सत्यमेव जयते

भारत के
नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का
31 मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए
राजस्व
एवं
सामाजिक तथा आर्थिक क्षेत्र (सा.क्षे.उ.)
पर प्रतिवेदन



राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र
दिल्ली सरकार

वर्ष 2016 का प्रतिवेदन संख्या – 1

भारत के

नियंत्रक–महालेखापरीक्षक का

31 मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए

राजस्व

एवं

सामाजिक तथा आर्थिक क्षेत्र (सा.क्षे.उ.)

पर प्रतिवेदन

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र

दिल्ली सरकार

वर्ष 2016 का प्रतिवेदन संख्या–1

विषय सूची

विवरण	संदर्भ	
	पैराग्राफ	पृष्ठ सं.
प्राक्कथन		v
विहंगावलोकन		vii-x
अध्याय–I : राजस्व क्षेत्र		
राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति	1.1.1	1
राजस्व के बकायों का विश्लेषण	1.1.2	3
कर निर्धारण में बकाया	1.1.3	4
विभाग द्वारा पता लगाया गया कर अपवंचन	1.1.4	5
वापसी के मामलों के लंबन का विवरण	1.1.5	5
लेखापरीक्षा के प्रति सरकार/विभाग की प्रतिक्रिया	1.1.6	5
स्वीकृत मामलों की वसूली	1.1.7	8
विभाग/सरकार द्वारा स्वीकृत सिफारिशों पर की गई कार्यवाही	1.1.8	9
लेखापरीक्षा आयोजना	1.1.9	9
लेखापरीक्षा के परिणाम	1.1.10	9
व्यापार एवं कर विभाग		
मूल्य वर्धित कर के अन्तर्गत निर्धारण की प्रणाली पर निष्पादन लेखापरीक्षा	1.2	11
अध्ययाय–II राज्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की कार्यशैली		
परिचय	2.1.1	27
उत्तरदायित्व संरचना	2.1.2	27
सांविधिक लेखापरीक्षा	2.1.3	28
सरकार और विधानमण्डल की भूमिका	2.1.4	28
राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार की हिस्सेदारी	2.1.5	28
राज्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम में निवेश	2.1.6	29
वर्ष के दौरान विशेष समर्थन और प्रतिफल	2.1.7	30
वित्त लेखों से मिलान	2.1.8	30

विवरण	संदर्भ	
	पैराग्राफ	पृष्ठ सं.
सरकारी कम्पनियों के लेखों को अंतिम रुप देने में बकाया	2.1.9	31
सांविधिक निगमों के पृथक लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों की प्रस्तुति	2.1.10	32
सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम का उनके नवीनतम अंतिम लेखो के अनुसार कार्य निष्पादन	2.1.11	32
लेखों पर टिप्पणियाँ	2.1.12	34
सरकार की निष्पादन लेखापरीक्षा और पैराग्राफ पर प्रतिक्रिया	2.1.13	35
लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर अनुवर्ती कार्यवाही	2.1.14	35
सरकारी उपक्रमों पर समिति (कोगू) द्वारा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन पर चर्चा	2.1.15	36
कोगू के प्रतिवेदनों का अनुपालन	2.1.16	36
सरकारी सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम का विनिवेश, नवीनीकरण और निजीकरण	2.1.17	36
निष्पादन लेखापरीक्षा और लेन–देन लेखापरीक्षा		
परिवहन विभाग		
दिल्ली परिवहन निगम की कार्यप्रणाली पर निष्पादन लेखापरीक्षा	2.2	37
पावर विभाग		
इंद्रप्रस्थ पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड		
आयकर के ज्यादा भुगतान के कारण निधियों का अवरोध	2.3	63
दिल्ली पावर कंपनी लिमिटेड		
परिहार्य ब्याज देयता	2.4	64
दिल्ली ट्रांस्को लिमिटेड		
परिहार्य ब्याज देयता	2.5	65
ब्याज का परिहार्य भुगतान	2.6	66
राज्य के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों में कारपोरेट गवर्नेंस	2.7	68
शहरी विकास विभाग		
शाहजहानाबाद पुनर्विकास निगम की कार्य पद्धति	2.8	75

परिशिष्ट/अनुलग्नक

क्र. सं.	विवरण	संदर्भ	
		पैराग्राफ	पृष्ठ सं.
1	दिल्ली मूल्य वर्धित कर (डीवैट) तथा केन्द्रीय बिक्री कर (के.बि.क.) अधिनियम के अन्तर्गत निर्धारण के विभिन्न प्रकार	1.2.2	81
1.1	ऐसे मामले के विवरण जिनका निर्धारण छूट गया और वे अवधि बाधित हो गए	1.2.2.1	82
1.2	लम्बित माँग मामलों की सूची	1.2.2.2 (i) तथा (ii)	82
1.3	रद्द व्यापारियों के प्रति बकाया माँग	1.2.2.2 (iv)	83
1.4	माँगों की वसूली किए बिना पंजीकरण प्रमाणपत्र (प.प्र.) को रद्द करने के बाद व्यापारियों को फॉर्म जारी किये गये	1.2.3.1 (iii)	83
1.5	उन व्यापारियों को वापसी की अनुमति जिनका पंजीकरण रद्द किया गया था	1.2.3.1 (vi)	84
2.1(i)	राज्य सरकार द्वारा उन सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (सा.क्षे.उ.) में निवेशों को दर्शाता विवरण जिनके लेखें बकाया थे	2.1.9	85
2.1(ii)	सरकारी कंपनियों और सांविधिक निगमों की उनके अद्यतन अंतिम वित्तीय विवरणों/लेखों के अनुसार सारांशीकृत वित्तीय स्थिति और कार्यकारी परिणाम	2.1.11	86
2.2 ए	2010–11 से 2014–15 के वर्षों के दौरान निगम की वित्तीय स्थिति	2.2.2	88

क्र. सं.	विवरण	संदर्भ	
		पैराग्राफ	पृष्ठ सं.
2.2 बी	2010–15 की अवधि के लिए निगम के कार्यकारी परिणाम	2.2.2	89
2.3	दिल्ली परिवहन निगम के संचालनात्मक निष्पादन को दर्शाता विवरण	2.2.3	91
2.4	वास्तविक उपयोग, प्रति किलोग्राम प्राप्त माइलेज और सीएनजी उपभोग पर अतिरिक्त व्यय	2.2.3.8	92
2.5	2010–11 से 2014–15 के दौरान श्रमशक्ति, उसकी लागत और उत्पादकता का विवरण	2.2.4.5(i)	92
2.6	निगम की खाली पड़ी संपत्तियों का विवरण	2.2.5.3	93
2.7	निदेशक बोर्ड की बैठकों में कम उपस्थिति	2.7.1.3	94
2.8	लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में अनियमित उपस्थिति	2.7.2.2	95
2.9	लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में चर्चा न किए गए विषयों का ब्यौरा	2.7.2.3	96
2.10	सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (सा.क्षे.उ.) के द्वारा कारपोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व (सी.एस.आर) क्रियाकलापों पर व्यय नहीं की गई धनराशि (2014–15)	2.7.5	97

प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन दिल्ली के उपराज्यपाल के समक्ष प्रस्तुत करने हेतु तैयार किया गया है तथा इस प्रतिवेदन में दो अध्याय हैं।

अध्याय – I यह प्रतिवेदन सरकार के राजस्व क्षेत्र के विभागों की लेखापरीक्षा से संबंधित है। प्राप्तियों की लेखापरीक्षा भारत के नियत्रंक–महालेखापरीक्षक (नि.म.ले.प.) (कर्त्तव्य, शक्तियाँ तथा सेवा शर्तें) अधिनियम, 1971 की धारा 16 के अन्तर्गत संचालित की जाती है तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार के अधिनियम, 1991 की धारा 48 के अन्तर्गत राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली विधान सभा के समक्ष प्रस्तुत किया जाना अपेक्षित है। यह अध्याय 31 मार्च 2015 को समाप्त वर्ष के लिए दिल्ली सरकार की प्राप्तियों जैसे बिक्री कर/मूल्य वर्धित कर, मोटर वाहनों पर कर के लेखापरीक्षा के परिणामों को प्रस्तुत करता है।

इस प्रतिवेदन का **अध्याय – II** राज्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की लेखापरीक्षा से संबंधित है। सरकारी कम्पनियों के लेखों की लेखापरीक्षा कम्पनी अधिनियम, 2013 की धारा 143 के अन्तर्गत तथा सांविधिक निगमों की लेखापरीक्षा उनसे संबंधित विधानों के अंतर्गत नि.म.ले.प. के द्वारा संचालित की जाती है।सरकार से अपेक्षित है कि लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के इस भाग को नियंत्रक– महालेखापरीक्षक (कर्त्तव्य, शक्तियाँ एवं सेवा की शर्तें) अधिनियम, 1971 की धारा 19 क के अन्तर्गत राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली की विधान सभा के समक्ष प्रस्तुत करे।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित मामले वे हैं जो वर्ष 2014–15 के दौरान लेखों की नमूना जाँच के दौरान संज्ञान में आए साथ ही वे मामले हैं जो उसके पूर्व के वर्षों में पता चले परन्तु जिन्हें पिछले प्रतिवेदनों में प्रस्तुत नहीं किया जा सका था; 2014–15 के बाद की अवधि के मामले जो वर्ष 2014–15 से संबंधित हैं, जहाँ आवश्यक है वहाँ सम्मिलित किए गए हैं।

इस लेखापरीक्षा का संचालन भारत के नियंत्रक–महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुसार किया गया है।

विहंगावलोकन

इस प्रतिवेदन में राजस्व एवं सामाजिक व आर्थिक क्षेत्रों (सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों) से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्षों को शामिल करते हुए दो अध्याय समाविष्ट हैं। राजस्व क्षेत्र से संबंधित अध्याय I में कम मूल्यांकन, कम भुगतान/राजस्व की हानि, ब्याज एवं जुर्माना इत्यादि से संबंधित ₹ 1.36 करोड़ की एक निष्पादन लेखापरीक्षा तथा सामाजिक व आर्थिक क्षेत्र (सा.क्षे.उ.) से संबंधित अध्याय II में एक निष्पादन लेखापरीक्षा एवं ₹ 229.90 करोड़ के छः पैराग्राफ शामिल हैं। इस प्रतिवेदन का कुल धन मूल्य ₹ 231.26 करोड़ है। मुख्य निष्कर्षों में से कुछ का उल्लेख नीचे किया गया है:

अध्याय–I : राजस्व क्षेत्र

वर्ष 2014–15 के लिए सरकार की कुल राजस्व प्राप्तियाँ, वर्ष 2013–14 के ₹ 27,980.69 करोड़ की तुलना में ₹ 29,584.59 करोड़ थीं। इसमें से 92 *प्रतिशत*, कर राजस्व (₹ 26,603.90 करोड़) एवं गैर–कर राजस्व (₹ 632.55 करोड़) से उत्थित की गई थीं। शेष आठ *प्रतिशत* भारत सरकार से सहायता अनुदान (₹ 2,348.14 करोड़) के रूप में प्राप्त की गई थीं। विगत वर्ष की तुलना में कर राजस्व में 2.64 *प्रतिशत* वृद्धि एवं गैर–कर राजस्व में 4.03 *प्रतिशत* की कमी हुई।

(पैराग्राफ 1.1.1)

वर्ष 2014–15 के दौरान व्यापार एवं कर, राज्य उत्पाद शुल्क, परिवहन तथा राजस्व विभाग की 74 इकाइयों के अभिलेखों की नमूना जाँच की गई जिसमें 506 मामलों में शामिल ₹ 159.57 करोड़ का अवनिर्धारण/कर का कम उद्ग्रहण/राजस्व की हानि तथा अन्य अनियमितताओं को दर्शाया गया। वर्ष के दौरान, संबंधित विभागों ने अवनिर्धारण तथा ₹ 1.45 करोड़ की अन्य कमियों को स्वीकार किया तथा ₹ 4.68 लाख की राशि की वसूली की जो कि 2014–15 के दौरान लेखापरीक्षा में इंगित किया गया।

(पैराग्राफ 1.1.10)

व्यापार एवं कर विभाग

मूल्य वर्धित कर के अन्तर्गत निर्धारण की प्रणाली पर निष्पादन लेखापरीक्षा

''मूल्य वर्धित कर (वैट) के अन्तर्गत निर्धारण की प्रणाली'' पर निष्पादन लेखापरीक्षा अन्य बातों के साथ–साथ निम्नलिखित को प्रकट करती है;

2009–10 एवं 2010–11 वर्षों के लिए प्रत्येक ₹ पाँच करोड़ एवं उससे अधिक के वार्षिक सकल टर्नओवर के एक सौ इक्यासी मामलों (₹ 5,546.61 करोड़ के संपूर्ण टर्नओवर) की संवीक्षा एवं निर्धारण नहीं किया गया और वे समय–बाधित हो चुके थे।

(पैराग्राफ 1.2.2.1)

माँग के मामलों की गैर–प्रभावी निगरानी के कारण सरकार को ₹ 512.05 करोड़ मूल्य की देय राशि वसूल नहीं हुई जिसमें उन व्यापारियों, जिनका पंजीकरण रद्द हो चुका था से ₹ 214.98 करोड़ की प्राप्य राशि शामिल थी।

(पैराग्राफ 1.2.2.2 (i) तथा (iv))

सिस्टम में वैधीकरण नियंत्रण के अभाव में उन व्यापारियों को ₹ 14.49 करोड़ मूल्य के सांविधिक फार्मों को आधिक्य में जारी किया गया, जिनका पंजीकरण रद्द हो चुका था तथा व्यापारियों को ₹ 56.96 करोड़ राशि के सांविधिक फार्म जारी किए गए यद्यपि उनके विरूद्ध ₹ 1.16 करोड़ की माँग बकाया थी।

(पैराग्राफ 1.2.3.1 (i तथा iii)

इनके पास उन व्यापारियों जिनका पंजीकरण रद्द हो चुका है और मूल्य निर्धारण किया गया था, के धन–वापसी के मुद्दे को रोकने के लिए प्रणाली जाँच एकीकृत नहीं थी।

(पैराग्राफ 1.2.3.1 (vi))

अध्याय – II सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (सा.क्षे.उ.)

31 मार्च 2015 को 17 सा.क्षे.उ. थे, जिनमें 15 सरकारी कम्पनियाँ एवं 2 सांविधिक निगम सम्मिलित थे। इन 17 सा.क्षे.उ. में 31 मार्च 2015 को ₹ 27,670.57 करोड़ का निवेश था। कुल निवेश में 34.76 *प्रतिशत* पूंजी और 65.24 *प्रतिशत* दीर्घ कालीन ऋण के रूप में सम्मिलित था। यह कुल निवेश वर्ष 2010–11 में ₹ 22,803.34 करोड़ से 21.34 *प्रतिशत* बढ़कर वर्ष 2014–15 में ₹ 27,670.57 करोड़ हो गया। वर्ष 2014–15 के दौरान सरकार ने राज्य सा.क्षे.उ. को ₹ 1,803.35 करोड़ अंशदान, ऋण और अनुदान/आर्थिक सहायता के रूप मे दिया।

(पैराग्राफ 2.1.6 और 2.1.7)

बकाया लेखों की संख्या 11 (2010–11) से बढ़कर 22 (2014–15) हो गई। 30 सितम्बर, 2015 को एक सा.क्षे.उ. नामतः दिल्ली अ.ज./अ.ज.ज./अ.पि.व./अल्पसख्यंक एवं विकंलाग वित्तीय व विकास निगम लिमिटेड के सबसे ज्यादा 11 पूर्व वर्षो के लेखे संचित हो गये थे, जबकि अन्य सा.क्षे.उ. में एक से दो वर्षों के लेखे बकाया थे।

(पैराग्राफ 2.1.9)

17 सा.क्षे.उ. में से 10 सा.क्षे.उ. ने रूपये 988.70 करोड़ का लाभ अर्जित किया और 6 सा. क्षे.उ. ने ₹ 1,599.73 करोड़ का नुकसान उठाया। एक कार्यशील सा.क्षे.उ. ने अपने लेखे ''न लाभ न हानि'' के आधार पर बनाए।

(पैराग्राफ 2.1.11)

अक्टूबर 2014 से सितम्बर 2015 के दौरान प्राप्त हुए 13 लेखों में से सांविधिक लेखापरीक्षकों ने पाँच लेखों को बिना शर्त, सात को सशर्त तथा एक को प्रतिकूलता (जिसका अर्थ है कि लेखे सत्य व निष्पक्ष स्थिति नही दर्शाते) प्रमाण पत्र प्रदान किया। चयनित आठ लेखो की अनुपूरक लेखापरीक्षा में नि.म.ले.प. ने 30 सितम्बर 2015 तक एक–एक लेखे को सशर्त और बिना शर्त प्रमाणपत्र दिया (बकाया छः लेखों को अंतिम रूप दिया जाना बाकी है)। वर्ष के दौरान दो लेखों में लेखा मापदण्डों के अनुपालन न होने के उदाहरण मिले।

(पैराग्राफ 2.1.12)

परिवहन विभाग

'दिल्ली परिवहन निगम की कार्यप्रणाली' पर निष्पादन लेखापरीक्षा की गई। कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्ष नीचे दिए है:

बेड़े का उपयोग और वाहन उत्पादकता अखिल भारतीय औसत से कम थे। रुट योजना में कमियाँ थी। 2010–15 के दौरान परिवर्ती लागत की वसूली न कर पाने वाले रुटों की संख्या 15.24 *प्रतिशत* से 63.80 *प्रतिशत* तक बढ़ गई। 14.14 से 21.29 *प्रतिशत* तक निर्धारित कि.मी. छोड़े दिए गए। प्रति 10,000 कि.मी. पर वाहन में खराबी के मामलों की सख्या 1.77 से बढ़कर 5.35 हो गई।

(पैराग्राफ 2.2.3.1 से 2.2.3.7)

निगम निधियों के उपलब्ध होने के बावजूद नई बसों का क्रय नहीं कर पाया। इसने ₹ 204.57 करोड़ की केन्द्रीय सहायता प्राप्त करने का अवसर भी गंवा दिया।

(पैराग्राफ 2.2.4.1 से 2.2.4.3)

बिना किसी अभिलिखित कारणों के रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार ने अन्य विभागों में स्टाफ की तैनाती के कारण ₹ 57.40 करोड़ के वेतन एवं भत्तों की प्रतिपूर्ति नहीं हुई।

(पैराग्राफ 2.2.4.5)

समग्र निधि के ₹ 40.65 करोड़, विनिर्देशों के विरूद्ध वेतन के भुगतान, फर्नीचर, सहायक वाहनों एवं कम्प्यूटरों की खरीद के लिए प्रयोग किये गए। प्रणाली में दोषों, अनुचित रखरखाव, विज्ञापन के ठेको की सुपुर्दगी मे अविवेकपूर्ण/विलंबित निर्णयों और निष्क्रियता के कारण निगम ने ₹ 79.84 करोड़ का राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

(पैराग्राफ 2.2.5.2 और 2.2.5.3)

बिना लिखित समझौते करे अन्य विभागों को स्थान के हस्तांतरण के कारण ₹ 53.06 करोड़ की वसूली नहीं हुई। 2010–15 के दौरान स्कूल बसों के संचालन में निगम को ₹ 46.11 करोड़ की हानि हुई।

(पैराग्राफ 2.2.5.4)

पावर विभाग

इन्द्रप्रस्थ पावर जेनरेशन कम्पनी लिमिटेड द्वारा कर की स्व–निर्धारण गणना के समय मैट क्रेडिट का लाभ नहीं लेने के कारण ज्यादा आयकर जमा किया गया जिसके कारण ₹ 8.10 करोड़ की निधि का अवरोधन और फलस्वरूप ₹ 0.95 करोड़ ब्याज का भार हुआ।

(पैराग्राफ 2.3)

दिल्ली पावर कम्पनी लिमिटेड ने ₹ 3.54 करोड़ के रूप में मिनीमम अलटरनेट टैक्स के देरी से भुगतान के कारण, ब्याज के रूप में ₹ 0.46 करोड़ मूल्य की अतिरिक्त देयता वहन की।

(पैराग्राफ 2.4)

दिल्ली ट्रांसको लिमिटेड

लाईसेंस शुल्क के भुगतान में देरी के परिणामस्वरूप ₹ 3.20 करोड़ के ब्याज के रूप में परिहार्य देयता उत्पन्न हुई।

(पैराग्राफ 2.5)

अग्रिम कर देयता के निर्धारण व उसके निपटान में असफलता के परिणामस्वरूप ब्याज के रूप में ₹ 8.62 करोड़ का परिहार्य व्यय।

(पैराग्राफ 2.6)

शहरी विकास विभाग

शाहजहानाबाद का पुनर्विकास करने के अधिदेश को पूर्ण करने के लिए **शाहजहानाबाद पुनर्विकास निगम** ने अपनी स्थापना के सात वर्ष बाद भी कोई योजना नही बनाई। यह मात्र एक परियोजना को भी वैचारिक और व्यवस्थित करने में असफल रहा और शाहजहानाबाद को पुनर्जिवित करने का उद्देश्य आज भी आरभिंक अवस्था में है। आरम्भ से ही ₹ 4.36 करोड़ का व्यय मुख्यता स्थापना पर हुआ।

(पैराग्राफ 2.8)

अध्याय-I
राजस्व क्षेत्र

अध्याय–I

राजस्व क्षेत्र

1.1 प्रस्तावना

1.1.1 राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति

1.1.1.1 वर्ष 2014–15 के दौरान राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (रा.रा.क्षे.) दिल्ली सरकार द्वारा वसूल किये गये कर एवं गैर–कर राजस्व, राज्य को दिए गए शुल्क तथा विभाज्य संघीय करों के शुद्ध लाभों के राज्य अंश और वर्ष के दौरान भारत सरकार से प्राप्त सहायता अनुदानों एवं विगत चार वर्षों से संबधिंत आँकड़े **तालिका 1.1** में दिए गए है:

तालिका 1.1 राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1.	राज्य सरकार द्वारा उत्थित राजस्व					
	कर राजस्व	16477.75	19971.67	23431.52	25918.69	26603.90
	गैर–कर राजस्व	4188.95	460.87	626.93	659.14	632.55
	योग	**20666.70**	**20432.54**	**24058.45**	**26577.83**	**27236.45**
2.	भारत सरकार से प्राप्तियाँ					
	सहायता अनुदान	4357.40	1960.64	1502.52	1402.86	2348.14
3.	राज्य सरकार की कुल राजस्व प्राप्तियाँ (1 तथा 2)	**25024.10**	**22393.18**	**25560.97**	**27980.69**	**29584.59**
4.	1 से 3 तक की प्रतिशतता	83	91	94	95	92

(स्रोत: वेतन एवं लेखा कार्यालय, दिल्ली सरकार)

जैसा कि उपर्युक्त से स्पष्ट है कि वर्ष 2014–15 के दौरान रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार द्वारा वसूल किया गया राजस्व (₹ 27,236.45 करोड़) कुल राजस्व प्राप्तियों का 92 *प्रतिशत* था। 2014–15 के दौरान शेष आठ *प्रतिशत* प्राप्तियाँ भारत सरकार से प्राप्त सहायता अनुदान

थीं।

1.1.1.2 वर्ष 2010–11 से 2014–15 की अवधि के दौरान वसूल किये गए कर राजस्व का विवरण **तालिका 1.2** में दिया गया है:

तालिका 1.2
वसूल किये गए कर राजस्व का विवरण

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	राजस्व शीर्ष	2010-11		2011-12		2012-13		2013-14		2014-15		2014–15 में प्रतिशतता वृद्धि (+) अथवा कमी (–)	
		ब.अ.[1]	वास्तविक	ब.अ	वास्तविक	ब.अ	वास्तविक	ब.अ	वास्तविक	ब.अ	वास्तविक	2014–15 के ब.अ. पर वास्तविक	2013–14 की अपेक्षा 2014–15 में वास्तविक
1	बिक्री व्यापार इत्यादि पर कर	12600.00	12068.62	14000.00	13750.95	16500.00	15803.68	18200.00	17925.71	19000.00	18289.31	(-)3.74	(+)2.03
2	राज्य उत्पाद शुल्क	2000.00	2027.09	2400.00	2533.72	3000.00	2869.74	3200.00	3151.63	3550.00	3422.39	(-)3.59	(+)8.59
3	स्टॉम्प शुल्क	1399.97	1355.75	2399.97	2240.25	3799.97	3098.06	3799.98	2969.07	2938.15	2779.88	(-)5.39	(-)6.37
4	मोटर वाहनों पर कर	650.00	707.55	950.00	1049.19	1370.00	1240.18	1400.00	1409.27	1600.00	1558.83	(-)2.57	(+)10.61
5	अन्य	311.00	318.71	378.00	397.54	487.00	419.84	475.00	463.00	520.00	491.70	(-)5.44	(+)6.20
6	भू राजस्व	0.03	0.02	0.03	0.01	0.03	0.01	0.02	0.01	61.85	61.79	(-)0.10	(+)617800
योग		**16961.00**	**16477.74**	**20128.00**	**19971.66**	**25157.00**	**23431.51**	**27075.00**	**25918.69**	**27670.00**	**26603.90**		

(स्रोत: वित्त लेखा)

उपर्युक्त तालिका से यह प्रदर्शित होता है कि वर्ष 2014–15 के लिए स्टॉम्प शुल्क शीर्ष के अन्तर्गत वास्तविक प्राप्तियाँ बजट प्राक्कलन से 5.39 *प्रतिशत* तक कम हो चुकी थीं। 'भू–राजस्व' शीर्ष के अन्तर्गत वर्ष 2014–15 के लिए वास्तविक प्राप्तिया ₹ 0.01 करोड़ से बढ़कर ₹ 61.79 करोड़ हो गई जबकि स्टॉम्प शुल्क विगत वर्ष की तुलना में कम होकर ₹ 2,969.07 करोड़ से ₹ 2,779.88 करोड़ हो गया।

राजस्व विभाग ने कहा (जनवरी 2016) कि राजस्व संग्रहण में कमी, माननीय उच्च न्यायालय दिल्ली द्वारा कोर्ट फीस में संशोधन, अर्थव्यवस्था में मंदी, उच्च ब्याज दरें, सम्पत्तियों की लागत में वृद्धि तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के परिधीय क्षेत्र में वहन करने योग्य सम्पत्तियों की उपलब्धता के कारण थी। 'भू–राजस्व' शीर्ष के अन्तर्गत राजस्व प्राप्तियों में वृद्धि दिल्ली राज्य औद्योगिक एवं अवसंरचना विकास निगम (दि.रा.औ.अ.वि.नि.) को 90.50 एकड़ भूमि आबंटित करने के कारण हुई।

[1]बजट अनुमान

1.1.1.3 2010–11 से 2014–15 की अवधि के दौरान वसूल किये गए गैर–कर राजस्व का विवरण **तालिका 1.3** में इंगित किया गया है:

तालिका 1.3
वसूल किए गए गैर–कर राजस्व का विवरण

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	राजस्व शीर्ष	2010-11		2011-12		2012-13		2013-14		2014-15		2014–15 में प्रतिशतता वृद्धि (+) अथवा कमी (–)	
		ब.अ.	वास्तविक	ब.अ	वास्त. विक	ब.अ	वास्तविक	ब.अ	वास्तविक	ब.अ	वास्तविक	2014–15 के ब.अ. पर वास्तविक	2013–14 की अपेक्षा 2014–15 में वास्तविक
1	ब्याज प्राप्तियाँ	3918.17	3869.84	369.81	174.14	473.54	340.03	754.50	379.35	604.00	350.52	(-)41.97	(-)7.60
2	चिकित्सा एवं सार्वजनिक स्वास्थ्य	26.50	36.28	41.00	47.56	44.24	54.32	65.00	63.05	73.00	58.20	(-)20.27	(-)7.69
3	लोक निर्माण कार्य	15.50	15.64	20.00	26.15	23.10	25.55	20.00	18.59	17.50	14.74	(-)15.77	(-)20.71
4	ऊर्जा	17.00	11.53	15.00	12.12	14.00	9.93	22.01	18.46	24.01	16.38	(-)31.78	(-)11.27
5	अन्य प्रशासनिक सेवाएँ	57.50	71.95	78.00	92.93	91.00	95.60	115.00	91.04	112.17	98.91	(-)11.82	(+)8.64
6	अन्य गैर–कर प्राप्तियाँ	188.00	183.71	116.66	107.97	123.66	101.50	111.42	88.65	133.32	93.79	(-)29.65	(+)5.80
योग		**4222.67**	**4188.95**	**640.47**	**460.87**	**769.54**	**626.93**	**1087.93**	**659.14**	**964**	**632.54**		

(स्रोत: वित्त लेखा)

उपर्युक्त तालिका से यह प्रदर्शित होता है कि वर्ष 2014–15 के लिए वास्तविक प्राप्तियाँ बजट प्राक्कलन से 11.82 से 41.97 *प्रतिशत* के बीच तक कम हो चुकी थीं। वर्ष 2014–15 के लिए लोक निर्माण एवं ऊर्जा शीर्ष के अन्तर्गत वास्तविक प्राप्तियाँ विगत वर्ष की तुलना में क्रमशः 20.71 *प्रतिशत* एवं 11.27 *प्रतिशत* तक कम हो चुकी थीं।

परिवर्तनों के कारण विभाग द्वारा नहीं बताये गए।

1.1.2 राजस्व के बकायों का विश्लेषण

राजस्व के कुछ मुख्य शीर्षों के अन्तगर्त 31 मार्च 2015 तक ₹ 20,130.71 करोड़ राशि का राजस्व बकाया था जिसमें से ₹ 9,534.19 करोड़ पाँच वर्षों से अधिक से बकाया था जैसा

कि **तालिका 1.4** में दिया गया है :

तालिका 1.4

राजस्व का बकाया

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	राजस्व शीर्ष	31 मार्च 2015 तक कुल बकाया राशि	31 मार्च 2015 तक पाँच वर्षों से अधिक की बकाया राशि	टिप्पणी
1.	**बिक्री, व्यापार इत्यादि पर कर**	20039.34	9531.13	राजस्व बकायों के कारणों को विभाग द्वारा नहीं प्रस्तुत किया गया
2.	**राज्य उत्पाद शुल्क, मनोरंजन एवं विलासिता कर**	91.37	3.06	विभाग ने सूचित किया की चूककर्ता लाइसेंस धारियों की परिसम्पत्तियों एवं बैंक खातों इत्यादि को सुनिश्चत् करने के पश्चात् वसूली एवं मध्यस्थ अधिनिर्णय को अमल में लाने हेतु माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष ले जाया जाएगा
योग		**20130.71**	**9534.19**	

1.1.3 कर निर्धारण में बकाया

वर्ष के शुरूआत में लम्बित मामलों, निर्धारण हेतु बकाया होने वाले मामलों, वर्ष के दौरान निपटान किए गए मामलों तथा व्यापार एवं कर विभाग और राज्य उत्पाद शुल्क, मनोरंजन एवं विलासित कर विभाग द्वारा यथा प्रस्तुत वर्ष के अंत में अंतिम रूप देने हेतु लम्बित मामलों की संख्या का विवरण **तालिका 1.5** में दिया गया है:

तालिका 1.5

कर निर्धारण में बकाया

राजस्व शीर्ष	प्रारंभिक शेष	2014–15 के दौरान निर्धारण हेतु बकाया नए मामले	बकाया कुल निर्धारण	2014–15 के दौरान निपटान किए गए मामले	वर्ष की समाप्ति पर शेष मामले	निपटान की प्रतिशतता (कॉलम 5 से 4)
1	2	3	4	5	6	7
बिक्री, व्यापार इत्यादि पर कर	100	478337	478437	478380	57	99.99
राज्य उत्पाद शुल्क, मनोरंजन एवं विलासिता कर	1841	811	2652	1191	1461	44.91

(स्रोतः व्यापार एवं कर, राज्य उत्पाद शुल्क, मनोरंजन एवं विलासिता कर विभाग)

उपर्युक्त तालिका से यह पता चलता है कि निर्धारण मामलों के निपटान की प्रतिशतता राज्य उत्पाद शुल्क, मनोरंजन एवं विलासिता कर विभाग के संबंध में 44.91 *प्रतिशत* थी जो कि अत्यंत कम है।

1.1.4 विभाग द्वारा पता लगाया गया कर अपवंचन

2014–15 के दौरान, प्रवर्तन शाखा (व्यापार एवं कर विभागों) ने 1,308 सर्वेक्षण किया तथा ₹ 490.90 करोड़ की माँग के प्रति ₹ 313.21 करोड़ वसूल किए गए थे।

1.1.5 वापसी के मामलों के लंबन का विवरण

वर्ष 2014–15 के प्रारंभ में व्यापार एवं कर विभाग द्वारा बताये गये लम्बित वापसी मामलों, वर्ष के दौरान प्राप्त किए गए दावों, वर्ष के दौरान अनुमत वापसियों तथा 2014–15 के अंत में लम्बित मामलों की संख्या को **तालिका 1.6** में दिया गया है:

तालिका 1.6
वापसी के मामलों के लंबन का विवरण

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	बिक्री कर/वैट		प्रदत्त ब्याज
		मामलों की संख्या	राशि	राशि
1	वर्ष के प्रारंभ में बकाया दावे	18714	479.27	-
2	वर्ष के दौरान प्राप्त दावे	95164	141.69	-
3	कुल दावे	113878	620.96	
4	वर्ष के दौरान की गई वापसियाँ	11541	291.07	0.002
5	कुल दावों के प्रति वापसियों की प्रतिशतता	10.13%	46.87%	
6	वर्ष के अंत में बकाया शेष	102337	329.89	-

दिल्ली मूल्य वर्धित कर अधिनियम की धारा 42 में उपबंध है कि यदि अधिक राशि आदेश की तिथि से 60 दिनों के अंदर व्यापारियों को वापस नहीं की जाती है तो सरकार द्वारा अधिसूचित वार्षिक दर पर ब्याज का भुगतान करना होगा। हालाँकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि बिक्री कर/वैट के वापसी मामलों के निपटान की प्रगति, प्राप्त किए गए दावों की तुलना में केवल 10.13 *प्रतिशत* थी। निर्धारित अवधि के अन्दर दावों की वापसियाँ न करने के कारण ब्याज के भुगतान के लिए प्रावधानों को लागू किया जा सकता है।

1.1.6 लेखापरीक्षा के प्रति सरकार/विभाग की प्रतिक्रिया

प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा), दिल्ली (प्र.म.ले.) निर्धारित नियमों तथा कार्यविधि के अनुसार लेन–देनों की नमूना जाँच तथा लेखों व अन्य अभिलेखों के रख–रखाव को सत्यापित करने के लिए सरकारी विभागों के आवधिक निरीक्षण को संचालित करता है। निरीक्षण के दौरान सामने आई अनियमितताओं तथा जिन मामलों का निपटान मौंके पर न हो सका, उन्हें निरीक्षण प्रतिवेदन (नि.प्र.) में शामिल करके शीघ्र उचित कार्रवाई के लिए

आगे उच्च प्राधिकारियों को निरीक्षण प्रतिवेदन की प्रति के साथ कार्यालय के प्रमुखों को जारी किया जाता है। कार्यालय प्रमुखों/सरकार से नि.प्र. में दर्शायी गई अभ्युक्तियों की शीघ्र अनुपालना, त्रुटियों एवं गलतियों को सुधारना तथा नि.प्र. की प्राप्ति की तिथि से चार सप्ताह के अंदर प्र.म.ले. को अनुपालना प्रतिवेदन भेजना अपेक्षित होता है। गंभीर वित्तीय अनियमितताओं को विभागों तथा सरकार के प्रमुखों को भेजा जाता है।

विगत 10 वर्षों के दौरान जारी की गई निरीक्षण प्रतिवेदनों की संक्षिप्त स्थिति, इन प्रतिवेदनों में शामिल पैराग्राफों एवं 31 मार्च 2015 तक उनकी स्थिति **तालिका–1.7** में सारणीबद्ध की गई है।

तालिका 1.7

निरीक्षण प्रतिवेदनों की स्थिति

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	वर्ष	आरंभिक शेष			वर्ष के दौरान जोड़े गए			वर्ष के दौरान निकासी			वर्ष के दौरान अंत शेष		
		नि.प्र.	पैराग्राफ	धनमूल्य	नि. प्र.	पैराग्राफ	धनमूल्य	नि.प्र.	पैराग्राफ	धनमूल्य	नि.प्र.	पैराग्राफ	धनमूल्य
1.	2005-06	570	4789	1028.78	81	1377	399.89	227	1916	174.95	424	4250	1253.72
2.	2006-07	424	4250	1253.72	64	880	320.51	265	2548	543.25	223	2582	1030.98
3.	2007-08	223	2582	1030.98	62	1329	1077.42	79	1266	349.89	206	2645	1758.51
4.	2008-09	206	2645	1758.51	89	2265	1748.24	6	429	413.39	289	4481	3093.36
5.	2009-10	289	4481	3093.36	108	2972	2900.71	11	301	218.47	386	7152	5775.60
6.	2010-11	386	7152	5775.60	54	2009	1831.89	85	564	434.09	355	8597	7173.40
7.	2011-12	355	8597	7173.40	96	2204	3079.27	24	657	394.02	427	10144	9858.65
8.	2012-13	427	10144	9858.65	104	1610	1209.64	62	520	571.99	469	11234	10496.31
9.	2013-14	469	11234	10496.31	92	790	1099.45	3	83	-	558	11941	11595.76
10.	2014-15	558	11941	11595.76	76	506	159.57	15	159	7.40	619	12288	11747.93

उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि 2005–06 के प्रारंभ में ₹ 1,028.78 करोड़ के धनूल्य के 4,789 पैराग्राफ थे परन्तु 2014–15 के अंत में यह बढकर ₹ 11,747.93 करोड़ के धनमूल्य के 12,288 पैराग्राफ हो गये जिससे यह प्रदर्शित होता है कि विभाग ने बकाया पैराग्राफों को निपटाने हेतु कोई पर्याप्त कदम नहीं उठाया।

1.1.6.1 विभागीय लेखापरीक्षा समिति की बैठकें

सरकार नि.प्र. में शामिल लेखापरीक्षा पैराग्राफों के निपटान की निगरानी एवं शीघ्र प्रगति हेतु लेखापरीक्षा समितियों का गठन करती है। हालाँकि, वर्ष 2014–15 के दौरान व्यापार एवं कर विभाग के साथ लेखापरीक्षा समिति की कोई बैठक आयोजित नहीं की गयी थी। यह सिफारिश की जाती है कि सरकार को आवधिक बैठकें आयोजित करनी चाहिए तथा बकाया पैराग्राफों के निपटान हेतु ठोस प्रयास करने चाहिए।

1.1.6.2 संवीक्षा के लिए लेखापरीक्षा को अभिलेखों की गैर–प्रस्तुति

कर राजस्व कार्यालयों के स्थानीय लेखापरीक्षा का कार्यक्रम पर्याप्त रूप से पहले ही बना लिया जाता है तथा सामान्यतः लेखापरीक्षा आरम्भ करने से एक माह पूर्व विभाग को सूचना जारी कर दी जाती हैं, जिससे विभाग लेखापरीक्षा संवीक्षा हेतु संबंधित अभिलेखों को तैयार रखें।

व्यापार एवं कर विभाग ने वर्ष 2014–15 के दौरान, 7,091 फाइलों/मामलों में से 3,191 निर्धारण फाइलें/मामले, (45 *प्रतिशत*) लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए तथा परिणामस्वरूप इन मामलों में शामिल राजस्व को सुनिश्चित नहीं किया जा सका। मूल्य वर्धित कर के अन्तर्गत निर्धारण की प्रणाली पर निष्पादन लेखापरीक्षा हेतु 2013–14 एवं 2014–15 की अवधि के दौरान 1938 निर्धारित किए गए मामले मँगाए गए थे। हालाँकि, विभाग द्वारा लेखापरीक्षा को केवल 477 मामले (25 *प्रतिशत*) प्रस्तुत किए गए थे।

1.1.6.3 निष्पादन लेखापरीक्षा पर विभाग की प्रतिक्रिया

भारत के नियंत्रक एंव महालेखा परीक्षक के प्रतिवेदन में समावेशन के लिए प्रस्तावित निष्पादन लेखापरीक्षा प्रधान महालेखाकार द्वारा प्रधान सचिव, वित्त, राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार और आयुक्त, व्यापार एवं कर को अग्रेषित किया गया था। जनवरी 2016 में राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली सरकार ने उनसे अपना उत्तर/प्रतिक्रिया छः सप्ताह के भीतर भेजने का निवेदन किया। विभागो के उत्तरों को प्राप्त किया तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से सम्मलित किया गया।

1.1.6.4 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर अनुवर्ती कार्यवाही–संक्षिप्त स्थिति

लोक लेखा समिति (लो.ले.स.) की आंतरिक कार्यप्रणाली निर्धारित करती है कि राज्य विधान सभा में भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन की प्रस्तुति के पश्चात् विभाग लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर कार्यवाई प्रारंभ करें तथा उस पर की गई कार्रवाई टिप्पणियाँ, रिपोर्ट को प्रस्तुत करने के तीन महीने के अंदर सरकार द्वारा समिति के विचारार्थ प्रस्तुत की जानी चाहिए। इन प्रावधानों के बावजूद, प्रतिवेदनों पर की गई कार्रवाई टिप्पणियों की प्रस्तुति में देरी हुई, और 31 मार्च 2010, 2011, 2012, 2013 एवं 2014 के समाप्त वर्ष हेतु रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार के राजस्व क्षेत्र पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदनों में शामिल 50 पैराग्राफों तथा छः निष्पादन लेखापरीक्षा को राज्य विधान सभा के समक्ष मार्च 2011 से जून 2015 के बीच रखा गया। संबंधित विभागों द्वारा की गई कार्रवाई टिप्पणियाँ इन प्रत्येक लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों के संबंध में छः माह की औसत देरी से प्राप्त हुई। 30 पैराग्राफों तथा दो निष्पादन लेखापरीक्षाओं (नि.ले.) के संबंध में की गई कार्रवाई का स्पष्टीकरण 31 मार्च 2010, 2011, 2012, 2013 तथा 2014 को समाप्त वर्ष हेतु लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों के संबंध में प्राप्त नहीं हुए जैसा कि **तालिका 1.8** में दर्शाया गया है।

लोक लेखा समिति ने 2009–10 से 2013–14 की अवधि के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों (राजस्व क्षेत्र) से संबंधित पैराग्राफों पर चर्चा नहीं की।

तालिका 1.8

लोक लेखा समिति द्वारा पैराग्राफ तथा निष्पादन लेखापरीक्षा की चर्चा का विवरण

क्र.सं.	31 मार्च को समाप्त प्रतिवेदन का वर्ष	प्रतिवेदन में छपे पैराग्राफ एवं निष्पादन लेखापरीक्षाओं की संख्या	पैराग्राफों एवं निष्पादन लेखापरीक्षाओं की संख्या जिसके लिए एटीएन प्रतीक्षित थे
1	2010	17+1 (नि.ले.)	12+0 (नि.ले.)
2	2011	12+3 (नि.ले.)	10+1 (नि.ले.)
3	2012	16+1 (नि.ले.)	3+0 (नि.ले.)
4	2013	2+1 (नि.ले.)	2+1 (नि.ले.)
5	2014	3+0 (नि.ले.)	3+0 (नि.ले.)
योग		**50+6 (नि.ले.)**	**30+2 (नि.ले.)**

1.1.7. स्वीकृत मामलों की वसूली

पिछले 10 वर्षों के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल किए गए पैराग्राफों की स्थिति, विभागों द्वारा स्वीकृत पैराग्राफ तथा वसूल की गई धनराशि को **तालिका 1.9** में दर्शाया गया है।

तालिका 1.9

शामिल किए गए, स्वीकृत पैराग्राफों तथा वसूल की गई राशि की स्थिति

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के वर्ष	शामिल किए गए पैराग्राफों की संख्या	पैराग्राफों का धनमूल्य (₹ करोड़ में)	स्वीकृत पैराग्राफों की संख्या	स्वीकृत धनमूल्य (₹ करोड़ में)	2014–15 वर्ष के दौरान वसूली की गई राशि (₹ करोड़ में)	31 मार्च 2015 तक स्वीकृत मामलों की वसूली की संचयी स्थिति (₹ करोड़ में)	वसूली की प्रतिशतता
2004-05	27	402.36	12	200.31	-	0.10	0.05
2005-06	20	177.85	13	18.44	-	0.06	0.33
2006-07	16	254.93	13	209.06	-	0.27	0.13
2007-08	11	945.52	7	28.17	-	0.18	0.64
2008-09	15	1729.62	7	109.00	-	0.14	0.13
2009-10	18	1764.20	5	49.36	-	0.39	0.79
2010-11	15	1479.98	4	58.00	-	0.06	0.10
2011-12	17	2363.11	1	19.14	-	1.23	6.43
2012-13	3	536.00	3	70.16	-	00	0.00
2013-14	3	98.39	3	20.83	-	00	0.00
योग	**145**	**9751.96**	**68**	**782.47**	**-**	**2.43**	**0.31**

