कर अधिनियम के सामान्य प्रावधानों के अंतर्गत कर योग्य होगी। इस प्रकार धारा 115ए में यथाविर्निदिष्ट 20 प्रतिशत की दर पर उद्ग्राह्य होगा। 115ए के लागू करने में चूक के परिणामस्वरूप 14.36 करोड़ रूपए का कम उद्ग्रहण हुआ।

विविध मामले

1.21 भारत से बाहर बिना टीडीएस के किए गए भुगतानों के लिए गलत कटौती

धारा 195 में प्रावधान है कि कोई भी व्यक्ति जो अनिवासी को अधिनियम के अन्तर्गत प्रभार्य किसी राशि का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, भुगतान का क्रेडिट करते समय स्रोत पर कर की कटौती करेगा। धारा 9(vii) में प्रावधान है कि किसी अनिवासी को तकनीकी सेवाओं के लिए ली गई फीस के रूप में आय, भारत में उपचित अथवा उत्पन्न मानी जायेगी। धारा 40(ए)(i) में प्रावधान है कि भारत के बाहर अथवा किसी अ-निवासी को कोई ब्याज, रॉयल्टी, तकनीकी सेवाओं के लिए फीस अथवा कोई अन्य देय राशि की कारबार आय की गणना में से कटौती अनुमत नहीं की जायेगी, यदि स्रोत पर कर की कटौती नहीं की गई है अथवा कटौती के पश्चात् इसे सरकारी खाते में जमा नहीं किया गया है।

निर्धारण वर्ष 2003-04 से संबंधित *वेस्ट एशिया मैरीटाईम लिमिटेड बनाम आयकर अधिकारी*[25] के मामले में आईटीएटी ने निर्णय दिया था कि भारतीय अवक्रेताओं द्वारा बेयर-बोट-चार्टर-कम डिमाईज (बीबीसीडी) आधार पर किसी अ-निवासी को दिए गए किराया प्रभार "रॉयल्टी" के रूप में भारत में कर योग्य हैं एवं इसलिए टीडीएस के लिए दायी हैं। आगे, *पुम्पूआर शिपिंग कार्पोरेशन लि. बनाम आयकर अधिकारी,* अन्तर्राष्ट्रीय कराधान II[26] (निर्धारण वर्ष 2003-04 से संबंधित) मामले में आईटीएटी ने निर्णय दिया था कि "पोत" पर समय चार्टर समझौते के अनुसार भुगतान "उपकरण के लिए भुगतान" में सम्मिलित है एवं रायल्टी माना जायेगा एवं इसलिए टीडीएस के लिए दायी है।

1.21.1 तमिलनाडु में, सीआईटी III चेन्नई प्रभार, एक कम्पनी **मै. पूम्पुहार शिपिंग कारपोरेशन लिमिटेड** के निर्धारण वर्ष 2004-05 एवं 2005-06 का निर्धारण संवीक्षा/समीक्षा के पश्चात् क्रमशः मार्च 2006 एवं दिसम्बर 2007 में किया गया। लेखापरीक्षा संवीक्षा से विदित हुआ कि निर्धारिती ने निर्धारण वर्ष 2004-05 एवं 2005-06 में चार्टर किराया के रूप विदेश में प्रेषित में क्रमशः 48.42 करोड़ रू. एवं 108.10 करोड़ रू. से स्रोत पर कर की कटौती नहीं की। भूल के परिणामस्वरूप उक्त राशियों का अवनिर्धारण हुआ एवं अनुवर्ती रूप में क्रमशः 19.46 करोड़ रू. तथा 53.42 करोड़ रू. कर की कम उगाही हुई।

1.21.2 तमिलनाडु में, सीआईटी I चेन्नई प्रभार ने एक कम्पनी **वेस्ट एशिया मैरीटाईम लिमिटेड,** के निर्धारण वर्ष 2003-04 एवं 2004-05 संवीक्षा के पश्चात् क्रमशः फरवरी 2006 (बाद में दिसम्बर 2006 मे संशोधित) एवं दिसम्बर 2006 में पूरे किए। लेखापरीक्षा संवीक्षा से विदित हुआ कि निर्धारिती ने निर्धारण वर्ष 2003-04 एवं 2004-05 में चार्टर किराया प्रभार के रूप में विदेशों में प्रेषित क्रमशः 20.65 करोड़ रू. एवं 62.80 करोड़ रू. में से स्रोत पर कर की कटौती नहीं की थी। भूल के परिणामस्वरूप उक्त राशियों का अवनिर्धारण हुआ एवं अनुवर्ती रूप में क्रमशः 10.34 करोड़ रू. तथा 29.96 करोड़ रू. के कर की कम उगाही हुई।

