

अध्याय 4: खानपान ठेकों का प्रबंधन

लेखापरीक्षा उद्देश्य 3: क्या विभिन्न अचल और चल इकाईयों के लिए खानपान ठेकों का प्रबंधन ने अच्छी गुणवत्ता की खानपान सेवाएं सुनिश्चित कीं ?

खानपान नीति 2010 में उन लाइसेंस धारकों के प्रबंधन के लिए विस्तृत दिशानिर्देश निर्धारित किए गए हैं, जिन्हें चल और/या अचल खानपान इकाईयों का कार्य दिया गया था।

4.1 निर्धारित आरक्षित मूल्य और प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क की तुलना

खानपान नीति 2010 के पैरा 18.1 के अनुसार लाइसेंस फीस व्यवहारिक और न्यायसंगत रूप से निर्धारित की जानी चाहिए ताकि सेवा की गुणवत्ता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किए बिना लाइसेंस फीस स्पष्ट, न्यायसंगत और न्यायोचित रूप से प्राप्त की जा सके। तदनुसार, रेलवे बोर्ड ने लाइसेंस फीस की प्रतिशतता को बिक्री टर्न ओवर के 12 से 10 प्रतिशत कम कर दिया (2012) जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि खानपान सेवा की गुणवत्ता प्रतिकूल रूप से प्रभावित नहीं हुई थी। मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों और सुपरफास्ट गाड़ियों की रसोई इयान में बिक्री तीन घटकों अर्थात् (क) व्यंजन सूची से बिक्री¹ (ख) ब्रेकफास्ट, लंच/डिनर की बिक्री और (ग) पीएडी² बिक्री शामिल हैं। खानपान नीति 2010 के खण्ड 26 के अनुसार चल खानपान इकाईयों से बिक्री टर्नओवर व्यवसाय के विस्तार के निर्धारण और न्यूनतम आरक्षित कीमत के निर्धारण के उद्देश्य के लिए आवश्यक है। वाणिज्यिक और लेखा विभागों के प्रतिनिधियों द्वारा प्रस्तुत प्रति ट्रिप संयुक्त बिक्री निर्धारण रिपोर्ट के आधार पर वार्षिक बिक्री टर्नओवर की गणना की जाती है।

लेखापरीक्षा ने आठ क्षेत्रीय रेलवे (दपूरे-12, दपूमरे-5 दमरे-14, दरे-37, पूरे-10, पूतरे-24 उसीरे-20, और पमरे-2) द्वारा दिए गए 124 ठेकों की जांच की और निम्नलिखित पाया:

- 10 प्रतिशत की निर्धारित प्रतिशतता के सामने, एक वर्ष के लिए बिक्री टर्नओवर के प्रति लाइसेंस शुल्क की प्रतिशतता गाड़ी सं. 22805/06 भुवनेश्वर नई दिल्ली एक्सप्रेस (पूतरे) को छोड़कर (जहां यह 10 प्रतिशत थी)। सभी ट्रेनों में जिन्हें लेखा परीक्षा में जांचा गया था, 10 प्रतिशत से ज्यादा थी। 29 गाड़ियों के

¹ यह विविध लोकप्रिय खाद्य मर्दें हैं जिन्हें अचल इकाईयों के माध्यम से परोसा और बाजार/उपभोक्ता द्वारा निर्णय लिया जाता है, जिनकी कीमतें क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निर्धारित की जाती हैं।

² पीएडी मर्दें- रेलवे परिसर में बेचे जाने वाली सभी पैकेज्ड और ब्रांडेड मर्दें।

संबंध में यह प्रतिशतता 10.12 प्रतिशत से 20 प्रतिशत और 69 गाड़ियों के संबंध में 21 प्रतिशत से 50 प्रतिशत थी। बाकी 25 गाड़ियों में, प्रतिशतता 50 प्रतिशत से अधिक और 90 प्रतिशत (उसीरे-गाड़ी सं.15653/54-अमरनाथ एक्सप्रेस) तक था।

