

अध्याय 5: वाहनों, माल एवं यात्रियों पर कर

5.1.1 कर प्रबंध

5.1.1.1 वाहनों पर कर

मोटर वाहनों का पंजीकरण, परमिटों का निर्गम, ड्राईविंग/कंडक्टर लाईसैंसों का निर्गम, टोकन टैक्स, परमिट फीस, लाईसैंस फीस इत्यादि के उद्ग्रहण एवं संग्रहण, मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (एम.वी. अधिनियम), केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 (सी.एम.वी.आर.), हरियाणा मोटर वाहन नियम, 1993, पंजाब मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1924 (पी.एम.वी.टी. अधिनियम), हरियाणा राज्य में यथा लागू और पंजाब मोटर वाहन कराधान नियम, 1925 के प्रावधानों के अंतर्गत शासित होते हैं। अपर मुख्य सचिव, हरियाणा सरकार, परिवहन विभाग के प्रशासनिक मुखिया हैं तथा परिवहन आयुक्त, जो विभाग के कार्यचालन पर सामान्य अधीक्षण करते हैं, द्वारा सहायता प्राप्त हैं। गैर-परिवहन वाहनों के संबंध में, पंजीकरण एवं लाईसैंसिंग प्राधिकारी की शक्तियों का प्रयोग उप-मंडल कार्यालयों (सिविल) द्वारा किया जा रहा है जबकि माल वाहनों सहित परिवहन वाहनों के संबंध में आर.एल.ए. की शक्तियों का प्रयोग सचिव, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों (आर.टी.एज) द्वारा किया जा रहा है।

5.1.1.2 यात्री एवं माल कर

यात्री एवं माल कर (पी.जी.टी.) का उद्ग्रहण एवं संग्रहण, हरियाणा राज्य में यथा लागू, पंजाब यात्री एवं माल कराधान अधिनियम, 1952 (पी.पी.जी.टी. अधिनियम) तथा उसके अधीन बनाए गए नियमों द्वारा शासित होते हैं। प्रधान सचिव, हरियाणा सरकार, आबकारी एवं कराधान विभाग सरकारी स्तर पर प्रशासनिक अध्यक्ष हैं। विभाग का समग्र प्रभार आबकारी एवं कराधान आयुक्त (ई.टी.सी.), हरियाणा के पास निहित है। पी.जी.टी. के उद्ग्रहण एवं संग्रहण से संबंधित कार्य फील्ड में उप-आबकारी एवं कराधान आयुक्तों (डी.ई.टी.सीज) के अधीन सहायक आबकारी एवं कराधान अधिकारियों (ए.ई.टी.ओज) द्वारा किया जाता है।

5.1.2 लेखापरीक्षा के परिणाम

2015-16 में टोकन टैक्स, फिटनेस/नवीकरण फीस, यात्री एवं माल पर कर, पेनल्टी इत्यादि से संबंधित 98 इकाइयों के अभिलेखों की नमूना-जांच ने 44,660 मामलों में ₹ 17.26 करोड़ से आवेष्टित अनियमितताएं प्रकट की जो तालिका 5.1 में विवरणानुसार निम्नलिखित श्रेणियों के अंतर्गत आती हैं।

तालिका 5.1: लेखापरीक्षा के परिणाम

क्र. सं.	श्रेणियां	मामलों की संख्या	राशि (₹ करोड़ में)
1.	वाहन फिटनेस प्रमाण-पत्र तथा पंजीकरण प्रमाण-पत्र का नवीकरण न करने के कारण राजस्व की हानि	1	12.78
2.	ओवरलोडिड वाहनों से जुमनि की अवसूली	119	0.16
3.	पंजीकरण प्रमाण-पत्रों के नवीकरण के कारण फिटनेस/नवीकरण फीस की अवसूली	38,391	1.29
4.	स्टेज कॅरैज बसों/सिटी बसों के संबंध में टोकन/रोड टैक्स की अवसूली/कम वसूली	16	0.05
5.	निम्नलिखित की अवसूली/कम वसूली <ul style="list-style-type: none"> • यात्री कर • माल कर • प्राइवेट वाहनों से टोकन टैक्स 	525 1,223 3,991	1.22 0.67 0.89
6.	विविध अनियमितताएं	393	0.20
योग		44,660	17.26

वर्ष के दौरान, विभाग ने 1,534 मामलों में ₹ 14.13 करोड़ के अवनिर्धारण तथा कमियां स्वीकार की, जिनमें से ₹ 9.04 करोड़ से आवेष्टित 1,506 मामले वर्ष के दौरान तथा शेष पूर्ववर्ती वर्षों में इंगित किए गए थे। विभाग ने 660 मामलों में ₹ 0.46 करोड़ वसूल किए जिनमें से 204 मामलों में ₹ 0.31 करोड़ वर्ष 2015-16 के दौरान तथा शेष पूर्ववर्ती वर्षों में इंगित किए गए थे।

₹ 14.13 करोड़ से आवेष्टित महत्वपूर्ण मामले तथा “मोटर वाहन विभाग में कंप्यूटरीकरण” पर अनुवर्तन लेखापरीक्षा निम्नलिखित अनुच्छेदों में विचाराधीन हैं:

परिवहन विभाग

5.2 वाहन फिटनेस प्रमाण-पत्र तथा पंजीकरण प्रमाण-पत्र का नवीकरण न करने के कारण राजस्व की हानि

वैधता की समाप्ति के पश्चात् भी मालिकों द्वारा 2,46,948 परिवहन वाहनों तथा 1,63,456 गैर-परिवहन वाहनों के फिटनेस/पंजीकरण प्रमाण-पत्रों का नवीकरण न करने के परिणामस्वरूप ₹ 12.78 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (एम.वी. अधिनियम) की धारा 41 तथा 56 के अंतर्गत प्रत्येक परिवहन/गैर-परिवहन वाहन के लिए केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 (सी.एम.वी.आर.) के नियम 62 के अनुसार फिटनेस प्रमाण-पत्र प्राप्त करना होगा।

वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए राज्य के 21 जिलों में से सात जिलों¹ में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों (आर.टी.एज) और पंजीकरण प्राधिकारियों (मोटर वाहन) {आर.ए. (एम.वीज)} के कार्यालयों के अभिलेखों की यह निर्धारण करने के लिए जनवरी से मई 2016 के मध्य नमूना-जांच की गई थी कि क्या विभाग में वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र तथा पंजीकरण प्रमाण-पत्र जारी करने तथा उनके राजस्व के संग्रहण की प्रणाली प्रभावी थी।

5.2.1 परिवहन वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्रों का नवीकरण न करना

एम.वी. अधिनियम की धारा 56 के अंतर्गत एक परिवहन वाहन पंजीकरण के प्रयोजन हेतु तब तक वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जाएगा जब तक वह केंद्रीय सरकार द्वारा निर्धारित गए विवरणों एवं सूचना से समाविष्ट फार्म में फिटनेस का प्रमाण-पत्र नहीं लेता। नए परिवहन वाहन के पंजीकरण के समय जारी किया गया फिटनेस प्रमाण-पत्र दो वर्ष के लिए वैध है तथा तत्पश्चात् इसे सी.एम.वी.आर. के नियम 81 के अंतर्गत निर्धारित फीस के भुगतान पर प्रत्येक वर्ष नवीकृत करवाया जाना है। फिटनेस की जांच करने की फीस तिपहिया वाहनों, हल्के मोटर वाहनों (एल.एम.वीज), मध्यम मोटर वाहनों (एम.एम.वीज) तथा भारी मोटर वाहनों (एच.एम.वीज) के लिए क्रमशः ₹ 100, ₹ 200, ₹ 300 तथा ₹ 400 प्रभारित की जानी है। इसके अतिरिक्त मोटर वाहनों की सभी श्रेणियों को फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीकरण जारी करने के लिए ₹ 100 प्रभारित किया जाना है।

