ଅଧ୍ୟାୟ- V

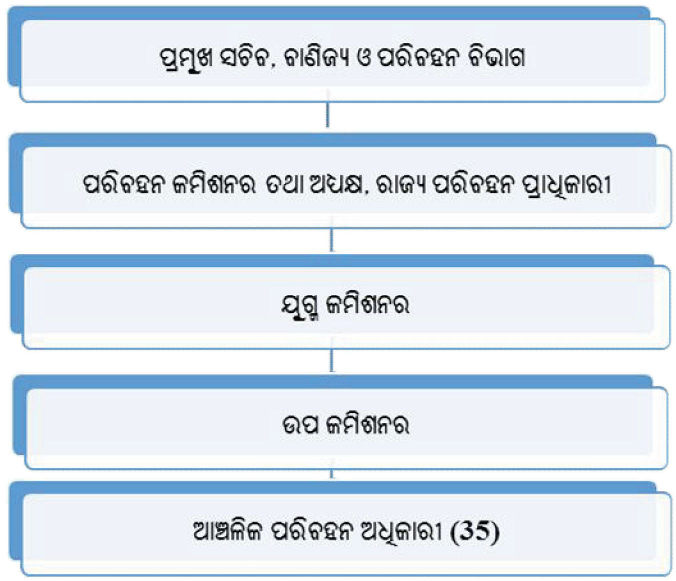
ମୋଟର ଯାନ କର

ଅଧ୍ୟାୟ V

ମୋଟର ଯାନ କର

5.1 କର ପ୍ରଶାସନ

ମୋଟର ଯାନ କରର ପ୍ରାପ୍ତି, କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ତଥା ରାଜ୍ୟ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ ଓ ତଦଧୀନ ପ୍ରଣୀତ ନିୟମାବଳୀ ଦ୍ୱାରା ନିୟନ୍ତ୍ରିତ ହୋଇଥାଏ । ମୋଟର ଯାନ କର ନିମ୍ନ ବର୍ଣ୍ଣିତ ସାଂଗଠନିକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଦ୍ୱାରା ସମ୍ପାଦିତ ହୋଇଥାଏ :



5.2 ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ସମୀକ୍ଷା

ବିଭାଗର ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ସମୀକ୍ଷା ଅଙ୍ଗ, ଯାହାକି ବିଭାଗ ଏବଂ କ୍ଷେତ୍ରୀୟ ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ପରିମାପକର ମୂଲ୍ୟ ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ପାଇଁ ଦାୟୀ ଅଟେ, 2018-19 ବର୍ଷରେ ଯୋଜନାଭୁକ୍ତ 12ଟି କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ମଧ୍ୟରୁ ଆଠଟି କାର୍ଯ୍ୟାଳୟରେ ସମୀକ୍ଷା ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲେ । ଏପରି ନିଅଣ୍ଟ ସମୀକ୍ଷାର କାରଣରୂପେ ବିଭାଗରେ ଆବଶ୍ୟକୀୟ କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ଅଭାବକୁ ଦାୟୀ କରାଯାଇଥିଲା ।

5.3 ସମୀକ୍ଷାର କାର୍ଯ୍ୟ ପ୍ରଣାଳୀ ଏବଂ ଫଳାଫଳ

ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ବିଭାଗ, ସୂଚନା ପ୍ରଯୁକ୍ତି ବିଦ୍ୟା 'ବାହାନ'ର ପ୍ରୟୋଗ ଦ୍ୱାରା ଜନସାଧାରଣଙ୍କୁ ଅନ୍‌ଲାଇନ ସେବା ପ୍ରଦାନ କରିଥାଏ । ଏହା ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟମାନଙ୍କ ପାଇଁ ଏକ କେନ୍ଦ୍ରୀୟ ୱେବ୍ ଆଧାରିତ ପ୍ରୟୋଗ ଯାହା ଭାରତ ସରକାରଙ୍କ ପରିବହନ ଓ ରାଜପଥ ମନ୍ତ୍ରାଳୟ ଦ୍ୱାରା ଅଧିକୃତ ଏବଂ ଜାତୀୟ ପ୍ରଯୁକ୍ତି କେନ୍ଦ୍ର (ଏନ୍‌ଆଇସି) ନୂଆଦିଲ୍ଲୀ ଦ୍ୱାରା ପରିଲକ୍ଷିତ/ ଅନୁରକ୍ଷିତ କରାଯାଇଥାଏ । ଏଥିରେ ମୋଟର ଯାନମାନଙ୍କର ଏକ ବ୍ୟାପକ ଡାଟାବେସ୍ ଅଛି । ବିଭାଗର ମୁଖ୍ୟକାର୍ଯ୍ୟ ଯଥା ମୋଟର ଯାନର ପଞ୍ଜୀକରଣ ଏବଂ ତତ୍‌ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ଗତିବିଧି 'ବାହାନ'ରେ କମ୍ପ୍ୟୁଟରୀକୃତ କରାଯାଇଅଛି । ଜନସାଧାରଣଙ୍କୁ କରଦେୟ, ପରମିଟ୍, ଫିଟ୍‌ନେସ୍, ଏନ୍‌ଓସି ଏବଂ ପଞ୍ଜୀକରଣର ନବୀକରଣ ଆଦି ଅନ୍‌ଲାଇନ୍ ସେବା ବାହାନ ପ୍ରୟୋଗ ଦ୍ୱାରା ଉପଲବ୍ଧ କରାଯାଇଥାଏ ।

ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ କମିଶନରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାତୀୟ ପ୍ରଯୁକ୍ତି କେନ୍ଦ୍ର (ଏନ୍‌ଆଇସି), ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ୟୁନିଟ୍, ପରିବହନ ପକଡ଼ ମାଧ୍ୟମରେ ସମୀକ୍ଷାଙ୍କୁ ଅଶୋଧିତ ତଥ୍ୟ ଡାଟା ଉପଲବ୍ଧ କରାଯାଇଥାଏ । ପୁନଶ୍ଚ, ସମୀକ୍ଷାଙ୍କୁ ବାହାନ ୱେବସାଇଟ୍‌ରୁ ଯାନ କର ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଯାନ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ବିବରଣୀ ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ରୂପରେ ଉପଲବ୍ଧ ପାଇଁ ଲଗ୍ ଇନ ଆଇଡି ଦିଆଯାଇଥାଏ । ସମୀକ୍ଷାର ଯୋଜନା ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ଓ କାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ପାଦନ ପାଇଁ ଡାଟା ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଥିଲା । ସମୀକ୍ଷା, ପ୍ରତି ମନୋନୀତ ୟୁନିଟ୍ ପାଇଁ ବାହାନ ଡାଟାକୁ ଡାଟା ବିଶ୍ଳେଷଣ ପଦ୍ଧତି (ଆଇଡିଆ) ମାଧ୍ୟମରେ ବିଶ୍ଳେଷଣ କରିଥିଲେ । ବାହାନ ଡାଟାବେସ୍‌ରେ ଥିବା ଟ୍ୟାକ୍ସ ଟେବୁଲକୁ ମୋଟର ଯାନର ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ବିବରଣୀ ଥିବା

ଟେବୁଲରେ ବିଭିନ୍ନ ମାପଦଣ୍ଡ ଯଥା ଯାନର ବସିବା କ୍ଷମତା, ଅନ୍‌ଲାଡେନ ୱେଟ୍, ଲାଡେନ୍ ୱେଟ୍ ଏବଂ ଯାନର କ୍ରୟ ମୂଲ୍ୟ ଆଦିକୁ ଯୋଡ଼ି ବ୍ୟତିକ୍ରମ ରିପୋର୍ଟ ପ୍ରସ୍ତୁତ ଏବଂ ଅସଙ୍ଗତି ସନ୍ଧାନ କରାଯାଇଥାଏ ।

