

कार्यपालन सारांश

कर संग्रहण	वर्ष 2010–11 में मोटर वाहनों से संग्रहीत कर में विगत वर्ष की तुलना में 30.40 प्रतिशत की वृद्धि हुई जिसका कारण जीवन काल कर एवं अधिक वाहनों का पंजीयन होना बताया गया ।
वर्ष 2010–11 में हमारे द्वारा निष्पादित लेखापरीक्षा के परिणाम	वर्ष 2010–11 में हमने मोटर वाहन कर से सम्बंधित 26 इकाईयों के अभिलेखों की नमूना जांच की जिसमें 3,845 प्रकरणों में अन्तर्निहित ₹ 11.46 करोड़ के कर के अवनिर्धारण एवं अन्य अनियमितताओं का पता चला । विभाग ने 1,849 प्रकरणों में ₹ 4.56 करोड़ के अवनिर्धारण एवं अन्य कमियों को स्वीकार किया जिन्हें हमारे द्वारा वर्ष 2010–11 के दौरान इंगित किया गया था । वर्ष 2010–11 के दौरान 3,520 प्रकरणों में ₹ 3.18 करोड़ की राशि वसूल की गई थी ।
हमने जो इस अध्याय में प्रमुखता से दर्शाया है	इस अध्याय में हमने परिवहन आयुक्त (प.आ.) एवं क्षेत्रीय परिवहन अधिकारियों (क्ष.प.अ.) के कार्यालयों में मोटर वाहन कर/शुल्क/ शास्ति के निर्धारण एवं संग्रहण से सम्बंधित अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान लिये गये प्रेक्षणों से चयनित ₹ 10.49 करोड़ के उदाहरणात्मक प्रकरणों को प्रस्तुत किया है, जहां हमने पाया कि अधिनियमों/नियमों के प्रावधानों का पालन नहीं किया गया था । यह चिंता का विषय है कि इसी तरह की चूकों को विगत कई वर्षों के दौरान हमारे द्वारा बार-बार लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में इंगित किया गया है, लेकिन विभाग ने सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की है । हमने एक निष्पादन लेखापरीक्षा “मोटर वाहन विभाग में कम्प्यूटरीकरण” भी सम्पादित की जिनमें ऑटोमेटिड सिस्टम सम्बंधी विभिन्न कमियां पाई गई ।
हमारा निष्कर्ष	विभाग द्वारा आंतरिक लेखापरीक्षा के लिए निर्धारित रोस्टर का अनुपालन नहीं किया गया । इसलिए नियन्त्रण प्रणाली के उन्नतिकरण सहित आन्तरिक लेखापरीक्षा को सशक्त बनाये जाने की आवश्यकता है जिससे कि हमारे द्वारा बताये

गये सिस्टम की कमजोरियों का पता लगाया जाकर उन्हें भविष्य में रोका जाये ।

यह भी आवश्यक है कि हमारे द्वारा इंगित किये गये कर एवं शास्ति के अनारोपण आदि को वसूल करने के लिए त्वरित कार्रवाई की जाये विशेषकर उन प्रकरणों में जहां विभाग ने हमारे निष्कर्षों को स्वीकार किया है ।

अध्याय – 4

वाहनों पर कर

4.1 कर प्रशासन

परिवहन विभाग पूर्ण रूप से प्रमुख सचिव (परिवहन) के अधीन कार्य करता है । वाहनों पर कर/शुल्क/शास्ति का आरोपण एवं संग्रहण की प्रक्रिया का प्रशासनिक नियंत्रण एवं परिवीक्षण परिवहन आयुक्त (प.आ.) द्वारा किया जाता है जिसकी सहायता के लिए मुख्यालय स्तर पर तीन उप परिवहन आयुक्त (उ.प.आ.) एवं आंतरिक लेखापरीक्षा शाखा तथा मैदानी स्तर पर 10 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय (क्षे.प.का.), 10 अपर क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय (अ.क्षे.प.का.) एवं 30 जिला परिवहन कार्यालय (जि.प.का.) हैं ।

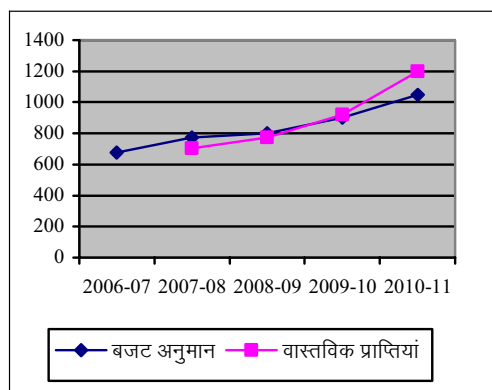
4.2 प्राप्तियों की प्रवृत्ति

2006–07 से 2010–11 की अवधि के दौरान वाहनों पर कर की वास्तविक प्राप्तियां तथा उसी अवधि से सम्बंधित कुल कर प्राप्तियां आगामी तालिका एवं लाईन ग्राफ में दर्शाये गये हैं :

(₹ करोड़ में)

वर्ष	बजट अनुमान	वास्तविक प्राप्तियां	भिन्नता अधिकता (+)/ कमी (-)	भिन्नता का प्रतिशत	राज्य की कुल प्राप्तियां	कुल कर प्राप्तियों से वास्तविक प्राप्तियों का प्रतिशत
2006–07	675.00	634.30	(-) 40.70	(-) 6.02	10,473.13	6.06
2007–08	775.00	702.62	(-) 72.38	(-) 9.34	12,017.64	5.85
2008–09	800.00	772.56	(-) 27.44	(-) 3.43	13,613.50	5.68
2009–10	900.00	919.01	(+) 19.01	(+) 2.11	17,272.77	5.32
2010–11	1,050.00	1,198.38	(+) 148.38	(+) 14.13	21,419.33	5.59

यह देखा जा सकता है कि यद्यपि वर्ष 2006–07 से 2010–11 के दौरान प्राप्तियों में वृद्धि की प्रवृत्ति थी, तथापि बजट अनुमान एवं वास्तविक प्राप्तियों में भिन्नता का प्रतिशत (-) 9.34 प्रतिशत से लेकर 14.13 प्रतिशत तक था ।



वर्ष 2010–11 में मोटर वाहनों से संग्रहीत कर में विगत वर्ष की तुलना में 30.40 प्रतिशत की वृद्धि हुई जिसका कारण जीवन काल कर एवं अधिक वाहनों का पंजीयन होना बताया गया ।

4.3 बजट अनुमानों का विश्लेषण

शासन की ओर से बजट तैयार किये जाने सम्बंधी कोई भी नस्ती लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई । तथापि, हमने विभाग के मुख्यालय पर उपलब्ध कराये गये अभिलेखों में पाया कि बजट अनुमान वर्ष के दौरान वास्तविक प्राप्तियों के अनुमान को मानदण्ड न मानकर तदर्थ आधार पर तैयार किये गये थे ।

4.4 संग्रहण की लागत

वर्ष 2008–09, 2009–10 एवं 2010–11 के दौरान वाहनों पर कर की प्राप्तियों का सकल संग्रहण, संग्रहण पर किया गया व्यय जैसा विभाग द्वारा बताया गया तथा सकल संग्रहण पर किये गये ऐसे व्यय का प्रतिशत, समरूप विगत वर्षों में सकल संग्रहण पर व्यय के राष्ट्रीय औसत प्रतिशत के साथ नीचे दर्शाये अनुसार है :

(₹ करोड़ में)

वर्ष	संग्रहण	राजस्व संग्रहण पर व्यय	संग्रहण पर व्यय का प्रतिशत	विगत वर्ष के लिए राष्ट्रीय औसत का प्रतिशत
2008–09	772.56	5.88	0.76	2.58
2009–10	919.01	12.63	1.38	2.93
2010–11	1,198.38	31.12	2.60	3.07

हमने पाया कि संग्रहण की लागत अखिल भारतीय औसत से नीचे थी ।

4.5 आंतरिक लेखापरीक्षा शाखा की कार्यप्रणाली

सभी अधीनस्थ कार्यालयों की आंतरिक लेखापरीक्षा निष्पादित करने तथा ऐसे परीक्षण के दौरान संसूचित की गई अनियमितताओं पर उचित सुधारात्मक कार्रवाई करने तथा उनकी पुनरावृत्ति रोकने के लिए अनुदेश जारी करने के उद्देश्य से विभाग में आंतरिक लेखापरीक्षा शाखा की स्थापना की गई है। वर्ष 2010-11 के दौरान 46 जिलों की आंतरिक लेखापरीक्षा की योजना बनाई गई थी जिसके विरुद्ध केवल 28 जिलों में आंतरिक लेखापरीक्षा निष्पादित की गई थी। आंतरिक लेखापरीक्षा शाखा द्वारा सभी जिलों के मासिक एवं त्रैमासिक कर के अभिलेखों की संवीक्षा की गई। विभाग द्वारा आपत्तियों पर सुधार के उपाय हेतु निर्देश जारी किये गये थे।

4.6 लेखापरीक्षा के परिणाम

वर्ष 2010-11 में वाहनों पर कर से सम्बंधित 26 इकाईयों के अभिलेखों की नमूना जांच में 3,845 प्रकरणों में ₹ 11.46 करोड़ के कर का अवनिर्धारण तथा अन्य अनियमिततायें पाई गई, जिन्हें निम्नलिखित श्रेणियों में वर्गीकृत किया जा सकता है :

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	श्रेणी	प्रकरणों की संख्या	राशि
1.	मोटर वाहन विभाग में कम्प्यूटरीकरण (निष्पादन लेखापरीक्षा)	1	0.00
2.	लोकसेवा वाहनों पर वाहन कर, शास्ति एवं प्रशमन शुल्क का अनारोपण/कम आरोपण	1,503	6.41
3.	माल वाहनों पर वाहन कर एवं शास्ति का अनारोपण/कम आरोपण	1,578	3.63
4.	अन्य अनियमिततायें	763	1.42
	योग	3,845	11.46

वर्ष के दौरान, विभाग ने 1,849 प्रकरणों में ₹ 4.56 करोड़ के अवनिर्धारण एवं अन्य प्रकार की कमियों को स्वीकार किया जिन्हें वर्ष 2010-11 के दौरान लेखापरीक्षा में इंगित किया गया था। विभाग द्वारा वर्ष 2010-11 के दौरान 3,520 प्रकरणों में ₹ 3.18 करोड़ की राशि वसूल की गई।

महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रमुखता से दर्शाते हुए कुछ उदाहरणात्मक लेखापरीक्षा प्रेक्षणों एवं “मोटर वाहन विभाग में कम्प्यूटरीकरण” पर एक निष्पादन लेखापरीक्षा, जिनमें ₹ 10.49 करोड़ की राशि अन्तर्निहित है, का उल्लेख आगामी कंडिकाओं में किया गया है।

4.7 मोटर वाहन विभाग में कम्प्यूटरीकरण

मुख्य विशेषतायें

11,991 पंजीयन प्रमाण पत्र अनुमत्य अवधि से अधिक वैधता अवधियों के लिए जारी किये गये ।

(कंडिका 4.7.7)

