अध्याय III

मोटर वाहनों पर कर

कार्यपालक सारांश

बजट आकलन की तुलना में कर संग्रहण में कमी	वर्ष 2010–11 में बजट आकलन की तुलना में मोटर वाहनों पर करों के संग्रहण में 17.19 प्रतिशत की कमी आई।
विभाग द्वारा हमलोगों के पूर्ववर्ती वर्षों में इंगित किए गए अवलोकनों से संबंधित काफी कम वसूली	वर्ष 2005–06 से 2009–10 की अवधि के दौरान हमलोगों ने मोटर वाहनों पर करों से संबंधित 954 मामलों में ₹ 790.45 करोड़ के राजस्व प्रभाव से सन्निहित कम आरोपण/आरोपण नहीं किए जाने, कम वसूली/वसूली नहीं किए जाने, राजस्व की हानि इत्यादि इंगित किए। इनमें से विभाग/सरकार ने ₹ 482.69 करोड़ से सन्निहित 863 मामलों में लेखापरीक्षा अवलोकनों को स्वीकार किया। स्वीकृत मामलों में सन्निहित ₹ 482.69 करोड़ के विरूद्ध ₹ 1.35 करोड़ की नगण्य वसूली (0.27 प्रतिशत), सरकारी बकायों की वसूली में सरकार/विभाग की तत्परता में अभाव को संसूचित करता है।
वर्ष 2010–11 में हमलोगों द्वारा किए गए लेखापरीक्षा का परिणाम	वर्ष 2010–11 में हमलोगों ने मोटर वाहनों पर करों से संबंधित 48 ईकाइयों के अभिलेखों की नमूना जाँच की तथा ₹ 20 करोड़ से सन्निहित 199 मामलों में कर का नहीं/कम आरोपण, नहीं/कम वसूली, राजस्व की हानि एवं अन्य त्रुटियाँ पाया। विभाग ने 64 मामलों में सन्निहित ₹ 19.43 करोड़ के राजस्व का नहीं/कम आरोपण, नहीं/कम वसूली, राजस्व की हानि एवं अन्य त्रुटियों को स्वीकार किया, जिसमें ₹ 1.23 करोड़ से सन्निहित आठ मामले वर्ष 2010–11 के दौरान तथा शेष पूर्ववर्ती वर्षों में इंगित किए गए थे ।
इस अध्याय के हमारे मुख्याकर्षण	इस अध्याय में हमने **'बिहार में परिवहन विभाग का कम्प्यूटरीकरण'** पर एक निष्पादन लेखापरीक्षा तथा जिला परिवहन कार्यालयों में अभिलेखों की नमूना जाँच के दौरान पाए गए कम आरोपण/आरोपण नहीं किए जाने, कम वसूली/वसूली नहीं किए जाने आदि से संबंधित अवलोकनों से चयनित ₹ 17.81 करोड़ से सन्निहित दृष्टांतस्वरूप कुछ मामलों को रखा है, जहाँ हमने पाया कि अधिनियमों/नियमावली के प्रावधानों का अनुपालन नहीं किया गया था। यह चिन्ता का विषय है कि लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में पिछले कई वर्षों से निरंतर हम इन चूकों को इंगित करते रहे हैं परन्तु हमारे द्वारा लेखापरीक्षा में इंगित किए जाने तक विभाग ने कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की थी। हमारा ध्यान इस पर भी है कि यद्यपि हमें उपलब्ध कराए गए अभिलेखों से इस तरह का चूक स्पष्ट दृष्टिगोचर थे, जिला परिवहन पदाधिकारी इन गलतियों को पता लगाने में असमर्थ थे।
हमारा निष्कर्ष	विभाग को आंतरिक नियंत्रण तंत्र को उन्नत करने की आवश्यकता है, ताकि तंत्र की कमजोरियों का पता लगे तथा हमारे द्वारा पाए गए चूकों को भविष्य में टाला जाए। कम–से–कम स्वीकृत मामलों में सन्निहित राशि की वसूली हेतु उचित कदम उठाए जाने की भी आवश्यकता है।

3.1.1 कर प्रशासन

राज्य में मोटर वाहनों पर करों का संग्रहण परिवहन विभाग द्वारा किया जाता है, जिसके प्रधान राज्य परिवहन आयुक्त होते हैं। मुख्यालय में दो संयुक्त राज्य परिवहन आयुक्त, उनके कार्य संपादन में सहयोग करते हैं। राज्य को नौ क्षेत्रों एवं 38 जिलों में बाँटा गया है जिन पर क्रमशः क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार के सचिव एवं जिला परिवहन पदाधिकारियों का नियंत्रण रहता है। उन्हें राजस्व के संग्रहण हेतु मोटर वाहन निरीक्षकों द्वारा सहायता की जाती है।

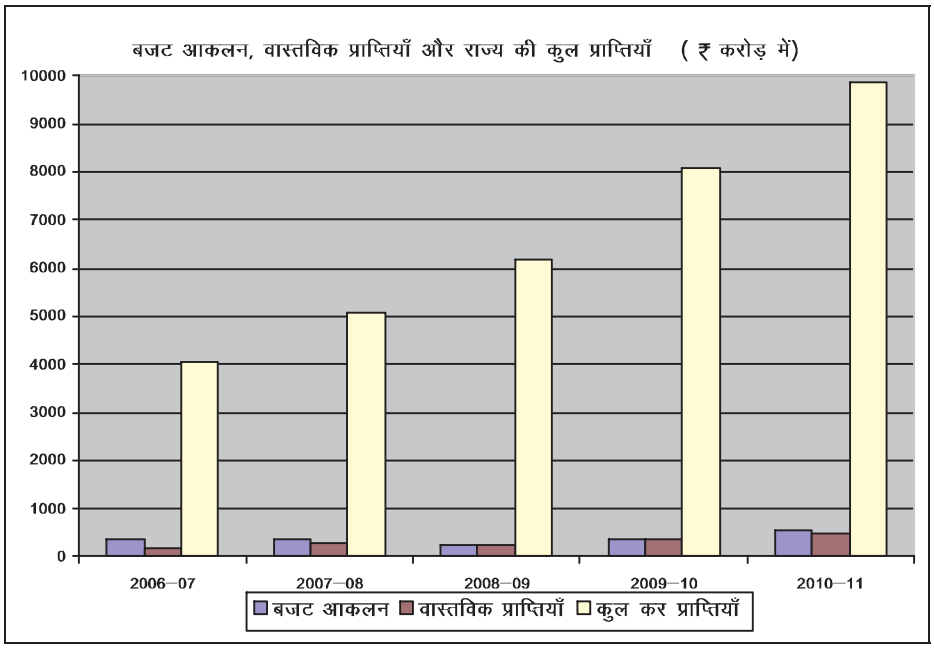
3.1.2 प्राप्तियों की प्रवृत्ति

वर्ष 2006–07 से 2010–11 के दौरान बजट आकलन तथा मोटर वाहनों पर कर से प्राप्त वास्तविक प्राप्तियों के साथ–साथ उसी अवधि के दौरान कुल कर प्राप्तियों के बीच भिन्नता नीचे दर्शायी गई है:

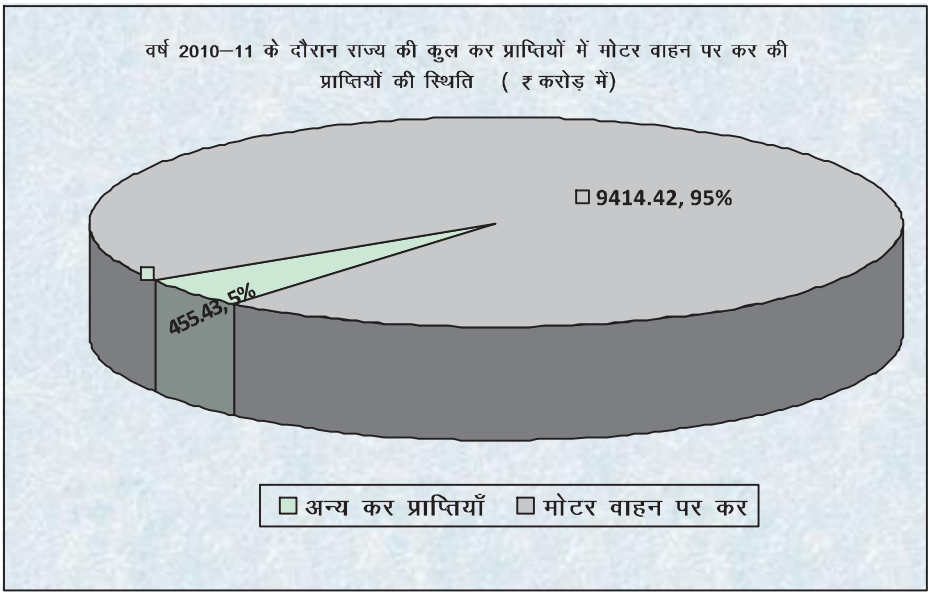
(₹ करोड़ में)

वर्ष	बजट आकलन	वास्तविक प्राप्तियाँ	भिन्नता वृद्धि (+)/ ह्रास (–)	भिन्नता की प्रतिशतता	राज्य की कुल कर प्राप्तियाँ	कुल कर प्राप्तियों की तुलना में वास्तविक कर प्राप्तियों की प्रतिशतता
2006–07	350.00	181.38	(–) 168.62	(–) 48.18	4,033.08	4.50
2007–08	375.00	273.21	(–) 101.79	(–) 27.14	5,085.53	5.37
2008–09	256.60	297.74	(+) 41.14	(+) 16.03	6,172.74	4.82
2009–10	355.00	345.13	(–) 9.87	(–) 2.78	8,089.67	4.27
2010–11	550.00	455.43	(–) 94.57	(–) 17.19	9,869.85	4.61

मोटर वाहनों पर कर की आकलित प्राप्तियाँ तथा कुल कर प्राप्तियों के साथ–साथ प्राप्तियों की प्रवृत्ति निम्न बार डायग्राम में दिया गया है:



वर्ष 2010–11 के दौरान राज्य की कुल कर प्राप्तियों (₹ 9,869.85 करोड़) में मोटर वाहनों पर कर का योगदान निम्न चार्ट दर्शाता है:



3.1.3 संग्रहण की लागत

मोटर वाहनों पर कर प्राप्तियों का सकल संग्रहण, उस संग्रहण पर किया गया व्यय तथा वर्ष 2008–09 से 2010–11 के दौरान सकल संग्रहण पर ऐसे व्यय की प्रतिशतता के साथ–साथ संबंधित विगत वर्षों के लिए सकल संग्रहण पर व्यय से संबंधित अखिल भारतीय औसत की प्रतिशतता नीचे दर्शाई गई है:

(₹ करोड़ में)

वर्ष	सकल संग्रहण	संग्रहण पर व्यय	सकल संग्रहण पर व्यय की प्रतिशतता	विगत वर्ष के लिए अखिल भारतीय औसत प्रतिशतता
2008–09	297.74	6.95	2.33	2.58
2009–10	345.13	10.41	3.02	2.93
2010–11	455.43	16.92	3.72	3.07

उपर्युक्त तालिका दर्शाता है कि वर्ष 2009–10 एवं 2010–11 के दौरान, संग्रहण पर व्यय की प्रतिशतता अखिल भारतीय औसत प्रतिशतता से अधिक था।

सरकार को आवश्यकता है कि आने वाले वर्षों में संग्रहण की लागत की प्रतिशतता को अखिल भारतीय औसत प्रतिशतता से नीचे रखने हेतु उचित कदम उठाए।

3.1.4 लेखापरीक्षा का प्रभाव

राजस्व प्रभाव

वर्ष 2005–06 से 2009–10 की अवधि के दौरान, हमने अपनी निरीक्षण प्रतिवेदनों के माध्यम से राजस्व का आरोपण नहीं/कम किए जाने, कम/नहीं वसूली किए जाने, हानि इत्यादि के 954 मामले, जिसमें ₹ 790.45 करोड़ के राजस्व शामिल थे, इंगित किए। इसमें से विभाग/सरकार ने ₹ 482.69 करोड़ से सन्निहित 863 मामलों के

लेखापरीक्षा अवलोकनों को स्वीकार किया एवं मात्र ₹ 1.35 करोड़ की वसूली की। विस्तृत विवरणी निम्न तालिका में दर्शाया गया है:

(₹ करोड़ में)