2018-19 ବର୍ଷରେ ବାଣିଜ୍ୟ ଓ ପରିବହନ ବିଭାଗର 35ଟି ୟୁନିଟ୍ ମଧ୍ୟରୁ 22ଟି ୟୁନିଟ୍‌ରେ (63 ପ୍ରତିଶତ) ସମୀକ୍ଷା ଯାଞ୍ଚ ହୋଇଥିଲା । ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ହୋଇଥିବା 22ଟି ୟୁନିଟ୍‌ରେ ରାଜସ୍ୱ ଆଦାୟ 1,316.77 କୋଟି ଟଙ୍କା ଥିଲା ଯାହାକି 35ଟି ୟୁନିଟରେ ଆଦାୟ ହୋଇଥିବା ମୋଟ ରାଜସ୍ୱ 1,766.61 କୋଟି ଟଙ୍କାର 74.54 ପ୍ରତିଶତ ଥିଲା । କର ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ନଥିପତ୍ରର ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ 28,883ଟି ମାମଲାରେ 66.68 କୋଟି ଟଙ୍କାର କର ଅବନିର୍ଦ୍ଧାରଣ ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଅନିୟମିତତା ଦର୍ଶାଇଥିଲା । ଏହା ମୋଟର ଯାନ କର/ ଅତିରିକ୍ତ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ଅନାରୋପଣ/ ଅନାଦାୟ, ମୋଟର ଯାନ କର/ ଅତିରିକ୍ତ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ସ୍ୱଳ୍ପାରୋପଣ/ ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ, ବିଳମ୍ବରେ ପଇଠ ହେଉଥିବା କର ଉପରେ ଜୋରିମାନାର ଅନାଦାୟ/ ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ, ମିଶ୍ରିତ କର/ ଅତିରିକ୍ତ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ଅନାରୋପଣ/ ଅନାଦାୟ ସମ୍ପର୍କିତ । ରାଜସ୍ୱ ପ୍ରାପ୍ତି ଉପରେ ସମୀକ୍ଷା ଅବଲୋକନର ବର୍ଗ ନିମ୍ନଲିଖିତ ସାରଣୀ 5.1 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

ସାରଣୀ 5.1: ସମୀକ୍ଷା ଅବଲୋକନର ବର୍ଗୀକୃତ ବିବରଣୀ

(କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ର.ସଂ.	ବର୍ଗ	ମାମଲା ସଂଖ୍ୟା	ପରିମାଣ
1	ମୋଟର ଯାନ କର/ ଅତିରିକ୍ତ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ଅନାରୋପଣ/ ଅନାଦାୟ	28,183	64.73
2	ମିଶ୍ରିତ କର/ ଅତିରିକ୍ତ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ଅନାରୋପଣ/ ଅନାଦାୟ	6	0.02
3	ମୋଟର ଯାନ କର/ ଅତିରିକ୍ତ କର ଏବଂ ଜୋରିମାନାର ସ୍ୱଳ୍ପାରୋପଣ/ ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ	556	1.84
4	ବିଳମ୍ବିତ ପଇଠ କର ଉପରେ ଜୋରିମାନାର ଅନାଦାୟ/ ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ	4	0.09
5	ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଅନିୟମିତତା	134	0.00
	ମୋଟ	**28,883**	**66.68**

2018-19 ବର୍ଷରେ ଅଡିଟ୍ ଦ୍ୱାରା ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା 28,023ଟି ମାମଲାରେ 66.01 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅବମୂଲ୍ୟାଙ୍କନ ଓ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଅନିୟମିତତାକୁ ବିଭାଗ ସ୍ୱୀକାର କରିଥିଲା । ପୂର୍ବବର୍ଷ ମାନଙ୍କରେ ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ଅନିୟମିତତାର ଛଅଟି ୟୁନିଟ ସମ୍ପର୍କିତ 18ଟି ଅନୁଚ୍ଛେଦରେ 1.42 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏହି ବର୍ଷ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ 2018-19 ରେ ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା 80ଟି ଅନୁଚ୍ଛେଦରେ 18.24 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ମଧ୍ୟ ଆଦାୟ ହୋଇଥିଲା ।

ପରିବହନ ବିଭାଗର ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ୟୁନିଟଗୁଡ଼ିକରେ ସମ୍ଭାବ୍ୟ ଅନିୟମିତତା, ତ୍ରୁଟି/ ଅକୃତି ଇତ୍ୟାଦି ଯେଉଁଗୁଡ଼ିକୁ ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ ନିଆଯାଇ ନ ଥିଲା, ପରିବହନ ବିଭାଗ ସେଗୁଡ଼ିକର ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ପରୀକ୍ଷା କରି ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିପାରେ ଯେ ମୋଟର ଯାନ ନିୟମ ଓ ଅଧିନିୟମ ମୋଟର ଯାନ କର, ଅନୁସାରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଛି ।

5.4 'ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା ମାଧମରେ ଗ୍ରାମୀଣ ସଂଯୋଗ ସ୍ଥାପନ' ଉପରେ ବିସ୍ତୃତ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷା

5.4.1 ଉପକ୍ରମ

ବାଣିଜ୍ୟ ଏବଂ ପରିବହନ (ପରିବହନ) ବିଭାଗ, ଓଡ଼ିଶା ସରକାର, ରାଜ୍ୟର ଅନୁସୂଚିତ ତଥା ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ପଛୁଆ ଅଞ୍ଚଳରେ ଗ୍ରାମୀଣ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ଯୋଜନା ଆରମ୍ଭ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) କରିଥିଲେ । ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୟରେ ଏହି ଯୋଜନା 'ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା' ନାମରେ ନାମିତ (ଫେବୃଆରୀ 2014) ହୋଇଥିଲା । ଏହି ଯୋଜନାରେ ସାଧାରଣ ପରିବହନ ଭିତ୍ତିଭୂମି ସହିତ ଆର୍ଥିକ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ପଛୁଆ ଥିବା ଅନୁସୂଚିତ ବ୍ଲକର ପାହାଡ଼ିଆ, ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀୟ ଏବଂ ଅପହଞ୍ଚ ଗ୍ରାମ ତଥା ରାଜ୍ୟର ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ପଛୁଆ ଅଞ୍ଚଳର ସ୍ଥାନୀୟ ଅଧିବାସୀଙ୍କୁ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ଯୋଗାଇବାକୁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ।

ବ୍ଲକ ମୁଖ୍ୟାଳୟକୁ ସଂଯୋଗ ହୋଇନଥିବା ଗ୍ରାମ ପଞ୍ଚାୟତ ଏବଂ କେତେକ କ୍ଷେତ୍ରରେ ପଡ଼ୋଶୀ ବ୍ଲକ୍/ ଜିଲ୍ଲା ମୁଖ୍ୟାଳୟକୁ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ଏହି ଯୋଜନା ସଂଯୋଗ ହୋଇନଥିବା ସମସ୍ତ ଗ୍ରାମ ପଞ୍ଚାୟତକୁ ନିମ୍ନ ତିନୋଟି ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିଥିଲା:

- ପର୍ଯ୍ୟାୟ-Iରେ 12 ଟି ଜିଲ୍ଲାର[54] ସମସ୍ତ 118ଟି ଅନୁସୂଚିତ/ ସମନ୍ୱିତ ଆଦିବାସୀ ବିକାଶ ସଂସ୍ଥା ଅନ୍ତର୍ଗତ ବ୍ଲକ୍ ସମୂହ ।
- ପର୍ଯ୍ୟାୟ-IIରେ (ଡିସେମ୍ବର 2014) ଅନ୍ୟ ପାଞ୍ଚଟି ଜିଲ୍ଲା[55] ।
- ପର୍ଯ୍ୟାୟ-IIIରେ (ଜୁଲାଇ 2015) ଅବଶିଷ୍ଟ 13 ଟି ଜିଲ୍ଲା[56]ର ସଂଯୋଗ ହୋଇନଥିବା ଗ୍ରାମ ପଞ୍ଚାୟତ ଏବଂ ପର୍ଯ୍ୟାୟ-I ଜିଲ୍ଲାର ଅଣ ଆଦିବାସୀ ବିକାଶ ସଂସ୍ଥା ବ୍ଲକ ସମୂହ ।