सात आर.टी.एज² के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा (जनवरी तथा मई 2016 के मध्य) ने प्रकट किया कि 6,29,316 परिवहन वाहन³ वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान फिटनेस प्रमाण-पत्र के नवीकरण हेतु देय थे। इनमें से 2,46,948 वाहनों (39.24 प्रतिशत) के मालिकों ने अपने फिटनेस प्रमाण-पत्र का इसकी वैधता की समाप्ति के पश्चात् भी नवीकरण नहीं करवाया। आर.टी.एज ने फिटनेस प्रमाण-पत्र के नवीकरण हेतु वाहन मालिकों को न तो रिमाइंडर जारी किए और न ही उन्होंने पंजीकरण प्रमाण-पत्र रद्द करने के लिए कोई कार्रवाई आरंभ की। फिटनेस प्रमाण-पत्रों का नवीकरण न करने के परिणामस्वरूप ₹ 8.13 करोड़ के राजस्व की वसूली नहीं हुई।

यह इंगित किए जाने पर सभी आर.टी.एज ने बताया (जनवरी तथा मई 2016 के मध्य) कि यदि रोड़ साईड चैकिंग के दौरान कोई वाहन फिटनेस प्रमाण-पत्र के बिना पाया जाता है तो इन वाहनों का चालान किया जाएगा तथा पेनल्टी सहित फिटनेस फीस वसूल की जाएगी।

उत्तर युक्तियुक्त नहीं था क्योंकि 2,46,948 परिवहन वाहन फिटनेस प्रमाण-पत्र के बिना चल रहे थे तथा फिटनेस प्रमाण-पत्र के बिना चलने के कारण आर.टी.एज द्वारा आठ वाहनों का चालान (अंबाला: 5 तथा पानीपत: 3) किया गया था। यह प्रमाण था कि यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी वाहनों के पास एम.वी. अधिनियम के अनुसार वैध फिटनेस प्रमाण-पत्र है, केवल रोड़ साईड चैकिंग न तो प्रभावी और न ही पर्याप्त थी। आगे, सार्वजनिक स्थानों पर

¹ अंबाला, फरीदाबाद, गुड़गांव, हिसार, झज्जर, पानीपत तथा सोनीपत।

² अंबाला, फरीदाबाद, गुड़गांव, हिसार, झज्जर, पानीपत तथा सोनीपत।

³ परिवहन वाहन (2012-13: 1,71,652; 2013-14: 2,12,922 तथा 2014-15: 2,44,742)। अन्य प्राधिकारियों को हस्तांतरित वाहन छोड़ दिए गए हैं तथा इस प्राधिकारी को हस्तांतरित वाहन शामिल किए गए हैं।

चल रहे वाहनों का फिटनेस प्रमाण-पत्र सुनिश्चित करने की विफलता सड़क सुरक्षा के दृष्टिकोण से जनता को जोखिम में डालती है तथा वायु प्रदूषण के मानकों से भी समझौता करती है।

5.2.2 गैर-परिवहन वाहनों के पंजीकरण का नवीकरण न करना

सी.एम.वी. नियमों के साथ पठित एम.वी. अधिनियम की धारा 41 के अंतर्गत परिवहन वाहनों से अतिरिक्त वाहनों के लिए जारी किया गया पंजीकरण प्रमाण-पत्र ऐसे प्रमाण-पत्र के जारी करने की तारीख से 15 वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा तथा आगे पांच वर्षों की अवधि के लिए निर्धारित फीस⁴ के भुगतान पर नवीकरण योग्य होगा। धारा 56 के अंतर्गत पंजीकरण प्राधिकारी आवेदन की प्राप्ति पर प्राधिकारी से फिटनेस प्रमाण-पत्र प्राप्त करने के पश्चात् पंजीकरण प्रमाण-पत्र का नवीकरण करता है।

आगे, अधिनियम की धारा 55 के अनुसार वाहन मालिक को चौदह दिनों के भीतर या जितनी जल्दी संभव हो यह सूचित करते हुए कि उसका वाहन नष्ट हो चुका है या स्थायी रूप से उपयोग के लिए बेकार मान लिया गया है, उसके अधिकार क्षेत्र के पंजीकरण प्राधिकारी को उसके वाहन का पंजीकरण प्रमाण-पत्र समर्पित करना चाहिए। पंजीकरण प्राधिकारी उसके वाहन का पंजीकरण प्रमाण-पत्र रद्द करेगा। यदि वह संतुष्ट हो जाता है कि वाहन ऐसी स्थिति में है कि यह उपयोग किए जाने के काबिल नहीं है या सार्वजनिक स्थान पर इसके उपयोग से जनता को खतरा होगा तथा कि यह किफायती मरम्मत से परे है।

सात जिलों के 13 आर.एज (एम.वी.)⁵ के कार्यालयों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा ने प्रकट किया कि वर्ष 1997-98 से 1999-2000 के दौरान, 1,89,786 गैर-परिवहन वाहन पंजीकृत किए गए थे जिनमें से 26,330 वाहन अन्य प्राधिकारियों को हस्तांतरित किए गए थे तथा शेष 1,63,456 वाहन पंजीकरण की वैधता की समाप्ति के पश्चात् अर्थात् पंजीकरण के 15 वर्षों के पश्चात् वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान नवीकरण हेतु देय थे। इनमें से केवल 6,293 वाहनों (3.84 प्रतिशत) के पंजीकरण/फिटनेस प्रमाण-पत्र नवीकृत किए गए थे। इस प्रकार, 1,57,163 वाहनों के मालिकों ने वैधता की समाप्ति के पश्चात् भी अपने फिटनेस/पंजीकरण प्रमाण-पत्रों को नवीकृत नहीं करवाया। आगे, पंजीकरण प्राधिकारी, पंजीकरण/फिटनेस प्रमाण-पत्रों के नवीकरण हेतु कोई रिमांडर जारी नहीं कर रहे थे। नवीकरण पंजीकरण के बिना चलने वाले वाहनों की जांच करने के लिए इंस्पेक्टरों द्वारा किया गया कोई प्रयास भी अभिलेख पर नहीं पाया गया था। गैर-परिवहन वाहनों के फिटनेस/पंजीकरण प्रमाण-पत्रों के नवीकरण न करने के परिणामस्वरूप ₹ 4.65 करोड़ की राशि के राजस्व की वसूली नहीं हुई।

उपर्युक्त बिन्दु जून 2016 में सरकार को प्रतिवेदित किए गए थे; इसका उत्तर प्रतीक्षित था (अक्टूबर 2016)।

⁴ फिटनेस/पंजीकरण प्रमाण-पत्र के नवीकरण हेतु फीस दोपहिया वाहनों के लिए ₹ 100/60 तथा एल.एम.वीज के लिए ₹ 100/200 है। इसके अतिरिक्त प्रत्येक वाहन को फिटनेस प्रमाण-पत्र जारी करने के लिए ₹ 100 भी प्रभार्य हैं।

⁵ अंबाला, बहादुरगढ़, बल्लभगढ़, फरीदाबाद, गोहाना, गुड़गांव, गन्नौर, हिसार, हांसी, झज्जर, नारायणगढ़, पानीपत तथा सोनीपत।

5.3 “मोटर वाहन विभाग में कंप्यूटरीकरण की निष्पादन लेखापरीक्षा” पर अनुवर्तन लेखापरीक्षा

5.3.1 प्रस्तावना

13 पंजीकरण प्राधिकारियों (आर.एज) तथा छः क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों (आर.टी.एज) को आवृत्त करते हुए “मोटर वाहन विभाग में कंप्यूटरीकरण” पर निष्पादन लेखापरीक्षा मार्च 2011 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन (राजस्व प्राप्तियां) में शामिल की गई थी। लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों तथा सिफारिशों पर लोक लेखा समिति (पी.ए.सी.) द्वारा इसकी 72वीं रिपोर्ट में जनवरी 2016 में चर्चा की गई थी जो कि मार्च 2016 में राज्य विधानसभा में प्रस्तुत की गई थी। प्रतिवेदन में, प्रणाली की आयोजना एवं कार्यान्वयन में देरवी गई कमियों, वाहन साफ्टवेयर के प्रचालन में कमियों, बिजनेस नियमों की मैपिंग तथा वाहन एवं सारथी साफ्टवेयर की डाटा परिशुद्धता के बारे में इनपुट वैधता की कमी से संबंधित मुद्दों पर प्रकाश डाला गया था।