- मानक बोली दस्तावेज के अनुलग्नक ए/5 में, रेलवे बोर्ड ने निर्धारित किया (जनवरी 2013) कि 'निविदा समिति प्रयास करेगी कि केवल व्यवहार्य बोलियां स्वीकार की जाए अर्थात् बहुत उच्च बोलियां जो अव्यवहार्य प्रतीत होती हैं, पर निविदा समिति द्वारा विचार करने की आवश्यकता है। इस संबंध में, सीसीएम, दूपरे ने रेलवे बोर्ड को बताया (मई 2013) कि यदि उच्च बोलियों को नजरअंदाज किया गया तो शिकायतें आएंगी। व्यवहार्यता के मामले पर विचार³ करते समय समिति ने माना कि निजी संचालकों ने लाइसेंस शुल्क के रूप में असामान्य रूप से उच्च राशि की बोली लगाई ताकि ठेके प्राप्त किए जा सकें और काफी भारी राशि निवेश की जा सके और उच्च कीमतें प्रभारित कर रेलवे यात्रियों से उसे वसूला जा सके जैसा कि अधिक दाम वसूली पर कई शिकायतों से स्पष्ट है। तथापि, रेलवे बोर्ड ने अकार्य योग्य निविदाओं को स्वीकार नहीं करने के लिए और समीक्षा हेतु अभी तक कार्यप्रणाली निर्धारित नहीं की थी।

अतः यह पाया गया कि क्षेत्रीय रेलवे को लाइसेंस शुल्क के रूप में एक मुख्य भाग का भुगतान किया गया, जिससे खानपान सेवाएं प्रदान करने के लिए लाइसेंसधारक के लिए ठेका मूल्य का बहुत कम गुंजाइश बची। ऐसा हो सकता है कि उपलब्ध लाभ में यात्रियों की आवश्यकताओं का ध्यान रखना लाइसेंसों के लिए व्यवहार्य न हो एवं परिणामस्वरूप वह गुणवत्ता, मात्रा एवं मूल्य आदि से समझौता करें।

अनुबंध 7

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, दरे और दूपरे प्रशासन ने कहा कि 2012 से खाद्य मर्दों की टैरिफ दरों को संशोधित नहीं किया है जिसे रेलवे बोर्ड स्तर पर किया जाना है। उन्होंने कहा कि यह एक मुख्य कारण था कि ठेकेदारों ने गुणवत्ता और मात्रा से समझौता किया और यात्रियों से अधिक वसूली की।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे बोर्ड ने कहा (फरवरी 2017) कि खानपान निविदाओं में उद्धरित दरों की व्यवहार्यता निर्धारित करने के लिए मानदण्ड विकसित किए जा रहे हैं। लेखापरीक्षा ने सुझाव दिया कि लाइसेंसिंग की पूरी प्रक्रिया को

³डा. श्रीधरन समिति रिपोर्ट की सिफारिशों पर विचार करने के लिए रेलवे बोर्ड ने एक समिति बनाई (अक्टूबर 2015) ताकि आईआरसीटीसी के खानपान सेवाओं के हस्तांतरण की व्यवहार्यता की जांच की जा सके।

दोबारा देखने की आवश्यकता है और उद्धरित दरों को तर्कसंगत रेंज में निर्धारित किया जा सकता है। कोई भी दर जो इस रेंज से काफी कम या काफी अधिक हो उसे तर्कसंगत और व्यवहार्य नहीं माना जाना चाहिए। टैरिफ संशोधन के लिए रेलवे बोर्ड ने सूचना दी कि वह टैरिफ संशोधन से संबंधित मामलों पर एक समिति का गठन करने जा रहे हैं।

नई खानपान नीति 2017 में, लाइसेंस के लिए तकनीकी पात्रता मापदंड कुल बिक्री एवं अनुभव के अनुसार निर्धारित किए गए हैं। लाइसेंस शुल्क के लिए मापदंड इकाई की कुल वार्षिक बिक्री के 12 प्रतिशत पर रखा गया है। लाइसेंस शुल्क सुनिश्चितरण क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया जाना है। लाइसेंस शुल्क निर्धारित करने की विधि प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे द्वारा तैयार की जाएगी। जब तक उपरोक्त सभी गतिविधियां सुगठित की जाती हैं; आवंटन के लिए सभी निविदाएं जहां पर स्वीकृति पत्र जारी नहीं किया गया है, को रद्द करने के निर्देश दिए गए हैं। तथापि, रेलवे को खानपान संविदाओं में दरों की सुकार्यता के आंकलन के लिए दिशानिर्देश बनाने की आवश्यकता है ताकि सेवाओं की गुणवत्ता से समझौता न किया जा सके।