उपरोक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि वसूली की प्रगति, यहाँ तक कि स्वीकृत मामलों में भी नगण्य थी। वर्ष 2004–05 से 2013–14 के लिए प्रतिवेदनों में ₹ 9,751.96 करोड़ राशि के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल थे, जिसमें से ₹ 782.47 करोड़ के धनमूल्य की अभ्युक्तियाँ विभाग द्वारा स्वीकृत की गई थीं। हालाँकि, केवल ₹ 2.43 करोड़ (0.31 *प्रतिशत*) की राशि विभाग द्वारा वसूल की गई। इसके अतिरिक्त, स्वीकृत लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों सहित बकाया के मामले व्यापार एवं कर, राज्य उत्पाद शुल्क, राजस्व तथा परिवहन विभाग के पास उपलब्ध नहीं थे। उपयुक्त कार्य प्रणाली के अभाव में, विभाग स्वीकृत मामलों की वसूली को मॉनीटर नहीं कर सके।

विभाग द्वारा स्वीकृत मामलों में बकाया राशि की वसूली का अनुसरण तथा निगरानी हेतु शीघ्र कार्रवाई की जाए।

1.1.8 विभाग/सरकार द्वारा स्वीकृत सिफारिशों पर की गई कार्यवाही

कार्यालय प्रधान महालेखाकार द्वारा संचालित प्रारूप निष्पादन समीक्षा को संबंधित विभागों/सरकार को उनकी सूचना के लिए उनके जवाब भेजे जाने के निवेदन सहित अग्रेषित किया जाता है। इन निष्पादन समीक्षाओं पर समाप्ति सम्मेलन में भी विचार किए जाते हैं तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में समीक्षा को अंतिम रूप देते समय विभागों/सरकार के विचारों को सम्मिलित किया जाता है।

आठ निष्पादन लेखापरीक्षा (नि.ले.) की गई तथा वर्ष 2008–09 से 2013–14 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल की गई। लेखापरीक्षा ने निष्पादन लेखापरीक्षा में 30 सिफारिशें की। संबंधित विभागों ने अपने प्रत्युत्तर प्रेषित नहीं किये हैं।

1.1.9 लेखापरीक्षा योजना

विभिन्न विभागों के अन्तर्गत इकाई कार्यालयों को उनकी राजस्व स्थिति के अनुसार लेखापरीक्षा की विगत प्रवृत्तियों, अभ्युक्तियों तथा अन्य परिमापों के अनुसार उच्च, मध्यम तथा निम्न जोखिम इकाईयों में श्रेणीबद्ध किया जाता है। वार्षिक लेखापरीक्षा योजना जोखिम विश्लेषण के आधार पर तैयार की जाती है बजट भाषण, राज्य वित्तों पर श्वेत पत्र, वित्त आयोग के प्रतिवेदन (राज्य तथा केन्द्र) कर सुधार समिति की सिफारिशें, पिछले पाँच वर्षों के दौरान अर्जित राजस्व का सांख्यिकीय विश्लेषण, कर प्रशासन के घटक, लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र तथा पिछले पाँच वर्षों के दौरान इसका प्रभाव इत्यादि पर प्रकाश डाले गए मामलों पर ध्यान दिया जाता है।

वर्ष 2014–15 के दौरान, लेखापरीक्षा योग्य 152 इकाइयाँ थी, जिनमें से 74 इकाइयों की योजना बनायी गई तथा लेखापरीक्षा की गई।

1.1.10 लेखापरीक्षा के परिणाम

1.1.10.1 वर्ष के दौरान संचालित की गई स्थानीय लेखापरीक्षा की स्थिति

वर्ष 2014–15 के दौरान व्यापार एवं कर, राज्य उत्पाद शुल्क परिवहन तथा राजस्व विभाग की 74 इकाइयों के अभिलेखों की नमूना जाँच की गई जिसमें 506 मामलों/पैराग्राफ में

शामिल ₹ 159.57 करोड़ का अवनिर्धारण/कर का कम उद्ग्रहण/राजस्व की हानि तथा अन्य अनियमितताओं को दर्शाया गया जो निम्नलिखित श्रेणियों के अन्तर्गत आते हैं जैसा कि **तालिका 1.10** में दिया गया है।

तालिका 1.10

श्रेणीवार अनियमितताएँ

क्र. सं.	श्रेणियाँ	मामलों/ पैराओं की संख्या	राशि (₹ करोड़ में)
बिक्री कर/मूल्य वर्धित कर			
1	वैट पर निर्धारण की प्रणाली (निष्पादन लेखापरीक्षा)	1	1.34
2	अपूर्ण/दोषपूर्ण सांविधिक फार्मों पर कर की छूट/रियायती दर का गलत दावा (सी तथा एफ)	40	13.21
3	अन्य अनियमितताएँ		
	i) प्रतिलिपि/अपूर्ण/सी–फार्म	33	6.56
	ii) अपूर्ण/एच–फार्म	2	0.56
	iii) अपूर्ण/एफ–फार्म	27	13.18
	iv) दोषपूर्ण ई-I/ई-II	20	77.37
	v) बहु माह लेन–देन को शामिल करते हुए एफ फार्मों की छूट का गलत दावा	3	0.33
	vi) अन्य (परिसम्पत्ति बिक्री, निर्यात बिक्री पर छूट, कार्य संविदा का छिपाव, इत्यादि)	184	38.48
	vii) जब्तशुदा सामानों की अभिरक्षा हेतु प्रणाली के अभाव के कारण चोरी	1	3.83
योग		**311**	**154.86**
मोटर वाहन कर			
1	विविध अनियमितताएँ	53	-
योग		**53**	**--**
स्टॉम्प ड्युटी तथा पंजीकरण शुल्क तथा राज्य उत्पाद, मनोरंजन एवं विलासिता कर			
1	दस्तावेज में गैर–सम्मिलित स्टिल्ट पार्किंग मंजिल हेतु स्टॉम्प ड्यूटी एवं पंजीकरण शुल्क का कम भुगतान	10	0.15
2	चार से अधिक मंजिल वाले भवनों में निर्मित फ्लैटों के लिए निर्धारित दर का गैर–पालन	6	1.77
3	प्राइवेट बिल्डरों के मामलों में न्यूनतम दर न लगाए जाने के कारण स्टॉम्प ड्यूटी एवं पंजीकरण शुल्क का कम भुगतान	7	1.64
4	अन्य अनियमितताएँ	119	1.15
योग		**142**	**4.71**
निबल योग		**506**	**159.57**

वर्ष के दौरान, संबंधित विभागों ने अवनिर्धारण तथा ₹ 1.45 करोड़ की अन्य कमियों को स्वीकार किया तथा ₹ 4.68 लाख की राशि की वसूली की जिसे 2014–15 के दौरान लेखापरीक्षा में इंगित किया गया था।

लेन–देनों की लेखापरीक्षा

व्यापार एवं कर विभाग

1.2 मूल्य वर्धित (वैट) कर के अन्तर्गत निर्धारण की प्रणाली पर निष्पादन लेखापरीक्षा

मुख्य बिंदु

- *2009–10 एवं 2010–11 वर्षों के लिए प्रत्येक ₹ 5 करोड़ एवं उससे अधिक के वार्षिक ग्रौस टर्नओवर के एक सौ इक्यासी मामलों (₹ 5,546.61 करोड़ के संपूर्ण टर्नओवर) की संवीक्षा एवं निर्धारण नहीं किया गया और वे समय–बाधित हो चुके थे।*

(पैराग्राफ 1.2.2.1)

- *माँग के मामलों की गैर–प्रभावी निगरानी के कारण सरकार को ₹ 512.05 करोड़ मूल्य की देय राशि वसूल नहीं हुई जिसमें उन व्यापारियों, जिनका पंजीकरण रद्द हो चुका था से ₹ 214.98 करोड़ की प्राप्य राशि भी शामिल थी।*

(पैराग्राफ 1.2.2.2 (i) तथा (iv)

- *प्रणाली में वैधीकरण नियंत्रण के अभाव में उन व्यापारियों को ₹ 14.49 करोड़ मूल्य के सांविधिक फार्मों को आधिक्य में जारी किया गया, जिनका पंजीकरण रद्द हो चुका था तथा व्यापारियों को ₹ 56.96 करोड़ राशि के सांविधिक फार्म जारी किए गए यद्यपि उनके विरूद्ध ₹ 1.16 करोड़ की माँग बकाया थी।*

*(पैराग्राफ 1.2.3.1 (i) तथा **(iii)**)*

- *उन व्यापारियों जिनका पंजीकरण रद्द हो चुका है और मूल्य निर्धारण किया गया था, के धन–वापसी के मुद्दे को रोकने के लिए प्रणाली जाँच एकीकृत नहीं थी।*

(पैराग्राफ 1.2.3.1(vi))

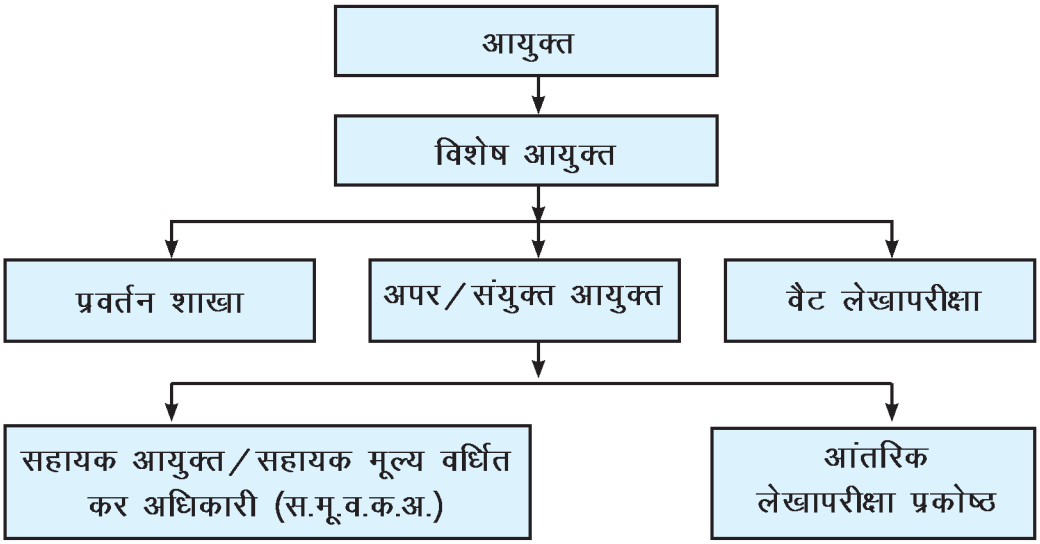
1.2.1 प्रस्तावना

मूल्य वर्धित कर अधिनियम, 2004 (अधिनियम) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (रा.रा.क्षे.), दिल्ली में 1 अप्रैल 2005 से प्रभावी हुआ। मूल्य वर्धित कर (वैट) जो दिल्ली में राज्य राजस्व में प्रमुख रूप से योगदान करता है, एक कर है जो सामानों और वस्तुओं की बिक्री में मूल्यवर्धन के प्रत्येक स्तर पर लगाया जाता है, जिसमें पिछले स्तर पर दिए गए कर पर इनपुट टैक्स क्रेडिट (आईटीसी) का प्रावधान है। व्यापार एवं कर विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. (विभाग) रा.रा.क्षे. दिल्ली में वैट के निर्धारण, उद्ग्रहण एवं संग्रहण के लिए उत्तरदायी है। विभाग ने फरवरी 2007 से कम्प्यूटरीकृत 'दिल्ली मूल्य वर्धित कर (डीवैट) प्रणाली' लागू की। इसके प्रारंभ होने के पश्चात्, कर प्रशासन कार्य जैसे कि–विवरणों को दाखिल करना, निर्धारितियों द्वारा खरीद

एवं बिक्रियों का ब्यौरा, कर का भुगतान, सांविधिक फार्मों की माँग एवं जारी करना, प्राप्त किए गए सांविधिक फार्मों का ब्यौरा, पंजीकरण प्रमाणपत्र (आरसी) जारी करना इत्यादि, प्रणाली में धीरे–धीरे प्रारंभ किए गए। निर्धारितियों द्वारा दाखिल किए गए ऑनलाइन ब्यौरों के आधार पर प्रणाली कर, ब्याज एवं अर्थदण्ड सहित 'माँग' स्वतः जनित करती है।

1.2.1.1 संगठनात्मक ढाँचा

आयुक्त, व्यापार एवं कर, अधिनियम के प्रशासन एवं उसके अन्तर्गत बनाए गए नियमों के लिए उत्तरदायी होता है। उसकी चार विशेष आयुक्तों, 15 अपर आयुक्तों, तीन संयुक्त आयुक्तों सहित सहायक आयुक्तों द्वारा सहायता की जाती हैं। यहाँ 114 वार्ड हैं जिनमें कर के निर्धारण, उद्ग्रहण एवं संग्रहण का कार्य होता है। संगठनात्मक ढाँचा नीचे दर्शाया गया है:



1.2.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निष्पादन लेखापरीक्षा जाँच के लिए की जाती है कि क्या:

- मापदण्ड का निर्धारण किया गया था तथा उसके बाद संवीक्षा तथा निर्धारण हेतु मामलों के चयन के लिए अनुसरण किया गया था।
- निर्धारणों को अधिनियम के प्रावधानों, नियमों एवं सरकारी आदेशों के अनुसार किया गया था तथा
- विभाग में आंतरिक नियंत्रण कार्य प्रणाली की एक पद्धति विद्यमान है।

1.2.1.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली

अधिनियम की धारा 34 के अनुसार, किसी वित्तीय वर्ष हेतु किसी व्यापारी विशेष का निर्धारण अगले चार वित्तीय वर्षों के अन्दर किया जा सकता है। इस प्रावधान को दृष्टिगत रखते हुए, केवल उन्हीं मामलों को जिनका निर्धारण 2013–14 से 2014–15 की अवधि के दौरान

पूर्ण किया गया था, लेखापरीक्षा मूल्यांकन हेतु माना गया था। जाँच हेतु निर्धारण मामलों के किसी नमूने को चयनित करने के उद्देश्य हेतु विभाग के 114 वार्डों को वित्तीय वर्ष 2013–14 के दौरान प्रत्येक द्वारा संग्रहीत राजस्व के आधार पर तीन श्रेणियों[2] में समूहबद्ध किया गया। इसके पश्चात, 11 वार्डों[3] (कुल 114 वार्डों का 10 *प्रतिशत*) को यादृच्छिक रूप से चयनित किया गया, जिसके अन्तर्गत प्रत्येक श्रेणी से न्यूनतम तीन वार्ड एवं प्रमुख ग्राहक सेवा (के. सी.एस.) वार्ड[4] से दो थे। प्रत्येक चयनित वार्ड[5] से, 100 मूल्याँकन मामलों का चयन किया गया। सकल टर्नऑवर (जी.टी.ओ.) ₹ 55,741.41 करोड़ के कुल 1,938 निर्धारण मामलों को नमूना चयन में लिया गया। इसमें वे 858 मामले शामिल थे जिनका दोनों वर्ष 2013–14 तथा 2014–15 के दौरान विभाग द्वारा मूल्याँकन किया गया था तथा ये मामले मूल्याँकन की संगतता तथा सत्यता की जाँच के लिए चयनित किए गए थे।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने 11 चयनित वार्डों हेतु विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए तीन वर्षों (2012–15) के लिए व्यापारियों से संबंधित प्रणाली डाटा का विश्लेषण किया, एवं पाए गए प्रेक्षणों को भी रिपोर्ट में शामिल किया है। चयनित वार्डों की लेखापरीक्षा अप्रैल, 2015 से दिसम्बर, 2015 के दौरान की गई।

विभाग के अपर आयुक्त (लेखापरीक्षा) के साथ लेखापरीक्षा उद्देश्यों, मापदण्डों, क्षेत्र एवं कार्यप्रणाली पर विचार–विमर्श करने हेतु 15 मई 2015 को प्रवेश सम्मेलन आयोजित किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर उनके दृष्टिकोण प्राप्त करने एवं मसौदा रिपोर्ट में शामिल तथ्यों एवं आँकड़ों के पुष्टिकरण हेतु सरकार को जनवरी 2016 में मसौदा रिपोर्ट जारी की गई थी। समापन सम्मेलन 10 फरवरी 2016 को आयुक्त, व्यापार एवं कर विभाग के साथ लेखापरीक्षा परिणामों पर विचार–विमर्श करने के लिए आयोजित किया गया था। सरकार/विभाग की अभिव्यक्तियाँ, जहाँ प्राप्त हुई, निष्पादन लेखापरीक्षा में सही प्रकार से शामिल की गई।

1.2.1.4 लेखापरीक्षा मापदण्ड

लेखापरीक्षा मापदण्ड को निम्न स्रोतों द्वारा प्राप्त किया गया:

- दिल्ली मूल्य वर्धित कर अधिनियम, 2004 एवं दिल्ली मूल्य वर्धित कर नियमावली, 2005,
- केन्द्रीय बिक्री कर अधिनियम, 1956 एवं केन्द्रीय बिक्री कर (आर एवं टी) नियमावली, 1957,
- केन्द्रीय बिक्री कर (दिल्ली) नियमावली, 2005, एवं
- समय–समय पर सरकार द्वारा जारी किए गए आदेशों/अधिसूचना/परिपत्रों

[2](i) राजस्व < ₹ 50 करोड़–कुल 63 वार्ड (ii) राजस्व ₹ 50 करोड़ से ₹ 100 करोड़ तक–कुल 30 वार्ड, एवं (iii) राजस्व > ₹ 100 करोड़–कुल 21 वार्ड

[3]वार्ड–44,94,101,201 एवं 204 (राजस्व > ₹ 100 करोड़), वार्ड– 49, 86 एवं 88 (राजस्व ₹ 50 करोड़ से ₹ 100 करोड़ तक), एवं वार्ड–33,76 एवं 104 (राजस्व < ₹ 50 करोड़)।

[4]सात के.सी.एस. वार्ड हैं, जो विशिष्ट उद्योग व्यापारियों से संबंधित है जो प्रतिवर्ष कर के रूप में ₹ एक करोड़ का भुगतान करते हैं। इन वार्डों का वार्षिक राजस्व संग्रहण बहुत उच्च है।

[5]वार्ड 201 को छोड़कर जिसके पास केवल 80 फाइलें थीं।

1.2.1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र पर प्रतिबंध

विभाग के दक्ष कार्य एवं कार्यात्मक आवश्यकताओं हेतु संपूर्ण अभिलेख का समुचित प्रबंधन अति आवश्यक है। अभिलेखों का समुचित प्रबंधन विभाग को व्यापारियों के प्रभावी निर्धारण, पुनर्निर्धारण के साथ–साथ लेखापरीक्षा की सांविधिक आवश्यकताओं को पूर्ण करने हेतु समर्थ बनाता है। निष्पादन लेखापरीक्षा हेतु, 2013–15 के दौरान 1938 निर्धारित मामलों को 11 वार्डों से यादृच्छिक रूप से चयनित किया गया। विभाग से मांगे गए एवं प्रस्तुत किए गए निर्धारित मामलों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

वर्ष	माँगे गए मामले	प्रस्तुत किए गए मामले	लेखापरीक्षा[6] योग्य मामले	लेखापरीक्षा योग्य मामलों की प्रतिशतता
2013-14	1080	404	278	26
2014-15	858	73	69	8
योग	**1938**	**477**	**347**	**18**

उपर्युक्त तालिका में यह देखा जा सकता है कि 2013–15 की अवधि हेतु विभाग द्वारा प्रस्तुत की गई 25 *प्रतिशत* निर्धारित फाइलों में से केवल 18 *प्रतिशत* फाइलें लेखापरीक्षा योग्य थीं। आयुक्त, प्रधान सचिव (वित्त) एवं मुख्य सचिव के समक्ष मामले ले जाने सहित सभी स्तरों पर जोरदार अवलोकन के पश्चात् ये अभिलेख प्रस्तुत किये गये। इन प्रयासों के बावजूद, अभिलेखों की गैर–प्रस्तुति लेखापरीक्षा संवीक्षा संचालित करने हेतु प्रमुख बाधा बनी रही।

चयनित वार्डों के निर्धारण प्राधिकारी (नि.प्रा.) ने कहा (जून 2015) कि उपलब्ध अभिलेख एवं फाइलें को प्रदान कर दिया गया तथा इसके अतिरिक्त, वर्ष 2009–14 से संबंधित कोई भी और अभिलेख उनके वार्डों में खोजे नहीं जा सके। इनके उत्तर से इस बात की पुष्टि होती है कि अभिलेखों का समुचित रूप से रख–रखाव नहीं किया गया तथा अधिकांश निर्धारित अभिलेख खोजे नहीं जा सके। अभिलेखों की गैर–प्रस्तुति के कारण लेखापरीक्षा वर्ष 2013–14 एवं 2014–15 के लिए चयनित निर्धारित मामलों का क्रमशः केवल 26 *प्रतिशत* एवं 8 *प्रतिशत* संवीक्षा करने हेतु बाध्य हुआ। समापन सम्मेलन में विभाग ने कहा (फरवरी 2016) कि लेखापरीक्षा द्वारा मांगे गए अभिलेखों को उपलब्ध कराने हेतु आवश्यक कदम उठाए जा रहे हैं।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

1.2.2 कर प्रशासन में कमियाँ

विभाग वर्तमान अधिनियम एवं नियमों **(परिशिष्ट 1.1)** के संगत प्रावधानों के अंतर्गत निर्धारितियों से कर के निर्धारण, उद्ग्रहण एवं संग्रहण के कार्य करता है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभाग में अभीष्ट कर उद्धृत एवं वास्तविक राजस्व संग्रहण हेतु वृहत स्तर पर कर प्रशासन में सुव्यवस्थित, प्रभावी एवं दक्ष प्रणाली का अभाव था। प्रबंधन कमियों को विशेष रूप से दर्शाते हुए लेखापरीक्षा अभियुक्तियों को आगे के पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है।

[6]लेखापरीक्षित मामले उन मामलों को दर्शाते हैं जिनके विवरण फाइलों में उपलब्ध हैं

1.2.2.1 विभागीय अनुदेशों की गैर–अनुपालना

किसी व्यापारी द्वारा प्रस्तुत किया गया रिटर्न किसी विशेष कर अवधि के दौरान किए गए स्थानीय बिक्री एवं खरीद, केन्द्रीय बिक्री एवं खरीद के ब्यौरों को दर्शाता है। इसी प्रकार रिटर्नों की संवीक्षा निर्धारितियों के वाणिज्यिक क्रियाकलापों के बारे में प्राथमिक सूचना उपलब्ध कराती है और कर के निर्धारण एवं उद्ग्रहण के लिए पहला कदम है। व्यापारियों के क्रियाकलापों एवं राजस्व के संग्रहण को बढ़ाने हेतु विभाग ने 14 जुलाई 2010 को उनके ग्रौस टर्न ओवर (जीटीओ) के आधार पर व्यापारियों द्वारा दाखिल किए गए रिटर्नों के विहित अंश की संवीक्षा की माँग करते हुए वार्ड अधिकारियों को एक परिपत्र[7] जारी किया। परिपत्र के अनुदेशों के अनुसार, रिटर्नों की संवीक्षा की जानी थी जैसा कि नीचे **तालिका 1.2.2** में दर्शाया गया है:

तालिका 1.2.2

जुलाई 2010 के परिपत्र के अनुसार संवीक्षित किए जाने वाले रिटर्न

क्र.सं.	वार्षिक जी.टी.ओ. के साथ रिटर्न	संवीक्षित किए जाने वाले रिटर्नों की प्रतिशतता
1.	₹ 5 करोड़ से अधिक	100
2.	₹ 2 करोड़ से ₹ 5 करोड़ के बीच	50
3.	₹ 1 करोड़ से ₹ 2 करोड़ के बीच	25
4.	₹ 1 करोड़ से कम	2

विभाग के अनुदेशों के अनुपालन को सुनिश्चित करने हेतु लेखापरीक्षा ने जुलाई 2010 के परिपत्र में निहित अनुदेशों के अनुपालन में संवीक्षित रिटर्नों के ब्यौरे की माँग की। इसके प्रत्युत्तर में, चयनित वार्डों के सभी वार्ड अधिकारियों ने कहा (जून और जुलाई 2015) कि इस प्रकार की कोई सूचना वार्डों में उपलब्ध/अनुरक्षित नहीं थी। इस प्रकार की सूचना के अभाव में, लेखापरीक्षा विभागीय अनुदेशों की अनुपालना तथा रिटर्नों की अनुबंधित संख्या की संवीक्षा के बारे में आश्वस्त नहीं हो सका। यह निर्धारण प्राधिकारियों (नि.प्रा.) द्वारा कर अपवंचन को पता न लगाने के जोखिम को उजागर करता है।

लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए प्रणाली डाटा के अनुसार, 11 चयनित वार्डों में, ₹ 5 करोड़ से अधिक वार्षिक जी.टी.ओ. के साथ व्यापारियों की संख्या 2009–10 के दौरान 1,261 तथा 2010–11 के दौरान 1,480 थी। अनुदेशों के अनुसार, इन सभी मामलों की संवीक्षा तथा निर्धारण वार्ड अधिकारियों द्वारा किया जाना था। हालाँकि, प्रणाली डाटा का विश्लेषण दर्शाता है कि 2009–10 के 96 मामलों (₹ 2,225.95 करोड़ का कुल जी.टी.ओ.) एवं 2010–11 के 85 मामलों (₹ 3,320.66 करोड़ का कुल जी.टी.ओ.) की संवीक्षा एवं निर्धारण नहीं किया गया **(अनुलग्नक 1.1)**। इसलिए, ₹ 5,546.61 करोड़ के जी.टी.ओ. के 181 मामले निर्धारण से बच गए एवं अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार वे 31 मार्च 2015 के बाद समय–बाधित हो चुके थे।

विभाग के कहा (फरवरी 2016) कि वह स्थानीय क्रय तथा विक्रय प्रणाली के माध्यम से अनुलग्नक 2 क एवं 2 ख[8] के गैर–मिलान की जाँच की प्रक्रिया शुरू कर चुका था एवं

[7] 2010–11 के परिपत्र सं. आठ, दिनांक 14 जुलाई 2010

[8] अनुलग्नक 2 क एवं 2 ख किसी विशेष कर अवधि में किसी व्यापारी द्वारा खरीद एवं बिक्री के ब्यौरों को दर्शाता है, जो कि गई 2012 से व्यापारी द्वारा इलेक्ट्रोनिक रूप से फाइल किया जाता है।

पता लगाए गए किसी गैर–मिलान के मामले में, आगे व्यापारियों की संवीक्षा एवं निर्धारण किया जाएगा।

आगे प्रणाली डाटा का विश्लेषण दर्शाता है कि 181 मामलों में से 15 में, 2009–10 के दौरान व्यापारियों ने 'सी' एवं 'एफ' फार्मों के प्रति क्रमशः ₹ 7.24 करोड़ एवं ₹ 8.66 करोड़ की अंतर्राज्यीय बिक्रियाँ की। हालाँकि, उन्होंने प्रणाली में फार्म 1 के कॉलम आर–10 में सांविधिक फार्मों का ब्यौरा अपलोड नहीं किया, जैसा विभाग द्वारा निर्देशित था। चूँकि वार्ड अधिकारी इन मामलों की संवीक्षा तथा मूल्यांकन करने में असफल रहे इसलिए कर की लागू दर पर आधारित ₹ 59 लाख तक के राजस्व की गैर–वसूली की संभावनाओं से इन्कार नहीं किया जा सकता।

समय–बाधित होने से पूर्व गैर–निर्धारित मामले पर सूचना तथा समय पर पता लगाने के लिए प्रणाली में उनके पास कोई अन्तर्निहित प्रणाली नहीं थी।

विभाग ने कहा (फरवरी 2016) कि इस मुद्दे पर ध्यान दिलाने हेतु फार्म 9 निर्धारित किया जा चुका है, जिसमें व्यापारियों से अपेक्षित है कि अंतर्राज्यीय बिक्रियों से संबंधित सभी सांविधिक फार्मों का ब्यौरा प्रस्तुत करें। इसके अतिरिक्त, जहाँ अपूर्ण सांविधिक फार्म प्राप्त हो चुके हैं प्रणाली सभी मामलों को दर्शाएगा तथा संबंधित वार्ड प्रभारी इसका निर्धारण कर सकते है। यही कार्य वर्ष 2011–12 एवं 2012–13 के लिए भी किया गया है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मार्च 2014 में फार्म 9 को लागू किया गया जबकि आपत्ति 2009–10 की अवधि से संबंधित थी। इसके आगे, एक मामले में विभाग ने बताया कि मामले का निरधारण 3 मार्च 2011 को मैनुअली किया गया था जबकि विभाग निर्देश (मार्च 2007) जारी कर चुका था कि कोई भी निर्धारण आदेश मैनुअली पास नहीं किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, निर्धारण आदेश में, निर्धारण अधिकारी ने रिटर्नों में दर्शायी गई बिक्री के प्रति प्राप्त किए गए सांविधिक फार्मों के ब्यौरों को नहीं दिया था। आगे, वर्ष 2014 (रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार) के नियंत्रक एवं महा लेखापरीक्षक (नि.म.ले.प.) के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 1 में मुद्रित उसी प्रकार के मामले (पैराग्राफ सं. 2.3.3) में आपत्ति निवारण प्राधिकरण (ओएचए) ने माँग को अस्वीकृत कर दिया था जो कि विभाग द्वारा मैनुअली पास किए गए निर्धारण आदेशों पर तैयार की गई थी।

1.2.2.2 लम्बित माँग मामलों की अप्रभावी निगरानी प्रणाली

(i) निर्धारित मामलों में बकाया माँगः अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत, जहाँ कर की राशि डीवैट अधिनियम की धारा 32 एवं/अथवा 33 तथा के.बि.क. अधिनियम की धारा 9(2) के अंतर्गत निर्धारित की जाती है, वहाँ किसी व्यक्ति से अपेक्षित है कि या तो वह अतिरिक्त कर एवं ब्याज की राशि का भुगतान, भुगतान हेतु निर्धारण की नोटिस में विनिर्दिष्ट तिथि पर अथवा पहले करे अथवा निर्धारण आदेश के जारी होने की तिथि के दो महीने के अंदर अथवा दो महीने की बढ़ाई जाने योग्य अतिरिक्त अवधि के अंदर आपत्ति दर्ज कराए। उन मामलों में जिसमें संबंधित व्यक्ति न तो देय राशि का भुगतान करता है न ही आपत्ति दर्ज कराने को प्राथमिकता देता है तो आयुक्त व्यापारियों को इस प्रकार के कर, ब्याज अथवा जुर्माने की राशि का विस्तृत विवरण देते हुए अथवा अन्य देय राशि हेतु चूककर्ता को

'वसूली प्रमाण–पत्र' जारी कर सकता है। इसके अतिरिक्त, डीवैट अधिनियम की धारा 74 के अनुसार, किसी व्यापारी द्वारा निर्धारण आदेश के विरूद्ध दर्ज की गई आपत्ति, आपत्ति की सुनवाई करने वाले प्राधिकारी (ओएचए) द्वारा या तो आपत्ति प्राप्त होने के बाद तीन महीने के अंदर जो की पाँच महीने तक विस्तारयोग्य है या तो स्वीकार की जाती है अथवा अस्वीकार की जाती है।

निगरानी तंत्र की दक्षता एवं निर्धारण के आधार पर उद्धृत माँगों पर नियंत्रण को सुनिश्चित करने हेतु, लेखापरीक्षा ने ₹ 540.94 करोड़ के कर प्रभाव के 22,078 माँग के मामलों में से 2,249 को चयनित किया, जो कि अप्रैल 2011 एवं मार्च 2014 के बीच उठाए गए थे। चयनित वार्डों (जून से अगस्त 2015 तथा फरवरी 2016) द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के अनुसार ₹ 512.05 करोड़ के कर प्रभाव वाले 2,249 चयनित मामलों में से 1,897 मामले लम्बित थे **(अनुलग्न 1.2)**। समापन सम्मेलन (फरवरी 2016) के दौरान, विभाग सहमत हुआ और कहा कि इस प्रकार के मामलों पर निगरानी हेतु एक विशिष्ट वसूली प्रकोष्ठ की स्थापना की जा रही है।

(ii) बकाया आपत्ति वाले मामले: यह पाया गया कि 1,897 लम्बित माँग के मामलों में से 993 मामले सात चयनित वार्डों[9] से संबंधित थे। इन सात वार्डों ने सूचित (जून से अगस्त 2015) किया कि व्यापारियों के ₹ 79.92 करोड़ के माँग के 164 मामलों में ओएचए, के पास आपत्ति दर्ज कराई है, यद्यपि आपत्ति दर्ज कराने की सही तिथियों को उपलब्ध नहीं कराया गया। जैसा कि लेखापरीक्षा ने अप्रैल 2011 और मार्च 2014 के बीच उत्थित किए गए माँग मामलो का चयन किया, विनिर्धारित चार माह (2 महीने की बढ़ाई सीमा शामिल) की समय सीमा व्यतीत हो जाने पर ये आपत्तियाँ 31 जुलाई 2014 को अथवा उससे पूर्व दर्ज कराई जानी आवश्यक थी। हालाँकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि ये सभी 164 आपत्ति के मामले ओएचए के पास लम्बित पड़े थे (नवम्बर 2015), यद्यपि उनसे यह अपेक्षित था कि इन आपत्तियों को उनकी प्राप्ति से पाँच महीने के अंदर या तो स्वीकार करें अथवा अस्वीकृत करें। इन मामलों में आपत्तियों की राशि ₹ 0.10 लाख और ₹ 22.61 करोड़ के बीच थी, जिन पर ओएचए ने 16 महीने से अधिक की देरी होने के बावजूद कोई निर्णय नहीं दिया। आपत्ति मामलों के वार्डवार ब्यौरे **अनुलग्नक 1.2** में दिए गए हैं।

विभाग ने कहा (फरवरी 2016) कि लम्बित मामलों की समयबद्ध तरीके से निपटान हेतु कार्रवाई की जा रही है एवं इस प्रकार के निपटान की प्रगति की समीक्षा साप्ताहिक आधार पर आयुक्त (व्यापार एवं कर) के स्तर पर की जा रही है।

(iii) माँगों की देरी से भुगतान पर ब्याज का गैर–उद्ग्रहण: डीवैट अधिनियम की धारा 42(2) में अनुबंध है कि जब कोई व्यक्ति अधिनियम के अंतर्गत किसी कर, जुर्माने अथवा अन्य देय राशि का भुगतान करने में चूक करता है तो वह, निर्धारित राशि के अतिरिक्त, इस प्रकार की चूक की तिथि से दैनिक आधार पर परिकलित, समय–समय पर सरकार द्वारा अधिसूचित वार्षिक दर पर इस प्रकार की राशि पर साधारण ब्याज का भुगतान करने हेतु उत्तरदायी होगा। पाँच वार्डों[10] द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना की लेखापरीक्षा

[9]वार्ड – 44,86,88,104,201 एवं 204

[10]वार्ड –44, 86, 88, 201 एवं 204

संवीक्षा दर्शाती है कि 37 माँग के मामलों में, भुगतान की देय तिथि के पश्चात् व्यापारियों द्वारा भुगतान योग्य अतिरिक्त कर जमा किया गया था। देरी की सीमा 2 से 973 दिनों के बीच थी। हालाँकि, विभाग ने कर के देरी से जमा पर कोई ब्याज नहीं लगाया। यह अनियमित था तथा जिसके कारण ₹ 6.89 लाख के राजस्व की गैर–वसूली हुई।

लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर, विभाग ने माँग के देरी से भुगतान के कारण चार मामलों में ₹ 1.95 लाख के ब्याज की वसूली (जून से सितम्बर 2015) की। हालाँकि, ₹ 4.94 लाख की शेष राशि व्यापारियों से अभी वसूल की जानी थी। इससे यह संकेतित होता है कि समय पर माँग की प्राप्ति एवं देरी से भुगतान पर ब्याज के उद्ग्रहण हेतु कोई निगरानी नहीं थी।

विभाग ने कहा (फरवरी 2016) कि देरी से भुगतानों पर देय ब्याज की निगरानी हेतु वार्ड अधिकारी स्तर पर निर्देश जारी किए जा रहे हैं।

(iv) व्यापारियों के विरूद्ध लम्बित माँगें जिनका पंजीकरण रद्द हो चुका है

डीवैट अधिनियम की धारा 22(9) स्पष्ट करती है–पंजीकरण का रद्द करना किसी व्यक्ति की रद्द करने की तिथि तक की किसी अवधि के बकाया और अदत्त कर या जिसका निर्धारण इसके बाद किया जाए, ऐसी कर की देयता को प्रभावित नहीं करेगा, इसके बावजूद कि वह अन्यथा इस अधिनियम के अंतर्गत कर के भुगतान हेतु उत्तरदायी नहीं है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 128 व्यापारियों का पंजीकरण मार्च 2009 एवं मई 2015 के बीच रद्द कर दिया गया था, जिनका निर्धारण अप्रैल 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान किया गया था। हालाँकि, ₹ 214.98 करोड़ की माँग राशि सितम्बर 2015 तक इन व्यापारियों के विरूद्ध बकाया थी **(अनुलग्नक 1.3)**। इस प्रकार, निर्धारण होने के पश्चात् 19 से 54 महीने की रेंज की अवधि के बीत जाने पर भी विभाग अपने द्वारा उद्धृत की गई माँग की वसूली नहीं कर सका।

विभाग ने कहा (फरवरी 2016) कि उसने समाचार पत्रों में विज्ञापनों के प्रकाशन के माध्यम से वसूली, चूककर्त्ता व्यापारियों के बैंक खातों के अवरोधन एवं जब्ती की प्रक्रिया को सरल और कारगर बना दिया है तथा इस उद्देश्य हेतु एक विशिष्ट वसूली प्रकोष्ठ भी बनाया जा चुका है।

1.2.3 कम्प्यूटरीकृत डीवैट प्रणाली

विभाग ने कर से संबंधित आँकड़ों की प्राप्ति को सुगम बनाने हेतु, बेहतर कर प्रशासन में सहायता करने, व्यापारी हितैषी ई–प्रशासन को उपलब्ध कराने, विभाग एवं निर्धारितियों के मध्य पारस्परिक व्यवहार को कम करने एवं लेन–देन लागत एवं समय को घटाने हेतु फरवरी 2007 में 'डीवैट प्रणाली' लागू की। आरम्भ में, व्यापारियों द्वारा रिटर्नों को दर्ज करना मार्च 2007 से ऑनलाइन किया गया। वर्तमान में, व्यापारियों के लिए यह आवश्यक है कि खरीद एवं बिक्री के ब्यौरे फार्म 2 क एवं 2 ख में तथा फार्म 9 (मार्च 2014 तक कॉलम आर–10) में 'प्राप्त एवं उनके अधिकरण में' सांविधिक फार्मों की सूची सहित अन्तर्राज्यीय बिक्रियों के ब्यौरों को अपलोड करें।

किसी अधिनियम को लागू करने हेतु कम्प्यूटरीकृत प्रणाली को विकसित करने का सर्वप्रथम

एवं मुख्य उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि उस अधिनियम के सभी प्रावधानों एवं संगत नियमों पर ध्यान दिया जाता है तथा आवश्यक प्रणाली जाँच समुचित रूप से एकीकृत है। प्रणाली अपनी पूर्णतः, विश्वसनीयता एवं प्रणालीगत कमियों की अनुपस्थिति के बारे में प्रयोक्ताओं को आश्वस्त करने योग्य हो। हालाँकि, लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए आँकड़ों का विश्लेषण विभिन्न कमियों को दर्शाता है, जैसा कि आगामी पैराग्राफों में वर्णित है।

1.2.3.1 मान्यकरण जाँचों का अभाव

प्रणाली मान्यकरण जाँचें एवं आन्तरिक नियंत्रण किसी कम्प्यूटरीकृत प्रणाली के दक्षता पूर्वक कार्य हेतु अत्यन्त महत्वपूर्ण हैं। 'डीवैट प्रणाली' में उपलब्ध आँकड़ों के परीक्षण जाँच से प्रदर्शित होता है कि प्रणाली में एकीकृत मान्यकरण जाँच एवं आन्तरिक नियंत्रण अपर्याप्त थे। कुछ उदाहरण नीचे दिए गए हैः

(i) क्रय राशि से अधिक के सांविधिक प्रपत्रों को आनलाइन जारी किया जानाः पंजीकृत व्यापारी जो अंतर्राज्यीय क्रय करते है अपनी विवरणी में घोषित करते हैं उन्हें सांविधिक प्रपत्र जैसे 'सी' एवं 'एफ' इत्यादि ऑनलाइन जारी किया जाता है। प्रपत्रों को जारी करने से पहले कुछ जैसे व्यापारी की स्थिति, क्रय एवं विक्रय ब्यौरा, बकाया मांग प्रणाली में पहले से इनबिल्ट होना चाहिए ताकि दोषी व्यापारी सांविधिक प्रपत्रों को डाउनलोड न कर सके।

(क) हालांकि, आंकड़ों का विश्लेषण दर्शाता है कि 27 फरवरी 2013 को पंजीकृत एक व्यापारी[11] ने कर अवधि 1 अप्रैल से 30 जून 2013 तक की विवरणी जो 9 जुलाई 2013 को दर्ज की गई उसमें सी फार्म पर ₹ 50 लाख की अंतर्राज्यीय क्रय की घोषणा की। इसके विरूद्ध व्यापारी ने ₹ 5.15 करोड़ के 'सी' फार्म 14 जुलाई 2013 को डाउनलोड किए। इस प्रकार ₹ 4.65 करोड़ की राशि के 'सी' फार्म अंतर्राज्यीय क्रय के लिए घोषित राशि से अधिक के जारी किए गए। इसके आगे जाँच से पता चला है कि कथित व्यापारी का पंजीकरण प्रमाणपत्र (प.प्र.) 12 मई 2014 को निरस्त किया गया था। लेखा परीक्षा समीक्षा दर्शाती है कि व्यापारी की मूल और बाद में संशोधित विवरणी (31 मार्च 2015 तक फाइल की गई) कर अवधि 2013–14 में व्यापारी ने कोई स्थानीय क्रय–विक्रय नहीं किया और न ही अंतर्राज्यीय बिक्री द्वारा किसी वस्तु की बिक्री की गई। व्यापारी द्वारा एफ फार्म के विरूद्ध ₹ 6 करोड़ की वस्तुओं की खरीद केवल एक ही लेन–देन (शाखा स्थानातरण) के द्वारा हुआ। हालाँकि, उस व्यापारी के खिलाफ जिसे ₹ 11.15 करोड़ के 'सी' व 'फ' फार्म जारी किए गए थे विभाग इस अनियमितता को पता करने में तथा इसके विरूद्ध कार्यवाही करने में विफल रहा।

(ख) एक व्यापारी[12] का पंजीकरण 1 जनवरी 2014 को निरस्त हुआ जिसने वर्ष 2013–14 के लिए क्रमशः 'सी' एवं 'एफ' फार्म ₹ 50000 और ₹ 20000 का अंतर्राज्यीय क्रय घोषित किया। हालांकि लेखा परीक्षा जाँच से पता चला कि व्यापारी ने ₹ 1.28 करोड़ के 'सी' फार्म और ₹ 80.03 लाख के 'एफ' फार्म डाउनलोड किए। इस प्रकार व्यापारी की घोषित की गई अंतर्राज्यीय क्रय से ₹ 2.07 करोड़ रुपये के अधिक सांविधिक प्रपत्र जारी किए गए।

[11]करदाता पहचान संख्या–टिन– 07050468906, वार्ड–101

[12]टिन–07070469089, वार्ड 101

(ग) एक और मामले में व्यापारी[13] ने वर्ष 2009–10 के लिए ₹ 7.62 करोड़ की अंतर्राज्यीय क्रय घोषित की जिसके लिए उसे ₹ 15.39 करोड़ के 'एफ' फार्म जारी किए गए अर्थात जो ₹ 7.77 करोड़ ज्यादा थे। लेखा परीक्षा द्वारा यह भी देखा गया कि व्यापारी का पंजीकरण 3 दिसम्बर 2009 को निरस्त किया गया किंतु उसके पंजीकरण निरस्त होने के दो महीने पश्चात् भी 3 फरवरी 2010 को फार्म जारी किए गए।

इस प्रकार वैध चैकों के अभाव के फलस्वरूप ₹ 14.49 करोड़ (सी फार्म ₹ 5.92 करोड़ एफ फार्म ₹ 8.57 करोड़) के सांविधिक फार्मों को अधिक जारी किया गया।

(ii) पंजीकरण निरस्त हो चुके व्यापारियों से विवरणी स्वीकार करना: विभाग द्वारा अप्रैल 2011 से अक्तूबर 2014 के दौरान 14 व्यापारियों के पंजीकरण प्रमाणपत्र निरस्त किए गए। यद्यपि लेखा परीक्षा में पाया गया कि इन व्यापारियों की आर.सी के निरस्तिकरण के बाद भी प्रणाली द्वारा विवरणी स्वीकार किए गए। यह दर्शाता है कि व्यापारियों के पंजीकरण के निरस्त होने के बाद भी डीवैट में ऑनलाइन विवरणी जमा कराने के आवश्यक जाँच को सम्मलित नहीं किया गया।

(iii) उन व्यापारियों को सांविधिक फार्म जारी करना जिनके विरूद्ध माँगें लम्बित थीं: लेखापरीक्षा ने सात मामलों में पाया कि जहाँ 2012–14 के दौरान ₹ 56.96 करोड़ के सांविधिक फार्म उन व्यापारियों को जारी किए गए हैं जिनकी ₹ 1.16 करोड़ की माँग बकाया थी **(अनुलग्नक 1.4)**।