इस निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों तथा अभ्युक्तियों के कार्यान्वयन पर विभाग द्वारा की गई सुधारात्मक कार्रवाई की जांच करने के लिए अनुवर्तन लेखापरीक्षा संचालित (जनवरी तथा मई 2016 के मध्य) की गई थी। निष्पादन लेखापरीक्षा में 26 अभ्युक्तियां तथा छः सिफारिशें शामिल हैं। पी.ए.सी. में विचार-विमर्श किए गए अनुसार (जनवरी 2016) इन अभ्युक्तियों तथा सिफारिशों पर विभाग द्वारा की गई कार्रवाई की स्थिति अनुवर्ती अनुच्छेदों में दर्शाई गई है।

5.3.2 लेखापरीक्षा सिफारिशों का कार्यान्वयन

सरकार द्वारा स्वीकृत छः लेखापरीक्षा सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति नीचे तालिकाबद्ध किए गए अनुसार तीन श्रेणियों, अर्थात् (क) नगण्य/कोई प्रगति नहीं, (ख) आंशिक कार्यान्वयन, तथा (ग) पूर्ण कार्यान्वयन, में व्यवस्थित की गई है।

(क) नगण्य/कोई प्रगति नहीं

प्रतिवेदन में किए गए लेखापरीक्षा उपलब्धियां	की गई सिफारिशें	पी.ए.सी. की सिफारिशें	लेखापरीक्षा उपलब्धियां/टिप्पणी
5.2.10.3 परिवर्तन नियंत्रण यंत्रावली की कमी: लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि 13 आर.एज तथा छः आर.टी.एज में परिवर्तनों के प्राधिकार देने एवं प्रलेखन हेतु उचित स्तर पर कोई प्रक्रिया नहीं बनाई गई थी। व्यापार नियमों में कोई परिवर्तन करने वाली अधिसूचना जारी करने से पूर्व, साफ्टवेयर में आवश्यक परिवर्तन सम्मिलित किए जाने चाहिए। राज्य राजकोष को किसी हानि से बचाने हेतु संशोधन, सारे राज्य	5.2.17 (iv): पारदर्शिता और प्रभावी आंतरिक नियंत्रणों को सुनिश्चित करने के लिए सही प्रलेखित परिवर्तन प्रबंधन प्रक्रिया बनाना।	पी.ए.सी. ने विभाग को विभिन्न करों/पेनल्टी की वृद्धित दरों के संबंध में सरकारी अनुदेशों के समयबद्ध कार्यान्वयन की प्रभावी मानीटरिंग के लिए वास्तविक कदम उठाने का निदेश दिया था ताकि राज्य का राजस्व बचाया जा सके।	डाटा के विश्लेषण ने प्रकट किया कि विलंब अभी तक विद्यमान था। आर.एज में पंजीकृत व्यक्तिगत वाहनों के पंजीकरण हेतु कर दरों की वृद्धि के लिए सरकार द्वारा 9 अप्रैल 2013 तथा 5 जून 2015 को जारी की गई अधिसूचनाएं क्रमशः 10 अप्रैल 2013 तथा 8 जून 2015 को एप्लीकेशन में शामिल की गई थी। संशोधित कर दरों के विलंब से शामिल करने

वर्ष 2015-16 का प्रतिवेदन (राजस्व सेक्टर)

प्रतिवेदन में किए गए लेखापरीक्षा उपलब्धियां	की गई सिफारिशें	पी.ए.सी. की सिफारिशें	लेखापरीक्षा उपलब्धियां / टिप्पणी
में एकरूपता से अधिसूचना की तिथि से किया जाना था। विभाग में कोई मानीटरिंग कक्ष स्थापित नहीं किया गया था परिणामस्वरूप विभिन्न करों/ पेनल्टियों की वृद्धित दर से संबंधित निर्देशों का कार्यान्वयन विलम्बित था परिणामतः राजस्व की कम वसूली हुई।			के परिणामस्वरूप 13 आर.एज में ₹ 0.07 करोड़ की पेनल्टी के अतिरिक्त ₹ 1.82 करोड़ की राशि के कर का कम उद्ग्रहण हुआ।
5.2.10.4 उचित प्रलेखन और प्रणाली विकास नियंत्रणों की कमी: प्रतिवेदन में यह इंगित किया गया था कि प्रलेखन अर्थात् आंकड़ा प्रवाह डायग्राम, डाटा डिक्शनरी, मल्टीपल तालिकाओं के मध्य संबंध आदि नमूना-जांच किए गए स्थानों पर उपलब्ध नहीं था।	5.2.17 (ii): प्रणाली प्रलेखन और प्रशिक्षण नियमावलियों सहित नियमावलियों को तैयार करना और उनका रख-रखाव।	पी.ए.सी. ने सिफारिश की थी कि इन दस्तावेजों को राज्य में सभी पंजीकरण एवं लाईसेंसिंग प्राधिकारियों के कार्यालयों में उपलब्ध करवाया जाए ताकि सही प्रलेखन रखा जा सके।	नमूना-जांच किए गए यूनिटों में दस्तावेज उपलब्ध नहीं थे।
5.2.10.6 विभाग में तकनीकी सुविज्ञता का अ विकास: प्रतिवेदन में यह इंगित किया गया था कि आर.एज./आर.टी.एज के स्टाफ को इन प्रणालियों के संचालन में कोई प्रशिक्षण नहीं दिया गया था परिणामस्वरूप विभाग थर्ड पार्टी बाह्य स्रोत एजेंसियों पर निर्भर था।	5.2.17 (ii): प्रणाली प्रलेखन और प्रशिक्षण नियमावलियां सहित नियमावलियों को तैयार करना और उनका अनुरक्षण।	पी.ए.सी. ने सिफारिश की थी कि विभाग आर.एज./आर.टी.एज के स्टाफ को प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए तुरंत कदम उठाए ताकि वाहन तथा सारथी साफ्टवेयर को दक्षता से परिचालित किया जा सके और विभाग थर्ड पार्टी आऊटसोर्सिंग एजेंसी पर निर्भर न रहे।	आऊटसोर्सिंग स्टाफ पर निर्भरता को कम करने के लिए आर.एज./आर.टी.एज स्टाफ को वाहन एवं सारथी एप्लीकेशनों के उपयोग हेतु कोई प्रशिक्षण प्रदान नहीं किया गया था। आर.एज./आर.टी.एज स्टाफ को प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु कार्य योजना राज्य परिवहन नियंत्रक (एस.टी.ए.), हरियाणा से मांगी गई थी, उत्तर अभी तक प्रतीक्षित है (अक्टूबर 2016)।
5.2.10.5 स्मार्टकार्डों की निविदाओं के अन्तिमकरण में असामान्य विलंब: वाहन एवं सारथी का एक उद्देश्य, स्मार्ट कार्ड टेक्नोलोजी प्रयोग करके ड्राइविंग लाइसेंस तथा पंजीकरण प्रमाण-पत्र जारी करना था।	5.2.17 (iii): आर.सीज और ड्राइविंग लाइसेंसों को स्मार्ट कार्डों पर जारी करने को सुनिश्चित करना।	समिति ने समयबद्ध ढंग से वैब आधारित सारथी तथा वाहन वर्सन 4.0 के कार्यान्वयन/अपनाने तथा उपर्युक्त वर्सन में डी.एलज/आर.सीज आधारित समार्ट कार्ड जारी करने के लिए विभाग को वास्तविक तथा प्रभावी कदम उठाने की सिफारिश की।	इन स्थानों पर कहीं भी स्मार्ट कार्ड आधारित लाइसेंस जारी नहीं किए जा रहे थे। किसी भी प्राधिकरण में वाहन वर्सन 4.0 कार्यान्वित नहीं किया गया है।

