

अध्याय VI: सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय

6.1 निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों की स्थापना के लिए योजना

उपकरण आपूर्तिकर्ता को अंतिम रूप देने में देरी, खराब नियोजन और अप्रभावी निगरानी के कारण ग्यारहवीं योजना के दौरान योजनाबद्ध आईएण्डसी केंद्रों का अभी तक (सितंबर 2019) पूर्ण होने में देरी/गैर-संचालन हुआ। इस प्रकार, योजना को लागू करने का उद्देश्य अर्थात् प्रभावी वाहन निरीक्षण प्रणाली का कार्यान्वयन, सड़क की स्थिति में सुधार और बाकी राज्यों में इस तरह के मॉडल आईएण्डसी केंद्रों को दोहराना अभी तक पूरी तरह से प्राप्त नहीं किया जा सका है।

6.1.1 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच/मंत्रालय) ने, प्रयोग में लाये जाने वाले पुराने वाहनों के खराब रख-रखाव और सर्विसिंग के कारण, जो न केवल पर्यावरण के लिये नुकसानदायक है, बल्कि सड़क पर सुरक्षा के लिये भी खतरा है, ₹280 करोड़ के अनुमानित प्रावधान से स्वचालित निरीक्षण एवं प्रमाणन केन्द्रों (आईएण्डसी केन्द्र) की स्थापना की एक योजना परिकल्पित (अगस्त 2009) की। इसी क्रम में, मंत्रालय द्वारा नौ राज्यों¹ में प्रायोगिक आधार पर, राष्ट्रीय स्वचालित परीक्षण और शोध एवं विकास संरचनागत परियोजना (एनएटीआरआईपी) द्वारा किये गये अध्ययन पर आधारित, आईएण्डसी केन्द्र स्थापित करने की योजना शुरू की गई (XI (एफवाई) योजना/अगस्त 2009)।

इन आईएण्डसी केन्द्रों का मुख्य उद्देश्य साफ पर्यावरण को बढ़ाने के अतिरिक्त, प्रयोग होने वाले वाहनों की सुरक्षा तथा बचाव सुनिश्चित करना था। आदर्श आईएण्डसी केन्द्र में वाहनों की सड़क पात्रता की वैज्ञानिक जाँच को दिखाना था और वर्तमान में चल रही मैनुअल मूल्यांकन विधियों को हटाकर स्वचालित परीक्षण सुविधाओं से युक्त करना था। राज्यों को, शहर विशेष में वाहन संख्या पर आधारित, ऐसे आदर्श आईएण्डसी केन्द्रों की स्वयं/निजी भागीदारों के साथ प्रतिकृति तैयार करनी थी।

मंत्रालय ने भारतीय मोटर वाहन अनुसंधान एसोसिएशन (एआरएआई), पुणे को आईएण्डसी केन्द्रों में तकनीकी सहायता प्रदान करने के लिए तकनीकी सलाहकार नियुक्त करने का निर्णय लिया (अगस्त 2009), जिसमें वास्तु/डिजाइन अवधारणायें,

¹ राजस्थान, तेलंगाना, महाराष्ट्र, गुजरात, हरियाणा, मध्य प्रदेश, दिल्ली, कर्नाटक, उत्तर प्रदेश और हिमाचल प्रदेश। राज्य सरकार द्वारा भूमि विकास की अतिरिक्त लागत को न वहन करने के कारण हिमाचल प्रदेश में आईएण्डसी केन्द्र को निरस्त (जुलाई 2014) कर दिया गया था।

निविदा दस्तावेज, उपकरणों की खरीद, स्थापना और चालित करना एवं केन्द्र का प्रचालन शामिल था। मंत्रालय ने मोटर वाहन अधिनियम, 1988 और केन्द्रीय मोटर वाहन नियमों (सीएमवीआर), 1989 में कुछ विधायी बदलाव लाने का भी प्रस्ताव दिया, क्योंकि सीएमवीआर 1998 के नियम 62 में दिये गये उपयुक्तता परीक्षण के समय जाँचे जाने वाले मानकों की सूची को, सुरक्षा संबंधित ज्यादा मर्दों और वाहन निरीक्षण केन्द्र में स्वचालित परीक्षण उपकरण का प्रयोग करते हुए नियमित जाँचों की आवश्यकता वाले पर्यावरणीय मानकों को शामिल करने के लिये, संशोधित करने की आवश्यकता थी। यह भी विचार किया गया कि प्रत्येक आईएण्डसी केन्द्र प्रतिवर्ष ₹4.03 करोड़ का राजस्व उत्पादित करेगा।