(iv) रद्द करने की अवैध तिथि: लेखापरीक्षा में पाया गया कि पांच मामले जहाँ व्यापारियों के पंजीकरण की तिथि उनके पंजीकरण को रद्द करने की तिथि के बाद थी, अपर्याप्त डाटा मान्यकरण का सूचक है, जैसा कि **तालिका 1.2.3** में दर्शाया गया है।

तालिका 1.2.3: रद्द करने की तिथि के सापेक्ष पंजीकरण तिथि

क्र.सं.	व्यापारी की टिन संख्या	वार्ड	पंजीकरण तिथि	रद्द करने की तिथि
1.	07410471424	76	23.03.2013	6.12.2012
2.	07560324920	88	22.01 2027	30.03.2010
3.	07480468912	94	27.02.2013	05.12.2012
4.	07260307334	94	06.10.2013	03.05.2012
5.	07210474347	94	22.03.2013	05.12.2012

(v) व्यापारियों के विरूद्ध वार्ड संख्या की गैर प्राप्ति: कोई भी व्यक्ति जब व्यापारी के रूप में पंजीकृत होता है तो उन्हें उनके एरिया के आधार पर एक निश्चित वार्ड दे दिया जाता है। डाटा विश्लेषण दर्शाता है कि 14 व्यापारियों की व्यापारी प्रोफाइल में इस आवश्यक सूचना 'वार्ड' को नहीं दर्शाया है। उसके स्थान पर 'चयन', 'वार्ड 0' और 'सुपर यूजर ऑफिस' दिखाया गया है। इस सूचना के न होने पर व्यापारियों का निर्धारण न किये जाने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

[13]टिन–07280333028, वार्ड–94

(vi) वे व्यापारी जिनका पंजीकरण रद्द हो चुका था उन्हें वापसी की अनुमति देना: लेखापरीक्षा के आकड़े दर्शाते हैं कि वित्तीय वर्ष 2009–10 से 2012–13 में 11 व्यापारियों, जिनका पंजीकरण रद्द किया गया या उन्हें ₹ 13.07 लाख की वापसी की गई (सितम्बर 2010 तथा अक्तूबर 2013)। व्यापारियों को उनके पंजीकरण को रद्द करने के 18 दिन से 26 माह की अवधि के बाद वापसी जारी की गई। जबकि, वित्त वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए इन व्यापारियों का निर्धारण वापसी को जारी करने के बाद किया गया तथा ₹ 91.03 लाख की माँग उत्थित की गई जो कि दिसम्बर 2015 को बकाया थे **(अनुलग्नक 1.5)**। इसकी वसूली की संभावना कम है।

विभाग ने कहा (फरवरी 2016) कि संशोधनात्मक उपाय जैसे सांविधिक फार्मों की राशि को क्रय–विक्रय के अनुपात के 45 *प्रतिशत* डाउनलोड करने तक, रद्द व्यापारियों से रिटर्नों की स्वीकृति न देना, जिन व्यापारियों की माँग लम्बित है उन्हें सांवधिक फार्म डाउनलोड करने पर प्रतिबंध तथा प्रणाली में अन्य आवश्यक जाँच प्रदान करना इत्याद की शुरूआत की गई।

1.2.4 व्यापारियों द्वारा प्रस्तुत सांविधिक फार्मों में कमियाँ

1.2.4.1 त्रुटिपूर्ण फॉर्मों के विरूद्ध कर में रियायती दर या छूट की अनुमति

केन्द्रीय बिक्री कर (के.बि.क.) अधिनियम की धारा 8(1), 8(2) एवं 8(4) अन्य बातों के साथ साथ यह निर्धारित करती है कि विक्रेता व्यापारी को दो *प्रतिशत* रियायती दर का भुगतान करने की अनुमति दी जाएगी यदि क्रेता व्यापारी विक्रेता व्यापारी को प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा हस्ताक्षरित तथा पूर्ण विवरण इत्यादि फॉर्म 'सी' में विधिवत प्रस्तुत करता है। के.बि.क. (पंजीकरण तथा टर्नओवर) नियमावली 1957 का नियम 12(1) तथा 12(2) अनुबंध करता है कि एकल प्रपत्र फॉर्म 'सी' विक्रय के सभी लेन–देनों को कवर कर सकता है, जो कि वित्त वर्ष की तिमाही में की जाती है।

के.बि.क. (आर एण्ड टी) नियमों के नियम 12 (5) के साथ पठित के.बि.क. अधिनियम की धारा 6–ए के अन्तर्गत व्यापारी जो व्यापार के या उसके ऐजेंट या मालिक को अपने अन्य जगह पर माल के हस्तांतरण के आधार पर कर से छूट का दावा करता हो को, जैसा भी मामला हो, सभी निर्धारित ब्यौरा विधिवत भर कर अन्य जगह के व्यापार के प्रधान अधिकारी या उसके एजेंट द्वारा हस्ताक्षर किए गए एफ फॉर्म में एक घोषणा करनी होगी। अन्यथा, फॉर्मों के बिना लेन–देन अन्तर्राज्यीय बिक्री के रूप में माना जाएगा तथा उसके अनुसार कर देगा।

सीएसटी अधिनियम का नियम 5(1) एवं 5(4) तथा सीएसटी (आर एण्ड टी) का नियम 12 (10)(ए) अन्य बातों के साथ–साथ यह बताता है कि वस्तुओं की बिक्री भारत के बाहर निर्यात के रूप में केवल तभी मानी जाएगी यदि ऐसी वस्तुएं भारत के सीमा शुल्क सीमाओं के बाहर हो तथा विक्रेता व्यापारी विधिवत भरे हुए 'एच' फॉर्म में घोषणा करता है तथा जिसको माल बेचा जा रहा हो उस निर्यातक द्वारा हस्ताक्षरित हो।

सीएसटी अधिनियम की धारा 6(2) तथा सीएसटी (दिल्ली) के नियम 7(5) अन्य बातों के साथ अनुबंध करता है कि जहाँ किसी भी माल की बिक्री तथा उस माल की आवाजाही एक

राज्य से अन्य राज्य में हो, तथा यदि बाद में कोई ऐसी वस्तुओं की बिक्री ऐसी आवाजाही के दौरान (पारागमन में) एक व्यापारी से हो तो वह कर से मुक्त होगी, बशर्ते की विक्रेता व्यापारी फॉर्म 'ई– I/ई– II' में एक प्रमाण–पत्र प्रस्तुत करें तथा बाद की बिक्री के लिए विभाग को 'सी' फॉर्म भेजे।

2009–14 की अवधि के आकलन रिकॉर्डों में चयनित वार्डों की लेखापरीक्षा संवीक्षा दर्शाती है कि 9 मामलों में व्यापारियों ने सांविधिक फॉर्म ₹ 23.65 करोड़ की लेन–देन राशि शामिल करते हुए प्रस्तुत किए जो कि अपूर्ण तथा डुप्लीकेट प्रति में या बहु माह तथा तिमाही के लेन देन से संबंधित थे। इसके साथ–साथ पारवहन बिक्री के समर्थन में संगत 'सी' फॉर्म भी संलग्न नहीं पाए गए थे। यद्यपि निर्धारण के दौरान निर्धारण अधिकारी (नि.अ.) सांविधिक फॉर्मों में इस प्रकार की कमियों का पता लगाने में असफल रहे। नीचे तालिका 1.2.4 में उल्लेख दिया गया है:

तालिका 1.2.4
कर की छूट या अनियमित रियायत की अनुमति

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	लेन–देन विवरण	मामलों की सं.	लेन–देन मूल्य
1.	एक वार्ड[14] में व्यापारियों ने 'सी' फॉर्मों की अपूर्ण/ डुप्लीकेट प्रति जमा करवाई।	3	5.09
2.	3 वार्डों[15] में, व्यापारियों ने अपूर्ण डुप्लीकेट 'एफ' फॉर्म जमा करवाये।	4	18.23
3.	एक व्यापारी[16] ने अपूर्ण 'एच' फॉर्म जमा करवाये।	01	0.18
4.	एक व्यापारी[17] ने ई– I /ई– II + 'सी' फॉर्म के प्रति 'सी' फॉर्म नही जमा करवाये।	01	0.15
	योग	**9**	**23.65**

सांविधिक फॉर्म में इस प्रकार की प्रक्रियात्मक चूक, व्यापारियों द्वारा किए गए लेन–देनों के मिथ्या निरूपण से युक्त है तथा लेखापरीक्षा निर्धारितियों को दिए गए कर की छूट/रियायत की सत्यता जैसी गारंटी को प्राप्त नहीं कर सकी।

विभाग ने बताया (फरवरी 2016) कि यदि व्यापारी का रिकॉर्ड पिछले वर्षों में तथा उपलब्ध रिकॉर्ड के विस्तृत सत्यापन के बाद अन्यथा साख विश्वसनीय है तो सक्षम प्राधिकारी ऐसे फॉर्मों को स्वीकार करता है। उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि निर्धारण रिकॉर्डों में सक्षम प्राधिकारी द्वारा ऐसे फॉर्मों के प्रति किए गए लेन–देन के संबंध में कोई विस्तृत सत्यापन का विवरण नहीं था।

[14]वार्ड 33
[15]वार्ड 86, 104 तथा 201
[16]वार्ड 86
[17]वार्ड 86

अप्रैल 2014 तथा मार्च 2015 के बीच 18 वार्डों[18] के 40 मूल्याँकन मामलों में भी इसी प्रकार की कमियाँ पाई गई जहाँ व्यापारियों ने ₹ 204.01 करोड़ की हस्तातंरण/विक्रय पर कर की छूट/रियायती दर का दावा किया जबकि दावे वैध सांविधिक फार्मों द्वारा समर्थित नहीं थे। विभाग ने अपने उत्तर में चार मामलों को स्वीकार किया (जनवरी–मई 2015) तथा जारीकर्ता राज्य में फार्मों के सत्यापन के लिए पत्र तथा अधिसूचना जारी किए। इसके आगे, चार मामलों में, विभाग ने कहा कि व्यापारियों ने इस आधार पर फार्मों के डुप्लीकेट भाग को प्रस्तुत किया कि संबंधित फार्मों के डुप्लीकेट भाग में सभी प्रकार की आवश्यक सूचना/विवरण शामिल तथा हस्ताक्षरित भी थे। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि व्यापारियों द्वारा प्रस्तुत मूल प्रति में कमियाँ पाई गई जो कि खरीदारों के मात्र पुष्टिकरण पत्र द्वारा समाप्त नहीं होती। ये कमियाँ केवल फार्मों की जारीकर्त्ता प्राधिकारी के द्वारा ही समाप्त की जा सकती है। एक मामले में, विभाग के उत्तर को लेखापरीक्षा में सत्यापित नहीं किया जा सका क्योंकि दस्तावेज में दी गई राशि फार्म में दी गई राशि से मेल नहीं खाती है। शेष मामलों में विभाग का उत्तर फरवरी 2016 तक प्रतीक्षित था।

1.2.4.2 कर की रियायती दर की अधिक अनुमति

एक फर्म[19] ने वार्ड 201 में वर्ष 2009–10 तथा 2010–11 के लिए विवरणियाँ फाइल की। लेखापरीक्षा संवीक्षा दर्शाती है कि 2009–10 तथा 2010–11 के दौरान 'सी' फॉर्मों के प्रति कर दाता ने क्रमशः ₹ 69.40 करोड़ तथा ₹ 74.15 करोड़ की अन्तर्राज्यीय बिक्री की घोषणा की। कर दाता ने विभिन्न मूल्यों के 1,629 तथा 1,803 'सी' फॉर्म को जमा कराया तथा इन फॉर्मों के प्रति क्रमशः ₹ 67.46 करोड़ तथा ₹ 74.15 करोड़ की अन्तर्राज्यीय बिक्री पर कर की रियायती दर का दावा किया तथा करदाता को कर की रियायती दर को अनुमत्य किया। यद्यपि लेखापरीक्षा में पाया कि इन फॉर्मों का वास्तविक कुल मूल्य क्रमशः ₹ 59.94 करोड़ तथा ₹ 69.98 करोड़ था इस प्रकार, लेन देन मूल्यों के आंकड़ों को बढ़ाकर, व्यापारी ने अवधि 2009–11 के लिए रियायती दर पर कर का अनुचित लाभ उठाया तथा ₹ 23 लाख की राशि बचा ली। व्यापारी से 47 लाख के जुर्माने तथा ब्याज का भुगतान भी उद्ग्रहणीय है।

विभाग ने लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार किया तथा बताया (फरवरी 2016) कि संबंधित वार्ड को पहले ही व्यापारी से देय राशि की वसूली/प्राप्त करने के निर्देश दे दिए हैं। संबंधित वार्ड अधिकारी ने सूचित किया (फरवरी 2016) कि व्यापारी का वर्ष 2009–10 का पुनर्निधारण हो चुका है (फरवरी 2016) तथा ₹ 74.14 लाख की माँग (ब्याज तथा जुर्माना सहित) उद्धृत कर दी गई है।

[18]वार्ड सं. 1,53,56,62,71,83,86,87,89,91,92,95,97,98,105,202,205,206

[19]टिन सं. 07540013464, वार्ड 201

1.2.5 आंतरिक नियत्रंण तथा प्रवर्तन

1.2.5.1 आंतरिक लेखापरीक्षा

आंतरिक लेखापरीक्षा सुशासन का एक महत्वपूर्ण तत्व है तथा इसका उद्देश्य कानूनों, नियमों तथा विभागीय निर्देशों के समुचित प्रवर्तन के लिये औचित्यपूर्ण आश्वासन प्रदान करना है।

यह देखा गया है कि विभाग में एक आतंरिक लेखापरीक्षा प्रकोष्ठ होने के बावजूद यह निर्धारित नहीं किया गया कि एक निर्दिष्ट वर्ष में प्रकोष्ठ द्वारा कितने मामलों की लेखापरीक्षा की जायेगी। इसके अतिरिक्त आंतरिक लेखापरीक्षा ने अंतिम पाँच वर्षों में किसी भी मामले की जाँच नहीं की। इस प्रकार आंतरिक लेखापरीक्षा ने अभीष्ट कार्य नहीं किया तथा बाद में उनको किसी बाह्य एजेन्सी अथवा सांविधिक प्राधिकारियों द्वारा इंगित किए जाने का इंतजार किए बिना कमियों तथा देखी गई अनियमितताओं के मामले में तुरंत सुधारक उपाय करने में विभाग को पूरी तरह से वंचित रखा। विभाग ने इसके लिए स्टॉफ की कमी को जिम्मेदार ठहराया (जून 2015)।

विभाग ने बताया (फरवरी 2016) कि इस समय, आंतरिक लेखापरीक्षा प्रकोष्ठ निश्चेष्ट है तथा यह केवल नि.म.ले.प. के लेखापरीक्षा पैराओं को देखता है। विभाग ने आगे सूचना दी कि लेखापरीक्षा निदेशालय (रा.रा.क्षे.दिल्ली सरकार) (निदेशालय) विभाग की आंतरिक लेखापरीक्षा का कार्य करता है। यद्दपि, विभाग निदेशालय द्वारा 2009–15 की अवधि के दौरान लेखापरीक्षित निर्धारण मामलों का विवरण उपलब्ध नहीं करवा सका।

1.2.5.2 प्रवर्तन प्रणाली

डीवैट अधिनियम की धारा 59 तथा 60 के अन्तर्गत विभाग के पास व्यापार स्थान में प्रवेश, खोज जब्ती तथा किसी व्यापारी के दस्तावेजों के निरीक्षण का अधिकार है। यह कार्य विभाग के प्रवर्तन शाखा द्वारा किया जाता है। एक लेखापरीक्षा पूछताछ (मई 2015) में प्रवर्तन शाखा ने बताया (जनवरी 2016) कि यह व्यापारियों के सर्वेक्षण का संचालन करती है तथा इन सर्वेक्षणों के आधार पर माँग उत्पन्न होती है। वर्ष 2013–14 तथा 2014–15 के दौरान, प्रवर्तन शाखा ने क्रमशः 1508 तथा 1308 सर्वेक्षण किए। सर्वेक्षणों के परिणाम स्वरूप, 2013–14 में ₹ 341.82 करोड़ की मांग के प्रति ₹ 166.40 करोड़ तथा 2014–15 में ₹ 490.90 करोड़ की माँग के प्रति ₹ 313.21 करोड़ प्राप्त किए गए। राजस्व प्राप्ति की कमी में शाखा ने जिम्मेदार ठहराया– (i) कर की कमी का स्वैच्छिक प्रकटीकरण तथा व्यापारी द्वारा तीन दिन के भीतर कर का भुगतान जहाँ लगाया जाता है जुर्माना 80 *प्रतिशत* कम हो जाता है (ii) सर्वेक्षण/आकलन आदेश के प्रति आपत्ति/अपील को फाइल करना। हालांकि 2009–10 से 2012–13 की अवधि के दौरान किए गए सर्वेक्षणों का विवरण दिया गया था, शाखा द्वारा इसके राजस्व निहितार्थ डाटा को नहीं बनाया गया था। 2013–14 की अवधि के लिए, राजस्व संग्रहण 49 *प्रतिशत* था तथा 2014–15 के लिए प्रर्वतन शाखा ने 64 *प्रतिशत* की मांग को उत्थित किया। इसलिए भले ही, अंतिम दो वर्षों से राजस्व प्राप्ति दर में वृद्धि की प्रवृत्ति दर्शायी गई है विभाग को अभी भी प्रवर्तन शाखा द्वारा उत्पन्न माँगों की वसूली प्रक्रिया को मजबूत करने की आवश्यकता है।

1.2.5.3 लेखापरीक्षा कार्य

डीवैट अधिनियम की धारा 58 के अन्तर्गत विभाग आकलन के बाद भी, किसी व्यापारी के व्यापारिक मामलों की लेखापरीक्षा का संचालन कर सकता है। वैट लेखापरीक्षा शाखा इस कार्य को करता है। शाखा नें बताया (जनवरी 2016) कि लेखापरीक्षा के लिए मामले जाँच समिति द्वारा, विभिन्न मापदण्ड जैसे रिटर्नों को फाइल न करना, वापसी दावों की राशि, ₹ 5 लाख से अधिक राशि के इनपुट टैक्स क्रेडिट को आगे ले जाना, ऋणात्मक टर्नओवर तथा कर वृद्धि इत्यादि के आधार पर चयनित होते हैं। यह भी बताया कि इस प्रकार की गई लेखापरीक्षाओं के विवरणों का संरक्षण करके रखने के लिए कोई प्रणाली नहीं है, क्योंकि यह संबंधित वार्डों को सीधे भेज दिये जाते हैं। इस डाटा के अभाव में, वैट लेखापरीक्षा शाखा द्वारा लेखापरीक्षित मामलों तथा इसके राजस्व प्रभाव को लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित नहीं किया जा सका।

विभाग ने लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार किया (फरवरी 2016) तथा बताया की शाखा द्वारा लेखापरीक्षित मामलों के संबंध में डाटा संरक्षण हेतु आवश्यक निर्देश जारी किए जा रहे हैं तथा इनकी हर माह समीक्षा की जायेगी।

1.2.6 निष्कर्ष

विभाग में रिकॉर्डों का अनुरक्षण असंतोषजनक था क्योंकि चयनित वार्डों में बहुत सीमित संख्या में निर्धारित मामलों को ढूँढ़ा जा सका तथा लेखापरीक्षा को उपलब्ध करवाया जा सका। यहाँ तक कि संवीक्षित मामलों से संबंधित आधारभूत सूचना वार्डों में उपलब्ध नहीं थीं। माँग मामलों की अप्रभावी मॉनिटरिंग के परिणामस्वरूप व्यापारियों से राजस्व की पर्याप्त राशि की वसूली नहीं हुई। इस प्रकार कुछ व्यापारियों का पंजीकरण रद्द हो गया, उनके प्रति उत्थित मांग को अभी वसूल करना बाकी था। डी वैट प्रणाली में वैद्यता जाँच तथा इनपुट नियंत्रण की कमी थी। निर्धारितियों द्वारा प्रस्तुत सांविधिक फार्मों में प्रक्रियात्मक कमियों का पता न लगाना निर्धारण के समय सांविधिक फॉर्म की संवीक्षा के प्रति बहुत लापारवाही के दृष्टिकोण को उजागर करता है। आंतरिक नियंत्रण पर्याप्त नहीं था।

1.2.9 सिफारिशें

यह सिफारिश की जाती है कि विभाग:

- *निर्धारित मामलों के रिकॉर्डों के अनुरक्षण की पद्धति में सुधार करें;*
- *राजस्व के संग्रहण में कमियों को रोकने तथा लम्बित मांगों की वसूली के लिए निगरानी तंत्र को मजबूत करें;*
- *प्रणाली की कमियों को दूर करके ऑन लाइन डीवैट प्रणाली को अधिक कुशल, प्रभावी तथा विश्वसनीय बनाये;*
- *नि.प्रा. द्वारा कर की रियायत दर या छूट अनुमत करने से पूर्व व्यापारी द्वारा जमा सांविधिक फार्मों पर पर्याप्त जाँच को सुनिश्चित किया जाए;*
- *आंतरिक लेखापरीक्षा प्रकोष्ठ आवधिक लेखापरीक्षा के संचालन को सुनिश्चित करें।*

अध्याय-II
सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम

अध्याय - II

सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम

2.1 राज्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमो की कार्यशैली

2.1.1 परिचय

राज्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (सा.क्षे.उ.) की स्थापना वाणिज्यिक प्रकृति की गतिविधियों को करने के लिए हुई है और ये राज्य की अर्थव्यवस्था में मुख्य स्थान रखते हैं। 31 मार्च 2015 को रा.रा.क्षे. दिल्ली में 17 सा.क्षे.उ. थे। इनमें से कोई भी कंपनी किसी भी स्टॉक एक्सचेंज में सूचीबद्ध नही थी। वर्ष 2014–15 के दौरान कोई भी सा.क्षे.उ. सम्मिलित या बंद नही हुआ। 31 मार्च 2015 को रा.रा.क्षे. दिल्ली के राज्य सा.क्षे.उ. का ब्यौरा निम्नलिखित है:

तालिका 2.1.1: 31 मार्च 2015 को सा.क्षे.उ. की कुल संख्या

सा.क्षे.उ. की प्रकार	कार्यशील सा.क्षे.उ.	कुल
सरकारी कंपनी[1]	15	15
सांविधिक निगम	2	2
योग	**17**	**17**

सितम्बर 2015 तक उनके नवीनतम निर्णित लेखों के अनुसार सा.क्षे.उ. की टर्नओवर ₹ 8,210.02 करोड़ दर्ज की गई। यह टर्नओवर राज्य के 2014–15 के सकल घरेलू उत्पाद (स.घ.उ) की 1.82 *प्रतिशत* के बराबर थी। सितम्बर 2015 तक उनके नवीवतम निर्णित लेखों के अनुसार इन सा.क्षे.उ. को ₹ 611.03 करोड़ की हानि हुई और उनके पास मार्च 2015 के अन्त तक 0.39 लाख कर्मचारी थे।

2.1.2 उत्तरदायित्व संरचना

सरकारी कम्पनियों की लेखापरीक्षा की प्रक्रिया कंपनी अधिनियम, 2013 (अधिनियम) की धारा 139 और 143 के प्रावधानों द्वारा शासित होती है। अधिनियम की धारा 2 (45) के अनुसार, सरकारी कंपनी से अर्थ है कि कोई भी कंपनी जिसमें प्रदत्त पूंजी का 51 *प्रतिशत* से कम नही भाग जो केन्द्र सरकार द्वारा या किसी राज्य सरकार या सरकारों या आंशिक रुप से केन्द्र सरकार व आंशिक रुप से एक या अधिक राज्य सरकारों द्वारा और इसमें ऐसी सरकारी कंपनी की अनुषंगी कंपनी भी शामिल हैं, रखा जाता है। अधिनियम की धारा 143 की उपधारा 7 के अनुसार नियंत्रक–महालेखापरीक्षक (नि.म.ले.प.), किसी भी कंपनी के सम्बन्ध में जो धारा 139 की उपधारा (5) या उपधारा (7) में आती है, यदि आवश्यकता हो, उक्त कंपनी के लेखों की जाँच लेखापरीक्षा संचालित कर सकता है और इन जाँच लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर नियत्रंक महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियाँ तथा सेवा शर्ते) अधिनियम 1971 की धारा 19ए का

[20]अकार्यशील स.क्षे.उ वो हैं जिनका अपना संचालन बंद हो चुका है। सरकारी सा.क्षे.उ. में कंपनी अधिनियम 2013 की धारा 139(5) और 139 (7)में उल्लेखित अन्य कम्पनियाँ सम्मिलित हैं।

प्रावधान लागू होगा। इस तरह, सरकारी कंपनी या कोई भी कंपनी जो केन्द्र सरकार या राज्य सरकार या सरकारों या आंशिक रुप से केन्द्र सरकार व एक या एक से अधिक राज्य सरकारों द्वारा प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से स्वामित्व या नियंत्रित की जाती है, की लेखापरीक्षा नि.म.ले.प. के अधीन की जाती है। 31 मार्च 2014 को या उससे पहले प्रारम्भ होने वाले वित्तीय वर्षों के लिए कम्पनियों की वित्तीय विवरणियों की लेखा परीक्षा कंपनी अधिनियम 1956 के अधीन प्रावधानों द्वारा नियन्त्रित होगी।

2.1.3 सांविधिक लेखापरीक्षा

सरकारी कम्पनियों (जैसा की कंपनी अधिनियम 2013, की धारा 2(45) में परिभाषित है) की वित्तीय विवरणियों की लेखापरीक्षा सांविधिक लेखापरीक्षको द्वारा की जानी है, जो नि. म.ले.प. द्वारा अधिनियम के प्रावधान की धारा 139 (5) या (7) के अनुसार नियुक्त किए गए हो। नियुक्त सांविधिक लेखापरीक्षक नि.म.ले.प. को लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की प्रतिलिपि जमा करेगा, जिसमें अन्य बातों के साथ, अधिनियम की धारा 143(5) के अन्तर्गत कंपनी की वित्तीय विवरणियाँ भी शामिल है। यह वित्तीय विवरणियाँ अधिनियम की धारा 143(6) के अन्तर्गत लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की प्राप्ति की तिथि से साठ दिन के भीतर नि.म.ले.प. द्वारा की जाने वाली पूरक लेखापरीक्षा के अधीन होती है।

सांविधिक निगमों की लेखापरीक्षा सम्बंधित विधानमण्डलों के द्वारा संचालित होती है। दो सांविधिक निगमों में से, नि.म.ले.प., दिल्ली परिवहन निगम का एकल लेखापरीक्षक है। दिल्ली वित्तीय निगम का लेखापरीक्षा चार्टर्ड अकाउंटेट द्वारा व पूरक लेखापरीक्षा नि.म.ले.प. द्वारा की जाती है।

2.1.4 सरकार और विधानमण्डल की भूमिका

राज्य सरकार अपने प्रशासनिक विभागों द्वारा इन सा.क्षे.उ. के कार्यकलापो पर नियत्रंण रखती है। मुख्य अधिशासी और बोर्ड के निदेशक सरकार द्वारा नियुक्त किए जाते हैं।

राज्य विधानमंडल सा.क्षे.उ. में सरकारी निवेश के लेखों व उपयोग की भी निगरानी करता है। इसके लिए, सांविधिक निगमों के विषय में उनकी पृथक लेखापरीक्षा प्रतिवेदन विधानमंडल के समक्ष उनके संबंधी अधिनियमों के प्रावधान के अनुसार प्रस्तुत किए जाते हैं। नि.म.ले.प. का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सरकार को नि.म.ले.प. (कर्तव्य, शक्तियाँ तथा सेवा शर्ते) अधिनियम 1971 की धारा 19ए के अंर्तगत प्रस्तुत किया जाता है।

2.1.5 रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार की हिस्सेदारी

राज्य सरकार की इन सा.क्षे.उ. में हिस्सेदारी मुख्यतः तीन प्रकार की हैः

- **अंश पूंजी व ऋण**– अंश पूंजी के योगदान के अतिरिक्त, राज्य सरकार समय–समय पर सा.क्षे.उ. को ऋणों के रूप में वित्तीय सहायता भी देती है।
- **विशेष वित्तीय समर्थन**– राज्य सरकार सा.क्षे.उ. को जब भी आवश्यकता हो अनुदान और आर्थिक सहायता के रूप में बजटीय समर्थन भी देती है।
- **गारंटी**– राज्य सरकार, सा.क्षे.उ. द्वारा वित्तीय संस्थानों से लिए गए ऋणों का ब्याज सहित का भुगतान करने के लिये गारंटी देती है।

2.1.6 राज्य सा.क्षे.उ. में निवेश

31 मार्च 2015, को 17 सा.क्षे.उ. में नीचे दिए गए ब्यौरा के अनुसार निवेश (पूंजी व दीर्घकालीन ऋण) ₹ 27,670.57 करोड़ का था।

तालिका 2.1.2: सा.क्षे.उ. में कुल निवेश

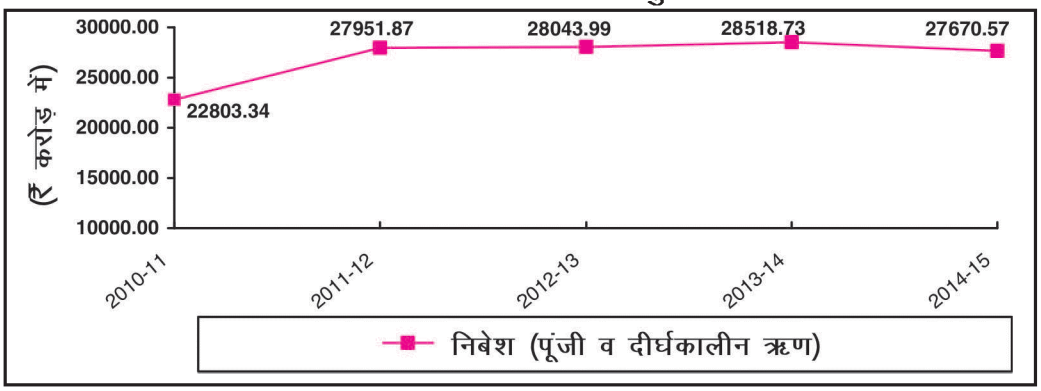
(₹ करोड़ में)

सा.क्षे.उ. का प्रकार	सरकारी कम्पनियां			सांविधिक निगम			कुल योग
	पूंजी	दीर्घ कालीन ऋण	योग	पूंजी	दीर्घ कालीन ऋण	योग	
कार्यशील सा. क्षे.उ.	7607.72	6325.17	13932.89	2010.21	11727.47	13737.68	27670.57

स्रोतः सा.क्षे.उ. आकड़े

इस कुल निवेश में 34.76 *प्रतिशत* भाग पूंजी व 65.24 *प्रतिशत* भाग दीर्घकालीन ऋण का था। निवेश जो कि वर्ष 2010–11 में रूपये 22,803.34 करोड़ था 21.34 *प्रतिशत* से बढकर वर्ष 2014–15 में रूपये 27,670.57 करोड़ हो गया जैसा कि नीचे प्रदर्शित किया गया है।

लेखाचित्र 2.1.1: सा.क्षे.उ. में कुल निवेश



31 मार्च 2015 को सा.क्षे.उ. में क्षेत्रानुसार निवेश का सारांश नीचे दिया गया है:

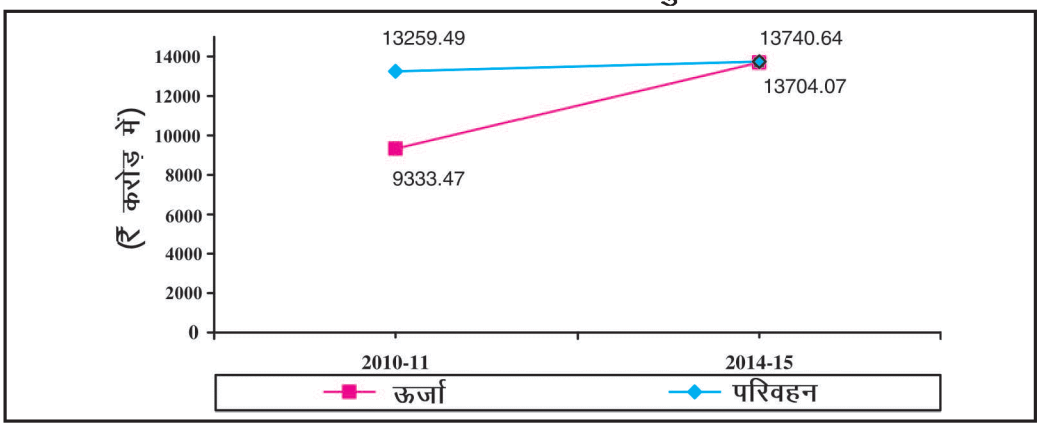
तालिका 2.1.3: सा.क्षे.उ. में क्षेत्रानुसार निवेश

क्षेत्र का नाम	सरकारी कम्पनियां	सांविधिक निगम	कुल	निवेश (अंश व ऋण) (रूपये करोड़ में)
ऊर्जा	5	-	5	13704.07
वित्त	1	1	2	177.62
परिवहन	1	1	2	13740.64
सेवांए	6	-	6	27.24
अवसंरचनाए	2	-	2	21.00
योग	**15**	**2**	**17**	**27670.57**

स्रोतः सा.क्षे.उ. आँकड़े

31 मार्च 2011 व 31 मार्च 2015 को दो महत्वपूर्ण क्षेत्रों में निवेश और उसका *प्रतिशत* नीचे दिए गए लेखाचित्र में सूचित है:

लेखाचित्र 2.1.2: सा.क्षे.उ. में क्षेत्रानुसार निवेश



सा. क्षे. उ. मे निवेश का जोर ऊर्जा क्षेत्र में था जो वर्ष 2010–11 से 2014–15 के दौरान कुल निवेश का 40.93 *प्रतिशत* से बढ़कर कुल निवेश का 49.53 *प्रतिशत* हो गया। परिवहन क्षेत्र वर्ष 2010–11 में कुल निवेश का 58.15 *प्रतिशत* भाग का घटकर वर्ष 2014–15 में 49.66 *प्रतिशत* रह गया।

2.1.7 वर्ष के दौरान विशेष समर्थन और प्रतिफल

राज्य सरकार वार्षिक बजट के माध्यम से सा.क्षे.उ. को विभिन्न रूपों से वित्तीय सहायता प्रदान करती है। वर्ष 2014–15 को समाप्त हुए विगत तीन वर्षों में अंशदान, ऋणों तथा अनुदान/वित्तीय सहायता की ओर बजटीय व्यय का सारांशित ब्यौरा नीचे दिया गया है:

तालिका 2.1.4: सा.क्षे.उ. के बजटीय समर्थन का ब्यौरा

(करोड़ में)

क्रं. स.	विवरण	2012-13		2013-14		2014-15	
		सा.क्षे. उ. की संख्या	राशि	सा.क्षे. उ. की संख्या	राशि	सा.क्षे. उ. की संख्या	राशि
1.	बजट से अंश पूंजी निर्गम	4	743.55	-	-	-	-
2.	बजट से दिया गया ऋण	4	770.00	5	3639.39	2	200.00
3.	बजट से अनुदान/आर्थिक सहायता	5	1271.40	4	1455.14	6	1603.35
	कुल निर्गम (1+2+3)	**7**	**2784.95**	**8**	**5094.53**	**7**	**1803.35**

2.1.8 वित्त लेखों से मिलान

राज्य सा.क्षे.उ. के अभिलेखों के अनुसार बकाया अंशदान व ऋण सम्बंधित आँकड़े, राज्य के वित्त लेखों में दर्शाये गए आँकड़ों से मेल खाने चाहिए। यदि आँकड़ें मेल नही खाते हैं,

तो सम्बंधित सा.क्षे.उ. और वित्त विभाग को अंतर का समाधान करना चाहिए। इस संदर्भ में 31 मार्च 2015 की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका 2.1.5: वित्त लेखों व सा.क्षे.उ. के रिकार्ड के अनुसार बकाया अंशदान व ऋण

(₹ करोड़ में)

बकाया के सम्बंध में	वित्त लेखों के अनुसार राशि	सा.क्षे.उ. के रिकार्ड के अनुसार राशि	अंतर
अंशदान[21]	9177.78	9197.70	19.92
ऋण[22]	11807.79	15421.82	3614.03

लेखापरीक्षा ने पाया कि छः[23] सा.क्षे.उ. में अंतर आया और कुछ अंतरो का समाधान वर्ष 2008 से लम्बित है। सरकार व सा.क्षे.उ.को समयबद्ध ढ़ंग से अंतरों का समाधान करने हेतु ठोस कदम उठाने चाहिए।

2.1.9 सरकारी कंपनियों के लेखों को अंतिम रूप देने में बकाया

अधिनियम की धारा 96(1) के प्रावधानों के अनुसार प्रत्येक वित्त वर्ष के लिए कंपनियों के वित्तीय विवरणियों को सम्बंधित वित्त वर्ष के समाप्त होने के पश्चात् छः महीनों के भीतर अर्थात सितम्बर के अंत तक अंतिम रूप दिया जाना आवश्यक है। ऐसा करने में असफल होने पर अधिनियम की धारा 99 के अंतर्गत दण्ड का प्रावधान है।

30 सितम्बर 2015 को लेखों को अंतिम रूप देने में सा.क्षे.उ. द्वारा की गई प्रगति का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.1.6: कंपनियों के लेखों को अंतिम रूप देने सम्बंधित स्थिति

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1.	कार्यशील सा.क्षे.उ./अन्य कंपनियों की संख्या	13	17	17	17	17
2.	वर्ष के दौरान अंतिम रूप दिये गये लेखों की संख्या	11	12	21	15	9
3.	बकाया लेखों की संख्या	11	16	12	14	22
4.	कार्यशील सा.क्षे.उ. की संख्या लेखों के बकाये के साथ	4	8	3	4	11
5.	बकायों की सीमा (वर्ष सं. में)	1 से 8	1 से 9	1 से 9	1 से 10	1 से 11

यह देखा जा सकता है कि बकाया लेखों की संख्या 11 (वर्ष 2010–11) से बढ़कर 22 (वर्ष 2014–15) हो गई। एक सा.क्षे.उ. दिल्ली अनुसूचित जाति/अनुसूचित जन जाति/ अन्य

[21]अंशदान आकड़ों में केवल राज्य सरकार का अंश ही शामिल है।

[22]ऋण के आकड़ें कंपनियों के रिकार्ड से लिए गए है और वे.ले.का. के स्रोत की सूचना से मिलान की गई है। 9 कम्पनियों से सम्बन्धित सूचना वे.ले.का. से अपेक्षित है।

[23]डीएसआईआईडीसी, एसआरसी, डीटीआईडीसी,डीटीसी के अंश दान के आँकड़ें तथा डीटीटीडीसी एवं डीटीसी के ऋण आँकड़ें।

पिछड़ा वर्ष/अल्पसंख्यक व विकलांग वित्त और विकास निगम लिमिटेड (दि.अ.जा.वि.वि.नि.) के पूर्व 11 वर्षों के लेखों का कार्य संचय था जबकि अन्य सा.क्षे.उ. में 30 सितम्बर 2015 को एक से दो वर्षो के लेखों का बकाया था। यह प्रशासनिक विभाग की जिम्मेदारी है कि वह इनकी गतिविधियाँ देखे और यह सुनिश्चित करे कि लेखों को तय सीमा में अंतिम रुप दिया व इन सा.क्षे.उ. द्वारा उन्हे अंगीकृत कर लिया जाये। बकाया लेखों को अंतिम रूप देने का मामला प्रत्येक माह प्रधान सचिव (वित्त), रा.रा.क्षे. दिल्ली के साथ उठाया जाता है और मुख्य सचिव रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार के साथ भी यह मामला जून 2015 में उठाया गया था।

राज्य सरकार ने 11 सा.क्षे.उ. में उन वर्षों के दौरान जिनमें लेखों को अंतिम रुप नही दिया गया था जैसाकि **अनुलग्नक 2.1(i)** में विस्तृत विवरण दिया है, रूपये 1,971.36 करोड़ का निवेश किया था {अंशदान रूपये 19.28 करोड़ (एक सा.क्षे.उ.), ऋणः रूपये 262.49 करोड़ (चार सा.क्षे.उ.) और अनुदान/आर्थिक सहायता ₹ 1,689.59 करोड़ (सात सा.क्षे.उ.)}। लेखों के अंतिम रूप और अनुगामी लेखापरीक्षा के अभाव में यह सुनिश्चित नही हो सका कि निवेश व व्यय का उचित ढ़ंग से लेखा जोखा हुआ है और जिस उद्धेश्य के लिए राशि का निवेश किया गया था, वह पूर्ण हुआ या नही।

2.1.10 सांविधिक निगमों के पृथक लेखा परीक्षा प्रतिवेदनों की प्रस्तुति

नि.म.ले.प.द्वारा दोनो सांविधिक निगमों जैसा कि दिल्ली वित्तीय निगम व दिल्ली परिवहन निगम के सम्बंध में जारी की गई पृथक लेखापरीक्षा प्रतिवेदन विधानमण्डल में प्रस्तुति की गई।

2.1.11 सा.क्षे.उ. का उनके नवीनतम अंतिम लेखों के अनुसार कार्य निष्पादन

कार्यशील सरकारी कम्पनियों और सांविधिक निगमों की वित्तीय स्थिति व कार्यशील परिणामों का ब्यौरा **अनुलग्नक 2.1(ii)** में दिया जा रहा है। नीचे दी गई तालिका वर्ष 2014–15 के अंत तक पाँच वर्षों की अवधि के लिये कार्यशील सा.क्षे.उ. की टर्नओवर व राज्य के स.घ.उ. को दर्शाता हैः

तालिका 2.1.7 : राज्य के स.घ.उ. के सापेक्ष कार्यशील सा.क्षे.उ. का टर्नओवर

(₹ करोड़ में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
टर्नओवर[24]	4678.90	7341.49	8465.57	8415.09	8210.02
राज्य स.घ.उ.	252753	287107	334915	391125	451154
राज्य स.घ.उ. से टर्नओवर का *प्रतिशत*	1.85	2.56	2.53	2.15	1.82

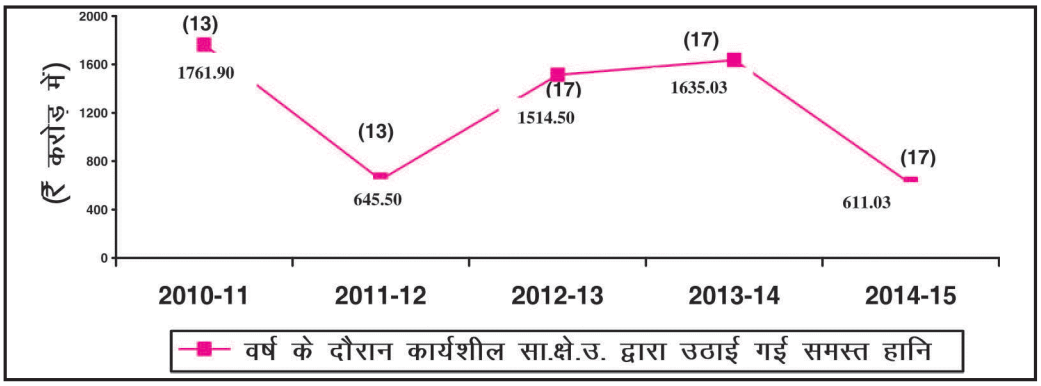
(स्रोतः सूचना सा.क्षे.उ. और राज्य स.घ.उ. से एकत्र की गई)

[24]30 सितम्बर को नवीनतम अंतिम लेखों के अनुसार टर्नओवर।

वर्ष 2010–11 से 2012–13 में सा.क्षे.उ. की टर्नओवर बढ़त की प्रवृति दर्शाती है और तत्पश्चात अगले दो वर्षों अर्थात 2013–14 और 2014–15 में अल्प गिरावट दर्ज हुई। इसके परिणामस्वरुप वर्ष 2013–14 और 2014–15 में स.घ.उ. से सा.क्षे.उ. के टर्नओवर *प्रतिशत* में गिरावट हुई।

वर्ष 2010–11 से 2014–15 के दौरान राज्य के कार्यशील सा.क्षे.उ. द्वारा उठायी गई समस्त हानि नीचे दिए गए बार रेखाचित्र में दी गई है:

रेखाचित्र 2.1.4: कार्यशील सा.क्षे.उ. की हानि



(कोष्ठक में दिये गये आँकड़े सम्बंधित वर्षों में कार्यशील सा.क्षे.उ. की संख्या को दर्शाता है)

वर्ष 2010–11 से 2014–15 के दौरान कार्यशील सा.क्षे.उ. द्वारा हुई हानि मिश्रित प्रवृति को दर्शाती है। वर्ष 2014–15 के दौरान, 17 कार्यशील सा.क्षे.उ. में से 10 सा.क्षे.उ. ने ₹ 988.70 करोड़ का लाभ अर्जित किया और 6 सा.क्षे.उ. को ₹ 1,599.73 करोड़ की हानि हुई। 1 सा.क्षे.उ. ने अपने लेखे ''ना लाभ ना हानि'' आधार पर बनाए। प्रगति पावर निगम लिमिटेड (₹ 597.91 करोड़), इन्द्रप्रस्थ पावर जेनरेशन कंपनी लिमिटेड (₹ 189.66 करोड़), दिल्ली राज्य औद्योगिक एवं अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (₹ 148.35 करोड़) ने लाभ में प्रमुख योगदान दिया। दिल्ली परिवहन निगम (₹ 1,363.74 करोड़) व दिल्ली ट्रांस्कों लिमिटेड (₹ 199.97 करोड़) को हानि हुई।