4.2 खानपान लाइसेंसों के धारण पर अंतिम सीमा

खानपान नीति 2010 में, रेलवे बोर्ड ने निजी ठेकेदारों को दिए जाने वाले खानपान लाइसेंसों के धारण हेतु उच्चतम सीमा निर्धारित की, जो निम्नानुसार है:

तालिका 4.1 – खानपान लाइसेंस धारण के लिए उच्चतम सीमा

लघु यूनिटें	एक व्यक्ति/फर्म/कम्पनी को एक स्टेशन पर अधिकतम दो लघु खानपान यूनिटें और प्रति क्षेत्रीय रेलवे अधिकतम दस यूनिटें धारण करने की अनुमति होगी। उपनगरीय भाग के मामलों में प्रति डिविजन दो इकाईयों की उच्चतम सीमा लागू होगी।
प्रमुख यूनिटें	क) फूड प्लाजा, फूड कोर्ट और फास्ट फूड यूनिट: एक व्यक्ति/फर्म/कम्पनी को प्रति डिविजन अधिकतम दो इकाईयों और पूरे भारतीय रेल में सभी इकाईयों का अधिकतम दस प्रतिशत धारण अनुमत होगा। ख) स्वल्पाहार कक्ष: एक व्यक्ति/फर्म/कम्पनी को प्रति डिविजन अधिकतम दो इकाईयों और पूरे भारतीय रेल में सभी इकाईयों का अधिकतम दस प्रतिशत धारण अनुमत होगा। ग) घल इकाई: किसी भी व्यक्ति/फर्म/कम्पनी को भारतीय रेल में समान श्रेणी की इकाईयों का अधिकतम दस प्रतिशत संचालित करने की अनुमति होगी।

खानपान नीति 2010 के पैरा 19.1 के अनुसार, यह सुनिश्चित करने के लिये खानपान लाइसेंस लेने के लिये निर्धारित उल्लिखित सीमा का अनुपालन किया गया

है। क्षेत्रीय रेलवे को विभिन्न खानपान संस्थापनों का डाटाबेस बनाना चाहिये। क्षेत्रीय रेलवे बोर्ड ने 2013 में अधिकतम सीमा से अधिक और विभिन्न स्तरों अर्थात् क्षेत्रीय, स्टेशन और डिविजनल स्तरों पर ठेकेदारों के लाइसेंस की स्थिति की समीक्षा की और देखा कि लाइसेंसधारकों के पास 2530 इकाईयां⁴ निर्धारित अधिकतम सीमा से अधिक थी। रेलवे बोर्ड ने कहा कि उपरोक्त स्थिति कुछ लोगों द्वारा इकाईयों में अत्यधिक एकाधिपत्य को दर्शाती है।

लेखापरीक्षा ने अचल और चल खानपान इकाईयों प्रदान करने के लिये अधिकतम सीमा का पालन करने की वर्तमान स्थिति की जांच की और देखा कि