संबंधित राज्य सरकारें नये केन्द्र की स्थापना के लिये भूमि (प्रत्येक केन्द्र के लिये तीन एकड़) और अन्य ढाँचागत सुविधायें उपलब्ध कराने के लिये उत्तरदायी थीं। मंत्रालय ने राज्यों में योजना का कार्यान्वयन भारतीय मोटरवाहन निर्माता सोसाईटी (एसआईएम), अंतर्राष्ट्रीय मोटर वाहन प्रौद्योगिकी केन्द्र (आईसीएटी) और भारत की मोटर वाहन रिसर्च एसोसिएशन (एआरएआई) से करवाने का निर्णय लिया और आईएण्डसी केन्द्र परियोजना क्रियाकलाप शुरू होने से 12 महीनों के भीतर प्रचालित होने थे। मंत्रालय ने (सितम्बर 2010 से नवम्बर 2014) आईएण्डसी केन्द्रों की स्थापना करने के लिए ₹14.40 करोड़² (कर रहित) की अनुमानित लागत से प्रत्येक चार लेन वाले केन्द्रों के लिये संबंधित राज्य सरकारों को प्रशासनिक अनुमोदन और वित्तीय स्वीकृतियां (ए/ए एवं एफ/एस) प्रदान की, उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश को छोड़कर जिसके लिये क्रमशः ₹12.62 करोड़ और ₹14.74 करोड़, की ए/ए एवं एफ/एस प्रदान की गई। परियोजना स्वीकृतियों का ब्यौरा नीचे तालिका 6.1 में दिया गया है:

तालिका 6.1: स्वीकृत परियोजनाओं का ब्यौरा

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	केन्द्र और राज्य का स्थान	एजेन्सी का नाम	सिविल निर्माण के लिये स्वीकृत राशि	जारी की गई राशि	पूर्ण होने की निर्धारित तिथि	प्रचालन शुरू होने की तिथि
1.	लखनऊ, उत्तरप्रदेश	आईसीएटी मानेसर	5.80	8.40	जनवरी 2016	केन्द्र उपकरण लगाने के लिये तैयार है।

² उपकरण, उपयोगिताएं और साफ्टवेयर सम्मिलित हैं (₹5.30 करोड़), सिविल निर्माण (₹5.80 करोड़), परिचालन एवं रखरखाव (₹2.65 करोड़) परियोजना प्रबन्धन शुल्क और गैराज लेखापरीक्षण (₹0.65 करोड़) = ₹14.40 करोड़

2.	नासिक, महाराष्ट्र	एआरएआई पुणे	5.80	6.08	जनवरी 2013	अक्टूबर 2015
3.	रेलमगरा, राजस्थान	एआरएआई पुणे	5.80	5.65	मार्च 2013	अभी शुरू होना है।
4.	सूरत, गुजरात	एआरएआई पुणे	5.80	4.90	मार्च 2014	मई 2017
5.	नेलामंगला, कर्नाटक	एआरएआई पुणे	5.80	5.55	जनवरी 2013	अक्टूबर 2016
6.	झुलझुली, दिल्ली	आईसीएटी मानेसर	5.80	5.60	मई 2013	जुलाई 2016
7.	मल्कापुर, तेलंगाना	एआरएआई पुणे	5.80	5.35	अगस्त 2013	केन्द्र उपकरण लगाने के लिये तैयार है।
8.	छिंदवाड़ा, मध्यप्रदेश	एसआईएएम	8.50	10.20	मई 2012	फरवरी 2016
9.	रोहतक, हरियाणा ³	आईसीएटी मानेसर	5.80	5.70	-	अगस्त 2016
	कुल		54.90	57.43		

