रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 306] नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, सितम्बर 3, 2015/भाद्र 12, 1937
No. 306] NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 3, 2015/BHADRA 12, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 27 अगस्त, 2015

सं. टीएएमपी/25/2015-केओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एततद्वारा, पत्तन के रेलवे के धर्मकांटे (वेब्रिज) के उपयोग के लिए दर निर्धारण हेतु कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है ।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/25/2015-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास **आवेदक**

गणपूर्ति:

1. श्री टी.एस.बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)
2. श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अगस्त 2015 के 10वें दिन पारित)

विचाराधीन प्रस्ताव पत्तन के रेलवे धर्मकांटों के उपयोग हेतु दर-निर्धारण के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त हुआ है ।

2.1. दिनांक 9 अप्रैल 2015 के अपने पत्र में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत मुख्य बातों के साथ-साथ दिनांक 9 अप्रैल 2015 के अपने पत्र के साथ केओपीटी द्वारा प्रस्तुत बोर्ड के (रिजोल्यूशन) संकल्प की प्रति में से लिए गए बिन्दु नीचे संक्षेप में दिये हैं:

(i) केओपीटी में हाल्दिया डॉक कॉम्प्लैक्स (एचडीसी) ने ग्राहकों की मांगों को पूरा करने के लिए दो सड़क धर्मकांटों (वे ब्रिजों) और दो रेल मार्ग धर्मकांटों की आपूर्ति संस्थापना, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए हाल ही में निविदा विज्ञापित की थी और उपरोक्त उद्देश्य के लिए एक संविदा को अंतिम रूप भी दिया जा रहा है । निविदा के अनुसार ये सुविधा सफल बोलीदाताओं द्वारा सृजित की जायेगी और प्रचालित की जायेंगी जिन्हें संविदा (ठेके) की दरों के अनुसार एचडीसी द्वारा भुगतान किया जायेगा जबकि केओपीटी दरमान के अनुसार वसूल करेगा ।

(ii) केओपीटी के वर्तमान दरमान में सड़क के धर्मकांटे के उपयोग के लिए एक दर है, किंतु रेल के धर्मकांटे के उपयोग हेतु उसमें कोई दर नहीं है । तद्नुसार, कथित रेल धर्मकांटे की सेवा के लिए एक दर की आवश्यकता है ताकि प्रस्तावित सुविधाओं के लिए उपयोगकर्ता से प्रभार वसूल किया जा सके ।

(iii) केओपीटी के वर्तमान दरमान में, दरमान के खंड 16.1(6) के अंतर्गत सड़क धर्मकांटे के उपयोग के लिए एक दर दी हुई है । लागू होने वाली दर (खाली गाड़ी के लिए कम से कम रू. 25.92 और लदे हुए वाहन अथवा गाड़ी के लिए रू. 51.84 के अधीन) रू. 5.18 प्रति टन है । दरमान के खंड 16.1(15) (क) के नोट में रेल पर लदे कार्गो के लिए प्रेषण संबंधी सेवाओं से संबंधित निम्नलिखित प्रावधान किया है:

' **नोटः** यदि किसी कारणवश, धर्म कांटे से तोलने की सेवा पत्तन द्वारा प्रदान न की जा सके तो केओपीटी के दरमान के खंड 16.1 में क्रम सं. 6 पर उपलब्ध तौलमान (वेमैंट) प्रभारों के लिए प्रदत्त दर पर कटौती हेतु विचार किया जा सकता है । '

(iv) मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार जब अधिसूचित दरमान में किसी सेवा/कार्गो के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध न हो, तो पत्तन उसके लिए प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और जब तक दर अंतिम रूप से अधिसूचित न हो जाए तब तक तदर्थ आधार पर दर लगा सकता है । इस उद्देश्य के लिए तदर्थ दर समतुल्य सेवाओं / कार्गो के लिए प्रचलित अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर निकाली जानी चाहिए और इस पर पत्तन और संबंधित उपयोक्ताओं के बीच परस्पर सहमति होनी चाहिए ।

(v) यह मामला न्यासी मंडल के समक्ष रखा गया है / था जहाँ मंडल ने सड़क के धर्मकांटे के उपयोग के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रभार को रेलवे धर्मकांटे के संबंध में अपनाने का अनुमोदन कर दिया है । तथापि खाली और लदे हुए वैगन को तौलने के लिए विभिन्न न्यूनतम प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं ।

(vi) तद्नुसार केओपीटी के वर्तमान दरमान के भाग –III के अंतर्गत खंड 16 में क्रम सं. 17 के रूप में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन के लिए निम्नलिखित प्रस्तावित किया जाता है:

खंड 16	विविध प्रभार	
खंड 16.1	विविध सेवाओं के लिए प्रभार निम्नलिखिति दरों पर लगाए जायेंगे:	
क्रं सं.	विवरण	दर
17	पत्तन के रेल धर्मकांटे का उपयोग नोटः (i) दर में तौल प्रमाण पत्र जारी करना भी है। (ii) तौले गए भारित वैगनों के वजन में से भारतीय रेल की घोषणा के अनुसार संबद्ध वैगनों के खोखे का वजन घटाकर शेष वजन के लिए बिल दिया जायेगा खाली वैगन को तौलने के लिए प्रभार तब लगाया जायेगा जब आवश्यकतानुसार उसे तोला जायेगा । उपरोक्त पर विशेष दर भी लागू होगी ।	खाली वैगन के लिए न्यनूतम रु. 100.00 और भरे हुए वैगन के लिए रु. 200.00 के अधीन रु. 5.18 प्रति टन

(vii) न्यासी मंडल ने भी अनुमोदित किया है कि उपरोक्त दर और (लागू होने वाली विशेष दर के साथ) शर्तें भी, केओपीटी द्वारा प्रचालित की जा रही रेलवे धर्मकांटा सुविधा के उपयोग हेतु ग्राहकों पर, दर के अंतिम रूप से अधिसूचित होने तक, तदर्थ आधार पर लगाई जा सकती है ।

(viii) केओपीटी के वर्तमान प्रशुल्क को निर्धारित करते समय प्राधिकरण ने वर्ष 2014-15 के दौरान एचडीसी के लिए 33.60 एमएमटी यातायात अनुमानित किया था, जबकि वर्तमान रुझान के आधार पर वास्तविक यातायात केवल 30 एमएमटी के आसपास ही हो सकता है। इसके परिणामस्वरूप, प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारित करते समय (जिस आय पर) विचार किया गया था, उसकी तुलना में अपेक्षाकृत कम आय प्राप्त होगी।

(ix) इस अंतर के एक भाग को ऐसी मूल्य वर्धित सेवा प्रदान कर दूर करने का प्रस्ताव है न कि दरें बढ़ाकर। प्रस्तावित दर लगाने से न केवल प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार अनुमेय सीमा के भीतर ही आय प्राप्त होगी बल्कि इससे ग्राहकों की आवश्यकता भी पूरी होगी।