- दिसम्बर 2015⁵ के अंत में, 254 ट्रेनों के लिये चल खानपान ठेके दिये गये थे। इन 254 चल इकाईयों में से, क्षेत्रीय रेलवे में 33 ठेके (अर्थात् 25 ठेकों से अधिक-254 का 10 प्रतिशत) मैसर्स आर. के. एसोसिएट्स और मैसर्स होटलियर्स प्राइवेट लिमिटेड को दिये गये थे। मैसर्स बृंदावन फूड प्रोडक्ट्स को भी क्षेत्रीय रेलवे में 25 ठेके दिये गये।
- पूतरे में, पांच ठेकेदारों को एक स्टेशन पर दो लघु इकाईयों से अधिक दी गई थीं जैसा कि नीचे विवरण दिया गया है:
 - मैसर्स ए.एस. सेल्स कार्पोरेशन-कटक में तीन इकाईयां, भुवनेश्वर में 4, पुरी में 4
 - श्री एम.वी. अप्पा राव - विशाखापट्टनम में 3 इकाईयां
 - मैसर्स जीसीएमएमएफएल - कटक में 3 इकाईयां, खुर्दा रोड़ में 3 इकाईयां,
 - मैसर्स विशाखा डेयरी-विशाखापट्टनम में 4 इकाईयां
 - श्री बी. एम. सिंह - विशाखापट्टनम में 3 इकाईयां, विजयनगरम में 3 इकाईयां
- उमरे में, आठ ठेकेदारों को एक स्टेशन पर दो लघु इकाईयों से अधिक दी गई थीं, जैसा नीचे विवरण दिया गया है:
 - आगरा कैंट में मैसर्स आर. के. एसोसिएट्स - 16 इकाईयां
 - आगरा कैंट में मैसर्स चतुर्वेदी एंड सन्स - 05 इकाईयां
 - आगरा फोर्ट में मैसर्स प्राणवीर सिंह - 03 इकाईयां
 - मथुरा जंक्शन में मैसर्स एच. डी. एंड संस - 10 इकाईयां

⁴ जोनल - 368, स्टेशन - 2006 और डिविजन - 96

⁵ दिनांक 11/12/2015 के आरबी की पत्र संख्या 2010/टीजी III/645/13/पीटी के अनुसार

- मथुरा जंक्शन में मैसर्स राजकुमार - 05 इकाईयां
 - इलाहाबाद में मैसर्स तिरुपति एसोसिएट्स - 03 इकाईयां
 - इलाहाबाद में मैसर्स कंचन रेस्टोरेन्ट एंड कैटरर्स - 05 इकाईयां
 - ग्वालियर में मैसर्स आर. डी. शर्मा - 17 इकाईयां
- दपरे में, मैसर्स रेलिश कैटरर्स⁶ को यशवंतपुर स्टेशन में दो स्टॉल और बेंगलौर सिटी स्टेशन में 10 खानपान स्टॉल के लिये ठेके दिये गये थे। इसके अतिरिक्त, दपरे द्वारा आइआरसीटीसी से इकाईयां लेने के बाद भी, उसी ही लाइसेंसधारक ने सेवा जारी रखी और अभी तक अनियमितता को सुधारा नहीं गया था।

रेलवे बोर्ड ने खानपान संस्थापन का डाटाबेस बनाना, उसे नियमित रूप से अद्यतित करना और उसे क्षेत्रीय रेलवे की वेबसाइट पर अपलोड करना निर्धारित किया ताकि ठेका निर्धारित अधिकतम सीमा के अंदर ही दिया जाये। तथापि, तंत्र का प्रभावी रूप से प्रयोग नहीं किया गया और अधिकतम इकाईयां होने की केवल शर्त ही एसबीडी में शामिल की गई थी।

रेलवे बोर्ड ने खानपान इकाईयों के लाइसेंसधारकों की स्थिति की समीक्षा की और देखा (2013) कि कुछ ठेकेदारों के पास काफी अधिक संख्या में इकाईयां हैं, जो कुछ लोगों द्वारा इकाईयों का अत्यधिक एकाधिपत्य दर्शाता है। लेखापरीक्षा समीक्षा यह भी दर्शाती है कि क्षेत्रीय रेलवे में काफी कम लाइसेंसधारकों के पास बहुत अधिक संख्या में ठेके हैं। इनमें से कुछ लाइसेंसधारकों को आईआरसीटीसी द्वारा भी विभिन्न इकाईयों के लिये ठेके दिये गये थे। समीक्षा की अवधि के दौरान अचल और चल खानपान इकाईयों की अधिक संख्या रखने वाले ठेकेदारों/लाइसेंसधारकों की सूची तालिका 4.2 में दी गई है:

