

अध्याय-II डाक विभाग

2.1 डी ओ पी में मेल मोटर सर्विस की कार्यपद्धति-अनुवर्ती लेखापरीक्षा

2.1.1 प्रस्तावना

देश का पोस्टल नेटवर्क प्रशासनिक सुगमता के लिए 22 डाक परिमंडलों में बांटा गया है। विभाग ने 'तेलंगाना डाक परिमण्डल' नामक नया परिमण्डल सृजित किया है जिसकी सीमाएं तेलंगाना राज्य की सीमाओं के समान हैं। तेलंगाना परिमण्डल के सृजन के साथ डाक परिमण्डलों की संख्या अब 23 हो गई है।

डाक विभाग (डी ओ पी) में मेल मोटर सर्विस (एम एम एस) सन 1944 में अस्तित्व में आया। एम एम एस के कार्यों में डाक को उठाना तथा उसका परिवहन, डाक थैलों का डाकघरों, रेलवे डाक सेवा कार्यालयों, ट्रांजिट डाक कार्यालयों, रेलवे स्टेशनों, हवाई डाक छंटनी कार्यालयों तथा समुद्री बंदरगाहों के मध्य संवहन और चयनित शहरों में लॉजिस्टिक डाक सेवाओं के अतिरिक्त रोकड़ का संवहन सम्मिलित है।

डी ओ पी की एम एम एस शाखा 1309 मेल मोटर वाहनों के संचालन तथा रखरखाव के लिए उत्तरदायी है, जिसमें से मुंबई, दिल्ली और अहमदाबाद में संचालित 224 सी एन जी चालित पर्यावरण अनुकूल वाहन हैं। देशभर में मेल मोटर वाहनों के बेड़ों के संचालन हेतु 91 एम एम एस इकाई हैं जिसमें से 17 इकाइयों के पास पूर्णतया चलित कार्यशालाएं हैं।

पिछले वर्षों की तुलना में 2015-16 के दौरान डाक यातायात संचालन के तुलनात्मक आंकड़े नीचे तालिका-1 में दिए गए हैं।

तालिका-1

(संख्या करोड़ में)

वस्तु	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
पोस्टकार्ड	114.54	113.67	194.58	104.70
पत्र	349.93	351.22	264.89	370.40
पंजीकृत समाचार पत्र	47.83	49.01	49.13	50.24
पार्सल	9.36	9.49	10.44	11.17
पैकेट	83.88	85.43	83.41	87.53
कुल	605.54	608.82	602.45	624.04

सम्बन्धित परिमण्डल प्रमुखों ने प्रत्येक मेल मोटर सर्विस इकाई को प्रत्येक संचालन शीर्ष के अंतर्गत निधियां आवंटित कीं। 31 मार्च 2016 को समाप्त त्रिवर्षीय अवधि हेतु सभी इकाइयों के सम्बन्ध में बजट प्रावधान तथा व्यय का विस्तृत वर्णन नीचे तालिका-2 में दर्शाया गया है:

तालिका: 2

बजट प्रावधान एवं व्यय के विवरण को दर्शाती विवरणी

(₹ करोड़ में)

वर्ष	बजट प्रावधान		वास्तविक व्यय		आधिक्य/ बचत (-)	
	पूँजीगत	राजस्व	पूँजीगत	राजस्व	पूँजीगत	राजस्व
2013-14	4.48	97.92	9.45	109.17	4.97	11.25
2014-15	2.03	120.12	5.60	117.18	3.57	-2.94
2015-16	19.5	126.4	14.56	119.12	-4.94	-7.28

स्रोत: विनियोजन लेखे

लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

कृत कार्यवाही टिप्पणियों (ए टी एन) में मंत्रालय द्वारा दिए गए आश्वासनों के अनुपालन को आंकने के उद्देश्य से मेल मोटर सर्विस की कार्यपद्धति पर वर्ष 2003 के प्रतिवेदन संख्या 2 के पैरा 3.1 के अनुवर्ती लेखापरीक्षा के तौर पर लेखापरीक्षा संचालित की गई थी। पैरा 3.1 में लेखापरीक्षा पर्यवेक्षणों के साथ 3.1.5.1 से लेकर 3.1.5.11 तक ग्यारह उप पैरा सम्मिलित हैं जिनका विभाग ने अनुपालन/आश्वासन प्रस्तुत किया था। 15 परिमंडलों¹ की 27 एम एम एस इकाइयों के अभिलेखा की वर्तमान लेखापरीक्षा जुलाई और अगस्त 2016 के दौरान वर्ष 2013-14 से 2015-16 की त्रिवर्षीय अवधि को समाहित करते हुए की गई है।

लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा यह मूल्यांकन करने के लिए की गई थी कि क्या:

- डी ओ पी ने वर्ष 2003 के प्रतिवेदन संख्या 2 के पैरा सं 3.1 पर ए टी एन में दिए गए आश्वासनों का अनुपालन किया है;
- एम एम एस से सम्बंधित क्रियाकलाप विद्यमान तिथियों नियमों, अधिनियमों और प्रक्रियाओं के अनुपालन में है; और
- एम एम एस कुशलतापूर्वक, प्रभावी व किफायती रूप से कार्य कर रहा है।

लेखापरीक्षा मानक के स्रोत

मुख्य लेखापरीक्षा मानकों के स्रोत हैं:

- मेल मोटर सर्विस हेतु लेखांकन प्रक्रिया;
- निदेशालय, डी ओ पी द्वारा जारी किए गए परिपत्र/आदेश;

¹ 1. आन्ध्र प्रदेश (हैदराबाद एवं विजयवाड़ा), 2. असम (गुवाहटी), 3. बिहार (पटना), 4. दिल्ली (दिल्ली), 5. गुजरात (अहमदाबाद एवं वडोदरा), 6. कर्नाटक (इरनाकुलम एवं त्रिवेन्द्रम), 7. कर्नाटक (बंगलौर एवं मैसूर), 8. मध्य प्रदेश (इंदौर एवं भोपाल), 9. महाराष्ट्र (मुम्बई, नागपुर एवं पुणे), 10. उड़ीसा (भुवनेश्वर एवं कटक), 11. पंजाब (चण्डीगढ़ एवं जालंधर), 12. राजस्थान (जयपुर एवं उदयपुर), 13. तमिलनाडु (चैन्नई एवं वेल्लौर), 14. उत्तर प्रदेश (कानपुर एवं मेरठ) और 15. पश्चिम बंगाल (कोलकाता)।

- निदेशालय, डी ओ पी, परिमंडल कार्यालयों तथा एम एम एस ईकाईयों के प्रमुखों द्वारा निर्धारित किए गए विभागीय मानक/आदश;
- वर्ष 2003 के प्रतिवेदन संख्या 2 में लेखापरीक्षा निष्कर्ष; और
- डी ओ पी द्वारा ए टी एन में दिए गए आश्वासन

2.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.1.2.1 वाहनों का संचालन और रखरखाव

क. बेड़े का उपयोग

वर्ष 2003 के प्रतिवेदन संख्या 2 के पैरा 3.1 ने प्रकाश डाला कि बेड़े में वाहनों का पूर्ण उपयोग कुछ इकाईयों में ही किया जा रहा था और दैनिक दूरी तय करने तथा तैनाती के निर्धारित मानकों (100 किमी तथा 8 घंटे) का पालन नहीं किया जा रहा था। मंत्रालय ने अपने ए टी एन में कहा था कि विभागीय वाहन अधिकांशतः पूर्ण रूप में चाहे किमी के संदर्भ में या घंटे में उपयोग किए जा रहे थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि बेड़े के उपयोग के मानकों में अधोगामी संशोधन किया गया था। जनवरी 2003 में जारी विभागीय अनुदेश प्रावधानित करते हैं कि एक औसत के रूप में प्रत्येक वाहन को न्यूनतम 70 किमी प्रतिदिन की दौड़ अंतरा-नगरीय कार्यक्रमों में और अंतर-नगरीय कार्यक्रमों में न्यूनतम 120 किमी की दौड़ तय करनी चाहिए। इसके अतिरिक्त अनुदेश यह भी परिकल्पित करते हैं कि वाहन को प्रतिदिन 30 मिनट के भोजन अवकाश को सम्मिलित करते हुए कम से कम 8 घंटे के कार्यक्रम पर कार्य करना चाहिए। दो पालियों में वाहन के इष्टम उपयोग की संभावना, जहां कहीं भी संभव हो, को तलाशा जाना चाहिए।

15 परिमंडलों के अंतर्गत 27 एम एम एस ईकाईयों में बेड़ा उपयोग के वाहन कार्यक्रम अभिलेखों की संवीक्षा में पाया गया कि विभाग द्वारा बेड़ा उपयोग के पुनरीक्षित मानकों को, जिनको कि घटाया जा चुका था वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान प्राप्त नहीं किया जा सका। अंतरा-नगरीय कार्यक्रमों में प्रतिदिन न्यूनतम 70 किमी तय करने तथा 8 घंटे की तैनाती के निर्धारित मानकों की गैर-प्राप्ति का विवरण तालिका-3 में नीचे दर्शाया गया है :

तालिका-3

ट्रिप कार्यक्रमों की तैनाती को दर्शाता विवरण

वर्ष	कुल कार्यक्रम	70 कि. मी. से कम दूरी तय करने वाले कार्यक्रमों की संख्या	8 घंटे से कम तैनात किए गए कार्यक्रमों की संख्या
2013-14	803	367	474
2014-15	901	379	481
2015-16	907	364	472
कुल	2611	1110	1427