प्रतिवेदन में किए गए लेखापरीक्षा उपलब्धियां	की गई सिफारिशें	पी.ए.सी. की सिफारिशें	लेखापरीक्षा उपलब्धियां / टिप्पणी
<p>5.2.12.3 पुनः पंजीकृत किए जाने हेतु अपेक्षित वाहन को चिह्नित करने के लिए एम.आई.एस. रिपोर्ट की अनुपलब्धता: प्रतिवेदन में एक अभ्युक्ति की गई थी कि पंजीकरण के नवीकरण किए जाने हेतु अपेक्षित वाहनों को चिह्नित करने के लिए एम.आई.एस. रिपोर्ट एप्लीकेशन में उपलब्ध नहीं थी।</p>	<p>5.2.17 (vi): एम.वी. अधिनियम तथा नियमों का उल्लंघन करने वाले वाहनों को चिह्नित करने के लिए नियमित अंतरालों पर आपत्ति रिपोर्टों का सृजन अनिवार्य करना।</p>	<p>पी.ए.सी. ने इच्छा प्रकट की थी कि विभाग, वाहन एवं सारथी परियोजना के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए ठोस कदम उठाए।</p>	<p>पंजीकरण के नवीकरण किए जाने हेतु अपेक्षित वाहनों को चिह्नित करने के लिए वाहन एप्लीकेशन में कोई रिपोर्ट उपलब्ध नहीं थी।</p>
<p>5.2.13.2 चैसीज नंबर का फेरबदल: निष्पादन लेखापरीक्षा में यह अवलोकित किया गया था कि डाटा एंट्री आपरेटर चैसीज नंबरों में अतिरिक्त अंक जोड़कर, डुप्लीकेट चैसीज नंबर को ब्लॉक करने के लिए एप्लीकेशन में प्रवर्तित वैधता नियंत्रण को रोकने के लिए चैसीज कोड के अंकों की संख्या को घटा/बढ़ाकर फेरबदल कर रहे थे।</p>	<p>5.2.17 (v): आंकड़ा अभिग्रहण के समय वैधता नियंत्रण के सुदृढीकरण तथा आंकड़ा प्रविष्टि प्रणाली के सही पर्यवेक्षण और प्रणाली में गलत और अनावश्यक डाटा की प्रविष्टि रोकने के लिए इनपुट और संसाधन नियंत्रणों का सुदृढीकरण।</p>	<p>पी.ए.सी. ने विभाग को वाहन एवं सारथी परियोजना के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए सच्ची भावना से ठोस कदम उठाने का निदेश दिया।</p>	<p>उपर्युक्त वर्सन कार्यान्वित नहीं किया गया है (अक्टूबर 2016)।</p>
<p>5.2.13.3 चैसीज कोड का अपूर्ण कैप्चर: प्रतिवेदन में यह इंगित किया गया था कि एप्लीकेशन में अपर्याप्त वैधता नियंत्रणों के कारण डाटा एंट्री आपरेटरों द्वारा अपूर्ण चैसीज कोड कैप्चर किए जा रहे थे।</p>	<p>5.2.17 (v): डाटा कैप्चर के समय वैधता नियंत्रण के सुदृढीकरण तथा डाटा प्रविष्टि प्रणाली के सही पर्यवेक्षण और प्रणाली में गलत और अनावश्यक डाटा की प्रविष्टि रोकने के लिए इनपुट और संसाधन नियंत्रणों का सुदृढीकरण।</p>	<p>पी.ए.सी. ने विभाग को वाहन एवं सारथी साफ्टवेयर परियोजना के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए सच्ची भावना से ठोस कदम उठाने का निदेश दिया था।</p>	<p>17 अंकों के पूर्ण चैसिज कोड की कैप्चरिंग सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त वैधता नियंत्रण एप्लीकेशन में उपलब्ध नहीं थे।</p>
<p>5.2.15.1 अपर्याप्त तर्कसंगत नियंत्रण और कर्तव्यों का पृथक्करण न करना:</p>	<p>5.2.17 (ii): विश्वसनीय आशंका निर्धारण</p>	<p>पी.ए.सी. ने विभाग को वाहन एवं सारथी साफ्टवेयर परियोजना</p>	<p>प्रश्नावली के उत्तर में नमूना- जांच की गई यूनिटों ने उत्तर दिया कि स्टॉफ की</p>

प्रतिवेदन में किए गए लेखापरीक्षा उपलब्धियां	की गई सिफारिशें	पी.ए.सी. की सिफारिशें	लेखापरीक्षा उपलब्धियां / टिप्पणी
	यंत्रावली तथा विपत्ति वसूली के साथ एक आई.टी. सुरक्षा नीति और प्रणाली से अधिकतम आऊटपुट काम में लाने के लिए व्यवसाय निरंतरता योजना तैयार करना।	के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए सच्ची भावना से ठोस कदम उठाने का निदेश दिया था।	कमी के कारण यूजर आई.डी. तथा पासवर्ड उपयोगकर्ताओं द्वारा उनके बीच शेयर किए जाते हैं।

(ख) आंशिक कार्यान्वयन

प्रतिवेदन में किए गए लेखापरीक्षा उपलब्धियां	की गई सिफारिशें	पी.ए.सी. की सिफारिशें	लेखापरीक्षा उपलब्धियां / टिप्पणी
5.2.10.1 आई.टी. नीति एवं आयोजना की कमी के परिणामस्वरूप अप्राधिकृत साफ्टवेयर का कार्यान्वयन: प्रतिवेदन में यह इंगित किया गया था कि 'वाहन' की बजाय अप्राधिकृत साफ्टवेयर कार्यान्वित किया गया था। इन अप्राधिकृत साफ्टवेयरों के माध्यम से लिया गया डाटा 'वाहन' एवं 'सारथी' साफ्टवेयर को स्थानान्तरित नहीं किया जा सका।	5.2.17 (i): कंप्यूटरीकरण के विभिन्न स्तरों के लिए टाईमफ्रेम स्थापित करना और पूर्ण ढंग से परियोजना का क्रियान्वयन सुनिश्चित करना।	पी.ए.सी. ने यह जानने की इच्छा प्रकट की थी कि राज्य के सभी जिलों में लीगेसी डाटा के अपडेशन की परियोजना कब तक पूर्ण हो जाएगी।	लीगेसी डाटा आर.ए.ज. अंबाला तथा करनाल में डिजीटाइज्ड किया गया था और डिजीटाइज्ड किए जाने वाले दस्तावेजों की स्कैनिंग स्टेज 12 प्राधिकरणों में पूर्ण की गई थी। तथापि, चार प्राधिकरणों ⁶ में लीगेसी डाटा के डिजीटाइजेशन का कार्य शुरू नहीं किया गया था।
5.2.10.2 प्रणाली का आंशिक उपयोग: निष्पादन लेखापरीक्षा में यह इंगित किया गया था कि हस्तलिखित रसीदें एवं कैश बुक प्रचलन में थी तथा प्रवर्तन मोड्यूल उपयोग में नहीं था।	5.2.17 (i): कंप्यूटरीकरण के विभिन्न स्तरों के लिए टाईमफ्रेम स्थापित करना और पूर्ण ढंग से परियोजना का क्रियान्वयन सुनिश्चित करना।	पी.ए.सी. ने सिफारिश की थी कि प्रणाली में उपलब्ध प्रोसेसिंग क्षमता का पूरी तरह से उपयोग करने के लिए वाहन साफ्टवेयर के संपूर्ण वर्कफ्लो का कार्यान्वयन, जितनी जल्दी संभव हो, पूर्ण किया जाना चाहिए।	कैश बुक की हस्तलिखित प्रणाली सभी आर.टी.ए.ज तथा आर.ए.ज में समाप्त कर दी गई थी। तथापि, मूल परमिट, वाहनों के चालान, प्रदूषण जांच केंद्रों और ड्राईविंग प्रशिक्षण स्कूलों से संबंधित कार्य आर.टी.ए.ज में डिजीटाइज्ड नहीं किए गए थे।
5.2.10.7 नागरिक केन्द्रक सेवा का अप्रावधान: परियोजना के उद्देश्यों में से एक, कमीशन एजेंटों पर निर्भरता को कम करने के लिए आवेदन	5.2.17 (i): कंप्यूटरीकरण के विभिन्न स्तरों के लिए टाईमफ्रेम स्थापित करना	समिति ने विभाग से परियोजना का उद्देश्य समयबद्ध ढंग से प्राप्त करने के लिए ठोस कदम उठाने की	आर.टी.ए.ज के लिए ई-पेमेंट (रोड़ टैक्स), राष्ट्रीय परमिट स्कीम, वाहन खोज, फार्मों की डाऊनलोडिंग इत्यादि जैसी नागरिक सेवाएं आम