(x) इसके अलावा, आईएसएचपीएल (बर्थ सं. 4 ए के लाइसैंसी) के दरमान के संशोधन हेतु अपने आदेश में प्राधिकरण ने हाल ही में, दिनांक 7.8.2014 की अपनी अधिसूचना के माध्यम से गतिमान धर्मकांटे हेतु तौल प्रभार के रूप में रु. 5.00 प्रति मी.टन की दर को अनुमोदित किया है।

2.2. इस संबंध में, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ, दो उपयोक्ताओं, यथा, जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड और सरावगी उद्योग (प्रा.) लिमि. से प्राप्त ई-मेलों की प्रतियाँ भेजी हैं जिसके साथ उन्होंने रेलवे धर्मकांटे के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को अपनी सहमति भी दी है।

3. केओपीटी द्वारा दी गई प्रस्तुतियों की प्राथमिक जाँच पड़ताल के दौरान, केओपीटी द्वारा की गई प्रस्तुतियों में कुछ कमियाँ पाई गई थीं। तद्नुसार, दिनांक 22 अप्रैल 2015 के हमारे पत्र के माध्यम से केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह अपेक्षित सूचनाएँ/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करे। दिनांक 29 मई 2015 के एक अनुस्मारक के बाद दिनांक 5 जून 2015 के अपने पत्र के माध्यम से केओपीटी ने उत्तर दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/ स्पष्टीकरण और उन पर केओपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध हैः-

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना / स्पष्टीकरण	केओपीटी के जवाब
(i)	केओपीटी ने ऊपर संदर्भित अपने प्रस्ताव में रेल धर्मकांटा की नई सेवा के विषय में अपने प्रचालित दरमान में सड़क के धर्मकांटे के उपयोग हेतु दर अपनाने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में केओपीटी स्पष्ट करे कि क्या प्रचालन की लागत और रेल धर्मकांटा पर सेवा की प्रकृति, सड़क धर्मकांटे के समतुल्य होगी।	रेल धर्मकांटा और सड़क धर्मकांटा दोनों ही तौल-सेवा प्रदान करते हैं और इसलिए सेवाएँ समतुल्य हैं। जहाँ तक लागत का संबंध है, तो यह अनेक अवयवों पर निर्भर करती है। हल्दिया डॉक कॉम्पलैक्स केओपीटी ने रेल धर्मकांटे और सड़क धर्मकांटे की आपूर्ति, संस्थापना, उसको आरम्भ करने और उसके प्रचालन (3 वर्ष के लिए) के लिए मेसर्स राइस लेक वेईंग सिस्टम्स इंडिया लिमि. से बजटरी दरें भी प्राप्त कर ली थीं। कथित भाव प्रस्ताव के अनुसार, रेल धर्मकांटा और सड़क धर्मकांटा की आपूर्ति संस्थापना और (3वर्ष के लिए) प्रचालन और अनुरक्षण समेत, कुल लागत क्रमशः रु. 1.27 करोड़ और रु. 1.30 करोड़ है। (केओपीटी ने बजटरी प्रस्ताव की प्रति प्रस्तुत की है) हाल ही की एक निविदा में केओपीटी द्वारा प्राप्त की गई दर बताती है कि रेल धर्मकांटे की आपूर्ति, संस्थापना और प्रचालन एवं अनुरक्षण की प्रति मी.ट. दर, सड़क धर्मकांटे की प्रति एमटी दर से रु. 0.99 कम है तथापि, रेल धर्म कांटे के मामले में रेल धर्म कांटे को प्रचालित रखने के लिए एक अच्छी खासी राशि रेल पटरी को दुरूस्त रखने के लिए भी खर्च करनी होगी। केओपीटी ने बताया है कि रेल धर्म कांटे की तुलना में सड़क धर्म कांटे की प्रचालन लागत और सेवा की प्रकृति समतुल्य है।
(ii)	केओपीटी ने अपना प्रस्ताव 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अधीन तैयार किया है। तथापि, प्राधिकरण द्वारा प्रस्ताव को प्रशुल्क नीति 2015 और कार्यसाधक मार्गदर्शियों का अनुपालन करते हुए निपटाना होगा। कार्य साधक मार्गदर्शियों की धारा 5.7.1 प्राधिकरण से अपेक्षा करती है कि वह नई सुविधा के लिए दरों के साथ-साथ परफारमेंस मानक भी अधिसूचित करे। अतः केओपीटी से अनुरोध है कि वह प्रस्तावित सुविधा से संबंधित मसौदा परफारमेंस मानक भी प्रस्तुत करे।	गतिमान रेल धर्मकांटा (इन मोशन रेलवेब्रिज) के प्रचालन हेतु परफारमेंस मानक, रेल मंत्रालय और भारतीय रेल द्वारा समय-समय पर जारी किए गये परिपत्रों / मार्गदर्शियों द्वारा मार्गदर्शित होंगे। फिर भी, तौल एकदम ठीक आ रहा है, यह सुनिश्चित करने के लिए गतिमान रेल धर्मकांटे का संबंधित प्राधिकारियों (भारतीय रेल और माप तौल विभाग) द्वारा नियमित रूप से मानांकन किया जाता रहेगा।

(iii)	केओपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ (उन दो) सहमति पत्रों की प्रतियाँ भी प्रस्तुत की हैं जो उसने दो उपयोक्ताओं यथा, जिदल स्टील एडं पावर लिमि. और सरावगी उद्योग (प्रा.) लिमि. से प्राप्त की थी । केओपीटी पुष्टि करे कि संदर्भित मामले में परामर्श के लिए क्या केवल यह दोनों उपयोक्ता ही प्रासंगिक होंगे । यदि किन्हीं अन्य उपयोक्ताओं से भी परामर्श किया जाना है तो उनका सम्पर्क विवरण प्रस्तुत करें ।	हाल्दिया डॉक काम्प्लैक्स (एचडीसी) में कोयले का प्रहस्तन करने वाले सम्बद्ध उपयोक्ताओं की सूची, उनके संपर्क विवरण के साथ प्रस्तुत है ।

4. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार दिनांक 9 अप्रैल 2015 के केओपीटी के पत्र दिनांक 22 अप्रैल 2015 के हमारे पत्र और दिनांक 5 जून 2015 के केओपीटी के उत्तर, इनमे से प्रत्येक की एक-एक प्रति सम्बद्ध उपयोक्ताओं / उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी मांगते हुए अग्रेषित की गई थीं । दिनांक 8 जुलाई 2015 के एक अनुस्मारक के बावजूद जब तक यह मामला अन्तिम रूप देने के लिए लिया गया, किसी भी उपयोक्ता / उपयोक्ता संगठन ने कोई टिप्पणी पेश नहीं की है ।