1.21.3 महाराष्ट्र में, मुम्बई सिटी 5 प्रभार द्वारा एक कम्पनी, **मै. शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड** निर्धारण वर्ष 2004-05 का निर्धारण संवीक्षा के उपरान्त दिसम्बर 2006 में पूरा किया गया था। लेखापरीक्षा संवीक्षा से विदित हुआ कि निर्धारिती ने वेयर-बोट हायर चार्जेज के प्रति विदेश में प्रेषित 92.81 करोड़ रू. में से 23.78 करोड़ रू. के कर की स्रोत पर कटौती नहीं की थी एवं इसलिए विदेश में प्रेषित 92.81 करोड़ रू. को अननुमत किया जाना चाहिए। भूल के परिणामस्वरूप 92.81 करोड़ रू. का अवनिर्धारण हुआ जिसके प्रभाव से 33.30 करोड़ रू. के कर की कम उगाही हुई।

---

[25] [2008] 297 आईटीआर (एटी) 202 (चैन्नई)

[26] [2008] 297 आईटीआर (एटी) 219 (चैन्नई)

आगे, यह देखा गया कि उसी निर्धारिती के मामले में, आयकर अधिकारी (आईटी) (टीडीएस), रेंज-2, मुम्बई ने धारा 201(1)/201(1ए) के अन्तर्गत अगस्त 2007 में पास एक आदेश द्वारा टीडीएस की मांग की पुष्टि की।

1.21.4 केरल, महाराष्ट्र एवं तमिलनाडु प्रभार के पांच उसी प्रकार के मामले जिनमें बीबीसीडी के लिए हायर चार्जेज के रूप में विदेशों में धन स्रोत पर कर की कटौती के बिना प्रेषित किया गया जिससे 46.40 करोड़ रू. के कर की कम उगाही हुई जैसा कि **परिशिष्ट 7** में दिया गया है।

1.22 निष्कर्ष एवं सिफारिशों का सारांश

1.22.1 धारा 32 ए (1.4.1990 से हटा दी गई) के अन्तर्गत बनाए गये रिजर्व अभी तक उपयोग नहीं किए गए हैं एवं उन पर कोई कार्रवाई नहीं की गई है। धारा 33 एसी के अन्तर्गत बनाए गए रिजर्व की मानीटरिंग हेतु कोई तन्त्र मौजूद प्रतीत नहीं होता है। आगे, धारा 33 एसी के अंतर्गत बनाए गए रिजर्व के दुरूपयोग/अनुप्रयोग के रक्षोपाय, अपर्याप्त हैं। चूंकि टीटीएस में भी "रिजर्व" बनाने एवं उपयोग के बारे में प्रावधान है यह आवश्यक है कि एक मानीटरिंग तन्त्र प्रारम्भ किया जाए।

1.22.1.1 एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान मंत्रालय ने बताया कि आयकर आयुक्तों द्वारा 'आन्तरिक लेखापरीक्षा' और 'समीक्षा एवं निरीक्षण' की नई प्रणाली लेखापरीक्षा द्वारा उद्भूत मामलों के मॉनीटरन का संबोधन करेगी।

1.22.1.2 *मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि आरक्षितों के सृजन और उपयोग को पर्याप्त रूप से मॉनीटर किया जा रहा है ताकि अभिप्रेत उद्देश्य समाप्त न हो।*

1.22.2 टी टी एस के प्रारम्भ करने के बाद भारतीय नौपरिवहन टनभार में वृद्धि की गति या तो भारतीय समुद्रपार नौपरिवहन की आवश्यकताओं अथवा भारत के समुद्रीय व्यापार में वृद्धि के अनुरूप नहीं हो सकी। एक्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान, मंत्रालय ने बताया कि नौपरिवहन से होने वाली आय पर कर लगाने के लिए टीटीएस एक अन्तर्राष्ट्रीय रूप से स्वीकार्य सर्वोत्तम प्रथा है। कराधान के अतिरिक्त, नौपरिवहन उद्योग का निष्पादन घरेलू तथा अन्तर्राष्ट्रीय दोनों अन्य कारकों के मेजबान पर निर्भर है। इस समग्र परिदृश्य में नौपरिवहन उद्योग का निष्पादन, कराधान कानून में आशोधन का कारण नहीं हो सकता।