स्रोत: एम एम एस ईकाईयों में वाहन कार्यक्रम अभिलेखों से संकलित डाटा

उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है कि 27 ईकाईयों में वाहनों द्वारा संचालित 2611 कार्यक्रमों में से 1110 कार्यक्रम (43 प्रतिशत) 70 किमी प्रतिदिन के कम किए मानक को प्राप्त नहीं कर सके। इसी प्रकार 1427 कार्यक्रम (55 प्रतिशत) दिन में 8 घंटे से कम पर चलाए गये। कोलकाता और त्रिवेन्द्रम इकाईयों में संचालित अंतर-नगरीय कार्यक्रमों के मामले में वाहनों द्वारा संचालित 127 कार्यक्रमों में से 64 कार्यक्रमों में दैनिक 120 किमी की दूरी तय करने के निर्धारित मानक का पालन नहीं किया जा सका।

लेखापरीक्षा के मतों से सहमत होते हुए मंत्रालय ने उत्तर दिया (दिसम्बर 2016) कि कुछ स्थानों पर उच्च जनसंख्या घनत्व तथा डाक घरों, आर एम एस कार्यालयों, ट्रांजिट डाक कार्यालयों इत्यादि के संकरे संपर्क मार्गों के कारण कुछ कार्यक्रम 70 किमी के मानक को पूरा नहीं कर पा रहे होंगे परन्तु तुलनात्मक रूप से स्थिति सुधरी है और लगभग सभी कार्यक्रम 8 घंटे या अधिक के लिए संशोधित किए गए हैं। यह भी उत्तर दिया गया कि इस सम्बन्ध में आगामी कार्यवाही हेतु परिमण्डलों को अनुदेशित किया गया है कि ऐसे कार्यक्रमों की समीक्षा करें ताकि 70 किमी व 120 किमी के निर्धारित मानकों को 100 प्रतिशत प्राप्त किया जा सके।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एक वाहन द्वारा न्यूनतम दौड़ के मानक को प्रतिदिन 100 किमी से घटाकर 70 किमी करने के उपरांत भी वाहनों की एक अच्छी खासी संख्या का न तो कभी इष्टतम उपयोग ही किया गया था और न ही अधिकांश वाहन दिन में कम से कम 8 घंटे कार्य करने के निर्धारित मानक का पालन कर सके। इसके अतिरिक्त, विभाग द्वारा वर्णित मुद्दों को मानकों को निश्चित करते समय तथा उच्च जनसंख्या घनत्व और संकरे मार्गों के अवलोकन को ध्यान में रखते हुए पहले ही विचार में लिया गया होगा, कम से कम 8 घंटे कार्य के मानक की गैर-प्राप्ति अवर्णनीय है।

ख. डिपो परिसर में आई जी एल ईंधन पम्पों की गैर स्थापना

वाहनों का इष्टतम उपयोग करने हेतु, खाली दौड़ जो कि डेड माइलेज में फलित होती है, को न्यूनतम करना अनिवार्य था। इसके लिए वाहनों की पार्किंग संग्रह/वितरण बिन्दुओं के नजदीक होनी चाहिए थी और कार्यक्रम प्रचालन के दौरान ईंधन भरा जाना चाहिए था। एम एम एस हेतु लेखांकन प्रक्रिया की पुस्तक की धारा 62 प्रावधानित करती है कि यदि ईंधन की खपत प्रतिमाह सी एन जी/डीजल हेतु 4500 कि.ग्रा./कि.ली. से अधिक है तो एम एम एस डिपो पर ईंधन पम्प की स्थापना की जा सकती है।

वर्ष 2003 के प्रतिवेदन संख्या 2 के पैरा 3.1.5.2 ने वाहनों की खाली तैनाती के दृष्टांतों को इंगित किया था जिसके उत्तर में अपने ए टी एन में मंत्रालय ने सुधारात्मक उपायों का आश्वासन दिया था।

दिल्ली परिमण्डल में लेखापरीक्षा संवीक्षा ने प्रकट किया कि परिमण्डल में कुल मासिक खपत लगभग 48000 कि.ग्रा. थी। तथापि दिल्ली परिमण्डल ने तीन डिपो में ईंधन पम्प स्थापित करने के लिए ठोस कदम नहीं उठाया जबकि दिल्ली परिमण्डल में तीन डिपो में सी एन जी फिलिंग स्टेशन स्थापित करने का प्रस्ताव 2009 में मेसर्स आई जी एल के साथ प्रारंभ किया

गया था और डाक निदेशालय में स्वीकृति हेतु दिसम्बर 2011 में भेजा गया था। प्रस्ताव पर निर्णय अभी भी लम्बित था (मार्च 2017)।

यह भी पाया गया कि आईजी एल के द्वारा दिए गए प्रस्ताव पर एक आंतरिक समीक्षा भी की गई थी (दिसम्बर 2011) जिसके जरिए तीन डिपो परिसरों में आई जी एल ईंधन पम्पों की स्थापना द्वारा ₹ 4.37 लाख प्रति माह की लागत बचत का आंकलन किया गया था। इस प्रकार वर्ष 2013-14 से 2014-15 की अवधि हेतु इस सम्बन्ध में सुस्त रवैया अपनाने के कारण विभाग ने ₹ 1.57² करोड़ की कुल लागत बचत को गंवा दिया।

लेखापरीक्षा के मत को स्वीकार करते हुए मंत्रालय ने उत्तर दिया कि दिल्ली परिमंडल को इस प्रकरण में तेजी लाने के लिए निर्देशित किया गया है।

2.1.2.2 कंडम वाहनों का निस्तारण

वित्तीय शक्तियों के प्रत्यायोजन की अनुसूची VII के अनुसार भारी मोटर वाहनों की आयु 400000 किमी की दूरी तय करने या उपयोग करने की 10 वर्षों की समयावधि, जो भी बाद में हो, के संदर्भ में निश्चित की जाती है और 20 एचपी तक के इंजन वाले वाहनों के लिए यह 150000 किमी और 6.5 वर्ष है। एक वाहन को तभी कंडम घोषित करना चाहिए जब तक कि निम्नलिखित प्राधिकारियों से इस तथ्य का प्रमाणपत्र प्राप्त न कर लिया जाए कि वाहन अब और अधिक लाभप्रद इस्तेमाल के लिए उपयुक्त नहीं है:-

- (i) राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण की विद्युत और यांत्रिक कार्यशाला
- (ii) राज्य सड़क परिवहन निगम की कार्यशाला
- (iii) उन स्थानों पर जहां (i) व (ii) में उल्लिखित कार्यशालाएँ उपलब्ध नहीं हैं वहां केन्द्र अथवा राज्य सरकार विभागों के अंतर्गत कार्यशालाएँ

कंडम वाहनों को नवीन आदेश दिए जाने की तिथि से तीन माह के भीतर निस्तारित कर देना है। इन अनुदेशों को अक्टूबर 2013 में पुनः दोहराया गया। वर्ष 2003 के प्रतिवेदन सं 2 के पैरा 3.1.5.7 में कंडम वाहनों के गैर-निस्तारण पर टिप्पणी भी की गई थी। मंत्रालय ने अपने ए टी एन में कहा था कि इस प्रकार की पुरावृत्ति रोकने हेतु रिप्लेसमेन्ट की प्राप्ति के तीन माह के भीतर कंडम वाहनों के निस्तारण के लिए समुचित अनुदेशों को पुनः दोहराया गया था। पन्द्रह परिमण्डलों में 27 ईकाइयों में अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 की अवधि में 166 वाहनों को 5 ईकाइयों में कंडम घोषित किया गया और उनको कंडम घोषित करने की तिथि के बाद भी संचालित किया जा रहा था। इन वाहनों के निस्तारण में विलम्ब 6 से 40 माह तक रहा जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

² ₹4.37 लाख x 36 महीनों = ₹1.57 करोड़

तालिका 4
वाहनों को कंडम घोषित करने में देरी को दर्शाती विवरणी

क्रम संख्या	परिमण्डल का नाम	यूनिटों के नाम	कंडम घोषित वाहनों की संख्या	कंडम घोषित करने का वर्ष	जून 2016 को बकाया निस्तारण की अवधि (माह में)
1	पश्चिम बंगाल	कोलकाता	30	2015	6 से 14
2	दिल्ली	दिल्ली	48	2015	18
3	महाराष्ट्र	मुम्बई	39	2013 से 2016	18 से 40
4	तमिलनाडु	चैन्नई	38	2015	18
5	उत्तर प्रदेश	कानपुर	11	2013	33
	कुल		166		

स्रोत : ईकाइयों द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना के अनुसार

उपरोक्त वाहनों को उनकी निर्धारित आयु पूर्ण करने अथवा विभाग के लिए गैर-लाभप्रद होने के कारण कंडम किया गया।