वर्ष	लेखापरीक्षित ईकाइयों की संख्या	आपत्ति किए गए		स्वीकार किए गए		वसूल किए गए	
		मामलों की संख्या	राशि	मामलों की संख्या	राशि	मामलों की संख्या	राशि
2005–06	42	53	198.42	27	13.99	1	0.01लाख
2006–07	47	172	41.63	116	28.49	शून्य	शून्य
2007–08	47	201	141.29	215	142.94	5	0.37
2008–09	46	218	155.98	210	96.04	4	0.98
2009–10	38	310	253.13	295	201.23	शून्य	शून्य
कुल	**220**	**954**	**790.45**	**863**	**482.69**	**10**	**1.35**

स्वीकृत मामलों में सन्निहित ₹ 482.69 करोड़ के विरूद्ध ₹ 1.35 करोड़ (0.27 प्रतिशत) की नगण्य वसूली सरकारी बकायों की वसूली में सरकार/विभाग की ओर से तत्परता का अभाव संसूचित करता है।

हम अनुशंसा करते हैं कि कम से कम स्वीकृत मामलों में, सन्निहित राशि की वसूली हेतु सरकार उपयुक्त कदम उठाये।

3.1.5 आंतरिक लेखापरीक्षा स्कंध की कार्यप्रणाली

आंतरिक लेखापरीक्षा स्कंध, जिसे वित्त (लेखापरीक्षा) कहा जाता है, वित्त विभाग के अंतर्गत कार्य करता है तथा सरकार के विभिन्न कार्यालयों की आंतरिक लेखापरीक्षा प्रशासनिक विभाग द्वारा प्राप्त अधियाचना के आधार पर किया जाता है।

वित्त (लेखापरीक्षा) की लेखापरीक्षा दल में तीन सदस्य होते हैं, जिसमें एक दल का प्रमुख होता है। लेखापरीक्षा हेतु अधियाचना की मात्रा को ध्यान में रखते हुए मुख्यालय/प्रमंडलीय कार्यालयों से लेखापरीक्षा दल हेतु कर्मियों को लिया जाता है। विभाग ने लेखापरीक्षा की जाने वाली कार्यालयों की संख्या, किये गये लेखापरीक्षा की संख्या, निर्गत अवलोकनों की संख्या तथा सन्निहित राशि से संबंधित सूचनाएँ हमें उपलब्ध नहीं कराया।

3.1.6 लेखापरीक्षा के परिणाम

वर्ष 2010–11 की अवधि के दौरान मोटर वाहनों पर कर से संबंधित 48 ईकाइयों के अभिलेखों की हमारी नमूना जाँच से, ₹ 20 करोड़ से सन्निहित 199 मामलों में कर के नहीं/ कम निर्धारण, नहीं/कम वसूली, राजस्व की हानि एवं अन्य अनियमितताओं का पता चला, जो निम्नलिखित श्रेणियों के अंतर्गत आते हैं:

(₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	श्रेणियाँ	मामलों की संख्या	राशि
1	**'बिहार में परिवहन विभाग का कम्प्यूटरीकरण' (एक निष्पादन लेखापरीक्षा)**	1	0.96
2	करों का आरोपण नहीं/कम किया जाना	55	15.56
3	व्यापार कर की वसूली नहीं/कम किया जाना	32	1.39
4	एक मुश्त कर/ फीस का वसूली नहीं किया जाना	21	0.40
5	ड्राईविंग लाइसेंस का अनियमित निर्गमन	10	0.22

6	अभ्यर्पण में संलग्न वाहनों से कर की वसूली नहीं किया जाना	9	0.33
7	योग्यता प्रमाणपत्र का अनियमित निर्गमन	4	0.10
8	अन्य मामले	67	1.04
कुल		**199**	**20.00**

वर्ष के दौरान, विभाग ने 64 मामलों में अंतर्निहित ₹ 19.43 करोड़ के नहीं/कम आरोपण, नहीं/कम वसूली, राजस्व की हानि तथा अन्य त्रुटियों को स्वीकार किया, जिनमें से ₹ 1.23 करोड़ से सन्निहित आठ मामले वर्ष 2010–11 में तथा शेष पूर्ववर्ती वर्षों में इंगित किए गए थे।

'बिहार में परिवहन विभाग का कम्प्यूटरीकरण' पर एक निष्पादन लेखापरीक्षा के लेखापरीक्षा परिणाम, जिसमें कुल ₹ 95.94 लाख का वित्तीय प्रभाव शामिल है तथा दृष्टान्तस्वरूप कुछ अन्य मामले, जिनमें ₹ 16.85 करोड़ अंतर्निहित है, अनुवर्ती कंडिकाओं में वर्णित हैं।

3.2 बिहार में परिवहन विभाग का कम्प्यूटरीकरण पर निष्पादन लेखापरीक्षा

मुख्य अंश

आठ नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में एक परियोजना के रूप में वाहन एवं सारथी सॉफ्टवेयर तीन से 27 माह के विलम्ब से क्रियान्वित किये गए थे।

(कंडिका 3.2.6)

सुरक्षा नीति अपर्याप्त थी तथा आँकड़ों का दुरूपयोग/हेरा–फेरी अथवा अनाधिकृत रूप से जोड़ने/विलोपित करने के लिए कम्प्यूटर प्रणाली सुभेद्य थी ।

(कंडिका 3.2.11.1)

इनपुट कंट्रोल तथा वैधता जांच की अपर्याप्तता के फलस्वरूप दोहरा इंजन संख्या एवं चेसिस संख्या, एक ही बीमा कवर नोट में दो या अधिक वाहनों का निबंधन, कर भुगतान की असंगत अवधि दर्ज किये जाने और गलत बैठान क्षमता दर्शाये जाने के कारण डाटावेस अविश्वसनीय था।

(कंडिका 3.2.14)

वाहन सॉफ्टवेयर द्वारा जनित कर की राशि, स्थापित व्यावसायिक नियमों के अनुसार नहीं थे।

(कंडिका 3.2.15.3)

3.2.1 प्रस्तावना

निबंधित मोटर वाहनों और ड्राइभिंग लाइसेसों का एक राष्ट्रीय पंजी तथा केन्द्र एवं राज्य सरकारों के सुरक्षा एजेन्सियों को महत्वपूर्ण सूचना देने के लिए भारत सरकार ने सभी राज्य सरकारों को वाहन[1] एवं सारथी[2] सॉफ्टवेयर अंगीकार करने का निदेश जारी किया। राष्ट्रीय सूचना केन्द्र (एन आई सी) मुख्यालय, नई दिल्ली द्वारा सॉफ्टवेयर विकसित किया गया था। राष्ट्रीय पंजी के अतिरिक्त, इन सॉफ्टवेयर में मोटर वाहनों और लाइसेसों की राज्य पंजी भी विकसित किया जाना उद्देशित था। यह कम्प्यूटरीकरण प्रयास केन्द्रीय प्रक्षेत्र योजना के अन्तर्गत राज्य सरकार द्वारा शुरू किया गया था तथा इसे सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, नई दिल्ली के ओर से एन आई सी द्वारा राज्य परिवहन विभाग के समन्वय से कार्यान्वित किया जाना था।

शुरूआत में, परिवहन विभाग, बिहार सरकार ने सारथी एप्लिकेशन मई 2008 में तथा वाहन सॉफ्टवेयर फरवरी 2009 में जिला परिवहन कार्यालय, पटना में क्रियान्वित किया। सॉफ्टवेयर ऑरेकल 10जी[3] के साथ क्लाईंट सर्वर संरचना पर क्रियान्वित किया गया था। सर्वर के लिए विंडों 2000 तथा सभी क्लाईंट के लिए विंडो एक्स.पी ऑपरेटिंग प्लेटफार्म था। परिवहन विभाग हेतु हार्डवेयर, भारत सरकार की निधि से प्राप्त हुआ था और राज्य को एन आई सी दिल्ली द्वारा आपूर्ति किया गया था। सितम्बर 2011 तक वाहन एवं सारथी एप्लिकेशन राज्य के सभी 38 जिला परिवहन कार्यालयों में लागू किया गया था। वाहन एवं सारथी एप्लिकेशन लागू करने के पूर्व विभाग पाँच[4] जिला

---

1 वाहनों के निबंधन तथा पथ कर समाधान हेतु विकसित एक एप्लिकेशन।
2 विभिन्न लाइसेंसों के निर्गमन हेतु विकसित एक एप्लिकेशन।
3 ऑरेकल 10जी एक ग्रीड कम्प्यूटिंग प्रोडक्ट ग्रुप है जिसमें एक डाटावेस मैनेजमेंट सिस्टम तथा एक एप्लिकेशन सर्वर शामिल है।
4 भागलपुर, गया, मुजफ्फरपुर, पटना एवं पूर्णियाँ।

परिवहन कार्यालयों में निबंधन और लाइसेंस के आँकड़ों को सड़क परिवहन प्रबंधन सूचना पद्धति (निक्ट्रान) नामक एप्लिकेशन पर संधारित कर रहा था एवं शेष जिला परिवहन कार्यालय आँकड़ों को मैनुअली रख रहे थे।

3.2.2 संगठनात्मक ढाँचा

शीर्ष स्तर पर राज्य परिवहन आयुक्त, बिहार विभाग के प्रधान होते हैं तथा अधिनियमों एवं नियमों के संचालन तथा सभी नीतिगत मामलों के अनुपालन हेतु उत्तरदायी हैं। मुख्यालय में दो संयुक्त राज्य परिवहन आयुक्त, उनके कार्य संपादन में सहयोग करते हैं। राज्य को नौ[5] क्षेत्रों एवं 38[6] जिलों में बाँटा गया है जिन पर क्रमशः क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार के सचिव एवं जिला परिवहन पदाधिकारियों का नियंत्रण रहता है। उन्हें राजस्व के संग्रहण हेतु मोटर वाहन निरीक्षकों द्वारा सहायता की जाती है।

संयुक्त राज्य परिवहन आयुक्त, बिहार सभी कम्प्युटरीकरण क्रियाकलापों हेतु नोडल पदाधिकारी हैं। राज्य मुख्यालय में राज्य सूचना पदाधिकारी नोडल पदाधिकारी होते हैं। जिला स्तर पर जिला सूचना पदाधिकारी नोडल पदाधिकारी हैं।

3.2.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह निष्पादन लेखापरीक्षा, इस उद्देश्य का आकलन एवं मूल्यांकन करने के लिए किया गया था कि क्याः

- वाहन एवं सारथी सॉफ्टवेयर एप्लिकेशन के माध्यम से कम्प्यूटरीकरण का उद्देश्य पूरा हुआ;
- आँकड़ों की विश्वसनीयता तथा सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए विश्वसनीय सामान्य एवं सुरक्षा नियंत्रण मौजुद थे;
- वाहनों और लाइसेंस की राज्य पंजी के निर्माण के लिए राज्य में जिला परिवहन कार्यालयों के बीच संबंध स्थापित था; और
- तंत्र में व्यापार नियमों का समावेश किया गया था।

3.2.4 लेखापरीक्षा का क्षेत्र एवं कार्यपद्धति

बिहार में परिवहन विभाग के कम्प्यूटरीकरण पर निष्पादन लेखापरीक्षा जून एवं अक्तूबर 2011 की अवधि के बीच 38 जिला परिवहन कार्यालयों में से नौ[7] और राज्य परिवहन प्राधिकार कार्यालय, पटना में की गयी। राज्य परिवहन आयुक्त, बिहार, पटना के कार्यालय द्वारा एम एस एक्सेस फॉर्मेट में आँकड़ों की सॉफ्ट कॉपी लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराया गया जिसका इन्ट्रेक्टिव डाटा एक्सट्रेक्सन एनालाइसिस (आइडिया) सॉफ्टवेयर, जो की साधारणतया सूचना प्रौद्योगिकी वातावरण में लेखापरीक्षा किये जाने हेतु स्वीकार्य एवं उपयोग किया जाने वाला एक कम्प्यूटर एसीस्टेड ऑडिट टेकनीक एण्ड टूल्स (सीएएटीटी) है, की उपयोग से विश्लेषण एवं तिर्यक जाँच किया गया।

---

5 भागलपुर, दरभंगा, गया, कटिहार, मधुबनी, मुजफ्फरपुर, पटना, पूर्णियाँ एवं वैशाली।

6 अररिया, अरवल, औरंगाबाद, बांका, बेगुसराय, बेतिया, भभुआ, भागलपुर, भोजपुर, बक्सर, छपरा, दरभंगा, गया, गोपालगंज, जमुई, जहानाबाद, कटिहार, खगड़िया, किशनगंज, लखीसराय, मधेपुरा, मधुबनी, मोतिहारी, मुंगेर, मुजफ्फरपुर, नालंदा, नवादा, पटना, पूर्णियाँ रोहतास, सहरसा, समस्तीपुर, शेखपुरा, शिवहर, सीतामढ़ी, सीवान, सुपौल एवं वैशाली।