ପର୍ଯ୍ୟାୟ-I ଓ ପର୍ଯ୍ୟାୟ-II ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଜିଲ୍ଲା ଗୁଡ଼ିକରେ ଆର୍ଥିକ ସଂସ୍ଥାମାନଙ୍କଠାରୁ ଆର୍ଥିକ ଯୋଜନା ମାଧ୍ୟମରେ କିଣାଯାଇଥିବା ଘରୋଇ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ[57] ଗୁଡ଼ିକୁ ସଡ଼କ ଟିକସ ଦେୟ ମୁକ୍ତ, ପରିମିଟ୍ ଫି ଛାଡ଼ ଏବଂ ସୁଧ ରିହାତି ଛାଡ଼ (ତିନି ପ୍ରତିଶତ ରିହାତି ଏବଂ କିସ୍ତିର ଠିକ୍ ସମୟରେ ଦେୟ ପାଇଁ ଦୁଇ ପ୍ରତିଶତ ଅତିରିକ୍ତ ରିହାତି) ଆଦି ଆର୍ଥିକ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦିଆଯାଇଥିଲା । ଏହି ଯୋଜନାର ପର୍ଯ୍ୟାୟ-III ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଅଞ୍ଚଳ ମାନଙ୍କରେ କେବଳ ସଡ଼କ ଟିକସ ଛାଡ଼ କରାଯାଇଥିଲା ।

ପ୍ରାରମ୍ଭରେ, ଏହି ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ 10 ରୁ 26 ଜଣ ମଧ୍ୟରେ ବସିବା କ୍ଷମତା ଥିବା ଛୋଟ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ଗୁଡ଼ିକୁ ଚାଲିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଥିଲା । ଭୌଗୋଳିକ ଆବଶ୍ୟକତା, କମ ଟ୍ରାଫିକ୍ ଚାହିଦା ଏବଂ ଚାଳକମାନଙ୍କର ବ୍ୟବସାୟୀକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମତା ଇତ୍ୟାଦିକୁ ବିଚାରକୁ ନେଇ ସର୍ବନିମ୍ନ ସାତ (ଛଅ + ଏକ) ଜଣ ବସିବା କ୍ଷମତା ଥିବା ଗାଡିଗୁଡ଼ିକୁ ଏହି ଯୋଜନା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିବା ପାଇଁ ଯୋଜନା ଦିଶା ନିର୍ଦ୍ଦେଶରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ (ଡିସେମ୍ବର 2015) କରାଯାଇଥିଲା ।

ତଦନୁଯାୟୀ, ପ୍ରଥମ ପର୍ଯ୍ୟାୟରେ 12 ଟି ଜିଲ୍ଲା ନିମନ୍ତେ ପ୍ରଥମ ବର୍ଷରେ, ବ୍ଲକ୍ ପ୍ରତି 10 ଟି ହିସାବରେ 1000 ଟି ଛୋଟ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନକୁ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ବର୍ଷରେ ଅନ୍ୟ 1000 ଟି ଯାନକୁ ବ୍ଲକ୍ ସ୍ତରରେ ଆର୍ଥିକ ସହାୟତା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ପ୍ରସ୍ତାବିତ 1000 ଟି ଯାନର ହିତାଧିକାରୀ ନେଇଥିବା ଋଣର ସୁଧ ରିହାତି ବାବଦକୁ ବିଭାଗର ଆର୍ଥିକ ସହାୟତା 4.25 କୋଟି ଟଙ୍କାରେ ପହଞ୍ଚିଥିଲା (ତିନି ପ୍ରତିଶତ ସୁଧ ହାରରେ -25,500 ଟଙ୍କା ଏବଂ ଦୁଇ ପ୍ରତିଶତ ହାରରେ ନିୟମିତ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ - 17,000 ଟଙ୍କା ଅର୍ଥାତ୍ 42,500 ଟଙ୍କା) ।

ଏହି ଯୋଜନାରେ ରାଜ୍ୟର ବାମପନ୍ଥୀ ଉଗ୍ରବାଦ (ଏଲ୍‌ଡବ୍ଲୁଇ) ପ୍ରଭାବିତ ଅଞ୍ଚଳରେ ସାଧାରଣ ପରିବହନ ସେବାକୁ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବା ପାଇଁ 100 ଟି ବସ କିଣିବା, ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ, ପରିମିଟ ଦେୟ ଏବଂ ଚାରି ବର୍ଷ ବୀମା ଦେୟ (2013-17) ସହାୟତା ନିମନ୍ତେ ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମକୁ 21 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଆର୍ଥିକ ସହାୟତା ପ୍ରଦାନ କରିବା ବ୍ୟବସ୍ଥା ମଧ୍ୟ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା । ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ନିଗମ (ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି), ରାଜ୍ୟ ବାଣିଜ୍ୟ ଓ ପରିବହନ (ପରିବହନ) ବିଭାଗ ଅଧୀନରେ କାର୍ଯ୍ୟକରିଥାଏ ଏବଂ ଏହା ଏକମାତ୍ର ସରକାରୀ ସଂଗଠନ ଯାହା ଓଡ଼ିଶାରେ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ ସେବା ଯୋଗାଇଥାଏ ।

ଏହି ବିସ୍ତୃତ ଅନୁପାଳନ ସମୀକ୍ଷାରେ ଆକଳନ କରିବାକୁ ଥିଲା ଯେ (କ) ଏହି ଯୋଜନାଟି ଧାର୍ଯ୍ୟ ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ କରିବା ନିମନ୍ତେ ଠିକ୍ ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହୋଇଛି କି ନାହିଁ (ଖ) ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା ଅଧୀନରେ ପାଣ୍ଠି ଆବଣ୍ଟନ ଏବଂ ଜାରି ଠିକ୍ ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଛି ଏବଂ (ଗ) ତଦାରଖ ଏବଂ ବିଭିନ୍ନ ସ୍ତରରେ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷଣ ପ୍ରଣାଳୀ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେଉଥିଲା ଏବଂ ଯୋଜନାକୁ ସଫଳ କରିବା ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତୁତ କରାଯାଇଥିଲା ।

54 ବାଲେଶ୍ୱର, ଗଜପତି, କେନ୍ଦୁଝର, କୋରାପୁଟ, କନ୍ଧମାଳ, କଳାହାଣ୍ଡି, ମାଲକାନଗିରି, ମୟୁରଭଞ୍ଜ, ନବରଙ୍ଗପୁର, ରାୟଗଡ଼ା, ସମ୍ବଲପୁର ଓ ସୁନ୍ଦରଗଡ଼

55 ବଲାଙ୍ଗିର, ବୌଦ୍ଧ, ଦେବଗଡ଼, ନୂଆପଡ଼ା ଓ ସୁବର୍ଣ୍ଣପୁର

56 ଅନୁଗୁଳ, ବରଗଡ଼, ଭଦ୍ରକ, କଟକ, ଢେଙ୍କାନାଳ, ଗଞ୍ଜାମ, ଜଗତସିଂହପୁର, ଯାଜପୁର, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା, କେନ୍ଦ୍ରାପଡ଼ା, ଖୋର୍ଦ୍ଧା, ନୟାଗଡ଼ ଓ ପୁରି