व्यवसायिक/गैर-व्यवसायिक वाहन अनुज्ञप्तियों को अनुमत्य वैधता अवधि से अधिक अवधि के लिए जारी किया गया ।

(कंडिका 4.7.11)

अवयस्क आवेदकों को गियरवाले मोटर वाहन अथवा हल्के मोटर वाहन चलाने की चालक अनुज्ञप्ति जारी की गई ।

(कंडिका 4.7.12)

की-फील्ड में या तो डाटा की प्रविष्टि नहीं की गई थी या अमान्य डाटा प्रविष्टि किया गया था ।

(कंडिका 4.7.15)

वैधीकरण जांचों के अभाव में, 1,66,987 वाहनों में दोहरे बीमा कवर नोट का उपयोग किया गया था ।

(कंडिका 4.7.19)

पैन सम्बंधी आंकड़ों को उचित महत्व न देते हुए उन्हें 26,07,756 वाहनों के डाटाबेस में दर्ज नहीं किया गया ।

(कंडिका 4.7.20)

प्रवर्तन, बीमा अद्यतनकरण, शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक की बायोमैट्रिक्स से सम्बंधित जानकारी को स्थानीय रूप से विकसित अनुप्रयोग (एप्लीकेशन) में संग्रहीत न किये जा सकने के कारण अनुचित चालक अनुज्ञप्तियाँ जारी होने एवं अन्य प्रकार से दुरुपयोग की संभावना ।

(कंडिका 4.7.21)

4.7.1 प्रस्तावना

सड़क परिवहन भारतीय संविधान की समवर्ती सूची का विषय है। सड़क परिवहन सम्बंधी विधि का निर्माण एवं राज्यों के मध्य उसका समन्वय केन्द्र सरकार के द्वारा किया जाता है जबकि मोटरयान अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों का कार्यान्वयन राज्यों के द्वारा किया जाता है।

केन्द्र सरकार द्वारा जनवरी 2001 से ही एक निश्चित मानक में पंजीयन प्रमाण पत्र/राष्ट्रीय अनुज्ञा पत्र/चालक अनुज्ञा जारी करने हेतु राज्यों को प्रोत्साहित किया गया जिससे कि सम्पूर्ण देश में उन्हें कहीं भी पढ़ा जा सके। सड़क एवं परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा वर्ष 2002 में राष्ट्रीय सूचना केन्द्र (NIC-National Informatics Centre), नई दिल्ली के साथ एक निश्चित मानक प्रारूप के अनुसार 'वाहन' एवं 'सारथी' को विकसित करने हेतु एक समझौता ज्ञापन (एम.ओ.यू.) निष्पादित किया गया। एनआईसी द्वारा सम्पूर्ण देश के लिए वाहनों के पंजीयन, कर संग्रहण, शास्ति आदि के लिए 'वाहन' साफ्टवेयर एवं शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति, चालक अनुज्ञप्ति, मोटर प्रशिक्षण विद्यालय अनुज्ञप्ति आदि जारी करने हेतु 'सारथी' साफ्टवेयर विकसित किया गया।

तथापि, राज्य सरकार द्वारा स्मार्ट कार्ड आधारित वाहनों के पंजीयन एवं चालक अनुज्ञप्ति जारी किये जाने हेतु मै. स्मार्ट चिप (इंडिया) लिमिटेड (एससीएल) के साथ 'बनाओ, रखो और संचालित करो' (Build Own Operate-BOO) के आधार पर अक्टूबर 2001 में पांच वर्षों हेतु अनुबंध निष्पादित किया गया। वर्ष 2007 में स्मार्ट कार्ड आधारित पंजीयन एवं चालक अनुज्ञप्ति जारी किये जाने हेतु अनुबंध {बनाओ, रखो, संचालित करो एवं हस्तांतरण (Build Own Operate and Transfer-BOOT) के आधार पर} का दिसम्बर 2012 तक इस शर्त के साथ नवीनीकरण किया गया कि वह एनआईसी द्वारा विकसित "वाहन" एवं "सारथी" साफ्टवेयर के अनुरूप होगा एवं उनका डाटाबेस एनआईसी के डाटाबेस के साथ एकीकृत किया जा सके।

एससीएल के एप्लीकेशन साफ्टवेयर द्वारा फ्रन्ट-एण्ड एप्लीकेशन प्रोग्राम हेतु विन्डोज साफ्टवेयर एवं बैक-एण्ड डाटाबेस के लिए आईबीएम डीबी2 (9.5 संस्करण) त्रिस्तरीय वास्तु संरचना के साथ उपयोग किया जाता है।

4.7.2 संगठनात्मक ढांचा

परिवहन विभाग पूर्ण रूप से प्रमुख सचिव (परिवहन) के अधीन कार्य करता है। चालक अनुज्ञप्तियाँ जारी करने एवं वाहनों पर कर/शुल्क/शास्ति का आरोपण एवं संग्रहण की प्रक्रिया का प्रशासनिक नियंत्रण एवं परिवीक्षण परिवहन आयुक्त (प.आ.) द्वारा किया जाता है जिसकी सहायता के लिए मुख्यालय स्तर पर तीन उप परिवहन आयुक्त (उ.प.आ.) एवं

आंतरिक लेखापरीक्षा शाखा है तथा मैदानी स्तर पर 10 क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय¹ (क्षे.प.का.), 10 अपर क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय² (अ.क्षे.प.का.) एवं 30 जिला परिवहन कार्यालय³ (जि.प.का.) हैं। विभाग में उ.प.आ.(प्रवर्तन) द्वारा कम्प्यूटरीकरण कार्य की देखरेख की जाती है।

4.7.3 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

निष्पादन लेखापरीक्षा यह सुनिश्चित करने के लिए सम्पन्न की गयी कि क्या:

- स्थानीय रूप से विकसित सॉफ्टवेयर वाहनों एवं अनुज्ञप्तियों के राज्य एवं राष्ट्रीय पंजियों के सृजन को सुगम बनाने में सहायक है;
- कम्प्यूटरीकृत प्रणाली आंकड़ों की विशुद्धता, पूर्णता एवं उचित रूप से रखने हेतु सुरक्षित है;
- अधिनियमों एवं नियमों के विभिन्न प्रावधानों को सुनिश्चित करता है; एवं
- वाहनों के पंजीयन एवं चालक अनुज्ञप्ति के स्थानीय अनुप्रयोग (Application) वाहन एवं सारथी के संरचना के अनुरूप हैं।

4.7.4 लेखापरीक्षा पद्धति एवं क्षेत्र

31 मार्च 2007 को समाप्त वर्ष हेतु भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन (राजस्व प्राप्तियां) मध्य प्रदेश सरकार में कंडिका क्र. 4.2 में परिवहन विभाग के कम्प्यूटरीकरण की चर्चा की जा चुकी है। समीक्षा पर जुलाई 2011 में लोक लेखा समिति में चर्चा की जा चुकी है। तथापि, लोक लेखा समिति की सिफारिशें प्रतीक्षित हैं।

परिवहन विभाग द्वारा सम्पूर्ण राज्य के अप्रैल 2007 से जून 2011 तक की अवधि के आंकड़ों को एक क्लाउंट सर्वर में उपलब्ध कराया गया एवं लेखापरीक्षा द्वारा उसका विश्लेषण जुलाई 2011 से सितम्बर 2011 के दौरान एक व्यापक लेखापरीक्षा सॉफ्टवेयर “आईडिया” (IDEA – Interactive Data Extraction and Analysis) का उपयोग कर किया गया। आंकड़ों के विश्लेषण से प्राप्त परिणामों का प्रति-सत्यापन पांच⁴ क्षेत्रीय कार्यालयों में संधारित किये गये अभिलेखों से किया गया।

¹ भोपाल, ग्वालियर, होशंगाबाद, इन्दौर, जबलपुर, मुरैना, रीवा, सागर, शहडोल एवं उज्जैन।

² छतरपुर, छिंदवाड़ा, धार, गुना, कटनी, खण्डवा, खरगोन, मन्दसौर, सतना एवं सिवनी।

³ अलीराजपुर, अनूपपुर, अशोकनगर, बालाघाट, बड़वानी, बैतूल, भिंड, बुरहानपुर, दमोह, दतिया, देवास, डिन्डौरी, हरदा, झाबुआ, मण्डला, नरसिंहपुर, नीमच, पन्ना, रायसेन, राजगढ़, रतलाम, सिहोर, शाजापुर, श्योपुर, शिवपुरी, सीधी, सिंगरीली, ठीकमगढ़, उमरिया एवं विदिशा।

⁴ क्षे.प.का., भोपाल, ग्वालियर, जबलपुर, मुरैना एवं अ.क्षे.प.का., सतना।

4.7.5 अभिस्वीकृति

भारतीय लेखापरीक्षा एवं लेखा विभाग परिवहन विभाग द्वारा लेखापरीक्षा को आवश्यक जानकारियां एवं अभिलेख उपलब्ध कराने में किये गये सहयोग को स्वीकार करता है । लेखापरीक्षा के उद्देश्यों, क्षेत्र एवं कार्य प्रणाली पर चर्चा हेतु जून 2011 में एक प्रवेश सम्मेलन का आयोजन किया गया । विभाग का प्रतिनिधित्व परिवहन आयुक्त द्वारा किया गया जबकि शासन के प्रतिनिधि के रूप में उप सचिव सम्मिलित हुए । निर्गम सम्मेलन दिसम्बर 2011 में आयोजित किया गया था । शासन का प्रतिनिधित्व प्रमुख सचिव एवं सचिव ने किया तथा परिवहन आयुक्त विभाग के प्रतिनिधि के रूप में शामिल हुए तथा जिनके दृष्टिकोण को इस प्रतिवेदन में यथोचित रूप से शामिल किया गया है ।

लेखापरीक्षा के निष्कर्ष

4.7.6 राज्य पंजी हेतु आंकड़ों का एकत्रीकरण एवं राष्ट्रीय पंजी हेतु एनआईसी को आंकड़ों का सम्प्रेक्षण

मै. एससीएल द्वारा विकसित कस्टमाइज मॉड्यूल मोटरयान अधिनियम की आवश्यकतानुसार राज्य पंजी हेतु अपेक्षित आंकड़ों को एकत्रित करता है । वाहनों के पंजीयन हेतु राष्ट्रीय पंजी के लिए आंकड़े एवं चालक अनुज्ञप्तियों से संबंधित राज्य पंजी के आंकड़ों को एनआईसी द्वारा परिवहन आयुक्त, ग्वालियर के कार्यालय में स्थित आंकड़ा केन्द्र (Data Centre) में संस्थापित सर्वर के माध्यम से प्रतिदिन संचारित होता रहता है ।

विभाग द्वारा एससीएल के उत्तर को प्रेषित (नवम्बर 2011) कर कहा गया कि राष्ट्रीय एवं राज्य पंजी का संधारण एनआईसी द्वारा किया जाता है एवं परिवहन विभाग द्वारा एनआईसी को सड़क एवं परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार राष्ट्रीय एवं राज्य पंजी बनाने हेतु आंकड़ा उपलब्ध कराया जाता है जो कि स्वतः ही एनआईसी को प्रवर्तित हो जाता है ।