7 भागलपुर, दरभंगा, गया, कटिहार, मधुबनी, मुजफ्फरपुर, पटना, पूर्णियाँ एवं वैशाली–रैण्डम आधार पर चयनित।

3.2.5 स्वीकृति

भारतीय लेखा एवं लेखापरीक्षा विभाग लेखापरीक्षा हेतु आवश्यक सूचनाऐं एवं अभिलेख उपलब्ध कराने में राज्य परिवहन आयुक्त के सहयोग को स्वीकार करता है। सचिव, परिवहन विभाग, बिहार सरकार एवं निदेशक, एन आई सी, बिहार के साथ जुलाई 2011 में एक आरम्भिक सम्मेलन (इन्ट्री कन्फरेंस) आयोजित की गई थी, जिसमें लेखापरीक्षा के क्षेत्र एवं कार्य पद्धति पर चर्चा की गई। प्रस्तावित निष्पादन लेखापरीक्षा पर उनके विचारों को भी प्रकाश में लाया गया और उनके सुझावों को उपयुक्त रुप से अपनाया गया है। निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सरकार को अक्तूबर 2011 में अग्रसारित किया गया था। नवम्बर 2011 में अन्तिम सम्मेलन (एक्जिट कन्फरेंस) आयोजित की गई जिसमें राज्य परिवहन आयुक्त, बिहार ने सरकार का प्रतिनिधित्व किया।

लेखापरीक्षा परिणाम

3.2.6 परियोजना के क्रियान्वयन में विलम्ब

अनुमोदित प्रस्ताव (दिसम्बर 2008) के अनुसार परिवहन विभाग ने कम्प्यूटरीकरण के लिए सचिव, परिवहन विभाग, बिहार सरकार द्वारा परियोजना की समीक्षा/अनुश्रवण, नियंत्रण तथा सुचारू रूप से कार्यान्वयन हेतु एक समिति गठित की गयी। इस समिति में राज्य परिवहन आयुक्त, संयुक्त राज्य परिवहन आयुक्त एवं एन आई सी, बिहार इकाई के तीन अन्य सदस्य शामिल थे।

परिवहन विभाग ने परियोजना के रूप में वाहन एवं सारथी के सफल कार्यान्वयन हेतु एक समय सारणी निर्धारित किया। कार्यान्वयन सारणी के अनुसार विभाग के सभी कार्यालयों को जिला परिवहन कार्यालयों के कार्यभार के अनुरूप चार[8] श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया था तथा यह निर्णय लिया गया था कि परिवहन विभाग के अनुमोदित प्रस्ताव के अनुसार 30 जून 2009 तक सम्पूर्ण राज्य में वाहन एवं सारथी सॉफ्टवेयर को कार्यान्वित कर लिया जाये।

नमूना जाँचित आठ जिला परिवहन कार्यालयों में हमने पाया कि इस परियोजना का वास्तविक कार्यान्वयन तीन से 27 माह के विलम्ब से हुआ था। विस्तृत विवरणी निम्न सारणी में दिया गया है:

क्र0 सं0	कार्यालय का नाम/श्रेणी	कार्यान्वयन का लक्ष्य तिथि	कार्यान्वयन का वास्तविक माह		विलम्ब माह में	
			वाहन	सारथी	वाहन	सारथी
1	भागलपुर/ख	30 अप्रैल 2009	नवम्बर 2009	फरवरी 2009	6	शून्य
2	दरभंगा/ख	30 अप्रैल 2009	अगस्त 2011	जून 2010	27	13
3	गया/ख	30 अप्रैल 2009	अगस्त 2010	अगस्त 2009	15	3
4	कटिहार/ग	31 मई 2009	नवम्बर 2010	मई 2010	17	11
5	मधुबनी/ग	31 मई 2009	अगस्त 2011	फरवरी 2011	26	20

[8] श्रेणी कः–राज्य परिवहन आयुक्त और जिला परिवहन कार्यालय, पटना– 31 मार्च 2009 तक।
श्रेणी खः–प्रमंडलीय कार्यालयों (भागलपुर, छपरा, दरभंगा, गया, मुंगेर, मुजफ्फरपुर, पूर्णियाँ एवं सहरसा)–30 अप्रैल 2009 तक
श्रेणी गः– शेष 29 जिले–31 मई 2009 तक।
श्रेणी घः– सभी क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार कार्यालयों–30 जून 2009 तक।

6	मुजफ्फरपुर/ख	30 अप्रैल 2009	दिसम्बर 2009	फरवरी 2009	7	शून्य
7	पटना/क	31 मार्च 2009	फरवरी 2009	मई 2008	शून्य	शून्य
8	पूर्णियाँ/ख	30 अप्रैल 2009	मार्च 2010	जनवरी 2010	10	8
9	वैशाली/ग	31 मई 2009	सितम्बर 2009	फरवरी 2009	3	शून्य

उपर्युक्त सारणी से यह देखा जा सकता है कि विभाग ने जिला परिवहन कार्यालय, पटना में लक्ष्य तिथि के पूर्व ही परियोजना का क्रियान्वयन कर दिया था, जो कि यह देखते हुए एक सराहनीय प्रयास है कि जिला परिवहन कार्यालय, पटना में सर्वाधिक वाहन निबंधित है। इसी प्रकार सर्वाधिक संख्या में ड्राइभिंग लाइसेंस भी जिला परिवहन कार्यालय, पटना से ही निर्गत किया गया है। यद्यपि हमने पाया कि परियोजना के क्रियान्वयन में 27 माह का अत्यधिक विलम्ब (दरभंगा) था।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में कहा कि संरचना एवं सॉफ्टवेयर के अभाव में नियत तिथि तक परियोजना का क्रियान्वयन नहीं किया जा सका।

3.2.7 एन आई सी, दिल्ली द्वारा हार्डवेयर की आपूर्ति

3.2.7.1 अनुमोदित प्रस्ताव का पालन नहीं किया जाना

संवीक्षा के दौरान हमने पाया कि सम्पूर्ण राज्य के 37 जिला परिवहन कार्यालयों, नौ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों और राज्य परिवहन प्राधिकार में कम्प्यूटरीकरण का प्रस्ताव, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, नई दिल्ली द्वारा दिसम्बर 2008 में अनुमोदित किया गया था। इस प्रस्ताव में जिला परिवहन कार्यालय, पटना शामिल नहीं था, क्योंकि राज्य निधि से मार्गदर्शी जिला के रुप मे इसका कम्प्यूटरीकरण पहले ही किया जा चुका था।

अनुमोदित परियोजना के अन्तर्गत भारत सरकार द्वारा हार्डवेयर की आपूर्ति अनुमोदित आवश्यकतानुसार एवं स्वीकृत स्थलों के लिए किया जाना था। जबकि हमलोगों ने अवलोकन किया कि परिवहन विभाग ने एन आई सी, पटना के माध्यम से जिला परिवहन कार्यालय पटना के कम्प्यूटरीकरण के लिये हार्डवेयर प्राप्त करने हेतु एक अधियाचना एन आई सी, दिल्ली को भेजा था, यद्यपि यह अनुमोदित परियोजना में शामिल नहीं था। तथापि एन आई सी, दिल्ली ने कम्प्यूटरीकरण के लिए जिला परिवहन कार्यालय पटना को आवश्यक हार्डवेयर भेजा (मई 2010 और अगस्त 2010 के बीच) था। परिवहन विभाग द्वारा भेजा गया अधियाचना और एन आई सी, दिल्ली द्वारा की गई आपूर्ति, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, नई दिल्ली के प्रस्ताव के विपरीत था और इसके फलस्वरुप केन्द्रीय निधि का भी अनियमित उपयोग हुआ।

3.2.7.2 जिला परिवहन कार्यालय, पटना द्वारा हार्डवेयर का उपयोग नहीं किया जाना

जिला परिवहन कार्यालय, पटना में हार्डवेयर की उपयोगिता का विवरण नीचे दिया गया है:

हार्डवेयर की संख्या	सर्वर सिस्टम	कम्प्यूटर	डॉट मैट्रीक्स प्रिंटर	कलर प्रिंटर/लेजर प्रिंटर	वेब कैमरा	सिग्नेचर पैड	फिंगर प्रिंट उपकरण	यू पी एस
कुल संख्या[9]	4	40	26	4	16	10	7	6
जिला परिवहन कार्यालय, पटना द्वारा किया गया उपयोग	4	28	17	4	5	5	6	6
उपयोग नहीं किये गये हार्डवेयर	शून्य	12	9[10]	शून्य	11	5	1	शून्य

यह स्पष्ट है कि आपूर्ति किये गए/क्रय किये हुए हार्डवेयर का जिला परिवहन कार्यालय, पटना द्वारा पूर्णतः उपयोग नहीं किया गया था।

हमलोगों के इंगित किये जाने पर विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया तथा कहा कि हार्डवेयर का उपयोग कर लिया जायेगा।

3.2.7.3 हार्डवेयर की आपूर्ति और प्राप्ति के आँकड़ों में भिन्नताऐं

कम्प्यूटरीकरण के लिए एन आई सी, दिल्ली द्वारा की गई आपूर्ति और जिला परिवहन कार्यालय, पटना द्वारा प्राप्त हार्डवेयर का विवरण निम्नवत है:

	सर्वर सिस्टम	कम्प्यूटर	डॉट मैट्रीक्स प्रिंटर	कलर प्रिंटर	वेब कैमरा	सिग्नेचर पैड	फिंगर प्रिंट उपकरण	यू पी एस (5 के. भी. ए.)
एन आई सी द्वारा की गई आपूर्ति	2	25	15	–	10	10	10	2
जिला परिवहन कार्यालय,पटना द्वारा प्राप्त	2	25	15	2	10	–	–	2

(श्रोतः एन आई सी, पटना एवं जिला परिवहन कार्यालय, पटना द्वारा उपलब्ध कराये गये सूचनायें)

जैसाकि उपरोक्त सारणी संसूचित करता है कि कुछ हार्डवेयर यथा, कलर प्रिंटर, सिग्नेचर पैड एवं फिंगर प्रिंट उपकरण की प्राप्ति में भिन्नता थी।

---

9 कुल संख्या, एन आई सी के माध्यम से प्राप्त हार्डवेयर तथा जिला परिवहन कार्यालय द्वारा स्थानीय क्रय को, दर्शाता है।

10 सात डॉट मैट्रीक्स प्रिंटर मरम्मती में थे।

3.2.8 मॉड्यूल की उपयोगिता

वाहन एप्लिकेशन के मॉड्यूल में वाहन का निबंधन, नये वाहन का निबंधन, वाहन के निबंधन का नवीकरण, स्वामित्व का हस्तांतरण, पता मे बदलाव, हाइपोथिकेशन को हटाया जाना, परमिट एवं कर, राष्ट्रीय परमिट और अखिल भारतीय पर्यटन परमिट का निर्गमन, परमिट का नवीकरण, राज्य विशेष पथ कर की संगणना एवं संग्रहण, योग्यता, योग्यता प्रमाणपत्र का निर्गमन, योग्यता प्रमाणपत्र का नवीकरण और प्रर्वतन समाहित है।

हमलोगों ने पाया कि निम्नलिखित मॉड्यूल/सारणी का उपयोग नही किया जा रहा था अथवा आंशिक उपयोग किया जा रहा था:

मॉड्यूल/सारणी	विवरण	अभिलेखों की संख्या	अभियुक्ति
प्रवर्तन मॉड्यूल	प्रवर्तन स्कंध के कार्यकलाप को रखने हेतु अभिकल्पित	कोई अभिलेख नहीं	इस मॉड्यूल में सड़क पर पाये गये दोषी वाहनों, जैसे बिना निबंधन/परमिट के वाहनों का उपयोग, बीमा रहित वाहन चलाना, बिना योग्यता प्रमाणपत्र के वाहन, लदान भार संबंधी दोष इत्यादि, पर दण्ड आरोपण से संबंधित आँकड़ों की प्रविष्टि हेतु स्थान है। हमने पाया कि वर्ष 2010–11 में प्रवर्तन स्कन्ध द्वारा कुल ₹ 1.94 करोड़ का कम्पाउन्डिग फीस वसूल किया गया था, लेकिन इन आँकड़ों को वाहन में नहीं रखा गया था।
परमिट मॉड्यूल	यात्री वाहनों/माल वाहनों के परमिट विवरणों से संबंधी सूचनायें प्रदान करता है।	कोई अभिलेख नहीं	हमने पाया कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार द्वारा परमिट मैनुअली निर्गत किया जाता है।
व्यापार	व्यापार प्रमाणपत्र धारकों के संबंध में सूचनायें प्रदान करता है।	कोई अभिलेख नहीं	इसमें व्यापार अनुज्ञप्ति फीस एवं एजेन्सियों का नाम है। यह कार्य अभी भी मैनुअली किया जा रहा है।
पिन कोड	किसी स्थान का नाम एवं उसकी संख्या के बारे में सूचनायें प्रदान करता है।	–	इसमें पटना क्षेत्र के बदले दिल्ली क्षेत्र का पिन कोड है।
अस्थायी वाहन फीस, अस्थायी वाहन बीमा	अस्थायी वाहन फीस एवं इसके बीमा के संबंध में जानकारी प्रदान करता है।	कोई अभिलेख नहीं	उपयोग नहीं किया गया।
ट्रेलर	निबंधन संख्या, चेसिस संख्या जैसे सूचनायें प्रदान करता है।	कोई अभिलेख नहीं	उपयोग नहीं किया गया।
निजी वाहन कर एवं यात्री वाहन कर सारणी	विभिन्न कर श्रेणियों की जानकारी प्रदान करता है।	अप्रासांगिक अभिलेख	इसमें अप्रासांगिक आँकड़ें जैसे "9999999" है।
निजी वाहन एम भी आई जाँच एवं योग्यता प्रमाणपत्र प्रिंट	निजी वाहन निरीक्षण विवरण एवं योगयता प्रमाणपत्र का प्रिंटिंग संबंधी विवरण उपलब्ध कराता है।	कोई अभिलेख नहीं	वाहनों को योग्यता प्रमाणपत्र मैनुअली निर्गत किया गया।

निबंधन अभ्यर्पण एवं इतिहास	किसी वाहन के निबंधन प्रमाणपत्र का अभ्यर्पण विवरण संबंधी जानकारी संग्रह/प्रदान करता है।	कोई अभिलेख नहीं	उपयोग नहीं किया जा रहा था।
चोरी प्रतिवेदन	किसी वाहन के चोरी प्रतिवेदन संबंधी सूचना उपलब्ध कराता है।	सिर्फ तीन अभिलेख	सिर्फ दो वाहनों को विवरण वर्ष 2009 में एवं एक का वर्ष 2011 में प्रविष्ट किया गया था।
योग्यता संबंधी सूचनायें	वाहनों के योग्यता का विवरण रखता है।	22,557	1,45,193 वाहनों के निबंधन (31.05.2009 के बाद) के विरुद्ध मात्र 22,557 अभिलेख दर्शाये गये हैं।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में कहा कि इस प्रवर्तन मॉड्यूल का उपयोग करना कठिन है और शेष मॉड्यूल का उपयोग एन आई सी के मदद से किया जाएगा।

3.2.9 लिगेसी डाटा से संबंधित मामले

परिवहन विभाग के 8 दिसम्बर 2009 के निर्गत आदेश के अनुसार सभी वाणिज्यिक वाहनों हेतु लिगेसी डाटा (पिछले आँकड़ों) की प्रविष्टि 18 दिसम्बर 2009 तक पूरा कर लिया जाना था। लिगेसी डाटा से सम्बंधित सारे कार्य पूर्ण होने के पश्चात् अद्यतन आँकड़ों को नये वाहन सॉफ्वेयर में लाया जाना था। हमलोगों ने नौ[11] जिला परिवहन कार्यालयों का नमूना जाँच किया एवं पाँच[12] जिला परिवहन कार्यालयों में पाया कि पूर्ववर्ती कम्प्यूटरीकृत प्रणाली से लिगेसी डाटा को वाहन सॉफ्टवेयर में नहीं ले जाया गया है, यद्यपि बतलाया गया था कि इसे पूरा कर लिया गया है, जबकि शेष चार[13] जिला परिवहन कार्यालयों में लिगेसी डाटा की प्रविष्टि का कार्य अभी भी प्रगति (अगस्त 2011) पर था। पुनः हमने पाया कि वाहन प्रणाली में आँकड़े को नहीं लाये जाने के कारण चार[14] जिला परिवहन कार्यालयों मे करों के संग्रहण के लिए निक्ट्रान परिचालित था। अतः वाहन सॉफ्टवेयर का पूर्ण उपयोग सुनिश्चित नहीं किया गया था। निजी वाहनों और ड्राइभिंग लाइसेंस के मामलों में लिगेसी डाटा की प्रविष्टि का कार्य अभी शुरू किया जाना था। वाहन सॉफ्टवेयर में समेकित आँकड़ों के अभाव में राज्य पंजी और राष्ट्रीय पंजी पूर्ण नहीं किया जा सकता है।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया तथा कहा कि उन वाहनों, जिनमें अपेक्षाकृत अधिक कर सन्निहित है, के लिगेसी डाटा को प्राथमिकता के आधार पर नये सॉफ्टवेयर में लाया जा रहा है।

---

11 भागलपुर, दरभंगा, गया, कटिहार, मधुबनी, मुजफ्फरपुर, पटना, पूर्णियाँ एवं वैशाली।
12 भागलपुर, गया, मुजफ्फरपुर, पटना एवं पूर्णियाँ।
13 दरभंगा, कटिहार, मधुबनी एवं वैशाली।
14 भागलपुर, गया, मुजफ्फरपुर एवं पूर्णियाँ।

3.2.10 समुचित प्रलेखन और प्रणाली विकास नियंत्रण का अभाव

साधारणतया स्थापित प्रक्रियायों के अनुसार, यूजर रिक्वायरमेंट स्पेसिफिकेशन (यू आर एस) एवं सिस्टम डिजाईन डॉक्यूमेंट (एस डी डी) जो कि प्रस्तावित प्रणाली को विकसित करने के लिए पूर्ण रूप में विवरण देता है, यूजर एजेन्सी द्वारा अनुमोदित किया जाना चाहिए ताकि क्लाईन्ट के आवश्यकताओं को वेंडर समझ सके। परियोजना के कम्प्यूटरीकरण हेतु समुचित प्रलेखन, जैसे यू आर एस, सॉफ्टवेयर रिक्वायरमेंट स्पेसिफिकेशन (एस आर एस), विस्तृत रुपरेखा, डाटा फ्लो डायग्राम, सारणियों इत्यादि के बीच डाटा डिक्सनरी सम्बद्धता भी महत्वपूर्ण है।

प्रणाली विकसित करने वालों द्वारा तैयार प्रासांगिक प्रलेखन (यू आर एस, एस डी डी), माँग के बावजूद भी लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था। इन अभिलेखों के अभाव में इन प्रलेखनों की पर्याप्तता की जाँच हम नहीं कर सके।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया तथा कहा कि सॉफ्टवेयर एन आई सी द्वारा विकसित किया गया था और इसे प्राप्त किया जाएगा।

3.2.11 सूचनाओं की सुरक्षा

यद्यपि विभाग ने वाहन का निबंधन एवं लाइसेंसिग क्रियाकलापों को कम्प्यूटरीकृत कर दिया था, फिर भी आँकड़ों की विश्वसनीयता एवं सुरक्षा को सुनिश्चित करने हेतु निर्मित सूचना प्रणाली की सुरक्षा के लिए पर्याप्त उपाय नहीं किये गये थे।

3.2.11.1 पासवर्ड नीति का अभाव

नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में हमलोगों ने पाया कि कम्प्यूटर प्रणाली में पहुँच के लिए यूजर आई डी और पासवर्ड उपयोगकर्त्ता द्वारा साझा किया जाता था। किसी भी चयनित जिला परिवहन कार्यालय में कम्प्यूटर प्रणाली तक पहुँच का स्तर तय नहीं था। पासवर्ड साझा करने की प्रथा, प्रणाली का अनाधिकृत उपयोग के जोखिम से भरा था एवं उत्तरदायित्व का अभाव था। विभाग ने न तो जोखिम का आकलन ही किया और न ही पासवर्ड स्थापित किया जिसके फलस्वरूप आँकड़ों का दुरुपयोग/हेरा फेरी अथवा अनाधिकृत रूप से जोड़ने/ विलोपित करने के लिए प्रणाली सुभेद्य थी। कम्प्यूटर प्रणाली में पहुँच एवं उपयोग के लिए पासवर्ड में बदलाव की प्रथा नहीं थी।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया तथा कहा कि इसे सुधार लिया जाएगा।

सरकार/विभाग, कम्प्यूटर प्रणाली में पहुँच को नियंत्रित करने के लिए पासवर्ड नीति बनाने हेतु कदम उठा सकती है।

3.2.11.2 एन्टीवायरस सॉफ्टवेयर का उपयोग नहीं किया जाना

कम्प्यूटर प्रणाली से वायरस को रोकने, खोजने एवं हटाने के लिए एन्टीवायरस सॉफ्टवेयर का उपयोग किया जाता है।

हमलोगों ने पाया कि पटना को छोड़कर किसी भी नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों के कम्प्यूटर प्रणाली में एन्टीवायरस स्थापित नहीं था।

हमलोगों के इंगित किए जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस के दौरान कहा कि एन आई सी द्वारा इसकी आपूर्ति नहीं की गयी थी। यद्यपि विंडों आधारित मुफ्त एन्टीवायरस सॉफ्टवेयर स्थापित किया जाएगा।

3.2.12 भौतिक एवं पर्यावरणीय नियंत्रण

भौतिक नियंत्रण आई टी प्रणाली में अनाधिकृत पहुँच और हस्तक्षेप को रोकता है। आग, पानी, भूकम्प, विद्युत शक्ति का उतार–चढ़ाव या विद्युत की कमी के कारण पर्यावरणीय क्षति से इसे बचाना चाहिए।

हमलोगों ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में पाया कि भौतिक एवं पर्यावरणीय नियंत्रण कमजोर था। उदाहरणार्थ, आई टी केन्द्रों पर फायर अलार्म तथा स्वचालित अग्निशामक स्थापित नहीं की गई थी। जिला परिवहन कार्यालय, गया एवं वैशाली के आई टी केन्द्र जीर्ण भवनों में स्थापित थे और भवनों के छत से रिसाव था।

3.2.13 अपूर्ण डाटावेस

अपूर्ण डाटावेस का अर्थ है महत्वपूर्ण सूचनाओं का अभाव, जो प्रणाली की विश्वसनीयता को बुरी तरह प्रभावित करता है।

केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 के अन्तर्गत एक वाहन मालिक को अपने वाहन के निबंधन हेतु प्रपत्र– 20 में आवेदित करना होगा। यह प्रपत्र–20 वाहन एवं इसके मालिक से संबंधित सूचनायें रखता है। सात[15] नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों के 3,77,696 वाहनों के आँकड़ों के विश्लेषण में हमने पाया कि प्रविष्ट आँकड़े अपूर्ण थे। महत्वपूर्ण सूचनाओं, जैसे मालिक का नाम, पता, इंजन संख्या, मेक, पैन के साथ–साथ क्यूबिक कैपेसिटी, लैडेन/अनलैडेन भार प्रविष्ट नहीं थे, जैसाकि **परिशिष्ट–XVII** में दर्शाया गया है।

यह सूचित करता है कि सॉफ्टवेयर में महत्त्वपूर्ण सूचनाओं की आरम्भिक प्रविष्टि को अनिवार्य नहीं बनाया गया था और परिणामस्वरुप डाटावेस अपूर्ण रहा। इन महत्त्वपूर्ण सूचनाओं के अभाव में जैसे इंजन संख्या, चोरी की गई गाड़ियों का निबंधन और एक ही निबंधन संख्या का उपयोग एक से अधिक वाहन में किये जाने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता है।

हमलोगों के इंगित किए जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस के दौरान तथ्य को स्वीकार किया तथा कहा कि यह लिगेसी डाटा हस्तांतरण के कारण था। फिर भी इसकी जाँच की जायेगी और सुधारा जाएगा।

3.2.14 एप्लिकेशन नियंत्रण

आँकड़ों की विश्वसनीयता को सुनिश्चित करने एवं गलत आँकड़ों को रोकने को आवश्यक बनाने हेतु इनपुट नियंत्रण और इनपुट पर वैधता जाँच महत्वपूर्ण है। पर्याप्त इनपुट और वैधता नियंत्रण यह सुनिश्चित करता है कि प्रविष्ट आँकड़ें पूर्ण एवं सही हैं।

---

[15] भागलपुर, गया, कटिहार, मुजफ्फरपुर, पटना, पूर्णियाँ एवं वैशाली।

3.2.14.1 इनपुट नियंत्रण

• वाहन निर्माता द्वारा निर्धारित अल्फान्युमेरिक चेसिस संख्या और इंजन संख्या, मोटर वाहन का अलग पहचान चिन्ह् होता है। केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली प्रावधित करता है कि कोई व्यक्ति जब अपने वाहन के निबंधन हेतु आवेदन करता है तब आवेदन प्रपत्र में चेसिस संख्या एवं इंजन संख्या अंकित करेगा।