5. केओपीटी ने बताया है कि इन मोशन रेलवे वेब्रिज के प्रचालन हेतु परफार्मेंस स्टैंडर्ड भारतीय रेल द्वारा समय-समय पर जारी किए गए विभिन्न परिपत्रों / मार्गदर्शियों और रेल मंत्रालयों द्वारा मार्गदर्शित किए जायेंगे । इसके प्रसंग में, दिनांक 17 जून 2015 के हमारे पत्र द्वारा प्रस्ताव की प्राप्ति सूचना देते हुए केओपीटी को परफार्मेंस स्टर्डैर्ड के संबंध में सूचित किया गया था कि प्रशुल्क नीति को प्रचालन में लाने के लिए जारी किए गए कार्यसाधक मार्गदर्शियों के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2015 परफार्मेंस स्टैंडर्डस प्रदान करने का प्रावधान करता है । तदनुसार, केओपीटी से पुनः अनुरोध किया गया था कि वह केओपीटी में रेल धर्मकांटा के प्रचालन के संबंध में रेलवे से परफार्मेंस स्टैंडर्डस प्राप्त करे और प्रैस्क्रिप्शन के लिए प्रस्ताव करे । केओपीटी को यह भी सूचित किया गया था कि दरमान का इन्डैक्सेशन जैसा कि प्रशुल्क नीति 2015 की धारा 2.8 में दिया गया है, केओपीटी द्वारा वायदा किए गए परफार्मेंस स्टैंडर्डस को प्राप्त करने के अधीन होगा, जैसा कि कथित नीति की धारा 3.2 में वर्णित है ।

केओपीटी से यह नोट करने का भी अनुरोध किया गया था कि रेल धर्मकांटे के प्रचालन हेतु परफार्मेंस स्टैंडर्डस के अभाव में कथित प्रशुल्क मद को हो सकता है, इन्डैक्सेशन प्राप्त न हो । दिनांक 21 जुलाई 2015 के अनुस्मारक के बाद दिनांक 28 जुलाई 2015 के अपने पत्र के माध्यम से केओपीटी ने उत्तर दिया है । केओपीटी द्वारा इस संबंध में प्रस्तुत बातें संक्षेप में निम्नानुसार हैं-

(i) चूंकि रेल धर्मकांटे वजन मापने की मशीने (तराजू) हैं, (इसलिए) अपेक्षा तौल का ठीक-ठीक (त्रुटिहीन) होना और उसे रेल प्राधिकारियों द्वारा अंतिम रूप से स्वीकार करना है । धर्मकांटे के पठनों का उपयोग रेलवे रसीदें जारी करने हेतु किया जाना है । तद्नुसार, निम्नलिखित परफार्मेंस स्टैंडर्ड प्रदान किए जा सकते हैं ।

धर्मकांटे पर मोहर लगाने और सत्यापन का कार्य राज्य सरकार के वजन और माप तौल विभाग (वेट्स एंड मेजरमेंट डिपार्टमेंट) द्वारा वार्षिक रूप से किया जाएगा । धर्मकांटे को भारतीय रेल के परीक्षण वैगन द्वारा क्रॉस चैक किया जायेगा ।

(ii) प्रशुल्क नीति की धारा 3.1 के अंतर्गत प्रदत्त परफार्मेंस परिमापक एक पत्तन द्वारा प्राप्त करने ही होंगे यदि पत्तन अपने दरमान का समग्रता में इन्डैक्शेसन चाहता है । (प्रशुल्क) नीति में परफार्मेंस स्टैंडड्र्स भी प्रदान किये गये हैं ।

(iii) प्राधिकरण इस बात की सराहना कर सकता है कि ऐसे मानक, जो 2015 की प्रशुल्क नीति में निर्देशित हैं, जैसे, औसत शिप दिवस आउट पुट, (कंटेनरों के मामले में) प्रति घंटा फेरों की संख्या इत्यादि रेलवे धर्मकांटा पर अकेले में नहीं लागू किये जा सकते । यदि केओपीटी अपने वायदे के अनुसार परफार्मेंस स्टैंडड्र्स प्राप्त कर लेता है तो 2015 की नीति के अनुसार इन्डैक्सेशन सभी संबंधित सेवाओं को लागू होगा ।

(iv) तदनुसार, प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह केओपीटी के प्रस्ताव के अनुमोदन के लिए उपरोक्त पर विचार करे ।

6. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्लिखित स्थिति भरती हैः-

(i) ग्राहकों की मांग पूरी करने के प्रयोजन से केओपीटी ने केओपीटी के ही हाल्दिया डॉक काम्प्लैक्स (एचडीसी) में 2 नग सड़क धर्मकांटे और 2 नग रेलवे धर्मकांटे तैनात करने का इरादा किया है । इसं संबंध में, केओपीटी ने सड़क-धर्मकांटों के साथ-साथ रेलवे धर्मकांटों की आपूर्ति उनकी संस्थापना, प्रचालन और अनुरक्षण की जिम्मदारी एक ठेकेदार को सौंपी है । हालांकि ठेकेदार, केओपीटी की ओर से सड़क धर्मकांटे और रेलवे धर्म कांटे तैनात करेगा, सड़क धर्मकाटों और रेल धर्मकाटों के उपयोग के लिए स्वयं केओपीटी अपने दरमान के अनुसार दर की वसूली करेगा और ठेकेदार को केओपीटी तथा ठेकेदार के बीच सहमति के अनुसार, ठेका-दर के अनुसार भुगतान किया जायेगा । इस प्रकार

केओपीटी और ठेकेदार के बीच अभिकल्पित व्यवस्था पूरी तरह से / शुद्ध रूप से एक ठेका व्यवस्था है न कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42 (3) के तहत आने वाली बीओटी / बीओओटी व्यवस्था। इस संबंध में, यहाँ यह मानना उचित होगा कि केओपीटी ने एक सांविधिक निकाय होते हुए, अभिकल्पित व्यवस्था में प्रवेश करने से पहले सांविधिक प्रावधानों को ध्यान में रखा होगा।

(ii) जैसाकि केओपीटी द्वारा रिपोर्ट दी गई है, चूंकि सड़क धर्मकांटे और रेल धर्मकांटे तैनात किए जायेगे, सड़क धर्मकांटों और रेल धर्मकांटों के उपयोग के लिए उपयोक्ताओं पर लगाए जाने के लिए केओपीटी को एक दर चाहिए। इसका वर्तमान दरमान पहले ही से पत्तन के सड़क धर्मकांटे के उपयोग के लिए रु. 5.18 प्रति टन की दर प्रदान करता है जो सड़क धर्म कांटे की तैनाती के मामले में केओपीटी द्वारा लगाई जायेगी। तथापि, केओपीटी का वर्तमान दरमान रेलवे धर्मकांटे के उपयोग के लिए एक अलग दर प्रदान नहीं करता है। इस प्रकार, अब केओपीटी का प्रस्ताव इसके वर्तमान दरमान में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सड़क धर्मकांटे के बारे में भी अपनाने की अनुमति प्राप्त करने के लिए है। केओपीटी के प्रस्ताव को इसके न्यासी मंडल ने अनुमोदित कर दिया है।

(iii) प्रशुल्क नीति की धारा 5.4 अनुबंध करती है कि यदि किसी प्रस्ताव या प्रकरण के प्रति किसी उपयोक्ता की ओर से कोई आपत्ति न हो तो इस प्राधिकरण को कोई संयुक्त सुनवाई आयोजित करने की आवश्यकता नहीं है। संदर्भित मामले में भी जैसाकि इससे पहले उल्लेख किया गया है, रेलवे धर्मकांटे के उपयोग के लिए केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर के प्रति उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं है। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए संदर्भित मामले में किसी संयुक्त सुनवाई की आवश्यकता महसूस की गई।