मंत्रालय ने नौ राज्यों में इन परियोजनाओं के लिये ₹94.52 करोड़ की राशि जारी की, जिसमें ₹57.43 करोड़ सिविल निर्माण, ₹3.20 करोड़ परियोजना प्रबंधन शुल्क, ₹7.59 करोड़ उपयोगिताओं और करों के लिये तथा ₹26.10 करोड़ उपकरण के लिए शामिल थे। आईएण्डसी केन्द्रों के लिये कार्यान्वयन एजेन्सियाँ जैसे कि एसआईएएम, आईसीएटी और एआरएआई नामांकन के आधार पर चयनित की गई थीं और कार्य का आबंटन राज्यों की जनसांख्यिकी स्थिति, केन्द्रों को स्थापित करने की विशेषज्ञता और योग्यता के आधार पर किया गया।

6.1.2 लेखापरीक्षा में पाया गया कि :-

- (i) प्रारंभ में (सितम्बर 2010) यह निर्णय लिया गया कि परियोजनाओं की प्रत्येक कार्यान्वयन एजेन्सी द्वारा उपकरण खरीदे जायेंगे। हालाँकि, निविदा निरस्त कर दी गई क्योंकि यह जीएफआर के प्रावधानों के अनुरूप नहीं थी और यह निर्णय लिया गया (दिसम्बर 2010) कि सभी आईएण्डसी केन्द्रों के लिये उपकरण एकल निविदा

³ हरियाणा के अभिलेख लेखापरीक्षा को प्रदान नहीं किये गये।

के अन्तर्गत खरीदे जायेंगे। हांलांकि मंत्रालय ने उपकरण की विशिष्टताओं को अंतिम रूप देने में समय लेने के कारण निविदा देने में दो साल (नवम्बर 2012) का समय लिया। निविदा को अंतिम रूप दिया गया और 7 अगस्त 2013 को अधिनिर्णय पत्र जारी किया गया। इस प्रकार, निविदा को अंतिम रूप देने में तीन वर्षों से ज्यादा की देरी हुई।

- (ii) परियोजना के पूर्ण/चालू करने के बाद, केन्द्र को दो साल तक उपकरण आपूर्तिकर्ता द्वारा परिचालित करना था, उसके बाद आईएण्डसी केन्द्रों को राज्य सरकारों को हस्तांतरित करना था। इस प्रकार, ऐसा विचार करना आवश्यक था कि राज्य सरकारें परियोजना के प्रगति के निरीक्षण में सक्रिय रूप से शामिल रहे। इस उद्देश्य के लिए, मंत्रालय ने परियोजनाओं के लिये पूंजी जारी करने से पहले राज्य सरकारों और कार्यान्वयन एजेन्सियों के साथ एक त्रिपक्षीय समझौता ज्ञापन (एमओयू) किया। यद्यपि, मध्यप्रदेश के मामले में एमओयू जनवरी 2017 में हस्ताक्षरित हुए अर्थात् परियोजना के पूर्ण (मार्च 2016) होने के बाद हुआ। इसके अलावा मध्यप्रदेश के मामले में, मंत्रालय द्वारा भूमि विकास की लागत ₹20 लाख की धनराशि योजना दिशा-निर्देशों की अवहेलना करके जारी की गई।
- (iii) लेखापरीक्षा जाँच में पाया गया कि परियोजना दिशा-निर्देशों में स्वीकृति पत्रों में त्रैमासिक प्रगति रिपोर्टों के प्रावधान के अतिरिक्त कोई निर्धारित निगरानी तंत्र नहीं था। तथापि, यह पाया गया कि एसआईएएम, जिसने दिसम्बर 2010 से अप्रैल 2012 तक आईएण्डसी केन्द्र छिंदवाडा, मध्यप्रदेश के लिए पाँच त्रैमासिक प्रतिवेदन प्रस्तुत किये, के अतिरिक्त किसी अन्य कार्यान्वयन एजेंसी ने मंत्रालय को प्रगति की निगरानी हेतु त्रैमासिक प्रतिवेदन प्रस्तुत नहीं किए। इसके अतिरिक्त, न तो प्रशासनिक अनुमोदन में और न ही किसी संस्वीकृतियों में सामान्य वित्तीय नियमों (जीएफआर) के नियम 212 के अन्तर्गत उपयोग प्रमाणपत्रों (यूसी) के प्रस्तुतीकरण के अनिवार्य प्रावधान का वर्णन था।
- (iv) यह पाया गया कि देरी का मुख्य कारण कार्यान्वयन और प्रचालन एजेन्सी में अपर्याप्त संवीक्षण/तालमेल था। सिविल कार्य और उपकरण की आपूर्ति एक दूसरे पर निर्भर थी क्योंकि उपकरण की तकनीकी विशिष्टियाँ और सही आयामों का ब्यौरा और पिट्स की विशेषतायें उपकरण आपूर्तिकर्ता द्वारा निर्धारित की जाती थी। उपकरण लगाने के लिए इन केन्द्रों पर आवश्यक जगह की उपलब्धता, श्रमशक्ति और ढाँचे को सुनिश्चित किये बिना खरीदे गये, जिसके परिणामस्वरूप देरी हुई।