तालिका 2.1.8 : राज्य सा.क्षे.उ. के प्रमुख मापदण्ड

(₹ करोड़ में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
नियोजित पूंजी पर प्रतिफल (*प्रतिशत*)	*[25]	10.45	17.41	5.21	12.90
ऋण	15089.70	19071.18	18426.18	18900.86	18052.64
टर्नओवर[26]	4678.90	7341.49	8465.57	8415.09	8210.02
ऋण / टर्नओवर अनुपात	3.23:1	2.60:1	2.18:1	2.25:1	2.20:1
ब्याज भुगतान	1578.67	2140.48	2341.86	2655.25	3117.02
संचित लाभ (हानि)	(14242.56)	(15519.42)	(17299.73)	(19507.97)	(21153.51)

[25]पूंजी पर ऋणात्मक प्रतिफल था।

[26]30 सितम्बर 2015 को कार्यशील सा.क्षे.उ. के नवीनतम अंतिम लेखों के अनुसार टर्नओवर।

उपर दिए गए मापदंड सा.क्षे.उ. की वित्तीय स्थिति की मिश्रित प्रवृति दर्शातें है। वर्ष 2010–11 में ऋणात्मक हो जाने के बावजूद, वर्ष 2011–12 और 2012–13 के दौरान नियोजित पूंजी पर प्रतिफल *प्रतिशत* (नि.पू.प्र.प्र.) बढ़ाव की प्रवृति दर्शाता है। तत्पश्चात, वर्ष 2013–14 में यह तेजी से गिरा और वर्ष 2014–15 में 12.90 तक दुबारा बढ़ा। ऋण से टर्नओवर का अनुपात भी वर्ष 2010–11 में 3.23:1 से 2012–13 में 2.18:1 तक घटा और वर्ष 2014–15 में 2.20:1 पर रहा। संचित हानि वर्ष 2010–11 से 2014–15 तक लगातार बढ़ी।

उनके नवीनतम अंतिम लेखों के अनुसार, 10 सा.क्षे.उ. ने रूपये 988.70 करोड़ का सकल लाभ अर्जित किया और एक सा.क्षे.उ. दिल्ली राज्य नागरिक आपूर्ति निगम लिमिटेड ने रूपये 0.50 करोड़ का लाभांश घोषित किया।

2.1.12 लेखों पर टिप्पणियाँ

13 कार्यशील कंपनियों ने अक्टूबर 2014 से सितम्बर 2015 की अवधि के दौरान अपने 13 लेखापरीक्षा किए गए लेखों को प्र.महालेखाकार को अग्रेषित किया। इनमे से आठ कम्पनियों के आठ लेखे पूरक लेखापरीक्षा के लिए चुने गए और पाँच कंपनियों को गैर–समीक्षा प्रमाण पत्र जारी किया गया। नि.म.ले.प. द्वारा नियुक्त सांविधिक लेखापरीक्षकों और नि.म.ले.प. की पूरक लेखापरिक्षकों का लेखापरीक्षा प्रतिवेदन यह संकेत करता है कि लेखों के अनुरक्षण की गुणवत्ता को सुधार की आवश्यकता है। सांविधिक लेखापरीक्षकों तथा नि.म.ले.प. की लेखापरीक्षा टिप्पणियों के सकल धन मूल्य का विवरण नीचे दिया गया है।

तालिका 2.1.9 : कार्यशील कंपनियों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियों का प्रभाव

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	2012-13		2013-14		2014-15	
		लेखों की संख्या	राशि	लेखों की संख्या	राशि	लेखों की संख्या	राशि
1.	लाभ में कमी	2	2.98	3	11.12	-	-
2.	लाभ में वृद्धि	4	66.76	3	68.29	2	0.25
3.	हानि में कमी	-	-	-	-	-	-
4.	हानि में वृद्धि	1	850.59	1	554.82	1	2.59
5.	महत्वपूर्ण तथ्यों का उजागर न करना	4	1328.86	-	-	1	3.15
6.	वर्गीकरण की त्रुटियां	2	7.30	1	40.17	1	3.54

दो लेखों में ऐसे उदाहरण थे, जिनमें 0.25 करोड़ से लाभ में वृद्धि और ₹ 2.59 करोड़ से हानि में वृद्धि दर्शाए गए थे।

वर्ष के दौरान उपरोक्त संदर्भित 13 लेखों में से सांविधिक लेखापरीक्षकों ने पाँच[27] लेखों को बिना–शर्त प्रमाण पत्र और सात[28] लेखों को सशर्त प्रमाण पत्र प्रदान किया तथा एक[29] लेखा के प्रतिकूल (अर्थात लेखे सत्य तथा सही स्थिति प्रदर्शित नही करते) होने का प्रमाण

[27]डीएसएसआईडीसी मद्य, डीएसएसआईडीसी अनुरक्षण,जीएसडीएल,एसआरडीसी और डीएससीएससी।

[28]डीएसएसआईडीसी इनर्जी, डीएसएसआईडीसी एक्जिम, डीपीसीएल, डीटीएल, आईपीजीसीएल, पीपीसीएल, डीटी. टीडीसी।

[29]डीटीआईडीसी।

पत्र दिया। उपरोक्त के अतिरिक्त, पूरक लेखापरीक्षा के दौरान नि.म.ले.प. ने 30 सितम्बर 2015 तक एक–एक लेखे को बिना शर्त व सशर्त प्रमाण पत्र दिए (शेष 6 लेखें अंतिम रूप देने के अंतर्गत थे)। वर्ष के दौरान दो लेखों में लेखा मानकों के गैर–अनुपालन के दो उदाहरण थे।

इसी तरह से, अक्टूबर 2014 से सितम्बर 2015 के दौरान दो सांविधिक निगमों ने अपने लेखे प्र.म.ले.प. को अग्रेषित किया। इसमें से, दिल्ली परिवहन निगम का एक लेखा जो कि नि.म. ले.प. की एकल लेखापरीक्षा से सम्बंध रखता है पूर्ण हुआ और वर्ष 2013–14 के लिए पृथक लेखा परीक्षा प्रतिवेदन जारी किया गया। शेष दिल्ली वित्तीय निगम का एक लेखा पूरक लेखापरीक्षा के लिए चुना गया जो कि 30 सितम्बर 2015 को अंतिम रूप देने के अन्तर्गत था। सांविधिक लेखापरीक्षकों के लेखापरीक्षा व नि.म.ले.प. की एकल पूरक लेखापरीक्षा के प्रतिवेदन यह संकेत करते है कि लेखों के अनुरक्षण की गुणवत्ता को मजबूत सुधार की आवश्यकता है। सांविधिक लेखापरिक्षकों व नि.म.ले.प. की टिप्पणियों की सकल धन राशि का विवरण नीचे दिया गया है :

तालिका 2.1.10 : सांविधिक निगमों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियों का प्रभाव

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	विवरण	2012-13		2013-14		2014-15[30]	
		लेखों की संख्या	राशि	लेखों की संख्या	राशि	लेखों की संख्या	राशि
1.	लाभ में कमी	-	-	-	-	-	-
2.	लाभ में वृद्धि	1	0.01	-	-	-	-
3.	हानि में कमी	-	-	1	1306.17	1	24.56
4.	हानि में वृद्धि	1	549.70	2	2569.52	1	2695.74
5.	महत्वपूर्ण तथ्यों का उजागर न करना	2	10.71	1	1.54	-	-
6.	वर्गीकरण की त्रुटियां	-	-	1	116.66	-	-

दिल्ली परिवहन निगम के लेखों में रूपये 2,695.74 करोड़ की हानि में वृद्धि थी।

2.1.13 सरकार की निष्पादन लेखापरीक्षा और पैराग्राफ पर प्रतिक्रिया

31 मार्च 2015 में समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक व महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन के लिए, एक निष्पादन लेखापरीक्षा और आठ लेखापरीक्षा पैराग्राफ सम्बंधित विभागों के अतिरिक्त मुख्य सचिवों/प्रधान सचिवों को छः सप्ताह में उत्तर प्रस्तुत करने के अनुरोध के साथ जारी किए गए। यद्यपि, निष्पादन लेखापरीक्षा और तीन अनुपालन लेखापरीक्षा पैराग्राफों के उत्तर राज्य सरकार से प्रतिक्षित थे (फरवरी 2016)।

2.1.14 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों पर अनुवर्ती कार्यवाही

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन लेखापरीक्षा अनुसंधान के समापन को प्रदर्शित करता है। इसलिए, उसे अधिशासी से उपयुक्त व सामयिक प्रतिक्रिया प्राप्त करना आवश्यक है। रा.रा.क्षे. दिल्ली सरकार के वित्त विभाग के सभी उपक्रमों को निर्देश है कि वे भारत के नि.म.ले.प. के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित पैराग्राफ/समीक्षा उनके

[30]वर्ष 2013–14 के लिये दि.प.नि. के लेखा टिप्पणियों का प्रभाव।

विधान मण्डल में प्रस्तुत होने के पश्चात् उत्तर/कार्यवाही नोट्स (ए.टी.एन.) निर्धारित प्रपत्र में प्राथमिकता के आधार पर दें। रा.रा.क्षे.दि.स. के वर्ष 31 मार्च 2009 से 31 मार्च 2014 के समाप्त वर्षो तक भारत के नियंत्रण महालेखापरीक्षक की वाणिज्यिक/सा.क्षे.उ. क्षेत्र के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में पाँच निष्पादन लेखापरीक्षा व 29 अनुपालना लेखापरीक्षा पैराग्राफ प्रर्दशित थे। 30 सितम्बर 2015 को विभाग से इन निष्पादन लेखापरीक्षा व अनुपालना लेखापरीक्षा पैराग्राफ के कार्यवाही नोट्स की प्राप्ति में कोई लम्बित मामला नही था।

2.1.15 सरकारी उपक्रमों पर समिति (कोगू) द्वारा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन पर चर्चा

30 सितम्बर 2015 को लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में निर्गत निष्पादन लेखापरीक्षा व पैराग्राफ जिन पर सरकारी उपक्रमों की समिति (कोगू) द्वारा की गई चर्चा की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका संख्या 2.1.11 : लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में निर्गत एवं चर्चा किये गये समीक्षा/पैरा (30 सितम्बर 2015)

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की अवधि	समीक्षाओं/पैराओं की संख्या			
	लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में निर्गत		चर्चा किये गए पैरा	
	नि.ले.प्र.	पैराग्राफ	नि.ले.प्र.	पैराग्राफ
2009	1	4	1	शून्य
2010	1	8	शून्य	शून्य
2011	शून्य	5	शून्य	1
2012	1	3	शून्य	शून्य
2013	1	7	शून्य	शून्य
2014	1	2	शून्य	शून्य
योग	**5**	**29**	**1**	**1**

2.1.16 कोगू के प्रतिवेदनो का अनुपालन

तीन पैराग्राफ के कार्यवाही नोट्स जो कि कोगू के एक प्रतिवेदन से सम्बंधित थे मार्च 2009 व मार्च 2015 के बीच राज्य विधान मण्डल को प्रस्तुत नही हुए थे (दिसम्बर 2015) जैसा दर्शाया गया:

तालिका 2.1.12: कोगू प्रतिवेदनों का अनुपालन

कोगू प्रतिवेदनों का वर्ष	कोगू प्रतिवेदनों की कुल संख्या	कोगू प्रतिवेदनों में सिफारिशों की कुल संख्या	सिफारिशों की संख्या जहां कार्यवाही नोट्स प्राप्त नही हुए
2010	1	11	11

कोगू के इन प्रतिवेदनों में एक[31] उपक्रम के पैराग्राफों से सम्बंधित सिफारिशें सम्मिलित थी, जो भारत के नि.म.ले.प. के मार्च 2005 को समाप्त हुये वर्ष के प्रतिवेदन में निर्गत था।

2.1.17 सरकारी स.क्षे.उ. का विनिवेश, नवीनीकरण और निजीकरण

वर्ष 2014–15 के दौरान राज्य सरकार ने किसी भी राज्य सा.क्षे.उ. के विनिवेश, निजीकरण या नवीनीकरण की गतिविधि नही की।

[31]दिल्ली अनुसूचित जाति/अनुसूचित जन जाति/अन्य पिछड़ा वर्ग/अल्पसंख्यक, विकलांग वित्तीय एवं विकास निगम लिमिटेड।

परिवहन विभाग

2.2 'दिल्ली परिवहन निगम की कार्यप्रणाली' पर निष्पादन लेखापरीक्षा

दिल्ली परिवहन निगम को दिल्ली में एक दक्ष, मितव्ययी और उचित रूप से संयोजित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए गठित किया गया। निष्पादन लेखापरीक्षा के महत्त्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नलिखित है :

मुख्य बिन्दु

बेड़े का उपयोग और वाहन उत्पादकता अखिल भारतीय औसत से कम थे। रूट योजना में कमियाँ थी। 2010–15 के दौरान परिवर्ती लागत की वसूली न कर पाने वाले रुटों की संख्या 15.24 प्रतिशत से 63.80 प्रतिशत तक बढ़ गई। 14.14 से 21.29 प्रतिशत तक निर्धारित कि. मी. छोड़ दिए गए। प्रति 10,000 कि.मी पर वाहन में खराबी के मामलों की सख्या 1.77 से बढ़कर 5.35 हो गई।

(पैरा 2.2.3.1 से 2.2.3.7)

निगम निधियों के उपलब्ध होने के बावजूद नई बसों का क्रय नहीं कर पाया। इसने ₹ 204.57 करोड़ की केन्द्रीय सहायता प्राप्त करने का अवसर भी गंवा दिया।

(पैरा 2.2.4.1 से 2.2.4.3)

बिना किसी अभिलिखित कारणों के रा.रा.क्षे.दि.स. के अन्य विभागों में स्टाफ की तैनाती के कारण ₹ 57.40 करोड़ के वेतन एवं भत्तों की प्रतिपूर्ति नहीं हुई।

(पैरा 2.2.4.5)

समग्र निधि के ₹ 40.65 करोड़, विनिर्देशों के विरूद्ध, वेतन के भुगतान, फर्नीचर, सहायक वाहनों एवं कम्प्यूटरों की खरीद के लिए प्रयोग किये गए। प्रणाली में दोषों, अनुचित रखरखाव, विज्ञापन के ठेको की सुपुर्दगी मे अविवेकपूर्ण/विलंबित निर्णयों और निष्क्रियता के कारण निगम ने ₹ 79.84 करोड़ का राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

(पैरा 2.2.5.2 और 2.2.5.3)

बिना लिखित समझौते करे अन्य विभागों को स्थान के हस्तांतरण के कारण ₹ 53.06 करोड़ की वसूली नहीं हुई। 2010–15 के दौरान स्कूल बसों के संचालन में निगम को ₹ 46.11 करोड़ की हानि हुई।

(पैरा 2.2.5.4)

2.2.1 प्रस्तावना

दिल्ली में एक दक्ष, मितव्ययी और उचित रूप से संयोजित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए सड़क परिवहन निगम (स.प.नि.) अधिनियम, 1950 की धारा 3 के अन्तर्गत भारत सरकार (भा.स.) के पूर्ण स्वामित्व वाले निगम के रुप में नवम्बर 1971 में दिल्ली परिवहन निगम (निगम) का गठन किया गया। इसका प्रशासनिक नियंत्रण 5 अगस्त 1996 को परिवहन विभाग (प.वि.) रा.रा.क्षे.दि.स. को स्थानान्तरित कर दिया गया।

31 मार्च 2015 को निगम के 43 डिपो में, 4,705 बसों का बेड़ा था और 32,930 कर्मचारियों की श्रमशक्ति थी। 2014–15 के दौरान प्रतिदिन यह औसतन 38.87 लाख यात्रियों को ले जा रहा था और इसका कुल टर्नओवर ₹ 1,121.90 करोड़ की था। निगम को इसके गठन के समय से ही घाटा हो रहा था और अपनी सचांलन लागत को वसूल कर पाने में असमर्थ था।

2.2.1.1 संगठनात्मक ढ़ाँचा

निगम का प्रबन्धन, निदेशक बोर्ड (नि.बो.) में निहित है जिसमें रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा नियुक्त अध्यक्ष सह प्रबन्ध निदेशक (अ.प्र.नि.) और निदेशक शामिल है। अ. प्र. नि. निगम का मुख्य कार्यकारी है जो निगम के रोजमर्रा का प्रचालन अपने चार मुख्य महाप्रबन्धकों, छः क्षेत्रीय प्रबन्धकों और डिपो प्रबन्धकों की सहायता से प्रबन्धित करता है।

2.2.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा के मुख्य उद्देश्य यह निर्धारित करना था कि क्याः

- संचालन निष्पादन एक कुशल, मित्तव्ययी, भरोसेमंद और संयोजित सड़क परिवहन प्रणाली प्रदान करने के लिए आवश्यकता आधारित आकलन पर आधारित था ।
- पर्याप्त संसाधन (वित्त, श्रमशक्ति और उपकरण) मौजूद थे और संचालन कार्यक्षमता प्राप्त करने के लिए इष्टतम रूप से उपयोग किये गए थे।
- सेवाओं का कार्यान्वयन व प्रबन्धन पूर्ण व्यवसायिक सिद्धान्तों पर आधारित था और
- आन्तरिक नियन्त्रण प्रणाली प्रभावी थी।

2.2.1.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र तथा कार्यविधि

मौजूदा निष्पादन लेखापरीक्षा निगम की कार्यप्रणाली पर 2010–11 से 2014–15 की पाँच वर्षों की अवधि को लेते हुए मई 2015 से अगस्त 2015 में की गई। लेखापरीक्षा ने कॉरपोरेट कार्यालय, ट्रैफिक आंकड़ा विभाग, सामरिक व्यवसाय इकाई, क्रयविभाग, सिविल इंजीनियरिंग विभाग, केन्द्रीय कार्यशालाएँ, छः क्षेत्रीय कार्यालयों (जो 43 डिपो को नियंत्रित कर रहे थे) एवं प्रचार विभाग के अभिलेखों की जाँच की।

मुख्य महाप्रबन्धक (वित्त, संचालन एवं प्रशासन) के साथ लेखापरीक्षा कार्यविधि, कार्यक्षेत्र, उद्देश्य एवं मानक की चर्चा करने के लिए प्रवेश सम्मेलन जून 2015 में आयोजित किया गया। प्रारूप प्रतिवेदन सरकार को दिसम्बर 2015 में जारी की गई। प्रबन्ध निदेशक एवं मुख्य महाप्रबन्धक (वित्त, ट्रैफिक एवं संचालन) एवं उप सचिव (वित्त), रा.रा.क्षे.दि.स. की उपस्थिति में एक निकासी सम्मेलन भी आयोजित किया गया (फरवरी 2016)। इस निष्पादन लेखापरीक्षा में निगम के विचारों को, जहाँ प्राप्त हुए, ध्यान में रखा गया है एवं शामिल किया गया है। सरकार के उत्तर प्रतीक्षित हैं (फरवरी 2016)।

2.2.1.4 लेखापरीक्षा मापदण्ड

लेखापरीक्षा अभियुक्तियों का आकलन निम्न से प्राप्त मापदण्डों के अनुसार किया है:

- राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की ऐसोसिएशन (ए.एस.आर.टी.यू.) द्वारा निश्चित निष्पादन मानक तथा परिचालन मानक और केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पूना (सी.आई.आर.टी.) द्वारा प्रकाशित राज्य परिवहन के रेखाचित्र एवं निष्पादन और राज्य परिवहन उपक्रमों की त्वरित समीक्षा;
- निदेशक बोर्ड, लेखापरीक्षा समिति की बैठकों की कार्यसूची व कार्यवृत्त और निगम के वार्षिक लेखे;
- रा.रा.क्षे.दि.स. और प्रबन्धन द्वारा निश्चित भौतिक तथा वित्तीय लक्ष्य/मानक;
- निर्माताओं के विनिर्देश, एक बस के जीवन काल के लिए मानक, निवारक रखरखाव कार्यक्रम एवं ईंधन दक्षता के मानक;
- भा.स. तथा रा.रा.क्षे.दि.स. के द्वारा जारी निर्देश तथा अन्य सम्बन्धित नियम तथा विनिमय;
- निगम के लिए अनुदानों व आर्थिक सहायता के स्वीकृति आदेश।

2.2.1.5 पिछली निष्पादन लेखापरीक्षा

निगम के कामकाज पर निष्पादन लेखापरीक्षा मार्च 2009 को समाप्त हुए वर्ष के लिए भारत के नियन्त्रक एवं महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट (सिविल एवं वाणिज्यिक), रा.रा.क्षे.दि.स. में शामिल की गई थी। सरकार के उपक्रमों पर समिति (कोगू) ने प्रतिवेदन पर चर्चा की (दिसम्बर 2011) किन्तु इसकी सिफारिशें प्रतीक्षित हैं (जनवरी 2016)।

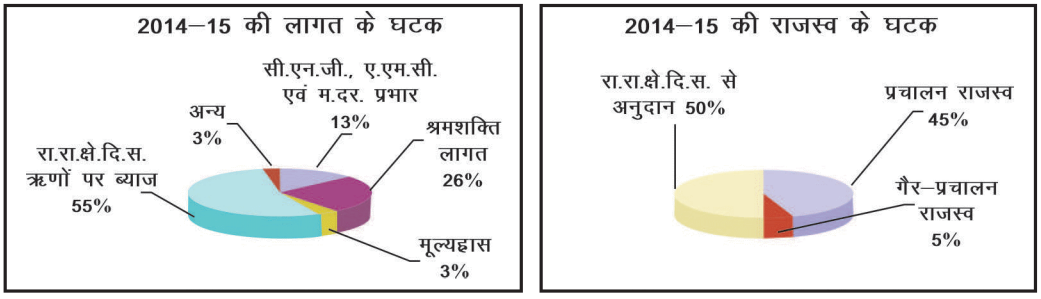
यधपि, लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि प्रबंधन ने डिपोवार लक्ष्य निर्धारित करने, ''मरम्मत और रखरखाव श्रेणी'' के अंतर्गत अतिरिक्त स्टाफ की वैज्ञानिकता से पुर्नव्यवस्था करने, वाहन बेड़ा उपयोग एवं वाहन उत्पादकता बढ़ाने तथा रीयल एस्टेट में संभावनाऐं तलाशने और विज्ञापन नीति को प्रवाही बनाने के बारे में पिछली निष्पादन लेखापरीक्षा की सिफारिशों पर कोई सुधारक कार्यवाही नहीं की है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.2.2 निगम की वित्तीय स्थिति

लागत और राजस्व के मुख्य घटक नीचे दिये गए चार्ट में प्रदर्शित है:

चार्ट 2.2.1: 2014–15 में लागत एवं राजस्व के घटक



स्रोत: निगम के आंकड़े

उक्त चार्ट दर्शाता है कि रा.रा.क्षे.दि.स. से ऋण पर ब्याज और श्रमशक्ति लागत कुल लागत के 80 *प्रतिशत* से ऊपर थी। प्रचालन राजस्व कुल राजस्व का 45 *प्रतिशत* था।

2010–11 से 2014–15 के वर्षों के लिए निगम की वित्तीय स्थिति जैसे परिचालनीय राजस्व तथा व्यय, कुल राजस्व तथा व्यय, शुद्ध अधिशेष या हानि तथा परिचालन के प्रति किलोमीटर अर्जन तथा लागत **अनुलग्नक 2.2ए** तथा **2.2 बी** में दिये हुए है।

कार्यशील परिणामों के विश्लेषण निम्न प्रकार हैः

2.2.2.1 द्रवता स्थितिः एक निकाय का द्रव अनुपात (एल.आर.) अर्थात् चालू देयताओं पर चालू परिसंपत्तियों[32] की अधिकता से निर्धारित होता है। अनुपात जितना कम होगा अपनी तत्कालिक जरूरतों को पूरा करने के लिए ईकाई की स्थिति उतनी ही नाजुक होगी। निगम के लिए 2010–11 से 2014–15 के दौरान एलआर 0.26:1 और 0.43:1 के बीच था, जिसका अर्थ यह था कि इसमें अपनी अल्पावधि देयताओं की पूर्ति हेतु आवश्यक द्रवता नहीं थी। यद्यपि एलआर 2010–11 में 0.26:1 से सुधरकर 2014–15 में 0.43:1 हो गया, जो 2010–11 के विरूद्ध 2014–15 में विविध ऋणियों में 102 *प्रतिशत* की वृद्धि एवं चालू देयताओं में 46 *प्रतिशत* की कमी के कारण था और ना कि हस्त एवं बैंक में नकदी में वृद्धि के कारण। 2010–15 के दौरान ₹ 5,922.98 करोड़ की कुल आमदनी की तुलना में निगम का नकद व्यय ₹ 9,656 करोड़ था जिससे नकदी के संकट की स्थिति आ गई।

लेखापरीक्षा ने देखा कि निगम अपने कर्मचारियों के वेतन में से काटे गए और अपने भविष्य निधि (भ.नि.) अंशदान की वैधानिक देयताओं का कर्मचारी भविष्य निधि (ट्रस्ट) में समय पर जमा होना सुनिश्चित नहीं कर सका। इसके परिणामस्वरूप निगम पर ₹ 3.16 करोड़ के ब्याज का अतिरिक्त वित्तीय बोझ पड़ा जिसमें से ₹ 1.26 करोड़ 2010–15 के दौरान अदा किये गये।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि निधियों की कमी और कर्मचारी एवं ईंधन की भारी लागत के कारण, पी.एफ. की वैधानिक देयताओं को समय पर जमा नहीं कराया जा सका।

2.2.2.2 2010–15 के दौरान प्रत्येक वर्ष में घाटे के कारण लाभकारी अनुपात, इक्विटी पर लाभ, लगाई गई पूंजी पर लाभ एवं निवल मूल्यांकन नकारात्मक था **(अनुलग्नक 2.2.ए)**।

2.2.2.3 कुल आय में 2010–11 में ₹ 33.71 प्रति कि.मी. से 2013–14 में ₹ 108.92 प्रति कि.मी. और 2014–15 में ₹ 77.47 प्रति कि.मी., के बदलाव का कारण रा.रा.क्षे.दि.स. से 2013–14 एवं 2014–15 में प्राप्त ₹ 2,204 करोड़ और ₹ 1,104.64 करोड़ के अनुदान का लेखाकरण था, ना कि परिचालन निष्पादन में सुधार।

2.2.2.4 2010–15 के दौरान निगम का कुल व्यय ₹ 113.60 प्रति कि.मी. और ₹ 177.50 प्रति कि.मी. के बीच था। वर्ष 2010 से वर्ष 2015 के अंतराल में संचालन व्यय एवं गैर–संचालन व्यय[33] क्रमशः ₹ 23.81 प्रति कि.मी. से एवं ₹ 41.56 प्रति कि.मी. से पर्याप्त रूप से बढ़ गया। सिर्फ कर्मचारी लागत ही निगम के कुल उपार्जन के बराबर या उससे अधिक थी, जिससे अन्य संचालन लागतों के लिए कोई गुंजाइश नहीं बची।

---

[32]जिसमें इक्विटी पूंजी/योजनागत ऋणों का अल्पावधि जमा राशि शामिल नहीं है क्योंकि ये पुनर्संरचना/अवसंरचना निर्माण के लिए नामोद्दिष्ट निधियाँ थीं, अल्पावधि देयताओं के भुगतान के लिए नहीं।

[33]संचालन व्ययः कार्मिक लागत, सी.एन.जी/तेल/लूबरिकेन्ट खपत, मरम्मत एवं रखरखाव प्रभार, स्पेयर पार्ट, लो फ्लोर बसों का वार्षिक रखरखाव प्रभार और मूल्यह्रास। गैर–संचालन व्यय में मुख्यतः रा.रा.क्षे.दि.स. के ऋणों पर ब्याज शामिल था।

2.2.3 परिचालन निष्पादन

निगम का मार्च 2015 को समाप्त पाँच वर्षों का परिचालन निष्पादन **अनुलग्नक–2.3** में दिया गया है। संचालन मानदण्डों का मूल्यांकन अनुवर्ती पैराग्राफों में वर्णित है:

2.2.3.1 दिल्ली में सार्वजनिक परिवहन में निगम की हिस्सेदारी

रा.रा.क्षे.दि.स. की शहरी परिवहन की व्यवस्था– दिल्ली की परिचालन योजना (2007) सार्वजनिक परिवहन का एक सन्तुलित मॉडल अन्वेषित करती है तथा व्यक्तिगत यातायात को निरूत्साहित करती है। राज्य परिवहन प्राधिकरण (एस.टी.ए.) ने निर्णय लिया (जुलाई 2007) कि निजी कम्पनियों द्वारा संचालित बसों के प्रवेश के साथ तब मौजूद व्यक्तिगत परमिट धारकों द्वारा परिचालित निजी स्टेज कैरिज बसों को समकालिक रूप से फेज आऊट किया जाएगा। तदनुसार, दिल्ली इंटीग्रेटिड मल्टी मोडल ट्रांसिट सिस्टम लिमिटेड (डी.आई.एम.टी.एस.) को अध्ययन करने एवं प.वि. को रिपोर्ट प्रस्तुत करने का कार्य दिया गया (जुलाई 2007)। डी.आई.एम.टी.एस. ने रिपोर्ट नवंबर 2007 में प्रस्तुत की। रा.रा.क्षे.दि.स. ने दिल्ली के सार्वजनिक परिवहन रूटों को 17 समूहों में पुनः वर्गीकृत किया (अक्तूबर 2007)। प्रत्येक समूह दोनों निगम एवं नई संगठित 'कारपोरेट क्षेत्र बस परिचालक प्रणाली', सामान्यतया 'क्लस्टर बसों' के नाम से जानी जाने वाली, के द्वारा एकीकृत समय सारिणी के अन्तर्गत संचालित किया जाना था। रा.रा.क्षे.दि.स. ने डी.आई.एम.टी.एस. को कलस्टर बसों की प्रणाली को समन्वित करने के लिए नियुक्त किया (नवम्बर 2007)। रा.रा. क्षे.दि.स. ने एक अलग अध्ययन के आधार पर दिल्ली के रा.रा.क्षे. के लिए 11000 सार्वजनिक बसों की आवश्यकता आंकलित की और निर्णय लिया (अक्तूबर 2007) कि निगम की हिस्सेदारी 60 *प्रतिशत* और क्लस्टर बस चालकों की हिस्सेदारी 40 *प्रतिशत* होगी। रा.रा.क्षे. दि.स. ने इसमें संशोधन कर (मई 2010) क्लस्टर बसों की हिस्सेदारी की तुलना में निगम की हिस्सेदारी 40:60 कर दी और फिर (जुलाई 2012) 50:50 कर दिया।

तालिका 2.2.1: निगम द्वारा वर्षवार मुहैया कराई गई बसों की स्थिति

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
दिल्ली में सड़क पर अपेक्षित कुल सार्वजनिक बसें	11000	11000	11000	11000	11000
परिवहन योजना के अनुसार निगम की बसों की हिस्सेदारी	4400	4400	5500	5500	5500
सड़क पर निगम की बसों की औसत संख्या	4330	5121	4805	4567	4180

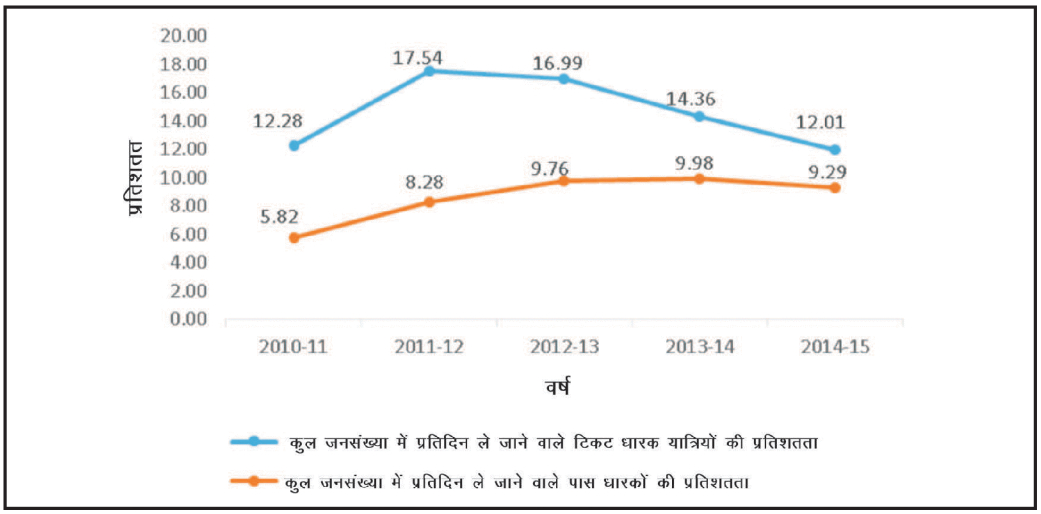
स्रोत: निगम के आंकड़े

जैसा कि उपर दी गई तालिका से देखा जा सकता है, सिर्फ 2011–12 में ही निगम, दिल्ली के सार्वजनिक बस बेड़े के लिए अपेक्षित बसों की संख्या मुहैया करवा सका। अगस्त 2015 तक अपनी 5,500 बसों की हिस्सेदारी के विरूद्ध क्लस्टर बस चालक सिर्फ 1,324 बसें ही मुहैया करवा सके।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि अपने बेड़े को निर्धारित 5,500 बसों तक बढ़ाने के लिए एवं अपनी आयु पूरी कर चुकी बसों को प्रावस्थाबद्ध रूप में बदलने के लिए निगम अपने सर्वोत्तम प्रयासों के बाद भी नई बसें नहीं खरीद सका।

सार्वजनिक परिवहन में निगम का हिस्सा अर्थात कुल जनसंख्या का प्रतिदिन निगम द्वारा ले जाने वाले औसत यात्रियों की प्रतिशतता 2010–11 में 18.10 *प्रतिशत* से बढ़कर 2012–13 में 26.75 *प्रतिशत* हो गया, लेकिन तत्पश्चात् 2014–15 में घटकर 21.30 *प्रतिशत* हो गया। इस अवधि में निगम ने अपने यात्री आधार को 3.20 *प्रतिशत* बढ़ाया। विभिन्न श्रेणियों के पास धारकों की प्रतिशतता 3.47 *प्रतिशत* बढ़ी और टिकट वाले यात्रियों की प्रतिशतता, जिनके पास अन्य यातायात के विकल्प हैं, 0.27 *प्रतिशत* से घट गये, जैसा कि निम्नलिखित ग्राफ में प्रदर्शित है:

चार्ट 2.2.2: जनसंख्या पर टिकट वाले यात्रियों की प्रतिशतता



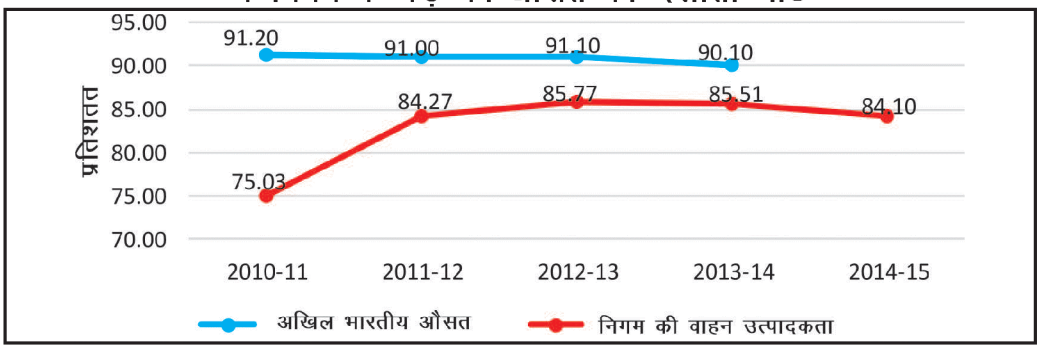
स्रोत: निगम के आंकड़े

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि निगम के द्वारा प्रतिदिन ले जाने वाले यात्रियों की *प्रतिशतता* कई घटकों पर निर्भर है जिसमें परिवहन के अन्य साधन एवं बसों की संख्या शामिल है।

2.2.3.2 बेड़ा उपयोग

बेड़ा उपयोग सड़क पर बसों का निगम के पास उपलब्ध बसों से अनुपात दर्शाता है। परिचालन निष्पादन को बढ़ाने के लिए बेड़े का आदर्श उपयोग आवश्यक है। 2010–15 के दौरान निगम का बेड़ा उपयोग नीचे ग्राफ में प्रदर्शित है:

चार्ट 2.2.3: बेड़ा उपयोग की अखिल भारतीय औसत की तुलना में निगम के बेड़े की औसत को दर्शाता चार्ट



स्रोत: निगम के आंकड़े एवं ए.एस.आर.टी.यू. के आंकड़े

लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2010–14 के बीच राज्य परिवहन बसों के 90.1 से 91.2 *प्रतिशत* अखिल भारत औसत[34] बेड़ा उपयोग के विरूद्ध, 2010–11 में निगम की बसों का बेड़ा उपयोग 75.03 *प्रतिशत* था, 2012–13 में 85.77 *प्रतिशत* एवं 2014–15 में 84.10 *प्रतिशत* था। कम बेड़ा उपयोग के मुख्य कारण में शामिल हैः पुरानी स्टैंडर्ड फ्लोर (एस.एफ.) बसें, मोटर वाहन निरीक्षण प्रमाणपत्र प्राप्त करने में देरी (35,502 बस दिन) और खराबी की दर में वृद्धि (2010–11 में 1.77 से 2014–15 में 5.35 प्रति 10,000 कि.मी.)।

यह मामला नि.म.ले.प. (सिविल एवं वाणिज्यिक) की मार्च 2009 को समाप्त हुए वर्ष की लेखापरीक्षा रिपोर्ट के पैरा 5.2.7 में भी उठाया गया था किन्तु बेड़ा उपयोग को बढ़ाने के ठोस उपाय नहीं किये गए। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि निगम राजपत्रित अवकाश, शनिवार एवं रविवार को कम यात्रियों की संख्या उपलब्ध होने के कारण अपेक्षाकृत कम बसें सड़क पर भेजता है और कार्य दिवसों पर वह 92 *प्रतिशत*, शनिवार को 85 *प्रतिशत* एवं रविवार को 70 *प्रतिशत* बसें भेजता है। इसलिए वह 91 *प्रतिशत* बेड़ा उपयोग नहीं प्राप्त कर सकता और बेड़ा उपयोग, बेड़े में उपलब्ध कुल बसों पर आंकलित किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि शनिवार/रविवार को कम बसें निकाले जाने के आधार पर भी निगम का बेड़ा उपयोग 87 *प्रतिशत* से थोड़ा ऊपर होता है जो राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों की अखिल भारत बेड़ा उपयोग औसत से कम था। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि निगम द्वारा बेड़ा उपयोग सायंकाल की शिफ्ट में निकाली गई बसों की संख्या को ध्यान में ना रखते हुए, जो काफी कम था, और जिसे परकलन में शामिल करने पर बेड़ा उपयोग के आंकड़े और कम हो जाएँगे, सिर्फ सुबह की शिफ्ट में निकाली गई बसों के आधार पर परिकलित किया जा रहा था।

2.2.3.3 वाहन उत्पादकता

वाहन उत्पादकता एक वर्ष में प्रति दिन प्रत्येक बस द्वारा चलाये गये औसत किलोमीटर को दर्शाती है। नि.म.ले.प. (सिविल एवं वाणिज्यिक) की मार्च 2009 को समाप्त वर्ष की रिपोर्ट में आयु पूरी कर चुकी बसों को बदल के या खराबियों में कमी कर के वाहन उत्पादकता को सुधारने की जरूरत को इगिंत किया था। 2010–15 के दौरान निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में निगम की वाहन उत्पादकता नीचे तालिका में दी गई हैः

तालिका 2.2.2: प्रति बस का प्रतिदिन कि.मी. लक्ष्य और वाहन उत्पादकता प्राप्ति

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
लक्ष्य प्रति बस (कि.मी. प्रतिदिन में)	**180**	**201**	**201**	**192**	**191**
प्राप्त की गयी वाहन उत्पादकता					
निगम समस्त तौर पर	185	199	202	190	188
एस.एफ.बसें	165	171	173	165	161
अवातानुकूलित एल.एफ.बसें	198	212	213	199	197
वातानुकूलित एल.एफ.बसें	203	219	213	198	192

स्रोतः निगम के आंकड़े

[34]केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पूना द्वारा प्रकाशित राज्य परिवहन उपक्रमों का रेखाचित्र एवं निष्पादन के अनुसार

निगम ने वाहन उत्पादकता के संबंध में डिपो वार लक्ष्य निर्धारित नहीं किए हैं। 2010–14 की अवधि के दौरान वाहन उत्पादकता का अखिल भारतीय औसत[35] 345.3 से 351.7 कि.मी. था, जबकि निगम के लिए यह 2010–11 में 185 कि.मी. से बढ़कर 2012–13 में 202 कि.मी. हो गया और बाद में 2014–15 में घटकर 188 कि.मी. तक हो गया। एस.एफ. बसों का उपयोग कम हो रहा था क्योंकि 75.29 से 100 *प्रतिशत* तक एस.एफ. बसें आयु सीमा पार कर चुकी थी। यद्यपि एल.एफ. बसों का उपयोग निगम द्वारा अपने लिए निर्धारित लक्ष्यों से अधिक था। यह बैंगलूरू महानगर परिवहन निगम (बी.एम.टी.सी.) (2011–14 के दौरान 218.2 से 224.8 कि.मी.) और महानगर परिवहन निगम, चेन्नई (एम.टी.सी.सी.) (2010–14 के दौरान 307.3 से 316.3 कि.मी.) से बहुत कम था यद्यपि यह सभी भीड़ वाली शहरी सड़कों की स्थिति में प्रचालन कर रहे थे।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि यद्यपि 19.77 से 35.33 *प्रतिशत* बेड़े की आयु सीमा पार हो जाना कम वाहन उत्पादकता का एक प्रमुख घटक था किन्तु लो–फ्लोर बसों की रखरखाव में कमी से प्रति 10,000 कि.मी. संचालन पर साल दर साल अवातानुकूलित एल.एफ बसों में 2010–11 में 1.97 से 2014–15 में 4.89 एवं वातानुकूलित एल.एफ. बसों में 2010–11 में 1.36 से 2014–15 में 8.13, बढ़ती हुई खराबियों की संख्या ने भी वाहन उत्पादकता को प्रभावित किया। कम वाहन उत्पादकता के कारण 2011–12 और 2013–15 के दौरान निगम अपने स्वयं के लक्ष्य भी हासिल करने में असफल रहा जिसके कारण ₹ 18.23 करोड़[36] के योगदान की हानि हुई।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि अखिल भारतीय औसत की सीमा में वाहन उत्पादकता अंतर्राज्यीय लम्बे मार्गों पर ही संभव है और शहरी सेवाओं में वाहन उपयोगिता 200–250 कि.मी. प्रतिदिन की सीमा में रहती है । कम वाहन उत्पादकता का मुख्य कारण चालकों की अनुपस्थिति थी जिसके परिणामस्वरूप सायंकाल की शिफ्ट में बसों को नहीं निकाला गया जिससे अंततः निम्न वाहन उत्पादकता हुई । तथ्य यह है कि निगम ने अपने लक्ष्य 180 से 201 कि.मी. प्रतिदिन प्रति बस रखा जो कि उसकी 200–250 कि.मी. की दलील से नीचे था और चालकों की अनुपस्थिति प्रबन्धन द्वारा संज्ञान का मामला था।

2.2.3.4 भार घटक

एक परिवहन उपक्रम की क्षमता उपयोगिता भार घटक के रूप में मापी जाती है जो ले जाए गए यात्रियों को सीटों की क्षमता से प्रतिशतता का निरूपण करती है। निगम ने 2010–15 की अवधि के लिए 71.43 से 92.90 *प्रतिशत* की सीमा में भार घटक रिपोर्ट किया था। लेखापरीक्षा संवीक्षा ने दिखाया कि ए.सी. लो–फ्लोर बसों के प्रति रा.रा.क्षे. में कम सार्वजनिक प्रतिक्रिया थी, उनका भार घटक कम रहा, जो 2010–15 की अवधि के दौरान 34.41 से 56.02 *प्रतिशत* के बीच रहा, किन्तु निगम ने अधिक लाभ कमाने के लिए इन बसों को शहरी रूटों पर लगाने के लिए आवश्यक नहीं समझा जहाँ उसी अवधि के लिए भार घटक, 55.25 से 99.34 *प्रतिशत* सीमा के भीतर था। प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016)

[35]स्रोतः सी.आई.आर.टी., पूने द्वारा प्रकाशित रा.प.उ. का रेखाचित्र एवं निष्पादन

[36]निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में प्रतिदिन प्रति बस कम चलाए गए कि.मी. × वर्ष के दौरान सड़क पर औसत बसें × वर्ष में दिनों की संख्या × प्रति कि.मी. योगदान