(iv) (क) रेल धर्म कांटे के संबंध में सड़क धर्म कांटे की दर अपनाने हेतु केओपीटी को सुविधा प्रदान करने के लिए कोओपीटी ने अपने प्रस्ताव में 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 का संदर्भ लिया है। इस संबंध में यहाँ यह उल्लेख करना उचित है कि जनवरी 2015 से सभी महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति 2015 को प्रचालन में लाने हेतु इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए कार्यसाधक मार्गदर्शियों के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2015 में निहीत अनुबंधों द्वारा शासित हैं। कार्यसाधक मार्दर्शियों की धारा 5.7.1 के अनुसार जब किसी विशेष पत्तन के दरमान में किसी सेवा / कार्गो के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध न हो, तब संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में समतुल्य कार्गो / सेवा / उपकरण के लिए निर्धारित प्रशुल्क और परफार्मेंस स्टैंडर्डस अंगीकार करने का प्रस्ताव कर सकता है और ऐसे समान / प्रतिनिध्यात्मक प्रशुल्क के अभाव में वह संबंधित महापत्तन न्यास इष्टतम क्षमता दरित क्षमता के संदर्भ से या 16% लागताधिक प्रतिलाभ फार्मूले के आधार पर कथित नए कार्गो / उपकरण / सेवा के लिए प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु प्रस्ताव दाखिल कर सकता है।

(ख) कार्यसाधक मार्गदर्शियों की धारा 5.7.1 में निहित अनुबंध के आधार पर ऐसा लगता है कि केओपीटी ने किसी अन्य महापत्तन न्यास के दरमान का संदर्भ लेने की बजाय उसके अपने दरमान में सड़क धर्मकांटे के उपयोग हेतु प्रदत्त दर का संदर्भ लिया है और वह रेलवे धर्मकाटों के उपयोग के लिए भी उसी प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव करता है और साथ ही, वह सड़क धर्मकांटे के उपयोग के मामले में प्रदत्त खाली वैगन हेतु रु. 25.92 और भरे हुए वैगन हेतु रू. 51.84 के न्यूनतम तौलमान प्रभारों से अलग खाली और भरे वैगनों के तौल के लिए भिन्न न्यूनतम प्रभार प्रस्तावित करता है। केओपीटी ने रेल धर्मकांटे के उपयोग के मामले में लगाने के लिए खाली वैगन के तौल हेतु रु. 100.00 और भरे वैगन के तौल हेतु रु. 200.00 की न्यूनतम दरें प्रस्तावित की हैं। केओपीटी का मानना है कि रेल धर्मकांटा और सड़क धर्मकांटा तौल की समतुल्य सेवाएं प्रदान करते हैं। केओपीटी ने यह स्थापित करने के लिए रेल धर्मकांटे तथा सड़क धर्मकांटे की लागत/ कीमत समतुल्य हैं, उसने इनसे संबंधित बजटरी कोटेशन्स प्रस्तुत की हैं।

(ग) यह केवल एक संयोग ही है कि न तो जहाँ केओपीटी में और न ही किसी अन्य महापत्तन में यह प्रशुल्क उपलब्ध है, और जैसाकि कार्यसाधक मार्गदर्शियों की धारा 5.7.1 में सूचीबद्ध है, विभिन्न उपायों में से एक के आधार पर रेल धर्मकांटों के उपयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है।

(v) दिया गया है कि केओपीटी के प्रस्ताव को इसके न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है और चूंकि रेलवे धर्म कांटे के उपयोग हेतु केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर को उपयोक्ताओं ने अपनी सहमति प्रदान कर दी है, यह प्राधिकरण केओपीटी के प्रस्ताव को अपना अनुमोदन प्रदान करने का इच्छुक है। तथापि, इस संबंध में स्पष्ट किया जाता है कि यद्यपि पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है। प्रस्तावित दर का निर्माण करने वाले लागत घटकों पर विचार नहीं किया गया है। चूंकि संबंधित स्टेक होल्डरों की ओर से कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की गई है, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर का केवल समर्थन किया जाता है।

(vi) (क) जैसा कि नोट के पिछले भाग में उल्लेख किया गया है, केओपीटी ने, इस प्राधिकरण द्वारा फाइनल दर अंतिम रूप से अधिसूचित किये जाने तक, प्रस्तावित दर को तदर्थ आधार पर लगाने हेतु अनुमोदन मांगा है। इस संबंध में, कार्यसाधक मार्गदर्शियों की धारा 5.7.3 और 5.7.4 का संदर्भ लेना प्रासंगिक होगा जो अनुबंध करते हैं कि प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही प्रस्तावित दर को इस शर्त के साथ, दर को अंतिम रूप से अधिसूचित किये जाने तक तदर्थ आधार पर लगाया जा सकता है कि प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर और अंतिरम अवधि में लागू किये जाने वाले परफार्मेंस स्टैंडर्ड्स कार्यसाधक मार्गदर्शियों की धारा 5.7.1 में रेखांकित तौर तरीके (अप्रोच) पर आधारित होने चाहिएं और इन पर संबंधित उपयोक्ताओं की सहमति / सम्मति होनी चाहिए।

(ख) जैसाकि ऊपर पहले ही उल्लेख किया गया है, रेल धर्मकांटे के उपयोग हेतु केओपीटी द्वारा लगाए जाने के लिए प्रस्तावित दर, सड़क धर्मकांटे के उपयोग के लिए दरमान में प्रचलित दर है, खाली कंटेनरों और भरे हुए कंटेनरों हेतु न्यूनतम दर में परिवर्तन है। इसके अलावा, यद्यपि किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित दरों पर कोई आपत्ति दर्ज नहीं की है। केओपीटी ने उपयोक्ताओं में से दो से प्राप्त पत्राचार की प्रतियाँ प्रस्तुत की हैं जिनमें उन्होंने तदर्थ आधार पर प्रस्तावित प्रभारों की लेवी को अपनी सहमति / रजामंदी प्रदान की है। साथ ही, तदर्थ आधार पर प्रभार लगाने के प्रस्ताव को न्यासी मंडल का भी अनुमोदन है।

(ग) दिया गया है कि तदर्थ आधार पर केओपीटी द्वारा लगायी जाने वाली दर और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर वही है और चूंकि कथित प्रभार को तदर्थ आधार पर लगाने को उपयोक्ताओं ने अपनी सहमति दे दी है, यह प्राधिकरण, केओपीटी द्वारा लेवी को आरम्भ किये जाने की तिथि से, इस प्रकरण में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक रेल धर्मकांटा प्रभारों की प्रस्तावित दर पर लेवी को नियमित करने को प्रवृत्त है।