नौ[16] जिला परिवहन कार्यालयों के वाहन में निबंधन डाटावेस के नमूना जाँच के दौरान हमलोगों ने सात [17] जिला परिवहन कार्यालयों मे पाया कि 3,77,696 निबंधन अभिलेखों में से 2,015 वाहनों का दोहरा इंजन संख्या था और 3,322 वाहनों में इंजन संख्या और चेसिस संख्या एक ही था जैसाकि **परिशिष्ट–XVIII** में वर्णित है।

दोहरा इंजन संख्या/एक ही इंजन एवं चेसिस संख्या की उपस्थिति यह इंगित करता है कि आरम्भिक प्रविष्टि के समय दोहरा इंजन संख्या/एक ही इंजन और चेसिस संख्या को रोकने में इनपुट नियंत्रण का अभाव था। इस प्रकार आँकड़ों की वैधता जाँच के अभाव में एक ही वाहन का एक से अधिक निबंधन संख्या आवंटित किये जाने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता है।

• मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के अन्तर्गत वाहन के निबंधन के लिए आवेदन के साथ वैध बीमा प्रमाण पत्र होना चाहिए।

जिला परिवहन कार्यालय, पटना एवं मुजफ्फरपुर के डाटावेस के विश्लेषण के दौरान हमलोगों ने पाया कि 1,54,579 और 25,472 निबंधन अभिलेखों में से क्रमशः 262 और 12 अभिलेखों में दोहरा बीमा कवर नोट संख्या डाटावेस में दर्ज था। उचित इनपुट नियंत्रण के अभाव में कम्प्यूटर प्रणाली एक ही बीमा कवर नोट संख्या में एक से अधिक वाहनों के निबंधन को रोकने में असमर्थ था। श्रोत अभिलेखों की अनुपलब्धता के कारण हमलोगों द्वारा अभिलेखों का मैनुअल जाँच नहीं किया जा सका।

हमलोगों के इंगित किए जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया तथा कहा कि इसकी जाँच की जायेगी और सुधार कर लिया जाएगा।

3.2.14.2 वैधता जाँच

• सात जिला परिवहन कार्यालयों में हमलोगों ने पाया कि 1,370 वाहनों के मामले में 'बैठान क्षमता' से संबंधित क्षेत्र 'मेकर मॉडल' के तद्नुरुपी क्षेत्र के संदर्भ में गलत आँकड़ा प्रदर्शित कर रहा था, जैसा कि निम्न सारणी में दर्शाया गया है:

क्र0सं0	जिला परिवहन कार्यालयों के नाम	वाहनों की संख्या	मेकर मॉडल	दर्ज बैठान क्षमता
1	भागलपुर	402	ट्रेलर	1
		2	मोटर साईकिल	124–125
		3	ऑटो रिक्शा	399–435
2	गया	199	ट्रेलर	1
3	कटिहार	17	ट्रेलर	1
		1	मोटर साईकिल	110
4	मुजफ्फरपुर	55	ट्रेलर	1
		1	बस	580

16 भागलपुर, दरभंगा, गया, कटिहार, मधुबनी, मुजफ्फरपुर, पटना, पूर्णियाँ एवं वैशाली।
17 भागलपुर, गया, कटिहार, मुजफ्फरपुर, पटना, पूर्णियाँ एवं वैशाली।

5	पटना	97	ट्रेलर	1–750
		5	बस	70–85
		3	ट्रक	74–970
		4	डिलवरी भान	70–415
6	पूर्णियाँ	245	ट्रेलर	1
7	वैशाली	335	ट्रेलर	1
		1	मोटर साईकिल	25
कुल		1,370		

यह दर्शाता है कि बैठान क्षमता क्षेत्र में वैधता जाँच नहीं थी।

- डाटावेस में कर अदायगी की सूचना का क्षेत्र रहता है। पाँच [18] जिला परिवहन कार्यालयों के नमूना जाँच के दौरान हमलोगों ने पाया कि 13 मामलों में 'तिथि से' एवं 'तिथि तक' से संबंधित क्षेत्र, जिसके लिए कर का भुगतान किया गया था, असंगत था, क्योंकि 'तिथि से' एवं 'तिथि तक' कैलेन्डर वर्ष 2016 एवं 2041 के बीच विभिन्न तिथियाँ प्रदर्शित कर रहा था, जैसा कि निम्न सारणी में दर्शाया गया है:

क्र0 सं0		वाहन निबंधन संख्या	रसीद सं0 / तिथि	कर किस तिथि से	कर किस तिथि तक
1	गया	बी आर 02एम 4468	टी एक्स 3603057 / 10.12.10	18 / 11 / 2025	17 / 11 / 2040
		बी आर 02एम 7821	टी ए 3681703 / 03.05.11	26 / 02 / 2021	25 / 02 / 2031
		बी आर 02एम 6187	टी एक्स 3638758 / 10.02.11	24 / 12 / 2020	23 / 12 / 2030
2	पटना	बी आर 01जीए 8950	ए सी 3624007 / 18.02.11	05 / 08 / 2025	04 / 08 / 2026
		बी आर 01पीए 5716	ओ 3306993 / 29.01.10	31 / 01 / 2024	30 / 01 / 2025
		बी आर 01पीए 6367	एस3394717 / 11.05.10	14 / 07 / 2016	13 / 10 / 2016
3	कटिहार	बी आर 39जी 2816	के ए 3615094 / 25.03.11	28 / 01 / 2026	27 / 01 / 2041
4	पूर्णियाँ	बी आर 11एल0264	पी यू 3261474 / 23.02.11	10 / 02 / 2021	09 / 02 / 2031
5	मुजफ्फरपुर	बी आर 06जीए 0198	एम टी 3675153 / 27.05.11	20 / 05 / 2021	19 / 05 / 2031
		बी आर 06जीए 0204	एम टी 3685287 / 06.06.11	20 / 05 / 2021	19 / 05 / 2031
		बी आर 06जीए 0169	एम टी 3685786 / 08.06.11	14 / 05 / 2021	13 / 05 / 2031
		बी आर 06जीए 0170	एम टी 3685787 / 08.06.11	14 / 05 / 2021	13 / 05 / 2031
		बी आर 06जीए 0250	एम टी 3687718 / 18.06.11	25 / 05 / 2021	24 / 05 / 2031

यह अपर्याप्त वैधता जाँच को दर्शाता था, जिसके परिणामस्वरूप कर संग्रहण में चूक और गलत एम आई एस प्रतिवेदन का सृजन हो सकता है।

- मोटर वाहन अधिनियम की धारा 40 प्रावधित करता है कि प्रत्येक मोटर वाहन मालिक उस निबंधन प्राधिकारी के क्षेत्राधिकार में, जहाँ इनका आवास है अथवा व्यवसाय के स्थान पर जहाँ साधारणतया गाड़ी रखी जाती है, वाहन का निबंधन करायेंगे। पुनः इस अधिनियम की धारा 46 प्रावधित करता है कि मोटर वाहन का किसी भी राज्य में निबंधन होने पर भारत में किसी अन्य जगह निबंधन की आवश्यकता नहीं होगा और इस वाहन के संबंध में निर्गत निबंधन प्रमाणपत्र सम्पूर्ण भारत के लिए प्रभावी होगा। जिला परिवहन कार्यालय, पटना एवं मुजफ्फरपुर के वाहन सॉफ्टवेयर के 'ऑनर टेबुल' की तिर्यक जाँच में हमलोगों ने पाया कि जो वाहन मुजफ्फरपुर में निबंधित थे

[18] गया (3), कटिहार (1), मुजफ्फरपुर (5), पटना (3) और पूर्णियाँ (1)।

और उनका निबंधन संख्या आवंटित था, जिला परिवहन कार्यालय, पटना द्वारा रखे गये डाटावेस में भी पाया गया। यद्यपि इन मामलों में चेसिस/ इंजन संख्या भिन्न था, जैसा कि निम्न सारणी में वर्णित है:

क्र0सं0	वाहन निबंधन संख्या	जिला	निबंधन की तिथि	इंजिन संख्या चेसिस संख्या	मेकर मॉडल	अभियुक्ति
1	बी आर 06 जी 7069	पटना	09.08.1996	एफ एक्स इ 252441 एफ एक्स जी 033261	ट्रक	इसी निबंधन संख्या का वाहन जिला परिवहन कार्यालय, मुजफ्फरपुर के डाटावेस में भी मौजूद था (क्र0 सं0–2)
2	बी आर 06 जी 7069	मुजफ्फरपुर	08.07.2010	497टी94एनओजेड847557 एमएटी38213198एन33515	दूध टैंकर	जिला परिवहन कार्यालय, पटना में वाहन (क्र0 सं0–1) को आवंटित करने के लिए जिला परिवहन कार्यालय, मुजफ्फपपुर द्वारा एन ओ सी देने के बाद पुनः वही निबंधन संख्या दूसरे वाहन को आवंटित किया गया था।
3	बी आर 06 जी 7851	पटना	30.01.1999	697डी22इआरक्यू112575 373011इआरक्यू109136	ट्रक	इसी निबंधन संख्या का वाहन जिला परिवहन कार्यालय, मुजफ्फरपुर के डाटावेस में भी मौजूद था (क्र0 सं0–4)
4	बी आर 06 जी 7851	मुजफ्फरपुर	07.10.2010	सी13326 06123028	ट्रैक्टर	इसी निबंधन सांख्या का वाहन जिला परिवहन कार्यालय, पटना के डाटावेस में भी मौजूद था (क्र0 सं0–3)
5	बी आर 06 जी 9130	पटना	17.02.1989	ए एल इ एल 71864 ए एल इ एल 199688	ट्रक	इसी निबंधन संख्या का वाहन जिला परिवहन कार्यालय, मुजफ्फरपुर के डाटावेस में भी मौजूद था (क्र0 सं0–6)
6	बी आर 06 जी 9130	मुजफ्फरपुर	14.02.2011	सी73081 04140384	ट्रैक्टर	जिला परिवहन कार्यालय, पटना के अन्तर्गत वाहन को आवंटित करने के लिए (क्र0 सं0–5), जिला परिवहन कार्यालय, मुजफ्फरपुर द्वारा एन ओ सी देने के बाद पुनः वही निबंधन संख्या दूसरे वाहन को आवंटित किया गया था।
7	बी आर 06 जी 7852	मुजफ्फरपुर	07.10.2010	सी 69303 04135353	ट्रक	जिला परिवहन कार्यालय, मुजफ्फरपुर में एक ही निबंधन संख्या के दो वाहन, जिनका इंजन संख्या एवं चेसिस संख्या भिन्न–भिन्न था, निक्ट्रान एवं वाहन सॉफ्टवेयर, दोनों में दर्शाया गया था।
8	बी आर 06 जी 7852	मुजफ्फरपुर	09.10.2009	497टीसी94एफक्यूजेड823047 एमएटी 38213198एफए442	ट्रक	

अतः, विशिष्ट निबंधन संख्या के सुसंगत विशिष्ट चेसिस और इंजन संख्या के आवंटन हेतु वैधता जाँच को सुनिश्चित नहीं किया गया था। फलस्वरूप एक ही निबंधन संख्या वाले वाहनों का भिन्न– भिन्न स्थानों पर परिचालन, न सिर्फ नियमों के विपरीत था, बल्कि एक गम्भीर सुरक्षा का मामला भी था।

हमलोगों के इंगित किए जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया एवं कहा कि ट्रेलर के मामले में बैठान क्षमता '0' के रूप में कम्प्यूटर प्रणाली स्वीकार नहीं कर रहा था। दो वाहनों का एक ही निबंधन संख्या के साथ परिचालन के संबंध में इनका मत था कि यह एक गम्भीर मामला है और कार्रवाई की जाएगी।

सरकार/विभाग, इनपुट नियंत्रण और वैधता जाँच में त्रुटियों को सुधारने के लिए प्रभावी कदम उठाए जिससे कि राष्ट्रीय पंजी के लिए विश्वसनीय डाटावेस तैयार किया जा सके।

3.2.14.3 जिला परिवहन कार्यालयों के बीच सम्बद्धता

राज्य सरकार के ई–गवर्नेन्स योजना के अन्तर्गत स्टेट वाईड एरिया नेटवर्क (स्वान) परियोजना के तहत् इंटरनेट पर मॉडम के माध्यम से सभी जिला परिवहन कार्यालयों के बीच सम्बद्धता बनाने की योजना थी।