⁶ आर.ए.ज.: फरीदाबाद, पानीपत, रोहतक तथा आर.टी.ए. फरीदाबाद।

प्रतिवेदन में किए गए लेखापरीक्षा उपलब्धियां	की गई सिफारिशें	पी.ए.सी. की सिफारिशें	लेखापरीक्षा उपलब्धियां / टिप्पणी
फार्मों की डाऊनलोडिंग, मिलने की अनुमति प्राप्त करना, आवेदनों का प्रस्तुतिकरण, पेमेंट गेटवे के माध्यम से ऑनलाईन पेमेंट करना इत्यादि जैसी ऑनलाईन सेवाएं प्रदान करके दक्ष एवं त्वरित ढंग से भीड़ मुक्त सेवाएं प्रदान करना था।	और पूर्ण ढंग से परियोजना का क्रियान्वयन सुनिश्चित करना।	इच्छा प्रकट की।	जनता को उपलब्ध करवाई गई है। तथापि, पंजीकरण प्राधिकारियों (एम.वी.) के पास पंजीकृत वाहनों के लिए करों/फीसों का ई-पेमेंट, ऑनलाईन मिलने का समय मांगना, आवेदनों का ऑनलाईन प्रस्तुतिकरण शुरू नहीं किया गया है। पांच स्थानों पर सारथी का कार्यान्वयन भी किया गया था जो लाईसेंसों के लिए फीसों का ऑनलाईन भुगतान का प्रावधान करता है।
5.2.13.1 एक से अधिक वाहनों को समान इंजन नंबर और चैसीज नंबर देना: नमूना-जांच किए गए यूनितों द्वारा अनुरक्षित डाटा के विश्लेषण ने प्रकट किया कि विभिन्न पंजीकरण नंबर वाले वाहनों के लिए एकसमान इंजन नंबर तथा/या एकसमान चैसीज नंबर कैप्चर किए गए थे।	5.2.17 (v): डाटा कैप्चर के समय वैधता जांच के सुदृढीकरण तथा डाटा एंट्री प्रक्रिया के सही पर्यवेक्षण और प्रणाली में गलत और अनावश्यक डाटा की प्रविष्टि रोकने के लिए इनपुट और संसाधन नियंत्रणों का सुदृढीकरण।	समिति ने विभाग से वाहन एवं सारथी परियोजना के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए ठोस कदम उठाने की इच्छा प्रकट की।	एप्लीकेशन दूसरे वाहन के लिए एकसमान चैसीज नंबर की प्रविष्टि की अनुमति नहीं देता। तथापि, विभिन्न पंजीकरण नंबरों वाले वाहनों के लिए एकसमान इंजन नंबर की प्रविष्टि रोकने के लिए एप्लीकेशन में कोई वैधता जांच मौजूद नहीं थी।
5.2.14.1 दोहरे लाईसेंसों का जारी करना: अपर्याप्त वैधता जांचों के कारण एप्लीकेशन एक ही व्यक्ति को ड्राइविंग लाईसेंस दो बार जारी करने के मामलों का पता नहीं लगा सकी।	5.2.17 (v): डाटा कैप्चर के समय वैधता जांच के सुदृढीकरण तथा डाटा एंट्री प्रक्रिया के सही पर्यवेक्षण और प्रणाली में गलत और अनावश्यक डाटा की प्रविष्टि रोकने के लिए इनपुट और संसाधन नियंत्रणों का सुदृढीकरण।	समिति ने विभाग को वाहन एवं सारथी साफ्टवेयर परियोजना के उद्देश्यों को समयबद्ध ढंग से प्राप्त करने के लिए सच्ची भावना से ठोस कदम उठाने का निदेश दिया।	नमूना-जांच किए गए यूनितों द्वारा उपलब्ध करवाए गए डाटा के विश्लेषण ने एक ही आवेदक को दोहरे लाईसेंसों के निर्गम के मामले प्रकट किए।

प्रतिवेदन में किए गए लेखापरीक्षा उपलब्धियां	की गई सिफारिशें	पी.ए.सी. की सिफारिशें	लेखापरीक्षा उपलब्धियां / टिप्पणी
<p>5.2.15.2 व्यवसाय निरन्तरता और आपदा वसूली योजना की कमी: यह इंगित किया गया था कि विभाग के पास प्रणाली विफलता की घटना में विभागीय गतिविधियों की निरन्तरता रखने के लिए औपचारिक व्यवसाय निरन्तरता तथा आपदा वसूली योजना नहीं थी।</p>	<p>5.2.17 (ii): विश्वसनीय आशंका निर्धारण यंत्रावली तथा आपदा वसूली के साथ एक आई.टी. सुरक्षा नीति और प्रणाली से अधिकतम आऊटपुट काम में लाने के लिए व्यवसाय निरन्तरता योजना तैयार करना।</p>	<p>समिति ने विभाग को वाहन एवं सारथी साफ्टवेयर परियोजना के उद्देश्यों को समयबद्ध ढंग से प्राप्त करने के लिए सच्ची भावना से ठोस कदम उठाने का निदेश दिया।</p>	<p>नमूना-जांच किए गए 19 स्थानों में से 17 स्थानों पर बैक-अप सर्वर स्थापित नहीं किया गया था तथा पांच स्थानों पर ऑफ-साईट स्टोरेज अनुरक्षित नहीं किया जा रहा था।</p>

(ग) पूर्ण कार्यान्वयन

प्रतिवेदन में किए गए लेखापरीक्षा उपलब्धियां	की गई सिफारिशें	पी.ए.सी. की सिफारिशें	लेखापरीक्षा उपलब्धियां / टिप्पणी
<p>5.2.11.1 अप्राधिकृत प्रिंट रिपोर्ट्स डिजाइन करके दैनिक संग्रहण रजिस्ट्रों /डी.सी.आर.ज/कैश बुक के सृजन ने सरकारी खाते में राजस्व का कम जमा सुसाधित किया: आर.ए., रोहतक में एप्लीकेशन में उपलब्ध इन-बिल्ट रिपोर्ट की बजाए वाहन एप्लीकेशन के माध्यम से कैप्चर किया गया डाटा उपयोग करके रसीदों एवं कैशबुक के सृजन हेतु इन-हाउस रिपोर्ट डिजाइन की गई थी। कैशबुक रिपोर्ट डिजाइन करते समय कुछ फील्डों की मैपिंग छूट गई थी। फील्डों की अनुचित मैपिंग, आम जनता के माध्यम से एकत्रित कुल धन इस रिपोर्ट में प्रतिबिंबित नहीं किया इससे सरकारी लेखे में कम राजस्व जमा हुआ।</p>	<p>5.2.17 (iv): पारदर्शिता और प्रभावी आन्तरिक नियंत्रणों को सुनिश्चित करने के लिए सही प्रलेखित परिवर्तन प्रबंधन प्रक्रिया का अनुरक्षण।</p>	<p>समिति ने दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध कानून/नियमों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने की सिफारिश की है।</p>	<p>अनधिकृत प्रिंट रिपोर्ट एन.आई.सी. द्वारा वापस ले ली गई थी तथा वाहन एप्लीकेशन की इन-बिल्ट रिपोर्ट कार्यान्वित की गई थी। विभाग ने अपने उत्तर में आगे बताया कि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने के पश्चात लेखा अधिकारी, जिला नगर आयोजक, रोहतक द्वारा विस्तृत जांच-पड़ताल की गई थी तथा कम जमा करवाई गई फीस/कर की ₹ 8.08 लाख की राशि संबंधित कर्मचारी से वसूल की गई और खजाने जमा करवाई गई थी।</p>
<p>5.2.11.2 वाहन के साथ कोई संयोजन न रखने वाले लोकल साफ्टवेयर का प्रयोग: आर.ए., फरीदाबाद में ड्राईविंग लाईसेंसों/पंजीकरण प्रमाण-पत्रों को तैयार करने से संबंधित कार्य</p>	<p>5.2.17 (i): कंप्यूटरीकरण के विभिन्न स्तरों के लिए टाइमफ्रेम स्थापित करना और पूर्ण ढंग से</p>	<p>समिति ने वाहन तथा सारथी परियोजनाओं की मानीटरिंग तथा मूल्यांकन के लिए तुरंत प्रभावी कदम</p>	<p>आर.ए., फरीदाबाद ने अपने उत्तर में बताया कि डी.एल.ज तथा आर.सी.ज जारी करने से संबंधित कार्य बाहरी एजेंसी से वापस ले लिया गया था तथा वाहन एवं सारथी</p>