राज्य/राष्ट्रीय पंजी हेतु आंकड़ों का संग्रहण एवं संप्रेषण के लिए प्रयुक्त तालिकाओं के आंकड़ों के विश्लेषण में आंकड़ों को दर्ज करने, प्रक्रियात्मक एवं वैधीकरण नियंत्रण सम्बंधी कमियां पायी गयी जिनकी चर्चा अनुवर्ती कंडिकाओं में की गई है । ये कमियां राज्य/राष्ट्रीय पंजी हेतु संग्रहीत किये जा रहे आंकड़ों की गुणवत्ता को प्रभावित करती है ।

बिजनेस नियमों और प्रावधानों का प्रलेखीकरण

4.7.7 पंजीयन प्रमाण पत्र की वैधता अनुमत्य अवधि से अधिक जारी किया जाना

मोटरयान अधिनियम की धारा 41(7) के अनुसार उपधारा (3) के अन्तर्गत जारी किसी मोटरयान का पंजीयन प्रमाण पत्र, व्यवसायिक मोटरयानों को छोड़कर, उसके जारी होने के दिनांक से केवल 15 वर्ष के लिए वैध होगा तथा उसके पश्चात पांच वर्ष की अवधि के लिए उसका नवीकरण किया जा सकेगा।

48 कार्यालयों⁵ के डाटा विश्लेषण में देखा गया कि अवधि अप्रैल 2007 एवं जून 2011 के मध्य जारी किये गये 11,991 पंजीयन प्रमाण पत्र 15 वर्ष की अनुमत्य अवधि से अधिक अवधि के लिए जारी किये गये। 23 पंजीयन प्रमाण पत्रों के संबंध में आंकड़ों के विश्लेषण से प्राप्त परिणामों

की क्षे.प.का. भोपाल एवं मुरैना द्वारा उपलब्ध कराये गये अभिलेखों की मैन्युअल नमूना जाँच से पुष्टि की गई।

विभाग ने लेखापरीक्षा प्रेक्षण को स्वीकार किया एवं बताया (दिसम्बर 2011) कि सभी 11,991 पंजीयन प्रमाण पत्र परिवर्तन अथवा स्वामित्व अन्तरण के प्रकरणों में जारी किये गये थे एवं नवीन पंजीयन के प्रकरणों में ऐसी कोई भी समस्या नहीं पायी गयी है। विभाग द्वारा दिया उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित प्रकरणों में नवीन पंजीयन के प्रकरण भी शामिल हैं।

4.7.8 उपयुक्तता प्रमाण पत्र अनुमत्य अवधि से अधिक अवधि के लिए जारी होना

मोटरयान अधिनियम, 1988 की धारा 56 एवं केन्द्रीय मोटरयान नियम, 1989 के नियम 62 के अनुसार, परिवहन वाहनों के सम्बंध में उपयुक्तता प्रमाण पत्र फार्म 38 में प्रदाय किये जायेंगे एवं ये प्रमाण पत्र एक वर्ष के लिए नवीनीकृत किये जायेंगे।

अप्रैल 2007 से सितम्बर 2010 की अवधि के दौरान 44 कार्यालयों⁶ के 886 प्रकरणों में यह देखा गया कि प्रावधानों के विपरीत उपयुक्तता प्रमाण पत्र एक वर्ष से अधिक अवधि हेतु जारी किये गये थे जो सड़क सुरक्षा के प्रति गंभीर नहीं होना दर्शाता है। इसी तरह, गैर परिवहन

वाहनों के 127 प्रकरणों में अनुमत्य अवधि से अधिक के उपयुक्तता प्रमाण पत्र जारी हुए अथवा नवीनीकृत हुए। आंकड़ों की शुद्धता की जांच हेतु हमने उपलब्ध कराये गये 90 प्रकरणों में से

⁵ जि.प.का.— अलीराजपुर एवं बुरहानपुर को छोड़कर।

⁶ जि.प.का.— अलीराजपुर, अशोकनगर, बुरहानपुर, दमोह, डिन्डौरी एवं श्योपुर को छोड़कर।

17 प्रकरणों (भोपाल, ग्वालियर एवं मुरैना में क्रमशः 14, दो एवं एक प्रकरण) में देखा कि उपयुक्तता प्रमाण पत्र अनुमत्य अवधि से अधिक अवधि हेतु जारी किये गये थे । शेष 73 प्रकरणों में उपयुक्तता प्रमाण पत्र के आरंभ का दिनांक गलत दर्ज किया गया था जबकि उपयुक्तता प्रमाण पत्र अनुमत्य अवधि हेतु ही जारी किये गये थे ।

विभाग द्वारा परिवहन एवं गैर परिवहन वाहनों हेतु उपयुक्तता प्रमाण पत्रों से सम्बंधित लेखापरीक्षा प्रेक्षण को स्वीकार किया गया एवं परिवहन वाहनों के सम्बंध में बताया गया (दिसम्बर 2011) कि उपयुक्तता प्रमाण पत्र की वैधता अवधि के सम्बंध में अनुप्रयोग का प्रथम संस्करण मोटरयान अधिनियम के अनुसार तैयार नहीं था । यह भी बताया गया कि अभी जो अनुप्रयोग (Application) उपयोग में है वह उपयुक्तता प्रमाण पत्र की वैधता अवधि को सही ढंग से नियंत्रित करता है । गैर परिवहन यानों के सम्बंध में यह बताया गया कि उपयुक्तता प्रमाण पत्र की वैधता अवधि केवल वर्ष 2008 तक अन्य आंकड़ों के साथ रखी जा रही थी । पंजीयन समाप्ति की अवधि स्वतः ही उपयुक्तता प्रमाण पत्रों पर भी लागू हो जाती है । अपडेटेड सॉफ्टवेयर (अक्टूबर 2010) द्वारा लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये गये तथ्यों को दोहराने के अवसर समाप्त हो जाते हैं ।

4.7.9 पंजीयन नम्बरों के निरंतरता की कमी

मोटरयान अधिनियम के अनुसार पंजीयन प्राधिकारी प्रत्येक वाहन के पंजीयन के समय उसे एक श्रृंखला में एक निश्चित निशान (पंजीयन क्रमांक) प्रदाय करेगा । म.प्र. मोटरयान नियम के नियम 55(क) के तहत वाहन स्वामी द्वारा उसके वाहन हेतु एक निश्चित पंजीयन क्रमांक आरक्षित किये जाने हेतु आवेदन किये जाने पर ही (आरक्षित क्रमांक के अतिरिक्त जो कि विभाग/शासन द्वारा अधिसूचित किये गये हैं) पंजीयन क्रमांक अग्रिम जारी किया जा सकता है । वाहन स्वामी द्वारा किसी निश्चित क्रमांक को रोके/आरक्षित किये जाने हेतु आवेदन दिये जाने के अतिरिक्त, किसी एक श्रृंखला में वाहनों को क्रमिक रूप से 9999 क्रमांक तक जारी किया जा सकता है ।

बसों से सम्बंधित नमूना डाटा के विश्लेषण में पता चला कि जिला परिवहन कार्यालय, शिवपुरी के 'पी' श्रृंखला (Series) के 95 प्रकरणों में पंजीयन क्रमांक क्रमिक रूप से आवंटित नहीं किये गये थे । इसके अतिरिक्त, उक्त श्रृंखला के तुरन्त पश्चात जारी होने वाली श्रृंखला (उदाहरणार्थ 'पीए') के पहले उसके पश्चातवर्ती श्रृंखला (उदाहरणार्थ 'पीबी') का

पंजीयन क्रमांक आवंटित किया गया था । यह वाहनों के पंजीयन का अनुचित प्रबंधन दर्शाता है । इसके अतिरिक्त, आवंटित न किये गये क्रमांकों के दुरुपयोग की संभावना को भी नकारा नहीं जा सकता है ।

4.7.10 वाहन कर के विलम्बित भुगतान पर शास्ति के आरोपण में विभाग की विफलता

म.प्र. मोटरयान कराधान अधिनियम, 1991 की धारा 13 के अनुसार, यदि वाहन स्वामी द्वारा देय कर का भुगतान निर्धारित अवधि अर्थात माल वाहन के सम्बंध में तिमाही की समाप्ति के पश्चात माह की 15 तारीख, के भीतर नहीं किया जाता है तो वाहन स्वामी कर की भुगतान न की गई राशि पर चार प्रतिशत प्रतिमाह की दर से शास्ति के भुगतान का दायी होगा जो कि कर के असंदत्त राशि के द्रुग्ने से अधिक नहीं होगी ।

47 कार्यालयों⁷ के माल वाहनों के आंकड़ों के विश्लेषण में देखा गया कि 891 प्रकरणों (वाहन का पंजीकृत लदान भार 16,200 कि.ग्रा.) एवं 971 प्रकरणों (पंजीकृत लदान भार 25,000 कि.ग्रा.) में वाहन कर का भुगतान अवधि अप्रैल 2010 एवं मार्च 2011 के मध्य एक से 12 माह तक के विलम्ब से किया गया । लेकिन शास्ति अधिरोपित नहीं की गयी ।

इसके परिणामस्वरूप शास्ति ₹ 8.25 लाख आरोपित और वसूल नहीं की गई । आंकड़ों के विश्लेषण से प्राप्त परिणामों की क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय, ग्वालियर द्वारा उपलब्ध कराये गये 53 प्रकरणों में से 33 प्रकरणों से सम्बंधित अभिलेखों की मैन्यूअल नमूना जाँच द्वारा पुष्टि की गई । यह सॉफ्टवेयर में कर के विलंबित भुगतान पर शास्ति संगणित करने के प्रावधान न होने को प्रतिविम्बित करता है ।

4.7.11 परिवहन/गैर परिवहन वाहन चालक अनुज्ञप्ति का अनुमत्य अवधि से अधिक का जारी होना

मोटरयान अधिनियम की धारा 14 के अनुसार, परिवहन/गैर परिवहन चालक अनुज्ञप्ति उसके जारी होने/नवीनीकृत होने से तीन वर्ष/बीस वर्ष अथवा पचास वर्ष की उम्र तक, जो भी पहले हो, प्रभावी होगा और पचास वर्ष के पश्चात एक बार में पांच वर्ष के लिए ही नवीनीकृत होगा ।

41 कार्यालयों⁸ के आंकड़ों के विश्लेषण में देखा गया कि परिवहन यान के 72 चालक अनुज्ञप्ति के प्रकरणों एवं गैर परिवहन यानों के 1,051 चालक अनुज्ञप्ति के प्रकरणों में वैधता अवधि अनुमत्य अवधि से अधिक थी । आंकड़ों के विश्लेषण के

परिणामों की क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय, ग्वालियर एवं मुरैना द्वारा उपलब्ध कराये गये 18 अभिलेखों की मैन्यूअल नमूना जाँच द्वारा पुष्टि की गई ।

⁷ जि.प.का.— अलीराजपुर, बुरहानपुर एवं नीमच को छोड़कर ।

⁸ अ.क्षे.प.का.— धार, कटनी, जि.प.का.— अलीराजपुर, अशोकनगर, बुरहानपुर, देवास, डिन्डौरी, झाबुआ एवं श्योपुर को छोड़कर ।