राष्ट्रीय हरित अधिकरण (एन जी टी) ने आदेश जारी किया (जुलाई 2016) कि सभी डीजल वाहनों को, जो 15 वर्ष से ज्यादा पुराने हैं और भारत स्टेज (बी एस I) या बी एस II हैं, स्कैप कर दिया जाए। इसके अतिरिक्त इन वाहनों को अनापत्ति प्रमाणपत्र भी नहीं मिलेगा, जो कि इन्हें दिल्ली के बाहर कहीं भी और राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में रजिस्ट्रेशन के योग्य बनाता, जिसका प्रभावी अर्थ यह हुआ कि इन वाहनों को देश में कहीं भी इस्तेमाल नहीं किया जा सकेगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि विभाग द्वारा कंडम किए गए सभी वाहन 15 वर्षों से ज्यादा पुराने थे, इन वाहनों को कंडम किए जाने के बाद भी निस्तारित नहीं किया गया था और कंडम किए जाने की तिथि के बाद भी उपयोग में लाए जा रहे थे। यह न केवल उनके रखरखाव में व्यय के रूप में बल्कि एन जी टी द्वारा जारी आदेशों के उल्लंघन में भी फलित हुआ।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि मोटर वाहन निस्तारण समिति (एम वी डी सी) की घोषणा के बाद वाहनों को नए वाहनों से प्रतिस्थापन होने तक न्यूनतम संभव रखरखाव व्यय पर चालू हालत में रखा जाता है। अधिकांश डाक वाहनों के प्रकरण में निर्माताओं द्वारा चेसिस के रूप में या ड्राइवर कैब के साथ चेसिस के रूप में उनकी आपूर्ति की जाती है। बॉडी निर्माण की प्रक्रिया और निविदा प्रक्रिया इत्यादि एवं पूर्ति तथा निपटान महानिदेशालय (डी जी एस एण्ड डी) द्वारा चेसिस की आपूर्ति भी अपना समय लेती है। नए वाहन प्राप्त होने के पश्चात पुराने वाहनों का निस्तारण किया जाता है। फिर भी, परिमण्डलों को इसमें तेजी लाने को कहा गया है। मंत्रालय ने यह भी कहा है कि नए वाहनों की खरीद पर प्रतिबंध होने के कारण कंडम वाहनों का प्रतिस्थापन नहीं हो पा रहा है। वित्त मंत्रालय ने अक्टूबर 2014 में केवल कंडम वाहनों के स्थान पर नए वाहन क्रय करने पर प्रतिबंध हटाया है। मानकों के अनुसार कंडम करने के प्रस्ताव पर कार्यवाही की जा रही है और तदनुसार वाहनों को बदला जा रहा है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वाहनों को साधारणतया तब कंडम करार दे दिया जाता है जब उनकी लाभप्रद उपयोगिता समाप्त हो जाती है। सेवाओं में बाधाओं को दूर रखने के उद्देश्य से विभाग किराए पर वाहन लेने के विचार को अपना सकता था, जहां कहीं भी यह सस्ता होता। इसके अतिरिक्त, उपयोगी आयु के बाद भी वाहनों को चलाने के खतरे को विभाग द्वारा विचार में नहीं लिया गया।

2.1.2.3 जी पी एस की आपूर्ति एवं स्थापना

डी ओ पी ने निम्न उद्देश्यों के साथ भारत भर में 990 कार्यरत वाहनों में ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टमों (जी पी एस) की आपूर्ति एवं स्थापना के लिए मेसर्स सी ई इन्फो सिस्टम्स प्रा0 लि0 नई दिल्ली को कार्य आदेश जारी किए (मई 2015)

- डिजिटल/सेटेलाईट मानचित्र पर मोटर वाहन की वास्तविक स्थिति का पता लगाने हेतु;
- वास्तविक समय आधार पर कंट्रोल रूम को वाहनों की स्थिति के बारे में सूचना प्रदान करने के लिए वेब इनेबल्ड सॉल्यूशन;
- डिजिटल/ सेटेलाईट मानचित्र पर डाक घरों की स्थिति को स्थान-चिन्हित करना;
- वाहन तथा कंट्रोल रूम के मध्य वास्तविक समय आधार पर दो तरफा संचार व्यवस्था;
- संचालन पैकेज के साथ एकीकरण; तथा
- कस्टमाइज्ड एम आई एस विकसित करना

कार्य आदेश का कुल मूल्य ₹ 2.05 करोड़ था जिसमें पांच वर्षों के लिए सॉफ्टवेयर व हार्डवेयर हेतु ₹ 1.05 करोड़ का अनिवार्य वार्षिक रखरखाव अनुबंध शामिल था।

कार्य आदेश की धारा 5 के अनुसार, हार्डवेयर को कार्य आदेश जारी होने के छह माह के भीतर स्थापित करना था और उसी अवधि में सॉफ्टवेयर को भी कस्टमाइज्ड तथा लागू करना था अर्थात् 13 नवम्बर 2015 तक। अनुबंध की धारा 6 प्रावधानित करती है कि सफल बोलीकर्ता एम एम एस स्टॉफ को विविध रिपोर्ट उत्पन्न करने के लिए जी पी एस हार्डवेयर तथा कस्टमाइज्ड सॉफ्टवेयर के संचालन का प्रशिक्षण देगा।

चयनित ईकाइयों में अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा में प्रकट हुआ कि 15 परिमण्डलों की 27 ईकाइयों में मई 2015 से फरवरी 2016 के मध्य क्रय किए गए 795 जी पी एस में से चार इकाइयों³ में 18 जी पी एस वाहनों की अनुपलब्धता के कारण, क्योंकि वे या तो खड़े थे, कंडम किये जा चुके थे, उपयोग में नहीं थे, या आर टी ओ के प्रतिबंधों इत्यादि के कारण, स्थापित नहीं किए जा सके। स्थापित किए गए 777 जी पी एस में देखा गया कि 12 ईकाइयों में मात्र 320 जी पी एस कुछ सीमा तक कार्य कर रहे थे और शेष 457 जून 2016 की स्थिति में भी कार्यरत नहीं थे। निदेशालय ने वेन्डर द्वारा आपूर्ति किए हार्डवेयर के

³ कोलकाता-14, इरनाकुलम-2, भुवनेश्वर-1 एवं कानपुर-1

लिए मई/जून 2016 में ₹ 49.40 लाख का पूर्ण भुगतान कर दिया था। विवरण नीचे तालिका 5 में दिया गया है:

तालिका - 5
स्थापित जी पी एस की स्थिति को दर्शाती विवरणी

क्र. सं.	इकाइयाँ	कार्य न कर रहे जी पी एस की संख्या	अकार्यशील रहने की अवधि (माह में)
1	हैदराबाद	42	8
2	विजयवाड़ा	6	9
3	कोलकाता	45	4
4	दिल्ली	125	12
5	त्रिवेन्द्रम	8	6
6	मुम्बई	161	8
7	चण्डीगढ़	9	9
8	जांलधर	3	9
9	चैन्नई	17	9
10	कानपुर	19	9
11	मेरठ	4	9
12	नागपुर	18	10
	कुल	457	

स्रोत: ईकाइयों द्वारा प्रस्तुत सूचना के अनुसार

लेखापरीक्षा परीक्षण ने आगे उद्घाटित किया कि यद्यपि दिल्ली एवं महाराष्ट्र परिमण्डल बेड़ों की सबसे ज्यादा संख्या रखते थे और उन्हें उपकरणों की सर्वाधिक संख्या आवंटित की गई थी, कनेक्टिविटी मुद्दे के कारण दिल्ली परिमण्डल में आज दिनांक तक जी पी एस कार्यरत नहीं थे और महाराष्ट्र परिमण्डल में, विभिन्न संचालन मुद्दों के कारण सिस्टम कार्य नहीं कर रहे थे। यह भी पाया गया कि चार इकाइयों⁴ में जहां जी पी एस कार्य कर रहे थे वहां या तो वांछित प्रतिवेदन उत्पन्न नहीं हो रहे थे या जी पी एस से उत्पन्न प्रतिवेदनों और एम आई एस प्रतिवेदनों में भिन्नता थी।

आगे, डाक निदेशालय पर अभिलेखों की जांच में पता चला कि यद्यपि जी पी एस उपकरण वेब आधारित थे, वेन्डर/डाक प्राधिकारियों द्वारा दिल्ली (अप्रैल 2015), मुम्बई और हैदराबाद (अक्टूबर 2015) में परीक्षण के दौरान निम्न वेब कनेक्टिविटी की समस्या पर चर्चा/टिप्पणी नहीं की गयी। यह केवल परिमण्डलों के निष्पादन प्रतिवेदन प्राप्त होने (मार्च-अगस्त 2016) और फर्म की सिफारिश (अक्टूबर 2015) पर ही निदेशालय ने डी ओ पी की तकनीकी शाखा को स्थापना के लगभग एक वर्ष बाद सितम्बर 2016 में बैण्डविड्थ को 3 एम बी पी एस तक उन्नत करने की अनुशंसा की। परिमण्डलों में अनुश्रवण समिति की भी स्थापना नहीं की गयी।

⁴ भुवनेश्वर, इंदौर, भोपाल एवं कटक इकाई।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि विभाग ने सभी स्थानों पर सिफी नेटवर्क प्रदान किया है और वेब कनेक्टिविटी हेतु बैण्डविड्थ सिफी नेटवर्क में जी पी एस के वृहत् डाटा को समायोजित करने हेतु पर्याप्त नहीं थी। यह भी कहा गया कि जी पी एस सॉफ्टवेयर के निर्विघ्न संचालन हेतु उच्च बैण्डविड्थ प्रदान करने के लिए निदेशालय की तकनीकी शाखा द्वारा आवश्यक प्रयास किए जा रहे थे।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मैसर्स सिफी “डी ओ पी की आई टी आधुनिकीकरण परियोजना” के अंतर्गत औसत समवर्ती उपयोगकर्ताओं के आधार पर 15 मेल मोटर कार्यालयों को सम्मिलित करते हुए सभी डाकघरों में 256 एम बी पी एस की गति से इंटरनेट कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए चयनित हुआ था (2012) और उस समय जी पी एस चयन का पैमाना नहीं था। हालांकि चूंकि जी पी एस प्रावधान एक नई जरूरत थी, समुचित इंटरनेटर बैण्डविड्थ, जो कि जी पी एस के लिए एक पूर्व आवश्यकता थी कार्य आदेश जारी होने से पूर्व ही तैयार होनी चाहिए थी और निदेशालय द्वारा केन्द्रीय रूप से परियोजना का अनुश्रवण किया जाना था। सभी परिमण्डलों में जी पी एस के संचालन को पूर्ण करने हेतु बैण्डविड्थ को बढ़ाने के लिए मंत्रालय ने कोई निश्चित समय सीमा नहीं तय की।