जिला परिवहन कार्यालय से राज्य पंजी में डाटा को ले जाने के लिए जिला परिवहन कार्यालयों को एन आई सी, पटना स्थित डाटा केन्द्र से जोड़ने की आवश्यकता है। इसके लिए प्रत्येक जिला परिवहन कार्यालय और राज्य पंजी/राष्ट्रीय पंजी के बीच आँकड़ों के अन्तरण को समर्थन देने हेतु पर्याप्त बैंडविड्थ का उपयुक्त और सुरक्षित नेटवर्क अन्तः संरचना होना चाहिए।

दो जिला परिवहन कार्यालयों में एक ही निबंधन संख्या का होना (उपर्युक्त सारणी में दर्शाए गए) स्पष्टतः सूचित करता है कि जिला परिवहन कार्यालयों के बीच सम्बद्धता नहीं है।

हमलोगों के इंगित किए जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि जिला परिवहन कार्यालयों के बीच सम्बद्धता नहीं थी। यद्यपि सभी जिला परिवहन कार्यालय राज्य डाटा केन्द्र से जुड़ा हुआ है।

3.2.15 व्यापार नियमों का समावेश नहीं/विलम्ब से किया जाना

3.2.15.1 एक मुश्त कर टोकन का अनुचित सृजन

बिहार वित्त अधिनियम, 2010 द्वारा संशोधित मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 की अनुसूची भाग–I के अनुसार सभी तीन पहिया वाहन जिनकी बैठान क्षमता चार व्यक्ति से अधिक नहीं हो (चालक को छोड़कर) निबंधन के समय ही एक मुश्त कर ₹ 5,000 आरोप्य है। प्रथम निबंधन से दस वर्षों तक यह एक मुश्त कर वैध है।

जिला परिवहन कार्यालय, पटना तथा वैशाली में हमलोगों ने पाया कि वाहन सॉफ्टवेयर, तीन पहिया वाहन के लिए एक मुश्त कर ₹ 5,000 के बदले ₹ 7,500 का माँग स्वतः सृजित कर रहा था। यह सूचित करता है कि अधिनियम और नियमावली के प्रावधानों को प्रणाली में सही रुप से समावेशित नहीं किया गया था।

3.2.15.2 एक मुश्त कर की कम वसूली

बिहार वित्त अधिनियम, 2011 द्वारा संशोधित बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम की धारा 7(1) के अन्तर्गत व्यक्तिगत वाहनों के निबंधन के समय वाहन के पूर्ण जीवन काल

के लिए बिक्री कर को छोड़कर वाहन के क्रय मूल्य पर पाँच प्रतिशत की दर (1 अप्रैल 2011 से प्रभावी) से एक मुश्त कर आरोप्य होगा।

चार[19] जिला परिवहन कार्यालयों के डाटा विश्लेषण के दौरान हमलोगों ने पाया कि 1 अप्रैल 2011 और 4 जुलाई 2011 के बीच निबंधित 2,888 वाहनों के मामले में पूर्व संशोधित दर, जो तीन प्रतिशत थी, पर कर की गणना की गयी थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 95.94 लाख का एक मुश्त कर कम आरोपित किया गया जैसा कि निम्न सारणी में वर्णित किया गया है:

(राशि ₹ में)

कार्यालयों के नाम	निबंधित वाहनों की संख्या	भुगतेय राशि	वसूली गई राशि	कम वसूली गई राशि
भागलपुर	1,556	68,27,072	44,38,749	23,88,323
गया	10	88,427	54,820	33,607
पटना	619	1,33,73,431	81,00,709	52,72,722
वैशाली	703	50,61,433	31,62,310	18,99,123
कुल	**2,888**	**2,53,50,363**	**1,57,56,588**	**95,93,775**

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस के दौरान तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि सॉफ्टवेयर में सुधार कर लिया जाएगा और कम संग्रहित राजस्व की वसूली की जाएगी।

3.2.15.3 पथ कर और अतिरिक्त मोटर वाहन कर की गलत गणना

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम की धारा 7 (3) के अन्तर्गत व्यक्तिगत वाहनों के अतिरिक्त अन्य वाहनों के मामले में कर का भुगतान तिमाही में देय कर की वार्षिक दर पर एक अथवा अधिक त्रैमास अवधि हेतु किया जाये। पुनः अधिनियम की धारा 5 (1) और 5 (2) जैसा कि विहित है, प्रावधित करता है कि निबंधित मोटर वाहन के प्रत्येक मालिक अनुसूची–I में विर्निदिष्ट दर पर कर और अनुसूची–II में विर्निदिष्ट अतिरिक्त कर का भुगतान करेगा।

जिला परिवहन कार्यालय, गया और पटना के डाटा विश्लेषण के दौरान हमलोगों ने पाया कि सॉफ्टवेयर द्वारा कर का सृजन, स्थापित व्यवसायिक नियमानुसार नहीं किया गया था। यह सूचित करता है कि प्रणाली में उपरोक्त व्यवसायिक नियम सही रूप से समावेशित नहीं थे।

3.2.15.4 वाहनों के श्रेणी का अपर्याप्त कोडिंग

- बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम की धारा 7 (3), समय–समय पर यथा संशोधित, के अन्तर्गत सभी प्रकार के परिवहन वाहन (मालवाहक एवं मोटर कैब को छोड़कर) पर मोटर वाहन कर और अतिरिक्त कर की गणना वाहन के व्हील वेस पर आधारित यात्रियों के बैठने की क्षमता पर की जाएगी। राज्य परिवहन आयुक्त द्वारा निर्गत (सितम्बर 2000) निदेश के अनुसार साधारण बस जिसका व्हील वेस 205 ईंच (5195 एमएम) है, को 53 बैठने की क्षमता के आधार पर निबंधित किया जाना था। इस श्रेणी के वाहन का कोड 73 निश्चित किया गया था। जिला परिवहन कार्यालय, पटना और मुजफ्फरपुर में वाहन के श्रेणी 73 (बस) के आँकड़ों का विश्लेषण में हमलोगों ने पाया कि 59 बसें, 36 और 52 बैठने की क्षमता के साथ निबंधित थी जबकि इन वाहनों का व्हील वेस 205 ईंच था। इस चूक से कर की कम वसूली हो सकती है।

[19] भागलपुर, गया, पटना और वैशाली।

- वाहन सॉफ्टवेयर, प्रत्येक श्रेणी के वाहन के लिए विशिष्ट कोड निर्धारित करता है और उनको अन्य महत्त्वपूर्ण मानदण्ड जैसे कर, रोड परमिट की स्वीकृति आदि से जोड़ना था। हमलोगों ने पाया कि जिला परिवहन कार्यालय, कटिहार के तीन मामलों एवं जिला परिवहन कार्यालय, पूर्णियाँ के एक मामले में इनपुट नियंत्रण के अभाव के कारण प्रणाली ने वाहन श्रेणी 1 (मोपेड) का आवंटन वाहन श्रेणी 3 (मोटर साईकिल) में किया गया था। पुनः पूर्णियाँ के दो मामलों में वाहन श्रेणी 106 (ट्रक) बस (बस वाहन के लिए 73 कोड है) को आवंटित किया गया था। किसी खास श्रेणी के वाहन का कोड किसी दूसरे श्रेणी को आवंटित किया जाना यह इंगित करता है कि डाटावेस में आँकड़ों की प्रविष्टि पूर्ण एवं सही नहीं थी।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि इसे सुधारा जाएगा।

3.2.15.5 योग्यता प्रमाणपत्र

मोटर वाहन अधिनियम की धारा 56 यह प्रावधित करता है कि एक परिवहन वाहन वैध निबंधित तब तक नहीं माना जाएगा जब तक उसे योग्यता प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं हो। केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली के नियम 62 के अनुसार एक परिवहन वाहन को दो/एक वर्ष के लिए, जैसा भी मामला हो, योग्यता प्रमाणपत्र निर्गत/नवीकरण किया जाता है।

जिला परिवहन कार्यालय, पटना और मुजफ्फरपुर में हमलोगों ने पाया कि परिवहन वाहनों के 36 मामलों में योग्यता जाँच की तिथि के पूर्व ही निबंधन की तिथि थी। पुनः चार [20] जिला परिवहन कार्यालयों में हमलोगों ने पाया कि 404 वाहनों के मामले में योग्यता प्रमाणपत्र एवं निबंधन प्रमाणपत्र में चेसिस संख्या अलग–अलग था। जिला परिवहन कार्यालय, पटना के पाँच मामलों में योग्यता प्रमाणपत्र नवीकरण की वैधता दो से तीन वर्ष थी जबकि भागलपुर के एक मामले में नये परिवहन वाहन का योग्यता प्रमाणपत्र मात्र एक वर्ष के लिए जारी किया गया था। यह इंगित करता है कि उपरोक्त व्यावसायिक नियम सही रूप से समावेशित नहीं किये गये थे।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि वाहनों का कम्प्यूटरीकृत जाँच हेतु मोटर वाहन निरीक्षकों को निदेशित किया जायेगा और इसे डाटावेस से जोड़ा जाएगा।

[20] भागलपुर, मुजफ्फरपुर, पटना और वैशाली।

3.2.15.6 ड्राइभिंग लाइसेंस के निर्गमन हेतु अनुचित फीस प्रभारित किया जाना

केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली के नियम 14 के साथ पठित नियम 32 के अनुसार प्रपत्र–7 में ड्राइभिंग लाइसेंस के निर्गमन के लिए कम्प्यूटरीकृत चीप की लागत सहित ₹ 200 का शुल्क प्रभारित किया जायेगा। पुनः यह अनुबंधित करता है कि वाहन चलाने हेतु सक्षमता जाँच हेतु ₹ 50 प्रभारित होगा। बिहार सरकार द्वारा निर्गत अधिसूचना (अक्तूबर 1996) के अनुसार इस प्रकार के जाँच के लिए ₹ 50 का अधिभार भी प्रभारित किया जाएगा।

हमलोगों ने नौ [21] जिला परिवहन कार्यालयों के सारथी सॉफ्टवेयर के आँकड़ों के विश्लेषण में पाया कि लाइसेंसिंग प्राधिकारियों द्वारा प्रपत्र–7 में सभी ड्राइभिंग लाइसेंस आवेदकों को ₹ 40 और ₹ 80 की अतिरिक्त राशि प्रभारित कर निर्गत किया गया था जो निम्नवत् वर्णित है:

(राशि ₹ में)

उद्देश्य	प्रभार्य राशि	प्रभारित राशि
ड्राइभिंग लाइसेंस का निर्गमन	200	200
प्रत्येक श्रेणी हेतु वाहन चलाने की सक्षमता जाँच हेतु	50+50 (अधिभार)	100
ड्राइभिंग लाइसेंस शुल्क (मुजफ्फरपुर के अलावे अन्य नमूना जाँचित जिले)	कोई शुल्क विहित नहीं	वाहनों के दो विभिन्न श्रेणियों[22] के लिए–40 एक श्रेणी के लिए– 40
ड्राइभिंग लाइसेंस शुल्क (मुजफ्फरपुर)	कोई शुल्क विहित नहीं	वाहनों के दो विभिन्न श्रेणियों के लिए– 80 एक श्रेणी के लिए– 40

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया।

3.2.16 अन्य रोचक बिन्दुएँ

3.2.16.1 चोरी की वाहनों की आँकड़ों में त्रुटि

जिला परिवहन कार्यालयों को प्रतिवेदित चोरी की वाहनों का एक डाटावेस रखना आवश्यक है ताकि इन वाहनों का लेन–देन तब तक रोका जा सके जब तक कि इसके वैध मालिक द्वारा दावा प्रस्तुत न किया जाये।

'इनभैलिड चेसिस नम्बर' के रुप में प्रदर्शित त्रुटि के कारण जिला परिवहन कार्यालय, मुजफ्फरपुर में चोरी की वाहनों का डाटावेस संधारित नहीं था। अतः पुलिस विभाग द्वारा प्रतिवेदित चोरी की वाहनों का विवरण की प्रविष्टि डाटावेस में नहीं थी। पुनः, जिला परिवहन कार्यालय, वैशाली में पुलिस विभाग के आँकड़ों के संदर्भ में चोरी की वाहनों का डाटावेस अद्यतित नहीं था। इस प्रकार, चोरी की वाहनों की लेन–देन की अनुमति दिये जाने का खतरा था।

---

21 भागलपुर, दरभंगा, गया, कटिहार, मधुबनी, मुजफ्फरपुर, पटना, पूर्णियाँ और वैशाली।

22 वाहनों की श्रेणीः मोटर साईकिल बिना गेयर के, मोटर साईकिल गेयर के साथ, हल्के मोटर वाहन, इनभैलिड कैरेज, मध्यम माल वाहन, मध्यम यात्री वाहन, भारी माल वाहन एवं भारी यात्री मोटर वाहन।