विभाग द्वारा लेखापरीक्षा प्रेक्षण को स्वीकार किया गया और परिवहन यानों हेतु जारी चालक अनुज्ञप्ति के सम्बंध में कहा गया (दिसम्बर 2011) कि इन कमियों का विश्लेषण किया जाकर भविष्य में इसे रोकने हेतु उपयुक्त जांचों (Checks) को समाविष्ट किया जायेगा । गैर परिवहन यान हेतु जारी चालक अनुज्ञप्ति के सम्बंध में बताया गया कि वर्तमान में मानवीय रूप से इन्द्राज को रोक दिया गया है जिससे कि भविष्य में इस प्रकार के उदाहरणों की पुनरावृत्ति नहीं हो ।

4.7.12 अवयस्क आवेदकों को चालक अनुज्ञप्ति जारी किया जाना

मोटरयान अधिनियम की धारा 4(1) के अनुसार 18 वर्ष से कम उम्र का कोई भी व्यक्ति मोटरयान को सार्वजनिक स्थलों पर नहीं चलायेगा । लेकिन, कोई व्यक्ति जिसने 16 वर्ष की उम्र पूर्ण कर ली हो, वह वैसा मोटर साईकिल सार्वजनिक स्थल पर चला सकता है जिसकी इंजिन क्षमता 50 सीसी से अधिक नहीं हो ।

पांच⁹ कार्यालयों के आंकड़ों के विश्लेषण में देखा गया कि छः अवयस्कों को गियर वाली अथवा हल्का गैर परिवहन यान चलाने हेतु चालक अनुज्ञप्ति जारी किये गये थे ।

विभाग ने लेखापरीक्षा प्रेक्षण को स्वीकार किया और बताया (दिसम्बर 2011) कि भविष्य में ऐसी पुनरावृत्ति की संभावनाओं को समाप्त करने के लिए सॉफ्टवेयर में आवश्यक अद्यतन प्रगति पर है ।

4.7.13 एक व्यक्ति को एक से अधिक चालक अनुज्ञप्ति जारी होना

मोटरयान अधिनियम की धारा 6(1) के अनुसार कोई भी व्यक्ति, जबकि वह तत्समय किसी भी प्रकार का चालक अनुज्ञप्ति धारक हो, शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति अथवा धारा 18 के प्रावधानों के अनुसार जारी किये गये चालक अनुज्ञप्ति अथवा व्यक्ति को धारा 139 के अधीन बनाये गये नियमों के तहत जारी अधिकारिता पत्र के अतिरिक्त, कोई दूसरा चालक अनुज्ञप्ति धारित नहीं करेगा ।

42 कार्यालयों¹⁰ के आंकड़ों के विश्लेषण में देखा गया कि 1,165 व्यक्ति दो चालक अनुज्ञप्ति धारित किये हुए थे । क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय, ग्वालियर में अभिलेखों की मैन्यूअल नमूना जाँच में पाया गया कि तीन व्यक्तियों द्वारा दो-दो चालक अनुज्ञप्तियां धारित की गई थीं ।

⁹ क्षे.प.का.— भोपाल, इन्दौर, जबलपुर एवं जि.प.का.— बड़वानी एवं सिहोर ।

¹⁰ जि.प.का.— अलीराजपुर, अनूपपुर, अशोकनगर, बुरहानपुर, डिन्डौरी, श्योपुर, सिंगरौली एवं उमरिया को छोड़कर ।

सिस्टम को इस प्रकार बनाया जाना चाहिये कि चालक अनुज्ञप्ति हेतु आवेदन पर आवश्यक प्रक्रिया के तहत विचार करते समय इस बात की जाँच की जा सके कि क्या आवेदक को किसी भी श्रेणी में कोई अनुज्ञप्ति जारी की गई है ।

शासन ने निर्गम सम्मेलन में बताया कि चालक अनुज्ञप्ति जारी किये जाने के लिए आवेदन करने वाले व्यक्ति का सिस्टम में अंतर्निहित बायोमैट्रिक्स सत्यापन की संभावना का पता लगाकर, यदि संभव हो, तो क्रियान्वयित की जानी चाहिये ।

इनपुट, प्रक्रम तथा वैधीकरण नियंत्रण सम्बंधी कमियां

इनपुट नियंत्रण यह सुनिश्चित करते हैं कि (i) प्रोसेसिंग के लिए प्राप्त आंकड़े वास्तविक, पूर्ण तथा पूर्व में प्रोसेस नहीं किये गये हैं एवं उचित रूप से प्राधिकृत हैं तथा (ii) डाटा (आंकड़े) सही-सही तथा बिना दोहराये हुए प्रविष्ट किये गये हैं । कम्प्यूटरीकृत प्रणाली में इनपुट नियंत्रण अत्यधिक महत्वपूर्ण हैं क्योंकि गलत या जाली इनपुट ही कम्प्यूटरीकृत प्रणाली में त्रुटि या जालसाजी का मुख्य स्रोत है । सिस्टम की प्रमाणिकता के लिए इनपुट पर नियंत्रण होना महत्वपूर्ण है ।

किसी सिस्टम में डाटा इनपुट की शुद्धता सिस्टम में शामिल किये गये बहुत से कम्प्यूटरीकृत वैधता जांचों को लागू कर नियंत्रित की जा सकती है । स्वचालित वैधीकरण जांचें पर्याप्त होनी चाहिये जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि सिस्टम द्वारा स्वीकार किया गया सभी डाटा सभी अनुवर्ती प्रक्रियाओं द्वारा स्वीकार किये जाने योग्य है, उन सिस्टमों सहित जहां डाटा का स्वतः स्थानान्तरण होता है ।

हालांकि, हमने पाया कि ये नियंत्रण अपर्याप्त थे जैसा कि अनुवर्ती कंडिकाओं में चर्चा की गई है ।

4.7.14 दोहरे इन्द्राज का पाया जाना

किसी भी वाहन का चेसिस क्रमांक, इंजिन क्रमांक एवं पंजीयन क्रमांक उसके अद्वितीय पहचान चिन्ह होते हैं और जो मोटरयान अधिनियम के प्रावधानों के तहत उसके पंजीयन हेतु आवश्यक होते हैं ।

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन (राजस्व प्राप्ति) मध्य प्रदेश सरकार के 31 मार्च 2007 को समाप्त वर्ष के प्रतिवेदन की कंडिका क्रमांक 4.2.8.2 में दोहरे इन्द्राज की चर्चा की गई थी । शासन द्वारा लेखापरीक्षा प्रेक्षण को स्वीकार किया गया था और

कहा गया था (सितम्बर 2007) कि दोहरे इन्द्राज को रोकने के लिए आवश्यक अनुप्रयोग नियंत्रणों को शामिल कर साफ्टवेयर में सुधार किया जा रहा था ।

वर्तमान स्थिति सुनिश्चित करने के लिए हमने 39 कार्यालयों¹¹ के डाटाबेस का विश्लेषण किया और अभी भी हमने दोहरे इन्द्राज का होना पाया । अप्रैल 2007 से जून 2011 के दौरान 26,43,369 पंजीकृत वाहनों में से 490 वाहन दोहरे चेसिस क्रमांक में पंजीकृत थे और 442 वाहन दोहरे इंजिन क्रमांक में पंजीकृत थे । 23 वाहनों के प्रकरण में, पूर्व में आवंटित पंजीयन क्रमांक अन्य वाहनों को आवंटित किये गये थे ।

विभाग ने बताया (दिसम्बर 2011) कि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये गये दोहरे इन्द्राज ऑटो मोबाईल व्यवसायों द्वारा जारी विक्रय पत्रों में इंजिन और चेसिस क्रमांक आंशिक रूप से दर्ज किये जाने के कारण हुआ है । विभाग का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि चार¹² कार्यालयों के अभिलेखों के मैन्यूअल सत्यापन में पता चला कि गलत आंकड़ों को दर्ज किये जाने के कारण 52 प्रकरणों में त्रुटि हुई ।

4.7.15 आंकड़ों का इन्द्राज नहीं किया जाना/की-फील्ड में अमान्य आंकड़ों का इन्द्राज होना

मोटरयान अधिनियम के अनुसार, प्रायवेट मोटर कार, मोटर साईकिल आदि के सम्बंध में विक्रय राशि और लदान रहित भार, यात्री वाहन जैसे स्टेज कैरिज और कान्ट्रेक्ट कैरिज के प्रकरण में बैठक क्षमता एवं माल वाहनों के प्रकरण में लदान भार के आधार पर ही कर आरोपित किया जाता है ।

पंजीयन डाटाबेस के विश्लेषण में देखा गया कि कुछ की-फील्ड में शून्य/अमान्य मूल्य विभिन्न रिकार्ड में अंकित किये गये ।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे संक्षेप में दिये गये हैं :

- 47,842 प्रकरणों में लदान भार का इन्द्राज नहीं किया गया;
- 1,03,364 प्रकरणों में क्यूबिक क्षमता का इन्द्राज नहीं किया गया;
- 21,828 प्रकरणों में बैठक क्षमता का इन्द्राज नहीं किया गया जिसमें से 11 यात्री वाहन थे;
- 19,629 प्रकरणों में विक्रय मूल्य का इन्द्राज नहीं किया गया;
- 1,587 प्रकरणों में विक्रय मूल्य ₹ एक करोड़ से अधिक इन्द्राज किया गया;
- 3,81,541 प्रकरणों में विक्रय मूल्य ₹ 1,000 से कम अथवा बराबर इन्द्राज किया गया;

¹¹ क्षे.प.का.- मुरैना, जि.प.का.- अलीराजपुर, अनूपपुर, अशोकनगर, बड़वानी, भिण्ड, बुरहानपुर, डिन्डोरी, श्योपुर, शिवपुरी एवं सिंगरौली को छोड़कर ।

¹² क्षे.प.का.- भोपाल, ग्वालियर, जबलपुर एवं अ.क्षे.प.का.- सतना ।

- 1,004 प्रकरणों में बीमा कव्हर के आरंभ का दिनांक पंजीयन के दिनांक के बाद था;
- पांच प्रकरणों में चालक अनुज्ञप्ति की समाप्ति का दिनांक उसके जारी होने/नवीनीकृत होने के दिनांक के पूर्व था;
- एक प्रकरण में चालक अनुज्ञप्ति जारी होने का दिनांक एवं समाप्त होने का दिनांक समान था;
- एक प्रकरण में चालक अनुज्ञप्ति की वैधता अवधि 31-दिसम्बर-9999 इन्द्राज की गई थी ।

उपरोक्त की-फील्ड में आंकड़ों का दर्ज नहीं करना/अमान्य आँकड़े दर्ज करना, इनपुट नियंत्रण में कमी और पर्यवेक्षण का अभाव इंगित करता है ।

विभाग की अभ्युक्तियाँ (दिसम्बर 2011) निम्नानुसार हैं :