57 ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988, ଧାରା 2(40) ଅନୁସାରେ, ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ହେଉଛି ଚାଳକକୁ ବାଦ୍ ଦେଇ ଛଅ କିମ୍ବା ତଦୁର୍ଦ୍ଧ୍ୱ ଯାତ୍ରୀଙ୍କୁ ସମଗ୍ର ଯାତ୍ରା ପାଇଁ କିମ୍ବା ବିଭିନ୍ନ ପର୍ଯ୍ୟାୟ ଯାତ୍ରା ପାଇଁ ଭଡ଼ାରେ କିମ୍ବା ପୃଥକ ସେବା ମୂଲ୍ୟରେ ବହନ ପାଇଁ ନିର୍ମିତ ବା ଆଦୃତ ହେଉଥିବା ମୋଟର ଯାନ ।

ସମୀକ୍ଷା ମାନଦଣ୍ଡର ମୁଖ୍ୟ ଉତ୍ସ ଥିଲା ଯୋଜନା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ, ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1975, ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ନିୟମ, 1993, ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988, ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସମୟ ସମୟରେ ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ପରିପତ୍ର ଏବଂ ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ।

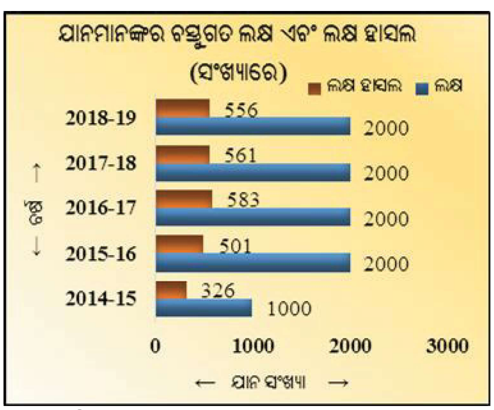
21ଟି ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ (ଆର୍‌ଟିଓ) ମଧ୍ୟରୁ ସାତଟିରେ[58] ଅପ୍ରେଲ ଏବଂ ଜୁଲାଇ 2019 ମଧ୍ୟରେ ଏବଂ 11ଟି ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି ୟୁନିଟ୍ ମଧ୍ୟରୁ ଚାରିଟିରେ[59] 2014-15 ରୁ 2018-19 ମଧ୍ୟରେ ସମୀକ୍ଷା କରାଯାଇଥିଲା । ଜିଲ୍ଲାରେ ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନାରେ ଚାଲୁଥିବା ଯାନ ସଂଖ୍ୟାକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖି ଷ୍ଟ୍ରାଟିଫାଏଡ୍ ରାଣ୍ଡମ ନମୁନା ପଦ୍ଧତି ଆଧାରରେ ଆର୍‌ଟିଓ ଗୁଡ଼ିକୁ ଚୟନ କରାଯାଇଥିଲା । ତଦନୁଯାୟୀ, ରାଜ୍ୟର 35ଟି ଆରଟିଓ ମଧ୍ୟରୁ 14ଟି ଆର୍‌ଟିଓକୁ ପପୁଲେସନ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇ ନଥିଲା ଯେହେତୁ ସେହି ଆରଟିଓମାନଙ୍କରେ କୌଣସି ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଚାଲୁନଥିଲା । ସେହିପରି ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି ୟୁନିଟ ଗୁଡ଼ିକୁ ବିଚାରଗତ ନମୁନା ଆଧାରରେ ଚୟନ କରାଯାଇଥିଲା ଯେଉଁଥିରେ 11ଟି ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି ୟୁନିଟ୍‌ର 33 ପ୍ରତିଶତ ଅର୍ଥାତ୍ ଚାରିଟି ୟୁନିଟ୍‌କୁ ଚୟନ କରାଯାଇଥିଲା । ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯାନ ଗୁଡ଼ିକ ପରମିଟ୍‌ର ସର୍ତ୍ତ ପାଳନ କରୁଛନ୍ତି କି ନାହିଁ ଏବଂ ଗାଡ଼ି ଚାଳକ ମାନେ ଗ୍ରହଣୀୟ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ବିଷୟରେ ଅବଗତ ଅଛନ୍ତି କି ନାହିଁ ତାହା ଜାଣିବା ପାଇଁ ମନୋନୀତ ସାତଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ମିଳିତଭାବରେ 51ଟି ଯାନର ଯୁଗ୍ମ ସରଜମିନ ତଦନ୍ତ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା ।

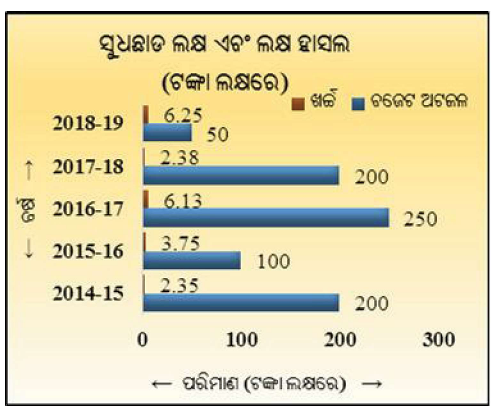
ସମୀକ୍ଷା ଫଳାଫଳ

5.4.2 ଯୋଜନା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟକାରିତା

5.4.2.1 ଯୋଜନାର ଭୌତିକ ଏବଂ ଆର୍ଥିକ ସଫଳତା

ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ପ୍ରସ୍ତାବ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) ଅନୁଯାୟୀ, ଏହି ଯୋଜନାରେ 118 ଟି ଆଇଟିଡିଏ ବ୍ଲକର ସ୍ଥାନୀୟ ଅଧିବାସୀଙ୍କୁ ଗ୍ରାମୀଣ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ଯୋଜନା କରାଯାଇଥିଲା ଯେଉଁଥିରେ ପ୍ରଥମ ବର୍ଷରେ ପ୍ରତି ବ୍ଲକକୁ 10ଟି ହିସାବରେ 1000 ଟି ଛୋଟ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତି ବର୍ଷ ପାଇଁ ଏହି ବ୍ଲକ ଗୁଡ଼ିକରେ ଅନ୍ୟ 1000 ଟି ଯାନ ପ୍ରଦାନ କରାଯିବାକୁ ସ୍ଥିରକରାଯାଇଥିଲା ।





(ଉତ୍ସ : ବିଭାଗର ନଥିପତ୍ର)

ଏହି ଯୋଜନା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାରେ ସୁଧ ରିଆତି ପ୍ରଦାନ କରିବାପାଇଁ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଆବଶ୍ୟକ ବାର୍ଷିକ ବଜେଟ ସହାୟତା 4.25 କୋଟି ଟଙ୍କା ଅଟକଳ କରାଯାଇଥିଲା । 2014-19 ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ରାଜ୍ୟର ସୁଧ ରିହାତି ପ୍ରତିପୂର୍ତ୍ତୀ ଦିଗରେ ଆର୍ଥିକ ଲକ୍ଷ୍ୟ ଏବଂ ଲକ୍ଷ ହାସଲକୁ ଉପରୋକ୍ତ ଚାର୍ଟରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

58 ଗଜପତି, କୋରାପୁଟ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ, ନବରଙ୍ଗପୁର. ଫୁଲବାଣୀ, ରାୟଗଡ଼ା ଓ ସୁନ୍ଦରଗଡ଼