2.1.2.4 प्रोफॉर्मा लेखे को तैयार करने में त्रुटियाँ

प्रत्येक इकाई द्वारा एम एम एस की प्रति किमी परिचालन लागत की गणना करने हेतु निर्धारित प्रारूप में प्रोफार्मा लेखे बनाए जाते हैं। मेल मोटर सर्विस के लिए निर्धारित लेखांकन प्रक्रिया (अध्याय XVIII, पैरा 148) के परिपेक्ष्य में परिमण्डल प्रमुख को आगामी माह की 10वीं तारीख तक प्रस्तुत करने हेतु प्रत्येक इकाई को प्रतिमाह प्रोफार्मा लेखे बनाना है। आगे, वर्ष के अंत में परिमण्डल प्रमुख द्वारा निदेशालय को प्रत्येक वर्ष 31 मई तक प्रस्तुत करने हेतु वार्षिक प्रोफॉर्मा लेखा बनाया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2003 के प्रतिवेदन संख्या 2 के पैरा 3.1.5.10 के अंतर्गत प्रोफार्मा लेखे के रखरखाव में कुछ निश्चित चूक/कमियों को इंगित किया था। विभाग ने ए टी एन में कहा था कि इकाइयों को इसे नियमानुसार प्रस्तुत करने हेतु उचित अनुदेश जारी किए गए थे।

15 परिमण्डलों में 27 एम एम एस इकाइयों के उपलब्ध अभिलेखों की संवीक्षा में पता चला कि विभिन्न इकाइयों द्वारा प्रोफार्मा लेखे के रखरखाव में निम्नलिखित आंतरिक नियंत्रण त्रुटियां अभी भी मौजूद थीं जैसा नीचे दर्शाया गया है:

- सात परिमण्डलों में सात एम एम एस इकाइयों⁵ ने परिमण्डल कार्यालय को मासिक लेखे 271 दिवसों तक के विलम्ब से प्रस्तुत किए;
- छह परिमण्डलों में आठ एम एम एस इकाइयों⁶ ने परिमण्डलों को अपने मासिक लेखे प्रस्तुत ही नहीं किए;

⁵ दिल्ली, बंगलौर, हैदराबाद, मुम्बई, गुहावटी, पटना एवं अहमदाबाद।

⁶ भोपाल, जयपुर, इंदौर, कानपुर, पुणे, विजयवाड़ा, चण्डीगढ़ एवं उदयपुर।

- नौ इकाइयों⁷ ने एम एम एस की लेखांकन प्रक्रिया की पुस्तक के नियम 136 के उल्लंघन में लॉजिस्टिक पोस्ट के लिए राशि ₹ 34.38 लाख के डेबिट की और अन्य इकाइयों के लिए किए गए कार्य की लागत के रूप में ₹ 1.76 करोड़ की मांग ही नहीं की।
- दिल्ली परिमण्डल द्वारा मानवशक्ति के व्यपवर्तन के लिए अन्य इकाइयों के विरुद्ध समेकित डेबिट ₹ 81.56 लाख की मांग नहीं की गई।
- किराए के वाहनों द्वारा तय की गई दूरी (दिल्ली) को शामिल करने से, प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष प्रभारों के गलत आंकड़ों को लेने में (कटक) और व्यय के कम दर्शाये जाने (कोलकाता और कानपुर) के कारण चार इकाइयों में लागत प्रति किमी की गलत गणना।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि प्रोफार्मा लेखे प्रस्तुत करने के लिए समय सारणी का पालन करने हेतु, दिशानिर्देशों के अनुरूप ही स्पष्ट गणना किए जाने हेतु, किराए के वाहनों के व्यय और किलोमीटर को एम एम एस वाहनों की प्रोफार्मा लागत में न जोड़े जाने और नियमित खाता अंतरण डेबिट (ए टी डी) को जारी किए जाने तथा सम्बंधित लेखा शीर्ष में खातों को समायोजन हेतु आवश्यक अनुदेश जारी किए गए हैं।

तथापि तथ्य बना रहता है कि सतत लेखांकन त्रुटियों के लिए विभाग द्वारा कोई जिम्मेदारी निश्चित नहीं की गई है।

2.1.2.5 निजी ठेकेदारों द्वारा डाक का परिवहन

डी ओ पी व्यवसाय विकास एवं संचालन प्रभाग ने निजी पार्टियों से वाहन किराए पर लेने हेतु दिशानिर्देश जारी किए (मार्च 2008) जो कि अन्य बातों के साथ साथ यह भी कहते थे कि संबंधित एम एम एस इकाई की प्रति किलोमीटर संचालन लागत से ज्यादा की दर पर वाहन किराए पर नहीं लिए जाएंगे। इसके अतिरिक्त डी ओ पी के फरवरी 2013 के अनुदेश निर्धारित करते हैं कि भुगतान करते समय ईंधन कीमत में उतर चढ़ाव को भी ध्यान में रखा जाएगा।

डाक परिवहन के लिए वाणिज्यिक वाहनों को किराए पर लेने हेतु सितम्बर 2007 में डी ओ पी द्वारा जारी परिमण्डल प्रमुखों की वित्तीय शक्तियाँ ₹ 60 लाख प्रतिवर्ष की सीमा प्रावधानित करती हैं।

अवधि 2013-14 से 2015-16 के लिए 15 परिमण्डलों में 27 इकाइयों के अभिलेखों की समीक्षा में पता चला कि आठ⁸ परिमण्डलों जिनमें उक्त अवधि के दौरान वाहन किराए पर लिए गए थे, दिल्ली इकाई विभागीय वाहन की प्रति कि.मी. लागत से ज्यादा की दर पर वाहन किराए पर ले रही थी। यह देखा गया कि 2014 से 2016 के दौरान संचालन की औसत लागत ₹ 41.28/किमी की दर के विरुद्ध जिसमें स्टॉफ के वेतन भत्ते, मरम्मत और रखरखाव, अवमूल्यन, वाहनों पर ब्याज और पेंशनरी प्रभार भी शामिल थे, दिल्ली इकाई

⁷ हैदराबाद, त्रिवेन्द्रम, इरनाकुलम, विजयवाड़ा, बंगलौर, नागपुर, कानपुर, पुणे एवं कोलकाता।

⁸ असम, गुजरात, दिल्ली, कर्नाटक, केरल, महाराष्ट्र, उत्तर प्रदेश एवं उड़ीसा

₹ 51/किमी किराया प्रभार के रूप में भुगतान कर रही थी। यह उक्त अवधि के लिए ₹ 50 लाख के अधिक भुगतान में फलित हुआ।

आगे, यह भी देखा गया कि दिल्ली इकाई ने प्रत्यायोजित सीमा को भी पार किया और 2015-16 के दौरान ₹ 1.37 करोड़ का अनधिकृत व्यय किया। इस संबंध में कोई विशिष्ट कारण नहीं प्रस्तुत किया गया।

मंत्रालय ने उत्तर दिया कि किराए पर वाहन लेने के लिए निर्धारित निविदा प्रक्रिया का पालन करने, उनके मूल्य का मोलभाव करने, यदि कहीं जरूरत हो, और निधि की उपलब्धता के भीतर ही उपयोग करने हेतु अनुदेश जारी कर दिए गए हैं। दिल्ली परिमण्डल का स्पष्टीकरण, कि उसी प्रकार के विभागीय वाहन की प्रोफार्मा लागत ज्यादा थी, अतः सेवाओं की अनिवार्यता को देखते हुए स्वीकृत ठेकेदार से वाहनों को उपयोग में लिया गया, भी उत्तर के साथ समर्थन में दिया गया था।

दिल्ली परिमण्डल का स्पष्टीकरण किसी विस्तृत गणना के साथ समर्थित नहीं है और इसलिए स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यह विभागीय अनुदेश कि किराये पर तभी लिया जाएगा जब सस्ता होगा, से विचलन में था।

2.1.2.6 कर का परिहार्य भुगतान

वर्ष 2003 के प्रतिवेदन संख्या 2 के पैरा 3.1.5.11 ने विभाग की कुछ परिमण्डलों में मोटर वाहन कर के भुगतान से छूट का दावा न करने की असफलता को इंगित किया था क्योंकि संविधान का अनुच्छेद 285 (1) यह प्रावधान करता है कि संघ की संपत्तियाँ राज्य के द्वारा या राज्य के भीतर किसी प्राधिकारी द्वारा आरोपित सभी करों से माफ होंगी। मंत्रालय ने अपने ए टी एन में कहा कि डाक वाहनों पर रोड टैक्स क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण (आर टी ए) कार्यालय के जोर देने पर दिया गया। आर टी ए ने रोड टैक्स के पूर्व भुगतान की अनुपस्थिति में फिटनेस प्रमाणपत्र जारी करने से मना कर दिया।

15 परिमण्डलों में 27 इकाइयों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा ने प्रकट किया कि सात⁹ परिमण्डलों के अंतर्गत 11 इकाइयों ने संवैधानिक प्रावधानों के उल्लंघन में 2013-16 की अवधि के दौरान राज्य कर के रूप में ₹ 37.92 लाख का भुगतान किया।