(vii) प्रभारों की लेवी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त अनुमोदन से कुछ वित्तीय निहितार्थ निकलेंगे, जैसाकि केओपीटी को रेल धर्मकांटा के उपयोग से कुछ राजस्व की प्राप्ति हो सकती है। चूंकि प्रस्तावित दर से केओपीटी द्वारा अर्जित की जाने वाली अतिरिक्त अनुमानित आय की उम्मीद नहीं की गई थी और उसे 2014 में निपटाये गये केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर निर्णय करते समय समायोजित (फैक्टर्ड) नहीं किया गया था, विवाद उठ सकता है कि राजस्व की हानि लाभ रहित स्थिति को बरकरार रखने के लिए किसी अन्य दर का समायोजन किया जाए।

इस संबंध में यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि राजस्व की हानि लाभ रहित स्थिति सुनिश्चित करने का प्रश्न तो तब उठता है जब, अनुमानित लागत स्थिति के आधार पर पत्तन को, जो कुछ उसे देय है, ऐसा प्रशुल्क पहले ही से दिया जा चुका है और इसके बाद उसे एक नया प्रशुल्क दिया जाना है। तथापि, केओपीटी के मामले में यह याद करना प्रासंगिक होगा कि फरवरी 2014 में निपटाए गए केओपीटी के सामान्य संशोधन मामले से संबंधित प्रक्रिया में पत्तन ने 16% के अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ (रिटर्न) के मुकाबले इस आधार पर केवल 12% की सीमा तक ही नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ माँगा था क्योंकि 16% आरओसीई की दशा में आधार दरों में कुछ ज्यादा वृद्धि की जरूरत होती। इस प्रकार, केओपीटी द्वारा किये गये अनुरोध के आधार पर केवल 12% तक ही रिटर्न अनुमत किया गया और तद्नुसार, कुछ घाटे की भरपाई न करते हुए, तात्कालिक प्रचलित प्रशुल्क में वृद्धि की अनुमति दी गई थी। अतएव, राजस्व की हानि-लाभ रहित स्थिति बनाए रखने के लिए किसी अन्य दर में समायोजन करने का तो प्रश्न ही नहीं उठता। संयोगवश स्वयं केओपीटी ने भी पुष्टि कर दी है कि प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, अनुमोदित दर की लेवी से केओपीटी को अनुमेय सीमा से ज्यादा कमाई नहीं होगी।

(viii) रेलवे धर्मकांटे के उपयोग हेतु प्रभारों पर 5% विशेष लेवी लगाने के पत्तन के प्रस्ताव के संबंध में पुनः इस तर्क की गुंजाइश है कि केओपीटी द्वारा रेलवे धर्म कांटे के उपयोग के लिए प्रभारों पर 5% की विशेष लेवी, जिसकी केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव को निपटाने के दौरान अपेक्षा नहीं की गई थी, से पत्तन को, पेशन देनदारी की मद में निर्धारित राशि की तुलना में अतिरिक्त राशि की कमाई होगी। इस संबंध में, यहाँ यह याद करना उचित होगा कि जैसाकि सामान्य संशोधन आदेश में उल्लेख किया गया है, पेंशन लेवी लगभग 5.34% परिगणित की गई थी। तथापि, वर्तमान मामले में, केओपीटी को वर्तमान प्रशुल्क चक्र में 5% की विशेष दर चार्ज करने का प्राधिकार दिया गया है और स्थिति की समीक्षा इसके दरमान के अगले संशोधन के समय की जानी थी। इस प्रकार, लगभग रु. 0.42 करोड़ की पेंशन देनदारी (रु. 124.87 करोड़ X 0.34%) भरपाई के बिना छोड़ दी गई है। इसके बाद आदेश सं. टीएएमपी/31/2014-केओपीटी, दिनांक 30 सितम्बर, 2014 के माध्यम से केओपीटी के अधीन कोलकाता डॉक सिस्टम के कंटेनर टर्मिनल में (ऑन व्हील अथवा अन्यथा) सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए दर के निर्धारण हेतु केओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव को निपटाते हुए रु. 0.29 करोड़ की एक राशि का अनुमान लगाया गया है जिसे पत्तन द्वारा पेंशन

देनदारी की मद में वसूल किया जाना है। यह वसूली, सीमा-शुल्क निरीक्षण के लिए दर की लेवी के नाम पर केओपीटी द्वारा उत्पन्न की जाने वाली अतिरिक्त आय से की जानी है। इसके अलावा अब भी रु. 0.13 करोड़ भरपाई के बिना रह गया है। इस प्रकार, रेल धर्मकांटे के उपयोग के लिए प्रभारों पर 5% की विशेष लेवी से पत्तन द्वारा अनावश्यक लाभ उठाने का तो प्रश्न ही नहीं उठता।

(ix) प्रशुल्क नीति को प्रचालन में लाने के लिए जारी किये गए कार्यसाधक मार्गदर्शियों के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2015 परफार्मेंस स्टैंडड्र्स प्रदान करने का अनुबंध करती है। तद्नुसार, हमारे अनुरोध पर केओपीटी ने (निम्नानुसार) परफार्मेंस स्टैंडड्र्स प्रदान करने का प्रस्ताव किया है।

'धर्मकांटे पर मोहर लगाने और उसके सत्यापन का कार्य प्रति वर्ष राज्य सरकार के वेट्स एंड मेज़रमैंट डिपार्टमैट द्वारा किया जाएगा। धर्मकांटे की दोहरी जाँच (क्रॉस चैक) भारतीय रेल के टैस्ट वैगन द्वारा की जाएगी।' केओपीटी के अनुसार रेलवे धर्मकांटे तौलमान तराजू हैं, इसलिए, अपेक्षा है कि तौल एकदम ठीक-ठीक (निर्दोष) हो और रेलवे रसीदें जारी करने हेतु रेल प्राधिकारी उसे स्वीकार भी करें। उपरोक्त को देखते हुए, केओपीटी ने इसके द्वारा प्रस्तावित परफार्मेंस स्टैंडर्डस को अनुमोदित किये जाने का प्रस्ताव किया है। केओपीटी द्वारा प्रस्तावित फार्मुलेशन, धर्मकांटों के वार्षिक मोहर लगाने और उनके सत्यापन द्वारा धर्मकाँटों की परिशुद्धता सुनिश्चित करने के लिए है। इसलिए, प्रस्तावित फार्मुलेशन एक नोट के रूप में प्रदत्त है।

7.1. परिणामस्वरूप और ऊपर प्रदत्त कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर निम्नलिखित प्रावधान को केओपीटी के वर्तमान दरमान में भाग-III विविध प्रभार के अंतर्गत खंड 16.1 (विविध प्रभार) के अधीन क्रम सं. 17 के रूप में जोड़ा जाता हैः

क्रम सं.	विवरण	दर
17	पत्तन के रेल धर्मकांटे का उपयोग नोटः (i) दर में तौल प्रमाण पत्र जारी करना भी है। (ii) तौले गए भारित वैगनों के वजन में से भारतीय रेल की घोषणा के अनुसार संबद्ध वैगनों के खाली खोखे का वजन (टेयर वेट) घटाकर शेष वजन के लिए बिल दिया जायेगा। यदि आवश्यकतानुसार खाली वैगन का वजन किया जाता है तो खाली वैगन के लिए तौलमान प्रभार लगाया जायेगा। (ii) उपरोक्त पर विशेष दर भी लागू होगी।	एक खाली वैगन के लिए न्यनूतम रु. 100.00 और भरे हुए वैगन के लिए न्यूनतम रु. 200.00 के अधीन रु. 5.18 प्रति टन