कि रा. रा. क्षे. की ए.सी. बसों का भार घटक शहरी संचालन से कम था, लेकिन सामाजिक बाध्यताओं के कारण दि. प. नि. रूटों को शहरी संचालन के उन रुटों की तरफ नहीं मोड़ सका जहाँ भार घटक अधिक है । यह उत्तर उचित नही हैं और निगम तथ्यों के आधार पर ए सी बसों का भार घटक कम था, रा.रा.क्षे. के उन रुटो पर ए.सी. बसों के स्थान पर सामान्य तल और/ या गैर–ए.सी. बसें लगाने पर विचार कर सकता था।

भार घटक को सुधारने के लिए इसकी नियतकालिक समीक्षा आवश्यक है, चूंकि यह न केवल सड़क पर वाहनों की संख्या पर निर्भर करता है किन्तु खराबियों की संख्या, निर्धारित किलोमीटरों का निरस्तीकरण और अन्य विश्वसनीयता मानकों जो नियन्त्रण योग्य है, पर भी निर्भर करता है। तथापि निगम ऐसा करने में असफल हो गया। **तालिका–2.2.3** दिए गए स्तर पर वाहन उत्पादकता पर ना लाभ ना हानि पर परिचालन के लिए भार घटक घाटा पूर्ति (भा.घ.घा.पू.) और प्रति कि.मी. लागत के विवरण प्रस्तुत करता है:

तालिका 2.2.3: भार घटक घाटा पूर्ति विश्लेषण

क्र. सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	प्रति कि.मी. लागत (₹ में)	113.60	102.06	120.51	151.67	177.50
2	चालू भार घटक पर प्रति कि.मी. परिचालन राजस्व (₹ में)	29.65	31.98	34.74	35.24	34.52
3	भार घटक	71.43	77.75	92.90	86.63	85.02
4	100 *प्रतिशत* भार घटक पर प्रति कि.मी परिचालन राजस्व (₹ में) (2/3×100)	41.51	41.13	37.40	40.68	40.60
5	घाटा पूर्ति भार घटक (प्रतिशत) (1/4×100)	273.67	248.13	322.26	372.85	437.17

स्रोत: निगम के आंकड़े

जैसा कि देखा जा सकता है, निगम का भा.घ.घा.पू. बहुत अधिक था तथा वर्तमान भार घटक को देखते हुए इसे प्राप्त करने की संभावना बहुत कम है, विशेष रुप से जबकि निगम को शहर के सभी रास्तों पर भी संचालन करना पड़ता है। अतः भार घटक के सुधार की सीमित संभावना की स्थिति में, बस किराये को पुनरीक्षण करने की तथा गैर–संचालनात्मक राजस्व को बढ़ाने तथा संचालन लागत को कम करने की जरूरत है; जिसकी बाद में नि. ले. में चर्चा की गई है।

2.2.3.5 रूट नियोजन

सड़क ट्रांसपोर्ट निगम अधिनियम की धारा 22 के अनुसार निगम अपने संचालन करते हुये व्यापार सिद्दांत पर कार्य करेगा। संचालनात्मक निष्पादन का सुधार अलाभकारी रुटों को बनाए रखने का आंकलन करने के लिए उनकी आवधिक समीक्षा, उनको युक्तिसंगत बनाने और अधिक राजस्व अर्जित करने वाले रुटों पर बस संचालन अधिकाधिक करके हो सकता है। तथापि, लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

(i) रूटों की आर्थिक व्यवहार्यता: 31 मार्च 2015 को निगम 791 रूटों में से 574 रूट चला रहा था। आय प्रति कि.मी. की पूरे आपरेटिंग लागत से तुलना करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि इनमें से कोई भी रूट लाभकर नहीं था तथा इनमें से कई चल लागत (जिसमें कार्मिक लागत, मूल्यह्रास आदि शामिल नहीं है) भी वसूल नहीं कर पा रहे थे। इस वजह से निगम को 2010–15 में संचालन पर ₹ 5,022.05 करोड़[37] का घाटा हुआ। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि रूटों पर बसें उनकी आय एवं यात्री भार घटक के आधार पर आवंटित की जाती है। उत्तर न्यायोचित नहीं है क्योंकि निगम रूटवार आय और व्यय के आंकड़ों का संकलन नहीं कर रहा था।

(ii) रूटों की आवधिक समीक्षा: बसों की अपर्याप्त संख्या, बढ़ता घाटा तथा शहर के सभी हिस्सों में सेवा करने की दृष्टि से निगम के लिए यह आवश्यक था कि वह अपने राजस्व को बढ़ाने हेतु रूटों की आवधिक समीक्षा करें। हालांकि निगम द्वारा ऐसी कोई गतिविधि नहीं की गई जबकि 2010–15 के दौरान चल लागत की वसूली न करने वाले रुटों की संख्या 15.24 *प्रतिशत* से बढ़कर 63.80 *प्रतिशत* हो गई, जो रुटों की योजना में अभाव को इंगित करता है।

(iii) रूटों का युक्तिकरण: यात्रा–तरीके में परिवर्तन, शहरी क्षेत्र, मेट्रों नेटवर्क और प.वि. द्वारा अधिकृत सार्वजनिक परिवहन के अन्य साधनों के विस्तार के कारणों से बसो के रूटों के युक्तिकरण की जरूरत थी। निगम ने बताया (जून 2012) कि रा.रा.क्षे.दि.स. ने जो राजस्व बढ़ाने हेतु रूट युक्तिकरण पर एक रिपोर्ट मांगी। डी.आई.एम.टी.एस. ने ड्राफ्ट रिपोर्ट तैयार की जो रा.रा.क्षे.दि.स. के विचाराधीन थी और निगम ने रूटों की कटौती और बढ़ौतरी के लिए समय–समय पर कार्यवाही की है।

(iv) कलस्टर बसों का पक्ष लेना: निगम तथा कलस्टर बसें 95 रूटों पर एकीकृत समय सारिणी के तहत संचालन कर रहे थे। लेखापरीक्षा में यह पता चला कि उन 13 रूटों पर, जहाँ पर आपेक्षिक तौर पर प्रति कि.मी. आय अधिक थी, वहाँ निगम तथा कलस्टर बसों की तैनाती 50:50 के सहमत अनुपात में नहीं थी। यह देखा गया कि कलस्टर बसों को 7.14 *प्रतिशत* से 28.57 *प्रतिशत* तक ट्रिप सहमत अनुपात से अधिक आवंटित किये गये थे। निगम ने इन सभी रूटों में से सात रूटों की त्रुटि प.वि. को बताई तथा बाकी बचे छः रूटों की त्रुटि नहीं बताई। प.वि. ने अभी तक बसों के सही अनुपात को लागू करने हेतु कोई कार्यवाही नहीं की। 50:50 के सहमत अनुपात को लागू करवाने की असफलता ने निगम की राजस्व अर्जित संभाव्य क्षमता को प्रतिकूल रूप से और वित्तीय हितों को प्रभावित किया।

2.2.3.6 निर्धारित किलो मीटर का छूटना:

बसों के संचालन संबंधी आँकड़ों की लेखापरीक्षा जाँच में यह पता चला कि निगम ने निर्धारित किलोमीटर (कि.मी.) को पूरी तरह से संचालित नहीं किया। बसों की अपर्याप्त उपलब्धता, कर्मीदल और सी.एन.जी. का अभाव, खराबी इत्यादि को इसके कारणों में दर्ज

[37]अनुलग्नक 2.2बी की क्रम संख्या 16– (₹ 741.09 करोड़ + ₹ 837.86 करोड़ + ₹ 975.68 करोड़ + ₹ 1,194.23 करोड़ + ₹ 1,273.19 करोड़ = ₹ 5,022.05 करोड़)

किया। निर्धारित कि.मी. के छूटने का विवरण नीचे प्रस्तुत तालिका में दिया गया है:

तालिका 2.2.4: निगम की बसो के निर्धारित कि.मी., प्रभावी कि.मी. तथा छोड़े गए कि.मी

(आंकड़े लाख कि.मी. में)

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	निर्धारित कि.मी.	3666.18	4354.33	4195.17	4012.45	3647.73
2	प्रभावी कि.मी.	2920.70	3738.70	3534.09	3165.21	2870.98
3	छोड़े गए कि.मी.	745.48	615.63	661.08	847.24	776.75
4	निर्धारित कि.मी. में से छोड़े गए कि.मी. की प्रतिशतता	20.33	14.14	15.76	21.12	21.29
छोड़े गए कि.मी. का कारण–वार विश्लेषण (छोड़े गए कि.मी. का *प्रतिशत* ब्रैकिट में दिया गया है)						
5	बसों का अभाव	250.65 (33.62)	273.56 (44.44)	296.98 (44.92)	271.59 (32.06)	221.72 (28.54)
6	कर्मीदल का अभाव	359.06 (48.16)	154.90 (25.15)	146.05 (22.10)	319.09 (37.65)	246.45 (31.74)
7	बस को बाहर निकालने में देरी	34.54 (4.63)	47.66 (7.74)	40.05 (6.06)	41.00 (4.84)	45.85 (5.90)
8	सी.एन.जी. की कमी	4.07 (0.55)	6.01 (0.98)	4.58 (0.69)	3.28 (0.39)	4.15 (0.53)
9	दूसरे कारण	97.16 (13.03)	133.50 (21.69)	173.42 (26.23)	212.28 (25.06)	258.58 (33.29)
10	नियंत्रण योग्य कारकों के कारण छोड़े गए कि.मी. (5 से 8)	648.32 (86.97)	482.13 (78.31)	487.66 (73.77)	634.96 (74.94)	518.17 (66.71)
11	प्रति कि.मी. योगदान	19.53	17.41	16.39	15.07	14.61
12	राजस्व का घाटा (10×11/100) (करोड़ में रुपये)	126.62	83.94	79.93	95.69	75.70

स्रोत: निगम के आँकड़े

छोड़े गए किलोमीटर का *प्रतिशत* 2010–11 में 20.33 *प्रतिशत* से 2011–12 में 14.14 *प्रतिशत* तक घट गया पर आगे 2014–15 में 21.29 *प्रतिशत* तक बढ़ गया। बी.एम.टी.सी. (2.56 से 5.41 *प्रतिशत*) तथा एम.टी.सी. (1.65 से 6.11 *प्रतिशत*) के 2010–13 के आँकड़ों की तुलना में छूटे हुये निर्धारित कि.मी. का *प्रतिशत* ज्यादा था। लेखापरीक्षा ने पाया कि छूटे हुये कि.मी. के लिए उत्तरदायी मुख्य कारकों में बसों की कमी, बेकार पड़ी बसों की मरम्मत में ज्यादा समय, वाहन निरीक्षण सर्टिफिकेट में देरी, तथा सी.एन.जी. का ना भरा जाना आदि थे। ये कारक मैनेजमेंट के सही समय पर सुधारात्मक कार्यवाही करके कम किये जा सकते थे। छोड़े गये किलोमीटर के कारण निगम 2010–15 के दौरान ₹ 461.88 करोड़ के योगदान से वंचित रहा। निगम ने बताया (फरवरी 2016) कि उन्होने छोड़े गए कि.मी. कम करने के लिए सुधारात्मक कदम उठाये हैं।

2.2.3.7 बस सेवा की विश्वसनीयता

सार्वजनिक बस सेवा की गुणवत्ता केवल रोड पर बसों की संख्या से नहीं मापी जा सकती बल्कि उनकी क्रियाविधि की विश्वसनीयता अर्थात् समयनिष्ठा की विश्वसनीयता पर भी निर्भर करती है। लेखापरीक्षा ने उन कारकों को देखा जिनसे कि शहर में निगम की बस सेवा की गुणवत्ता पर असर पड़ता है। इनकी चर्चा नीचे की गई है:

(i) नियमितता *प्रतिशत*: संचालित ट्रिप्स का निर्धारित ट्रिप्स से अनुपात 2010–11 में 79.13 *प्रतिशत* से 2011–12 में 85.76 *प्रतिशत* तक बढ़ गया लेकिन 2014–15 में 80.33 *प्रतिशत* तक घट गया। तुलनात्मक दृष्टि में यह अनुपात 2010–13 में बी.एम.टी.सी. में 92.93 से 97.89 *प्रतिशत* था तथा एम.टी.सी. में 93.23 से 97.70 *प्रतिशत* था। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि दिल्ली शहर के रूट बी.एम.टी.सी. के रूटों से तुलनीय नहीं है क्योंकि दिल्ली में ट्रैफिक अनुशासन, वाहनों की अधिक संख्या और मिश्रित ट्रैफिक जैसी समस्याएँ हैं। जवाब तर्कसंगत नहीं है क्योंकि निगम की अपनी लेखापरीक्षा समिति ने जोर दिया था (मार्च 2010) कि दि.प.नि. का निष्पादन बी.एम.टी.सी. के मानको के निर्देशचिह्न पर होना चाहिए।

(ii) ट्रैफिक नियम के उल्लंघन की स्थिति में बसों का जब्त किया जाना: लेखापरीक्षा में यह पता चला कि 2010–15 में 34 डिपों की 1888 बसों का चालान काटा गया एवं उन्हें 3831 दिनों के लिए जब्त किया गया जिससे ₹ 7.38 लाख कि.मी. छूट गए जिसकी वजह से ₹ 1.29 करोड़ का घाटा हुआ।

(iii) बसों के खराब होने की दर: संचालन के प्रति 10,000 कि.मी. पर बसों के खराब होने की दर 2010–11 में 1.77 से बढ़ कर 2014–15 में 5.35 हो गई।

(iv) आग से होने वाली दुर्घटना: एल.एफ. बसों में 2010–15 में आग से होने वाली कुल 67 घटनाएँ हुई जिनकी वजह थी शार्ट–सर्किट होना, कूलेन्ट का लीक होना, इन्जिन ब्लॉक का फटना तथा पार्टस का ढ़ीले लगे होना आदि। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि उन्होंने भविष्य में ऐसी आग की घटनाओं को टालने के लिए दिशानिर्देश जारी किये हैं (जनवरी 2016)।

2.2.3.8 ईंधन लागत

ईंधन निगम की 2014–15 के कुल लागत का 8.85 *प्रतिशत* था। निगम ने अपने अशोक लेलैंड तथा टाटा निर्मित सामान्य तल बसों के संदर्भ में सी.एन.जी. खपत लक्ष्य 3.00 तथा 3.20 कि.मी. प्रति कि.ग्रा. (के.एम.पी.के.जी.) तय किया था। 2010–15 में एसएफ बसें औसत ईंधन निपुणता 2.77 के.एम.पी.के.जी. से 2.99 के.एम.पी.के.जी. प्राप्त कर सकी। वास्तविक खपत, प्रति किलोग्राम प्राप्त किया गया माइलेज तथा सी.एन.जी. पर अतिरिक्त व्यय **अनुलग्नक–2.4** में दिए गए हैं। लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2010–15 के दौरान प्रति किलोग्राम प्राप्त किया गया माइलेज निगम द्वारा निश्चित किये गये लक्ष्यों से कम था जिसकी वजह से लक्ष्यों की तुलना में ₹ 41.24 करोड़ लागत के 120.98 लाख किलोग्राम सी.एन.जी. की अतिरिक्त खपत हुई। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि आयु पूरी कर चुकी एस.एफ. बसें ईंधन निपुणता मानक, जो कि नई बसों के संचालन के समय निर्धारित किये

गये थे, को प्राप्त नहीं कर सकती तथा इस स्थिति में इन बसों पर हानि की गणना करना उचित नहीं है। जवाब स्वीकार्य नहीं क्योंकि निगम ने अपने लक्ष्य सड़क उपयोग, घिसाई और टूट–फूट के तथ्यों पर विचार करने के बाद निर्धारित किये थे।

एल.एफ. बसों के विषय में वार्षिक रखरखाव ठेका (ए.एम.सी.) में अन्य बातों के साथ–साथ यह भी शामिल है कि ठेकेदार (मैसर्स अशोक लेलैंड तथा मैसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड) को न्यूनतम औसत ईंधन निपुणता को सी.एन.जी. के कि.मी. प्रति किलोग्राम के संबंध में गारंटी देनी चाहिए जैसे कि निम्न दिये गये **तालिका** में दिखाया गया है:

तालिका 2.2.5: ए.एम.सी. के अनुसार सी.एन.जी. के कि.मी. प्रति किलोग्राम में न्यूनतम औसत ईंधन निपुणता

क्र.सं.	विवरण	अवातानुकूलित	वातानुकूलित
1	वारंटी पीरियड के दौरान	2.6	2.35
2	वारंटी पीरियड के बाद संचालन के 8 साल तक (2.6–5 *प्रतिशत*)	2.47	2.23
3	8 साल से अधिक 7.5 लाख कि.मी. तक या संचालन के 12 साल तक, जो भी बाद में है (2.6–7 *प्रतिशत*)	2.42	2.19

ए.एम.सी. में सालाना औसतन आधार पर ईंधन निपुणता की गणना के बारे में दिया गया है तथा यह निगम की ठेकेदारों से सी.एन.जी. के सहमत मानकों से अधिक खपत की लागत वसूल करने का अधिकार देता है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि साल 2011–14 में एल.एफ. बसों ने सहमत मानकों से 182.57 लाख किलो की अधिक सी.एन.जी. खपत की तथा ₹ 66.74 करोड़ मैसर्स अशोक लेलैंड और मैसर्स टाटा मोटर्स लिमिटेड से प्राप्त होने थे, हालाँकि साल 2011–12 के केवल ₹ 5.10 करोड़ ही मैसर्स अशोक लेलैंड से प्राप्त हो सके। दोनों ठेकेदारों से बकाया राशि की वसूली का विषय मध्यस्थता में था। आगे, निगम ने 2009–11 और 2014–15 के सी.एन.जी. खपत के आँकड़ों को अन्तिम रूप नहीं दिया (फरवरी 2016)।

2.2.3.9 जी.पी.एस., स्वचालित किराया एकत्रीकरण प्रणाली एवं सी.सी.टी.वी.कैमरो की गैर–स्थापना

शहरी विकास मंत्रालय (श.वि.म.) के शहरी बस विनिर्देश सुरक्षा दिशा निर्देशों (यू.बी.एस.एस.जी.) ने जेएनएनयूआरएम के अन्तर्गत खरीदी गई बसों में इलेक्ट्रॉनिक मार्ग प्रदर्शन प्रणाली, इलेक्ट्रॉनिक टिकट मशीन (ईटीएम) का प्रयोग करते हुए स्वचालित किराया एकत्रीकरण प्रणाली (ए.एफ.सी.एस.), व्यापक अवस्थिति प्रणाली (जीपीएस) आधारित स्वचालित वाहन स्थान निर्धारण प्रणाली (एवीएलएस) एवं बन्द परिपथ टेलीविजन (सीसीटीवी) कैमरों की स्थापना को अनिवार्य कर दिया था। निगम ने जेएनएनयूआरएम के अन्तर्गत सितंबर 2009 एवं सितंबर 2010 के बीच 1,500 एलएफ बसें खरीदी। इन सुविधाओं की स्थिति नीचे स्पष्ट की गई है:

(i) जीपीएस पर आधारित स्वचालित वाहन स्थान निर्धारण प्रणाली: दिल्ली उच्च न्यायालय के निर्देशों (फरवरी 2009) के अनुसार प.वि. ने निगम की सभी

बसों एवं कलस्टर बसों में जीपीएस पर आधारित ए.वी.एल.एस. की स्थापना का कार्य डी.आई.एम.टी.एस. को सौंपा (फरवरी 2009)। तथापि, डिपो प्रबन्धकों एवं डीआईएमटीएस द्वारा आयोजित एक सत्यापन सर्वेक्षण (जून 2013) ने दर्शाया कि 6,197 बसों में से केवल 3,906 में ही प्रणाली की स्थापना की गई। सर्वेक्षण रिपोर्टों के लेखापरीक्षा अवलोकन ने दर्शाया कि निगम ने समय–समय पर इन कमियों को दूर करने के लिए डी.आई.एम.टी. एस. को इंगित किया लेकिन कोई फायदा नही हुआ। तत्पश्चात, प.वि. ने निर्णय लिया (मई 2014) कि जीपीएस प्रणाली की अभिलाक्षणिकता को सुधारने के लिए 'सुधार समय सीमा'[38] को बढ़ा दिया जाए, जिसके लिए दि.प.नि. के एक डिपो नोएडा को एक माह के समय के लिए परीक्षण हेतु चुना गया। निगम ने कहा कि जुलाई 2015 में, 3,906 में से सिर्फ 404 बसों में ही जीपीएस काम कर रहे थे।

(ii) स्वचालित किराया एकत्रीकरण प्रणाली: बसों में ईटीएम का उपयोग करते हुए ए.एफ.सी.एस. का कार्यान्वयन भी डीआईएमटीएस को दिया गया (फरवरी 2010), परन्तु ई.टी.एम. की असन्तोषजनक परीक्षण निष्पादन एवं मूल्यों में अन्तर इत्यादि के कारण, प.वि. ने निगम को परियोजना को स्वयं संसाधित करने को कहा (अक्तूबर 2013)। प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि ई.टी.एम. का प्रयोग करते हुए किराया एकत्रीकरण एक रूट की 20 बसों पर पायलट परियोजना के रूप में चालू कर दिया गया है (जनवरी 2016)। पायलट परियोजना के सफलतापूर्वक समापन के बाद यह पूरे बेड़े में लगाया जायेगा।

(iii) बन्द परिपथ टी.वी. कैमरे: प.वि. ने प्रारंभ में 200 बसों में सीसीटीवी स्थापित करने का निर्णय लिया (जुलाई 2013)। इसके सफल समापन के बाद, बाकी बसों में भी स्थापना का कार्य किया जाना था। सीसीटीवी स्थापना का प्रारंभिक चरण ₹ 3.91 करोड़ की लागत पर नवम्बर 2014 में पूरा किया गया। निगम ने बाकी 3,575 एलएफ बसों में सीसीटीवी कैमरों की स्थापना के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. से ₹ 103.25 करोड़ जारी करने का निवेदन किया (नवम्बर 2014)। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि 3,575 एल.एफ. बसों के बाकी बेड़े में जी.पी.एस. + वाई फाई + यात्री सूचना प्रणाली सहित सीसीटीवी कैसरों की स्थापना के लिए दिल्ली सरकार ने मंजूरी दे दी लेकिन अभी तक निधियाँ जारी नहीं की गई है।

इस प्रकार, पाँच वर्ष से भी अधिक बीत जाने पर भी यूबीएसएस दिशा निर्देशों का उल्लंघन करते हुए सभी बसों में प्रणालियों की स्थापना नहीं की गई। इसके परिणामस्वरूप 1,500 एलएफ बसों के लिए ₹ 24.21 करोड़ की केन्द्रीय सहायता की अंतिम किस्त रोक दी गई और निगम को भी इसके इच्छित लाभों से वंचित रहना पड़ा।

[38]कमियों को दूर करने के लिए समय निर्धारित किया गया।

2.2.4 साधनों की प्राप्यता एवं उपयोग

2.2.4.1 बसों का आयु रेखाचित्र एवं बस बेड़ा शक्ति

निगम ने अपनी स्टैनडर्ड फ्लोर (एसएफ) बसों के लिए आठ वर्ष या पाँच लाख किलोमीटर जो भी पहले हो के एएसआरटीयू के मानदण्डों को अपनाया। 2010–15 के दौरान निगम के स्वामित्व में बसों का आयु रेखाचित्र नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 2.2.6: निगम की बसों का 2010–15 के दौरान आयु रेखाचित्र

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	वर्ष के आरंभ में बसों की कुल संख्या	4718	6197	5884	5438	5216
2	वर्ष के दौरान वृद्धि	1839	32	-	-	-
3	वर्ष के दौरान स्क्रैप की गई बसें	360	345	446	222	511
4	वर्ष के अंत में बसों की संख्या (1+2–3)	6197	5884	5438	5216	4705
5	(4) में से 8 वर्ष से अधिक पुरानी बसों की संख्या	1843	2079	1634	1440	930
6	कुल बसों में से आयु पूरी कर चुकी बसों की प्रतिशतता	29.74	35.33	30.05	27.61	19.77

स्रोतः निगम के आँकड़े

निगम बसों की निर्धारित आयु रेखाचित्र को कायम नहीं रख सका एवं कुल बसों की संख्या में से अपनी आयु पूरी कर चुकी बसों की संख्या 19.77 एवं 35.33 *प्रतिशत* के बीच थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा की निगम अपनी बसों की संख्या में वृद्धि नहीं कर सका। निगम के पास बसों की खरीद के लिए 2009–10 एवं 2012–13 के बीच आवंटित ₹ 245.83 करोड़ की प्रदत्त पूंजी होने के बावजूद भी 2014–15 के अन्त में 5,500 बसों की आवश्यकता के विरूद्ध सिर्फ 4,680 बसें (4,705 बसें– 25 जली एल.एफ. बसें, उनमें 924 एस.एफ. बसें एवं 3756 एल.एफ. बसें) थी।

2.2.4.2 बसों की खरीद

परिवहन सेवाओं की वृद्धि एवं आयु पूरी कर चुकी बसों को धीरे–धीरे क्रम से बदलने के लिए सरकार ने सितम्बर 2012, अक्तूबर 2012 एवं अक्तूबर 2013 में बसों की खरीद की

मंजूरी दी। इस संबंध में 2010–15 के दौरान निगम द्वारा निम्नलिखित प्रस्ताव प्रारंभ किए गए लेकिन निष्फल रहे।

तालिका 2.2.7: बसों की खरीद के प्रस्ताव

विवरण	625 बसें (500 गैर–वातानुकूलित व 125 वातानुकूलित)	1,100 गैर–वातानुकूलित बसें	1,725 बसें (1,380 गैर– वातानुकूलित + 345 वातनुकूलित प्रीमियम श्रेणी)	1,380 गैर–वातानुकूलित बसें	1,380 गैर वातानुक.लित बसें बिना ए.एम.सी.
मंत्रिमण्डल का अनुमोदन	1933 दिनांक 17.09. 2012 का	1946 दिनांक 22.10.2012 का	2086 दिनांक 03.10.2013	–	–
बस का प्रकार/तल की उँचाई	निम्न तल (350 से 400 मि.मी.)	साधारण तल (900 मि.मी.)	गैर–वातानुकूलित साधारण तल और वातानुकूलीत निम्न तल बसें	साधारण तल (900 मि.मी.)	अर्द्ध निम्न तल बसें (650 मि.मी.)
परामर्शदाता	डी.आई.एम.टी.एस.	सी.आई.आर. टी. पुणे	सी.आई.आर.टी., पुणे	सी.आई.आर.टी., पुणे	निविदाएँ आमंत्रित की गई (19 जून 2015)
परामर्श शुल्क	₹ 0.48 करोड़	₹ 0.38 करोड़	–	–	–
अनुमानित लागत	₹ 330 करोड़ (₹ 52.78 लाख प्रति बस की दर से)	₹ 330 करोड़ (₹ 30 लाख प्रति बस की दर से)	₹ 725 करोड़ (गैर–वावातानुकूलित– ₹ 414 करोड़ व वातानुकूलित– ₹ 311 करोड़	–	₹ 552 करोड़
निविदा की तिथि	मार्च 2013	–	अक्टूबर 2013	जून 2014	18 जून 2015 को रा.रा.क्षे.दि.स को प्रस्ताव अनुमोदनार्थ भेजा गया
प्राप्त बोलियों की संख्या	500– गैर वातानुकूलित बसों हेतु मै. टी. एम.एल.[39] की एकल बोली	–	गैर–वातानुकूलित बसों हेतु मै. टी.एम.एल. की एकल बोली और वातानुकूलित बस के लिए कोई बोली नहीं	मै. टी.एम.एल. से एकल बोली	
निविदा का परिणाम	बहुत ऊँची दरो[40] के कारण जुलाई 2013 में रद्द की गई	625 निम्न तल बसों की निरस्त निविदा के साथ जोड़ दिया गया	सशर्त बोली होने के कारण 2014 में समय पूर्व समाप्त की गई।	अनुचित रुप सें ऊची दरों[41] के कारण अप्रैल 2015 में समयपूर्व समाप्त की।	सरकार द्वारा प्रस्ताव अभी भी अनुमोदित नहीं किया गया
निर्णय	1100 साधारण तल गैर–वातानुकूलित बसों के साथ जोड़ दिया गया		निविदाएँ भेजने हेतु बोली की शर्तो[42] में सशोधन करने का निर्णय किया गया	वाहन निर्माताओ सें ए.एम.सी. के बगैर निविदाएँ माँगने का निर्णय लाया गया	50 *प्रतिशत* बसों की ए.एम.सी. स्वयं द्वारा और 50 *प्रतिशत* बसों का आऊट सोर्स द्वारा
रा.रा.क्षे.दि.स. के साथ एक बैठक में (जुलाई 2015) निगम ने बताया कि मै.ए.एल.एल.[23] और मै.कोरोना के पास 650 मि.मी. तल ऊँचाई वाली बसें थी जिनमें रखरखाव लागत बहुत अधिक थी जब कि मै.टी.एम. एल. और मै.ए.एल.एल. के पास 900 मि.मी. साधारण तल बसें थी जिनका गृह अनुरक्षण संभव था। निगम ने 900 मि.मी. तल ऊचाई वाली बसों का प्रस्ताव किया क्योकि इन्हें कम लागत पर बेहतर ईधन कार्क्षमता और कम रखरखाव लागत के साथ अपेक्षाकृत शीघ्र खरीदा जा सकता था। यद्यपि नि.बो. ने राजधानी में आधुनिक बसों की जरुरत को ध्यान में रखते हुए अर्द्ध निम्न तल (650 मि.मी.) वाली बसों की जगह 1380 गैर वातानुकूलित 400 मि.मी. तल ऊचाई वाली सी.एन.जी. बसों के प्रापण का निर्णय लिया (29 जुलाई 2015)। इसके अलावा 400 मि.मी. तल की ऊचाई की प्रीमियम श्रेणी की 345 वातानुकूलित बसों की खरीद (अनुमानित लागत ₹ 338 करोड़) का प्रस्ताव भी नि.बो.के अनुमोदन की प्रक्रियाधिन था (जुलाई 2015)				

[39]टाटा मोटर्स लिमिटेड।

[40]बस ₹ 75.98 लाख और वार्षिक रखरखाव संविदा (ए.एम.सी.) ₹ 83.06 से ₹ 433.08 प्रति कि.मी.।

[41]बस ₹ 44.64 लाख और तर्कसंगत ए.एम.सी. ₹ 19.64 प्रति कि.मी. के विरूद्ध औसत ए.एम.सी. ₹ 52.34 प्रति कि.मी.।

[42]बेड़ा उपलब्धता 90–92 प्रतिशत, ईधन कार्यक्षमता मानक, विलम्बित प्रेषण हेतु एल.डी., ए.एम.सी. शर्ते 6.50 लाख कि.मी. या 10 साल संचालन तक, जो भी बाद में हो।

[43]अशोक लेलैंड लिमिटेड।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि प्रस्तावों में बार–बार बदलाव किया गया, निविदाओं को रद्द किया गया एवं पुनः निविदाएँ की गई। निगम निधियों की उपलब्धि के बावजूद भी फरवरी 2016 तक बसों की खरीद को सम्पन्न नहीं कर सका। इस प्रकिया में, परामर्शदाताओं को अदा किए गए ₹ 0.58 करोड़ निष्फल हो गए।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि रा.रा.क्षे.दि.स. के नीतिगत निर्णय के अनुसार बसों का प्रापण किया जाता है और प्रयत्नों के बावजूद बसें खरीदी नहीं जा सकी, क्योंकि वाहन निर्माता ने रखरखाव के साथ बसों की आपूर्ति में रुचि नहीं दिखाई।

2.2.4.3 जेएनएनयूआरएम योजना के अन्तर्गत निधियों को पाने के अवसर खो देना

भा.स. ने जवाहरलाल नेहरु शहरी नवीकरण मिशन (जेएनएनयूआरएम) के अंतर्गत शहरी बस विनिर्देश–II (यूबीएस–II) को पूरा करती हुई खरीदी गई बसों की कुल क्रय लागत का 35 *प्रतिशत* निधिकरण करने की योजना जारी की (अगस्त 2013)। इसके लिए राज्य स्तर केंद्रक अभिकरण की मंजूरी के बाद विस्तृत योजना रिपोर्ट (डीपीआर) को भा.स. को 31 मार्च 2014 से पहले भेजा जाना था।

निगम ने ₹ 3.03 करोड़ की अंतरिम लागत पर बसों के खरीद के लिए सितम्बर 2013 तक डीपीआर बनाने हेतु मेसर्स केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान (सीआईआरटी) को परामर्शदाता के रूप में नियुक्त किया (जून 2013)। अनुबन्ध के अनुसार, डीपीआर की प्रस्तुति के बाद 30 *प्रतिशत* परामर्श फीस देय थी। परामर्शदाता ने निगम को डीपीआर अनुमोदन हेतु दी (25 सितम्बर 2013)। निगम ने रा.रा.क्षे.दि.स. की मंजूरी के लिए एवं भा.स. को अग्रेषित किए जाने के लिए डीपीआर प्रस्तुत की (26 सितम्बर 2013)। तथापि रा.रा.क्षे.दि.स. ने नौ महिने बाद भा.स. को डीपीआर भेजी (23 जून 2014) जो कि 31 मार्च 2014 की अनुबन्ध तारीख से तीन महीने की देरी से भेजी गई। भा.स. द्वारा विलम्ब के कारण डीपीआर वापस कर दी गई (2 जुलाई 2014)। इस प्रकार, डीपीआर को अग्रेषित करने में देरी के कारण निगम ने बसों की खरीद के लिए ₹ 204.57 करोड़ की केन्द्रीय सहायता पाने का अवसर गवां दिया। इस बीच, निगम ने सीआईआरटी को प्रस्ताव के लिए जो ₹ 25 लाख परामर्श फीस व्यर्थ हो गई।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016) कि परियोजना अधिकारी (जेएनएनयूआरएम), भा.स. एवं रा.रा.क्षे.दि.स. के द्वारा दि.प.नि./प.वि. से स्पष्टीकरण मांगने की प्रक्रिया में समय खर्च होने के कारण शहरी विकास मंत्रालय को डीपीआर प्रस्तुत करने में देरी हुई।

2.2.4.4 स्टैंडर्ड फ्लोर बसों की मरम्मत और रखरखाव

अपनी एसएफ बसों की मरम्मत और रखरखाव (म. एवं र.) के लिए निगम की दो वर्कशाप है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि निगम की एस.एफ. बसें अपना आयुकाल समाप्त कर चुकी थीं और प्रति बस म. एवं र. व्यय बढ़ता जा रहा था, जैसा कि नीचे दी गई तालिका दर्शाती है:

तालिका 2.2.8: प्रति एसएफ बस म. एवं र. व्यय (2010–15)

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1.	एसएफ बसों की औसत संख्या	2722	2302	1821	1560	1189
2.	खपत किए गए सामग्री, स्पेयर पार्टस की लागत (₹ करोड़ में)	47.56	52.14	44.75	37.82	20.97
3.	श्रमशक्ति लागत (₹ करोड़ में)	96.45	87.27	79.08	76.44	66.68
4.	कुल मरम्मत– रखरखाव व्यय (₹ करोड़ में)	144.01	139.41	123.83	114.26	87.65
5.	प्रति बस मरम्मत और रखरखाव व्यय (₹ लाख में)	5.29	6.05	6.80	7.32	7.37
6	प्रति बस सामग्री, स्पेयर पार्ट की लागत (₹ लाख में)	1.75	2.26	2.46	2.42	1.76
7	प्रति बस श्रमशक्ति लागत (₹ लाख में)	3.54	3.79	4.34	4.90	5.61

अपना आयुकाल पूरा कर चुकी बसों पर म. एवं र. व्यय 2010–15 के दौरान ₹ 5.29 लाख से बढ़कर ₹ 7.37 लाख प्रति बस हो गया। प्रति बस सामग्री, स्पेयर पार्ट की लागत 2010–11 में ₹ 1.75 लाख प्रति बस से बढ़कर 2012–13 में ₹ 2.46 लाख प्रति बस हो गई लेकिन 2014–15 में घटकर ₹ 1.76 लाख प्रति बस हो गई जबकि श्रमशक्ति लागत 2010–11 में ₹ 3.54 लाख प्रति बस से लगातार बढ़कर 2014–15 में ₹ 5.61 लाख प्रति बस हो गई। लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि नवीकृत इंजनों के समय से पहले खराबी के मामले 2010–11 में 22 *प्रतिशत* से बढ़कर 2014–15 में 53 *प्रतिशत* हो गए और नवीकृत गियर बॉक्सों की खराबी के मामले 2010–11 में 28 *प्रतिशत* से बढ़कर 2014–15 में 49 *प्रतिशत* हो गए जो इन वर्कशॉपों में किए गए कामों की खराब गुणवत्ता दर्शाते है। इसके अतिरिक्त, वर्कशॉप कुल बेड़े का क्रमशः ईंजन असेम्ब्ली एवं गियर बक्सों का पाँच *प्रतिशत* एवं छः *प्रतिशत* जरूरी रिजर्व रखने में असमर्थ रहा, जिसके परिणामस्वरूप बसों को डिपों में रोकना पड़ा। प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि इंजन को समय से पहले खराब होने से बचाने के लिए निवारक उपाय अपनाने हेतु निर्देश जारी किए गए हैं।

(i) टायरों की अपनी औसत आयु पूरी न करने के कारण घाटा: निगम द्वारा निर्धारित एस.एफ. बस के एक टायर की आयु (रीट्रेडिंग सहित) 1.30 लाख कि.मी. है। यद्यपि, निगम ने टायर की औसत आयु 1.01 से 1.05 लाख कि.मी. प्राप्त की। टायर की औसत आयु प्राप्त करने में विफलता के कारण अतिरिक्त नए टायरों की खरीद की आवश्यकता पड़ी, जिससे 2010–15 के दौरान ₹ 15.45 करोड़ का घाटा हुआ। प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016) कि ट्रैफिक की धीमी गति, सड़कें खचाखच भरी होने और ब्रेकों के बार–बार प्रयोग होने के कारण टायर की आयु कम हो जाती है। ओवरलोडिंग के कारण सी.एन.जी. बसों में अत्याधिक ऊष्मा उत्पन्न होने से भी टायरों की आयु प्रभावित होती है। यह उत्तर उचित नहीं है क्योंकि निगम ने ट्रैफिक और सड़कों की स्थिति को ध्यान में रखते हुए मानक निर्धारित किए हैं।

(ii) फिटनेस प्रमाण पत्र के लिए वाहनों की डॉकिंग: 2010–15 के दौरान 33 डिपो की कुल 3,729 बसें (35,502 बस दिनों के बराबर) मोटर वाहन निरीक्षण रिपोर्ट नहीं होने, सीएनजी लीकेज का चालान, प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र (प्र.नि.प्र.प.) नहीं दिखाने, दोषपूर्ण ढ़ाँचा निर्माण कार्य, अधिक धुआँ उत्सर्जन इत्यादि के कारण रूकी रही। इसके परिणामस्वरूप ₹ 11.86 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

2.2.4.5 श्रमशक्ति लागत

(i) श्रमशक्ति लागत में वृद्धि: लागत का एक महत्वपूर्ण घटक श्रमशक्ति था, जिस पर व्यय 2014–15 में निगम के कुल व्यय का 26 *प्रतिशत* था। इसलिए, श्रमशक्ति का इष्टतम उपयोग और उसकी लागत पर नियंत्रण उच्च उत्पादकता प्राप्त करने के लिए जरूरी थे। 2010–15 के दौरान श्रमशक्ति का विवरण, इसकी लागत और उत्पादकता **अनुलग्नक 2.5** में दी गई है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि श्रमशक्ति लागत 2010–15 के दौरान प्रति संचालित प्रभावी कि.मी. पर ₹ 33.73 से बढ़कर ₹ 46.31 हो गई, और यह ₹ 11.45 से ₹ 13.83 की अखिल भारत के औसत की तुलना में वृद्धयात्मक था। प्रति दिन प्रति व्यक्ति श्रमशक्ति उत्पादकता 2010–15 के दौरान 19.08 और 25.37 कि.मी. के बीच थी, जिसकी तुलना में अखिल भारतीय औसत 52.72 से 59.15 कि.मी. थी। लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि:

- रा.रा.क्षे.दि.स. ने निगम को अनावश्यक और बेकार पदों को समाप्त करने और उन्हें जरूरी घटकों में समेकित करने के निर्देश दिये (जून 2012) और लागत कम करने के लिए कार्मिक नीति बनाने को कहा। ड्राफ्ट कार्मिक नीति को फरवरी 2016 में भी अन्तिम रूप दिया जाना बाकी था।
- निगम ने 2011–15 के दौरान संविदा आधार पर 1,350 चालकों और 3,474 संचालकों को नियुक्त किया जबकि 31 मार्च 2011 तक इन संवर्गों में क्रमशः 710 और 952 अतिरिक्त स्टाफ था। प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016) कि चालकों और संचालकों की श्रेणियों में अनुपस्थिति के कारण उन्होंने चालकों और संचालकों की कमी के चलते निगम की बसें रुकी न रह जाएँ, यह सुनिश्चित करने हेतु अतिरिक्त स्टाफ लगाया। यह उत्तर उचित नहीं है क्योंकि अनुपस्थिति एक नियंत्रण योग्य कारक है। आगे, अतिरिक्त स्टाफ को लगाने के बावजूद भी स्टाफ की कमी से 2010–15 के दौरान 1225.55 लाख कि.मी. छूट गए।
- मरम्मत व रखरखाव शाखा में 1,632 स्टाफ एलएफ बसों की मरम्मत और रखरखाव को आउटसोर्स किए जाने के कारण अतिरिक्त हो गए। इस अतिरिक्त श्रमशक्ति का उपयोग असम्बन्धित क्षेत्रों जैसे कि प्रशासन और ट्रैफिक में किया जा रहा था जिससे उनकी कुशलता का कम उपयोग हो रहा था। निगम ने 2010–15 के दौरान मरम्मत और रखरखाव की गृह क्षमता के विकास के विषय में कभी भी विचार नहीं किया और केवल मई 2015 में ही 50 *प्रतिशत* नई बसों के लिए गृह मरम्मत व रखरखाव सुविधाओं हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया।

(ii) रा.रा.क्षे.दि.स. के अन्य विभागों में स्टाफ की तैनाती: निगम 1997 से ही अपने अतिरिक्त स्टाफ को प.वि., राज्य परिवहन प्राधिकरण (रा.प.प्रा.) और रा.रा.क्षे.दि.स. के

सामान्य प्रशासन विभागों में लगा रहा था, जिसका कारण अभिलेखों में दर्ज नहीं किया गया। निगम के बार–बार आग्रह करने के बावजूद स्टाफ उधार लेने वाले विभागों ने यह दलील देते हुए विपथित स्टाफ के वेतन व भत्ते की प्रतिपूर्ति नहीं की कि इसकी आधारभूत नियम व पूरक नियमावली के अंतर्गत प्रतिपूर्ति नहीं की गई। यद्यपि कुछ स्टाफ को वापिस बुला लिया गया, फिर भी जुलाई 2012 में 275 स्टाफ की तुलना में मार्च 2015 में 143 कर्मचारी अन्य विभागों में कार्यरत थे। विपथित स्टाफ का वेतन और भत्ता जिसकी प्रतिपूर्ति नहीं की गई, संचित होकर दिसंबर 2014 तक ₹ 57.40 करोड़ हो गए थे।

2.2.5 वित्तीय प्रबंधन

2.2.5.1 निगम अपनी स्थापना के समय से ही लगातार घाटा अर्जित कर रहा है। अपनी कार्यशील पूंजी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए निगम रा.रा.क्षे.दि.स. के सब्याज अर्थोपाय ऋणों पर निर्भर था। 31 मार्च 2011 तक रा.रा.क्षे.दि.स. ने ₹ 11,164.84 करोड़ (वेतन के लिए ₹ 4,009.06 करोड़ और ₹ 7,155.78 करोड़ भुगतान योग्य ब्याज के समायोजन के रूप में) जारी किये। 2012–15 के दौरान रा.रा.क्षे.दि.स. ने निगम के संचालन घाटे की पूर्ति के लिए सब्याज अर्थोपाय ऋण के बजाय सहायता अनुदान के रूप में ₹ 3,164 करोड़ जारी किये। लेखापरीक्षा में पाया गया कि हालाँकि निगम को ₹ 3,164 करोड़ (42 *प्रतिशत*) की वित्तीय सहायता दी गई लेकिन इसने घाटों को कम करने के लिए अपनी कार्यक्षमता में सुधार करने के पर्याप्त उपाय नहीं किए और संचालन के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. की निधियों पर आश्रित रहा।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि उच्च निवेश लागत और अन्य समानान्तर परिवहन सेवाओं के कारण इसके राजस्व पर असर पड़ा। सत्य यह है कि कार्यक्षमता को सुधारा नहीं गया और सरकारी निधियों पर निर्भरता कम करने के लिए निगम ने गैर–ट्रैफिक राजस्व को बढ़ाने के नए क्षेत्रों को नहीं तलाशा।