(v) इसके अतिरिक्त व्यय विभाग, वित्त मंत्रालय, ने XI योजना से XII योजना में चालू योजनाओं को अनवरत करने के लिए दिशानिर्देश (दिसम्बर 2011) निर्धारित किए थे। इनमें यह उल्लेख किया गया था कि XII योजना में परियोजना को चालू रखने से पहले, इस परियोजना को XI योजना के निष्पादन के संदर्भ में मूल्यांकित किया जाना था। हालांकि तकनीकी सलाहकार केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान (सीआईआरटी), पुणे द्वारा मंत्रालय को XI योजना के दौरान परियोजना के निष्पादन से संबंधित मूल्यांकन रिपोर्ट प्रस्तुत की थी (सितम्बर 2017) जिसमें निम्नलिखित मुख्य कमियाँ पाई गई :-

- प्रत्येक एजेन्सी का कार्य क्षेत्र स्पष्ट रूप से वर्णित नहीं था। दिशानिर्देशों के अनुसार, शेड निर्माण का लेआउट कार्यान्वयन एजेन्सी द्वारा उपलब्ध कराया जाना था और उपकरण आधार का लेआउट प्रचालन एजेन्सी द्वारा उपलब्ध कराया जाना था। दोनों एजेन्सियों के बीच तालमेल की कमी के कारण सिविल कार्य में देरी हुई।
 - परियोजना के शुरुआती चरण में आरटीओ कर्मचारियों को बहुत कम शामिल करने के कारण, वे जांच के तरीकों से भली भांति परिचित नहीं थे और उन्हें जाँच में प्रयोग करने वाले उपकरणों का कम ज्ञान था। दिशानिर्देशों में आरटीओ अधिकारियों के विशिष्ट प्रशिक्षण और उनकी योग्यता निर्माण के लिये कोई उल्लेख नहीं था, जिससे परियोजना को सौंपने के बाद केन्द्र के सतत् परिचालन को सुनिश्चित किया जा सके।
 - परियोजना में प्रक्रिया को सौंपने और लेने से संबंधित शर्तों के बारे में स्पष्ट उल्लेख नहीं था।
 - यद्यपि कुछ केन्द्र दिये गये समयानुसार स्थापित किये गये, यातायात विभाग ने जांच के लिये वाहन उपलब्ध कराने के लिये आवश्यक कदम उठाने में देरी की। इसलिये, कुछ केन्द्रों का प्रभावी उपयोग नहीं हो सका।
- (vi) नवम्बर 2018 तक, तीन केन्द्रों (तेलंगाना, राजस्थान एवं उत्तरप्रदेश) में उपकरण स्थापित/शुरू नहीं किये गये थे जिसके परिणामस्वरूप केन्द्रों के परिचालन में विलम्ब हुआ। छः केन्द्र (कर्नाटक, दिल्ली, मध्यप्रदेश, हरियाणा, गुजरात, महाराष्ट्र) 26 से 54 महीनों के विलम्ब के बाद, मार्च 2018 को परिचालन के लिए तैयार थे। लेखापरीक्षा नमूना जाँच में वार्षिक लक्ष्य के विरुद्ध वाहनों की संख्या का निरीक्षण किया गया तथा प्रत्येक केंद्र पर निम्नलिखित वाहनों की संख्या का उल्लेख किया