प्रतिवेदन में किए गए लेखापरीक्षा उपलब्धियां	की गई सिफारिशें	पी.ए.सी. की सिफारिशें	लेखापरीक्षा उपलब्धियां / टिप्पणी
बाहरी एजेंसी को दिया गया था। एजेंसी, वित्तीय डाटा कैचर करने के लिए फोक्सप्रो में विकसित अपने स्वयं के साफ्टवेयर का प्रयोग कर रही थी। इस प्रकार, इस एप्लीकेशन के माध्यम से सृजित रसीदें तथा कैश-बुक वाहन तथा सारथी एप्लीकेशनों में स्टोर किए गए डाटा से मेल नहीं खाती थी।	परियोजना का क्रियान्वयन सुनिश्चित करना।	उठाने की सिफारिश की थी।	एप्लीकेशनों का संपूर्ण वर्क-फ्लो वर्ष 2012 से कार्यान्वित किया गया था। यूनिट द्वारा उपलब्ध करवाए गए डाटा के विश्लेषण ने भी प्रकट किया कि वाहन एवं सारथी एप्लीकेशनों के माध्यम से अन्य सूचना के अतिरिक्त वित्तीय डाटा भी कैचर किया जा रहा था।
5.2.11.3 दोहरा डाटाबेस: आर.ए., गुडगांव में वाहन के दो पृथक डाटाबेस उपयोग में थे। एक डाटाबेस में फीस एवं कर के संग्रहण से संबंधित डाटा स्टोर किया जा रहा था और दूसरे डाटाबेस में वाहनों तथा मालिकों के ब्यौरे स्टोर किए जा रहे थे। दोनों डाटाबेस में स्टोर की गई सूचना एक-दूसरे से सयोजित नहीं थी।	5.2.17 (i): कंप्यूटरीकरण के विभिन्न स्तरों के लिए टाइमफ्रेम स्थापित करना और पूर्ण ढंग से परियोजना का क्रियान्वयन सुनिश्चित करना।	समिति ने परियोजना की मानीटरिंग तथा मूल्यांकन के लिए तुरंत प्रभावी कदम उठाने की सिफारिश की ताकि राज्य में सभी पंजीकरण प्राधिकरणों में एकल डाटाबेस अनुरक्षित किया जा सके।	आर.ए., गुडगांव ने बताया कि अब वाहन का समग्र वर्क-फ्लो एकल सर्वर में डाला गया है। आर.ए., गुडगांव द्वारा उपलब्ध करवाए गए वाहन डाटा के लेखापरीक्षा विश्लेषण ने भी प्रकट किया कि पूर्ण सूचना एकल डाटा बेस में कैचर की जा रही है।
5.2.13.4 अविश्वसनीय डाटा: यह इंगित किया गया कि अनेक मामलों में देय राशि तथा साफ्टवेयर द्वारा परिकलित राशि के मध्य मेल नहीं था। विश्लेषण ने यह भी प्रकट किया कि मालिकों के ब्यौरे कई प्रार्थियों के पक्ष में उन्हें उनकी पसंद के पंजीकरण नंबर के आबंटन के लिए अन्तःपरिवर्तित हो गए थे।	5.2.17 (v): डाटा कैचर के समय वैधता जांच के सुदृढीकरण तथा डाटा एंट्री प्रणाली के सही पर्यवेक्षण और प्रणाली में गलत और अनावश्यक डाटा की प्रविष्टि रोकने के लिए इनपुट और संसाधन नियंत्रणों का सुदृढीकरण।	समिति ने विभाग से वाहन एवं सारथी परियोजना के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए सच्ची भावना से ठोस कदम उठाने की इच्छा प्रकट की।	एप्लीकेशन के अध्ययन ने प्रकट किया कि वाहन श्रेणी तथा चैसिज नंबर का संपादन रोक लिया गया है जबकि अन्य सूचना संपादन का अधिकार भी केवल प्रशासक तक प्रतिबंधित किया गया है। आगे, रिपोर्ट में इंगित किए गए अनुसार पंजीकरण नंबरों की स्वैपिंग रोकने के लिए अनुमोदित डाटा के संपादन हेतु कारणों को स्टोर करने के लिए अनिवार्य फील्ड शामिल किए गए हैं।
5.2.13.5 एक ही बीमा कवर नोट वाले दो या अधिक वाहनों का पंजीकरण: प्रतिवेदन में यह इंगित किया गया था कि एप्लीकेशन में समान बीमा कंपनी द्वारा जारी किए गए समान बीमा कवर नोट को ब्लॉक करने के लिए कोई वैधता नियंत्रण जांच नहीं थी।	5.2.17 (v): डाटा कैचर के समय वैधता जांच के सुदृढीकरण तथा डाटा एंट्री प्रणाली के सही पर्यवेक्षण और प्रणाली में गलत और अनावश्यक डाटा की प्रविष्टि	समिति ने विभाग से वाहन एवं सारथी परियोजना के उद्देश्यों को समयबद्ध ढंग से प्राप्त करने के लिए सच्ची भावना से ठोस कदम उठाने की इच्छा प्रकट की।	वाहन एप्लीकेशन के अध्ययन ने प्रकट किया कि एप्लीकेशन, एक से अधिक वाहन के विरुद्ध समान बीमा कंपनी के समान बीमा कवर-नोट नंबर की प्रविष्टि अनुमत नहीं करती।