लेखापरीक्षा पर्यवेक्षण को स्वीकार करते हुए विभाग ने उत्तर दिया कि मेल मोटरों को रोड टैक्स से छूट प्रदान करने के लिए राज्य आरटीओ को आवश्यक दिशानिर्देश जारी करने हेतु इस मामले को उच्च स्तर पर सचिव, परिवहन के साथ उठाया गया है।

2.1.3 निष्कर्ष

मेल मोटर सर्विस (एम एम एस) की कार्य पद्धति पर वर्ष 2003 के प्रतिवेदन संख्या 2 के पैरा 3.1 ने इंगित किया था कि दैनिक दूरी तय करने तथा परिनियोजन, कंडम वाहनों का

⁹ बिहार (पटना ₹ 4.06 लाख), गुजरात (अहमदाबाद ₹ 3.17 लाख एवं वडोदरा ₹ 1.44 लाख), कर्नाटक (बंगलौर ₹ 3.83 लाख एवं मैसूर ₹ 0.24 लाख), केरल (इरनाकुलम ₹ 1.03 लाख एवं त्रिवेन्द्रम ₹ 2.4 लाख), महाराष्ट्र (नागपुर ₹ 6.84 लाख एवं पुणे ₹ 11.2 लाख), उड़ीसा (भुवनेश्वर ₹ 0.72 लाख) और उत्तर प्रदेश (कानपुर ₹ 2.99 लाख)

गैर-निस्तारण इत्यादि के निर्धारित मानकों का पालन नहीं किया जा रहा है। मंत्रालय ने अपने कृत कार्यवाही टिप्पणी (ए टी एन) में कहा था कि दिशानिर्देशों का अनिवार्य रूप से पालन करने के लिए समुचित अनुदेश जारी किए जा चुके हैं। ए टी एन में आश्वासन दिए जाने के उपरांत भी अनियमितताएँ अभी भी जारी थीं जो यह बताती हैं कि उपचारात्मक और सुधारात्मक उपायों को ढंग से पूर्णतः लागू नहीं किया गया। दैनिक दूरी तय करने तथा परिनियोजन, ईंधन खपत को नियंत्रित करने वाले मानकों का अभाव, समय पर बदली न होने के कारण कंडम वाहनों की लगातार तैनाती, प्रोफार्मा लेखों के रखरखाव में चूक एवं कमियाँ इत्यादि घटनाओं की पुनरावृत्ति होती रही है। इसके अतिरिक्त, एम एम एस वाहनों में स्थापित करने के लिए खरीदे गए 795 ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जी पी एस) में से 457 उपकरण कार्य नहीं कर रहे थे।

2.1.4 अनुशंसाएँ:

- इकाई में डाक यातायात तथा वाहनों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए बेड़ों की उपयोगिता को उन्नत करने की आवश्यकता है।
- वाहनों को कंडम घोषित तब करना चाहिए जब उनका संचालन लाभप्रद न रह जाए और कंडम वाहनों को तत्काल निस्तारित करना चाहिए।
- दिल्ली एम एम एस में फायदे और नुकसान को देखते हुए सी एन जी पम्पों की आवश्यकता का आँकलन करना चाहिए और यदि वांछनीय लगे, तो विभाग को भविष्य में हानि से बचाने के लिए सी एन जी पम्प स्थापित करने हेतु शीघ्र कार्यवाही करनी चाहिए।
- सभी परिमण्डलों में जी पी एस प्रणाली के क्रियान्वयन को पूर्ण करने हेतु सभी वाहनों में जी पी एस स्थापित करने के लिए एक समय सीमा निश्चित की जानी चाहिए।
- निजी ठेकेदारों से वाहन किराए पर लेते समय निर्धारित मानकों/विभागीय अनुदेशों का पालन सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

2.2 निधियों के अनियमित रूप से रखने के परिणामस्वरूप ब्याज की हानि

निदेशक लेखा (डाक), कटक ने सरकारी धन के प्रेशण में विलम्ब के लिए भारतीय स्टेट बैंक से ₹ 64.07 करोड़ के ब्याज का दावा नहीं किया। इसके अतिरिक्त, भारतीय रिजर्व बैंक के दिशानिर्देशों के विरुद्ध खोले गये चालू खाता में लेखा ₹ 485.61 करोड़ की राशि को अनियमित रूप से रखे रखने की अनुमति दी।

केन्द्रीय राजकोष नियमों (सी. टी. आर.) में प्रावधान है कि डाक व दूरसंचार (पी एण्ड टी) के बैंक के साथ लेन-देन को राजकोष लेखों के माध्यम से पास करवाने की आवश्यकता नहीं है और उन्हें भारतीय रिजर्व बैंक (आर बी आई) की लेखा पुस्तकों में पी एण्ड टी शेष के विरुद्ध सीधा लेखा में डालना है। बैंक द्वारा निदेशक लेखा (डाक/परिमण्डल), लेखाकार (दूरसंचार) और सम्बंधित वितरण अधिकारियों को डेबिट और क्रेडिट स्क्रोलों के माध्यम से,

दोनों डेबिट और क्रेडिट लेन-देन का प्रतिदिन सूचना दिया जाना है। आर बी आई ने भारतीय स्टेट बैंक (एस. बी. आई) को परामर्श दिया (जनवरी 1986) कि मुख्य डाक घरों (एच पी ओ) को बैंक में अलग से चालू खाता को खोलने और क्लियरिंग हाउस नियमों के अनुसार क्लियरिंग हाउस के प्रबंधन के लिए न्यूनतम शेष रखने की आवश्यकता नहीं है।

वित्त मंत्रालय की लघु बचत योजनाओं (पब्लिक प्राविडेन्ट फंड और सीनियर सिटीजन बचत योजना) के संबंध में वित्त मंत्रालय द्वारा जारी किये गये (मई 2008) दिशानिर्देशों के अनुसार, सभी घनप्रेषण को निजी क्षेत्र के बैंकों द्वारा तीन दिनों में (अवकाश को सम्मिलित करके) और सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा तीन दिनों में (अवकाश के अतिरिक्त) सरकारी लेखा में क्रेडिट किया जायेगा। विलम्ब के प्रकरण में, मान्यता प्राप्त बैंकों द्वारा ऐसी विलम्बित प्रेषण पर तीस दिनों तक के विलम्ब पर जमाकर्ता को देय लागू ब्याज दर जमा 0.5 प्रतिशत और 30 दिनों में अधिक के विलम्ब पर जमा 1 प्रतिशत होगा।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच ने दर्शाया कि ओडिशा डाक परिमण्डल में राउरकेला मुख्य डाक घर सभी डाक सम्बन्धी लेनेदेन एस बी आई उदितनगर शाखा राउरकेला में एक अधिकृत बैंक अकाउंट में कर रहा था। यद्यपि यह देखा गया कि एस बी आई (मुख्य), बिसरा रोड, राउरकेला द्वारा डाकपाल राउरकेला मुख्य डाक घर को क्लियरिंग हाउस सदस्य के रूप में सुविधा के लिए एक अलग चालू खाता जून 2011 से परिचालित किया जा रहा था। यह भी देखा गया कि निदेशक लेखा (डाक) कटक ने अप्रैल 2011 में एस बी आई (मुख्य), बिसरा रोड, राउरकेला को राउरकेला मुख्य डाकघर की डाक सम्बन्धी लेनेदेन को केवल क्लियरिंग सेटलमेन्ट के लिए और एस बी आई उदितनगर को अधिकृत सरकारी लेखा के प्रतिदिन डेबिट/क्रेडिट के क्लियरिंग शेष को बनाने हेतु अधिकृत किया था।

आगे, अक्टूबर 2011 से मुख्य डाकघर राउरकेला द्वारा एस बी आई राउरकेला को क्लियरेंस हेतु प्रेषित सभी चेक एस बी आई (मुख्य), बिसरा रोड के चालू खाते में आर बी आई की लेखा पुस्तकों में डाक विभाग शेष को प्रेषित किये बिना ही क्रेडिट कर दिये गये। बैंक ने निदेशक लेखा (डाक) कटक और डाकपाल, राउरकेला मुख्य डाक घर को दैनिक स्करोल नहीं भेजे। एस बी आई (मुख्य), बिसरा रोड में अनाधिकृत चालू खाते में जमा शेष और उदित नगर शाखा में अधिकृत सरकारी लेखा में घनप्रेषण और आर बी आई को अंतिम हस्तांतरण का विवरण निम्नानुसार हैं:-

तालिका - 6

विभिन्न अवधि के दौरान अनाधिकृत चालू खाते में शेष

एस बी आई (मुख्य) बिसरा रोड में अनाधिकृत चालू खाता में चेक आय के क्रेडिट की अवधि	बिसरा रोड में अनाधिकृत चालू खाता में जमा भोश (₹करोड़ में)	एस बी आई उदितनगर में अधिकृत सरकारी खाते में हस्तांतरित राशि (₹ करोड़ में)	अधिकृत सरकारी लेखा को क्रेडिट की गई राशि की तिथि	उदितनगर भाखा से आर बी आई को हस्तांतरण की तिथि	एस बी आई (मुख्य) बिसरा रोड द्वारा चालू खाता नम्बर में रखा गया शेष (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6 (2-3)
13-10-2011 से 31-3-2012	30.50	15.00	3-4-2012	10-4-2012	15.50
1-4-2012 से 21-3-2015	274.76	106.81	21-3-2015	27-3-2015	167.95
22-3-2015 से 3-10-2015	256.40	150.00	3-10-2015	8-10-2015	106.40
4-10-2015 से 4-4-2016	213.80	213.80	4-4-2016	12-4-2016	0
कुल		485.61			