2.2.5.2 निगम ने अनुपयोगित इक्विटी पूंजी और योजनागत निधियों को बैकों में सावधि जमा के रूप में रखा। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 31 मार्च 2015 तक अव्ययित इक्विटी पूंजी और योजनागत निधियों (अभिलेखों के अनुसार ₹ 677.89 करोड़) और बैंक खातों में जमा रकम (₹ 387.81 करोड़ का निवेश) के बीच ₹ 290.08 करोड़ का भारी अंतर था। लेखापरीक्षा ने पाया कि बसों की खरीद के प्रयोजन हेतु विनिर्दिष्ट इक्विटी पूंजी निधि में से वेतन संवितरण के लिए 2010 एवं 2012 में क्रमशः ₹ 40 करोड़ और ₹ 50 करोड़ हस्तांतरित किए गए। आगे, निगम ने इक्विटी पूंजी निधि और योजनागत ऋण निधि से प्राप्त ब्याज से एक समग्र निधि बनाई, (सितम्बर 2001) और इससे प्राप्त राशि का उपयोग विशेष परियजनाओं, आर एण्ड डी प्रचार आधारित और तकनीकी परियोजनाओं इत्यादि के अर्थ प्रबंध में किया जाना था। तथापि निगम ने वेतन और फर्नीचर एवं फिक्सचर, सहायक वाहनों, कम्प्यूटर के क्रय पर 2003–10 और 2010–15 के बीच क्रमशः ₹ 20.57 करोड़ और ₹ 20.08 करोड़ खर्च किए, जो समग्र निधि के उपयोग के दिशानिर्देशों का उल्लंघन था।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि वेतन संवितरण में हस्तातंरित राशि कर्मचारियों के रोष को टालने हेतु की गई जिसकी पूंजीगत निधि में पूर्ति सरकार से धनराशि प्राप्ति के पश्चात् कर दी गई। समग्र निधि के उपयोग के सम्बन्ध में यह कहा कि सक्षम अधिकारी का अनुमोदन प्राप्त किया गया था। तथ्य वही है कि निगम ने समग्र निधि के उपयोग के दिशानिर्देशों का उल्लंघन करके निधियों का विचलन किया।

2.2.5.3 गैर–प्रचालन राजस्व

निगम की गैर प्रचालन आय[44] जो वर्ष 2010–11 में ₹ 116.64 करोड़ थी जो मात्र 0.90 *प्रतिशत* बढ़कर वर्ष 2014–15 में ₹ 117.70 करोड़ हुई। लेखापरीक्षा में पाया कि गैर–प्रचालन आय में बढ़ोतरी न होने की वजह समन्वित शुल्क[45] (जून 2011) का स्थानांतरण एवं निगम के आधीन बस क्यू शैल्टरों (बी.क्यू.एस) एवं टाईम कीपिंग बूथ (टी.के.बी.) के कुछ हिस्सों (अगस्त 2012) (उसके विज्ञापन अधिकारों के स्थानांतरण को सम्मलित करते हुये) के रखरखाव को एक अन्य सार्वजनिक उपक्रम– दिल्ली परिवहन अवसंचरना विकास निगम (दि.प.अ.वि.नि.) को सौंप देना था जो कि इससे पहले निगम की आय के साधन थे।

निगम के पास मार्च 2015 तक दिल्ली के प्रमुख स्थानों पर डिपो, टर्मिनल और वर्कशाप बनाने के लिए 87 स्थल थे। इनमें से 10 परिसंपत्तियाँ खाली पड़ी थीं **(अनुलग्नक 2.6)**। मार्च 2009 को समाप्त वर्ष की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (सिविल एवं वाणिज्यिक) के पैरा 5.2 में रियल एस्टेट के गहन उपयोग तथा विज्ञापन नीति को प्रवाही बनाने की सिफारिशों के बावजूद निगम ने अपनी गैर–प्रचालन आय को बढ़ाने की सम्भावनाओं की खोज नहीं की जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

(i) यूनीपोल के लिए विज्ञापन संविदा सौंपने में देरी: निगम ने, प्रत्येक डिपो में चार यूनीपोल की स्थापना कर विज्ञापनों के प्रदर्शन हेतु 10 बस डिपो में स्थानों को चिह्नित किया (अप्रैल 2009) और प्रत्येक यूनीपोल के लिए ₹ 30,000 प्रतिमाह का रिजर्व लाइसेंस शुल्क निर्धारित किया। नवम्बर 2009 में जारी की गई निविदाओं को योग्यता मानदण्डों में त्रुटि के कारण अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। बाद में, निगम ने अन्य स्थानों को चिह्नित करने का निर्देश दिया और स्वयं ही यूनीपोल निर्माण करने व स्थापना का निर्णय लिया (जुलाई 2011) लेकिन इस पर अप्रैल 2014 तक कोई प्रगति नहीं हुई।

बाद में निगम ने 17 अन्य स्थानों को चिह्नित किया तथा कुल 27 स्थानों में से पहले से चिह्नित 10 स्थानों के लिए निविदा मंगवाई (मई 2014) और ₹ 28,775 प्रतिमाह प्रति यूनीपोल के अनुसार तीन वर्ष के लिए ठेका दिया (अक्तूबर 2014)। बाद में चिह्नित 17 स्थानों के लिए नवम्बर 2014 में बुलाई गई निविदा को नगर निगम (न.नि.) की अनुमति न मिलने के कारण अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका (फरवरी 2016)। न.नि. से अनुमति प्राप्त न करने के कारण इसने दिसम्बर 2009 से जून 2015 के बीच ₹ 14.90 करोड़ के राजस्व की उगाही के अवसर गँवा दिये।

---

[44]अप्रयुक्त पूंजी/पूंजीगत निधियों पर ब्याज आय, विज्ञापन प्रदर्शन संविदाओं का अधिनिर्णय, वाहन निर्माताओं पर लगाए गए हर्जाने, इत्यादि।

[45]प्राईवेट स्टेज कैरिज संचालकों से ₹ 10,000 प्रतिमाह और प्रति आरटीवी ₹ 2,400 प्रतिमाह।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि उत्तरी दिल्ली नगर निगम ने अनुमति दे दी है परन्तु दक्षिणी दिल्ली नगर निगम से अनुमति मिलनी बाकी है।

(ii) बस क्यू शैल्टर (बी.क्यू.एस.)/टाइम कीपिंग बूथ (टी.के.बी.) के अनुपयुक्त रखरखाव के कारण घाटाः निगम ने छः क्षेत्रों[46] में 612 बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के विज्ञापन अधिकारों के ठेके (₹ 3,194 से ₹ 12,700 प्रति बी.क्यू.एस./टी.के.बी. लाइसेंस शुल्क के साथ अनुरक्षण व रखरखाव प्रभारों के रूप में ₹ 400 प्रतिमाह प्रति बी.क्यू.एस./टी.के.बी. की दर से) दो वर्ष की अवधि के लिए दिये (मार्च 2010), जिन्हें सितम्बर 2013 तक बढ़ा दिया गया। पश्चिमी क्षेत्र–I का भी एक ठेका 66 बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के लिए ₹ 8,460 प्रतिमाह प्रति बी.क्यू.एस/टी.के.बी. के लाइसेंस शुल्क पर तीन वर्ष के लिए दिया गया (जनवरी 2013)। लेखापरीक्षा में पाया गया कि बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के विखण्डित और खराब स्थिति के कारण आरंभ में छः क्षेत्रों में 612 बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के लिए सौंपे गए ठेके सितम्बर 2013 में संविदा की समाप्ति पर घटकर मात्र 425 बी.क्यू.एस./टी.के.बी. ही रह गए, जबकि पश्चिम क्षेत्र–I में 31 मार्च 2015 तक 44 बी.क्यू.एस./टी.के.बी. ही रह गए। निगम ने संबंधित डिपो और ठेकेदारों की सूचना के आधार पर बी.क्यू.एस./टी.के.बी. की कम हुई संख्या पर लाइसेंस शुल्क पर छूट भी दी। ये सब करने में निगम को ₹ 3.55 करोड़ के सम्भाव्य राजस्व का घाटा हुआ।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016) कि जब कभी भी बी.क्यू.एस./टी.के.बी. खराब पाये गए तो डिपो प्रबन्धक निधियों एवं श्रमशक्ति की उपलब्धता के अनुसार इनकी मरम्मत करवा रहे थे। निगम ने चालू कार्य, टूट फूट से क्षति एवं चोरी इत्यादि को भी बी.क्यू.एस. कम होने के लिए उत्तरदायी ठहराया। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डिपो इसके लिए अभियान्त्रिकी विभाग को कह रहे थे किन्तु अभियन्त्रिकी विभाग बी.क्यू.एस./टी.के.बी. के रखरखाव के लिए सम्बन्धित डिपो को जिम्मेदार ठहरा रहा था।

(iii) एल.एफ. बसो के भीतर विज्ञापन प्रदर्शित न किया जानाः एक आन्तरिक समिति ने एक बस में 1.0206 व.मी. के कुल स्थान के लिए ₹ 2,000 प्रति बस प्रतिमाह के नियत मूल्य पर एल.एफ. बसों के भीतर विज्ञापन सौंपने की सिफारिश की (नवम्बर 2009)। तथापि, निगम ने मार्च 2015 तक बस के अन्दर विज्ञापन अधिकार सौंपने पर विचार नहीं किया। अतः सरकारी विभागों से ₹ 8.72 करोड़ का अर्जित राजस्व को छोड़ कर एल.एफ. बसों के भीतर विज्ञापन सौंपने में प्रबंधन की निष्क्रियता के कारण निगम ने अप्रैल 2010 से मार्च 2015 की अवधि के लिए ₹ 31.33 करोड़[47] के राजस्व को अर्जित करने का मौका गंवा दिया। यह मामला भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के मार्च 2009 को समाप्त वर्ष के प्रतिवेदन (सिविल व वाणिज्यिक) के पैरा 5.2.15 में भी प्रमुखता से दर्शाया गया, लेकिन इस मामले में मार्च 2015 तक निगम द्वारा एल.एफ. बसों के भीतर विज्ञापन के लिए कोई विचार नहीं किया गया।

[46]सिविल लाईन–I, नरेला आर–I, रोहिणी–I, रोहिणी–II करोल बाग, शाहदरा एन।

[47]₹2000 प्रतिबस प्रतिमाह पर बिना कोई बढ़ोतरी करते हुए गणना की गई।

प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि आरक्षित मूल्य घटाने के बावजूद भी रिअर विंड स्क्रीन विज्ञापन के लिए टेन्डर अप्रतिक्रियाशील रहे। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि निगम ने बसों की विंड स्क्रीन पर विज्ञापन के लिए ही अभिक्रम किया जो कि पहले ही न्यायालय द्वारा अप्रैल 2012 में प्रतिबन्धित कर दिया गया था परन्तु बसों के भीतर विज्ञापन के लिए कोई कार्यवाही नहीं की।

(iv) एल.एफ. बसों के ढाँचा आवरण पर विज्ञापनों का प्रदर्शनः नि.बो. द्वारा निगम को अपने गैर–ट्रैफिक राजस्व को बढ़ाने का निर्देश (अक्तूबर 2012) देने के बावजूद निगम ने एक वर्ष से अधिक समय बीत जाने के पश्चात् बसों के पूर्ण ढाँचा आवरण (पिछले भाग के शीशे को छोड़कर) पर विज्ञापनों के बारे में विचार करने के लिए एक समिति गठित की (मार्च 2014) जिसने प्रति बस 262.99 से 297.87 व.फू. के क्षेत्र के लिए ₹ 1.92 लाख से ₹ 2.18 लाख प्रति बस प्रतिमाह नियत मूल्य की सिफारिश की। निगम ने पाँच डिपो की 530 बसों के लिए निविदाएँ आमंत्रित की (नवम्बर 2014)। सार्वजनिक वाहनों पर विज्ञापन पर सरकारी नीति में परिवर्तन[48] (दिसम्बर 2014) के कारण निविदाओं में संशोधन की आवश्यकता हुई अतः बोली खुलने की तिथि आगे बढ़ा दी गई। तकनीकी बोली को अंततः खोला गया (फरवरी 2015) पाँच में से दो खेप के लिए मै. प्राईम टाईम कम्यूनिकेशंस की एकल बोली ₹ 1,501 व ₹ 1,555 प्रति बस प्रति माह की प्राप्त हुई। नगर निगम से अनुमति लम्बित होने के कारण ठेका अभी दिया जाना शेष था (फरवरी 2016)। इस प्रकार निर्णय में देरी के साथ–साथ संविदा सौंपने में देरी के कारण निगम को 2010–15 के दौरान ₹ 30.06 करोड़[49] के सम्भाव्य राजस्व के अर्जन से वंचित रहना पड़ा।

(v) बस डिपो/टर्मिनलों का वाणिज्यिक प्रयोग के लिए दोहन न किया जाना

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के मार्च 2009 को समाप्त वर्ष के प्रतिवेदन (सिविल व वाणिज्यिक) के पैराग्राफ 5.2.15 में दिए गए लेखापरीक्षा कथन 'वाणिज्यिक स्थलों का दोहन न किया जाना' को ध्यान में रखते हुए निगम ने छः डिपो/टर्मिनल बजट श्रेणी के होटल, बहुस्तरीय पार्किंग और खुदरा विपणन केंद्रों को निर्माण करने के लिए चिन्हित किया। तथापि अगस्त 2015 तक दि.प.प.वि.नि. के साथ स.ज्ञा. पर हस्ताक्षर (सितम्बर 2013) और दि.प.प. वि.नि. द्वारा कार्यवाही परामर्शदाता की नियुक्ति (जनवरी 2014) के अलावा कोई महत्वपूर्ण प्रगति दिखाई नहीं दी। प्रबन्धन ने कहा (फरवरी 2016) कि निगम दि.प.प.वि.नि. से कथित कार्य वापिस लेने की प्रक्रिया में है।

अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने और पार्किंग क्षमता बढ़ाने के लिए निगम ने आईपी डिपो में एक बहुमंजिला काम्प्लेक्स के निर्माण का अनुमोदन किया (दिसम्बर 2011)। फरवरी 2016 तक इस पर कोई प्रगति नहीं हुई।

---

[48]विज्ञापन मात्र बस के बाई तरफ हो, और जिससे 75ः से अधिक भाग ढँका न जाए। टाटा नान एसी और एसी के लिए कुल क्षेत्र (98.75 व.फी.) और ए.एल.एल. नान एसी (100.18 व.फी.) ए.एल.एल. एसी (102.80 व.फी.)।

[49]जुलाई 2015 में प्राप्त एकल निविदा में प्राप्त न्यूनतम मूल्य ₹ 1501 प्रतिबस प्रतिमाह के आधार पर उपलब्ध बसों के 92 *प्रतिशत* पर लाइसेंस शुल्क बिना बढ़ोतरी गणना किया गया। यद्यपि यह मार्च 2014 में कमेटी द्वारा अनुशंसित मूल्य ₹ 72093 प्रतिबस प्रतिमाह की तुलना में अत्यन्त कम था।

2.2.5.4 अन्य मामले

(i) डिपो में पार्किंग स्थल के किराए की वसूली न होना

(क) लेखापरीक्षा में पाया गया कि निगम ने कोई लिखित करार किए बगैर जनवरी 2011 से अक्तूबर 2013 के बीच प.वि. को 1.59 लाख वर्ग मीटर का स्थान (आठ डिपो[50], वर्कशाप, बस टर्मिनल) किराये पर क्लस्टर बसों की पार्किंग हेतु हस्तांतरित किया। निगम प.वि. को जनवरी 2011 से ही किराए[51] और जल प्रभारों के बिल जारी कर रहा था, लेकिन कोई भुगतान प्राप्त नहीं किया गया। 31 मार्च 2015 तक प्राप्त करने योग्य धनराशि संचित होकर ₹ 51.39 करोड़ हो गई थी।

(ख) निगम ने दिल्ली पर्यटन व परिवहन विकास निगम (दि.प.प.वि.नि.) को, लागत के आधार पर, आईपी डिपो पर 14 *हॉप ऑन हॉप ऑफ* बसों की पार्किंग और रखरखाव हेतु स्थान प्रदान किया (अगस्त 2010) लेकिन इसके लिए कोई लिखित करार नहीं किया। यद्यपि निगम नियमित रूप से किराया और जल प्रभारों के बिल दि.प.प.वि.नि. को भेज रहा था लेकिन जून 2015 तक कोई भुगतान राशि नहीं मिली जो संचित होकर ₹ 1.67 करोड़ हो गई थी (मई 2015)। लेखापरीक्षा ने देखा कि यह मामला कभी रा.रा.क्षे.दि.स. के सामने नहीं लाया गया जबकि यह सुविधा इसकी मध्यस्थता पर प्रदान की गई थी।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2016) कि दि.प.प.वि.नि. द्वारा बकायों का भुगतान न करने के कारण निगम ने अक्टूबर 2015 से इन बसों के लिए पार्किंग सुविधा को बंद कर दिया है। यह फिर भी सत्य है कि दि.प.नि. लिखित समझौता न होने की स्थिति में किराया वसूली को लागू नहीं कर पाया।

(ii) विद्यालय बसों का संचालन

निगम रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा नवंबर 2009 में निर्धारित एस.एफ. बसें ₹ 40 प्रति कि.मी. की दर से, एलएफ अवातानुकूलित बसें ₹ 60 प्रति कि.मी. और एलएफ वातानुकूलित बसें ₹ 75 प्रति कि.मी. की दर से विद्यालयों को बसें, प्रदान कर रहा था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2010–15 के दौरान ₹ 49.79 प्रति कि.मी. और ₹ 74.09 प्रति कि.मी. कार्यशील लागत के विरूद्ध विद्यालय बस सेवाओं से प्राप्त औसत राजस्व ₹ 43.65 प्रति कि.मी. और ₹ 51.90 प्रति कि.मी. के बीच था, जिससे ₹ 46.11 करोड़ का कार्यशील घाटा हुआ।

प्रबंधन ने बताया (फरवरी 2016) कि विद्यालय परिचालन के बाद ये बसें सामान्य रूटों पर तैनात की जाती हैं। उत्तर स्वीकार्य नहीं है जैसा कि लेखापरीक्षा ने प्रति कि.मी. परिचालित कार्यशील घाटा इंगित किया है और न कि प्रतिदिन प्रति बस घाटा और यह निगम के लिए लाजिमी था कि ऐसी सेवाओं के लिए कम से कम परिचालन खर्चों की वसूली सुनिश्चित करे।

---

[50]मिलेनियम पार्क, कंझावाला, बीबीएम–II, दिलशाद गार्डन, राजघाट, कैर, सीडब्ल्यूएस–II ओखला, पंजाबी बाग।

[51]लो.नि.वि. द्वारा दरों के निर्धारण के अभाव में निगम ने मासिक किराया प्रभार उन दरों पर लगाया जिसपर दिल्ली नगर निगम (दि.न.नि.) परिवहन विभाग से सुनहरी नाला, कुशक नाला इत्यादि के लिए किराया प्रभार ले रहा था।

2.2.6 आंतरिक नियंत्रण प्रणाली

प्रभावशाली आंतरिक नियंत्रण प्रणाली एक निकाय के भीतर एक एकीकृत प्रक्रिया है जो निगम में हानि के प्रति निकाय के संसाधनों की मितव्यता, दक्षता एवं प्रभावी संचालन तथा पर्याप्त सुरक्षा का उचित आश्वासन प्रदान करती है। प्रबंधन सूचना प्रणाली लक्ष्यों की प्राप्ति पर सूचना प्रदान करने और प्रणालीगत कमियों को दूर करने का कार्य करती है। निगम के आंतरिक नियंत्रण प्रणाली के मूल्यांकन ने दर्शाया कि:

- डिपोवार लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए जिसके कारण प्रबंधन परिचालन निष्पादन, बेड़े का उपयोग, वाहन एवं श्रमशक्ति उत्पादकता की दक्षता पूर्वक निगरानी करने में समर्थ नहीं था;
- आंतरिक नियंत्रण प्रणाली और वित्तीय सूचना प्रणाली की तिमाही समीक्षा के लिए प्रधान सचिव (वित्त), रा.रा.क्षे.दि.स. की अध्यक्षता में एक लेखापरीक्षा समिति का पुनर्गठन किया गया (अक्टूबर 2009)। यद्यपि, समिति की बैठक 2010–15 में मात्र तीन बार हुई जिससे इसके पुनर्गठन का उद्देश्य निष्फल हो गया; तथा
- मासिक संचालनात्मक आंकड़ों की बोर्ड स्तर पर चर्चा नहीं हुई, परिणामस्वरूप निगम का नि.बो. कमजोर क्षेत्रों का संज्ञान लेने एवं सुधारात्मक कदम उठाने में विफल रहा।

2.2.6.1 आंतरिक लेखापरीक्षा

निगम की एक आन्तरिक लेखापरीक्षा शाखा है जो मुख्य प्रबंधक (वित्त) को रिपोर्ट करती है जिसने स्वयं को स्थापना मामलों तक सीमित रखा। परिचालन और वित्तीय मामलों की लेखापरीक्षा चार्टर्ड अकाउण्टेंट (सीए) की एक फर्म को सौंपी गई थी जो अपनी लेखापरीक्षा रिपोर्ट को सी.एम.डी. को प्रस्तुत करती है। आंतरिक लेखापरीक्षा शाखा अनुपालना हेतु इन रिपोर्टों को देखता है।

सितम्बर 2015 तक, स्थापना मामलों से संबंधित 4,397 लेखापरीक्षा आपत्तियाँ अनुपालना हेतु बाकी थी जो निगम के द्वारा कमजोर अनुवर्ती कार्यवाही को दर्शाता है। रिपोर्ट की अवधि के दौरान चार्टर्ड अकाउण्टेंट फर्म ने 2011–14 की अवधि की लेखापरीक्षा की। लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों के बकाया अभ्युक्तियों की समेकित स्थिति निगम द्वारा तैयार नहीं की जा रही थी, इसलिए लेखापरीक्षा में सीए लेखापरीक्षा से संबंधित बकाया अभियुक्तियों की संख्या का आंकलन नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, आंतरिक लेखापरीक्षा रिपोर्ट बोर्ड के अवलोकन एवं कार्यवाही के लिए प्रस्तुत नहीं की जा रही थी।

लेखापरीक्षा निदेशालय, रा.रा.क्षे.दि.स. ने 2010–15 के दौरान निगम की कोई लेखापरीक्षा आयोजित नहीं की।

2.2.7 निष्कर्ष

निगम का बेड़ा उपयोग और वाहन उत्पादकता अखिल भारतीय औसत की तुलना में कम थे। भारत सरकार के शहरी बस सुरक्षा दिशा–निर्देशों के अन्तर्गत आवश्यक सहुलतों का बसों में लगाया जाना बाकी था। छोड़े गए निर्धारित कि.मी. और खराबियों की उच्च दर के कारण इसके राजस्व का नुकसान हुआ। निगम अपना बेड़ा बढ़ाने में नाकाम रहा और

इसकी रखरखाव की लागत ज्यादा थी। यह अपने साधनों को बढ़ाने के लिए गैर–ट्रैफिक वित्तीय स्रोतो का उपयोग करने में विफल रहा। आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली कमजोर थी।

2.2.8 सिफारिशें

सरकार निगम को निम्न पर विचार करने के लिए निर्देश दे सकती है:

i. बेड़ा उपयोग और वाहन उत्पादकता बढ़ाने के लिए;

ii. सुरक्षा और परिचालन कार्यकुशलता में सुधार करने के लिए जीपीएस आधारित स्वचालित वाहन स्थाननिर्धारण प्रणाली, स्वचालित किराया एकत्रीकरण प्रणाली और सीसीटीवी प्रणालियाँ लगाने एवं चालू करने के लिए;

iii. समय पर बसों की खरीद से अपनी आयु पूरी कर चुकी बसों को बदलने और रखरखाव की कार्य विधियाँ और कामों में सुधार के लिए;

iv. राजस्व अर्जित करने के लिए गैर–ट्रैफिक स्रोतों को खोजने के लिए, और

v. आन्तरिक नियंत्रण को मजबूत करने के लिए।

पावर विभाग

इन्द्रप्रस्थ पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड

2.3 आयकर के ज्यादा भुगतान के कारण निधियों का अवरोध

कर की स्व–निर्धारण गणना के समय मैट क्रेडिट का लाभ नहीं लेने के कारण ज्यादा आयकर जमा किया गया जिसके कारण ₹ 8.10 करोड़ की निधि का अवरोधन और फलस्वरूप ₹ 0.95 करोड़ ब्याज का भार।

आयकर अधिनियम का अनुच्छेद 115 जेएए प्रदान करता है कि अगले दस वर्षों के दौरान मिनिमम अल्टरनेट टैक्स (मैट) क्रेडिट को नियमित देय कर के मुकाबले निर्धारित किया जा सकता है।

इन्द्रप्रस्थ पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड (कंपनी) ने ₹ 121.97 करोड़ आयकर का भुगतान कर निर्धारण वर्ष 2012–13 के लिए किया। उस समय कंपनी के पास कर निर्धारण वर्ष 2010–11 का ₹ 7.55 करोड़ मैट क्रेडिट था। जबकि कंपनी ने कर निर्धारण वर्ष 2012–13 का आयकर भुगतान करते समय उपलब्ध मैट क्रेडिट का लाभ नही लिया। तत्पश्चात, सितम्बर 2012 में आयकर विवरणी भरते समय कंपनी ने ₹ 8.10[52] करोड़ के ज्यादा भुगतान हुए आयकर की वापसी का दावा किया जिसमे ₹ 7.55 करोड़ का मैट क्रेडिट शामिल था। हांलाकि, आयकर विभाग (आईटी विभाग) ने दावा की गई आयकर वापसी को, कर निर्धारण वर्ष 2010–11 की मांग के अनुरूप ₹ 8.02 करोड़ को समायोजित (अगस्त 2013) कर दिया। वर्ष 2012–13 के लिए कर निर्धारण आदेश फरवरी 2015 में पारित हुआ था।

करों के स्व– निर्धारण के समय उपलब्ध ₹ 7.55 करोड़ मैट क्रेडिट का लाभ न लेने के कारण कंपनी को ₹ 43.13 करोड़ के बदले ₹ 51.23 करोड़ का आयकर भुगतान करना पड़ा। अतः ₹ 8.10 करोड़ की निधियों का अवरोधन हुआ जिसकी वजह से कंपनी को (अगस्त 2013 तक) ₹ 0.95[53] करोड़ का ब्याज भार भी उठाना पड़ा, जोकि अपनी कार्यशील पूंजी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए ऋण निधि तक था।

प्रबंधन ने (जुलाई 2013) यह स्वीकार किया कि से ₹ 7.55 करोड़ मैट क्रेडिट के लाभ को नही लिया जा सका। यह मामला सरकार को (जुलाई 2013/अगस्त 2015) को भेज दिया गया था, उनका उत्तर अपेक्षित था (फरवरी 2016)।

[52]मैट क्रेडिट ₹ 755.36 लाख (+) उस पर ब्याज ₹ 67.20 लाख (+) स्रोत पर कर कटौती ₹ 6.35 लाख (–) अधिक कर भुगतान ₹ 19.16 लाख या 8.10 करोड़।

[53]अगस्त 2012 से जनवरी 2013 तक 11 *प्रतिशत* की दर से और फरवरी 2013 से अगस्त 2013 तक 10.7 *प्रतिशत* की दर से।

दिल्ली पावर कंपनी लिमिटेड

2.4 परिहार्य ब्याज देयता

कंपनी ने ₹ 3.54 करोड़ के रूप में मिनीमम अलटरनेट टैक्स के देरी से भुगतान के कारण, ब्याज के रूप में ₹ 0.46 करोड़ मूल्य की अतिरिक्त देयता वहन की।

आयकर अधिनियम, 1961 (अधिनियम) की धारा 115जेबी के अनुसार जहाँ भी निर्धारिती कंपनी है, इस अधिनियम के अन्तर्गत निर्धारित कुल आय पर देय आयकर, अप्रैल 2010 के प्रथम दिन पर या उसके बाद प्रारम्भ होने वाले किसी भी कर निर्धारण वर्ष के पिछले वर्ष के संदर्भ में यदि बुक प्रोफिट के 15 *प्रतिशत* से कम हो तो यह बुक प्रोफिट कर दाता की कुल आय मान लिया जाएगा और करदाता द्वारा ऐसी कुल आय पर देय कर 15 *प्रतिशत* की दर से मिनिमम अल्टरनेट टैक्स (मैट) के रूप में आयकर की रकम होगी।

दिल्ली पावर कंपनी लिमिटेड (कंपनी) ने वर्ष 2009–10 की बैलेन्स सीट के अनुसार ₹ 59.39 करोड़ का निवल लाभ तथा ₹ 20.87 करोड़ का बुक प्रोफिट कमाया। पिछले सालों में कंपनी की संचित हानि को देखते हुए कंपनी की कर देयता शून्य होनी थी। हालाँकि कंपनी का वर्ष 2009–10 में ₹ 20.87 करोड़ का बुक प्रोफिट था तो अधिनियम की धारा 115जेबी के प्रावधानों के अनुसार कंपनी को बुक प्रोफिट पर 15 *प्रतिशत* की दर से मैट, अधिभार और उपकर को शामिल करते हुए पिछले साल 2009–10 में कुल ₹ 3.54 करोड़ का भुगतान करना था। लेकिन कंपनी ने अधिनियम के अन्तर्गत निर्धारित समय अर्थात जून, सितम्बर, दिसम्बर और मार्च की 15 तारीख तक यह जमा नहीं किया और इसलिए अधिनियम की धारा 234बी तथा 234सी के अन्तर्गत उस पर ब्याज भुगतान की दायी हुई। जब लेखापरीक्षा के द्वारा कंपनी को (मई 2013) और सरकार को (सितम्बर 2013) यह बताया गया, तब कंपनी ने अपनी मैट देयता ₹ 3.54 करोड़ के साथ ब्याज के रूप में ₹ 2.02 करोड़ का भुगतान अनुच्छेद 234बी तथा 234सी के अन्तर्गत जुलाई 2014 में किया। इस प्रकार ₹ 3.54 करोड़ का मैट देर से जमा करने पर आयकर अधिनियम के प्रावधानों के उल्लंघन के फलस्वरूप ब्याज के रूप में ₹ 2.02 करोड़ की परिहार्य देयता हुई।

प्रबंधन ने (नवम्बर 2014), सरकार से पृष्ठांकित (जनवरी 2015/दिसम्बर 2015) उत्तर में कहा कि मैट के भुगतान नहीं करने का विचार तत्कालीन प्रबन्धन द्वारा लिया गया था। उन्होनें बताया कि आयकर विभाग ने भी इसकी आयकर रिटर्न पर कोई आपत्ति नहीं की जिसको बिना किसी आपत्ति के स्वीकार कर लिया था और अभिप्राप्त सलाह के बाद पिछले वर्ष 2009–10 के मैट का भुगतान आयकर विभाग को कर दिया गया। उन्होने आगे दृढ़तापूर्वक कहा कि अधिनियम की शर्तों के अनुसार और केवल मैट के मूलधन पर ब्याज का भुगतान किया गया जबकि उपलब्ध निधि का निवेश करा गया तथा इस पर विभिन्न अवधियों के लिए ब्याज अर्जित किया तथा देरी के कारण इसमे ज्यादा मात्रात्मक विचलन/अधिक ब्याज का भुगतान नही होगा।

यह उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि कंपनी को अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार ₹ 20.87 करोड़ के बुक प्रोफिट अर्जित करने पर मैट जमा करना आवश्यक था। उनका तर्क कि आयकर विभाग भी आयकर रिटर्न पर चुनौती नही दे रहा था, इस तथ्य से अलग है क्योंकि वर्ष

2010–11 के लिए एक पक्षीय कर निर्धारण आदेश पारित करा गया था। आगे, निवेशित राशि पर अर्जित ब्याज (मैट देयताए नही जमा करने के कारण) और देरी से भुगतान करने के कारण ब्याज का अंतर ₹ 0.46 करोड़[54] की सीमा तक था।

दिल्ली ट्रांस्को लिमिटेड

2.5 परिहार्य ब्याज देयता

लाइसेंस शुल्क के भुगतान में देरी के परिणामस्वरूप ₹ 3.20 करोड़ के ब्याज के रुप में परिहार्य देयता उत्पन्न हुई।

दिल्ली विद्युत विनियामक आयोग विस्तृत (कंडक्ट आफ बिजनेस) विनियम 2001 (विनियम 2001) का विनियम 49 के अनुसार एक लाइसेंसी अपेक्षा करता है, जिसे कि बिजली आपूर्ति तथा वितरण का लाइसेंस प्राप्त है, से निर्धारित शुल्क का भुगतान लाइसेंस लेते समय तथा लाइसेंस की अवधि तक वार्षिक रूप से करेगा। बिजली अधिनियम, 2003 (अधिनियम, 2003) का उपबंध 14 कहता है कि स्टेट ट्रांसमिशन यूटिलिटी (एस.टी.यू.) को वितरण लाइसेंसी समझा जायेगा तथा इस अधिनियम के अंतर्गत लाइसेंस प्राप्त करना जरूरी नहीं होगा। इसके अतिरिक्त सी.ई.आर.सी. नोटिफिकेशन नंबर एल–1/106/2012–सीईआरसी तिथि 30 मार्च 2012 के अनुसार लाइसेंस शुल्क के भुगतान में लाइसेंसी तथा मानित (डीम्ड) लाइसेंसी समान है।

दिल्ली विद्युत विनियामक आयोग (डीईआरसी) ने दिल्ली ट्रांस्को लिमिटेड (कंपनी) को (28 मई 2003) दिल्ली क्षेत्र में बिजली की थोक आपूर्ति तथा वितरण के लिये लाइसेंस दिया। लाइसेंस के अनुच्छेद 12.2 तथा 12.3 के अनुसार विनियम 2001 के विनियम 49 की अनुसूची के अनुसार लाइसेंसी को प्रत्येक साल के 10 अप्रैल तक वार्षिक लाइसेंस शुल्क डीईआरसी को भुगतान करना था और यदि लाइसेंसी उचित समय पर शुल्क का भुगतान करने में असफल रहा तो लाइसेंसी बकाया देय पर 2 *प्रतिशत* प्रति माह ब्याज भुगतान करने के लिए दायी होगा।

दिल्ली विद्युत सुधार अधिनियम 2000 और उसके अन्तर्गत समय–समय पर बनाये गए नियमों की पारगमन अवधि के पूरा होने पर डीईआरसी ने आदेश दिया कि कंपनी 1 अप्रैल 2007 से कंपनी थोक आपूर्ति लाइसेंसी नहीं रही और इसका कार्य मात्र दिल्ली में बिजली का वितरण तथा चक्रण का रहेगा और सरकार के आदेशानुसार राज्य विद्युत भार प्रेषण केन्द्र के रुप जैसाकि ये स्टेट ट्रांसमिशन यूटिलिटि को दी गई जिम्मेदारी तथा कार्य करेगी। इस प्रकार यह ₹ 50 लाख प्रति वर्ष लाइसेंस शुल्क भुगतान के लिए दायी थी।

कंपनी ने (4 अप्रैल 2007) डीईआरसी से सुझाव मांगा कि क्या मौजूदा लाइसेंस में जो रा.रा.क्षे. दिल्ली में थोक विद्युत आपूर्ति और संचार के लिए जारी किया गया था, मात्र बिजली संचार की गतिविधियों को सीमित करने के लिए, संशोधित करना आवश्यक है या नया लाइसेंस प्राप्त करना जरूरी है। कंपनी ने पूरी की जाने वाली औपचारिकताओं का विवरण भी मांगा जिसमें लाइसेंस शुल्क का भुगतान भी शामिल था। डीईआरसी ने सूचित किया (2 जुलाई 2009) कि बिजली की खरीदारी तथा थोक आपूर्ति के कार्य नीति निर्देश

[54]धारा 234बी और 234सी के अन्तर्गत ब्याज ₹ 2.02 करोड़ तथा ₹ 3.54 करोड़ पर कंपनी के रिकार्ड से ली गई एफडीआर की ब्याज दरों से अन्तर की गणना की गई।

की अवधि की समाप्ति पर विधिक रूप से अक्रियाशील हो गये। डीईआरसी से मिली इस स्पष्ट सलाह के बावजूद कंपनी ने 2007–08 से 2013–14 की अवधि के दौरान ₹ 3.50 करोड़ का लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया (₹ 50 लाख प्रति वर्ष सात वर्षों के लिए)। डीईआरसी ने बकाया वार्षिक लाइसेंस शुल्क के साथ लाइसेंस के अनुच्छेद 12.3 के अनुसार ब्याज की माँग (जुलाई 2013) की। कंपनी ने मात्र बकाया लाइसेंस शुल्क का भुगतान (15 जनवरी 2014) किया लेकिन ब्याज अदा नही किया और डीईआरसी से ब्याज माफी के लिए अनुरोध किया। डीईआरसी ने अनुरोध नहीं मानते हुये (सितम्बर 2014) डी.टी.एल. को ₹ 3.20 करोड़ के लगाये ब्याज के भुगतान के लिए मांग की। जैसाकि डीटीएल ने यह नहीं माना, डीईआरसी ने इस मामले को रा.रा.क्षे.दि.स. को प्रेषित किया (31 मार्च 2015) तथा अनुरोध किया कि कंपनी को शीघ्र देय राशि का भुगतान करने के लिए उचित निर्देश दिये जाये। उस पर सरकार का निर्णय प्रतिक्षित है (फरवरी 2016)।

इस प्रकार लाइसेंस शुल्क के देरी से भुगतान करने के कारण इसमें ₹ 3.20 करोड़ के ब्याज की देयता उत्पन्न हुई।

प्रबंधन ने अपने उत्तर (सितम्बर 2015), जिसे सरकार द्वारा पृष्ठांकित किया गया है (दिसम्बर 2015), में बताया कि वे देरी से लाइसेंस शुल्क का भुगतान करने के लिए, जैसा की डीईआरसी ने दावा किया है, उत्तरदायी नही थे। यह उत्तर स्वीकार्य नही है क्योकि विद्युत अधिनियम, 2003 की धारा 14 के अनुसार स्टेट ट्रांसमिशन यूटिलिटि (इस मामले में डीटीएल) एक मानित लाइसेंसधारी है और लाइसेंस शुल्क और विलम्ब होने पर ब्याज के भुगतान हेतु उत्तरदायी है क्योंकि ये डीईआरसी के प्रति सांविधिक देयताएँ है।

2.6 ब्याज का परिहार्य भुगतान

अग्रिम कर देयता के निर्धारण व उसके निपटान में असफलता, परिणामस्वरूप ब्याज के रूप में ₹ 8.62 करोड़ का परिहार्य व्यय।

आयकर अधिनियम 1961 की धारा 210 में प्रावधान है कि प्रत्येक व्यक्ति जो धारा 208[55] के अन्तर्गत अग्रिम कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, निर्दिष्ट तिथि को या उससे पहले, अपनी वर्तमान आय पर अग्रिम कर का भुगतान करेगा जिसका आकंलन धारा 209[56] के अन्तर्गत दिये गये तरीके से किया गया हो। धारा 234बी के अनुसार किसी भी वित्तीय वर्ष में यदि एक करदाता ऐसे अग्रिम कर का भुगतान करने में असफल हो जाता है या जहाँ करदाता द्वारा ऐसे भुगतान किया गया कर निर्धारित कर के 90 *प्रतिशत* से कम है तो करदाता प्रत्येक माह के लिए एक *प्रतिशत* की दर से सामान्य ब्याज का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। धारा 234सी आगे बताती है कि जहाँ कंपनी जो कि धारा 208 के अन्तर्गत अग्रिम कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, ऐसे कर का भुगतान करने में असफल हो गई हो या कंपनी द्वारा जून, सितम्बर, और दिसम्बर की 15 तारीख को या इससे पहले भुगतान किया गया अग्रिम कर रिटर्नड आय पर देय कर के क्रमशः

[55]आयकर अधिनियम की धारा 208 के अन्तर्गत प्रत्येक करदाता वित्तिय वर्ष के दौरान अग्रिम कर का भुगतान करने के लिए बाध्य है यदि उसकी अनुमानित कर देयता चालू वित्त वर्ष में ₹ 10000 या इससे ज्यादा है।

[56]अग्रिम कर का आकंलन अधिनियम की धारा 209 के अन्तर्गत चालू वर्ष की अनुमानित आय से किया जाता है और यह प्रत्येक वित्त वर्ष में चार किस्तों में 15 जून (15 *प्रतिशत* तक अनुमानित ऐसी कर देयता), 15 सितम्बर (इस अनुमानित कर देयता के 45 *प्रतिशत* तक), 15 दिसम्बर (इस अनुमानित कर देयता के 75 *प्रतिशत* तक) और 15 मार्च को या इससे पहले (कर देयता का 100 प्रतिशत) देय है।

15 *प्रतिशत*, 45 *प्रतिशत* व 75 *प्रतिशत* से कम है तो कंपनी घट रही रकम पर तीन माह तक एक *प्रतिशत* प्रति माह की दर से साधारण ब्याज का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगी और जहाँ कंपनी द्वारा अपनी चालू आय पर भुगतान किया गया अग्रिम कर 15 मार्च या इससे पहले रिटर्नड आय पर देय कर से कम है, तो कंपनी घट रही रकम पर एक *प्रतिशत* की दर से साधारण ब्याज का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया (जुलाई 2014) कि कंपनी ने कर निर्धारण वर्ष 2012–13 की अपनी आय पर अग्रिम कर जमा कराने में देरी के कारण रू. 8.62 करोड़ का ब्याज अदा किया। वित्तीय वर्ष 2011–12 की पहली तिमाही के लिए कंपनी ने अपनी अग्रिम कर देयता का कर निर्धारण किया परन्तु अनुगामी तिमाही के लिए कर निर्धारण नहीं किया। कंपनी ने सितम्बर 2012 में ₹ 201.14 करोड़ की अपनी कर देयता का निर्धारण किया और स्रोत पर हुई कर कटौती को ध्यान में रखते हुए, ₹ 78.00 करोड़ का बकाया कर तथा ₹ 8.62 करोड़ ब्याज धारा 234बी तथा 234सी के अन्तर्गत, जो कि अधिनियम के अन्तर्गत अग्रिम कर जमा न कराये जाने के कारण वांछित था, जमा (सितम्बर 2012) किया।

प्रबंधन ने स्पष्ट किया (जुलाई 2014) कि बिजली वितरण कंपनियों (डिस्कॉम) के साथ संप्रेषण करारों में, यह अपने संप्रेषण व्यवसाय पर कोई भी आयकर देयता वसूल करने की हकदार थी और वह आयकर देयता ब्याज वाले ऋणों से पूरी होने वाली थी, और यह भी जोड़ा की किसी भी अवस्था में व्यावसायिक आय का अनुमान साल के अन्त में निर्धारित आय की तरह नहीं किया जा सकता है। प्रबंधन ने आयकर भुगतान देरी के कारण ब्याज भुगतान के ये विशेष कारण बतलाये (i) पिछली वर्ष की ₹ 320 करोड़ की आय के कारण वित्तीय वर्ष 2011–12 में ₹ 1005.33 करोड़ के लाभ में असामान्य वृद्धि (ii) ज्यादा परिसम्पत्तियों को पूँजी में परिणत किये जाने के असाधारण दावें (iii) आयकर देयता जमा कराने से पहले राय या स्पष्टीकरण को प्राप्त करने का निर्णय।

कंपनी का तर्क स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि अग्रिम आयकर की अदायगी में देरी के लिए अदा किया गया ब्याज डिस्कॉम से वसूली योग्य नही है, जैसा कि दिल्ली विद्युत विनियामक आयोग (डीईआरसी) ने वित्त वर्ष 2009–10[57] के अपने टैरिफ आदेश में उल्लेखित किया था। इसके साथ ही, कंपनी का यह तर्क कि अपनी आयकर देयता की पूर्ति के लिए इसे ब्याज वाले ऋण लेना पड़ता, अपनी सांविधिक देयताओं की पूर्ति में विलंब करने का कोई कारण नहीं बनता । पिछले वर्ष की ₹ 320 करोड़ की आय के बारे में कंपनी को अगस्त 2011 से ही पता था जिसके कारण आयकर देयता उत्पन्न हुई और कंपनी को इसे संज्ञान में लेकर अपने अग्रिम आयकर का निर्धारण व भुगतान समय पर करना चाहिए था, और सितम्बर 2012 जब उसने राय प्राप्त करने और वित्त वर्ष की समाप्ति पर आयकर देयता का भुगतान किया, तक प्रतीक्षा नही करनी चाहिए थी।

इस प्रकार कंपनी को अग्रिम कर देयताओं मे विलम्ब होने के कारण परिहार्य ब्याज ₹ 8.62 करोड़ का भुगतान करना पड़ा।

मामला कंपनी को (जुलाई 2015)/सरकार (सितम्बर 2015) को भेजा गया, जिसका जवाब अपेक्षित है (फरवरी 2016)।

[57]जैसा कि न.दि.पा.लि. के वित्त वर्ष 2007–08 के अंतिम समायोजित आकड़े और वि.व. 2009–10 के ए.आ.आर. पर डीईआरसी के आदेश में उल्लिखित है।

2.7 'राज्य के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों में कारपोरेट गवर्नेंस'

रा.रा.क्षे.दि.स. के सा.क्षे.उ. के कारपोरेट गवर्नेंस में कंपनी अधिनियमों 1956 व 2013 के संदर्भ में कमियाँ थीं। निदेशक बोर्ड में स्वतन्त्र निदेशक नहीं थे, निदेशक बैठकों में नियमित रूप से उपस्थित नहीं हो रहे थे ओर न उन्होने अन्य कम्पनियों में अपने निहित हितों के बारे में बताया। लेखापरीक्षा समितियां या तो गठित नहीं की गई थी या अधिनियम में परिकल्पित तरीके से कार्य नहीं कर रही थीं। कंपनियों ने समयानुसार विवरणियाँ जमा करने में और अपने वार्षिक लेखों को अंतिम रूप देने में चूक की।

'कारपोरेट गवर्नेंस' का अभिप्राय ऐसी प्रणाली से है जो एक कंपनी के परिचालन को निर्देशित व नियंत्रित करती है, जिससे पारदर्शिता और समय से वित्तीय रिपोर्टिंग सुनिश्चित हो सके। कंपनी अधिनियम, 1956 (1956 का अधिनियम) व कंपनी अधिनियम, 2013 (2013 का अधिनियम) में अच्छे कारपोरेट गवर्नेंस के लिए प्रावधान शामिल है।

इससे पहले मार्च 2005 और मार्च 2006 को समाप्त वर्षो के लिए रा.रा.क्षे.दि.स. पर भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में दिल्ली के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (सा.क्षे.उ.) में कारपोरेट गवर्नेंस में दोषों को क्रमशः पैरा सं. 5.11 व पैरा सं. 5.12 द्वारा उजागर किया गया था। यह लेखापरीक्षा 2012–13 से 2014–15 की अवधि को लेते हुए 15 में से 10[58] सा.क्षे.उ. में की गई जिन्हे प्रदत्त पूंजी तथा परिचालन के पैमाने के आधार पर चुना गया। मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैः

2.7.1 निदेशक बोर्ड (नि.बो.)