59 ଜୟପୁର (କୋରାପୁଟ). ଫୁଲବାଣୀ, ରାୟଗଡ଼ା ଓ ସୁନ୍ଦରଗଡ଼

ପ୍ରଥମ ବର୍ଷର 1,000 ଟି ଯାନ ଲକ୍ଷ୍ୟ ବିପକ୍ଷରେ ବିଭାଗ କେବଳ 326 ଟି ଯାନକୁ (32.6 ପ୍ରତିଶତ) ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିପାରିଥିଲା । ପ୍ରସ୍ତାବ ଅନୁଯାୟୀ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) ଦ୍ୱିତୀୟ ଏବଂ ପରବର୍ତ୍ତୀ ବର୍ଷ ମାନଙ୍କରେ 2,000 ଟି ଯାନର ମୋଟ ଲକ୍ଷ୍ୟ ବିପକ୍ଷରେ, ବିଭାଗ 2018-19 ସୁଦ୍ଧା କେବଳ 556 ଟି ଯାନ (27.80 ପ୍ରତିଶତ) ଏବଂ ସୁଧ ରିହାତି ଉପରେ ମାତ୍ର 2.60 ପ୍ରତିଶତ ଆର୍ଥିକ ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ କରିପାରିଥିଲା ।

2014-19 ମଧ୍ୟରେ, ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ନିରବଚ୍ଛିନ୍ନ ପରିବହନ ସେବା ଯୋଗାଇଦେବା ପାଇଁ ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ଆରଟିଓ ଗୁଡ଼ିକର ଅଧିନରେ ଥିବା 89 ଟି ବ୍ଲକରେ 1780 ଯାନ ଚଳାଚଳ କରାଯିବାର ଥିଲା । ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ହୋଇଥିବା ସାତଟି ଆରଟିଓରେ ନଥିପତ୍ର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ ଆର୍‌ଟିଓମାନେ 2014-15 ମଧ୍ୟରେ ନିଜ ଅଧିନରେ ଥିବା ବିଭିନ୍ନ ମାର୍ଗରେ କେବଳ 181 ଟି ଯାନ ଚଳାଇ ପାରିଥିଲେ ଯାହା 2018-19 ରେ 312 ଟି ଯାନ (18 ପ୍ରତିଶତ) କୁ ବୃଦ୍ଧି ପାଇଥିଲା । ମାତ୍ର, ଏହି ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ଆରଟିଓ ମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦତ୍ତ ସୂଚନା ଅନୁସାରେ 481 ଟି ଯାନ ଚଳାଚଳ କରୁଥିଲା ।

ସମୀକ୍ଷା ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ଅବଲୋକନ କରିଥିଲା ଯେ ଯଦିଓ ବିଭାଗ ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନାର ପ୍ରଚାର ପାଇଁ ସୁଧ ରିହାତି ପାଇଁ ପ୍ରସ୍ତୁତ ବଜେଟ ବ୍ୟବସ୍ଥାରୁ 1.26 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ (2016-17) କରିଥିଲେ, ମାତ୍ର ଏହି ଯୋଜନାର ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ପାଇଁ ଆର୍‌ଟିଓ ମାନଙ୍କୁ କୌଣସି ପାଣ୍ଠି ଆବଣ୍ଟନ କରି ନଥିଲେ । ଏତଦ୍ ବ୍ୟତୀତ, 51 ଟି ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯାନର ମିଳିତ ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ ଜଣାପଡ଼ିଥିଲା ଯେ, ସ୍ୱୀକୃତିପ୍ରାପ୍ତ ମାର୍ଗରେ ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ଅଭାବ ହେତୁ 24 ଜଣ ଯାନ ଚାଳକ (47 ପ୍ରତିଶତ) ଗାଡ଼ି ଚଳାଇବାକୁ ଆଗ୍ରହୀ ନ ଥିଲେ ।

ସମୀକ୍ଷା ଅବଲୋକନ କଲେ ଯେ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କ ଚଲାପଥକୁ ବିଚାରକୁ ନ ନେବା ଏବଂ ବ୍ଲକମାନଙ୍କରେ ପୂର୍ବରୁ ଚାଲୁଥିବା ଯାନବାହନ ଯୋଗୁଁ, ବିଭାଗ, ବଜେଟରେ ଆବଣ୍ଟିତ ସୁଧ ରିହାତିକୁ ଫେରସ୍ତ ପାଇଁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖାଯାଇଥିବା ଯାନବାହନକୁ ତାଲିକାଭୁକ୍ତ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲା । ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦମାନଙ୍କରେ ଯୋଜନା କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନର ଅନିୟମିତତା ଉପରେ ଅତିରିକ୍ତ ବିଶ୍ଲେଷଣ ଏବଂ କାରଣ ଦର୍ଶାଯାଇଛି । ଏହିପରି ଭାବରେ ବିଭାଗ ଏବଂ ଆର୍‌ଟିଓମାନେ, ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା ପରିସର ମଧ୍ୟକୁ ଅଧିକ ଯାନ ଚାଳକଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ ଯେଉଁଥିପାଇଁ ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ ହୋଇଥିବା ଗ୍ରାମୀଣ ପରିବହନ ସଂଯୋଗରୁ ସ୍ଥାନୀୟ ଅଧିବାସୀ ଉପକୃତ ହୋଇପାରି ନ ଥିଲେ ।

ସମୀକ୍ଷା ଅବଲୋକନକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ଜଣାଇଲେ (ଅକ୍ଟୋବର 2020) ଯେ, ଅପ୍ରଭାବି ଯୋଜନା ଏବଂ ସ୍ୱଳ୍ପ ସଂଖ୍ୟକ ଯାନ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିବା ଯୋଗୁଁ ଏହି ଯୋଜନାଟି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ମୁତାବକ କାମ କରିପାରି ନ ଥିଲା । ସରକାର ଆହୁରି ମଧ୍ୟ ଜଣାଇଥିଲେ ଯେ, ବିଭାଗ, ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦ୍ୱାରା ଚାହିଦା ସହିତ ଯୋଗାଣର ମେଳ କରିବାକୁ ଚେଷ୍ଟା କରୁଛନ୍ତି ଯାହାକୁ ଏହି ଯୋଜନା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପୂର୍ବରୁ ଚାଳକମାନଙ୍କ ଦୃଷ୍ଟିକୋଣ ଏବଂ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କ ଚଲାପଥକୁ ବିଚାରକୁ ନିଆଯାଇପାରି ନଥିଲା ।

5.4.2.2 ଅଣ/ ଅନିୟମିତ ପରମିଟ ଜାରି

ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ନିୟମ (ଓଏମ୍‌ଭି), 1993 ର ନିୟମ 75(6) ଅନୁବନ୍ଧିତ କରେ ଯେ ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ, ସାଧାରଣ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ମାଧ୍ୟମରେ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇପାରିବେ ଯେ ପ୍ରତ୍ୟେକ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ[60] ଅନୁମତିପ୍ରାପ୍ତ ମାର୍ଗରେ ପରିବହନ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ସ୍ଥାନରେ ଅଟକିବେ । ଯୋଜନାର ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ (2014) ଅନୁସାରେ ମୋଟର ଯାନ ଚାଳକ ମାନଙ୍କୁ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷୀୟ ବୈଧ ପରମିଟ (ପରମାନେଣ୍ଟ ପରମିଟ) ପ୍ରଦାନର ଆଶ୍ୱାସନା ଦିଆଯାଇଥିଲା । ଯୋଜନା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀକୁ ସଂଶୋଧନ (ଜାନୁଆରୀ 2016) କରାଯାଇଥିଲା ଯେଉଁଥିରେ ଏକକାଳୀନ ଏକ ବର୍ଷୀୟ ପରମିଟ (ଟେମ୍ପରାରୀ ପରମିଟ) ପ୍ରଦାନ କରାଯିବାର ଥିଲା ଏବଂ ଯାନର କାର୍ଯଦକ୍ଷତା ଏବଂ ଆୟୁର ଯାଞ୍ଚ ପରେ ତ୍ରୈମାସିକ କିମ୍ବା ବାର୍ଷିକ ନବୀକରଣ କରାଯିବାର ଥିଲା ।