इस प्रकार, एस बी आई राउरकेला ने अनियमित रूप से वित्त मंत्रालय के लघु बचत योजनाओं के ₹ 485.61 करोड़ की सरकारी राशि को एक अनाधिकृत लेखा में रखा और इसे 22 से 1,157 दिनों के विलम्ब के पश्चात अधिकृत सरकारी लेखा में प्रेषित किया।

लेखापरीक्षा द्वारा नवम्बर 2015, जनवरी 2016 और अप्रैल 2016 में इंगित किये जाने पर 4 अप्रैल 2016 को अनाधिकृत चालू लेखा को बन्द कर दिया गया और ₹ 213.80 करोड़ के अंतिम शेष को आर बी आई की लेखा पुस्तकों में डाक विभाग के शेष में क्रेडिट के लिए अधिकृत सरकारी लेखा में हस्तांतरित कर दिया गया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि डी ए पी, कटक जिसे डाक विभाग के धन को सरकारी लेखा में विलम्बित क्रेडिट के लिए ब्याज वसूली करनी थी, ने एस बी आई उदितनगर राउरकेला से विलम्ब के लिए कोई ब्याज की वसूली नहीं की थी। अनाधिकृत लेखा से अधिकृत लेखा से धन के हस्तांतरण में विलम्ब के कारण ₹ 64.07 करोड़¹⁰ का ब्याज एस बी आई से वसूलने योग्य था।

इस प्रकार सरकारी धन पर डाक प्राधिकारियों द्वारा सतर्कता न रखने की असफलता के परिणामस्वरूप न ही केवल धनराशि चार वर्षों से अधिक अवधि तक अनाधिकृत चालूलेखा में रही बल्कि ओडिशा परिमण्डल में सरकारी धन के विलम्बित हस्तांतरण पर ₹ 64.07 करोड़ के ब्याज की गैर-वसूली भी हुई।

लेखापरीक्षा प्रेक्षण को स्वीकार करते हुए मंत्रालय ने उत्तर दिया (फरवरी 2017) निदेशक लेखा (डाक), कटक के स्पष्ट निर्देशों के बावजूद, एस बी आई राउरकेला ने आर बी आई

¹⁰ वित्त मंत्रालय के एस सी एस एस हेतु लागू ब्याज दर जमा 1 प्रतिशत अथवा 0.5 प्रतिशत जैसा कि मामला हो

के क्लियरिंग हाउस सदस्य की सुगमता के दिशानिर्देशों की अवहेलना करते हुए डाकपाल, राउरकेला मुख्य डाकघर के नाम से जून 2011 में अनियमित रूप से एक अलग चालू खाता खोला जिसके लिए एस बी आई के प्राधिकारी स्वयं जिम्मेदार हैं। यह भी कहा गया कि अक्टूबर 2011 से मुख्य डाकघर राउरकेला से एस बी आई मुख्य शाखा राउरकेला को क्लियरेंस के लिए भेजे गये सभी चेक, उपरोक्त चालू खाता को, अधिकृत सरकारी लेखा में दैनिक आधार पर प्रेषित किये बिना, क्रेडिट कर दिये गये थे। यह भी उत्तर दिया गया कि उक्त अवधि के दौरान एस बी आई मुख्य शाखा राउरकेला ने डाक विभाग की डाक लेखा शाखा अथवा मुख्य डाकघर राउरकेला को कोई स्क्रोल नहीं भेजा था।

यह भी बताया गया कि सभी परिमण्डलों के इस प्रकार की अनियमितताओं से बचने के लिए निर्देश जारी कर दिये गये हैं (दिसम्बर 2016) और डाक विभाग के जुर्माना ब्याज के भुगतान के मामले में शीघ्रता करने के लिए, मामले को एस बी आई के अध्यक्ष के समक्ष रखा गया।

फिर भी यह तथ्य बना रहता है कि अक्टूबर 2011 से प्रेषण पर निगरानी की कमी के कारण इसका न पकड़ा जाना विभाग के आंतरिक नियंत्रण तंत्र की विफलता का सूचक है। यह वर्णन आवश्यक है कि लेखापरीक्षा ने वर्ष 2014 की रिपोर्ट संख्या 17 में पैरा 3.1.7.1 (ii) के माध्यम से डाक विभाग के लेखा डाक कार्यालयों द्वारा डाकघर अनुसूचियों के बैंक स्क्रोल से गैर मिलान के सम्बन्ध में इंगित किया था कि भुगतान व लेखा कार्यालयों में डाक कार्यालय अनुसूचियों का बैंक स्क्रोल के मिलान पर निगरानी रखने का प्रचलित तंत्र अपर्याप्त ओर अप्रभावी था। इसके परिणामस्वरूप सरकारी धन चार वर्षों से अधिक की अवधि तक एक अनाधिकृत खाते में पड़ी रही। सरकारी धनराशि के विलम्बित हस्तांतरण पर जुर्माना ब्याज की वसूली भी नहीं हुई।

2.3 अपंजीकृत समाचार पत्रों पर राजस्व की हानि

भारत में समाचार पत्रों के रजिस्ट्रार से पंजीकृत नहीं हुए समाचार पत्रों को अनियमित रूप से रियायती भुल्क के उपयोग करने की अनुमति दी गई जिसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2013 में डाक विभाग द्वारा आश्वासन देने के बावजूद चार डाक परिमण्डलों यथा कर्नाटक, महाराष्ट्र, तमिलनाडु और गुजरात में ₹ 2.45 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

नियतकालिक पत्रिकाओं के बुक पैकेट हेतु विशेष दर वसूली हेतु शर्तों के सम्बन्ध में डाक कार्यालय गाईड भाग-I के नियम 129 में वर्णित है कि नियतकालिक पत्रिकाओं के बुक पैकेट से सम्बन्धित डाक की विशेष दरें केवल तभी लागू होंगी जब वह प्रेस और रजिस्ट्रेशन ऑफ बुक्स अधिनियम, 1867 (1867 का 25) के अंतर्गत समाचार पत्रों के रजिस्ट्रार (आर एन आई) के पास पंजीकृत हो और नियतकालिक पत्रिकाओं पर, किसी सुविधाजनक स्थान पर उसके पहले अथवा अंतिम पेज पर "समाचार पत्रों के रजिस्ट्रार (आर एन आई) द्वारा पंजीकृत" पंजीकृत नम्बर के साथ अंकित हो। आर एन आई पंजीकरण के पश्चात, समाचार पत्रों को सम्बन्धित अधिकृत¹¹ डाक प्राधिकारियों के पास अलग से पंजीकरण करवाना

¹¹ मण्डलीय निरीक्षक कार्यालयों और स्वतंत्र राजपत्रित डाकपाल

आवश्यक है। तदनुसार, सम्बन्धित प्रकाशक को सम्बन्धित डाक प्राधिकारी द्वारा लाइसेन्स जारी कर दिया जाता है जो कि तीन वर्षों की अवधि तक वैध है और इसका आवधिक नवीनीकरण आवश्यक है। आगे, समाचार पत्रों के रियायती दरों प्राप्त करने हेतु उपरोक्त शर्तों की अनुपालना के असफल रहने पर उन्हें बुक पैकेट माना जायेगा और उसी के अनुरूप शुल्क¹² की वसूली की जायेगी।

अयोग्य प्रकाशनों को रियायती टैरिफ की अनुमति देने से डाक प्रभागों की कम वसूली सम्बन्धी टिप्पणी भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की वर्ष 2008 की प्रतिवेदन संख्या सी ए-II के अनुच्छेद 3.2, वर्ष 2008-09 की प्रतिवेदन संख्या 14 के अनुच्छेद 2.8 और वर्ष 2014 की प्रतिवेदन संख्या सी ए-17 के अनुच्छेद 3.3 में की गई थी। मंत्रालय ने अपनी कृत कार्यवाही टिप्पणियों (ए टी एन) प्रस्तुत की (अप्रैल 2013), जिसमें लेखापरीक्षा निष्कर्ष को स्वीकार करते हुए उत्तर दिया कि सभी परिमण्डलों को मई 2008 में पंजीकृत समाचार पत्रों पर समेकित निर्देश जारी कर दिये गये थे। यह भी उत्तर दिया गया (अप्रैल 2013), कि इन निर्देशों के जारी होने के पश्चात पंजीकृत समाचार पत्रों की श्रेणी के अंतर्गत अयोग्य प्रकाशनों को पंजीकरण प्रदान करने में कमी आई थी। आगे यह भी उत्तर दिया गया (अगस्त 2015) कि परिमण्डलों को पंजीकृत समाचार पत्रों/मैगजीनों को डाक के माध्यम से भेजने पर नियंत्रण एवं संतुलन का ध्यान रखते हुए आवधिक जांच पर पुनः बल दिया जा रहा था। लेखापरीक्षा ने पाया कि मई 2008 में जारी निर्देशों और मंत्रालय द्वारा ए टी एन में दिये गये आश्वासनों का परिमण्डलों द्वारा अनुपालन नहीं किया जा रहा था और कमियाँ पूर्ववत् जारी थी जैसा कि नीचे वर्णन किया गया है।