प्रतिवेदन में किए गए लेखापरीक्षा उपलब्धियां	की गई सिफारिशें	पी.ए.सी. की सिफारिशें	लेखापरीक्षा उपलब्धियां / टिप्पणी
	रोकने के लिए इनपुट और संसाधन नियंत्रणों का सुदृढीकरण।		
<p>5.2.14.2 अव्यस्क व्यक्तियों को लाईसेंस जारी करना</p> <p>5.2.14.3 लर्निंग लाईसेंस जारी करने के 30 दिन के भीतर नियमित लाईसेंस जारी करना</p> <p>5.2.14.4 समाप्त लर्निंग लाईसेंस के आधार पर ड्राइविंग लाईसेंस जारी करना</p> <p>5.2.14.5 दो पहिया लर्निंग लाईसेंस के आधार पर चार पहिया के ड्राइविंग लाईसेंस जारी करना:</p> <p>यह प्रतिवेदित किया गया था कि अपर्याप्त वैधता जांचों के कारण सारथी एप्लीकेशन अनुच्छेदों 5.2.14.2 से 5.2.14.5 में उल्लिखित मामलों को ब्लॉक करने में सक्षम नहीं था।</p>	<p>5.2.17 (v): डाटा कैंप्यर के समय वैधता जांच के सुदृढीकरण तथा डाटा एंट्री प्रणाली के सही पर्यवेक्षण और प्रणाली में गलत और अनावश्यक डाटा की प्रविष्टि रोकने के लिए इनपुट और संसाधन नियंत्रणों का सुदृढीकरण।</p>	<p>समिति ने विभाग से वाहन एवं सारथी परियोजना के उद्देश्यों को समयबद्ध ढंग से प्राप्त करने के लिए सच्ची भावना से ठोस कदम उठाने की इच्छा प्रकट की।</p>	<p>अव्यस्क आवेदकों को डी.एल. के निर्गम, लर्नर लाईसेंस (एल.एल.) के निर्गम से 30 दिनों के भीतर डी.एल. का निर्गम, समाप्त एल.एल. के आधार पर डी.एल. का निर्गम तथा एल.एल. में उल्लिखित से अन्य वाहनों का अनुमोदन के संबंध में ऊपर उल्लिखित अनुच्छेदों में की गई अभ्युक्तियों को दूर करने के लिए सारथी वर्सन 1.0 में पर्याप्त वैधता नियंत्रण जांच शामिल किए गए थे।</p>

5.3.3 अन्य लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों की स्थिति

नगण्य/कोई प्रगति नहीं

5.2.12.1 पथ कर की संशोधित दरों के कार्यान्वयन में विलंब

यह इंगित किया गया था कि 13 जनवरी 2011 को अधिसूचित करों की वृद्धित दरों के कार्यान्वयन के लिए एप्लीकेशन को समय पर संशोधित नहीं किया गया था परिणामस्वरूप ₹ 1.26 करोड़ की राशि के कर की हानि हुई। पी.ए.सी. ने विभाग से वाहन तथा सारथी परियोजना के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए प्रभावी कदम उठाने की इच्छा प्रकट की। अनुवर्तन लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि कोई राशि वसूल नहीं की गई है (अक्टूबर 2016)।

आंशिक कार्यान्वयन

5.2.10.8 परियोजना की मानीटरिंग तथा मूल्यांकन

यह प्रतिवेदित किया गया था कि विभाग ने प्रभावी कार्यक्रम कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए कोई मानीटरिंग कक्ष स्थापित नहीं किया था। आंतरिक लेखापरीक्षा स्टॉफ इन एप्लीकेशनों के इलैक्ट्रॉनिक डाटा के उपयोग में शामिल नहीं था। आगे, भारत सरकार द्वारा प्रदान की गई परिसंपत्तियों का कभी भी भौतिक सत्यापन नहीं किया गया था। पी.ए.सी. ने विभाग को इसकी

सच्ची भावना से परियोजना की मानीटरिंग तथा मूल्यांकन करने के लिए तुरंत आवश्यक कदम उठाने की सिफारिश की। अनुवर्तन लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि नमूना-जांच किए गए आर.एज/आर.टी.एज को सरकार द्वारा प्रदान की गई परिसंपत्तियों का भौतिक सत्यापन नहीं किया गया था।

5.2.12.2 संशोधित पेनल्टी दरों के कार्यान्वयन में विलंब

विभाग ने अपनी अधिसूचना (जुलाई 2011) में अधिसूचित किया कि यदि कोई वाहन इसकी खरीद के 21 दिनों के बाद पंजीकृत किया जाता है तो देय कर के 0.5 प्रतिशत की दर पर पेनल्टी प्रभारित की जाएगी। लेखापरीक्षा ने इंगित किया कि एप्लीकेशन (साफ्टवेयर) को वाहनों के विलंबित पंजीकरण पर पेनल्टी की गणना करने के लिए संशोधित नहीं किया गया था परिणामस्वरूप राज्य राजकोष को ₹ 45.08 लाख की हानि हुई। पी.ए.सी. ने इच्छा प्रकट की कि विभाग को वाहन तथा सारथी परियोजना के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए प्रभावी कदम उठाने चाहिए। अनुवर्तन लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि कोई राशि वसूल नहीं की गई है। यह आगे प्रकट किया गया था कि वाहनों के विलंबित पंजीकरण पर देय पेनल्टी की गणना करने के लिए एप्लीकेशन को एक पैच शामिल करके संशोधित किया गया था।

निष्कर्ष

सरकार द्वारा स्वीकृत लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के कार्यान्वयन की सीमा 35 प्रतिशत कार्यान्वित की गई, 30 प्रतिशत आंशिक कार्यान्वित की गई तथा 35 प्रतिशत कार्यान्वित नहीं की गई थी (मई 2016)। लेखापरीक्षा में 2011 में इंगित की गई कई कमियां निरंतर विद्यमान थी जो विभाग द्वारा किए गए कंप्यूटरीकरण प्रयासों की प्रभाविकता तथा उपयोगिता को कम कर रही थी।

मामला जून 2016 में सरकार को प्रतिवेदित किया गया था; इसका उत्तर प्रतीक्षित था (अक्टूबर 2016)।

आबकारी एवं कराधान विभाग

यात्री एवं माल कर

5.4 माल कर की अवसूली/कम वसूली

माल ढोने के लिए प्रयुक्त 647 सार्वजनिक अथवा निजी वाहनों के मालिकों ने अप्रैल 2013 तथा मार्च 2015 के मध्य विभिन्न अवधियों के लिए माल कर जमा नहीं करवाया, परिणामस्वरूप ₹ 41.45 लाख के माल कर की अवसूली/कम वसूली हुई। इसके अतिरिक्त ₹ 19.36 लाख का ब्याज भी उद्ग्राह्य था।

मोटर वाहन अधिनियम के अनुसार 25 मार्च 2011 से लोडिंग क्षमता के आधार पर निर्धारित दरों पर राज्य में अथवा राज्य के अन्दर से जाने वाले सार्वजनिक अथवा निजी वाहनों पर एकमुश्त में माल कर उद्ग्राह्य है। दरें, ₹ 4,000 प्रतिवर्ष (10 टन से ज्यादा नहीं), ₹ 5,600 प्रतिवर्ष

(10 टन से ज्यादा लेकिन 17 टन से ज्यादा नहीं) और ₹ 12,000 प्रतिवर्ष (17 टन से ज्यादा) हैं। कर, समान त्रैमासिक किशतों में, तिमाही जिससे भुगतान संबंधित हो, के आरंभ से 30 दिनों के अंदर भुगतान योग्य है। पंजाब यात्री एवं माल करधान (पी.पी.जी.टी.) नियम, 1952 का नियम 22 प्रावधान करता है कि यदि अधिनियम अथवा इन नियमों के अंतर्गत किसी मालिक द्वारा कोई राशि देय है तो कर-निर्धारण प्राधिकारी मांग नोटिस जारी करेगा तथा नोटिस जारी करने की तारीख से कम से कम 15 दिन बाद की तारीख नियत करेगा जब तक मालिक ऐसे भुगतान के प्रमाण में प्राप्त किया गया चालान प्रस्तुत कर सकता है। आगे, पी.पी.जी.टी. अधिनियम की धारा 14 (बी) के अनुसार यदि निर्धारित समय के भीतर किसी कर अथवा पेनल्टी का भुगतान नहीं किया जाता है तो वाहन का मालिक कर का भुगतान न की गई राशि पर