नोटः रेल धर्म कांटों पर मोहर लगाने और उनके सत्यापन का कार्य प्रतिवर्ष राज्य सरकार के वेट्स एंड मेज़रमैंट विभाग द्वारा किया जायेगा। धर्मकांटों की दोहरी जाँच भारतीय रेल के टैस्ट वैगन द्वारा की जायेगी।

7.2. चूंकि अंतरिम अवधि में केओपीटी द्वारा लगाई गई रेल धर्मकांटे की मद में दर और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर समान हैं, ये दर भारत का राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तिथि से तत्काल लागू हो जाएगी और केओपीटी के वर्तमान दरमान की वैधता की समाप्ति के साथ समाप्त होते हुए, 31मार्च, 2016 तक वैध रहेगी। केओपीटी द्वारा लेवी के आरम्भ किये जाने की तिथि से पारित आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक, प्रस्तावित दरों पर, केओपीटी द्वारा रेल धर्म कांटे के प्रभार की लेवी को नियमित किया जाता है।

टी.एस. बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/ 2015 (190)]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 27th August 2015

No. TAMP/25/2015-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of rate for use of Port's Railway weighbridge as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/25/2015-KOPT

Kolkata Port Trust **…** **Applicant**

QUORUM

(i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

(ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 10th day of August 2015)

The proposal under consideration has been received from the Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of rate for use of Port's Railway weighbridges.

2.1. The main submission made by the KOPT in its letter dated 09 April, 2015 as well as points taken from the copy of the Board resolution furnished by the KOPT along with its letter dated 09 April, 2015 are summarized below:

(i) The Haldia Dock Complex (HDC) at KOPT had recently floated tender and is in the process of finalization of a contract for Supply, Installation, Operation and Maintenance of 2 Nos. of Road weighbridge as well as 2 Nos. Railway Weighbridges to satisfy customer demand. As per the tender, the facility will be created and operated by the successful bidders who will be paid by HDC as per the contract rate while KOPT shall recover as per Scale of rates.

(ii) KOPT's present Scale of Rates (SOR) contains a rate for use of road weighbridge but does not have any rate for use Rail weighbridge. Accordingly, a rate for the said Rail Weighbridge service is required so that the charge can be collected from the user of the proposed facilities.

(iii) In the present SOR of the KOPT, a rate has been prescribed for use of Port's Road Weigh bridge under S.16.1 (6) of the SOR. The applicable rate is `5.18 Per ton (subject to a minimum of `25.92 for an empty vehicle and `51.84 for a loaded vehicle). Further, the note to S.16.1 (15) (a) of the SOR dealing with Despatch related services for rail borne cargo provides the following:

"Note: If due to any reasons, the service of weighment cannot be provided by the port, the prescribed rate for weighment charges available at SI. No.6 of S.16.1 in the Scale of Rates of the KOPT may be considered as a discount".

(iv) As per Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March 2005, whenever a specific tariff for services/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit the proposal and levy the rate on an adhoc basis till the rate is finally notified. For this purpose, the adhoc rate must be derived based on the existing notified tariffs for comparable services/ cargo and it must be mutually agreed upon by the port and the concerned users.

(v) The matter was placed before the Board of Trustees where the Board has approved adoption of the charge as approved by TAMP for use of Road weighbridge in respect of Railway weighbridge. However, a different minimum charge for weighment of empty and loaded wagon has been proposed.

(vi) Accordingly, the following is proposed for approval of TAMP as Sl. No. 17 in Section 16 under Part – III of the existing Scale of Rates of KOPT:

S.16	Miscellaneous charges	
S.16.1	Charge at the following rates shall be levied for miscellaneous services:-	
Sr. No.	Description	Rate
17	Use of Port's Rail Weigh bridge Note: (i) The rate includes issuance of weighment certificate. (ii) The bill will be raised for the weight of the loaded wagons weighed less the tare weight of the wagons concerned as per declaration of the Indian Railways. The weighment charge against empty wagon shall be levied, if the same is undertaken as per requirement.	` 5.18 Per ton subject to a minimum of ` 100.00 for an empty wagon and `200 for a loaded Wagon.

Special rate will also be applicable against the above.

(vii). The Board of Trustees have also approved that the above rate as well as conditionality (with the applicable Special rate) may be levied on the customers against use of Railway Weighbridge facility being commissioned at KOPT on an ad-hoc basis till the rate is finally notified.

(viii). While fixing the present tariff of the KOPT, TAMP had considered an estimated traffic of 33.60 MMT for HDC during 2014-15, while based on the current trend, the actual traffic may be around 30MMT only. This will result in realisation of less income vis-à-vis what had been considered by TAMP while fixing of tariff.

(ix). A part of this gap is proposed to be bridged by way of providing such value added service, instead of increasing rates. Levy of the proposed rate shall not result in earning beyond permissible limit as per the tariff guidelines. Besides, this will facilitate the customer requirement also.

(x). Further, TAMP in their order for revision of Scale of Rates of ISHPL (Licensee of Berth No. 4A) has recently approved a rate of ` 5.00 per MT as weighment charges for in motion weighbridge, vide their notification dated 7.8.2014.

2.2. In this regard, the KOPT along with its proposal has sent copies of the emails received by it from two users i.e. Jindal Steel & Power Ltd. and Saraogi Udyog (P) Ltd., giving consent to the rates proposed by the KOPT for Railway Weighbridge.

3. On a preliminary scrutiny of the submissions made by KOPT, some gaps were observed in the submissions made by KOPT. Accordingly, the KOPT was requested vide our letter dated 22 April, 2015 to furnish the requisite information/ clarification. After a reminder dated 29 May, 2015, the KOPT has responded vide its letter dated 05 June, 2015. The information/ clarification sought by us and the response of KOPT thereon are tabulated below:

Sr. No.	**Clarification/ Information sought by us**	**Reply of KOPT**
(i)	The KOPT in its above referred proposal has proposed to adopt the rate for use of the Road Weigh Bridge as prevailing in its Scale of Rates, in respect of the new service of Rail Weigh Bridge. In this regard, the KOPT to clarify whether the cost of operation and nature of service at the Rail Weigh Bridge	Both Rail Weighbridge and Road Weighbridge provide weighment services and hence services are comparable. So far as cost is concerned, the same is dependent on many factors. Haldia Dock Complex, KOPT had obtained budgetary rates for supply, installation, commissioning and operation & maintenance (for 3 years) of rail and