- विक्रय मूल्य के प्रकरण – लेखापरीक्षा द्वारा प्रतिवेदित किये गये प्रकरण वर्ष 2008 के पूर्व के हैं जब मास्टर डाटा अस्तित्व में नहीं था । तथापि, वर्तमान में पूर्व निर्धारित वाहन मूल्य के बिना वाहन का पंजीयन संभव नहीं है ।
- अविद्यमान प्रकरण – लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये गये प्रकरण पुराने आंकड़ों से सम्बंधित है जो हस्तलिखित अभिलेखों के आधार पर डिजीटाइज्ड किये गये थे, तथापि, अपडेटेड सॉफ्टवेयर ऐसे प्रकरणों की पुनरावृत्ति रोकने को सुनिश्चित करता है ।
- चालक अनुज्ञप्ति समाप्त होने का दिनांक उसके जारी होने/नवीनीकृत होने के दिनांक से पहले होने से संबंधित प्रकरणों में, यह बताया गया कि अब इस समस्या को दूर कर दिया गया है ।
- उस प्रकरण में, जिसमें वैधता अवधि 31-दिसम्बर-9999 दर्शाई गई थी, यह बताया गया कि प्राधिकृत करने की प्रक्रिया के दौरान डाटा प्रविष्टि त्रुटि की उपेक्षा कर दी गई थी । ऐसी पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सिस्टम को अद्यतन किया गया है ।

विक्रय मूल्य के प्रकरणों एवं अविद्यमान प्रकरणों के बारे में विभाग का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये गये प्रकरणों में वर्ष 2008 के बाद के भी प्रकरण सम्मिलित हैं । इसी तरह, अविद्यमान प्रकरण, अवधि अप्रैल 2007 से जून 2011 के दौरान पंजीकृत वाहनों से सम्बंधित थे । आगे यह कि विक्रय मूल्य वह मूल्य है जिस पर कर देयता निर्भर करती है, यदि कभी इस फील्ड में कोई मूल्य नहीं है अथवा शून्य है तो सिस्टम में ऐसी जांचों को समावेशित किया जाना चाहिए जिससे कि सिस्टम में उपयुक्त फील्ड के साथ ऐसी प्रविष्टियों को वैध किया जा सके ।

4.7.16 आंकड़ों के वैधीकरण में कमी

मोटरयान अधिनियम और नियमों में किसी निश्चित श्रेणी अथवा वाहनों की श्रेणियों हेतु निश्चित मूल आधार प्रावधानित किये गये हैं । उदाहरण के लिए, माल वाहन का लदान भार 49,000 कि.ग्रा. से अधिक नहीं होना चाहिए, दो पहिया वाहन की बैठक क्षमता तीन से अधिक नहीं होना चाहिए और बीमा कव्हर नोट की वैधता एक वर्ष से अधिक नहीं होना चाहिए ।

आंकड़ों के विश्लेषण में देखा गया कि डाटाबेस में अधिक संख्या में असामान्य एवं असंभाव्य/अशुद्ध आंकड़ा विद्यमान था जो डाटा की अविश्वसनीयता और डाटा इनपुट पर अपर्याप्त पर्यवेक्षण को दर्शाता है ।

हमने अवलोकित किया कि :

- 193 प्रकरणों में बीमा के प्रारंभ होने एवं समाप्ति का दिनांक समान था;
- 58 प्रकरणों में दो पहिया वाहनों की बैठक क्षमता तीन से अधिक दर्शायी गयी थी;
- 23 प्रकरणों में लदान भार (पंजीकृत लदान भार) 49,000 कि.ग्रा. से अधिक था;
- 26,370 प्रकरणों में बीमा कव्हर नोट की वैधता एक वर्ष से अधिक थी;
- 10,975 प्रकरणों में विनिर्माण का दिनांक एवं पंजीयन का दिनांक समान था;
- आठ प्रकरणों में बीमा कव्हर नोट क्रमांक के स्थान पर एजेन्सी कोड दर्ज था;
- 14,299 प्रकरणों में नवीनीकृत चालक अनुज्ञप्ति की वैधता अवधि 16 से 1,504 दिनों तक थी;
- 56 प्रकरणों में विभिन्न नामों पर दोहरे पैन (PAN) क्रमांक इन्द्राज थे ।

विभाग ने दो पहिया वाहनों की बैठक क्षमता तीन से अधिक होने के सम्बंध में लेखापरीक्षा प्रेक्षण को स्वीकार किया और बताया (दिसम्बर 2011) कि ऐसे प्रकरणों को रोकने के लिए साफ्टवेयर को अपडेट किया गया है । नवीनीकृत चालक अनुज्ञप्तियों की वैधता अवधि 16 से 1,504 दिवसों तक होने के संबंध में विभाग ने लेखापरीक्षा प्रेक्षण स्वीकार किया और सुधारात्मक कार्रवाई करने का आश्वासन दिया । लदान भार 49,000 कि.ग्रा. से अधिक होने से संबंधित प्रकरणों के बारे में यह बताया गया कि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किये गये प्रकरण पुराने आंकड़ों से सम्बंधित हैं जो कि हस्तलिखित अभिलेखों के आधार पर डिजीटाइज्ड किये गये थे, तथापि, अपडेटेड सॉफ्टवेयर ऐसे प्रकरणों की पुनरावृत्ति रोकने को सुनिश्चित करता है ।

लदान भार से सम्बंधित प्रकरणों में विभाग का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वाहन अप्रैल 2007 से जून 2011 के दौरान पंजीकृत हुए थे ।

4.7.17 डाटाबेस में रिक्त फील्ड (Field) होना

डाटाबेस की संवीक्षा में देखा गया कि बहुत से निर्णायक फील्ड रिक्त छोड़ दिये गये थे । आगे, यह भी कि कई रिकार्ड में बहुत से फील्ड में 'नकारात्मक' अथवा 'शून्य' अथवा 'अप्रयोज्य' अथवा उन्हें रिक्त छोड़ा गया था । ऐसे रिकार्ड्स का विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है :

फील्ड	फील्ड का विवरण	रिकार्ड्स की संख्या
स्वामी का नाम	रिक्त	1
बीमा कव्हर नोट	रिक्त/अप्रयोज्य	9,81,818
बीमा कम्पनी का नाम	रिक्त	40,821
पैन (PAN) क्रमांक	रिक्त/अप्रयोज्य	26,16,186
स्वामी की आय	शून्य	26,19,062
पिता का नाम	रिक्त/अप्रयोज्य	1,05,011
चेसिस क्रमांक	रिक्त/अप्रयोज्य	19,939
इंजिन क्रमांक	रिक्त/अप्रयोज्य	30,855
बीमा कव्हर नोट क्रमांक	अल्फा/शून्य/एक अंक	1,89,461
चालक अनुज्ञप्ति जांच प्राधिकारी	रिक्त	14,208

विभाग ने चालक अनुज्ञप्ति जाँच प्राधिकारी के सम्बंध में लेखापरीक्षा प्रेक्षण को स्वीकार किया और बताया (दिसम्बर 2011) कि ऐसे प्रकरणों को रोकने के लिए साफ्टवेयर को अद्यतन किया गया है । स्वामी का नाम न होने के सम्बंध में यह बताया गया कि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किया गया प्रकरण पुराने आंकड़ों से सम्बंधित है जो कि हस्तलिखित अभिलेखों के आधार पर डिजीटाइज्ड किये गये थे तथा अद्यतन साफ्टवेयर ऐसे प्रकरणों की पुनरावृत्ति रोकने को सुनिश्चित करता है ।

स्वामी का नाम न पाये जाने के सम्बंध में विभाग का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि प्रकरण मार्च 2010 में पंजीकृत वाहनों से सम्बंधित है ।

4.7.18 एक चालक अनुज्ञप्ति क्रमांक दो व्यक्तियों को जारी होना

22 कार्यालय¹³ (चालक अनुज्ञप्ति) एवं आठ¹⁴ कार्यालय (शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति)

चालक अनुज्ञप्ति क्रमांक किसी भी चालक अनुज्ञप्ति धारक का एकमात्र अद्वितीय पहचान चिन्ह होता है जो मोटरयान अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार वाहन चलाने के उद्देश्य से आवश्यक होता है ।

डाटाबेस के विश्लेषण में देखा गया कि 661 चालक अनुज्ञप्ति क्रमांक 1,322 व्यक्तियों को जारी किये गये थे और 12 शिक्षणार्थी अनुज्ञप्ति क्रमांक 24 व्यक्तियों को जारी किये गये थे । क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय, भोपाल एवं ग्वालियर में डाटा की मैन्यूअल नमूना

जांच के दौरान यह पाया गया कि पांच प्रकरणों में दो व्यक्तियों को एक ही चालक अनुज्ञप्ति क्रमांक जारी किये गये थे । ये आंकड़ों की प्रविष्टि में हुई त्रुटियाँ थीं और जिनका पता नहीं लगा पाने के परिणामस्वरूप डाटाबेस में दोषपूर्ण प्रविष्टियाँ विद्यमान थीं ।

विभाग ने बताया (दिसम्बर 2011) कि प्रकरण केवल एक क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय से सम्बंधित हैं और क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय का सर्वर अवपात (Crash) हो गया था जिसके परिणामस्वरूप डाटा लुप्त हो जाने के कारण चालक अनुज्ञप्ति एवं शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति के लिए उसके अनुक्रमों को पुनः संस्थापित नहीं किया जा सका । विभाग का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित की गई अनियमितता एक से अधिक कार्यालयों में विद्यमान थी ।

4.7.19 दो या दो से अधिक वाहनों का एक ही बीमा कवर नोट पर पंजीयन

मोटरयान अधिनियम की धारा 146 के अनुसार, कोई व्यक्ति मोटरयान का उपयोग सार्वजनिक स्थल पर तब तक नहीं कर सकता जब तक कि वाहन उपयोग के सम्बंध में वाहन का वैध बीमा न हो ।

43 कार्यालयों¹⁵ में डाटाबेस के विश्लेषण में देखा गया कि 1,66,987 मोटरयानों में बीमा कवर नोट का दोहरीकरण पाया गया (दो या दो अधिक वाहनों हेतु समान कवर नोट) ।

क्षे.प.का. ग्वालियर एवं मुरैना में उपलब्ध कराये गये 64 वाहनों के अभिलेखों के आगामी विश्लेषण तथा मैन्यूअल नमूना जाँच में यह पुष्टि हुई कि 12 बीमा कवर नोटों का उपयोग 34 मोटर वाहनों में किया गया । शेष 30 वाहनों के प्रकरणों में, बीमा कवर नोट का क्रमांक सिस्टम में गलत दर्ज किया गया । हमने पाया कि

¹³ क्षे.प.का.— भोपाल, ग्वालियर, इन्दौर, जबलपुर, रीवा, सागर, उज्जैन, अ.क्षे.प.का.— छिंदवाड़ा, धार, गुना, खण्डवा, खरगोन, मंदसौर, सतना, जि.प.का.— बड़वानी, बैतूल, मिण्ड, देवास, हरदा, झाबुआ, श्योपुर एवं टीकमगढ़ ।