दो प्रतिशत प्रतिमाह की दर पर ब्याज का भुगतान करने के लिए दायी होगा।

उप-आबकारी एवं करधान आयुक्त (यात्री एवं माल कर) {डी.ई.टी.सी. (पी.जी.टी.)} के 12 कार्यालयों⁷ के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा ने प्रकट किया (अगस्त 2014 से सितंबर 2015) कि माल ढोने के लिए प्रयुक्त 647 सार्वजनिक अथवा निजी वाहनों के मालिकों ने अप्रैल 2013 तथा मार्च 2015 के मध्य विभिन्न अवधियों के लिए ₹ 41.45 लाख का माल कर जमा नहीं करवाया। विभाग द्वारा कोई मांग नोटिस जारी नहीं किए गए थे, न ही देयों की वसूली की मॉनीटरिंग हेतु कोई प्रणाली थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 41.45 लाख के माल कर की अवसूली/कम वसूली हुई। इसके अतिरिक्त पी.पी.जी.टी. अधिनियम के अनुसार ₹ 19.36 लाख का ब्याज भी उद्ग्राह्य था।

यह इंगित किए जाने पर सभी डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) ने सितंबर 2015 तथा जून 2016 के मध्य बताया कि ब्याज सहित ₹ 8.42 लाख का माल कर वसूल किया गया था तथा ₹ 52.39 लाख की बकाया राशि को वसूल करने के लिए शेष वाहन मालिकों को नोटिस जारी किए गए थे।

मामला अप्रैल 2016 में सरकार को प्रतिवेदित किया गया था; इसका उत्तर प्रतीक्षित था (अक्टूबर 2016)।

5.5 यात्री कर की अवसूली/कम वसूली

247 टैक्सी कार/मैक्सी कैब, 100 शैक्षिक संस्थान बसों तथा 35 परिवहन सहकारी सोसाइटी बसों के वाहन मालिकों ने या तो यात्री कर जमा नहीं करवाया या कम जमा करवाया, परिणामस्वरूप ₹ 51.76 लाख के यात्री कर की अवसूली/कम वसूली हुई। इसके अतिरिक्त, ₹ 21.93 लाख का ब्याज भी उद्ग्राह्य था।

पी.पी.जी.टी. अधिनियम की धारा 9 (1) (iv), (iv-ए) एवं 9(2एफ) (i) तथा तथा उसके

⁷ भिवानी, फरीदाबाद (पूर्व), फरीदाबाद (पश्चिम), फतेहाबाद, हिसार, झज्जर, जींद, कैथल, कुरुक्षेत्र, रेवाड़ी, सोनीपत तथा यमुनानगर।

अधीन बनाए गए नियम टैक्सी कार/मैक्सी कैब तथा शैक्षिक संस्थाओं की बसों⁸ पर यात्री कर

के उद्ग्रहण का प्रावधान करते हैं। अगस्त 2014 की अधिसूचना के अनुसार, राज्य के लिंक रूटों पर बसें चलाने वाली सहकारी समिति के परमिटधारकों से निर्धारित दरों पर यात्री कर का भुगतान करना अपेक्षित है। आगे, पी.पी.जी.टी. अधिनियम की धारा 14बी के अनुसार यात्री कर के विलंबित भुगतान पर दो प्रतिशत प्रति माह की दर पर ब्याज भी उद्ग्रह्य है। यात्री कर से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा ने ₹ 21.93 लाख के ब्याज सहित ₹ 73.69 लाख की राशि के यात्री कर का अनुद्ग्रहण/कम उद्ग्रहण प्रकट किया जैसा नीचे विवरण दिया गया है।

5.5.1 डी.ई.टी.सी. (पी.जी.टी.) के पांच कार्यालयों⁹ के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा ने प्रकट किया (अगस्त 2014 से अगस्त 2015) कि यात्रियों को ढोने के लिए प्रयुक्त 247 टैक्सी कार/मैक्सी कैब मालिकों ने अप्रैल 2013 तथा मार्च 2015 के मध्य विभिन्न अवधियों के लिए ₹ 12.45 लाख का यात्री कर जमा नहीं करवाया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 12.45 लाख के यात्री कर की अवसूली/कम वसूली हुई। इसके अतिरिक्त पी.पी.जी.टी. अधिनियम के अनुसार ₹ 6.61 लाख का ब्याज भी उद्ग्रह्य था।

यह इंगित किए जाने पर सभी डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) ने नवंबर 2014 तथा दिसंबर 2015 के मध्य बताया कि ₹ 1.43 लाख की राशि वसूल की गई थी तथा ₹ 17.63 लाख की शेष राशि को वसूल करने के लिए प्रयास किए जाएंगे।

5.5.2 डी.ई.टी.सी. (पी.जी.टी.) के छः कार्यालयों¹⁰ के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा ने प्रकट किया (अगस्त 2014 एवं सितंबर 2015 के मध्य) कि विद्यार्थियों को ले जाने के लिए प्रयुक्त 100 शैक्षिक संस्थाओं की बसों के मालिकों ने जुलाई 2013 तथा मार्च 2015 के मध्य विभिन्न अवधियों के लिए ₹ 16.60 लाख का यात्री कर जमा नहीं करवाया। विभाग ने चूककर्ता बस मालिकों से कर वसूल करने के लिए मांग नहीं उठाई। इसके परिणामस्वरूप ₹ 16.60 लाख के यात्री कर की अवसूली/कम वसूली हुई। इसके अतिरिक्त पी.पी.जी.टी. अधिनियम के अनुसार ₹ 7.00 लाख का ब्याज भी उद्ग्रह्य था।

यह इंगित किए जाने पर चार डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.)¹¹ ने नवंबर 2014 तथा मई 2016 के मध्य बताया कि ₹ 7.33 लाख की राशि वसूल की गई थी तथा ₹ 7.99 लाख की शेष राशि को वसूल करने के लिए प्रयास किए जाएंगे। डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) झज्जर तथा कुरुक्षेत्र से ब्याज सहित ₹ 8.28 लाख की बकाया राशि की वसूली पर आगे प्रगति रिपोर्ट प्रतीक्षित थी (अक्टूबर 2016)।

⁸ “शैक्षिक संस्थान बस” से तात्पर्य एक ओमनी बस है जो एक कालेज, स्कूल अथवा अन्य शैक्षिक संस्थान द्वारा स्वामित्व प्राप्त है तथा इसकी किसी प्रकार की गतिविधियों के संबंध में केवल शैक्षिक संस्थान के विद्यार्थियों अथवा स्टॉफ को लाने-ले जाने के लिए प्रयुक्त की जाती है।

⁹ भिवानी, गुड़गांव, कैथल, पानीपत तथा रेवाड़ी।

¹⁰ गुड़गांव, जगाधरी, झज्जर, करनाल, कुरुक्षेत्र तथा सोनीपत।

¹¹ गुड़गांव, जगाधरी, करनाल तथा सोनीपत।

5.5.3 डी.ई.टी.सी. (पी.जी.टी.) के सात कार्यालयों¹² के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा (जून 2014 से जुलाई 2015) ने प्रकट किया कि 35 परिवहन सहकारी सोसाइटी बसों के मालिकों ने अप्रैल 2013 तथा मार्च 2015 के मध्य विभिन्न अवधियों के लिए संपूर्ण या आंशिक मासिक यात्री कर जमा नहीं करवाया। यात्री कर वसूल करने के लिए विभाग द्वारा कोई कार्रवाई

नहीं की गई। इसके परिणामस्वरूप ₹ 22.71 लाख के यात्री कर की अवसूली/कम वसूली हुई। इसके अतिरिक्त पी.पी.जी.टी. अधिनियम के अनुसार ₹ 8.32 लाख का ब्याज भी उद्ग्राह्य था।

यह इंगित किए जाने पर सभी डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) ने दिसंबर 2015 तथा मई 2016 के मध्य बताया कि ब्याज सहित ₹ 6.42 लाख की राशि वसूल की गई थी तथा ₹ 24.61 लाख की शेष राशि को वसूल करने के लिए प्रयास किए जाएंगे। वसूली पर आगे प्रगति प्रतीक्षित थी (अक्टूबर 2016)।

ये अप्रैल 2016 में सरकार को प्रतिवेदित किए गए थे; इसका उत्तर प्रतीक्षित था (अक्टूबर 2016)।

¹²

अंबाला, भिवानी, झज्जर, जींद, कैथल, कुरूक्षेत्र तथा सिरसा।