	will be comparable to the Road Weigh Bridge.	road Weighbridge from M/s Rice lake Weighing Systems India Ltd. As per the said quotation, the total cost including supply, installation and operation & maintenance (for 3 years) of rail weighbridge and road weighbridge are `1.27. Crore and `1.30. Crore respectively. (Copy of Budgetary offer has been furnished by KOPT) In a recent tender, the rate obtained by KOPT indicates that the rate per MT of supply, installation and O&M of a rail Weighbridge is `0.99 lower than that of a road weighbridge. However in case of Rail Weighbridge a substantial amount is required to be spent on track fitness to make the rail weighbridge operational. KOPT has stated that the cost of operation as well as the nature of service of Rail Weigh Bridge vis a vis Road Weigh Bridge is comparable.
(ii)	The KOPT has formulated its proposal under 2005 Tariff Guidelines. However, the proposal will have to be disposed of by the Authority following the Tariff Policy, 2015 and the Working Guidelines. Clause 5.7.1 of Working Guidelines requires the Authority to notify performance standards along with the rates for a new facility. The KOPT, therefore, to furnish the draft Performance standards pertaining to the proposed facility.	The Performance Standards for operation of In-Motion Railway Weigh Bridge would be guided by Ministry of Railways and various circulars / Guidelines issued by Indian Railways from time to time. However, the In-Motion Railway Weighbridge shall have to be calibrated regularly from the concerned authorities (Indian Railways and Measures dept.) to ensure correctness of weighment.
(iii)	The KOPT, along with its proposal, has furnished copies of the letter of consent obtained by it from two users viz. Jindal Steel & Power Ltd and Saraogi Udyog (P) Ltd. The KOPT to confirm whether the said two users only would be relevant to be considered for consultation in the case of reference. If any other users are to be consulted, their contact details to be furnished.	The list of concerned Users alongwith contact details handling coal at Haldia Dock Complex (HDC) is furnished.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the KOPT letter dated 09 April 2015, our letter dated 22 April 2015 and KOPT response dated 05 June 2015 was forwarded to the concerned users/ user organizations seeking their comments. None of the users/ user organisations have furnished their comments inspite of a reminder dated 08 July 2015, till the case was taken up for finalisation.

5. The KOPT has stated that the performance standard for operation of in-motion Railway Weighbridge would be guided by Ministry of Railways and various circulars/ guidelines issued by Indian Railways from time to time. In context to this, while acknowledging the proposal vide our letter dated 17 June 2015, it was communicated to KOPT with regard to Performance Standards, that the Tariff Policy, 2015, read with the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy stipulates prescription of Performance Standards. Accordingly, the KOPT was again requested to obtain Performance Standards in relation to the Rail Weighbridge operation at KOPT from Railways and propose for prescription. It was also

communicated to KOPT that Indexation of SOR as mentioned in clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 will be subject to achievement of performance standards, committed by KOPT as interpreted in clause 3.2 of the said Policy. The KOPT was also requested to note that indexation may not be available to the said tariff item in the absence of Performance Standards for operation of the Rail Weigh Bridge. After a reminder dated 21 July 2015, the KOPT has responded vide its letter dated 28 July, 2015. The submissions made by the KOPT in this regard are summarised below:

(i) The Railway weighbridges being weighing scales, the requirement is accuracy of weighment and final acceptance of the same by the Railway Authority. The weighbridge readings are to be used for issuance of Railway receipts. Accordingly, the following performance standard may be prescribed.

"The stamping and verification of the weighbridges shall be done annually by the Weights & Measurement Department of State Govt. Weighbridge to be cross checked by Indian Railway test wagon."

(ii) The performance parameters prescribed under CI – 3.1 of Tariff Policy are to be achieved by a port for the indexation of the Scale of Rates of that Port in totality. The performance standards have also been laid down in the Policy.

(iii) TAMP may kindly appreciate that such standards, as indicated in the Tariff Policy of 2015, like average ship day output, average moves per hour (in case of container) etc., cannot be applied on a service like Railway Weigh Bridge in isolation. If KOPT achieves committed performance standard, the indexation will be applicable to all related Services, as per the Policy of 2015.

(iv) TAMP is accordingly requested to consider the above for approval of the proposal of KOPT.

6. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i) In order to satisfy the demand of the customers, the KOPT has envisaged deployment of 2 numbers of Road weighbridges as well as 2 numbers of Railway Weighbridges at the Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT. In this connection, the KOPT has entrusted the responsibility of Supply, Installation, Operation and Maintenance of the Road weighbridges as well as Railway Weighbridges to a contractor. Though the contractor would deploy the Road weighbridges and Railway Weighbridges on behalf of KOPT, the KOPT itself shall recover the rate for the use of the Road weighbridges as well as Railway Weighbridges as per Scale of rates and that the contractor would be paid as per the contract rate agreed between the KOPT and the Contractor. Thus, the arrangement envisaged between the KOPT and the contractor is purely a contracting arrangement and not a BOT/ BOOT arrangement falling under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963. In this connection, it is reasonable to assume that the KOPT, as a statutory body, would have kept in view the statutory provisions, before entering into the arrangement envisaged.

(ii) As reported by KOPT, since the Road weighbridges and the Railway Weighbridges would be deployed, the KOPT requires a rate to be levied on the users for the use of the Road weighbridges and Railway Weighbridges. Its existing Scale of Rates already prescribes a rate of `5.18 per ton for the use of Port's Road Weigh Bridge, which would be levied by KOPT in case of deployment of a Road Weigh Bridge. However, the existing Scale of Rates of KOPT does not prescribe a separate rate for the use of a Railway Weigh Bridge. Thus, the proposal of the KOPT now is to enable it adopt the charge as approved by this Authority for use of Road weighbridge as prevailing in its existing Scale of Rates in respect of Railway weighbridge also. The proposal of the KOPT has the approval of its Board of Trustees.

(iii) Clause 5.4 of the Tariff Policy stipulates that in case there are no objections from users for a proposal or a case, this Authority need not organize any joint hearing. In the case in reference, as brought out earlier, there have been no objections from the users with regard to the rate for the use of the Railway Weigh Bridge as proposed by the KOPT. In view of the above position, no joint hearing has been felt necessary in the case in reference.

(iv) (a) To enable the KOPT to adopt the rate of the Road Weighbridge in respect of the Rail Weighbridge, the KOPT in its proposal has drawn reference to Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the Tariff Guidelines of 2005. In this regard, it is relevant to mention here that with effect from January 2015, all the Major Port Trusts are governed by the stipulations contained in the Tariff Policy, 2015, read with the Working Guidelines issued by this Authority to operationalize the Tariff Policy, 2015. As per Clause 5.7.1 of the Working Guidelines, whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the Scale of Rates of that particular port, then the concerned Major Port Trust can propose adoption of tariff and performance standards fixed for comparable cargo/ equipment/service in any other Major Port Trust and in the absence of such representative tariff, the port may file the proposal for notification of tariff for the said new cargo/ equipment/ service with reference to optimal capacity, rated capacity or based on Cost plus 16% return formula.

(b) Based on the stipulation contained in Clause 5.7.1 of the Working Guidelines, the KOPT, instead of drawing reference to the Scale of Rates of any other Major Port Trust, is seen to have drawn reference to the rate for the use of Road Weigh Bridge as prescribed in its own Scale of Rates and proposes to adopt the same tariff for the Railway Weigh Bridge also with a different minimum charge for weighment of empty and loaded wagon, instead of the minimum charge of `25.92 for an empty vehicle and `51.84 for a loaded vehicle, prescribed in the case of use of Road Weighbridge, the KOPT has proposed a minimum rate of `100 for an empty wagon and `200/- for a loaded Wagon, to be levied in the case of use of Rail weighbridge. The KOPT is of the view that both Rail Weighbridge and Road Weighbridge provide comparable service of weighment. The KOPT has also furnished budgetary quotations to establish that the cost of a Road Weigh Bridge as well as the Railway Weigh Bridge is comparable.