60 ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988 ଧାରା 2(40 ଏବଂ 47) ଅନୁଯାୟୀ, ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ହେଉଛି ଚାଳକକୁ ବାଦ୍ ଦେଇ ଛଅ କିମ୍ବା ତଦୁର୍ଦ୍ଧ ଯାତ୍ରୀଙ୍କୁ ସମଗ୍ର ଯାତ୍ରା ପାଇଁ କିମ୍ବା ପର୍ଯ୍ୟାୟ ଯାତ୍ରା ପାଇଁ ଭଡ଼ାରେ କିମ୍ବା ପୃଥକ ସେବା ମୂଲ୍ୟରେ ବହନ ପାଇଁ ନିର୍ମିତ ବା ଆଦୃତ ହେଉଥିବା ମୋଟର ଯାନ ।

21 ଟି ଆରଟିଓ ମଧ୍ୟରୁ ସାତଟିରେ ଏହି ଯୋଜନା ଅନ୍ତର୍ଗତ ଯାନବାହନକୁ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ନଥିପତ୍ରର ଯାଞ୍ଚ ସମୟରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ଅନିୟମିତତା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା :

- ଏହି ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଥିବା 481 ଟି ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 245 ଟି ଯାନର ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା ଅନ୍ତର୍ଗତ ବୈଧ ପରମିଟ ଥିଲା ଯେଉଁଥିରେ 166 ଟି ପରମାନେଣ୍ଟ ପରମିଟ୍ (ପିପି) ଏବଂ 79 ଟି ଟେମ୍ପରାରି ପରମିଟ (ଟିପି) ଥିଲା । ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ସୁଦ୍ଧା 67ଟି ଯାନର ପରମିଟର ମିଆଦ ପୂର୍ଣ୍ଣ ହୋଇଯାଇଥିଲା । ସମୀକ୍ଷା ଏହା ମଧ୍ୟ ଅବଲୋକନ କରିଥିଲେ ଯେ, ରହଣୀ ସ୍ଥଳ ଓ ସମୟ ସାରଣୀ ଉଲ୍ଲେଖ ନକରି ଯାନଗୁଡ଼ିକୁ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ତେଣୁ ଅନ୍ୟ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ଯାନ ଗୁଡ଼ିକ ସହ ସମୟରେ ଅତିବ୍ୟାପ୍ତ ଯୋଗୁଁ ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯାନଗୁଡ଼ିକ ଅନୁକୂଳିତଭାବେ ଚାଲି ପାରି ନ ଥିଲା ।
- ତିନୋଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ[61] 481 ଟି ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ ଅବଶିଷ୍ଟ 169 ଟି ଯାନକୁ ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା ଅନ୍ତର୍ଗତ ପରମିଟ୍ ଦିଆଯାଇ ନ ଥିଲେ ମଧ୍ୟ ଏହି ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଚାଲୁଥିବା ଦର୍ଶାଯାଇଥିଲା । ଏତଦବ୍ୟତିତ, 'ବାହାନ' ଡାଟାବେସର ଯାଞ୍ଚରୁ ଜଣାପଡିଥିଲା ଯେ 169 ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ 119 ଟି ଯାନକୁ ଏହି ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଅନିୟମିତ ଭାବରେ ଆର୍ଥିକ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦିଆଯାଇଥିଲା ଯଦିଓ ସେମାନଙ୍କୁ ବିଜୁଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା ଅନୁସାରେ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇ ନ ଥିଲା । ଏହାଦ୍ୱାରା ଅନିୟମିତ ଭାବେ ଛାଡ଼ ହୋଇଥିବା ପରମିଟ୍ ଫି ଓ ସଡ଼କ ଟିକସ ବାବଦରେ ରାଜକୋଷର 21.96 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା କ୍ଷତି ହୋଇଥିଲା ।

ସମୀକ୍ଷା ଅବଲୋକନକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ଜଣାଇଲେ (ଅକ୍ଟୋବର 2020) ଯେ, ମୋଟର ଯାନ ଚାଳକମାନଙ୍କୁ ଦିଆଯାଇଥିବା ଅଧିକ ଦେୟକୁ ବିଭାଗ ଅସୁଲ କରିବ ଏବଂ ଆଶ୍ୱାସନା ଦେଇଥିଲେ ଯେ ଏପରି ଅନିୟମିତତାକୁ ରାଜ୍ୟର ଅନ୍ୟ ଆରଟିଓ ମାନଙ୍କରେ ନିଶ୍ଚିତ ରୂପେ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖାଯିବ ।

5.4.2.3 ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା ଅଧିନ ମାର୍ଗ ଗୁଡ଼ିକର ଅଚିହ୍ନଟ ଏବଂ ଅଣ-ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ

ସମସ୍ତ ଗ୍ରାମ ପଞ୍ଚାୟତମାନଙ୍କୁ ଗ୍ରାମୀଣ ସଂଯୋଗ ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ବ୍ଲକ ସ୍ତରୀୟ କମିଟି (ବିଏଲ୍‌ସି)/ ଉପ-ବିଭାଗ ସ୍ତରୀୟ କମିଟି (ଏସ୍‌ଡିଏଲ୍‌ସି)/ ଜିଲ୍ଲା ସ୍ତରୀୟ କମିଟି (ଡିଏଲ୍‌ସି) ଗଠନ କରାଯିବା ସହ ସଂପୃକ୍ତ ଉପ-ଜିଲ୍ଲାପାଳ ବିଏଲ୍‌ସି/ ଏସ୍‌ଡିଏଲ୍‌ସି ର ଅଧ୍ୟକ୍ଷ ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବେ ଏବଂ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଜିଲ୍ଲାପାଳ ଡିଏଲ୍‌ସିର ଅଧ୍ୟକ୍ଷ ଭାବରେ କାର୍ଯ୍ୟ କରିବେ । ବିଏଲ୍‌ସି ସହିତ ପରାମର୍ଶ କରି ପରିବହନ ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ସମ୍ଭାବ୍ୟ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ମାର୍ଗଗୁଡ଼ିକୁ ଚିହ୍ନଟ କରାଯିବାର ଥିଲା ।

ସମୀକ୍ଷା, ବିଏଲ୍‌ସି ସଭାର ନଥିପତ୍ର ଏବଂ ପରମିଟ୍ ସବିଶେଷ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ସାତଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲେ ଏବଂ ନିମ୍ନଲିଖିତ ଅସଙ୍ଗତିକୁ ଅବଲୋକନ କରିଥିଲେ :

- କୋରାପୁଟ ଜିଲ୍ଲା ଅନ୍ତର୍ଗତ 14 ଟି ବ୍ଲକ ମଧ୍ୟରୁ ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା (ବିଜିଜିୱାଇ) ନିମିତ୍ତ ଯାନବାହନ ଚଳାଚଳର ମାର୍ଗ ଚିହ୍ନଟ କରିବାପାଇଁ କେବଳ କୋରାପୁଟ ବ୍ଲକରେ ବିଏଲ୍‌ସି ସଭା (ନଭେମ୍ବର 2014) କରାଯାଇଥିଲା । ତଦନୁସାରେ, ବିଏଲ୍‌ସି 15ଟି ମାର୍ଗ ଚିହ୍ନଟ କରିଥିଲା କିନ୍ତୁ ସେଗୁଡ଼ିକ ବିଜିଜିୱାଇ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ହୋଇନଥିଲା ଯଦିଓ ବିଜିଜିୱାଇ ଅଧିନରେ 23 ଟି ବିଜିଜିୱାଇ ପରମିଟ ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା । ଅଡିଟ୍ ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ ଅବଶିଷ୍ଟ 13 ଟି ବ୍ଲକ୍ ମଧ୍ୟ କୌଣସି ବିଏଲ୍‌ସି ସଭା କରି ନଥିଲେ । ଆହୁରି ମଧ୍ୟ, ରାୟଗଡ଼ା ଜିଲ୍ଲାରେ ଯଦିଓ ବିଏଲ୍‌ସି ଗଠନ ହୋଇ ନଥିଲା, ମାତ୍ର ସଂପୃକ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓ ବିଜିଜିୱାଇ ଅଧିନରେ ଥିବା 76 ଟି ଯାନକୁ ଅପରେଟରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପସନ୍ଦିତ ମାର୍ଗରେ ଯାତ୍ରା ପାଇଁ ପରମାନେଣ୍ଟ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ ।
- ଅବଶିଷ୍ଟ ପାଞ୍ଚଟି ଆର୍‌ଟିଓରେ[62] ବିଏଲ୍‌ସି 284ଟି ମାର୍ଗ ଚିହ୍ନଟ କରିଥିଲେ । ଆର୍‌ଟିଓମାନେ ବିଜିଜିୱାଇ ଅଧିନରେ 254 ଟି ଯାନକୁ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ, ଯାହା ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 85 ଟି ଯାନ (33.46