¹⁴ क्षे.प.का.— होशंगाबाद, इन्दौर, शहडोल, अ.क्षे.प.का.— धार, कटनी, जि.प.का.— बालाघाट, हरदा एवं टीकमगढ़ ।

¹⁵ क्षे.प.का.— होशंगाबाद, अ.क्षे.प.का.— धार, जि.प.का.— अलीराजपुर, बुरहानपुर, हरदा, शाजापुर एवं विदिशा को छोड़कर ।

सिस्टम में गलत आंकड़ों की प्रविष्टि किये जाने के कारण ऐसा हुआ था, क्योंकि मैनुअल अभिलेखों में बीमा कवर नोट अलग अलग थे ।

अन्य अनियमिततायें

4.7.20 पैन (PAN) आंकड़ों को पर्याप्त महत्व न देना

भारत सरकार ने अधिसूचना* द्वारा वाहनों के पंजीयन के समय पैन/जीआईआर (PAN/GIR) का उल्लेख किया जाना अनिवार्य कर दिया है । पैन प्राप्त करने का मुख्य उद्देश्य यह है कि यदि आयकर विभाग अथवा अन्य प्राधिकारियों द्वारा आंकड़ों की मांग की जाये तो वह उपलब्ध हो सके ।

हमने देखा कि 26,07,756 वाहनों में पैन क्रमांक का उल्लेख नहीं था । यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या वाहन स्वामी द्वारा वाहन के पंजीयन के समय आवेदन में पैन क्रमांक अंकित नहीं किया गया था अथवा यद्यपि अंकित किया गया था किन्तु आंकड़ों का इन्द्राज करते समय

इसे दर्ज नहीं किया गया । सर्वप्रथम यह होना चाहिए था कि यदि आवेदन में पैन क्रमांक अंकित नहीं किया गया है तो उसे स्वीकार ही नहीं करना चाहिए था अथवा आवेदक से यह वचन पत्र लेना चाहिए था कि उसे पैन क्रमांक आवंटित नहीं किया गया है ।

विभाग ने बताया (नवम्बर 2011) कि मोटरयान अधिनियम में पैन क्रमांक अनिवार्य फील्ड नहीं है, फिर भी अनुप्रयोग (एप्लीकेशन) इसका समर्थन करता है । यह सही है कि अनुप्रयोग पैन का समर्थन करता है परन्तु जैसा लेखापरीक्षा द्वारा अवलोकित किया गया कि डाटाबेस में इस महत्वपूर्ण जानकारी को शामिल करने हेतु कोई महत्व नहीं दिया गया ।

शासन ने निर्गम सम्मेलन के दौरान लेखापरीक्षा के अभिमत को स्वीकार किया कि भारत सरकार के निर्देशों के अनुसार, पैन संबंधी आँकड़ों का विवरण संग्रहीत करने को उचित महत्व दिये जाने की आवश्यकता है ।

4.7.21 स्थानीय रूप से विकसित अनुप्रयोग

स्थानीय रूप से विकसित सिस्टम द्वारा वर्तमान में निम्नलिखित मॉड्यूल्स/फील्ड्स को छोड़कर, वाहन एवं सारथी सॉफ्टवेयरों में सम्मिलित किये जाने हेतु वांछित वाहनों के पंजीयन एवं चालक अनुज्ञप्ति से सम्बंधित अधिकांश जानकारी संग्रहीत की जाती है :

* 400(ई) दिनांक 31.05.2002

- प्रवर्तन मॉड्यूल;
- बीमा का अद्यतन;
- शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति के लिए आवेदक का बायोमैट्रिक्स (Biometrics) संग्रहीत करना;
- आवेदन संख्या/दिनांक; और
- चालक अनुज्ञप्ति हेतु आयोजित परीक्षा के दिनांक को दर्ज करने हेतु परीक्षा दिनांक फील्ड ।

विभाग ने बताया (दिसम्बर 2011) कि सब-मॉड्यूल, जिन्हें विकसित नहीं किया गया है, वे परिमोकग्राही (Concessionaire) के कार्य का भाग नहीं हैं । उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि एससीएल को एनआईसी द्वारा विकसित साफ्टवेयर्स (वाहन एवं सारथी) के अनुरूप ही साफ्टवेयर विकसित करना था । इसी तरह चालक अनुज्ञप्ति हेतु परीक्षा के दिनांक के इन्द्राज करने के सम्बंध में यह बताया गया कि यह फील्ड उनके सॉफ्टवेयर में उपलब्ध है । हम इससे सहमत नहीं है क्योंकि हमें उपलब्ध कराये गये डाटाबेस में कहीं भी यह नहीं दर्शाया गया है कि परीक्षा दिनांक फील्ड का डाटा सॉफ्टवेयर में दर्ज किया जा रहा है ।

4.7.22 ऑनलाईन सेवाओं हेतु प्रावधान

मध्य प्रदेश के नागरिकों को निम्नलिखित ऑन लाईन सेवायें उपलब्ध करायी गई हैं जिससे वे अपने घर/कार्यालय में ही अपने समय एवं सुविधा के अनुसार कार्य कर सकें/जानकारी प्राप्त कर सकें :

(क) ऑनलाईन कार्यसम्पादन सेवायें

1. ऑन लाईन कर/शुल्क भुगतान
2. शिक्षार्थी/चालक अनुज्ञप्ति हेतु नियोजित भेंट (Appointment) सिस्टम
3. ऑन लाईन अनुज्ञा पत्र आवेदन सिस्टम

(ख) ऑन लाईन सूचना सेवायें

1. ई-सेवा
2. एमआईएस पोर्टल (MIS Portal)
3. एसएमएस (SMS) सेवा

हालांकि, विभाग द्वारा अभी भी आवेदक को उसके आवेदन की स्थिति की जानकारी ऑनलाइन उपलब्ध कराने की सुविधा प्रदान किया जाना है जिससे कि वह अपने आवेदन की प्रगति का पता लगा सके ।

निर्गम सम्मेलन में शासन एवं विभाग दोनों का यह मत था कि आवेदन की स्थिति का पता लगाने की सुविधा, यदि सम्भव हो तो, विभाग के बेवसाईट पर उपलब्ध कराई जायेगी ।

4.7.23 विभाग में तकनीकी विशेषज्ञ को तैयार न करना

यद्यपि प्रारम्भ में अन्य संस्था द्वारा विकसित/लागू कोई सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली विभाग द्वारा तकनीकी विशेषज्ञ तैयार कर अनिवार्य रूप से अपने प्रभार में ली जानी अपेक्षित होती है। अनुप्रयोग के माध्यम से संग्रहीत किया गया डाटा अत्यंत महत्वपूर्ण होता है क्योंकि इसमें वाहन स्वामी की व्यक्तिगत जानकारी तथा बीमा के विवरण के साथ-साथ राजस्व का ब्यौरा होता है।

हमने देखा कि एससीएल के कर्मचारियों द्वारा न सिर्फ विभागीय पटल (Counter) पर सम्पूर्ण डाटा प्रविष्टि का कार्य संचालित किया गया, वे डाटाबेस तथा हार्डवेयर पर प्रशासनिक नियंत्रण के लिए भी उत्तरदायी थे। हमने आगे यह भी अवलोकित किया कि डाटाबेस में प्रविष्टि तथा प्रशासनिक कार्य का संचालन करने के लिए विभाग में विशेषज्ञ तैयार करने के लिए कोई प्रयास नहीं किये गये थे तथा विभाग अपनी गतिविधियों के लिए विक्रेता पर पूर्ण रूप से निर्भर है। किसी भी विभागीय अधिकारी को सिस्टम का प्रचालन करने हेतु प्रशिक्षण नहीं दिया जा रहा है। इस प्रकार, यदि कभी विक्रेता ने अचानक कार्य करना छोड़ दिया तो विभाग स्वतंत्र रूप से कार्य का संचालन करने की स्थिति में नहीं रहेगा जिसके फलस्वरूप परिवहन कार्यालयों के कार्य में व्यवधान संभावित है।

विभाग ने बताया कि आवश्यकता के निर्धारण पर आधारित प्रशिक्षण कार्यक्रम नियमित रूप से सभी क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों में आयोजित किये जा रहे हैं। तथापि, विभाग द्वारा प्रशिक्षण प्राप्त अधिकारियों/कर्मचारियों तथा उस क्षेत्र का विवरण, जहाँ प्रशिक्षण प्रदान किया गया, उपलब्ध नहीं कराया गया।

4.7.24 स्मार्ट कार्ड आधारित पंजीयन प्रमाण पत्र विलम्ब से जारी किया जाना

अनुबन्ध के अनुसार वेन्डर को सम्बंधित लिपिक से आवेदन प्राप्त करने के 24 घंटे के अन्दर स्मार्ट कार्ड आधारित पंजीयन प्रमाण पत्र जारी करना था तथा इसमें विफल रहने पर विभाग द्वारा विलम्ब हेतु अधिकतम ₹ पांच प्रति विचलन अर्थदण्ड अधिरोपित किया जाना अपेक्षित था।

चार कार्यालयों¹⁶ के अभिलेखों की नमूना जाँच में दो से 29 दिनों तक का विलम्ब दृष्टिगत हुआ जिसके लिए विभाग द्वारा स्मार्ट कार्ड आधारित पंजीयन प्रमाण पत्र को जारी करने में विलंब के

लिए विलंब शुल्क आरोपित किया जाना अपेक्षित था।

इन कार्यालयों ने लेखापरीक्षा प्रेक्षण को स्वीकार किया और बताया कि वे इस बात से अनभिज्ञ थे कि किस प्रकार की कार्रवाई की जानी अपेक्षित थी। यह दर्शाता है कि विभाग द्वारा अपने

¹⁶ क्षे.प.का.— भोपाल, ग्वालियर, जबलपुर एवं अ.क्षे.प.का.— सतना।

क्षेत्रीय कार्यालयों को सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई जिसके आधार पर विक्रेता (एससीएल) के विरुद्ध विलंब हेतु अर्थदण्ड की वसूली की कार्रवाई की जा सकती थी ।

4.7.25 क्षेत्रीय कार्यालयों में अग्नि शामक यंत्रों की व्यवस्था न होना

आग के विनाशकारी परिणाम हो सकते हैं और इससे कार्य संचालन प्रभावित होता है । किसी भी परियोजना को सुचारु रूप से संचालित करने के लिए अग्नि को यथाशीघ्र संसूचित करना तथा उसकी रोकथाम के लिए उपाय किया जाना महत्वपूर्ण है ।

अनुबंध के अनुसार (दिसम्बर 2007) एससीएल को प्रत्येक केन्द्र पर अग्नि से सुरक्षा हेतु व्यवस्था उपलब्ध करानी थी ।

हमने नमूना जाँच के दौरान देखा कि क्षे.प.का., जबलपुर एवं अ.क्षे.प.का., सतना में फायर