तालिका 4.2 - लाइसेंसधारक जिन्हें क्षेत्रीय रेलवे और आईआरसीटीसी द्वारा बहुत अधिक संख्या में ठेके दिये गये			
ठेकेदार का नाम	क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अचल इकाईयों हेतु दिये गये ठेकों की संख्या	क्षेत्रीय रेलवे द्वारा चल इकाईयों हेतु दिये गये ठेकों की संख्या	आईआरसीटीसी द्वारा दिये गये ठेकों की संख्या
एक्सप्रेस फूड सर्विसेज़	25	11	14
तिरुपति एसोसिएट्स	15	-	12
बृंदावन फूड प्रोडक्ट्स	14	25	11
अरेन्को खानपान	29	15	7
आर.के. एसोसिएट्स एंड होटलियर्स	21	33	6

⁶ सी. 79/सीएटीजी स्टॉल/एसबीसी/बेंगलौर सिटी (एसबीसी-9)/रेलिश/11

तालिका 4.2 - लाइसेंसधारक जिन्हें क्षेत्रीय रेलवे और आईआरसीटीसी द्वारा बहुत अधिक संख्या में ठेके दिये गये			
ठेकेदार का नाम	क्षेत्रीय रेलवे द्वारा अचल इकाईयों हेतु दिये गये ठेकों की संख्या	क्षेत्रीय रेलवे द्वारा चल इकाईयों हेतु दिये गये ठेकों की संख्या	आईआरसीटीसी द्वारा दिये गये ठेकों की संख्या
प्राइवेट लिमिटेड			
ए.एस सेल्स कापॉरेशन	11	6	4
टून कैटरर्स	8	22	0
सत्यम कैटरर्स	12	25	4

एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान, उमरे प्रशासन ने कहा कि यद्यपि ठेका देते समय अधिकतम सीमा सुनिश्चित की जा रही थी परन्तु यह पुराने लाइसेंसों के नवीकरण के मामले में सुनिश्चित नहीं किया जा रहा था क्योंकि पुराने लाइसेंस समेकित लाइसेंस शुल्क सहित कई वेंडिंग इकाईयों के लिये थे।

ठेकेदारों को ठेका देने के लिये निर्धारित अधिकतम सीमा का पालन न करने से, रेलवे ने कुछ फर्मों द्वारा एकाधिपत्य को बढ़ावा दिया। एकाधिपत्य के कारण यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं और गुणवत्ता से समझौता हुआ ।

उनके उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा (फरवरी 2017) कि पारदर्शी ठेका प्रदान करने और प्रबंधन प्रणाली को खानपान नीति 2010 में परिभाषित किया गया है और एसबीडी सख्त पात्रता मानदंड, वित्तीय क्षमता, जुर्माना खंड और प्रभावी निगरानी तंत्र के साथ तैयार किया गया है। अधिकतम सीमा से अधिक ठेके देने के संबंध में, रेलवे ने एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान कहा (फरवरी 2017) कि उनकी निविदा शर्तों में कमी है जिसको सुधारने की आवश्यकता है। उन्होंने कहा कि निविदा शर्तों में निविदाकार को रेलवे खानपान में अनुभव होना अपेक्षित है, जो प्रतिस्पर्धा को सीमित करता है। उन्होंने कहा रेलवे खानपान के अनुभव की बजाय, रेलवे खानपान की पात्रता का आकलन करने के लिये खानपान में पर्याप्त अनुभव होना चाहिये। लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेलवे, रेलवे खानपान में अनुभव होने वाले सीमित वेंडरों के कारण खानपान ठेके की अधिकतम सीमा लागू नहीं कर सका।

खानपान लाइसेंस रखने पर अधिकतम सीमा के लिए संशोधित मापदंड नई खानपान नीति 2017 में भी निर्धारित किए गए हैं। विभिन्न खानपान संस्थापन के लिए डाटाबेस के अनुरक्षण के संबंध में निर्देश भी पूर्वकथित ही रहे। वैसे तो, उपरोक्त उल्लेखित अधिकतम सीमाओं को लागू करने के लिए एक तंत्र बनाने की आवश्यकता है।