---

[61] ଗଜପତି, କୋରାପୁଟ ଏବଂ ସୁନ୍ଦରଗଡ଼

[62] ଗଜପତି, କନ୍ଧମାଳ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ, ନବରଙ୍ଗପୁର ଓ ସୁନ୍ଦରଗଡ଼

ପ୍ରତିଶତ) ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗରେ ଚଳାଚଳ କରୁଥିଲା ଏବଂ ଅବଶିଷ୍ଟ 169 ଯାନ[63] ଚିହ୍ନଟ ହୋଇ ନଥିବା ମାର୍ଗରେ ଚଳାଚଳ କରୁଥିଲା ।

ମୋଟାମୋଟି ଭାବେ, 268 ଟି ଗାଡ଼ି ସାତଟି ମନୋନୀତ ଆରଟିଓରେ ବିଏଲ୍‌ସି ଦ୍ଵାରା ଚିହ୍ନଟ ହୋଇନଥିବା ମାର୍ଗରେ ଚଳାଚଳ କରୁଥିଲା । ଏହାଦ୍ଵାରା 67.91 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର[64] ଟିକସ ଏବଂ ପରମିଟ୍ ଫି ଅନିୟମିତ ଭାବରେ ଛାଡ଼ ହୋଇଥିଲା ଯାହାକି ପରିଶିଷ୍ଟ-I ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବେ ବର୍ଣ୍ଣନା କରାଯାଇଛି । ସମସ୍ତ ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗଗୁଡ଼ିକ ସହିତ ଗ୍ରାମୀଣ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ସ୍ଥାପନ ମଧ୍ୟ ହୋଇପାରି ନ ଥିଲା ।

ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତକଲେ (ଅକ୍ଟୋବର 2020) ଯେ, କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ମାର୍ଗ ଚିହ୍ନଟ କରିବା ନିମନ୍ତେ ଆରଟିଓ ମାନଙ୍କୁ ବିଏଲ୍‌ସି ଗଠନ କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯିବ, ଯାହା ଦ୍ଵାରା ସଂଯୋଗ ହୋଇ ନଥିବା ଗ୍ରାମ ପଞ୍ଚାୟତ ଗୁଡ଼ିକୁ ସଂଯୁକ୍ତ ହୋଇ ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ମାର୍ଗଗୁଡ଼ିକୁ ସମୟ ଏବଂ ରହଣି ସ୍ଥାନ ସହିତ ସମସ୍ତ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରାଯାଇପାରିବ । ଏହି ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଯାନବାହନ ଚଳାଇବା ପାଇଁ ଅପରେଟର ମାନଙ୍କୁ ଦିଆଯାଇଥିବା ପରମିଟ ଗୁଡ଼ିକୁ ପ୍ରତିବର୍ଷ ସମୀକ୍ଷା କରାଯିବ ।

5.4.2.4 ବାମପନ୍ଥୀ ଉଗ୍ରବାଦ ପ୍ରଭାବିତ ଅଞ୍ଚଳରେ ସମସ୍ତ ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗରେ ନିୟମିତ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ସ୍ଥାପନ ନହେବା

ଓଡ଼ିଶା ସରକାରଙ୍କ ପ୍ରସ୍ତାବ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) ଅନୁଯାୟୀ ଗୃହ ବିଭାଗ, 11 ବାମପନ୍ଥୀ ଉଗ୍ରବାଦ ପ୍ରଭାବିତ(ଏଲ୍‌ଡବ୍ଲୁଇ) ଆର୍‌ଟିଓ ଜିଲ୍ଲା[65]ରେ 70 ଟି ମାର୍ଗ ଚିହ୍ନଟ କରିଥିଲେ ଏବଂ ସେହି ମାର୍ଗ ଗୁଡ଼ିକରେ ଓଏସ୍‌ଆରଟିସି ବସ୍ ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ପରିବହନ ବିଭାଗକୁ ସୂଚିତ (ନଭେମ୍ବର 2013) କରିଥିଲେ । ରାଜ୍ୟ ସରକାର, ଏଲ୍‌ଡବ୍ଲୁଇ ପ୍ରଭାବିତ ଅଞ୍ଚଳରେ ଚାରି ବର୍ଷ (2013-17) ପାଇଁ 100 ଟି ବସ୍ ଚଳାଚଳ ନିମନ୍ତେ ସଡ଼କ ଟିକସ, ବୀମା ଏବଂ ପରମିଟ୍ ଦେୟ ପାଇଁ ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି କୁ ପ୍ରତିପୂର୍ତ୍ତୀ କରିବେ । ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1975 ର ଧାରା 10(1) ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ଯେ, ଯେତେବେଳେ କୌଣସି ମୋଟର ଯାନ କୌଣସି ଅବଧି ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର ନହୁଏ, ପଞ୍ଜୀକୃତ ମାଲିକ କିମ୍ବା ଏହାର ମାଲିକାନା କିମ୍ବା ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରୁଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି, ଯେଉଁ ଅବଧି ପାଇଁ ଟିକସ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ତାହାର ସମୟସୀମା ଶେଷ ହେବା ପୂର୍ବରୁ କର ଅଧିକାରୀଙ୍କୁ ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଫର୍ମରେ ସାକ୍ଷର ଏବଂ ଯାଞ୍ଚ କରି ଉପରୋକ୍ତ ସମୟ ଏବଂ ମୋଟର ଯାନ ଯେଉଁଠାରେ ରଖାଯିବ, ତାହା ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ କରି ଏକ ସପଥନାମା ପ୍ରଦାନ କରିବେ ।

ଚାରିଟି[66] ମନୋନୀତ ଓଏସ୍‌ଆରଟିସି ୟୁନିଟ ଏବଂ ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟି ନିଗମ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟରେ ପଞ୍ଜୀକରଣ ନଥି, କାର୍ଯ୍ୟ ପଞ୍ଜି ଏବଂ ବସ୍ ମାର୍ଗ ପରମିଟ୍ ସମୀକ୍ଷା ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲା । ସମୀକ୍ଷା ସମୟରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ପ୍ରସଙ୍ଗ ଗୁଡ଼ିକ ଦୃଷ୍ଟିଗୋଚର ହୋଇଥିଲା :