अलार्म अथवा अग्निशामक यंत्रों की व्यवस्था नहीं थी ।

4.7.26 निष्कर्ष

कम्प्यूटरीकरण का कार्य मैसर्स एससीएल को 'बनाओ, रखो, संचालित करो एवं हस्तांतरित करो' (BOOT) के आधार पर सौंपा गया था । जबकि पंजी एवं राष्ट्रीय पंजी हेतु आंकड़ों को दर्ज किया जा रहा है, हमने पाया कि कार्य के नियमों को सिस्टम में सही तरीके से प्रलेखीकृत नहीं किया गया था । अपर्याप्त इनपुट, वैधीकरण तथा पर्यवेक्षण सम्बंधी नियंत्रण नहीं होने के कारण, प्रविष्ट एवं प्रोसेस किये गये डाटा (आंकड़ों) की पूर्णता, शुद्धता एवं सत्यता सुनिश्चित नहीं थी ।

दोहरे बीमा कव्हर नोट, इंजिन क्रमांक और चैसिस क्रमांक के प्रकरण देखे गये । इसके अतिरिक्त, बहुत सारे फील्ड में अप्रयोज्य आंकड़े थे अथवा फील्ड रिक्त छोड़े गये थे ।

बीमा के नवीनीकरण (Updation) और शिक्षार्थी अनुज्ञप्ति हेतु बायोमेट्रिक्स से सम्बंधित जानकारी दर्ज नहीं किये जाने के कारण विभाग अन्य ऐजेंसियों द्वारा चाही गई जानकारी परिचालित कर सकने की स्थिति में नहीं है और बायोमेट्रिक्स जैसी अत्यंत महत्वपूर्ण जानकारी को दर्ज न कर विभाग स्वयं को ही इससे वंचित कर रहा है । विभाग में कम्प्यूटरीकृत प्रणाली स्वतंत्र रूप से संचालित करने के लिए तकनीकी विशेषज्ञों की कमी है ।

4.7.27 सिफारिशें

शासन/विभाग द्वारा निम्न बिंदुओं पर विचार किया जा सकता है :

- कार्य के नियमों जैसे मांग सूचना पत्र सृजित करना, कर के विलंबित भुगतान पर शास्ति आदि और अधिनियम एवं नियमों के बेहतर प्रवर्तन हेतु आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए सॉफ्टवेयर में संशोधन करना;
- उचित इनपुट प्रविष्टि करने तथा वैधीकरण जाँचों को समावेशित करने के साथ-साथ डाटा की सत्यता सुनिश्चित करने के लिए डाटा प्रविष्टि पर पर्याप्त पर्यवेक्षण रखना; एवं
- प्रणाली प्रबंधन एवं डाटाबेस प्रचालन में विभागीय अधिकारियों/कर्मचारियों को प्रशिक्षण प्रदान करना ।

4.8 वाहनों पर वाहन कर एवं शास्ति की वसूली न होना

छब्बीस जिला/क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय

मध्य प्रदेश मोटरयान कराधान अधिनियम (अधिनियम), 1991 के प्रावधानों के अनुसार, राज्य में उपयोग की गई या उपयोग के लिये रखी गई प्रत्येक मोटरयान पर कर का उद्ग्रहण अधिनियम की प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट दर (मासिक/ त्रैमासिक) के अनुसार किया जायेगा। यदि वाहन स्वामी कर के भुगतान में असफल रहता है तो वह चार प्रतिशत प्रतिमाह की दर से शास्ति के भुगतान का दायी होगा जो कर की असदत्त राशि के दुगुने से अनधिक होगी।

लेखापरीक्षा के दौरान मांग व वसूली पंजी, अनुज्ञापत्र एवं वाहन समर्पण पंजी, अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी पंजी एवं कम्प्यूटर सिस्टम (जहां उपलब्ध कराया गया) की अप्रैल 2010 एवं जनवरी 2011 के मध्य समीक्षा में पाया गया कि अवधि अप्रैल 2006 एवं मार्च 2010 के मध्य 2,771 वाहनों पर वाहन कर ₹ 6.04 करोड़ का भुगतान वाहन स्वामियों द्वारा नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, कराधान प्राधिकारियों द्वारा अधिनियम एवं

उसके अन्तर्गत बनाये गये नियमों के प्रावधानों के अनुसार ऐसे वाहनों की पहचान और कर की वसूली किये जाने हेतु कोई कार्रवाई नहीं की गई। यद्यपि इस पर ₹ 2.90 करोड़ की शास्ति भी आरोपणीय थी, जो नहीं लगाई गई। इसके परिणामस्वरूप तालिका में दिये गये विवरणानुसार ₹ 8.94 करोड़ के शासकीय राजस्व की वसूली नहीं हुई :

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	कार्यालयों की संख्या	वाहनों की श्रेणी वाहनों की संख्या	अन्तर्निहित अवधि	भुगतान न किया गया कर	आरोपणीय शास्ति	योग (5+6)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	26 ¹⁷	मालवाहन 1,479	1/08 से 3/10	2.24	1.09	3.33
2	25 ¹⁸	आरक्षित वाहनों के रूप में रखे गये लोकसेवा वाहन 574	4/06 से 3/10	1.70	0.79	2.49
3	25 ¹⁹	नियमित अनुज्ञापत्रों पर संचालित लोकसेवा वाहन 283	11/07 से 3/10	1.46	0.68	2.14
4	22 ²⁰	मैक्सी कैब 435	4/08 से 3/10	0.64	0.34	0.98
	योग	2,771		6.04	2.90	8.94

हमारे द्वारा इंगित किये जाने पर (अप्रैल 2010 एवं जनवरी 2011 के मध्य) 15 कराधान प्राधिकारियों²¹ ने बताया (जुलाई 2010 एवं अगस्त 2011 के मध्य) कि 380 प्रकरणों में ₹ 73.95 लाख की राशि वसूल की जा चुकी थी एवं शेष प्रकरणों में मांग सूचना पत्र जारी किये जा चुके थे । कराधान प्राधिकारियों मुरैना एवं गुना ने बताया कि चार प्रकरणों में ₹ 1.33 लाख की राशि वसूली योग्य नहीं है क्योंकि दो प्रकरणों में अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी किये जा चुके हैं और दो प्रकरणों में वाहन स्कूल बस में परिवर्तित हो चुकी था । उत्तर तथ्यात्मक रूप से

¹⁷ क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय (क्षे.प.का.)— भोपाल, ग्वालियर, होशंगाबाद, इन्दौर, जबलपुर, मुरैना, रीवा, सागर, शहडोल एवं उज्जैन

अपर क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय (अ.क्षे.प.का.)— छतरपुर, छिंदवाड़ा, गुना, कटनी, खण्डवा, खरगोन, मंदसौर, सतना एवं सिवनी

जिला परिवहन कार्यालय (जि.प.का.)— बैतूल, दतिया, झाबुआ, नीमच, रतलाम, शिवपुरी एवं सीधी ।

¹⁸ क्षे.प.का.— भोपाल, ग्वालियर, होशंगाबाद, इन्दौर, जबलपुर, मुरैना, रीवा, सागर एवं उज्जैन
अ.क्षे.प.का.— छतरपुर, छिंदवाड़ा, गुना, कटनी, खण्डवा, खरगोन, मंदसौर, सतना एवं सिवनी
जि.प.का.— बैतूल, दतिया, झाबुआ, नीमच, रतलाम, शिवपुरी एवं सीधी ।

¹⁹ क्षे.प.का.— भोपाल, ग्वालियर, होशंगाबाद, इन्दौर, जबलपुर, मुरैना, रीवा, सागर, शहडोल एवं उज्जैन
अ.क्षे.प.का.— छतरपुर, छिंदवाड़ा, गुना, कटनी, खण्डवा, खरगोन, मंदसौर, सतना एवं सिवनी
जि.प.का.— बैतूल, दतिया, झाबुआ, रतलाम, शिवपुरी एवं सीधी ।

²⁰ क्षे.प.का.— भोपाल, ग्वालियर, होशंगाबाद, मुरैना, रीवा, सागर, शहडोल एवं उज्जैन
अ.क्षे.प.का.— छतरपुर, छिंदवाड़ा, गुना, खण्डवा, खरगोन, मंदसौर, सतना एवं सिवनी
जि.प.का.— बैतूल, झाबुआ, नीमच, रतलाम, शिवपुरी एवं सीधी ।

²¹ क्षे.प.का.— ग्वालियर, जबलपुर, मुरैना, रीवा, सागर एवं शहडोल
अ.क्षे.प.का.— छतरपुर, छिंदवाड़ा, गुना, खण्डवा एवं खरगोन
जि.प.का.— बैतूल, झाबुआ, नीमच एवं रतलाम ।

सही नहीं है क्योंकि गुना के एक प्रकरण में राशि ₹ 19,872 की वसूली अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करते समय की गई थी जो कि अप्रैल 2010 के बाद जारी की गई थी एवं मुरैना के एक प्रकरण में अनापत्ति प्रमाण जारी होने अथवा कर भुगतान के तथ्य नहीं पाये गये । शेष दो प्रकरणों में कर का भुगतान न किये जाने को स्कूल बस हेतु निर्धारित कर की दर से कर भुगतान प्राप्त कर नियमित किया गया {विभाग के वेबसाईट (म.प्र.परिवहन) से सत्यापित} । अन्य प्रकरणों में शेष कराधान प्राधिकारियों ने बताया कि कार्रवाई की जायेगी/नियमानुसार वसूली की जायेगी ।

प्रकरण को फरवरी एवं मई 2011 के मध्य परिवहन आयुक्त एवं शासन को प्रतिवेदित किया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मार्च 2012) ।

4.9 वाहन कर का गलत दर से आरोपण एवं शास्ति का अनारोपण

क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय, भोपाल

मोटरयान अधिनियम, 1988 की धारा 2(33) के अनुसार, "प्रायवेट सेवा यान" से ऐसा मोटर यान अभिप्रेत है जो छः से अधिक व्यक्तियों का, चालक को छोड़कर, वहन करने के लिए निर्मित या अनुकूलित है और साधारणतः ऐसे यान के स्वामी द्वारा या उसकी ओर से, भाड़े या पारिश्रमिक से अन्यथा उसके व्यापार या कारोबार के लिए या उसके सम्बंध में, व्यक्तियों का वहन करने के प्रयोजन के लिए उपयोग में लाया जाता है, परन्तु इसमें लोक प्रयोजनों के लिए उपयोग में लाया जाने वाला मोटर यान सम्मिलित नहीं है । प्रायवेट सेवा वाहनों पर कर का उद्ग्रहण अधिनियम की प्रथम अनुसूची के मद क्रमांक सात पर विनिर्दिष्ट दर से आरोपणीय है । यदि वाहन स्वामी कर के भुगतान में असफल रहता है तो वह चार प्रतिशत प्रतिमाह की दर से शास्ति के भुगतान का दायी होगा । कर भुगतान न होने पर, कराधान प्राधिकारी को मांग सूचना जारी कर उसकी वसूली भू-राजस्व के बकाया की भांति करना चाहिए ।

लेखापरीक्षा के दौरान मांग व वसूली पंजी एवं अस्थायी अनुज्ञा पत्र जारी पंजी (जनवरी 2011) की समीक्षा में पाया गया कि कराधान प्राधिकारी द्वारा 68 निजी सेवा वाहनों के स्वामियों को अवधि अप्रैल 2009 एवं मार्च 2010 के मध्य की अवधि के दौरान फैंक्ट्रियों के कर्मचारियों को लाने व ले जाने हेतु 160 अस्थाई अनुज्ञापत्र जारी किये गये थे । किन्तु कराधान प्राधिकारी द्वारा इन पर