गया और राजस्व की राशि अर्जित की गई जैसा कि नीचे तालिका 6.2 में दिखाया गया है:

तालिका 6.2: आईएंडसी केन्द्रों पर वाहनों के निरीक्षण की संख्या और अर्जित राजस्व

क्रम सं.	आईएंडसी केन्द्र	वार्षिक लक्ष्य (वाहनों की संख्या)	उपलब्धि (वाहनों की संख्या जिनका निरीक्षण किया गया)	अर्जित राजस्व (₹ लाख में)	अवधि	टिप्पणी
1.	झुलझुली दिल्ली	तय नहीं	36,560	प्रदाय नहीं किया गया	01 अप्रैल 2017 से 31 अक्टूबर 2019	योजना के दस्तावेजों के अनुसार प्रत्येक वर्ष 1.25 लाख वाहनों का निरीक्षण करने के लिए केन्द्र बनाये गये थे। हालांकि, स्थापित क्षमता के सापेक्ष 36,560 वाहनों (11.31% प्रतिवर्ष के आधार पर) का ही निरीक्षण किया गया।
2.	नेलामांगला, कर्नाटक	तय नहीं	11,440	प्रदाय नहीं किया गया	01 अक्टूबर 2016 से 28 फरवरी 2019	केन्द्र आज की तारीख में सेवा में नहीं है। फरवरी 2020 में संचालन फिर से शुरू करने के लिए निविदा प्रक्रिया में है। परिचालन अवधि के दौरान भी 1.25 लाख वाहन प्रति वर्ष संस्थापित क्षमता का केवल 3.79% (प्रतिवर्ष के आधार पर) का ही
			कुछ नहीं		01 मार्च 2019 से 31 अक्टूबर 2019	

						उपयोग किया गया। इसलिए केन्द्र ज्यादातर निष्क्रिय रहा।
3.	रोहतक, हरियाणा	1.25 लाख से 1.50 लाख	33,664	प्रदाय नहीं किया गया।	1 अप्रैल 2017 से 31 अक्टूबर 2019	संस्थापित क्षमता के सापेक्ष केवल 33,664 वाहनों (10.41% प्रतिवर्ष के आधार पर) का निरीक्षण किया गया था।
4.	सूरत, गुजरात	36,000	3,835	28.42	06 अक्टूबर 2017 से 31 मार्च 2018	राज्य द्वारा निर्धारित लक्ष्य के सापेक्ष 34% उपयोग एवं 9.85% (प्रतिवर्ष के आधार पर) उपयोग यदि प्रतिवर्ष 1.25 लाख वाहनों की स्थापित क्षमता को माना जाता है।
			13,487	99.45	01 अप्रैल 2018 से 31 मार्च 2019	
			8,186	58.29	1 अप्रैल 2019 से 31 अक्टूबर 2019	
5.	छिंदवाडा, मध्यप्रदेश	तय नहीं	कुछ नहीं	-	2016-17	हांलाकि केंद्र 30 जनवरी 2016 को शुरू हुआ, इनमें से केवल 10 वाहनों का निरीक्षण किया गया। जिसके परिणामस्वरूप केन्द्र व्यावहारिक रूप से निष्क्रिय रहा और निवेश निष्फल रहा।
			10	0.09	2017-18	
			कुछ नहीं	-	2018-19	
			कुछ नहीं	-	1 अप्रैल 2019 से 31 अक्टूबर 2019	
6.	नासिक, महाराष्ट्र	तय नहीं	14,342	69.39	14 अक्टूबर 2015 से 31 मार्च 2016	प्रतिवर्ष लगभग 1.25 लाख वाहनों की स्थापित क्षमता के सापेक्ष कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया
			24,934	139.63	1 अप्रैल 2016 से 31 मार्च 2017	

			32,330	240.26	1 अप्रैल 2017 से 31 मार्च 2018	गया और केवल 1,20,488 वाहनों (23.80% प्रतिवर्ष के आधार पर) का निरीक्षण किया गया।
			30,667	234.79	1 अप्रैल 2018 से 31 मार्च 2019	
			18,215	139.15	1 अप्रैल 2019 से 31 अक्टूबर 2019	
7.	लखनऊ, उत्तरप्रदेश	अभी तक प्रचालन में नहीं।				
8.	रेलमगरा, राजस्थान					
9.	मलकापुर, तेलंगाणा					