चार डाक परिमण्डलों यथा कर्नाटक, महाराष्ट्र, तमिलनाडु और गुजरात के अंतर्गत 15 मण्डलों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच (अगस्त 2015 से अगस्त 2016) ने दर्शाया कि जो समाचार पत्र आर एन आई में पंजीकृत नहीं थे, उनको अप्रैल 2013 से ₹2.45 करोड़ की रियायती टैरिफ प्रदान करने की अनुमति दी गई जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका - 7

अपंजीकृत समाचार पत्रों को रियायत

क्रम संख्या	परिमण्डल का नाम	मण्डल का नाम	अप्रैल 2013 से राशि (₹ रुपये में)
1	कर्नाटक	कालाबुरागी	53.20
		बिदर	
2	महाराष्ट्र	मुम्बई रिजन (नार्थ ईस्ट)	133.41
		नासिक	
		मालेगांव	
		धुले	
		नागपुर सिटी	
		नागपुर एम एफ एल	
		सतारा	

¹² बुक्स पैकेटस पर लागू दर 31.5.2001 तक ₹ 2/- और उसके उपरांत ₹ 4/- थी।

3	तमिलनाडु	त्रिरूनलवेली	12.35
		चंगलपट्टू	
4	गुजरात	अहमदाबाद सिटी	45.91
		वडोदरा पूर्व	
		वडोदरा पश्चिम	
		राजकोट	
		कुल	244.87

यह भी पाया गया कि कुछ प्रकरणों में समाचार पत्र के मुख्य पृष्ठ पर अथवा डाक पंजीकरण हेतु आवेदन करते समय प्रकाशकों द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज में लिखी गई पंजीकरण संख्या, आर एन आई द्वारा कुछ अन्य समाचार पत्रों को प्रदान की गई थी। क्योंकि इन समाचार पत्रों के पास आर एन आई से पंजीकरण प्रमाणपत्र नहीं था, इसीलिये रियायती टैरिफ की अनुमति देने की बजाय बुक पैकेट दरों को लागू की जानी चाहिए थी।

लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये जाने पर (जनवरी 2017), मंत्रालय ने लेखापरीक्षा निष्कर्षों को स्वीकार करते हुए उत्तर दिया (अप्रैल 2017) कि उपरोक्त चारों परिमण्डलों के प्रधानों को वसूली हेतु मामलों को व्यक्तिगत रूप से देखने के लिए निर्देश दिये गये थे। इसने आगे सभी परिमण्डलों को स्थिति की समीक्षा और राजस्व रिसाव, यदि कोई हो, को रोकने लिए प्रभावी निगरानी करने के निर्देश दिये। यहां यह वर्णन आवश्यक है कि बार-बार दोहराई गई लेखापरीक्षा प्रेक्षणों के बावजूद, डाक विभाग ने रियायती टैरिफ से सम्बंधित सभी नियमों और विनियमों की अनुपालना सुनिश्चित करने हेतु प्रभावी कदम नहीं उठाये।

गत लेखाप्रेक्षणों पर ए टी एन के सम्बन्ध में, डाक विभाग ने सभी परिमण्डलों को केवल निर्देश जारी किये परंतु परिमण्डलों द्वारा की गई कार्यवाही पर निगरानी नहीं की। दूसरी तरफ, परिमण्डल रियायती टैरिफ पर डाक विभाग के निर्देशों का पूर्णतः लागू करने वाली प्रणाली को लागू करने के अनिच्छुक थे। परिणामस्वरूप, अयोग्य समाचार पत्रों, जिनका पंजीकरण आर एन आई के पास नहीं हुआ था, को रियायती टैरिफ प्रदान करना जारी रहा जिसके परिणामस्वरूप ₹2.45 करोड़ के राजस्व की कम वसूली हुई।

यह भी प्रकट हुआ कि अप्रैल 2013 के उपरांत उपरोक्त दर्शाये गये प्रकरणों के अलावा अप्रैल 2013 से पहले भी ₹ 4.21 करोड़ के इसी प्रकार के रियायती टैरिफ प्रदान करने के मामले थे।

सभी अयोग्य समाचार पत्रों से वसूली की जानी है साथ ही साथ विगत प्रतिवेदनों में दर्शायी गयी राशि की वसूली होनी चाहिए तथा डाक विभाग द्वारा दोषी कर्मचारियों की जिम्मेदारी नियत करने की आवश्यकता है।

2.4 ढुलाई शुल्क का अधिक भुगतान

उत्तर प्रदेश, तमिलनाडु और गुजरात परिमण्डलों ने संस्वीकृति से अधिक बर्थों का भुगतान किया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 2.70 करोड़ की राशि के अधिक भुगतान के साथ साथ ₹ 0.18 करोड़ की रियायत का दावा नहीं हुआ।

डाक विभाग ने बर्थ विस्थापन की संशोधित प्रणाली के अंतर्गत ढुलाई प्रभारों के भुगतान से संबंधित निर्देश सभी परिमण्डलों के प्रमुखों को जारी किये (जनवरी 2007)। इन निर्देशों में निम्नलिखित निर्धारित किया गया था:

- ढुलाई प्रभारों की गणना हेतु सीट विस्थापन प्रणाली को बर्थ विस्थापन प्रणाली से बदल दिया गया और बड़ी लाईन (बी जी) में 36 बर्थ और छोटी लाईन (एम जी) में 32 बर्थ को आधी बोगी माना गया था;
- अप्रैल 2006 से दिसम्बर 2007 तक की अवधि के लिए प्रभावी दूरी स्लैबों की दरों का निर्धारण किया गया जिसकी समय-समय पर समीक्षा की जानी थी; और
- डाक विभाग द्वारा पूंजी निवेश पर दी जाने वाली 2 प्रतिशत की छूट डाक वैनो पर जारी रखनी थी।

फरवरी 2007 में डाक विभाग ने ढुलाई प्रभारों के उद्देश्य से डाक वैनो की श्रेणी स्पष्ट की, जिसके अनुसार बर्थ की चार स्लैब यथा (i) 1-18, (ii) 19-36 (iii) 37-54 तथा (v) 55 - 72, के लिए भुगतान किया जाना था। इन निर्देशों को फरवरी 2007 में सभी परिमण्डलों के प्रमुखों को परिचालित कर दिया गया।

ढुलाई प्रभारों के अधिक भुगतान सम्बन्धी टिप्पणियां वर्ष 2008-09 की प्रतिवेदन संख्या सी ए 14 और वर्ष 2010-11 की प्रतिवेदन संख्या-9 के अनुच्छेद 5.3 में की गई थी। मंत्रालय ने अप्रैल 2010 में प्रस्तुत अपनी कृत कार्यवाही टिप्पणियों (ए टी एन) में उत्तर दिया था कि सभी सम्बद्ध को उचित निर्देश जारी कर दिये गये थे। फिर भी, यह पाया गया कि परिमण्डल स्तर पर पर्याप्त नियंत्रण तंत्र की विफलता के कारण कमियाँ यथावत रही जिसका वर्णन नीचे किया गया है।

जनवरी से अगस्त 2016 की अवधि के दौरान उत्तर प्रदेश, गुजरात और तमिलनाडु डाक परिमण्डलों में मुख्य महाडाकपालों के कार्यालयों की लेखापरीक्षा जांच ने दर्शाया कि अक्टूबर 2010 से जून 2015 की अवधि के दौरान संस्वीकृत से अधिक बर्थों पर रेलवे की ढुलाई प्रभारों का ₹ 2.70 करोड़ का भुगतान कर दिया गया था जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका - 8

बर्थों के लिए अधिक भुगतान का विवरण

परिमण्डल का नाम	सेक्सन	अवधि	स्वीकृत बर्थों की संख्या	बर्थों की संख्या जिसके लिए रेलवे को दावा का भुगतान किया गया	भुगतान की गई राशि	देय भुगतान	अधिक भुगतान
							(₹ करोड़ में)
उत्तर प्रदेश	झांसी-लखनऊ झांसी-इलाहाबाद बरौनी-ग्वालियर	अक्टूबर 2010 से अक्टूबर 2012	18	36	1.84	0.92	0.92
तमिलनाडु	त्रिवन्तपुरम- मुम्बई नई दिल्ली- चैन्नई सेंटरल	अप्रैल 2012 से नवम्बर 2014	18	36	5.67	4.08	1.59
गुजरात	जोधपुर एवं दिल्ली	मार्च 2015 से जून 2015	36	54	0.56	0.37	0.19
	कुल						2.70

यह भी देखा गया कि गुजरात परिमण्डल में, डाक विभाग ने ढुलाई प्रभारों का भुगतान करते समय 19 डाक वैनों के लिए पूंजी निवेश के 2 प्रतिशत के ₹ 17.65 लाख की रियायत का उपयोग नहीं किया।

लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये जाने पर, मंत्रालय ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार करते हुए उत्तर दिया (नवम्बर 2016) कि उत्तर प्रदेश परिमण्डल ने अधिक भुगतान किया था और प्रस्ताव दिया कि रेलवे प्राधिकारियों द्वारा दावा किये जाने वाले ढुलाई प्रभारों के आगामी बिलों से अधिक भुगतान की गई राशि का समायोजन किया जायेगा। अन्य दो परिमण्डलों के सम्बन्ध में, यह उत्तर दिया गया कि अधिक भुगतान के मामलों की पुनरावृत्ति रोकने को सुनिश्चित करने के लिए सभी परिमण्डलों को लिख दिया गया था।

इस प्रकार संस्वीकृत बर्थों को सुनिश्चित किये बिना ढुलाई प्रभारों के भुगतान करने में डाक अधिकारियों की ओर से हुई चूक के परिणामस्वरूप ढुलाई प्रभारों तथा छूट की ₹ 2.88 करोड़ की राशि का परिहार्य अधिक भुगतान हुआ और लेखापरीक्षा द्वारा इंगित करने के पश्चात इसमें से ₹ 36.31 लाख की वसूली गुजरात परिमण्डल द्वारा की गई।