4.3 झांसी स्टेशन में वेंडिंग हेतु अनियमित लाइसेंसिंग के कारण हानि

आइआरसीटीसी ने ₹ 54 लाख प्रति वर्ष के लाइसेंस शुल्क पर झांसी स्टेशन पर वेंडर को फूड प्लाजा चलाने हेतु लाइसेंस जारी किया (जुलाई 2012)। फूड प्लाजा के अतिरिक्त झांसी डिविजन ने नामांकन के आधार पर, उसी वेंडर को झांसी स्टेशन के सभी प्लेटफार्मों पर वेंडिंग करने की भी अनुमति दी (अगस्त 2012), जिसमें ₹ 6.48 लाख के अनंतिम लाइसेंस शुल्क पर प्रत्येक प्लेटफार्म पर आठ लोग शामिल थे। बशर्ते कि वेंडर एक वचनपत्र दे कि लाइसेंस शुल्क की वास्तविक राशि जो बाद में रेलवे प्रशासन द्वारा निर्धारित की जायेगी, उसकी मांग होने पर वेंडर द्वारा वो राशि जमा की जायेगी। यह देखा गया कि ठेकेदार मैसर्स सनशाइन कैटरर्स को झांसी डिविजन में 25 खानपान इकाईयां आबंटित की गई थीं। इसके बाद झांसी डिविजन द्वारा ₹ 10.65 लाख प्रति वर्ष पर संशोधित लाइसेंस शुल्क निर्धारित किया गया था लेकिन यह सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित नहीं था और वेंडर के लिये लाइसेंस शुल्क निर्धारित करना बाकी था। वेंडरों को वेंडिंग प्लेटफॉर्म हेतु दिया गया लाइसेंस अक्टूबर 2013 में वापस ले लिया गया। आगे यह देखा गया कि ₹ 6.48 लाख पर लाइसेंस शुल्क निर्धारित करने का आधार अनुचित था। रेलवे अधिकारियों द्वारा झांसी डिविजन के निरीक्षण के दौरान (मार्च 2012 और मई 2013) अनुमत आठ वेंडरों से अधिक वेंडरों को तैनात पाया गया। उसके लिये रेलवे द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई।

इस प्रकार, वेंडिंग की अनुमति पारदर्शी रूप से नहीं दी गई थी, सक्षम प्राधिकारी द्वारा लाइसेंस शुल्क निर्धारित नहीं किया गया था, लाइसेंस शुल्क अनुचित रूप से कम था और लाइसेंसी प्राधिकृत सीमा को पार कर गया था, लेकिन उमरे प्रशासन द्वारा उचित कार्रवाई नहीं की गई थी। आगरा फोर्ट में समान इकाई के लिये, जहां लाइसेंस निविदा के माध्यम से दी गई थी, लाइसेंस शुल्क ₹ 15 लाख प्रतिवर्ष था। झांसी स्टेशन पर लाइसेंस तीन जोड़ी प्लेटफार्म पर 24 वेंडरों को अनुमत किया गया था, जो 24 वेंडिंग इकाईयों के बराबर है अर्थात् ₹ 360 लाख का वार्षिक लाइसेंस शुल्क।

अपने उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा (फरवरी 2017) कि उमरे डिविजन को निर्देश जारी कर दिये थे कि डिविजन के पास फूड प्लाजा को प्लेटफार्म वेंडिंग हेतु अनुमति देने का कोई अधिकार नहीं है और मामले की सतर्कता विभाग द्वारा जांच की जा रही है।

4.4 खानपान इकाई के लाइसेंसधारक संचालकों से विभिन्न प्रभारों और जूमाने की गैर-वसूली

4.4.1 लाइसेंस शुल्क

लाइसेंस करार के खण्ड 4.3 के अनुसार, चूककर्ता ठेकेदार द्वारा लाइसेंस शुल्क के भुगतान में कोई भी विलम्ब होने पर चूक के दिनों की संख्या के लिये की गई गणना पर 14 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ब्याज लगाया जायेगा। लेखापरीक्षा ने देखा कि ₹ 11.60 करोड़ का लाइसेंस शुल्क वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान भारतीय रेल के लाइसेंसधारकों से वसूल किया जाना बाकी था। 14 प्रतिशत प्रति वर्ष के ब्याज की भी न तो गणना की गई और न ही वसूली की गई।