(vii) उपरोक्त तालिका 6.2 से देखा जा सकता है कि निरीक्षण किए जाने वाले वाहनों की संख्या का वार्षिक लक्ष्य आईएण्डसी रोहतक, हरियाणा और सूरत, गुजरात को छोड़कर किसी भी केंद्र में तय नहीं किया गया था। छः केंद्र जो प्रचालित थे, उनमें से वास्तव में निरीक्षण किए गए और प्रमाणित वाहनों की कुल संख्या प्रति केंद्र की 1.25-1.35 लाख वाहनों की संस्थापित क्षमता से बहुत कम थी, जैसा कि योजना दिशानिर्देशों में परिकल्पित है। इसके अतिरिक्त, उपरोक्त अवधि के लिए सूरत गुजरात, छिंदवाड़ा-मध्य प्रदेश और नासिक-महाराष्ट्र द्वारा राजस्व के लिए दी गई जानकारी से संकेत मिलता है कि इन केंद्रों द्वारा क्रमशः ₹1.86 करोड़, ₹0.09 लाख, ₹8.23 करोड़ ही अर्जित किए थे, जो योजना दिशानिर्देशों में परिकल्पित प्रति वर्ष प्रति केन्द्र ₹4.03 करोड़ के अनुमानित राजस्व से बहुत कम था।

यह स्पष्ट है कि प्रत्येक केंद्र की क्षमता अत्यधिक कम है और तदनुसार प्रत्येक केंद्र के लिए वार्षिक अनुमानित राजस्व की तुलना में अर्जित राजस्व बहुत पीछे है।

(viii) मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 56 में स्वचालित परीक्षण स्टेशनों में वाहनों के अनिवार्य परीक्षण के संबंध में आवश्यक संशोधन को अगस्त 2019 के दौरान अधिसूचित किया गया। यह संशोधन जिस तारीख से प्रभावी होगा, उसे केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित किया जाएगा। जैसा कि स्वचालित आईएण्डसी केंद्रों की संस्थापना के लिए पायलट प्रोजेक्ट तीन राज्यों में पूरा होना बाकी है और इस योजना को अभी तक राज्यों द्वारा स्वयं/निजी भागीदारों के माध्यम से लागू करना

बाकी है, जैसा कि परिकल्पित है पूरे देश में इसका तत्काल कार्यान्वयन अनिश्चित है।

मंत्रालय ने अपने उत्तर (फरवरी 2018/अगस्त 2019) में कहा कि:

- प्रारम्भ में कार्यदायी संस्थाओं को उपकरण खरीदने के लिए कहा गया था। बाद में, उपकरण खरीद के लिए एकल निविदा प्रारम्भ करना तय किया गया। इसके अतिरिक्त, उपकरण की विशिष्टताओं को अंतिम रूप देना बड़ी चुनौती थी। आगे, मंत्रालय ने निविदा मूल्यांकन प्रक्रिया के दौरान दाखिल किए गये न्यायिक मामले एवं उपकरण प्रदाता को अंतिम रूप दिए जाने को विलम्ब का कारण बताया;
- हालांकि निष्पादन एजेंसी ने प्रगति रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की, लेकिन मंत्रालय समय-समय पर मंत्रालय में आयोजित बैठक में केंद्रों की प्रगति की समीक्षा करता रहा है। राज्य सरकार से प्रगति रिपोर्ट प्राप्त करने के बाद ही भुगतान स्वीकृत किए गए थे।
- उपयोगिता प्रमाणपत्रों के मुद्दे पर, मंत्रालय ने कहा कि यद्यपि संस्वीकृति आदेश में उपयोगिता प्रमाणपत्रों को भेजने के बारे में उल्लेख नहीं किया गया था, मंत्रालय ने गुजरात के मामले को छोड़कर उपयोगिता प्रमाणपत्रों को प्राप्त किए बिना निधि निर्गत नहीं की।
- मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम, 2019 द्वारा प्रमुख/अधिनियम की धारा 56 में आवश्यक प्रावधान किए गए हैं।
- यद्यपि सभी आईएण्डसी केंद्रों पर उपकरणों की आपूर्ति के लिए लेटर ऑफ अवार्ड 7 अगस्त 2013 को जारी किया गया था, लेकिन सुपुर्दगी आदेश अलग समय पर दिया गया।
- मंत्रालय ने 12वीं योजना के आईएण्डसी केंद्र के निविदा दस्तावेज में सीआईआरटी की अनुशंसाओं को शामिल किया है।