कंपनी के प्रबंधन में कारपोरेट गवर्नेंस के सिद्धांतों के अनुपालन की जिम्मेदारी मुख्यतः कारपोरेट बोर्ड की होती है।

2.7.1.1 निदेशक बोर्ड की संरचनाः 2013 के अधिनियम की धारा 149(4) के अनुसार ₹ 10 करोड़ या इससे अधिक की प्रदत्त पूंजी वाली या ₹ 100 करोड़ या इससे अधिक टर्नओवर या ₹ 50 करोड़ से अधिक के बकाया ऋण, ऋणपत्रों या जमाओं वाली एक सार्वजनिक कंपनी में कम से कम दो 'स्वतंत्र निदेशक' 31 मार्च 2015 तक नियुक्त किये जाने थे। यद्यपि लेखापरीक्षा में पाया गया कि सात[59] चयनित कंपनियों के नि.बो. में नवम्बर 2015 तक कोई स्वतंत्र निदेशक नहीं था।

अपने उत्तर में, जो सरकार द्वारा पृष्ठांकित है, डीपीसीएल, डीटीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल ने बताया (नवम्बर 2015) कि उन्होंने निदेशकों को नामांकित करने के लिए सरकार से निवेदन किया था जबकि डीटीआईडीसी और जीडीएल ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार कर लिया (जुलाई और अगस्त 2015)। डीएससीएफडीसी ने कहा

[58](i) दिल्ली पावर कंपनी लिमिटेड (डीपीसीएल), (ii) दिल्ली अजा/अजजा/अपिव अल्पसंख्यक, विकलांग वित्तीय एवं विकास निगम लिमिटेड (डीएससीएफडीसी), (iii) दिल्ली राज्य नागरिक आपूर्ति निगम लिमिटेड (डीएससीएससी), (iv) दिल्ली राज्य औद्योगिक एवं अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (डीएसआईआईडीसी), (v) दिल्ली यातायात अवसंरचना विकास निगम (डीटीआईडीसी), (vi) दिल्ली ट्रांस्को लिमिटेड (डीटीएल), (vii) दिल्ली पर्यटन एवं परिवहन विकास निगम लिमिटेड (डीटीटीडीसी), (viii) जियोस्पेशियल दिल्ली लिमिटेड (जीडीएल), (ix) इंद्रप्रस्थ पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड (आईपीजीसीएल) और (x) प्रगति पावर कार्पोरेशन लिमिटेड (पीपीसीएल)।

[59](डीपीसीएल, डीएससीएफडीसी, डीटीआईडीसी, डीटीएल, जीडीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल)।

(दिसम्बर 2015) कि रा.रा.क्षे.दि.स. ने इसके बोर्ड को जुलाई 2015 में पुनर्गठित किया जिसमें एनबीसीएफडीसी, एनएमएफडीसी और एनएचएफडीसी के प्रतिनिधि शामिल थे, जिनको स्वतन्त्र निदेशकों के तौर पर माना जा सकता है। प्रबंधन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि नामांकित निदेशकों को अधिनियम के अन्तर्गत स्वतन्त्र निदेशक नहीं माना जा सकता।

2.7.1.2 निदेशक बोर्ड की बैठकों की आवृत्ति

1956 के अधिनियम की धारा 285 के अनुसार नि.बो. की बैठक तीन माह में कम से कम एक बार और प्रत्येक वर्ष में कम से कम चार बार होनी चाहिए। 2013 के अधिनियम की धारा 173 के अनुसार प्रत्येक कंपनी को प्रति वर्ष अपने नि.बो. की कम से कम चार बैठकें इस ढ़ंग से करनी चाहिए कि दो बैठकों के बीच 120 दिनों से अधिक का अंतराल न हो। तथापि डीएससीएससी के नि.बो. की 2012–13 की पहली तिमाही में कोई बैठक नहीं हुई। डीटीआईडीसी में 2012–13 में नि.बो. की मात्र दो बैठकें हुई और पहली व दूसरी तिमाही में कोई बैठक नहीं हुई। जीडीएल में 2012–15 के दौरान निदेशक बोर्ड (नि.बो.) की प्रत्येक वर्ष में मात्र तीन बैठकें हुई। डीटीआईडीसी, जीडीएल और डीएससीएससी ने लेखापरीक्षा निष्कर्ष को स्वीकार कर लिया (जुलाई से अक्तूबर 2015)।

2.7.1.3 निदेशक बोर्ड की बैठकों में उपस्थिति

यह महत्वपूर्ण है कि प्रत्येक निदेशक ज्ञान तथा कौशल को बाँटने के लिए नि.बो. की बैठकों में उपस्थित हो। यद्यपि चयनित कंपनियों के निदेशकों ने बैठकों में नियमित रूप से भाग नही लिया जैसा कि **परिशिष्ट 2.7** से देखा जा सकता है। नि.बो. की बैठकों में उल्लेखनीय अनुपस्थिति थी। डीएससीएफडीसी, डीएससीएससी, डीएसआईआईडीसी, डीटीटीडीसी तथा जीडीएल में (2012–13 के लिए); डीएससीएफडीसी, डीएसआईआईडीसी, डीटीएल, डीटीटीडीसी तथा जीडीएल में (2013–14 के लिए) और डीएससीएफडीसी, डीटीटीडीसी, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल में (2014–15 के लिए) – एक या दो निदेशक इन वर्षों में नि.बो. की किसी भी निर्धारित बैठक में उपस्थित नहीं हुए।

2.7.2 लेखापरीक्षा समिति की संरचना और पुनर्गठन

1956 के अधिनियम की धारा 292ए के अनुसार, प्रत्येक सार्वजनिक कंपनी जिसकी प्रदत्त पूँजी ₹ पाँच करोड़ से कम नहीं है, को एक लेखापरीक्षा समिति का गठन करना चाहिए। 2013 के अधिनियम की धाराएँ 177 और 177(3) भी यह निर्धारित करती हैं कि प्रत्येक लेखापरीक्षा समिति जो अधिनियम के शुरू होने से बिल्कुल पहले थी, को नया अधिनियम शुरू होने के एक साल के भीतर कम से कम तीन निदेशकों सहित, जिसमें बहुलता स्वतंत्र निदेशकों की हो, पुर्नगठित करना चाहिए। यद्यपि लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- डीपीसीएल ने 2013–14 के दौरान कोई लेखापरीक्षा समिति गठित नहीं की और 2014–15 के दौरान स्वतंत्र निदेशकों की अपेक्षित संख्या सम्मिलित कर लेखापरीक्षा समिति के पुनर्गठन में असफल रही। अपने उत्तर में जो कि सरकार द्वारा पृष्ठांकित है, में डीपीसीएल ने बताया (नवम्बर 2015) कि ऐसी समिति अनिवार्य नहीं थी क्योंकि वित्त वर्ष 2013–14 के आरंभ में प्रदत्त पूंजी ₹ पाँच लाख थी, जो सितंबर 2013 में बढ़ा दी गई, लेकिन आश्वस्त किया कि लेखापरीक्षा समिति का पुनर्गठन स्वतंत्र निदेशकों की नियुक्ति के बाद किया जाएगा।

- डीटीआईडीसी, डीटीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल ने अपनी लेखापरीक्षा समितियाँ पुनर्गठित नहीं की, जैसा कि 2013 के अधिनियम के अन्तर्गत अपेक्षित है। अपने उत्तर मे जो कि सरकार द्वारा पृष्ठांकित है, डीटीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल ने बताया (नवम्बर 2015) कि लेखापरीक्षा समिति रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा स्वतंत्र निदेशकों की नियुक्ति के बाद पुनर्गठित की जाएगी। डीटीआईडीसी ने बताया (जुलाई 2015) कि उनकी लेखापरीक्षा समिति समय–समय पर आवश्यकतानुसार पुनर्गठित की गई। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि लेखापरीक्षा समिति 2013 के अधिनियम के अनुसार पुनर्गठित नहीं की गई।
- जीडीएल ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (अगस्त 2015) और बताया कि स्वतंत्र निदेशकों की कमी के कारण वह अपनी लेखापरीक्षा समिति पुनर्गठित नहीं कर सकी।
- डीपीसीएल, डीटीएल, जीडीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल की लेखापरीक्षा समितियों में स्वतंत्र निदेशक नहीं थे। जीडीएल ने (अगस्त 2015) और सरकार ने डीपीसीएल, डीटीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल के लिए लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (नवम्बर 2015)।

2.7.2.1 लेखापरीक्षा समिति की बैठकों की आवृत्तिः लेखापरीक्षा जाँच में पता चला कि लेखापरीक्षा समितियाँ बैठक नियमित रुप से नहीं कर रही थी, जैसा कि नीचे बताया गया हैः

- डीएससीएफडीसी में लेखा परीक्षा समिति ने कंपनी द्वारा प्रत्येक वर्ष हेतु निश्चित की गई छह बैठकों के विपरीत 2012–13 में मात्र दो बार और 2013–15 की अवधि के दौरान कोई भी बैठक नहीं की गई। डीएससीएफडीसी ने इस लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (दिसम्बर 2015)। डीएसआईआईडीसी ने निर्णय लिया कि उनकी लेखापरीक्षा समिति की बैठक प्रत्येक तिमाही में एक बार होनी चाहिए। परन्तु 2012–13 की चौथी मिमाही, 2013–14 की पहली और तीसरी तिमाही और 2014–15 की पहली और चौथी तिमाही में कोई बैठक नहीं की गई। डीएसआईआईडीसी ने भावी अनुपालन के लिए नोट कर लिया (नवम्बर 2015)।
- डीटीआईडीसी ने लेखापरीक्षा समिति की बैठक के लिए कोई आवृत्ति तय नहीं की। 2012–13 के दौरान कोई बैठक नहीं हुई और 2013–14 में केवल एक ही बैठक हुई। अपने उत्तर में डीटीआईडीसी ने बताया (जुलाई 2015) कि एक छोटे पैमाने का संगठन होने के कारण लेखापरीक्षा समिति की बैठकें आवश्यकता के आधार पर हुईं। कंपनी प्रत्येक वर्ष में होने वाली लेखापरीक्षा समिति की बैठकों की न्यूनतम आवृत्ति तय कर सकती है।
- डीटीटीडीसी ने तय किया था कि लेखापरीक्षा समिति की एक वर्ष में तीन बैठक होनी चाहिए। यद्यपि 2012–13 और 2014–15 के दौरान प्रत्येक वर्ष में मात्र दो बैठकें हुई। सरकार ने इस लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (फरवरी 2016)।
- जीडीएल ने अपनी लेखापरीक्षा समिति बैठकों की आवृत्ति तय नहीं की थी और 2012–13 और 2014–15 के दौरान प्रत्येक वर्ष मात्र एक बैठक और 2013–14 के दौरान दो बैठकें की। कंपनी ने बताया (अगस्त 2015) कि उनकी लेखापरीक्षा समिति

की बैठकें उपयुक्त थी और इसका परिचालन अभी प्रारंभिक चरण में है। कंपनी प्रत्येक वर्ष में होने वाली लेखापरीक्षा समिति की बैठकों की न्यूनतम आवृत्ति तय कर सकती है।

2.7.2.2 लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में उपस्थिति: 1956 के अधिनियम की धारा 292ए(5) कहती है कि लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में लेखापरीक्षक, आंतरिक लेखापरीक्षक, यदि कोई हो, और वित्त के प्रभारी निदेशक को उपस्थित होना होगा। यद्यपि, यह पाया गया कि ये प्रमुख प्राधिकारी नियमित रूप से लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में भाग नहीं ले रहे थे **(परिशिष्ट 2.8)**। यह देखा जा सकता है कि 2012–15 की अवधि के दौरान सभी प्रतिभागियों में से डीएससीएफडीसी और डीटीआईडीसी में उल्लेखनीय अनुपस्थिति थी।

डीएससीएससी ने कहा (अक्तूबर 2015) कि चूँकि सांविधिक लेखापरीक्षक वार्षिक लेखों की लेखापरीक्षा करते हैं, वे केवल उन बैठकों में उपस्थित होते है जिसमें वार्षिक लेखे लेखापरीक्षा समिति के समक्ष रखे जाते है। इसने आगे कहा कि चूँकि वर्ष 2012–13 और 2013–14 के लिए आन्तरिक लेखापरीक्षक क्रमशः दिसम्बर 2012 तथा जनवरी 2014 में नियुक्त किये गये थे इसलिए उन्होंने अपनी नियुक्ति से पहले रखी गई बैठकों में भाग नहीं लिया। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि 1956 के अधिनियम के अनुसार लेखापरीक्षक तथा आन्तरिक लेखापरीक्षक को लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में भाग लेना अनिवार्य है।

2.7.2.3 लेखापरीक्षा समितियों द्वारा आवण्टित मामलों की चर्चा न करना

1956 के अधिनियम की धारा 292ए(6) के अनुसार, लेखापरीक्षा समिति को निश्चित अवधि पर लेखापरीक्षकों के साथ आंतरिक नियंत्रण प्रणालियों, लेखापरीक्षा क्षेत्र पर चर्चा तथा बोर्ड को प्रस्तुत किए जाने से पूर्व वार्षिक वित्तीय विवरणों का पुनरीक्षण करना चाहिए। इसके अतिरिक्त 2013 के अधिनियम की धारा 177(4) के अनुसार लेखापरीक्षा समिति कंपनी के लेखापरीक्षकों की नियुक्ति एवं पारिश्रमिक की शर्तों की अनुशंसा, वित्तीय विवरणी, लेखापरीक्षकों के प्रतिवेदन की समीक्षा और आंतरिक वित्तीय नियंत्रणों का मूल्यांकन करेगी। यद्यपि लेखापरीक्षा समितियों ने इन सभी गतिविधियों की चर्चा नियमित रूप से नहीं की। कंपनी के क्रम में विवरण **परिशिष्ट 2.9** में दिये गये है।

- लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2005 के पैरा 5.12 पर कार्यवाही नोट में डीएससीएससी ने लेखापरीक्षा समिति द्वारा वित्तीय व जोखिम प्रबंधन नीतियों के पुनरीक्षण की समीक्षा करने का आश्वासन दिया था पर इसका पालन नहीं किया। कंपनी ने कहा (अक्तूबर 2015) कि लेखापरीक्षा समिति ने सिवाय जालसाजी के सभी मामलों पर चर्चा की। उत्तर स्वीकार्य नहीं है चूँकि चर्चा का ऐसा लेखा जोखा बैठकों के कार्यवृत्त में नहीं था।
- डीटीआईडीसी ने बताया (जुलाई 2015) कि आंतरिक नियंत्रण प्रणाली समिति को संक्षेप में बताई गई थी और आंतरिक प्रक्रिया का सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार पालन किया जा रहा था। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि यह बैठकों के कार्यवृत्तों से समर्थित नहीं है।

- लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2005 के पैरा 5.12 के कार्यवाही नोट में आईपीजीसीएल ने बताया कि बोर्ड ने यह निर्णय किया था कि लेखापरीक्षा समिति के अधिदेश में जालसाजी व जालसाजी जोखिम का पुनरीक्षण सम्मिलित किया जाएगा। यद्यपि लेखापरीक्षा अवधि के अंतर्गत लेखापरीक्षा समिति के संदर्भ की शर्तों के अनुसार स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं था। कंपनी द्वारा ₹ 0.85 करोड़ के रद्दी माल की जाल. साजी का मामला पाया गया (2012–13), जो नीति के अपुनरीक्षण के कारण जोखिम और कमजोर आंतरिक नियंत्रण प्रणाली को दर्शाता है।

2.7.3 वार्षिक आम सभा (एजीएम) में लेखापरीक्षा समिति के अध्यक्ष की उपस्थिति

कंपनी 1956 के अधिनियम की धारा 292ए(10) के अनुसार लेखापरीक्षा समिति का अध्यक्ष लेखापरीक्षा से संबंधित मामलों पर कोई स्पष्टीकरण प्रदान करने हेतु कंपनी की वार्षिक आम सभा (एजीएम) में सम्मिलित होगा। यद्यपि लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि सम्बन्धित लेखापरीक्षा समिति के अध्यक्ष 2013–14 के दौरान जीडीएल, 2014–15 के दौरान डीपीसीएल, डीटीटीडीसी और डीटीएल और 2013–15 के दौरान डीएससीएससी व डीएसआईआईडीसी की वार्षिक आम सभा में सम्मिलित नहीं हुए। डीएसआईआईडीसी और जीडीएल ने (नवम्बर और अगस्त 2015) और सरकार ने डीपीसीएल, डीटीटीडीसी और डीटीएल के लिए लेखापरीक्षा अभियुक्ति को स्वीकार किया (नवम्बर 2015/फरवरी 2016)। डीएससीएससी ने कहा (अक्तूबर 2015) कि अध्यक्ष 2013–14 व 2014–15 की वार्षिक आम सभा में सम्मिलित हुए। उत्तर तथ्यों पर आधारित नहीं है क्योंकि कार्यवृत्त/लेखों से प्रकट था कि 2013–14 में हुई वार्षिक आम सभा में लेखापरीक्षा समिति के अध्यक्ष सम्मिलित नहीं हुए थे।

2.7.4 कंपनी रजिस्ट्रार को कागज़ात फाइल करना

1956 के अधिनियम की धारा 220 के अनुसार 'बैलेंस शीट' और 'लाभ और हानि खाता' को वार्षिक आम सभा के समक्ष प्रस्तुत किए जाने की तिथि से 30 दिनों के भीतर कंपनी रजिस्ट्रार के कार्यालय में भेजना चाहिए। जहाँ कंपनी की वार्षिक आम सभा किसी वर्ष के लिए नहीं हुई है, इन्हें कंपनी रजिस्ट्रार कार्यालय में उस अंतिम दिन जिस पर या जब तक उस बैठक का आयोजन अपेक्षित था, से 30 दिन के भीतर भेजा जाना चाहिए।

यद्यपि आईपीजीसीएल, पीपीसीएल, डीपीसीएल, डीएससीएससी, डीएसआईआईडीसी, डीटीएल और डीटीटीडीसी ने 2012–14 के दौरान इन कागज़ातों को निर्धारित अवधि के भीतर जमा नहीं कराने पर ₹ 34,500 का हर्जाना दिया। इन्हे तीन से 312 दिन तक के विलंब के बाद जमा किया गया। डीएसआईआईडीसी, डीएससीएससी तथा डीटीटीडीसी (अगस्त से नवम्बर 2015) ने और डीपीसीएल, आईपीजीसीएल, पीपीसीएल व डीटीएल (नवम्बर 2015) के लिए सरकार ने लेखापरीक्षा अभयुक्तियों को स्वीकार कर लिया।

2.7.5 निगमित सामाजिक उत्तरायित्व (सीएसआर)

2013 के अधिनियम की धारा 135(1) के अनुसार प्रत्येक कंपनी, जिसका निवल मूल्य ₹ 500 करोड़ या इससे अधिक है या टर्नओवर ₹ 1000 करोड़ या अधिक है या निवल लाभ एक वित्त वर्ष के लिए ₹ 5 करोड़ या अधिक है, को 31 मार्च 2015 तक बोर्ड की एक

निगमित सामाजिक उत्तरदायित्व समिति (सी.एस.आर.सी.) का गठन करना अनिवार्य था। इसके अतिरिक्त धारा 135(3)(ए) यह निर्धारित करती है कि यह समिति बोर्ड को अनुशंसा कर एक निगमित सामाजिक उत्तरदायित्व नीति (सी.एस.आर.सी.) का निर्माण करेगी। यद्यपि डीएससीएफडीसी, डीएससीएससी और डीटीआईडीसी ने नि.सा.उ.नी. का निर्माण नहीं किया। डीटीएल ने सितम्बर 2015 में सी.एस.आर.सी. बनाई। डीएससीएफडीसी ने इस लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (दिसम्बर 2015)। डीटीआईडीसी और डीएससीएससी ने कहा (जुलाई और अक्तूबर 2015) कि निगमित सामाजिक उत्तरदायित्व निति बन रही थी।

आगे 2013 के अधिनियम की धारा 135(5) के अनुसार नि.बो. को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कंपनी पिछले तीन वर्षो में अर्जित किए गए निवल लाभों का कम से कम दो *प्रतिशत* निगमित सामाजिक उत्तरदायित्व निति जैसे कि भुखमरी उन्मूलन, गरीबी, शिक्षा की प्रौन्नति और अन्य सामाजिक विषयों पर खर्च करें। यद्यपि लेखापरीक्षा में पाया गया कि 10 चुनी हुई कंपनियों में से छः कंपनियों ने अपनी सीएसआर पूरी नहीं की। रकमों का विवरण, जिसे इन कंपनियाँ को 2014–15 के दौरान अपनी सीएसआर को पूरा करने के लिए खर्च करना अपेक्षित था, **परिशिष्ट 2.10** में दिया गया है।

इनके लेखों को देखते हुए, इन छः कंपनियाँ को 2014–15 के दौरान अपनी सीएसआर पूरा करने के लिए कुल ₹ 17.87 करोड़ खर्च करना अपेक्षित था, लेकिन कोई रकम खर्च नहीं की गई। डीएसआईआईडीसी और डीटीआईडीसी ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया (नवम्बर और जुलाई 2015)। आगे, अपने उत्तर में जो सरकार द्वारा पृष्ठांकित था, डीटीएल, आईपीजीसीएल और पीपीसीएल ने उत्तर दिया (नवम्बर 2015) कि बीआरपीएल[60] और बीवाईपीएल[61] द्वारा बकायों का भुगतान न किये जाने से हुए तीव्र वित्तीय संकट के कारण वे सीएसआर गतिविधियों पर खर्च नही कर पाये थे।

2.7.6 निदेशकों द्वारा सम्बद्धता अथवा हित का प्रकटन

2013 के अधिनियम की धारा 184 यह प्रावधान करती है कि प्रत्येक निदेशक को बोर्ड की पहली बैठक जिसमें वह सम्मिलित होता है और तत्पश्चात प्रत्येक वित्त वर्ष की पहली बैठक में, किसी कंपनी, निगमित निकायों, फर्मों या अन्य संघ में अपनी सम्बद्धता या उनमें अपने हितों को प्रकट करना होगा। यद्यपि डीएससीएफडीसी, डीएससीएससी, डीटीटीडीसी के निदेशकों ने 2014–15 के दौरान हुई बोर्ड की बैठकों में ऐसी सूचनाएँ प्रकट नहीं की।

डीएससीएससी ने कहा (अक्तूबर 2015) कि निदेशकों ने निदेशक पहचान संख्या (नि.प.स.) और अन्य महत्वपूर्ण कागजात प्रस्तुत कर दिये जिन्हें हित के प्रकटन के तौर पर माना जा सकता है। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि प्रत्येक निदेशक को बोर्ड की पहली बैठक में जिसमें वह भाग लेता है अपना हित प्रकट करना चाहिए, ना कि किसी और अवसर पर। सरकार ने डीटीटीडीसी के लिए लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को भावी अनुपालना के लिए नोट किया (फरवरी 2016)।

[60]बीएसईएस राजधानी पावर लिमिटेड।
[61]बीएसईएस यमुना पावर लिमिटेड।

2.7.7 अन्य विषय

(i) डीएससीएफडीसी में यह पाया गया किः

- मार्च 2016 तक वार्षिक लेखे 2004–05 से लेकर बकाया थे।
- 2012–15 की अवधि के दौरान कोई आंतरिक लेखापरीक्षा नहीं की गई। कंपनी ने इन वर्षों के लिए आंतरिक लेखापरीक्षकों की नियुक्ति नहीं की। डीएससीएफडीसी ने कहा (दिसम्बर 2015) कि आंतरिक लेखापरीक्षकों की नियुक्ति का एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया।
- इसके नि.बो. ने 25 सितंबर 2012 को हुई लेखापरीक्षा समिति की दूसरी बैठक के कार्यवृत्त पर न तो चर्चा की, न ही इसने मई 2015 तक वर्ष 2002–03 व 2003–04 के वित्तिय विवरणों पर नि.म.ले.प. की टिप्पणियों को अनुमोदित किया।

(ii) डीटीआईडीसी के 2013–14 के वार्षिक लेखे बकाया थे। कंपनी ने बताया (जुलाई 2015) कि वार्षिक लेखे अपरिहार्य कारणों से बकाया है और उन्हें पूर्ण करने का प्रयास जारी है।

2.7.8 निष्कर्ष

सा.क्षे.उ. में कारपोरेट गर्वनेस दोषपूर्ण था। नि.बो. की जरूरी आवृत्ति के अनुसार बैठक नहीं हुई और स्वतन्त्र निदेशक निर्धारित संख्या से कम थे। निदेशक बैठकों में नियमित रूप से सम्मिलित नही हो रहे थे और उन्होने अन्य कंपनियों और फर्मों में अपना हित प्रकट नही किया। लेखापरीक्षा समितियां गठित नहीं की गई और कार्य नहीं कर रही थी जैसा कि अधिनियम में परिकल्पित किया गया था। यद्यपि संवैधानिक तौर पर कंपनियों को अपने शुद्ध लाभ के 2 *प्रतिशत* को खर्च करना जरूरी था, छः सा.क्षे.उ. ने निगमित सामाजिक उत्तरदायित्वों के लिए कोई रकम खर्च नहीं की।

उक्त बिन्दु दिल्ली सरकार को सितम्बर 2015 में सूचित किये गये थे, उनका उत्तर डीएससीएफडीसी, डीएससीएससी, डीएसआईआईडीसी, डीटीआईडीसी और जीडीएल पर की गई अभियुक्तियों के लिए प्रतिक्षित था (मार्च 2016)।

शहरी विकास विभाग

2.8 शाहजहानाबाद पुनर्विकास निगम की कार्य पद्धति

शाहजहानाबाद का पुनर्विकास करने के अधिदेश को पूर्ण करने के लिए शाहजहानाबाद पुनर्विकास निगम ने अपनी स्थापना के सात वर्ष बाद भी कोई योजना नहीं बनाई। यह एक भी परियोजना को वैचारिक और व्यवस्थित करने में असफल रहा और शाहजहानाबाद को पुनर्जीवित करने का उद्देश्य आज भी आरम्भिक अवस्था में है। आरम्भ से ही ₹ 4.36 करोड़ का व्यय मुख्यता स्थापना पर हुआ।

रा.रा.क्षे.दि.स. ने अपने शहरी विकास विभाग के एक प्रस्ताव दिल्ली की वाल्ड सिटी (शाहजहानाबाद) के धरोहर स्थलों के संरक्षण एवं उन्नयन के कार्य की गतिशीलता बढ़ाने के लिए अनुमोदन (30 नवम्बर 2007) किया और एक स्पेशल परपज वहिकल (एसपीवी) का गठन किया। यह एसपीवी 'शाहजहानाबाद पुनर्विकास निगम' के नाम से नामित किया गया और 01 मई 2008 को कंपनी अधिनियम 1956 के अन्तर्गत सैक्शन 25 की कंपनी (कंपनी लाभ के लिए नहीं), के रुप में निगमित हुआ। कंपनी बनाने का प्रमुख उद्देश्य कटरों का विकास, हवेलियों और स्मारकों का संरक्षण, नागरिक सेवाओं का सुधार और बाजारों और जोखिमपूर्ण प्रकृति के व्यापार को इस क्षेत्र से स्थानांतरित करने की नीति का प्रतिपादन करना था।

अपना लक्ष्य प्राप्त करने में इसके द्वारा की गई गतिविधियों के मूल्यांकन हेतु लेखापरीक्षा के दौरान एस.आर.डी.सी के कार्य का मूल्यांकन किया गया। प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर आगे के पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

2.8.1 अधिदेश और संगम ज्ञापन में विसंगति

कंपनी की स्थापना विशेष अधिदेश के साथ दिल्ली की वॉल्ड सिटी में विकास और संरक्षण के कार्य हेतु हुई थी। यद्यपि लेखापरीक्षा में देखा गया कि इसके संगम ज्ञापन (सं.ज्ञा.) में कंपनी ने अपने उद्देश्य दिल्ली के संपूर्ण रा.रा.क्षे. पर प्रभावी कर लिए थे।

अधिदेश के क्षेत्र से परे की गई गतिविधियाँ

- कंपनी ने पुरातत्व विभाग, रा.रा.क्षे. दिल्ली द्वारा स्थानान्तरित स्मारकों (दिसम्बर 2009) के संरक्षण और कुतुब की बॉवली (मार्च 2011) के पुनरूत्थान का बीड़ा उठाया। जबकि यह देखा गया कि कंपनी के निदेशक मण्डल ने विसंगति को पहचान कर कार्यों को बन्द कर दिया (सितम्बर 2011/जुलाई 2013) और अपनी गतिविधियों को वॉल्ड सिटी क्षेत्र में प्रथम चरण की गतिविधियों तक सीमित किया। उस समय जब यह निर्णय लिया गया तब तक कुतुब की बॉवली की सफाई पर ₹ 9.37 लाख सरक्षंण नोट्स को बनाने पर ₹ 17.50 लाख तथा व्यय किए जा चुके थे। इस प्रकार यदि यह निर्णय समय पर इसके उद्देशित अधिदेश के साथ लिया गया होता तो ₹ 26.87 लाख के खर्च को बचाया जा सकता था।
- हेरिटेज सिटी का प्रदर्शन करना जैसा कि उसके अधिदेश का भाग था कंपनी ने हेरिटेज पदयात्रा और कार्यशालाए आयोजित की। कंपनी ने नामांकन आधार पर,

छमाही आधार पर ₹ 50000 के समेकित मासिक वेतन पर एक परामर्शदाता नियुक्त किया (फरवरी 2011)। जबकि लेखापरीक्षा में पाया गया कि आधे से ज्यादा हेरिटेज पदयात्रा वॉल्ड सिटी से अलग क्षेत्रों में आयोजित हुई जिसमें हौज खास, मैहरोली शामिल था जबकि एस.आर.डी.सी. को अपनी गतिविधियों को अपने अधिशेषानुसार शाहजहानाबाद के भीतर ही सीमित रखना चाहिए था। कंपनी ने इन पर ₹ 27.10 लाख[62] व्यय किए।

2.8.2 व्यापक ढाँचे के निर्माण में देरी

प्रत्येक परियोजना में शाहजहानाबाद के संरक्षण व पुनर्विकास के अधिदेशाधीन उद्देश्य की प्राप्ति के लिए किये जाने वाले कार्य और स्थान का विस्तृत आंकलन तैयार किया जाना है। इस लिए एस.आर.डी.सी. को प्रत्येक परियोजना के लिए कार्यक्रम और योजना जो भी आवश्यक हो विविध हिस्सेदारों को आमंन्त्रित करते हुए संरक्षण बजट और कार्यान्वयन प्रक्रिया के लिए व्यापक ढ़ॉचा तैयार करना चाहिए था। अन्तर्विरोध की गतिविधियों से बचाव के लिए इसको इस क्षेत्र में अन्य नागरिक एजेंसियों जैसेः नगर निगम, लोक निर्माण विभाग (लो.नि.वि.), विद्युत, जल आपूर्ति आदि द्वारा किए जा रहे कार्यों का विवरण भी जुटाना चाहिए था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि इसके गठन के सात वर्ष बीत जाने के बाद भी कंपनी किसी भी उद्देशित व्यापक योजना को अंतिम प्रारूप देने में समर्थ नहीं रही। यह भी देखा गया कि इसको दिए गए कुछ कार्य जैसे 'जामा मस्जिद के परिसर का पुनर्विकास' (दि.न.नि. से स्थानांतरित), 'चांदनी चौक का पुर्नविकास', जिसमें सभी बड़ी सड़कों के साथ–साथ भूमिगत सुविधाओं के लिए वाहिनी बनाने का कार्य भी शामिल थे, को टुकड़ो में किया गया जो कि बड़ी योजना के भाग नहीं थे।

2.8.3 विकास कार्य

चांदनी चौक पुर्नविकास परियोजना को दो चरणों में करने का निर्णय लिया गया, पहले चरण में सभी सेवाओं को भूमिगत करना सम्मिलित था और दूसरे चरण में चांदनी चौक का पुनरूत्थान शामिल था। लेखा परीक्षा ने पायाः

वॉल्ड सिटी में सुरूचि पूर्ण सुधार के लिए, रा.रा.क्षे.दि.स. ने वार्षिक योजना 2011–12 में सभी प्रमुख मार्गों पर जनोपयोगी सुविधाओं को भूमिगत करने के लिए वाहिनियों की व्यवस्था करने हेतु एस.आर.ड़ी.सी. के लिए ₹ 25 करोड़ का प्रावधान किया। प्रथम चरण में कंपनी ने दो मार्गो–उर्दू बाजार मार्ग और चाँदनी चौक मार्ग को चिह्नित किया (जून 2011)। इसने कार्य की लागत ₹ 12 करोड़ अनुमानित की, जिसे संशोधित कर ₹ 13.23 करोड़ किया गया (सितम्बर 2011), जो कि दिसम्बर 2011 तक पूर्ण होना था। परियोजना का उद्घाटन चाँदनी चौक मार्ग पर 5 दिसंबर 2011 को किया गया। कंपनी ने विज्ञापन पर ₹ 35.78 लाख का व्यय किया।

रा.रा.क्षे.दि.स. ने धीमी प्रगति को प्रेक्षित कर, क्योंकि कार्य उद्घाटन के दो वर्ष बाद भी कार्य शुरु नहीं हुआ, इसे लो.नि.वि. को स्थानान्तरित किया (फरवरी 2013), लेखापरीक्षा परीक्षण ने पाया कि लोक निर्माण विभाग (लो.नि.वि.) ने मुख्य मार्ग के उत्तरी भाग में नालियां बनाई थीं जबकि

[62]वेतनः ₹ 20 लाख, 40 माह के लिये ₹ 50,000 प्रतिमाह की दर से, विडियोग्राफी तथा फोटोग्राफी व्यय ₹ 7.10 लाख

दक्षिणी भाग का कार्य दिल्ली सरकार के ट्रामवे प्रणाली के लम्बित निर्णय के कारण अभी दिसम्बर 2015 तक शुरू करना बाकी था। तथापि कंपनी ने परियोजना के लिए रा.रा.क्षे. दि.स. के व्यय वित्त समिति से अनुमोदन और निधि प्राप्त करने के लिए ज्ञापन जमा नहीं किया था (फरवरी 2016)।

लेखापरीक्षा ने प्रेक्षित किया कि लो.नि.वि. ने उप राज्यपाल द्वारा बुलाई गई बैठक (जून 2014) में लिए गए निर्णय के अनुपालन में दिल्ली मेट्रो रेल निगम द्वारा ट्रामवे प्रणाली के लिए एक डीपीआर तैयार कराई (मई 2015)। जिसकी अनुमानित लागत ₹ 782 करोड़ थी। परियोजना 'शाहजहानाबाद पुनर्विकास योजना' के विषय क्षेत्र में थी, इसको ध्यान में रखते हुए, लो.नि.वि. ने ट्रामवे प्रणाली के डीपीआर को अनुमोदन के लिए डीपीआर बनाने की लागत ₹ 75 लाख (अभी अनुमोदन नही हुआ है), के भुगतान के लिए प्रार्थना सहित एस.आर.डी.सी. को भेजा (मई 2015) यद्यपि एस.आर.डी.सी. बोर्ड ने इस प्रस्ताव को इसकी भारी लागत और क्रियान्वयन की लंबी अवधि मानते हुए साफ तौर पर अस्वीकार कर दिया (सितम्बर 2015) और इसके स्थान पर वैद्युतीय बसों के लिए प्रस्ताव किया और लो.नि.वि. से निवेदन किया कि वैद्युतीय बसों के संचालन का प्रस्ताव जमा करे।

2.8.4 चाँदनी चौक का पुनर्विकास

'चाँदनी चौक का पुनर्विकास' परियोजना की संकल्पना वैज्ञानिक व औद्योगिक अनुसंधान परिषद और दि.न.नि. द्वारा 2008 में की गई और इसकी डीपीआर मैसर्स अभिमन्यु दलाल आर्किटेक्ट्स (अ.द.आ.) द्वारा कार्य की लागत का अनुमान ₹ 18.94 करोड़ किया गया। इस परियोजना में मार्गों पर पैदल यात्रियों के लिए व्यवस्था, वाहन मार्ग का सुधार, प्रकाश हेतु उपकरण, कलात्मक स्थल पर बागवानी के कार्य और भू–दृश्य– निर्माण हेतु, सार्वजनिक सेवाओं की संकल्पना की गई। एस.आर.डी.सी. ने इस परियोजना को परियोजना के दूसरे चरण– 'शाहजहानाबाद के सभी बड़े मार्गों के साथ नालियों की व्यवस्था' के रूप में ग्रहण किया (मई 2011) और रा.रा.क्षे.दि.स. से ₹ 22.5 करोड़ की निधि की माँग की (सितंबर 2011)। यद्यपि इसके बाद दिसम्बर 2015 तक कोई प्रगति नहीं हुई।

2.8.5 वित्त और क्षमता वृद्धि

कंपनी 100 *प्रतिशत* शहरी विकास विभाग, रा.रा.क्षे.दि.स. से प्राप्त सहायता अनुदान से वित्त पोषित है। 12वीं पंचवर्षीय योजना में इसे ₹ 200 करोड़[63] आवंटित हुए। (जिसमें पुर्नविकास एवं संरक्षण कार्य पर पूंजीगत व्यय और क्षमता वृद्धि व्यय सम्मलित है)। कंपनी को अपनी परियोजनाएँ व्यय वित्त समिति (ई.एफ.सी.) से अनुमोदित कराने के बाद ही निधि आवंटित की जानी थी। जबकि लेखापरीक्षा में पाया गया कि एस.आर.डी.सी. ने ई.एफ.सी. से अनुमोदन हेतु किसी परियोजना के लिए कोई ज्ञापन प्रस्तुत नहीं किया था। 2008–15 के दौरान एस.आर.डी.सी. को आवंटित और जारी की गई निधियों को नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

[63]मार्गों पर सेवाओं के भूमिगत–करण हेतु नालियों के प्रबंध, चांदनी चौक और जामा मस्जिद परिसर के पुनर्विकास, क्षमता निर्माण, डिजिटल मानचित्र और भू–सूचना प्रणाली आधारित स्मारकों को सूचीबद्ध करना, स्मारक संवेदी अवसंरचना के निर्माण, इत्यादि।

तालिका 2.8.1: निधियों का आवंटन, निर्गमन व उपयोग (2008–15)

(रु. करोड़ में)

वर्ष	आवंटित निधियाँ	जारी निधियाँ	उपयोगित निधि
2008-09	20.00	1.00	-
2009-10	5.00	4.93	0.29
2010-11	5.00	-	0.69
2011-12	30.00	-	1.32
2012-13	40.00	-	0.77
2013-14	47.00	-	0.81
2014-15	5.00	-	0.48
योग	**152.00**	**5.93**	**4.36**

यह स्पष्ट है कि एस.आर.डी.सी. अपने गठन के सात वर्ष बाद भी अपनी प्रारंभिक अवस्था में ही थी। ₹ 5.93 करोड़ की जारी प्रारम्भिक निधि के बाद कोई निधि जारी नहीं की गई क्योंकि एस.आर.डी.सी. ने ई.एफ.सी. के समक्ष किसी परियोजना का प्रस्ताव नहीं रखा। सात वर्षों की अवधि के दौरान ₹ 4.36 करोड़ का व्यय मुख्यतः स्थापना पर किया गया।

एस.आर.डी.सी. विभिन्न क्षेत्रों[64] में अंशकालिक व पूर्णकालिक विशेषज्ञ और/या परामर्शदाता नियुक्त करने में असफल रही। उप निदेशक (परियोजना एवं प्रशासन) का पद भी मई 2014 में ही सृजित हुआ उसने अब तक कोई औपचारिक अंशधारी विश्लेषण नहीं किया जिससे उन्हें कार्यक्रमों की योजना और उनके क्रियान्वयन और स्मारक स्थलों के रखरखाव में शामिल किया जा सके। इस तथ्य से यह भी प्रत्यक्ष है कि एस.आर.डी.सी. शाहजहानाबाद के पुनरूद्धार के लिए एक वैचारिक ढांचा बनाने में भी असमर्थ रहा (नवम्बर 2015)।

कंपनी 60 *प्रतिशत* तक स्टाफ की कमी से प्रभावित थी, और नौ महत्वपूर्ण पद[65] उनके सृजन होने के समय से ही रिक्त थे।

2.8.6 अन्य विषय

कंपनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों के अनुसार, किसी भी निदेशक का कंपनी के साथ कोई आर्थिक संबंध नही होना चाहिए। लेखापरीक्षा ने प्रेक्षित किया कि एस.आर.डी.सी. के बोर्ड में एक स्वतंत्र निदेशक था, उनकी फर्म (मैसर्स एडीए) के मार्फत 'शाहजहानाबाद के सभी मुख्य मार्गों के साथ–साथ नालियों की व्यवस्था' और 'चांदनी चौक के पुनर्विकास' के परामर्श दाता का कार्य किया गया। यह कंपनी अधिनियम का उल्लघंन था।

[64]इतिहास, विरासत शिक्षा, वास्तुशिल्प, संरक्षण, नगर नियोजन, कला व संस्कृति, वित्त, योजना, समन्वय और पर्यवेक्षण हेतु प्रशासन।

[65]अक्टूबर 2009 में परामर्शदाता (सांस्कृतिक धरोहर), परामर्शदाता (योजना व समन्वय) और प्रबंधक (सू.प्रौ.) के सृजित तीन पद, सितंबर 2011 में उप निदेशक (अभियांत्रिकी कार्य), उप निदेशक (नगर नियोजन), सहा. निदेशक (सिविल), सहा. निदेशक (विधुत), कनिष्ठ अभियंता (सिविल), कनिष्ठ अभियंता (विधुत) के सृजित छःपद।

2.8.7 निष्कर्ष

यद्यपि एस.आर.डी.सी. की स्थापना वर्ष 2008 में हुई थी, इसने शाहजहानाबाद के पुनर्विकास के संकलित अधिदेश के कार्यान्वयन के लिए अभी तक कोई योजना नहीं बनाई। यह एक भी परियोजना के लिए संकल्पना और योजना बनाने में असफल रही और शाहजहानाबाद के पुनरूद्धार का उद्देश्य अभी तक आरम्भिक अवस्था में ही था।

नई दिल्ली
दिनांक

(डौली चक्रबर्ती)
प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा), दिल्ली

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली
दिनांक

(शशि कान्त शर्मा)
भारत के नियंत्रक–महालेखापरीक्षक

परिशिष्ट / अनुलग्नक

परिशिष्ट – 1
दिल्ली मूल्य वर्धित कर (डीवैट) तथा केन्द्रीय बिक्री कर (के.बि.क.) अधिनियम के अन्तर्गत निर्धारण के विभिन्न प्रकार
(पैराग्राफ 1.2.2 को देखें)