1.22.2.1 *मंत्रालय टनभार कर योजना की समीक्षा करे।*

1.22.3 धारा 10(20) में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन न्यास निर्धारण वर्ष 2003-04 से कर योग्य हो गये हैं। पत्तन न्यासों के निर्धारणों के लेखापरीक्षा अध्ययन से विदित हुआ कि पत्तन न्यासों की आय निर्धारण एवं कर उगाही की स्थिति में भी कोई समानता नहीं थी।

जबकि चार पत्तन न्यासों को पुनरावृत्त अनुरोध के पश्चात् "धार्मिक पत्तन" का दर्जा दे दिया गया, दो अन्यों के प्रार्थना पत्र अनुमोदन के लिए बकाया हैं। आगे, पत्तन न्यासों को निगमित करने के प्रस्ताव भी आये हैं। न केवल पत्तन न्यासों का राजकोष में आयकर के रूप में हिस्सा अल्प है, कर की मांग भी विवाद में पड़ गई है।

1.22.3.1 लेखापरीक्षा के विचारों को स्वीकार करते हुए 'पत्तन न्यासों' का निर्धारण विभिन्न रूप से किया जा रहा था, मंत्रालय ने एक्जिट कान्फरेंस के दौरान बताया कि अधिनियम की धारा 2 को 1.4.2009 से वित्त अधिनियम 2008 के माध्यम से संशोधित किया गया था जिसके द्वारा शब्द धर्मार्थ प्रयोजन को फीस अथवा उपकर अथवा किसी अन्य सोच, विचार के लिए किए गए व्यापार अथवा कारबार के स्वरूप में कार्यकलापों को अपवर्जित करने के लिए पुनः परिभाषित किया गया।

1.22.4 एनओसी जारी करने के बाद पर्याप्त अनुवर्ती कार्रवाई की कमी एवं अन्य सरकारी प्राधिकारियों अर्थात पत्तन न्यास एवं सीमा शुल्क प्राधिकारियों के साथ सामंजस्य की कमी ने राजस्व हित को जोखिम में डाल दिया।

1.22.4.1 *मन्त्रालय को एक तन्त्र की स्थापना करनी चाहिए ताकि सीमा शुल्क अधिकारियों एवं पत्तन न्यास अधिकारियों से संबंधित आंकड़े आवधिक रूप में प्राप्त किए जा सकें एवं विभाग द्वारा जारी पत्तन निकासी प्रमाण-पत्र रजिस्टर से मिलान किए जा सकें।*

1.22.4.2 एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान लेखापरीक्षा विचारों को स्वीकार करते हुए मंत्रालय ने बताया कि लागू दरों के भुगतान को सुनिश्चित करने और पत्तन निकासी प्रमाण-पत्र के सत्यापन करने का उत्तरदायित्व सीमाशुल्क प्राधिकारियों के पास था [धारा 172(6)]। मंत्रालय ने यह भी बताया कि वह सीमाशुल्क प्राधिकारियों के साथ समन्वय हेतु ऑनलाईन तंत्र स्थापित करने की संभावना की छानबीन करेगा।

1.22.5 एनओसीज वहां जारी की जा रही थीं जहां प्रार्थियों ने संबंधित सूचना उपलब्ध नहीं कराई थी एवं राजस्व की हानि के तत्त्वों की उचित जांच के बिना।

1.22.5.1 *मन्त्रालय को एनओसीज जारी करने से पूर्व यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी संबंधित दस्तावेजों एवं तथ्यों की जांच कर ली गई है, एक उचित तन्त्र निर्धारित करना चाहिए।*

1.22.5.2 एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान मंत्रालय ने बताया कि विद्यमान तंत्र में सुसंगत तथ्यों के सत्यापन के लिए प्रावधान किया जाता है। तथापि, लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के मद्देनजर मंत्रालय यह सुनिश्चित करने के लिए सहमत हुआ कि तथ्यों की जांच एनओसी जारी करने से पूर्व उचित रूप से की गई थी।