हमलोगों के इंगित किए जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि एन आई सी के मदद से इसे सुधारा जाएगा।

3.2.16.2 निबंधन प्रमाण पत्र में वाहन मालिक के पहचान साक्ष्य का अभाव

केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली के नियम 48 के अनुसार निबंधन प्रमाण पत्र (इलेक्ट्रोनिक माध्यम में स्मार्ट कार्ड के रूप में) वाहन मालिक को प्रपत्र 23 क (स्मार्ट कार्ड) में निर्गत किया जाता है।

नमूना जाँच के दौरान हमलोगों ने पाया कि इन स्मार्ट कार्ड में वाहन मालिक का पहचान साक्ष्य, जैसे कि नमूना हस्ताक्षर या अंगूठा का निशान और फोटोग्राफ नहीं था, जबकि प्रपत्र 23 (मैनुअल) में निर्गत निबंधन प्रमाण पत्र में वाहन मालिक का नमूना हस्ताक्षर का प्रावधान था। स्मार्ट कार्ड में वाहन मालिक के पहचान साक्ष्य के अभाव में निबंधन प्राधिकारी या अन्य प्राधिकारियों द्वारा निबंधन प्रमाण पत्र से मालिक के पहचान की सत्यता की जाँच करना कठिन था।

3.2.16.3 दैनिक प्राप्ति प्रतिवेदन के सृजन में अशुद्धि

जिला परिवहन कार्यालय, गया के अभिलेखों की नमूना जाँच के दौरान हमलोगों ने पाया कि वाहन सॉफ्टवेयर द्वारा सृजित दैनिक प्राप्ति प्रतिवेदन में, अर्थदण्ड दो बार संगणित की गयी थी, एक बार कर कॉलम में कर के साथ और पुनः एक अलग कॉलम में भी। इस प्रकार, वास्तविक संग्रहित राशि और सृजित प्रतिवेदन में दर्शायी गई राशि में अन्तर थी।

पुनः प्रणाली, निबंधन शुल्क संग्रहण काउन्टर और कर संग्रहण काउन्टर की प्राप्तियों का समेकित प्रतिवेदन सृजित कर रहा था। अतः काउन्टर–वार संग्रहण प्रतिवेदन को अलग से निर्धारित नहीं किया गया था।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में कहा कि एन आई सी के मदद से इसे सुधारा जाएगा।

3.2.17 कर्मियों के प्रशिक्षण का अभाव

बिहार सरकार एवं भारत सरकार के बीच सहमति पत्र के अनुसार आवश्यक राज्य कर्मियों को कम्प्यूटर प्रयोग तथा एप्लिकेशन के प्रशिक्षण हेतु एन आई सी द्वारा निःशुल्क व्यवस्था किया जाना था। जहाँ तक संभव हो, प्रशिक्षण एन आई सी के क्षेत्रीय/राज्य/जिला कम्प्यूटर केन्द्रों पर दिया जाना था।

हमलोगों ने पाया कि जिला परिवहन कार्यालय, पटना द्वारा परिवहन विभाग के कर्मियों के प्रशिक्षण के लिए एन आई सी को ₹ 5.27 लाख का भुगतान किया गया (जून 2008) जबकि सहमति पत्र के आधार पर राज्य कर्मियों को प्रशिक्षण एन आई सी द्वारा निःशुल्क दिया जाना था। फिर भी परिवहन विभाग के कर्मियों को ऐसा कोई प्रशिक्षण नहीं दिया गया।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद विभाग ने एक्जिट कन्फरेंस में कहा कि कर्मियों की कौशलता को सुधारने और सुदृढ करने के लिए प्रशिक्षण दिया जाएगा।

3.2.18 निष्कर्ष

वाहनों के निबंधन एवं कराधान के प्रणाली को कम्प्यूटरीकृत करने का उद्देश्य पूर्ण नहीं हो सका। वाहन और सारथी सॉफ्टवेयर में लिगेसी डाटा सफलतापूर्वक एकीकृत नहीं किया गया था, जिसके कारण राज्य पंजी और राष्ट्रीय पंजी बनाने का उद्देश्य प्राप्त नहीं किया जा सका। आई टी सुरक्षा नीति अपर्याप्त थी और आँकड़ों का दुरुपयोग/हेरा

फेरी अथवा अनाधिकृत रूप से जोड़ने/विलोपित करने हेतु सूचना प्रणाली को सुभेद्य बनाया। सॉफ्टवेयर में वैधता जाँच अपर्याप्त थे। आँकड़ों की सत्यता एवं विश्वसनीयता को सुनिश्चित करने हेतु नियंत्रण पर्याप्त नहीं थे। प्रणाली में व्यावसायिक नियम भी सही ढंग से समावेशित नहीं किये गये थे। विभाग द्वारा कम्प्यूटरीकरण का समग्र उद्देश्य पूर्ण रुप से प्राप्त किया जाना अभी बाकी था, क्योंकि कई कार्यों को मैनुअली ही निस्तारित किया जा रहा था। लगभग सभी चयनित जिलों के जिला परिवहन पदाधिकारियों से प्राप्त उत्तर से हमें प्रतीत होता है कि विभाग वेसिक/ कोर कार्यों के लिए भी एन आई सी पर पूर्णतः निर्भर था तथा आत्मनिर्भर होने से काफी दूर था।

3.2.19 अनुशंसाओं का सार

विभाग निम्नलिखित अनुशंसाओं के कार्यान्वयन पर विचार कर सकती है:

- **प्रणाली में पर्याप्त नियंत्रण सुनिश्चित होना चाहिए ताकि नीतियों में परिवर्तन होने पर अथवा कर के दरों या शुल्क में कोई संशोधन होने पर सॉफ्टवेयर को अद्यतित करते हुए जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा पूर्ण एवं विश्वसनीय डाटावेस रखा जा सके।**
- **उपयोगकर्त्ता प्रमाणीकरण प्रक्रिया के माध्यम से प्रणाली में पहुँच को प्रतिबंधित किया जाए।**

3.3 अधिनियमों/नियमावली के प्रावधानों का अनुपालन नहीं किया जाना

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994, मोटर वाहन अधिनियम, 1988 तथा उनके अधीन निर्मित नियमों के प्रावधानों के अन्तर्गत यह आवश्यक है कि निम्न का आरोपण एवं भुगतान हो:

- *वाहन मालिकों द्वारा उचित दरों पर मोटर वाहन कर/अतिरिक्त कर;*
- *निर्धारित अवधि के अन्दर तथा अग्रिम में कर/अतिरिक्त कर; तथा*
- *यदि 90 दिनों के अन्दर कर का भुगतान नहीं किया जाता है, तो कर के दुगना तक अर्थदण्ड।*

कुछ मामलों में, जैसा कि कंडिकायें 3.4 से 3.8 में वर्णित है, अधिनियमों/नियमों के प्रावधानों का अनुपालन नहीं किये जाने के फलस्वरूप ₹ 16.85 करोड़ के कर का नहीं/कम आरोपण, नहीं/कम वसूली इत्यादि हुई ।

3.4 मोटर वाहन करों की वसूली नहीं किया जाना

बत्तीस[23] जिला परिवहन कार्यालय

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम की धारा 5 एवं 9 के अंतर्गत मोटर वाहन कर का भुगतान उस करारोपण पदाधिकारी को किया जाना है, जिनके क्षेत्राधिकार में वाहन निबंधित हुआ है। आवास/व्यवसाय में परिवर्तन होने के मामले में वाहन मालिक पूर्व के करारोपण पदाधिकारी से प्राप्त अनापत्ति प्रमाणपत्र की प्रस्तुति पर नये करारोपण पदाधिकारी को कर का भुगतान कर सकता है। पुनः करारोपण पदाधिकारी वाहन मालिक को कर के भुगतान से छूट दे सकता है, यदि वह इस बात से संतुष्ट हो कि वाहन मालिक द्वारा विहित शर्तों को पूरा कर लिया गया है। जिला परिवहन पदाधिकारियों को समय पर करों की वसूली सुनिश्चित करने हेतु माँग पत्र निर्गत करना आवश्यक है।

कर का भुगतान 90 दिनों से भी अधिक समय तक नहीं किये जाने पर बकाया कर के 200 प्रतिशत की दर से अर्थदण्ड लगाया जाना है। बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम की धारा 22 के अंतर्गत, यदि कर या अर्थदण्ड या दोनों का भुगतान इस अधिनियम के प्रावधानों के अनुरूप नहीं किया गया है, तब पदाधिकारी, जो मोटर वाहन निरीक्षक स्तर के नीचे का न हो या राज्य परिवहन आयुक्त द्वारा विशेष रुप से अधिकृत कोई अन्य पदाधिकारी मोटर वाहन को जब्त कर सकता है तथा करों के भुगतान होने तक इसे रोक कर रख सकता है।

हमने पाया कि सरकार/विभाग ने जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा कराधान पंजी की आवधिक समीक्षा हेतु तंत्र स्थापित नही किया था तथा चूककर्त्ता वाहन मालिकों को निर्गत की जाने वाली माँग पत्र हेतु समय सीमा भी विहित नहीं थी।

अप्रैल 2010 तथा मार्च 2011 के बीच कराधान पंजियों एवं कम्प्यूटरीकृत डाटावेस की नमूना जाँच के दौरान हमने पाया कि 1,025 परिवहन वाहन मालिकों ने अप्रैल 2001 एवं दिसम्बर 2010 के बीच की अवधि से

[23] आरा, अरवल, औरंगाबाद, बांका, बेगुसराय, बेतिया, बक्सर, छपरा, जमुई, जहानाबाद, कैमूर (भभुआ), कटिहार, खगड़िया, लखीसराय, मधेपुरा, मधुबनी, मोतिहारी, मुंगेर, नालंदा, नवादा, समस्तीपुर, सासाराम, शेखपुरा, शिवहर, सिवान, सुपौल एवं वैशाली (कराधान पंजी), भागलपुर, गया, मुजफ्फरपुर, पटना, पूर्णियाँ (कम्प्यूटरीकृत डाटाबेस)।

संबंधित ₹ 5.34 करोड़ के कर का भुगतान नियत तिथियों के अन्दर नहीं किया, फिर भी, जिला परिवहन पदाधिकारियों ने न तो चूककर्त्ता वाहनों को जब्त किया और न ही चूककर्त्ता वाहन मालिकों से बकाये की वसूली हेतु कोई कार्रवाई प्रारम्भ की। कर के भुगतान से छूट पाने के लिए दस्तावेजों के अभ्यर्पण या मालिकों के पता में परिवर्तन का कोई भी मामला अभिलेख में नहीं पाया गया। जिसके परिणामस्वरुप अर्थदण्ड ₹10.68 करोड़ सहित ₹ 16.02 करोड़ के कर की वसूली नहीं की गई **(परिशिष्ट– XIX)**।

हमलोगों के इंगित किए जाने के बाद, जिला परिवहन पदाधिकारी, कैमूर (भभुआ) ने मई 2010 में बताया कि चूककर्त्ता वाहन मालिकों के विरुद्ध नीलामवाद मामले प्रारम्भ की जाएगी जबकि शेष संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने अप्रैल 2010 एवं मार्च 2011 के बीच कहा कि माँग पत्र निर्गत किया जाएगा। हमलोग मामले में आगे की प्रगति हेतु प्रतीक्षित हैं (अक्तूबर 2011)।

मामले सरकार/विभाग को जून 2011 में प्रतिवेदित किए गए थे; उनके उत्तर हेतु हम प्रतीक्षित हैं (अक्तूबर 2011)।

3.5 अभ्यर्पण में सन्निहित मोटर वाहनों से कर की वसूली नहीं किया जाना

पाँच[24] जिला परिवहन कार्यालय

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम 1994 की धारा 17(1) एवं 19 तथा इसके अधीन बने नियमों के तहत् जब कोई मोटर वाहन मालिक, एक माह से अधिक लेकिन एक बार में अधिकतम छः माह की अवधि के लिए अपने वाहन का उपयोग नहीं करने का इरादा रखता हो, तब उसे वाहन का उपयोग नहीं किए जाने वाली अवधि के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा कर के भुगतान करने से छूट दी जा सकती है, बशर्ते की छूट का दावा प्रलेखों को अभ्यर्पण कर दिये जाने के साक्ष्यों से समर्थित हो। उपरोक्त अवधि के विस्तार, यदि कोई हो, के लिए वाहन मालिक को समय–समय पर संबंधित करारोपण पदाधिकारी के समक्ष वचन–पत्र प्रस्तुत करना होगा। करारोपण पदाधिकारी को ऐसे मामलों में महीने में कम–से–कम एक बार वाहन के पार्किंग–स्थल का औचक भौतिक सत्यापन करना है और वाहन के अभिलेख में इस निरीक्षण ज्ञापन को दर्ज करना है। यदि वचन–पत्र में उल्लेखित अवधि के दौरान किसी भी समय यह पाया जाता है कि वाहन का उपयोग किया गया है अथवा वाहन को वचन–पत्र में उल्लेखित स्थान की अपेक्षा किसी अन्य स्थान पर रखा गया है, तो ऐसा वाहन इस अधिनियम के उद्देश्य से, उक्त सम्पूर्ण अवधि में बिना कर भुगतान किए, उपयोग में लाया गया माना जाएगा। तदनुसार ऐसे मामलों में अर्थदण्ड सहित कर आरोप्य है।