शहरी सेवाओं हेतु लागू निर्धारित कम दर से करारोपण की अनुमति प्रदान की गई । इसके परिणामस्वरूप वाहन कर ₹ 53.73 लाख का कम आरोपण एवं शास्ति ₹ 34.25 लाख का अनारोपण हुआ ।

मार्च एवं मई 2011 के मध्य हमने प्रकरण परिवहन आयुक्त एवं शासन को प्रतिवेदित किया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मार्च 2012) ।

4.10 मोटर वाहनों पर वाहन कर की कम वसूली एवं शास्ति का अनारोपण

बारह जिला/क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय²²

अधिनियम की धारा 3(1) के अनुसार, राज्य में उपयोग की गई या उपयोग के लिए रखी गई प्रत्येक मोटरयान पर कर का उद्ग्रहण अधिनियम की प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट दर के अनुसार किया जायेगा । लोकसेवा/प्रायवेट सेवावाहनों पर आरोपण योग्य कर की गणना वाहन की बैठक क्षमता तथा अनुमत्य मार्ग की दूरी के आधार पर की जाती है । यदि निर्धारित समयावधि में देय कर का भुगतान नहीं किया जाता है तो अधिनियम की धारा 13 में विनिर्दिष्ट दर से शास्ति भी आरोपणीय होगी ।

मांग व वसूली पंजी, अनुज्ञापत्र जमा पंजी, वाहन समर्पण पंजी एवं अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी पंजी की (अप्रैल 2010 एवं जनवरी 2011 के मध्य) समीक्षा में पाया गया कि 71 मोटर वाहनों का सितम्बर 2007 एवं मार्च 2010 के मध्य की अवधि से सम्बंधित वाहन कर, कर की गलत दर लागू किए जाने या कम दरों पर कर जमा करने के कारण वाहन स्वामियों द्वारा कम जमा किया गया था । कराधान

प्राधिकारियों द्वारा गलत दर से कर जमा होने की चूक का पता लगाने में असफल रहने के परिणामस्वरूप वाहन कर ₹ 17.10 लाख कम वसूल हुआ । इसके अतिरिक्त, असंदत्त कर की राशि पर ₹ 8.64 लाख शास्ति भी आरोपणीय थी, जो आरोपित नहीं की गई ।

हमारे द्वारा प्रकरणों को इंगित किये जाने (अप्रैल 2010 एवं जनवरी 2011 के मध्य) पर, पांच कराधान प्राधिकारियों²³ ने बताया (जुलाई 2010 एवं अगस्त 2011 के मध्य) कि चार प्रकरणों में राशि ₹ 70,224 की वसूली की जा चुकी थी एवं शेष प्रकरणों में चूककर्ता वाहन स्वामियों को मांग सूचना पत्र जारी किये गये थे ।

फरवरी एवं मई 2011 के मध्य हमने प्रकरण परिवहन आयुक्त एवं शासन को प्रतिवेदित किया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मार्च 2012) ।

²² क्षे.प.का.— भोपाल, ग्वालियर, होशंगाबाद, जबलपुर, सागर एवं शहडोल, अ.क्षे.प.का.— गुना, कटनी, खरगोन एवं मंदसौर एवं जि.प.का.— दतिया एवं नीमच ।

²³ क्षे.प.का.— ग्वालियर एवं शहडोल, अ.क्षे.प.का.— गुना एवं खरगोन एवं जि.प.का.— नीमच ।

4.11 शास्ति की वसूली न होना

चौबीस जिला/क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय²⁴

अधिनियम की धारा 13 के प्रावधानों के अनुसार, यदि किसी मोटर वाहन के कर का भुगतान धारा 5 में उल्लेखित नियत तिथि पर नहीं किया जाता है तो वाहन स्वामी देय कर के भुगतान के अतिरिक्त कर की असंदत्त राशि पर चार प्रतिशत की दर से शास्ति का भी दायी होगा जो कर की असंदत्त राशि के दुगुने से अनधिक होगी। मध्य प्रदेश मोटरयान कराधान नियम (नियम) के नियम 10(1) के तहत वाहन स्वामी को शास्ति का भुगतान देय कर के साथ ही करना होगा।

मांग व वसूली पंजी एवं कम्प्यूटर सिस्टम (जहां उपलब्ध कराया गया) (अप्रैल 2010 एवं जनवरी 2011 के मध्य) की समीक्षा में पाया गया कि 535 मोटर वाहनों के लिए वाहन कर का भुगतान वाहन स्वामियों द्वारा अप्रैल 2008 एवं मार्च 2010 के मध्य की अवधियों में एक माह से लेकर 51 माह तक के विलम्ब से किया गया था। किन्तु वाहन स्वामियों द्वारा न तो शास्ति का कर के साथ भुगतान किया गया और न ही कराधान प्राधिकारियों द्वारा

इसकी मांग की गई। इसके परिणामस्वरूप ₹ 23.56 लाख की शास्ति की वसूली नहीं हुई।

हमारे द्वारा इन प्रकरणों को इंगित किये जाने पर, 14 कराधान प्राधिकारियों²⁵ ने बताया (जुलाई 2010 एवं अगस्त 2011 के मध्य) कि 150 प्रकरणों में राशि ₹ 4.59 लाख की वसूली की जा चुकी थी एवं शेष प्रकरणों में मांग सूचना पत्र जारी किये गये थे।

फरवरी एवं मई 2011 के मध्य हमने प्रकरण परिवहन आयुक्त एवं शासन को प्रतिवेदित किया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मार्च 2012)।

²⁴ क्षे.प.का.— भोपाल, ग्वालियर, होशंगाबाद, इन्दौर, जबलपुर, मुरैना, रीवा, सागर, शहडोल एवं उज्जैन
अ.क्षे.प.का.— छतरपुर, छिंदवाड़ा, गुना, कटनी, खण्डवा, खरगोन, मंदसौर, सतना एवं सिवनी एवं
जि.प.का.— बैतूल, नीमच, रतलाम, शिवपुरी एवं सीधी।

²⁵ क्षे.प.का.— ग्वालियर, जबलपुर, मुरैना, रीवा, सागर एवं शहडोल, अ.क्षे.प.का.— छतरपुर, छिंदवाड़ा, गुना, खण्डवा एवं
खरगोन एवं जि.प.का.— बैतूल, नीमच एवं रतलाम।

4.12 अखिल भारतीय पर्यटक अनुज्ञा पत्र धारित लोकसेवा यानों पर वाहन कर का गलत आरोपण एवं शास्ति का अनारोपण

क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय, ग्वालियर

मोटरयान अधिनियम, 1988 की धारा 2(43) के अनुसार "पर्यटक यान" से ऐसी ठेकागाड़ी अभिप्रेत है जो उन विनिर्देशों के अनुसार निर्मित या अनुकूलित, और अनुरक्षित है, जिन्हें इस निमित्त विनिर्दिष्ट किया जाये। साथ-ही धारा 88(9) में स्पष्ट किया गया है कि धारा 73 एवं 74 के उपबन्ध ऐसे अनुज्ञापत्रों के सम्बंध में यथाशक्य लागू होंगे जैसे कि कान्ट्रेक्ट कैरिज अनुज्ञापत्र में लागू होते हैं। कान्ट्रेक्ट कैरिज वाहनों पर, जिनकी बैठक क्षमता 12 से अधिक हो, वाहनकर का आरोपण अधिनियम की प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट दर से किया जायेगा। नियम के अनुसार, आरक्षित वाहन हेतु निर्धारित दर से कर उसी स्थिति में देय है, यदि अनुज्ञापत्र धारक द्वारा अनुज्ञापत्र समर्पित कर दिया जाता है। यदि देय कर का भुगतान निर्धारित अवधि में नहीं किया जाता है, तो शास्ति भी आरोपणीय है।

मांग व वसूली पंजी एवं अनुज्ञापत्र समर्पण पंजी की समीक्षा (सितम्बर 2010) के दौरान पाया गया कि 10 प्रचालकों द्वारा 11 लोकसेवा वाहनों के सम्बंध में 11 अखिल भारतीय अनुज्ञापत्रों को अवधि अप्रैल 2009 एवं मार्च 2010 के मध्य समर्पित नहीं किया गया था। परन्तु कराधान प्राधिकारी द्वारा पर्यटक अथवा ठेका गाड़ी अनुज्ञा पत्र हेतु निर्धारित कर की दर के स्थान पर आरक्षित लोकसेवा वाहनों हेतु निर्धारित दर से कर के आरोपण की अनुमति प्रदान

की गई। इसके परिणामस्वरूप वाहन कर ₹ 7.10 लाख का कम आरोपण एवं शास्ति ₹ 3.04 लाख का अनारोपण हुआ।

हमारे द्वारा इन प्रकरणों को इंगित किये जाने पर (सितम्बर 2010) कराधान प्राधिकारी ने बताया (दिसम्बर 2010) कि चूककर्ता वाहन स्वामियों को मांग सूचना पत्र जारी किये गये थे।

फरवरी और मई 2011 के मध्य हमने प्रकरण परिवहन आयुक्त एवं शासन को प्रतिवेदित किया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मार्च 2012)।

4.13 अखिल भारतीय पर्यटक अनुज्ञापत्रों पर संचालित लोकसेवा वाहनों पर वाहन कर एवं शास्ति का अनारोपण

क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय, जबलपुर

अखिल भारतीय अनुज्ञापत्र मोटरयान अधिनियम, 1988 की धारा 88(9) के तहत राज्य परिवहन प्राधिकारी द्वारा जारी किये जाते हैं। वाहनों पर कर का उद्ग्रहण अधिनियम, 1991 की प्रथम अनुसूची में उल्लेखित दर से किया जायेगा। यदि कर का भुगतान निर्धारित समय अवधि के भीतर नहीं किया जाता है तो शास्ति भी आरोपणीय होगी।

मांग व वसूली पंजी, अनुज्ञापत्र समर्पण पंजी, वाहन समर्पण पंजी, अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी पंजी एवं कम्प्यूटर सिस्टम की समीक्षा (मई 2010) के दौरान पाया गया कि दो प्रचालकों द्वारा अखिल भारतीय अनुज्ञापत्रों पर प्रचालित तीन लोक सेवा वाहनों के सम्बंध में अप्रैल 2009 एवं मार्च 2010 के मध्य की अवधि से सम्बंधित वाहन कर का

भुगतान नहीं किया गया था और न ही कराधान प्राधिकारी द्वारा इसकी मांग की गई थी। इसके परिणामस्वरूप वाहन कर ₹ 5.73 लाख की वसूली नहीं हुई। इसके अतिरिक्त, इस पर ₹ 1.53 लाख शास्ति भी आरोपणीय थी।

फरवरी एवं मई 2011 के मध्य हमने प्रकरण परिवहन आयुक्त एवं शासन को प्रतिवेदित किया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मार्च 2012)।