मंत्रालय का उत्तर निम्नलिखित के प्रकाश में देखा जा सकता है:

- मंत्रालय की ओर से निविदा के प्रकाशन के समय पहले विशिष्टताओं को अंतिम रूप देना और तत्पश्चात् कार्यदायी संस्थाओं को संस्वीकृतियाँ निर्गत करना विवेकपूर्ण था। वर्णित न्यायिक मामला वर्ष 2013 के प्रारम्भ में दाखिल किया गया था और मई

2013 में निस्तारित कर दिया गया था। तथापि, परियोजनाओं के लिए संस्वीकृतियाँ सितम्बर 2010 से निर्गत हो रही थी।

- मंत्रालय का जवाब योजना के दिशानिर्देशों के उल्लंघन में ₹20 लाख के भूमि विकास लागत के वित्तपोषण पर मौन था।
- तकनीकी विशिष्टताओं, स्थान की उपलब्धता और आवश्यक बुनियादी ढाँचे का पता लगाए बिना उपकरण की आपूर्ति के लिए पत्र जारी किया गया था।
- हालांकि मोटर वाहन अधिनियम में अगस्त 2019 के दौरान संशोधन किया गया है, फिर भी संशोधनों को प्रभावी बनाने की अधिसूचना अभी तक प्रभावी नहीं की गई है (सितंबर 2019)।
- हालांकि, 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान आईएण्डसी केंद्रों के लिए मंत्रालय द्वारा सुधारात्मक उपाय किए गए हैं, फिर भी 11वीं पंचवर्षीय योजना के तीन केंद्र अभी तक निष्क्रिय हैं (सितंबर 2019)।

6.1.3 निष्कर्ष

वाहन के बेड़े की स्थिति में सुधार के लिए वाहन निरीक्षण एवं प्रमाणन कार्यक्रम एक प्रभावी उपकरण था। हालांकि, उपकरण आपूर्तिकर्ता को अंतिम रूप देने में देरी, खराब नियोजन और अप्रभावी निगरानी के कारण 11वीं योजना के दौरान से अभी (सितंबर 2019) तक आईएण्डसी केंद्रों की योजना (अगस्त 2009) में देरी/कार्यान्वयन नहीं हुआ। परिणामस्वरूप, योजना को लागू करने का उद्देश्य यानी एक प्रभावी वाहन निरीक्षण प्रणाली का कार्यान्वयन, सड़क की स्थिति में सुधार तथा बाकी राज्यों में भी इस तरह के मॉडल आईएण्डसी केंद्रों को दोहराना अभी तक पूरी तरह से प्राप्त नहीं किया गया है।

6.1.4 अनुशंसाएँ

- तीन अपूर्ण केंद्रों (लखनऊ-उत्तर प्रदेश, रेलमगरा-राजस्थान और मल्कापुर- तेलंगाना) को जल्द से जल्द पूरा किया जाना चाहिए, ताकि आगे अधिक समय और अधिक लागत और योजना के लाभों के स्थगन से बचा जा सके।
- वाहनों के परीक्षण तथा प्रमाणीकरण के लिए उपयोगकर्ता शुल्क की दरों को प्रभावी करने के लिए मंत्रालय द्वारा कार्यान्वयन के लिए दिनांक जब से मोटर वाहन

अधिनियम की धारा 56 में संशोधन प्रभावी होगा को तुरंत अधिसूचित किया जाना चाहिए।

- योजना के लाभों का अनुकूलन करने और प्रत्येक केंद्र के लिए राजस्व लक्ष्य को पूरा करने के लिए परिचालन केंद्रों की क्षमता का पूरा उपयोग किया जाना चाहिए।