डीवैट तथा के.बि.क. अधिनियम के अन्तर्गत निर्धारण की प्रणाली

स्व निर्धारण	धारा 31 (1) के अन्तर्गत, जहाँ रिटर्न एक व्यक्ति द्वारा प्रस्तुत की जाती है जैसा कि अधिनियम की धारा 26 अथवा 27 के अन्तर्गत आवश्यक है जिसमें निर्धारित सूचना सम्मिलित है तथा इस अधिनियम व नियमों की आवश्यकताओं के अनुरूप है–(क) जिस दिन व्यापारी द्वारा रिटर्न जमा की जाती है जिसमें कर की राशि विनिर्दिष्ट होती है, उसी दिन आयुक्त द्वारा कर का निर्धारण माना जाता है। (ख) रिटर्न को निर्धारण का नोटिस माना जाता है तथा यह आयुक्त पर निर्भर होता है और (ग) खण्ड (ख) में उल्लिखित नोटिस को उस व्यक्ति को उस दिन जारी हुआ माना जाता है जब आयुक्त द्वारा निर्धारण किया हुआ समझा जाता है।
चूक निर्धारण	धारा 32 (1) के अन्तर्गत, यदि किसी व्यक्ति ने (क) अधिनियम के अन्तर्गत निर्धारित तिथि तक रिटर्न प्रस्तुत नहीं की है या (ख) अपूर्ण या त्रुटिपूर्ण रिटर्न प्रस्तुत की है अथवा (ग) ऐसी रिटर्न प्रस्तुत की है जो कि अधिनियम की आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं है अथवा (घ) किसी अन्य कारणों से आयुक्त उस व्यक्ति द्वारा प्रस्तुत रिटर्न से संतुष्ट नहीं है, आयुक्त उन कारणों को लिखित में दर्ज कराकर अपने विवेकानुसार एक आदेश द्वारा एक वर्ष में सम्मलित एक कर अवधि हेतु बकाया कर की राशि या एक से अधिक कर अवधि के लिये निर्धारण अथवा पुर्ननिर्धारण कर सकता है।
जुर्माना निर्धारण	धारा 33 के अन्तर्गत, यदि कोई व्यक्ति अधिनियम के अन्तर्गत जुर्माने का भुगतान करने हेतु उत्तरदायी है तो आयुक्त मामले का निर्धारण करेगा तथा उस व्यक्ति को देय जुर्माने के निर्धारण हेतु नोटिस जारी करेगा।
केन्द्रीय बिक्री कर (के.बि.क.) अधिनियम के अन्तर्गत निर्धारण	के.बि.क. अधिनियम की धारा 9(2), अन्य बातों के साथ–साथ राज्य सरकार के प्राधिकारियों जो के.बि.क. अधिनियम की विभिन्न धाराओं के अन्तर्गत भारत सरकार की ओर से कर संग्रहित करते हैं, को कर के निर्धारण, पुनः निर्धारण, संग्रहण एवं ब्याज एवं जुर्माना सहित कर के भुगतान को लागू करने का अधिकार प्रदान करती है।

अनुलग्नक 1.1
ऐसे मामलो के विवरण जिनका निर्धारण छूट गया और वे अवधि बाधित हो गए
(पैराग्राफ 1.2.2.1 को देखें)

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	वार्ड	2009-10		2010-11	
		गैर निर्धारित मामले	जीटीओ	गैर निर्धारित मामले	जीटीओ
1	33	2	21.33	3	39.29
2	44	14	148.27	15	314.45
3	49	5	57.73	3	36.97
4	76	7	146.19	7	272.40
5	86	8	56.70	5	108.83
6	88	12	132.49	9	103.28
7	94	23	389.80	15	518.17
8	101	14	984.19	19	1299.71
9	104	5	70.22	2	99.33
10	201	3	93.21	4	480.21
11	204	3	125.82	3	48.02
योग		**96**	**2225.95**	**85**	**3320.66**

अनुलग्नक 1.2
लम्बित माँग मामलों की सूची
(पैराग्राफ 1.2.2.2 (i) तथा (ii) को देखें)

(₹ करोड़ में)

वार्ड सं.	चयनित माँग मामले	मामले जहाँ माँग के भुगतान/ संशोधित किये गये	बकाया माँग मामले	बकाया राशि	आपत्ति दर्ज मामले[1]	आपत्ति के अन्तर्गत राशि	मामले जहाँ न आपत्ति दर्ज की गई न माँग का भुगतान किया गया	राशि
33	72	7	65	7.59	0	0	65	7.59
44	235	28	207	100.11	2	45.00	205	55.11
49	256	49	207	21.10	5	0.36	202	20.74
76	157	10	147	32.65	0	0	147	32.65
86	129	56	73	7.72	15	3.24	58	4.48
88	135	12	123	18.36	9	0.23	114	18.13
94	421	17	404	148.33	0	0	404	148.33
101	358	70	288	84.89	0	0	288	84.89
104	189	41	148	24.40	65	9.47	83	14.93
201	122	36	86	36.50	39	13.74	47	22.76
204	175	26	149	30.40	29	7.88	120	22.52
योग	**2249**	**352**	**1897**	**512.05**	**164**	**79.92**	**1733**	**432.13**

[1]वार्ड 33,76,94 तथा 101 ने ओ.एच.ए. के पास डीलरों द्वारा दर्ज आपत्तियों से संबंधित कोई सूचना प्रदान नहीं की थी।

अनुलग्नक 1.3
रद्द व्यापारियों के प्रति बकाया माँग
(पैराग्राफ 1.2.2.2 (iv) को देखें)

(₹ करोड़ में)

वार्ड सं.	व्यापारियों की संख्या जिनका पंजीकरण प्रमाणपत्र रद्द किया गया	मामलों की संख्या	राशि
33	07	14	2.98
44	09	33	52.82
49	18	63	9.18
76	05	17	8.45
86	01	01	0.77
88	05	16	5.98
94	48	132	74.68
101	29	97	51.43
104	03	26	4.75
204	03	11	3.94
योग	**128**	**410**	**214.98**

अनुलग्नक 1.4
माँगों की वसूली किए बिना पंजीकरण प्रमाणपत्र (प.प्र.) को रद्द करने के बाद व्यापारियों को फॉर्म जारी किये गये
(पैराग्राफ 1.2.3.1 (iii) को देखें)

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	टिन सं. तथा वार्ड सं.	फॉर्म का प्रकार	प.प्र.को रद्द करने की तिथि	फॉर्म को जारी करने की तिथि	फॉर्म राशि	माँग राशि
1	07560473427, वार्ड-76	सी	20.06.2014	29.07.2014	0.48	0.24
2	07256893591, वार्ड-101	सी	15.05.2013	30.08.2014	0.14	0.06
3	07730364839, वार्ड- 94	सी	09.01.2014	06.08.2014	1.59	0.18
		एफ	09.01.2014	06.08.2014	2.16	-
4	07590417296, वार्ड-94	सी	02.07.2012	16.06.2014	0.04	0.18
5	07050468906, वार्ड-101	एफ	12.05.2014	24.05.2014	6.00	0.18
6	07620212658, वार्ड-104	एफ	30.04.2011	17.04.2013	31.38	0.14
7	07980378039, वार्ड-76	सी	19.03.2012	08.11.2012	15.17	0.18
योग					**56.96**	**1.16**

अनुलग्नक 1.5

उन व्यापारियों को वापसी की अनुमति जिनका पंजीकरण रद्द किया गया था

(पैराग्राफ 1.2.3.1 (vi) को देखें)

(यूनिट ₹ में)

क्र. सं.	टिन सं.	वार्ड	प.प्र.को रद्द करने की तिथि	वापसी राशि	जारी करने की तिथि	निर्धारण अवधि	निर्धारण की तिथि	मांग राशि
1	07040113843	49	31/07/2013	157925	29/10/2013	प्रथम तिमाही – 2012	07/06/2014	31820
2	07150439654	76	1/10/2013	923	23/12/2013	तृतीय तिमाही – 2012	07/06/2014	1763
3	07230303422	49	1/07/2011	16969	19/07/2011	वार्षिक – 2011	26/02/2013	10000
4	07500229796	94	15/03/2012	157372	11/07/2012	वार्षिक – 2010	30/03/2015	1472814
5	07550295292	94	30/05/2012	6137	29/01/2014	प्रथम तिमाही – 2012	07/06/2014	199
6	07560223943	94	1/04/2012	242826	31/01/2014	वार्षिक – 2010	30/03/2015	2059586
7	07720165267	94	1/04/2012	242032	31/01/2014	वार्षिक – 2010	30/03/2015	1919552
8	07730203625	76	30/09/2010	76436	12/05/2011	वार्षिक – 2009	05/11/2012	200883
9	07730307609	49	27/12/2010	14485	08/08/2012	वार्षिक – 2010	09/03/2015	430175
10	07900067683	49	31/03/2012	150000	23/05/2012	वार्षिक – 2010	16/03/2015	1636286
11	07900280695	104	1/04/2012	242284	24/06/2014	वार्षिक – 2010	30/03/2015	1340330
योग				**1307389**				**9103408**

अनुलग्नक 2.1 (i)

राज्य सरकार द्वारा उन सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (सा.क्षे.उ.) मे निवेशों को दर्शाता विवरण जिनके लेखें बकाया थे

(पैराग्राफ 2.1.9 को देखें)

(कॉलम 4 और 6 से 8 के आंकड़े करोड़ में है)

क्र. सं.	सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम का नाम	जिस वर्ष तक के अंतिम लेखे बनाए गए थे	अद्यतन अंतिम लेखों के अनुसार प्रदत पूंजी	अंतिम रूप दिये जाने वाले लंबित लेखों की लेखा अवधि	जिन वर्षो में लेखों में बकाए थे, उन वर्षो के दौरान राज्य सरकार द्वारा निवेश			
					वर्ष	अंशदान	ऋण	अनुदान/ सब्सिडी
(1)	(2)	(3)	(4)		(5)	(6)	(7)	(8)
क	कार्यशील कम्पनियाँ/निगम							
1	दिल्ली अनुसूचित जाति/ अनुसूचित जन जाति/अन्य पिछड़ा वर्ग/ अल्पसंख्यक, विकलांग वित्तीय एवं विकास निगम लिमिटेड	2003-04	25.92	11 वर्ष (2004-05 to 2014-15)	2004-05	0.00	0.00	2.04
					2005-06	1.81	0.00	0.66
					2006-07	0.00	0.34	0.00
					2007-08	7.00	2.15	0.00
					2008-09	0.64	0.00	0.36
					2009-10	6.00	0.00	0.64
					2010-11	3.83	0.00	0.51
					2011-12	0.00	0.00	0.50
					2012-13	0.00	50.00	0.53
					2013-14	0.00	0.00	81.00
					2014-15	0.00	0.00	0.00
2	दिल्ली राज्य औद्योगिक एवं अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड	2013-14	21.00	1 वर्ष (2014-15)	2014-15	0.00	0.00	0.00
3	दिल्ली पावर कंपनी लिमिटेड	2013-14	745.05	1 वर्ष (2014-15)	2014-15	0.00	0.00	350.00
4	दिल्ली ट्रांसको लिमिटेड	2013-14	3951.00	1 वर्ष (2014-15)	2014-15	0.00	100.00	200.00
5	इंद्रप्रस्थ पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड	2013-14	736.54	1 वर्ष (2014-15)	2014-15	0.00	0.00	5.00
6	प्रगति पावर कॉरपोरेशन लिमिटेड	2013-14	2074.19	1 वर्ष (2014-15)	2014-15	0.00	100.00	0.00
7	दिल्ली राज्य नागरिक आपूर्ति निगम लिमिटेड	2013-14	7.00	1 वर्ष (2014-15)	2014-15	0.00	0.00	40.89
8	दिल्ली पर्यटन एवं परिवहन विकास निगम लिमिटेड	2013-14	6.28	1 वर्ष (2014-15)	2014-15	0.00	0.00	3.61
9	दिल्ली परिवहन तथा अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड	2012-13	10.65	2 वर्ष (2013-14 to 2014-15)	2013-14	0.00	10.00	0.00
					2014-15	0.00	0.00	0.00
	योग क (कार्यशील सरकारी कंपनियां)		**7577.63**			**19.28**	**262.49**	**685.74**
ख	कार्यशील सांविधिक निगम							
1	दिल्ली वित्तीय निगम	2013-14	26.30	1 वर्ष (2014-15)	2014-15	0.00	0.00	0.00
2	दिल्ली परिवहन निगम	2013-14	1983.85	1 वर्ष (2014-15)	2014-15	0.00	0.00	1003.85
	योग ख (कार्यशील सांविधिक निगम)		**2010.15**			**0.00**	**0.00**	**1003.85**
	कुल योग (क + ख)		**9587.78**			**19.28**	**262.49**	**1689.59**
	कुल निवेश						**1971.36**	

अनुलग्नक –2.1 (ii)

सरकारी कंपनियों और सांविधिक निगमों की उनके अद्यतन अंतिम वित्तीय विवरणों/लेखों के अनुसार सारांशीकृत वित्तीय स्थिति और कार्यकारी परिणाम

(पैराग्राफ 2.1.11 को देखें)

(कॉलम 5 से 12 तक में आंकड़े करोड़ में है)

क्र. सं.	कंपनी का क्षेत्र और नाम	लेखा अवधि	वर्ष जब तक के अंतिम लेखे बनाए गए	प्रदत्त पूंजी	वर्ष के अंत मे बकाया ऋण	संचित लाभ (+)/ हानि (–)	टर्नओवर	निवल लाभ (+)/घाटा(–)				लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ का निवल प्रभाव[67]	प्रयुक्त पूंजी[68]	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ[69]	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत प्रतिलाभ	श्रमशक्ति
								निवल लाभ घाटा, ब्याज व अवमूल्यन के बिना	ब्याज	अवमूल्यन	निवल लाभ घाटा (कर से पूर्व)					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	9 (क)	9 (ख)	9 (ग)	9(घ)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
क. कार्यशील सरकारी कम्पनियां																
वित्त																
1	दिल्ली अनुसूचित जाति/अनुसूचित जन जाति/अन्य पिछड़ा वर्ग/ अल्पसंख्यक, विकलांग वित्तीय एवं विकास निगम लिमिटेड	2003-04	2013-14	25.92	11.79	26.99	11.09	6.22	0.40	0.25	5.57	0.00	81.94	5.97	7.29	166
क्षेत्रवार योग				**25.92**	**11.79**	**26.99**	**11.09**	**6.22**	**0.40**	**0.25**	**5.57**	**0.00**	**81.94**	**5.97**	**7.29**	**166**
अवसंरचना																
2	दिल्ली राज्य औद्योगिक एव अवसरचना विकास निगम लिमिटेड	2013-14	2014-15	21.00	0.00	311.75	1305.00	150.04	0.00	1.69	148.35	0.00	2026.06	148.35	7.32	1521
3	शाहजहानाबाद, पुनर्विकास निगम[70]	2014-15	2015-16	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.05	0.00	0.00	0.18	0.00	0.00	16
क्षेत्रवार योग				**21.00**	**0.00**	**311.75**	**1305.00**	**150.09**	**0.00**	**1.74**	**148.35**	**0.00**	**2026.24**	**148.35**	**7.32**	**1537**
पावर																
4	दिल्ली पावर कम्पनी लिमिटेड	2013-14	2014-15	745.05	3189.98	-1660.24	0.00	57.29	93.28	0.02	-36.01	0.00	3837.82	57.27	1.49	18

[67]लेखा अभ्युक्तियों के प्रभाव में सांविधिक लेखापरीक्षकों और नि.म.ले.प. की अंतिम लेखों पर अक्टूबर 2014 से सितम्बर 2014 की अवधि के दौरान जारी की गई अभ्युक्तियों का निवल प्रभाव शामिल है और इसे लाभ की वृद्धि (+)/ घाटे में कमी (–), लाभ में कमी।

[68]नियोजित पूंजी निवल अचल परिसम्पत्तियों (जिसमें पूंजीगत चालू कार्य शामिल है) में चालू पूंजी का कुल प्रदर्शित करती है, वित्त कम्पनियों/निगमों को छोड़कर जिनमें नियोजित पूंजी की गणना चालू पूंजी के प्रारम्भिक व अंतिम शेष, मुक्त आरक्षित, बंधपत्र, जमा और ऋण (पुनर्वितीय सहित) के कुल योग के माध्यम से की जाती है।

[69]चालू पूंजी पर प्रतिलाभ को लाभ व हानि लेखा में दर्ज लाभ और ब्याज को जोड़कर प्राक्कलित किया गया।

[70]शाहजहानावाद पुनर्विकाश निगम के पास ₹ 700 मात्र की प्रदत्त पूंजी, ₹ 113 ब्याज और ₹ 43514 मात्र के संचित लाभ है।

क्र. सं.	कंपनी का क्षेत्र और नाम	लेखा अवधि	वर्ष जब तक के अंतिम लेखे बनाए गए	प्रदत्त पूंजी	वर्ष के अंत मे बकाया ऋण	संचित लाभ (+)/ हानि (–)	टर्नओवर	निवल लाभ (+)/घाटा(–)				लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ का निवल प्रभाव[67]	प्रयुक्त पूंजी[68]	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ[69]	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत प्रतिलाभ	श्रमशक्ति
								निवल लाभ घाटा, ब्याज व अवमूल्यन के बिना	ब्याज	अवमूल्यन	निवल लाभ घाटा (कर से पूर्व)					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	9 (क)	9 (ख)	9 (ग)	9(घ)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
5	दिल्ली ट्रांसको लिमिटेड	2013-14	2014-15	3951.00	1695.23	-2593.23	532.39	-1.40	79.03	119.54	-199.97	-2.59	3482.80	-120.94	0.00	1502
6	इंद्रप्रस्थ पावर जनरेशन कंपनी लिमिटेड	2013-14	2014-15	736.54	88.15	438.57	969.12	350.20	122.76	37.78	189.66	0.00	701.84	312.42	44.51	955
7	प्रगति पावर कॉरपोरेशन लिमिटेड	2013-14	2014-15	2074.19	2068.71	1227.62	2139.00	1105.08	304.94	202.23	597.91	0.00	6112.18	902.85	14.77	277
8	दि.रा.औ.अ.वि.नि.लि. इनर्जी लि.	2014-15	2015-16	0.01	0.00	0.21	0.16	0.11	0.00	0.00	0.11	0.03	0.23	0.11	47.83	0
क्षेत्रवार योग				**7506.79**	**7042.07**	**-2587.07**	**3640.67**	**1511.28**	**600.01**	**359.57**	**551.70**	**-2.56**	**14134.87**	**1151.71**	**8.15**	**2752**
सेवाएँ																
9	दिल्ली राज्य नागरिक आपूर्ति निगम लिमिटेड	2013-14	2014-15	7.00	2.14	19.00	1037.22	11.78	0.00	0.56	11.22	0.00	35.10	11.22	31.97	650
10	दिल्ली पर्यटन एवं परिवहन विकास निगम लिमिटेड	2013-14	2014-15	6.28	0.00	21.46	1050.60	22.41	0.00	3.15	19.26	0.00	196.97	19.26	9.78	782
11	जियोस्पेशियल दिल्ली लिमिटेड	2014-15	2015-16	10.76	1.00	3.56	4.24	2.60	0.00	0.73	1.87	0.22	21.15	1.87	8.84	63
12	दि.रा.औ.अ.वि.नि.लि. एक्जिम लि.	2014-15	2015-16	0.01	0.03	-0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0
13	दि.रा.औ.अ.वि.नि.लि. मद्य लि.	2014-15	2015-16	0.01	0.00	-0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-0.03	0.00	0.00	0
14	दि.रा.औ.अ.वि.नि.लि. रखरखाव सेवाएँ लि.	2014-15	2015-16	0.01	0.00	-0.07	0.00	-0.01	0.00	0.00	-0.01	0.00	-0.06	-0.01	0.00	0
क्षेत्रवार योग				**24.07**	**3.17**	**43.87**	**2092.06**	**36.78**	**0.00**	**4.44**	**32.34**	**0.22**	**253.13**	**32.34**	**12.78**	**1495**
परिवहन																
15	दिल्ली ट्रांसपोर्ट एवं अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड	2012-13	2014-15	10.65	20.00	21.97	28.23	36.01	19.31	1.98	14.72	0.00	219.84	34.03	15.48	135
क्षेत्रवार योग				**10.65**	**20.00**	**21.97**	**28.23**	**36.01**	**19.31**	**1.98**	**14.72**	**0.00**	**219.84**	**34.03**	**15.48**	**135**
योग क (क्षेत्रानुसार सभी कार्यशील सरकारी कम्पनियों)				7588.43	7077.03	-2182.49	7077.05	1740.38	619.72	367.98	752.68	-2.34	16716.02	1372.40	8.21	6085
ख कार्यशील सांविधिक निगम																
वित्त																
16	**दिल्ली वित्तीय निगम**	2013-14	2014-15	26.30	56.99	0.00	16.99	7.45	7.10	0.32	0.03	0.00	146.70	7.13	4.86	99
क्षेत्रवार योग				**26.30**	**56.99**	**0.00**	**16.99**	**7.45**	**7.10**	**0.32**	**0.03**	**0.00**	**146.70**	**7.13**	**4.86**	**99**
परिवहन																
17	दिल्ली परिवहन निगम	2013-14	2014-15	1983.85	11676.14	-18971.02	1115.98	1298.13	2490.20	171.67	-1363.74	-2671.18	2557.09	1126.46	44.05	32930
क्षेत्रवार योग				**1983.85**	**11676.14**	**-18971.02**	**1115.98**	**1298.13**	**2490.20**	**171.67**	**-1363.74**	**-2671.18**	**2557.09**	**1126.46**	**44.05**	**32930**
योग ख (सभी क्षेक्षेत्रवार कार्यशील सांविधिक निगम)				**2010.15**	**11733.13**	**-18971.02**	**1132.97**	**1305.58**	**2497.30**	**171.99**	**-1363.71**	**-2671.18**	**2703.79**	**1133.59**	**41.93**	**33029**
कुल योग (क+ख)				**9598.58**	**18810.16**	**-21153.51**	**8210.02**	**3045.96**	**3117.02**	**539.97**	**-611.03**	**-2673.52**	**19419.81**	**2505.99**	**12.90**	**39114**

अनुलग्नक – 2.2 ए

2010–11 से 2014–15 के वर्षों के दौरान निगम की वित्तीय स्थिति

(पैराग्राफ 2.2.2 एवं 2.2.2.2 को देखें)

(₹ करोड़ में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
देयताएँ					
कुल इक्विटी पूंजीगत जिसमें जेएनएनयूआरएम के अंतर्गत जारी किए गए ₹ 540 करोड़ शामिल है	1583.30	1784.30	1983.85	1983.85	1983.85
आरक्षिति और निधियाँ	193.26	257.45	270.58	301.71	326.70
रा.रा.क्षे.दि.स. से ऋण	511.30	511.30	511.30	511.30	511.30
रा.रा.क्षे.दि.स. से प्राप्त अर्थोपाय ऋण	11164.84	11164.84	11164.84	11164.84	11164.84
सहायता अनुदान (वी.आर.एस.) पेन्शन	0.47	0.47	0.47	0.00	24.0
सहायता अनुदान – जल संग्रहण	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
बस डिपो/टर्मिनलों के निर्माण हेतु अनुदान	137.87	128.27	139.36	146.80	22.02
सहायता अनुदान– अर्थोपाय	0	529	1304	0	0
सरकारी ऋणों पर ब्याज	170.65	1915.33	3954.93	6419.86	9222.86
चालू देयताएँ	1171.00	578.45	514.82	550.69	632.56
योग	**14932.71**	**16869.44**	**19844.17**	**21079.07**	**23888.15**
परिसंपत्तियाँ					
अचल परिसंपत्तियाँ (लागत पर)	2538.41	2517.64	2473.99	2448.07	2327.76
अवमूल्यन घटाकर	629.61	760.79	865.40	1002.55	1050.17
निवल अचल परिसंपत्तियाँ	1908.80	1756.85	1608.59	1445.52	1277.59
आरक्षित निधियों के प्रति बैंक में निवेश/जमा राशि	2.164	2.37	2.57	2.82	2.99
कुल चालू परिसंपत्तियाँ, ऋण व अग्रिम	759.95	417.35	625.73	659.71	718.79
संचित घाटा	12261.80	14692.88	17607.28	18971.02	21888.78
योग	**14932.71**	**16869.44**	**19844.17**	**21079.07**	**23888.15**
अनुपात विश्लेषण					
लिक्विड अनुपात	0.26 :1	0.33 : 1	0.51 : 1	0.63 : 1	0.43:1
ऋण इक्विटी अनुपात	7.37	6.55	5.88	5.88	5.88
अंशधारक निधि की अचल परिसंपतियाँ	111.25	88.74	73.34	64.99	56.81
इक्विटी पर प्रतिलाभ	-146.78	-131.57	-139.68	-61.75	- 130.46
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	-220.978	-175.635	-213.082	-108.704	-246.48
निवल मूल्य	-10346.87	-11993.35	-13908.99	-16538.60	-19532.19

अनुलग्नक 2.2 बी
2010–15 की अवधि के लिए निगम के कार्यकारी परिणाम
(पैराग्राफ 2.2.2 को देखें)

(₹ करोड़ में)

क्र.सं	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	संचालनात्मक राजस्व	866.34	1196.05	1228.38	1115.98	992.17
2	गैर–संचालनात्मक राजस्व	116.64	80.65	96.03	113.04	117.70
3	रा.रा.क्षे.दि.स. से सहायता अनुदान का उपयोग	0.00	0.00	0.00	2204.00	1104.64
4	अन्य पूर्व अवधि समायोजन, इत्यादि	1.99	138.93	25.28	16.57	12.03
5	**योग राजस्व (1+2+3+4)**	**984.97**	**1415.63**	**1349.69**	**3449.59**	**2226.54**
	संचालनात्मक व्यय					
6	सीएनजी, तेल और लुब्रीकेंट्स तथा मरम्मत व रखखाव	354.28	513.91	597.27	578.31	492.35
7	एएमसी प्रभार– लो फ्लोर बसें	56.79	109.23	145.98	172.64	197.57
8	कुल कर्मचारी लागत	985.06	1165.67	1220.18	1310.77	1329.59
9	अवमूल्यन	159.05	184.31	173.10	171.67	169.11
10	अन्य विविध संचालनात्मक व्यय	52.25	60.79	67.53	76.82	76.74
11	**योग संचालनात्मक व्यय (6+7+8+9+10)**	**1607.43**	**2033.91**	**2204.06**	**2310.21**	**2265.36**
	गैर–संचालनात्मक व्यय					
12	रा.रा.क्षे.दि.स. के ऋणों पर ब्याज	1678.88	1770.82	2039.60	2456.79	2803.00
13	अन्य (इक्विटी पूंजीपर ब्याज और पूंजी रिजर्व में पुनर्विभाजित योजनागत ऋण तथा अन्य गैर–संचालनात्मक राजस्व)	33.78	41.97	20.43	46.34	75.93
14	**योग गैर–संचालनात्मक व्यय** (12+13)	1712.66	1812.79	2060.03	2503.13	2878.93
15	योग व्यय (11+14)	3320.09	3846.70	4264.09	4813.34	5144.29
16	वर्ष हेतु संचालनात्मक घाटा (1–11)	741.09	837.86	975.68	1194.23	1273.19
17	वर्ष हेतु कुल घाटा (15–5)	2335.12	2431.07	2914.40	1363.75	2917.75
	प्रति किलोमीटर पर राजस्व व व्यय का विश्लेषण					
18	संचालित प्रभावी कि.मी. (करोड़ में)	29.22	37.4	35.36	31.67	28.74

क्रं.सं	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
19	प्रति कि.मी. संचालनात्मक राजस्व (1/18) (₹)	29.65	31.98	34.74	35.24	34.52
20	प्रति कि.मी. गैर–संचालनात्मक व्यय (2/18) (₹)	3.99	2.16	2.72	3.57	4.10
21	प्रति कि.मी. कुल आय (5/18) (₹)	33.71	37.85	38.17	108.92	77.47
22	प्रति कि.मी. संचालनात्मक व्यय (11/18) (₹)	55.01	54.38	62.33	72.95	78.82
23	प्रति कि.मी. गैर– संचालनात्मक व्यय (14/18) (₹)	58.61	48.47	58.26	79.04	100.17
24	प्रति कि.मी. संचालनात्मक घाटा (16/18) (₹)	25.36	22.40	27.59	37.71	44.30
25	ट्रैफिक आय (₹ करोड़ में)	863.60	1191.44	1222.53	1109.92	987.05
26	गैर–ट्रैफिक आय (₹ करोड़ में)	119.38	85.26	101.88	119.10	122.82
27	प्रति कि.मी. ट्रैफिक आय (25/18) (₹)	29.56	31.86	34.57	35.05	34.34
28	प्रति कि.मी. गैर–ट्रैफिक आय (26/18) (₹)	4.09	2.28	2.88	3.76	4.27
29	परिवर्ती लागत (₹ करोड़ में)	412.34	625.75	744.75	751.76	689.92
30	प्रति कि.मी. परिवर्ती लागत (29/18) (₹)	14.11	16.73	21.06	23.74	24.01
31	अंशदान (कुल आय – परिवर्ती लागत) (₹ करोड़ में)	570.64	650.95	579.66	477.26	419.95
32	प्रति कि.मी. अंशदान (31/18) (₹)	19.53	17.41	16.39	15.07	14.61
33	अर्द्ध परिवर्तीलागत (कर्मचारी लागत किराया दरें और कर इत्यादि) (₹ करोड़ में)	1069.25	1236.23	1303.63	1420.15	1439.31
34	प्रति कि.मी. अर्द्ध परिवर्ती लागत का कुल योग (33/18) (₹)	36.59	33.05	36.87	44.84	50.08
35	कार्यशील व्यय (परिवर्ती लागत + अर्द्ध परिवर्ती लागत) प्रति कि.मी. (₹)	50.70	49.79	57.93	68.58	74.09
36	कार्यशील घाटा (₹ करोड़ में)	498.61	585.28	723.98	942.89	1019.36
37	प्रति कि.मी. कार्यशील घाटा (36/18) (₹)	17.06	15.65	20.47	29.77	35.47
38	अवमूल्यन प्रति कि.मी. (₹ में)	5.44	4.93	4.90	5.42	5.88
39	रा.रा.क्षे.दि.स. केऋण पर ब्याज प्रति कि.मी. (₹ में)	57.45	47.35	57.68	77.57	97.53
40	प्रति कि.मी. नियत व्यम (₹)	62.90	52.28	62.58	83.00	103.41
41	**प्रति कि.मी. कुल व्यय (₹)**	**113.60**	**102.06**	**120.51**	**151.57**	**177.50**
42	**प्रति कि.मी. कुल लाभ (हानि) (₹)**	**(-)79.92**	**(-)65.00**	**(-)82.42**	**(-)43.06**	**(-)101.52**

स्रोतः निगम के वार्षिक लेखे तथानिगम द्वारा प्रदत सूचनाएँ

अनुलग्नक 2.3
दिल्ली परिवहन निगम की संचालनात्मक निष्पादन को दर्शाता विवरण
(पैराग्राफ 2.2.3 को देखें)

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	वर्ष के अंत में बसों की संख्या[6]	6197	5885	5438	5216	4705
2	बसों की औसत संख्या	5771	6084	5609	5341	4977
3	सड़कों पर बसों की औसत संख्या	4330	5121	4805	4567	4180
4	बसों के उपयोग की प्रतिशतता {(3÷2)×100}	75.03	84.27	85.77	85.51	84.10
5	कर्मचारियों की संख्या	41938	40796	38162	35561	32930
6	कर्मचारी वाहन अनुपात (5÷2)	7.27	6.71	6.80	6.66	6.62
7	वर्ष के दौरान संचालित रूटों की संख्या	571	547	556	567	558
8	प्रतिदिन निर्धारित ट्रिपों की औसत संख्या	38949	46621	45795	46963	44207
9	प्रतिदिन संचालित ट्रिपों की औसत संख्या	30819	39983	38612	37404	35511
10	संचालनात्मक अनुपात (प्रतिशत) {(9÷8)×100}	79.13	85.76	84.31	79.65	80.33
11	निर्धारित किलोमीटर (लाख में)	3666.18	4354.33	4195.17	4012.45	3647.73
12	कुल संचालित किलोमीटर (लाख में)	2981.80	3806.74	3592.39	3216.42	2910.86
13	संचालित प्रभावी किलोमीटर की संख्या (लाख में)	2920.70	3738.70	3534.09	3165.21	2870.98
14	डेड किलोमीटर (लाख में)	61.10	68.04	58.30	51.21	39.88
15	कुल किलोमीटर से डेड किलोमीटर की प्रतिशतता {(14÷12)×100}	2.05	1.79	1.62	1.59	1.37
16	छोड़े गए किलोमीटर (लाख में) (11–13)	745.48	615.63	661.08	847.24	776.75
17	निर्धारित किलोमीटर से छोड़े गए किलोमीटर की प्रतिशतता {(16÷11)×100}	20.33	14.14	15.76	21.12	21.29
18	वाहन उपयोग किलोमीटर/बस/दिन (13÷ सड़क पर चल रहे वाहनों की औसत संख्या ÷ वर्ष में दिनों की संख्या)	185	199	202	190	188
19	दिल्ली की जनसंख्या (लाख में)	167.53	171.15	174.85	178.62	182.48
20	प्रति एक लाख जनसंख्या पर सड़क पर चल रही बसों की औसत संख्या (3÷19)	25.85	29.92	27.48	25.57	22.91
21	कुल ली गई सवारियाँ (लाख में)	11066.15	16176.86	17071.79	15867.61	14187.28
22	भार घटक (प्रतिशत)	71.43	77.75	92.90	86.63	85.02
23	प्रति 10,000 किलोमीटर पर वाहन की खराबी	1.77	2.35	3.19	3.95	5.35
24	प्रति एक लाख किलोमीटर पर दुर्घटनाएँ	0.07	0.07	0.07	0.07	0.06

[71]सात मारुति वर्सा DX2 को छोड़कर

अनुलग्नक 2.4

वास्तविक उपयोग, प्रति किलोग्राम प्राप्त माईलेज और सीएनजी उपभोग पर अतिरिक्त व्यय

(पैराग्राफ 2.2.3.8 को देखें)

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	एस.एफ. बसों के कुल सकल किलोमीटर (लाख में)	1198.60	1152.27	910.69	748.53	528.25
2	सीएनजी का वास्तविक उपभोग (लाख कि.ग्रा. में)	400.30	396.81	321.98	268.33	190.70
3	प्रति कि.ग्रा. प्राप्त औसत कि.मी. (1/2)	2.99	2.90	2.83	2.79	2.77
4	मानकों के अनुसार उपभोग	386.41	370.20	292.02	239.91	168.60
5	अधिक उपभोग (लाख कि.ग्रा. में) (2–4)	13.89	26.61	29.96	28.42	22.10
6.	प्रति कि.ग्रा. औसत लागत (₹ में)	36.75	41.44	36.66	30.02	25.35
7	अतिरिक्त व्यय (₹ करोड़ में) (5×6)	5.10	11.03	10.98	8.53	5.60

अनुलग्नक 2.5

2010–11 से 2014–15 के दौरान श्रमशक्ति, उसकी लागत और उत्पादकता का विवरण

(पैराग्राफ 2.2.4.5 (i) को देखें)

क्र.सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	कुल श्रमशक्ति (सं.)	41938	40796	38162	35561	32930
2	श्रमशक्ति लागत (₹ करोड़ में)	985.06	1165.67	1220.18	1310.77	1329.59
3	प्रभावी कि.मी. (लाख में)	2920.70	3738.70	3534.09	3165.21	2870.98
4	प्रति प्रभावी कि.मी. पर श्रमशक्ति लागत (₹)	33.73	31.18	34.53	41.41	46.31
5	प्रतिदिन प्रति व्यक्ति श्रमशक्ति उत्पादकता (कि.मी.)	19.08	25.04	25.37	24.39	23.89
6	वर्ष के दौरान बसों की औसत संख्या	5771	6084	5609	5341	4977
7	प्रति बस श्रमशक्ति (1/6)	7.27	6.71	6.80	6.66	6.62
8	मानकों के अनुसार आवश्यक स्टाफ (सं.)	44954	42410	38842	37066	32986
9	स्टाफ की कमी (सं.) (8–1)	3016	1604	680	1505	56

अनुलग्नक 2.6

निगम की खाली पड़ी संपत्तियों का विवरण

(पैराग्राफ 2.2.5.3 को देखें)

क्र. सं.	संपत्ति की अवस्थिति	स्वामित्व	अधिग्रहण वर्ष	अधिग्रहण लागत	अभीष्ट प्रयोजन	उपयोग की स्थिति
1	डिचाऊ कंला	दिल्ली परिवहन निगम	20.12.1972	निशुल्क	रिक्त	रिक्त
2	डेरा मण्डी	दिल्ली परिवहन निगम	उपलब्ध नहीं	1273187	रिक्त	रिक्त
3	प्रताप नगर	दिल्ली परिवहन निगम	उपलब्ध नहीं	लागू नहीं	कबाड़खाना	रिक्त
4	खयाला मोड़	दिल्ली परिवहन निगम	जून 2006	15185520	टर्मिनल	रिक्त
5	मदनपुर खादर	परिवहन विभाग	अगस्त 2006	2324941	टर्मिनल	रिक्त
6	गदईपुर	परिवहन विभाग	सितंबर 2008	2125521	रिक्त	रिक्त
7	ग्राम मलिकपुर	परिवहन विभाग	जनवरी 2009	62578054	रिक्त	रिक्त
8	ग्राम दौराला	परिवहन विभाग	जनवरी 2009	67676584	रिक्त	रिक्त
9	दिलशाद गार्डन	परिवहन विभाग	मार्च 2009	2839677	टर्मिनल	रिक्त
10	रानी खेड़ा (रोहिणी फेज–V)	परिवहन विभाग	जुलाई 2014	8494585	डिपो	रिक्त

स्रोतः निगम द्वारा प्रदत्त विवरण

अनुलग्नक 2.7
निदेशक बोर्ड की बैठकों में कम उपस्थिति
(पैराग्राफ 2.7.1.3 को देखें)

सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम	2012-13			2013-14		2013-14	2014-15			टिप्पणियाँ
	निदेशकों की संख्या	बैठकों की संख्या जिनमें उपस्थित होना था	बैठकों की संख्या जिनमें उपस्थित नहीं हुए	निदेशकों की संख्या	बैठकों की संख्या जिनमें उपस्थित होना था	बैठकों की संख्या जिनमें उपस्थित नहीं हुए	निदेशकों की संख्या	बैठकों की संख्या जिनमें उपस्थित होना था	बैठकों की संख्या जिनमें उपस्थित नहीं हुए	
डीपीसीएल	1	5	4	1	4	3	1	5	4	सरकार ने स्वीकार किया (नवम्बर 2015)।
	1	5	3	-	-	-	-	-	-	
डीएससीएफडीसी	2	4	4	1	4	4	3	4	4	डीएससीएफडीसी ने स्वीकार किया (दिसम्बर 2015)।
	-	-	-	3	4	3	1	3	3	
	-	-	-	-	-	-	1	4	3	
डीएससीएससी	1	4	4	-	-	-	-	-	-	डीएससीएससी ने स्वीकार किया (अक्तूबर 2015)।
डीएसआईआईडीसी	1	4	4	1	3	3	1	6	4	15.10.2012 से कोई निर्देशक (वित्त) नहीं। डीएसआईआईडीसी ने स्वीकारा (नवम्बर 2015)।
	2	5	4	-	-	-	1	4	3	
	1	4	3	-	-	-	-	-	-	
डीटीआईडीसी	-	-	-	1	4	3	-	-	-	डीटीआईडीसी ने स्वीकारा (जुलाई 2015)।
डीटीएल	1	5	4	1	3	3	1	8	6	सरकार ने स्वीकारा (नवम्बर 2015)।
	1	5	3	1	6	4	2	5	3	
डीटीटीडीसी	1	5	5	1	5	5	1	4	4	डीटीटीडीसी ने स्वीकार किया (अगस्त 20159)।
	1	6	4	1	5	3	1	4	3	
जीडीएल	2	2	2	3	2	2	1	3	2	जीडीएल ने स्वीकार किया (अगस्त 2015)।
आईपीजीसीएल	-	-	-	1	4	3	1	4	4	सरकार ने स्वीकार किया (नवम्बर 2015)
पीपीसीएल	1	4	3	1	4	3	1	4	4	सरकार ने स्वीकार किया (नवम्बर 2015)
							1	6	3	

अनुलग्नक 2.8

लेखापरीक्षा समिति की बैठकों में अनियमित उपस्थिति

(पैराग्राफ 2.7.2.2 को देखें)

कम्पनी	वर्ष	आंतरिक लेखापरीक्षक		संवैधानिक लेखापरीक्षक		निर्देशक (वित्त)		टिप्पणियाँ
		बैठके जिनमें उपस्थिति दर्ज होनी चाहिए थी	बैठके जिनमें उपस्थिति दर्ज नही की गई	बैठके जिनमें उपस्थिति दर्ज होनी चाहिए थी	बैठके जिनमें उपस्थिति दर्ज नही की गई	बैठके जिनमें उपस्थिति दर्ज होनी चाहिए थी	बैठके जिनमें उपस्थिति दर्ज नही की गई	
डीएससीएफडीसी	2012-13	2	2	2	2	2	2	डीएससीएफडीसी ने स्वीकार किया (दिसम्बर 2015)
डीएससीएससी	2012-13	4	2	4	2	-	-	
	2013-14	5	4	5	3	-	-	
डीएसआईआईडीसी	2012-13	4	4	-	-	4	2	डीएसआईआईडीसी ने स्वीकार किया (नवम्बर 2015)
	2013-14	3	2	-	-	-	-	
डीटीआईडीसी	2013-14	1	1	1	1	1	1	डीटीआईडीसी ने स्वीकार किया (अक्तूबर 2015)
डीटीएल	2012-13	4	2	4	2	-	-	सरकार ने स्वीकार किया (नवम्बर 2015)
	2013-14	3	1	-	-	3	2	
डीटीटीडीसी	2012-13	2	2	2	1	2	2	सरकार ने स्वीकार किया (जुलाई 22 2016)
	2013-14	-	-	-	-	3	1	
आईपीजीसीएल	2013-14	4	1	4	1	-	-	सरकार ने स्वीकार किया (नवम्बर 2015)
पीपीसीएल	2013-14	4	1	4	1	-	-	

अनुलग्नक 2.9
लेखापरीक्षा समिति की बैठको मे चर्चा न किए गए विषयों का ब्यौरा

(पैराग्राफ 2.7.2.3 को देखें)

कम्पनी	विषय जिन पर चर्चा नही की गई			टिप्पणियाँ
	2012-13	2013-14	2014-15	
डीपीसीएल	–	–	लेखापरीक्षा का क्षेत्र वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम	सरकार ने स्वीकार किया (नवम्बर 2015)।
डीएससीएफडीसी	वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति आंतरिक नियंत्रण प्रणाली जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम सांविधिक लेखापरीक्षकों का प्रतिवेदन वित्तीय विवरणो पर नि.म.ले.प. की टिप्पणियाँ	–	–	डीएससीएफडीसी ने स्वीकार किया (दिसम्बर 2015)। 2013–14 व 2014–15 के दौरान कोई लेखापरीक्षा समिति की बैठक नही हुई।
डीएससीएससी	वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति आंतरिक नियंत्रण प्रणाली जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम लेखापरीक्षा का क्षेत्र	वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति आंतरिक नियंत्रण प्रणाली जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम लेखापरीक्षा का क्षेत्र	वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति आंतरिक नियंत्रण प्रणाली जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम लेखापरीक्षा का क्षेत्र लेखापरीक्षकों के पारिश्रमिक की सिफारिश	
डीएसआईआईडीसी डीटीआईडीसी	वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति आंतरिक नियंत्रण प्रणाली जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम	वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति आंतरिक नियंत्रण प्रणाली जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम	वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति आंतरिक नियंत्रण प्रणाली जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम	डीएसआईआईडीसी (नवम्बर 2015) ने भविष्य में अनुपालन के लिए नोट किया।
डीटीएल	वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति आंतरिक नियंत्रण प्रणाली जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम लेखापरीक्षा का क्षेत्र	वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति आंतरिक नियंत्रण प्रणाली जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम लेखापरीक्षा का क्षेत्र	वित्तीय एवं जोखिम से सम्बंधित प्रबंधन नीति आंतरिक नियंत्रण प्रणाली जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम लेखापरीक्षा का क्षेत्र	सरकार ने स्वीकार किया (नवम्बर 2015)।
डीटीटीडीसी	जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम	जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम	जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम लेखापरीक्षकों की नियुक्तिए,पारिश्रमिक एवं नियुक्ति की शर्तो की सिफारिश नही की गई।	सरकार ने स्वीकार किया (फरवरी 2016).
जीडीएल आईपीजीसीएल पीपीसीएल	जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम	जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम	जालसाजी एवं जालसाजी का जोखिम	जीडीएल ने स्वीकार किया (अगस्त 2015)। सरकार ने आईपीजीसीएल व पीपीसीएल के लिए स्वीकार किया (नवम्बर 2015)।

अनुलग्नक 2.10

सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम के द्वारा कारपोरेट सामाजिक उत्तर दायित्व (सी.एस. आर.) पर व्यय नहीं की गई धनराशि (2014–15)

(पैराग्राफ 2.7.5 को देखें)

(₹ लाख में)

क्र.सं.	कंपनी	औसत निवल लाभ (औ.नि.ला.)	सी.एस.आर. पर व्यय करने वाली धनराशि (औ.नि.ला. का 2 प्रतिशत)
1	डीएससीएफडीसी (2001–02 से 2003–04 हेतु)*	284.12	5.68
2	डीएसआईआईडीसी	18354.42	367.09
3	डीटीआईडीसी (2010–11 से 2012–13 हेतु)*	957.93	19.16
4	डीटीएल	7585.22	151.70
5	आईपीजीसीएल	24208.10	484.16
6	पीपीसीएल	38002.81	760.06
योग		**89392.60**	**1787.85**

*अनुवर्ती वर्षों के लेखे बकाया हैं और उनकी लेखापरीक्षा होनी है।

© भारत के
नियंत्रक–महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in