2.5 रिमोटली मैनेज्ड फ्रैंकिंग मशीनों के किराये पर लेने पर परिहार्य भुगतान

महाराष्ट्र और गुजरात परिमण्डलों के मुख्य महाडाकपाल ने अपने परिमण्डलों में व्यापार पोस्ट केन्द्रों (बी पी सी)/मेल व्यापार केन्द्रों (एम बी सी) के काम का उचित प्रकार मूल्यांकन किये बिना मैसर्स पिटनी बोउज इंडिया प्रा लि के साथ रिमोटली मैनेज्ड फ्रैंकिंग मशीनों (आर एम एफ एम) को किराये पर लेने का अनुबंध किया। संबंधित मुख्य महाडाकपाल न्यूनतम तीन लाख इम्पेशन के भुगतान पर सहमत हुए जो कि व्यापार की वास्तविक मात्रा से बहुत अधिक थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 86.09 लाख का परिहार्य भुगतान हुआ।

डाक विभाग ने सभी मुख्य महाडाकपालों को विभागीय कार्यालयों में लगाई गई इलेक्ट्रॉनिक मशीनों को किराये के आधार पर रिमोटली मैनेज्ड फ्रैंकिंग मशीनों (आर एम एफ एम)¹³ से बदलने के निर्देश जारी किये (फरवरी 2013)। कम तथा अधिक गति की दोनों आर एम एफ एम को क्लिक प्रभार के आधार पर किराये पर, यदि परिमण्डल स्तर पर किराये पर लेना किफायती और कम लागत वाला पाया जाता है, लिये जाने थे। आर एम एफ एम को लगाने की अंतिम तिथि 30 जून 2013 निर्धारित की गई थी।

महाराष्ट्र और गुजरात परिमण्डलों के मुख्य महाडाकपालों ने मैसर्स पिटनी बोउज इंडिया प्रा लि के साथ 41 आर एम एफ एम को तीन वर्षों के लिए किराये पर लेने का अनुबंध किया, जो कि इन दोनों परिमण्डलों में विभिन्न व्यापार पोस्ट केन्द्र (बी पी सी)/मेल व्यापार केन्द्रों (एम बी सी) में प्रयोग की जानी थी, जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका - 9

किराये पर आर एम एफ एम को लिये जाने का विवरण

क्र.सं.	परिमण्डल का नाम	आपूर्तिकर्ता का नाम	किराए की आर एम एफ एम की संख्या	अनुबंध का माह
1	महाराष्ट्र	मैसर्स पिटनी बोउज इण्डिया प्राइवेट लिमिटेड, मुम्बई	33	अक्टूबर 2013
2	गुजरात	मैसर्स पिटनी बोउज इण्डिया प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली	08	जुलाई एवं दिसम्बर 2013
	कुल		41	

अनुबंध में निर्धारित था कि परिमण्डलों को न्यूनतम तीन लाख इम्पेशन अथवा प्रति माह प्रत्येक मशीन के वास्तविक इम्पेशन की संख्या इनमें से जो अधिक हो, का भुगतान ₹ 0.14 प्रति इम्पेशन की निर्धारित कीमत पर, भुगतान करना था। यद्यपि, महाराष्ट्र परिमण्डल के अंतर्गत मुम्बई क्षेत्र में, समझौते के खण्ड-7 में निर्धारित था कि न्यूनतम मासिक मात्रा की

¹³ यह अधिक सुरक्षा विशेषता जैसे कि दो विमीय (2डी) मैट्रिक्स कोड के उत्पादन, मीटरों की सुदूर सेटिंग की सुगमता, मानवी हस्तक्षेप की समाप्ति और फ्रैंकिंग मशीनों से सर्वर तक डाटा प्रवाह प्रदान करती है। आर एम एफ एम एक सुरक्षित, विशेष और डिजिटल फ्रैंक पेश करती है और मैकेनिकल सीलों पर निर्भर नहीं रहती।

गणना 33 इकाईयों के सभी लेन-देन के योग के, यथा 2.97 करोड़ इम्पेशन प्रति त्रैमास तिमाही संकलन के आधार पर की जानी थी।

महाराष्ट्र और गुजरात परिमण्डलों के अभिलेखों की जांच ने दर्शाया कि अगस्त 2013 से जून 2016 की अवधि के दौरान 41 आर एम एफ एम¹⁴ में से केवल 27 आर एम एफ एम ने तीन लाख इम्पेशन प्रति मशीन प्रति माह के सहमत लक्ष्य को मुश्किल से प्राप्त किया। यह इसका सूचक है कि इन आर एम एफ एम को बी पी सी/एम बी सी के व्यापार की मात्रा का आंकलन किये बिना किराये पर लिया गया था और संबन्धित डाक प्राधिकारियों की इस चूक के परिणामस्वरूप न सिर्फ न्यूनतम सहमत से कम संख्या में क्लिक हुए अपितु ₹ 86.09 लाख का परिहार्य व्यय हुआ जैसा कि नीचे वर्णन किया गया है:

- महाराष्ट्र परिमण्डल के अंतर्गत मुम्बई क्षेत्र के 22 बी पी सी/एम बी सी में नवम्बर 2013 से जनवरी 2016 की अवधि के दौरान, वास्तविक इम्पेशन की संख्या प्रति मशीन प्रति माह के सहमत (तीन लाख) इम्पेशन संख्या से बहुत कम थी। इन बी पी सी/एम बी सी में औसत इम्पेशनों की संख्या 0.77 लाख से 1.64 लाख के मध्य यथा न्यूनतम इम्पेशन संख्या के 26 प्रतिशत से 55 प्रतिशत तक विस्तारित थी। पुनः, यद्यपि 11 अन्य आर एम एफ एम में इम्पेशन 3.46 लाख और 6.27 लाख के मध्य विस्तारित थी, तथापि इम्पेशनों की वास्तविक संख्या सभी 33 मशीनों के लिए सहमत एक तिमाही में न्यूनतम इम्पेशन की मात्रा 2.97 करोड़ से सदैव कम थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 55.67 लाख का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।
- गुजरात परिमण्डल के अंतर्गत, बड़ोदरा, राजकोट और भावनगर बी पी सी/एम बी सी में अगस्त 2013 से जून 2016 की अवधि के दौरान वास्तविक इम्पेशनों की संख्या तीन लाख इम्पेशन के सहमत न्यूनतम मानदण्ड तक कभी नहीं पहुंची। इन तीन बी पी सी/एम बी सी में औसत इम्पेशनों की संख्या 0.82 लाख से 1.45 लाख यथा न्यूनतम इम्पेशन संख्या (तीन लाख) के 27 प्रतिशत से 48 प्रतिशत के मध्य विस्तारित थी। आगे, सूरत और आनन्द के बी पी सी/ एम बी सी के लगाई गई आर एम एफ एम में, 35 महीनों में 22 महीनों में, इम्पेशनों की संख्या न्यूनतम तीन लाख से कम थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 30.42 लाख का परिहार्य व्यय हुआ, जैसा कि नीचे तालिका में दिया गया है।

¹⁴ गुजरात क्षेत्र में लगाई गई तीन आर एम एफ एम, मानदण्ड के अनुसार थी।

तालिका - 10

आर एम एफ एम को किराये पर लेने के कारण परिहार्य भुगतान का विवरण

क्र. सं.	परिमण्डल का नाम	अवधि जिसमें आर एम एफ एम का कम उपयोग हुआ	अनुबंध के अनुसार अवधि में आवश्यक क्लिक	अवधि में वास्तविक क्लिक	कम क्लिक की संख्या	परिहार्य भुगतान (₹ लाख में)
1	महाराष्ट्र	नवम्बर 2013 से जनवरी 2016	254400000	219196365	35203635	55.67
2.	गुजरात	अगस्त 2013 से जून 2016	41100000	21466944	19633056	30.42
कुल						86.09

लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये जाने पर, मंत्रालय ने उत्तर दिया कि मुख्य महाडाकपालों से अधिकतम उपयोगिता सुनिश्चित करने के लिए सुधारात्मक कार्यवाही करने के लिए आग्रह किया गया है और यह कि विभाग को कोई हानि नहीं हुई। आगे यह भी उत्तर दिया गया है कि आर एम एफ एम किराये पर लेने के मामलों में इम्प्रेशनों की न्यूनतम सीमा की समीक्षा के लिए निर्देश भी दिये गये थे।

इसीलिए, यह अनिवार्य था कि फर्म से आर एम एफ एम किराये पर लेने का अनुबंध करने से पहले, परिमण्डलों को उन बी पी सी/एम बी सी जहां ये मशीनें लगाई जानी थी, के व्यापार के मात्रा का आंकलन किया जाना चाहिये था। अनुबंध करते समय, परिमण्डलों को सुनिश्चित करना चाहिए कि समूह के आधार पर बी पी सी/एम बी सी के व्यापार मात्रा के आंकलन हेतु, क्लिकों की संख्या की प्रवृत्ति को ध्यान में रखा जाये ताकि डाक विभाग का हित सुरक्षित रहे। डाक विभाग को यह भी सुनिश्चित करना चाहिये जब तक विचलन के लिए विशेष कारण न हो, परिमण्डल द्वारा इम्प्रेशन के मात्रा की गणना की पद्धति (मासिक/तिमाही) में एकरूपता हो।