1.22.6 पत्तन निवासी प्रमाण-पत्र अनुज्ञेयता अथवा अन्यथा डीटीएए राहत की वास्तविक जांच के बिना सामान्य ढंग से जारी किए जा रहे थे। व्यापार में जटिलताओं के कारण जहाँ पोत परिवहन से लाभ पर डीटीएए के अन्तर्गत सौ प्रतिशत राहत उपलब्ध है एनओसीज पोत, अथवा पताका अथवा पोत स्वामी अथवा अवक्रेता अथवा उप-अवक्रेता अथवा स्वामी की राष्ट्रीयता की रजिस्ट्री का उल्लंघन करके प्राप्त किए जा रहे हैं।

1.22.6.1 *मंत्रालय को स्पष्टता एवं डीटीएए को लागू करने में जटिलताओं को कम करने को सुनिश्चित करने के लिए स्थिति की समीक्षा करनी चाहिए।*

1.22.6.2 लेखापरीक्षा विचार से सहमत होते हुए एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान मंत्रालय ने बताया कि संबंधित निर्धारण अधिकारी समुद्रीय कारबार के काराधान से संबंधित डीटीएए में अन्तर्विष्ट खण्डों पर पुनः सुग्राहित होंगे।

1.22.7 उन देशों के निवासियों पर पोत परिवहन से अर्जित लाभ पर कराधान में कोई सामंजस्य नहीं है जिन देशों में घरेलू कानून के अनुसार पोत परिवहन से आय पर कोई कर नहीं है। आगे, इन छूटों का भारत में राजस्व पर प्रभाव से संबंधित कोई विश्लेषण उपलब्ध नहीं है।

1.22.7.1 *मंत्रालय को उन कर छूटों का जो उन देशों को दी जा रही हैं जहां घरेलू कानून के अन्तर्गत पोत परिवहन से आय, कर मुक्त है एवं अनिवासी दोनों जगह भारत तथा विदेशों में टैक्स देने से बच रहे हैं का अध्ययन करवाना चाहिए।*

1.22.7.2 एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान मंत्रालय ने बताया कि डीटीएए न केवल दोहरे कराधान से बचने के लिए अपितु देश के अन्य आर्थिक हितों के लिए भी अभिप्रेत हैं।

1.22.8 मैरीटाईम कारबार में सम्मिलित अनिवासी निर्धारितियों को आयात पर माल भाड़े से उद्भूत आय का विभाग द्वारा कर निर्धारण हुआ यह सुनिश्चित करने के लिए कोई तन्त्र मौजूद नहीं है।

1.22.8.1 *मंत्रालय को आयात से होने वाली भाड़ा आय के कराधान हेतु एक समुचित तन्त्र के गठन पर विचार करना चाहिए।*

1.22.8.2 एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान, मंत्रालय ने बताया कि भारत से बाहर प्रोद्भूत एवं उत्पन्न होने वाले भाड़ा भुगतान, आयकर अधिनियम के अनुसार कराधान के अध्यधीन हैं। उसने यह भी बताया कि हर एक मामले की जांच की जाएगी।

1.22.9 यह असंभावित है कि 1961 से आगे से धारा 172 के अंतर्गत दाखिल की गई सभी विवरणियों का निर्धारण 31.12.2008 तक किया जाएगा। यदि इन्हें प्रक्रियागत किया गया है तो कर मांग की वसूली की संभावना, यदि कोई हो तो, दूरस्थ है।

1.22.9.1 *मंत्रालय स्थिति की समीक्षा कर सकता है चूंकि यह मुद्दा अनिवासियों से संबंधित है जो समुद्रीय कारबार में शामिल है जिनका भारत में कोई स्थाई प्रतिष्ठान नहीं है।*

1.22.9.2 एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान मंत्रालय यह सुनिश्चित करने के लिए सहमत हुआ कि सभी विवरणियों को निर्धारित अवधि के अन्दर प्रक्रियागत किया गया है।

1.22.10 तटीय पोत परिवहन में सम्मिलित विदेशी पोतों को डीटीएएज के उल्लंघन में डीटीएए की सौ प्रतिशत सहायता दी जा रही थी। तटीय पोत परिवहन अनिवासियों के कराधान सामंजस्य का तन्त्र अपर्याप्त था।

1.22.10.1 *मंत्रालय को महानिदेशक नौपरिवहन के साथ समन्वय सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र विकसित करना चाहिए ताकि तटीय नौपरिवहन से अनिवासियों द्वारा व्युत्पन्न आय पर कर लगाया जा सके।*

1.22.10.2 एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान मंत्रालय लेखापरीक्षा सिफारिश के साथ सहमत हुआ।