(c) It is only in a scenario, where tariff is not available either in KOPT or in any other major port,that the tariff is to be determined for the use of the Rail Weighbridge based on one of the various approaches as listed out at Clause 5.7.1 of the Working Guidelines.

(v) Given that the proposal of the KOPT has the approval of its Board of Trustees and since the users have given consent to the rate for the use of the Railway Weigh Bridge as proposed by the KOPT, this Authority is inclined to accord approval to the proposal of the KOPT. However, in this connection, it is clarified that though approval has been accorded to the proposal of the port, the cost elements constituting the proposed rate have not been gone into. Since, there is no objection from the concerned stake holders, the rate as proposed by the KOPT is only endorsed.

(vi) (a) As brought out in the earlier part of the note, the KOPT has sought approval for the levy of the proposed rate on adhoc basis, till the final rate has been finally notified by this Authority. In this connection, it is relevant to draw reference to Clause 5.7.3 and 5.7.4 of the Working Guidelines, which stipulate that with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified, provided the ad hoc rate to be operated and the Performance Standards to be applied in the interim period must be based on the approach outlined in clause 5.7.1 of the Working Guidelines and it must be in consultation with the concerned users.

(b) As already brought out above, the rate proposed to be levied by the KOPT for the use of the Rail Weigh Bridge is the rate prevailing in the Scale of Rates for the use of the Road Weigh Bridge though, there is change in minimum rate for empty container and loaded container. Further, though none of the users have objected to the proposed rates, KOPT has furnished communications received by it from two of the users giving their consent to the levy of proposed charges on adhoc basis. Also, the

proposal of the port to levy the charges on adhoc basis has the approval of its Board of Trustees.

(c) Given that the rate levied by the KOPT on adhoc basis and the rate approved by this Authority are the same, and also since the users have given their consent to the levy of said charges on adhoc basis, this Authority is inclined to regularize the levy of Rail Weigh Bridge charges at the proposed rate with effect from the date of commencement of the levy by KOPT till the effective date of implementation of the Order passed by this Authority in this case.

(vii) The approval accorded by this Authority for the levy of charges would involve some financial implication, as KOPT may earn revenue from the use of the Railway Weigh Bridge also. Since the additional income estimated to be earned by KOPT from the proposed rate had not been anticipated and factored while deciding the general revision proposal of KOPT disposed in 2014, there can be an argument that some other rate should be adjusted to maintain revenue neutral position.

In this regard, it is relevant here to mention that the question of ensuring a revenue neutral position arises when a port has already been given tariff whatever is due to it, based on the estimated cost position and thereafter it is to be again granted a new tariff. However, in the case of KOPT, it is relevant to recall that in the proceedings relating to the KOPT general revision case disposed in February 2014, the port had sought Return on Capital employed to the tune of 12% only, as against the maximum permissible return of 16% on the ground that 16% ROCE would have required steeper increase in basic rates. Thus, based on the request made by the KOPT, Return to the tune of 12% only was allowed and accordingly increase was allowed at the then existing tariff, leaving some quantum of deficit uncovered. Therefore, the question of adjustment in some other rate to maintain revenue neutral position does not arise. Incidentally, even the KOPT has also confirmed that the levy of the approved rate shall not result in KOPT earning beyond permissible limit as per the tariff guidelines.

(viii) With regard to the proposal of the port to levy the 5% special levy on the charges for the use of Railway Weigh Bridge, again there is a scope of argument that levy of 5% special levy on the charges for the use of Railway Weigh Bridge by the KOPT, which had not been anticipated during the disposal of the general revision proposal of KOPT, will lead to port recovering an additional amount as compared to the amount determined towards the pension liability. In this connection, it is relevant to recall that as mentioned in the general revision Order, the pension levy had been worked out to about 5.34%. However, for the present, the KOPT has been authorised to charge a special rate of 5% in the current tariff cycle and the position was to be reviewed at the time of the next revision of its Scale of Rates. Thus, the pension liability to the tune of about ` 0.42 crores (Pension liability of `124.87 crores × 0.34%) has been left uncovered. Thereafter, while disposing the proposal received from the KOPT for fixation of rate for Customs inspection (both on wheel or otherwise) at Container Terminal of Kolkata Dock system under KOPT vide Order no. TAMP/31/2014-KOPT dated 30 September 2014, an amount of ` 0.29 crores has been estimated to be recovered by the Port towards pension liability, from the additional income to be generated by the KOPT on account of levy of rate for Customs inspection. This leaves a balance of ` 0.13 crores left uncovered. Thus, the question of port earning any undue benefit out of levy of 5% special levy of the charges for the use of Railway Weigh Bridge does not arise.

(ix) The Tariff Policy, 2015 read with the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy stipulates prescription of Performance Standards. Accordingly, at our request, the KOPT has proposed to prescribe the Performance standard as "The stamping and verification of the weighbridges shall be done annually by the Weights & Measurement Department of State Government Weighbridge, to be cross checked by Indian Railway test wagon." According to KOPT, Railway weighbridges being weighing scales, the requirement is accuracy of weighment and final acceptance of the same by the Railway Authority for

issuance of Railway receipts. In view of the above, the KOPT has proposed to approve the Performance Standard as proposed by it. The formulation proposed by KOPT is to ensure the accuracy of the weighbridge by annual stamping and verification of the weighbridges. Therefore, the proposed formulation is prescribed as a note.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the following provision is added as Sl. No. 17 under Section 16.1 (Miscellaneous Charges) under Part– III – Miscellaneous Charges, in the existing Scale of Rates of KOPT:

Sr. No.	Description	Rate
17	Use of Port's Rail Weigh bridge **Note:** (i) The rate includes issuance of weighment certificate. (ii) The bill will be raised for the weight of the loaded wagons weighed less the tare weight of the wagons concerned as per declaration of the Indian Railways. The weighment charge against empty wagon shall be levied, if the same is undertaken as per requirement. (iii) Special rate will also be applicable against the above.	`5.18 Per ton subject to a minimum of `100.00 for an empty wagon and `200 for a loaded Wagon.

Note : The stamping and verification of the Rail Weigh Bridges shall be done annually by the Weights and Measurement Department of State Government Weighbridge to be cross checked by Indian Railway Test Wagon.

7.2. Since the rate towards the Rail weigh Bridge as levied by the KOPT in the interim period and that the rate approved by this Authority are the same, the rate shall come into effect immediately from the date of Notification of the Order in the Gazette of India and shall remain valid till 31 March 2016 co-terminus with the validity of the existing Scale of Rates of KOPT. The levy of Rail Weigh Bridge charges by KOPT at the proposed rates with effect from the date of commencement of the levy by the KOPT till the effective date of implementation of the Order passed is regularised.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT III/4/Exty./143/2015 (190)]

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.