लाइसेंस करार के पैरा 4.2(बी) के अनुसार, लाइसेंस की पूर्ण अवधि हेतु लाइसेंस शुल्क अग्रिम में 2+2+1 वार्षिक आधार पर लाइसेंसधारक द्वारा देय है। पहली किस्त लाइसेंस शुरू होने के 15 दिन पहले देय है। उसके बाद, दूसरा वर्ष समाप्त होने के बाद 15 दिनों के अंदर दूसरी किस्त और चौथा वर्ष समाप्त होने के बाद 15 दिनों के अंदर तीसरी किस्त देय है। इसके अतिरिक्त, पैरा 4.3 के अनुसार, किसी भी लंबित भुगतान हेतु 14 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ब्याज की उगाही निर्धारित है। परे में अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि निर्धारित अनुसार ब्याज सहित लाइसेंस शुल्क के लिये ₹ 7.74 करोड़ की राशि निर्धारित रूप से अग्रिम में लाइसेंस शुल्क की गैर-प्राप्ति के कारण 10 अक्टूबर 2016 तक सात रसोई यान लाइसेंसधारकों से बकाया थी। भुगतान की प्राप्ति में विलम्ब 3 से 12 माह के बीच तक था। इन ठेकों के लिए केवल ₹ 4.10 करोड़ की प्रतिभूति जमा राशि रेल प्रशासन के पास उपलब्ध थी।

4.4.2 पानी और बिजली प्रभार

खानपान नीति के पैरा 18.4 के अनुसार, पानी प्रभारों और बिजली प्रभारों को वास्तविक खपत के आधार पर लाइसेंसधारकों से वसूल किया जाना चाहिये। पानी के प्रभारों की वसूली की स्थिति की समीक्षा, लेखापरीक्षा द्वारा 74 चयनित स्टेशनों पर जांच की गई और निम्नलिखित देखा गया:

- पूर्ण विवरण सहित उचित रूप से पानी के बिल का रजिस्टर नहीं बनाया गया था और खानपान लाइसेंसधारकों के ठेकों के विवरणों को आवधिक रूप से अद्यतित नहीं किया गया था।
- वाणिज्यिक विभाग अधिकारियों के पास पार्टियों द्वारा पानी के प्रभार का भुगतान या अन्यथा संबंधित कोई भी उचित अभिलेख या जानकारी नहीं थी।

- चार क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे, दमरे, दरे और पमरे) में लाइसेंसधारकों से पानी के प्रभार की ₹ 0.66 करोड़ की बकाया राशि वसूली की जानी बाकी थी।
- दो क्षेत्रीय रेलवे (दमरे और पमरे) के संबंध में आईआरसीटीसी में लाइसेंसधारकों से पानी के प्रभार की ₹ 0.01 करोड़ की बकाया राशि वसूली की जानी बाकी थी।
- वसूलीयोग्य जल प्रभारों में संशोधन आवधिक रूप से नहीं किया गया था।
- आठ क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे, उमरे, उसीरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूरे तथा पमरे) के लाइसेंसधारकों से वसूली हेतु देय विद्युत ऊर्जा प्रभारों का बकाया ₹ 1.20 करोड़ था।
- पांच क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे, उमरे, उसीरे, उरे तथा उपरे) के संबंध में आईआरसीटीसी के लाइसेंसधारकों से वसूली हेतु देय विद्युत ऊर्जा प्रभारों का बकाया ₹ 0.11 करोड़ था।

अतः क्षेत्रीय रेलवे में सटीक बिलिंग, लेखाकरण हेतु मॉनीटरिंग तथा लाइसेंसधारकों द्वारा देय लाइसेंस फीस के साथ-साथ जल एवं विद्युत प्रभारों की वसूली की निगरानी को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है ।

4.4.3 खानपान ठेकेदारों पर लगाया गया जुर्माना

समीक्षा अवधि के दौरान 43 लाइसेंस करारों की नमूना जांच से पता चला कि 12⁷ क्षेत्रीय रेलवे में चूककर्ता ठेकेदारों से जुर्माना राशि की पूर्ण वसूली नहीं की गई थी, जिसे नीचे दर्शाया गया है:

- सभी 16 क्षेत्रीय रेलवे द्वारा 2011-12 से 2015-16 के दौरान चूककर्ता लाइसेंसधारकों पर ₹ 10.01 करोड़ का जुर्माना लगाया गया था जिसमें से ₹ 7.29 करोड़ की वसूली कर ली गई थी तथा ₹ 2.72 करोड़ बकाया थे। इसमें से ₹ 54 लाख मैसर्स अरेको के प्रति दरे में बकाया थे। पूतरे में सितंबर 2016 की समाप्ति पर ₹ 1.65 लाख की राशि मैसर्स आर.के. एसोसिएट्स के प्रति बकाया थी और ₹ 6.45 लाख की राशि मैसर्स सनशाइन केटरर्स के प्रति बकाया थी।
- इसी प्रकार, आईआरसीटीसी ने 2011-12 से 2015-16 के दौरान चूककर्ता लाइसेंसधारकों पर ₹ 1.44 करोड़ का जुर्माना लगाया था जिसमें से ₹ 1.25 करोड़ की वसूली हो गई थी तथा ₹ 0.17 करोड़ बकाया थे।
- करार में इस खण्ड के बावजूद कि चूककर्ता लाइसेंसधारकों के ठेकों को समाप्त कर देना चाहिए, चूककर्ता ठेकेदारों को क्षेत्रीय रेलवे द्वारा उनकी पिछली विफलताओं पर ध्यान न देते हुए नए ठेके दिए गए थे। दरे में, मैसर्स एरेन्को

⁷ दरे, पूतरे, पूमरे, पूरे, उमरे, उसीरे, उपरे, दमरे, दरे, दपूरे, पमरे तथा परे

केटरर पर खराब सेवाओं के लिए ₹ 0.62 करोड़ का जुर्माना लगाया गया था जिसमें से उनके द्वारा ₹ 0.54 करोड़ का भुगतान अभी किया जाना था। तथापि, इस फर्म को आईआरसीटीसी द्वारा दरे में 11 ठेके तथा मरे (3) तथा दरे (4) में 7 ठेके दिए गए थे।

4.4.4 खाद्य पदार्थों की जांच हेतु भुगतान

क्षेत्रीय रेलवे द्वारा कार्यान्वित खानपान लाइसेंस करार के खण्ड 7.3(क) के अनुसार रेलवे को लाइसेंसधारक की लागत पर खाद्य पदार्थों के नमूने/कच्चा माल एकत्र करने तथा अनुमोदित प्रयोगशालाओं में उनकी जांच कराने का अधिकार है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि क्षेत्रीय रेलवे तथा आईआरसीटीसी के विभिन्न लाइसेंसधारकों से खाद्य पदार्थों के नमूने एकत्र किए गए थे तथा लाइसेंसधारकों से उक्त की वसूली की बजाय उनकी जांच के लिए भुगतान किया गया था। 2013-14 से 2015-16 के दौरान लाइसेंसधारकों से वसूलीयोग्य जांच प्रभारों के प्रति ₹ 1.53 करोड़ की राशि (पूतरे, उसीरे, दमरे, दरे तथा पमरे) अभी तक वसूल की जानी बाकी थी।

इस प्रकार, सही बिलिंग हेतु मॉनीटरिंग, लेखाकरण तथा लाइसेंस फीस की वसूली, जल एवं विद्युत प्रभारों तथा क्षेत्रीय रेलवे में लाइसेंसधारकों द्वारा भुगतान योग्य जुर्माना की निगरानी, को सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता है। ठेकेदारों से लाइसेंस फीस की काफी राशि बकाया थी तथा क्षेत्रीय रेलवे ने विलंब से किए गए भुगतानों पर 14 प्रतिशत का ब्याज नहीं लगाया था, जो प्रावधानों के तहत अपेक्षित था। खाद्य पदार्थों के नमूनों की जांच के प्रति किए गए भुगतानों की भी पाँच क्षेत्रीय रेलवे में लाइसेंसधारकों से वसूली नहीं की गई थी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (फरवरी 2017) कि क्षेत्रीय रेलवे को इस मामले पर तत्काल सुधारात्मक कार्रवाई करने की सलाह दी गई है।