हमने जून 2010 तथा मार्च 2011 के बीच कराधान पंजियों तथा अभ्यर्पण पंजियों के नमूना जाँच के दौरान पाया कि 12 वाहनों के अभ्यर्पण की अनियमित स्वीकृति दी गई। जिसके परिणामस्वरुप अर्थदण्ड ₹ 23.83 लाख सहित ₹ 35.74 लाख के कर की वसूली नहीं की गयी जिसका उल्लेख नीचे सारणी में दिया गया है:

[24] गया, लखीसराय, मोतिहारी, मुजफ्फरपुर एवं पूर्णियाँ

(₹ लाख में)

क्रम सं0	जिला परिवहन कार्यालयों के नाम	वाहनों की सं0	अवधि जिसमें कर का भुगतान नहीं किया गया था	अनियमितताएँ	कर–प्रभाव		
					कर	अर्थदण्ड	कुल
1.	गया एवं मोतिहारी	03	अक्तूबर 2002 से नवम्बर 2010 के बीच	अद्यतन कर के भुगतान के बगैर अनियमित रूप से अभ्यर्पण स्वीकार किया गया था।	6.55	13.10	19.65
2.	गया, लखीसराय एवं पूर्णियाँ	05	फरवरी 2008 से नवम्बर 2010 के बीच	अधिनियम के अनुसार समुचित अभिलेखों के बगैर आरम्भिक अभ्यर्पण स्वीकार किया गया था।	2.68	5.37	8.05
3.	मुजफ्फरपुर	04	अगस्त 2006 से सितम्बर 2010 तक	बगैर नये वचन–पत्र के छः माह से अधिक तक अभ्यर्पित वाहनों से संबंधित कर की वसूली हेतु विभाग ने कोई कदम नहीं उठाया था।	2.68	5.36	8.04
कुल					11.91	23.83	35.74

हमलोगों के इंगित किए जाने के बाद, जिला परिवहन पदाधिकारी, मुजफ्फरपुर एवं पूर्णियाँ ने फरवरी एवं मार्च 2011 के बीच कहा कि माँग पत्र निर्गत किया जाएगा जबकि शेष संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने जून 2010 एवं मार्च 2011 के बीच कहा कि उचित कार्रवाई की जाएगी। हमलोग आगे की प्रगति हेतु प्रतीक्षित हैं (अक्तूबर 2011)।

मामले सरकार/विभाग को जून 2011 में प्रतिवेदित किए गए थे, उनके उत्तर हेतु हम प्रतीक्षित हैं (अक्तूबर 2011)।

3.6 परिवहन वाहन ड्राईभिंग लाइसेंस का अनियमित निर्गमन

पाँच[25] जिला परिवहन कार्यालय

मोटर वाहन अधिनियम की धारा 9 के तहत् लाइसेंस देने वाले प्राधिकारी ऐसी श्रेणी के वाहन को चलाने के लिए ड्राईभिंग लाइसेंस वैसे आवेदक को प्रदान करेंगें जिसके पास उस श्रेणी का लर्नर्स लाइसेंस हो और उसने वाहन को चलाने के लिए सक्षमता जाँच उर्त्तीण की हो। पुनः, केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली के नियम 10 के साथ पठित उपरोक्त अधिनियम की धारा 7(1) के अनुसार किसी भी व्यक्ति को परिवहन वाहन चलाने के लिए लर्नर्स लाइसेंस तब तक स्वीकृत नहीं किया जायेगा जब तक कि उसके पास कम से कम एक वर्ष के लिए हल्के मोटर वाहन को चलाने का लाइसेंस न हो।

हमने मार्च 2010 और मार्च 2011 के बीच परिवहन वाहन ड्राईभिंग लाइसेंस पंजियों की नमूना जाँच के दौरान पाया कि वर्ष 2008–09 एवं 2009–10 के दौरान 10,530 परिवहन वाहन ड्राईभिंग लाइसेंस वैसे आवेदकों को स्वीकृत किये गये थे, जिनके पास हल्के वाहन चलाने का लाइसेंस नहीं था। इस भूल से न केवल अधिनियम और नियमावली के प्रावधानों का उल्लंघन हुआ बल्कि इसमें सड़क सुरक्षा के मुद्दे भी शामिल थे। इसके फलस्वरुप ड्राईभिंग लाइसेंस प्रदान करने हेतु फीस के रूप में ₹ 22.11 लाख के सरकारी

[25] बांका, छपरा, गया, कटिहार एवं नवादा।

राजस्व की हानि हुई।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद जिला परिवहन पदाधिकारी, कटिहार ने अगस्त 2010 में कहा कि माँग पत्र निर्गत किया जाएगा और इस राशि की वसूली लाइसेंस के नवीकरण के समय कर ली जायेगी, जबकि शेष जिला परिवहन पदाधिकारियों ने कहा कि बकायों की वसूली हेतु कार्रवाई की जायेगी। हमलोग आगे की प्रगति हेतु प्रतीक्षित हैं (अक्तूबर 2011)।

मामले सरकार/विभाग को जून 2011 में प्रतिवेदित किए गए थे, उनके उत्तर हेतु हम प्रतीक्षित हैं (अक्तूबर 2011)।

3.7 मोटर वाहनों के व्यवसायियों से व्यापार कर का नहीं/कम वसूली

चौदह[26] जिला परिवहन कार्यालय

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम की धारा 6 तथा उसके तहत् बने नियमों के अंतर्गत मोटर वाहन के निर्माता या व्यवसायी को अपने व्यापार के क्रम में अपने अधिकार में रखे गये मोटर वाहनों के लिए एक व्यवसायी/निर्माता के रुप में, करों का निर्धारित वार्षिक दर पर भुगतान करना होगा। नियत तिथि के भीतर करों का भुगतान नहीं करने पर बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली के नियम 4 (2) के साथ पठित धारा 23, जैसाकि विहित है, के तहत् वर्णित प्रावधान के अनुसार बकाये करों के 25 से 200 प्रतिशत के बीच अर्थदण्ड का विधान है। पुनः, राज्य परिवहन आयुक्त ने सभी जिला परिवहन पदाधिकारियों को करों की वसूली और व्यापार प्रमाणपत्र के नवीकरण हेतु कानूनी कार्रवाई प्रारम्भ करने का निदेश दिया।

हमने मार्च 2010 और मार्च 2011 के बीच मोटर वाहन के निर्माताओं/ व्यवसायियों द्वारा दाखिल रिटर्न और निबंधन पँजियों के नमूना जाँच में पाया कि मोटर वाहनों के 73 व्यवसायियों ने जनवरी 2004 से जून 2010 की अवधि के बीच अपने अधिकार में रखे गये 33,507 वाहनों (30,320 दो पहिया और 3,187 तीन/चार पहियों वाली) से संबंधित व्यापार कर या तो विहित दर पर जमा नहीं किया अथवा कम जमा किया। यद्यपि जिला परिवहन पदाधिकारियों को व्यापार कर की वसूली के लिए मोटर वाहन के निर्माताओं/ व्यवसायियों के भंडार पँजियों की जाँच करना आवश्यक था, लेकिन ऐसा कोई अभिलेख नहीं था जिससे यह पता लगे कि उन अभिलेखों की जाँच की गयी थी। इसके फलस्वरुप आरोप्य अर्थदण्ड सहित ₹ 19.23 लाख के व्यापार कर की वसूली नहीं/कम हुई।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद जिला परिवहन पदाधिकारी, आरा ने फरवरी 2011 में कहा कि व्यापार कर की वसूली के लिए माँग पत्र निर्गत किया जाएगा जबकि शेष जिला परिवहन पदाधिकारियों ने मार्च 2010 और मार्च 2011 के बीच कहा कि माँग पत्र निर्गत किया जाएगा और नियमानुसार वसूली हेतु कार्रवाई की जायेगी। हमलोग उन मामलों, जिसमें माँग पत्र निर्गत किया गया था, में वसूली पर प्रतिवेदन तथा शेष मामलों में आगे की प्रगति हेतु प्रतीक्षित हैं (अक्तूबर 2011)।

---

[26] आरा, बेगुसराय, भागलपुर, छपरा, गया, कटिहार, खगड़िया, लखीसराय, मधेपुरा, मधुबनी, पटना, पूर्णियाँ, समस्तीपुर और सासाराम।

मामले सरकार/विभाग को जून 2011 में प्रतिवेदित किए गए थे; उनके उत्तर हेतु हम प्रतीक्षित हैं (अक्तूबर 2011)।

3.8 अतिरिक्त कर और हरित कर का नहीं/कम वसूली

पाँच[27] जिला परिवहन कार्यालय

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम की धारा 5 एवं 7 के तहत् प्रत्येक निबंधित मोटर वाहन के मालिक को अनुसूची में निर्धारित दर से कर एवं अतिरिक्त मोटर वाहन पर कर का भुगतान करना है। बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली के नियम 6 के अर्न्तगत जैसाकि प्रावधित है, करारोपण पदाधिकारी स्वंय को संतुष्ट करते हुए कि भुगतान की गयी कर की राशि, भुगतेय कर की राशि के बराबर है, कर की भुगतान को स्वीकार करेगा और रसीद के साथ टैक्स टोकन निर्गत करेगा।

पुनः, संशोधित बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम की धारा 5(6) (जैसाकि 9 अप्रैल 2010 से लागू बिहार वित अधिनियम, 2010 द्वारा संशोधित है) तीन पहिया, ट्रैक्टर एवं ट्रेलर को छोड़कर 12 वर्ष से अधिक पुराने प्रत्येक निबंधित परिवहन मोटर वाहन मालिक द्वारा अतिरिक्त कर के साथ भुगतेय कर के 10 प्रतिशत के दर पर हरित कर भुगतेय होगा। इसके अलावे, अतिरिक्त मोटर वाहन कर पर छूट की अनुमति के प्रावधान को भी कथित संशोधन द्वारा वापस ले लिया गया है। नियत तिथि के अन्दर कर के भुगतान नहीं किये जाने पर बकाये कर का 25 प्रतिशत से लेकर 200 प्रतिशत तक का अर्थदण्ड प्रभावित होता है जैसाकि उपर्युक्त बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली के नियम 4 (2) के साथ पठित धारा 23 के तहत् प्रावधित किया गया है।

हमने अगस्त 2010 तथा मार्च 2011 के बीच कराधान पंजियों एवं कम्प्यूटरीकृत डाटावेस की नमूना जाँच के दौरान पाया कि 193 परिवहन वाहन मालिकों ने मई एवं सितम्बर 2010 के बीच की अवधि से संबंधित ₹ 84,000 के हरित कर का भुगतान नहीं किया था जबकि वाहन 12 वर्ष पुरानी थी। पुनः, संशोधित अधिनियम के विपरीत ₹ 1.36 लाख का अतिरिक्त कर का भी छूट दिया गया था। इन सभी मामलों में संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने बकाये हरित कर की वसूली सुनिश्चित किये बिना अनियमित रूप से टैक्स टोकन निर्गत किया तथा अतिरिक्त कर पर छूट भी दिया। इसके फलस्वरुप ₹ 4.41 लाख के आरोपित अर्थदण्ड सहित ₹ 6.62 लाख के हरित कर एवं अतिरिक्त कर नहीं/कम वसूल किये गये।

हमलोगों के इंगित किये जाने के बाद संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने अगस्त 2010 तथा मार्च 2011 के बीच कहा कि माँग पत्र निर्गत किया जाएगा। हमलोग आगे की प्रगति हेतु प्रतीक्षित हैं (अक्तूबर 2011)।

मामले सरकार/विभाग को जून 2011 में प्रतिवेदित किए गए थे; उनके उत्तर हेतु हम प्रतीक्षित हैं (अक्तूबर 2011)।

[27] छपरा, कटिहार, मधेपुरा, सासाराम (कराधान पंजी) एवं पटना (कम्प्यूटरीकृत डाटावेस) ।