- ଓଏସ୍‌ଆରଟିସି ନିଗମ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ଦ୍ଵାରା 31 ଟି[67] ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗ ପାଇଁ 95 ଟି ବସ କିଣାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ମଧ୍ୟରୁ 47 ଟି ବସକୁ ଚାରୋଟି ମନୋନୀତ ଓଏସ୍‌ଆରଟିସି ୟୁନିଟକୁ ଫେବୃଆରୀ 2014 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2017 ମଧ୍ୟରେ ଆବଣ୍ଟନ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହା ଅବଲୋକନ କରାଗଲା ଯେ ଚିହ୍ନଟ ହୋଇଥିବା ଚାରୋଟି ୟୁନିଟରେ 47 ଟି ବସ୍ ମଧ୍ୟରୁ 33 ଟି ସେମାନଙ୍କର ମୂଳ 31 ଏଲ୍‌ଡବ୍ଲୁଇ ମାର୍ଗରେ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଭାବରେ ଚଳାଚଳ କରୁନଥିଲେ । ଏହା ପରିବର୍ତ୍ତେ ଅସ୍ଥାୟୀ ପରମିଟ୍ ପାଇ ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି ୟୁନିଟ୍ ଗୁଡ଼ିକ ଅଣ-ମନୋନୀତ ମାର୍ଗରେ ଯିବା ପାଇଁ ଅନୁମତି ପାଇଥିଲେ । ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି ୟୁନିଟ୍ ଗୁଡ଼ିକ ମନୋନୀତ ମାର୍ଗରେ ଚଳାଚଳ ନ କରିବାର କାରଣ କମ୍ ଆୟ, ଖରାପ ରାସ୍ତା ଓ ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ଅଭାବକୁ ଦର୍ଶାଇଥିଲେ ।

---

[63] ସୁନ୍ଦରଗଡ଼ -49, ନବରଙ୍ଗପୁର -20, ଗଜପତି-39, କନ୍ଧମାଳ -42 ଏବଂ ମୟୂରଭଞ୍ଜ-19

[64] ସୁନ୍ଦରଗଡ-6.85 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା, ନବରଙ୍ଗପୁର -3.04 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା, ଗଜପତି -9.11 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା, କନ୍ଧମାଳ -7.23 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା, ମୟୂରଭଞ୍ଜ-9.59 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା, କୋରାପୁଟ -14.15 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଏବଂ ରାୟଗଡ଼ା -17.94 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା

[65] ଦେବଗଡ଼ (04), ଗଜପତି (05), ଗଞ୍ଜାମ (03), କନ୍ଧମାଳ (07), କୋରାପୁଟ (08), ମାଲକାନଗିରି (07), ନବରଙ୍ଗପୁର (05), ନୂଆପଡ଼ା (06), ରାୟଗଡ଼ା (12), ରାଉରକେଲା (09) ଏବଂ ସୁନ୍ଦରଗଡ (04)

[66] କନ୍ଧମାଳ, କୋରାପୁଟ (ଜୟପୁର), ରାୟଗଡ଼ା ଏବଂ ସୁନ୍ଦରଗଡ

[67] କୋରାପୁଟ -08, କନ୍ଧମାଳ -07, ରାୟଗଡ଼ା-12 ଏବଂ ସୁନ୍ଦରଗଡ-04

- ଚାରିଟି ଓଏସ୍ଆର୍‌ଟିସି ୟୁନିଟ୍ ମଧ୍ୟରୁ ତିନିଟିରେ, 21 ଟି ବସ ମାର୍ଚ୍ଚ 2014 ରୁ ଅଗଷ୍ଟ 2017, ଅର୍ଥାତ୍ ଆବଣ୍ଟନ ତାରିଖ ଠାରୁ 30 ରୁ 177 ଦିନ ବିଳମ୍ବରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରିଥିଲେ ଯାହାକି ପରିଶିଷ୍ଟ-II ରେ ବିସ୍ତୃତ ଭାବରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି । ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ମନୋନୀତ ଓଏସ୍ଆର୍‌ଟିସି ୟୁନିଟ୍ ଗୁଡ଼ିକ କହିଲେ ଯେ, ଉଦ୍‌ଘାଟନ ଏବଂ ପରମିଟ୍ ପ୍ରଦାନରେ ବିଳମ୍ବ କାରଣରୁ ବସ୍ ଚଳାଚଳ ହୋଇପାରିଲା ନାହିଁ । ସମ୍ପୃକ୍ତ ଓଏସ୍ଆର୍‌ଟିସି ୟୁନିଟ୍ ଗୁଡ଼ିକ ଆରଟିଓଙ୍କ ଠାରୁ ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗରେ ପରମିଟ୍ ପାଇବା ଏବଂ ଚଳାଚଳ ନିମନ୍ତେ ବସ୍ ଉଦ୍‌ଘାଟନ ନିମନ୍ତେ ଦାୟୀ ଥିଲେ ।

- ଏହା ମଧ୍ୟ ଅବଲୋକନ କରାଗଲା ଯେ, କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ କରିବା ପରଠାରୁ 47 ଟି ବସ୍ ମଧ୍ୟରୁ 43 ଟି ଏକ ରୁ 16 ମାସ ମଧ୍ୟରେ ଅକାମୀ ରହିଥିଲା । ପ୍ରକାଶ ଥାଉକି ବସ ଗୁଡ଼ିକ କେବଳ ଏକ ରୁ 10 ମାସ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ସଂପୃକ୍ତ ଆର୍‌ଟିଓରେ ଚଳାଚଳ ରହିତ ଘୋଷଣା କରାଯାଇଥିଲା । ସମଗ୍ର ସମୟ ପାଇଁ ଗାଡ଼ି ଗୁଡ଼ିକ ଚଳାଚଳ ରହିତ ଘୋଷଣା ନ କରିବାର କାରଣ ରେକର୍ଡରେ ନଥିଲା । ଉକ୍ତ ଅକାମୀ ସମୟ ପାଇଁ ସଡ଼କ ଟିକସ ପ୍ରଦାନରେ ସରକାର 10.89 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଫେରସ୍ତ କରିଥିଲେ ଯାହାଫଳରେ ଏହି ଯୋଜନା ପାଣ୍ଠି ଉପରେ ଅତିରିକ୍ତ ବୋଝ ପଡ଼ିଥିଲା ।

- ଆହୁର ମଧ୍ୟ, ଓଏସ୍ଆର୍‌ଟିସି ନିଗମ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ବ୍ରହ୍ମପୁର ୟୁନିଟକୁ ଦୁଇଟି ବସ୍ ଆବଣ୍ଟନ (ଫେବୃଆରୀ 2015) କରିଥିଲା ଯେଉଁଠାରେ କି କୌଣସି ଏଲ୍‌ଡବ୍ଲୁଇ ପ୍ରଭାବିତ ମାର୍ଗ ଚିହ୍ନଟ ହୋଇନଥିଲା । ଏହିପରି ୟୁନିଟକୁ ବସ୍ ଆବଣ୍ଟନ କରିବାର କାରଣ ରେକର୍ଡରେ ନଥିଲା । ତେଣୁ, ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ମାର୍ଗକୁ ବସ୍ ଆବଣ୍ଟନ ଅନିୟମିତ ଥିଲା ଏବଂ ଯୋଜନାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ପୂରଣ କରିନଥିଲା ।

ଯେହେତୁ ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗରେ ବସ ଚଳାଚଳ କରୁ ନଥିଲା ଏବଂ ଆବଣ୍ଟନ ଓ ଏହାର କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭ ହେବା ପରେ ମଧ୍ୟ ଦୀର୍ଘ ସମୟ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଅକାମୀ ରହିଥିଲା, ତେଣୁ ଯୋଜନାଟି ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାର୍ଗର ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କର ବିଶ୍ୱାସ ହରାଇଥିଲା ଏବଂ ନିରବଚ୍ଛିନ୍ନ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ସେବା ଏହି ଯୋଜନାରେ ନିଶ୍ଚିତ ହୋଇନଥିଲା ।

ସରକାର ଉପରୋକ୍ତ ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ଅକ୍ଟୋବର 2020) ଯେ ଅପରେଟର/ଓଏସ୍ଆର୍‌ଟିସି ଦ୍ୱାରା ହୋଇଥିବା କ୍ଷତି ଭରଣ ପାଇଁ ଏହି ଯୋଜନାରେ କୌଣସି ବ୍ୟବସ୍ଥା ନଥିଲା । ଓଏସ୍ଆର୍‌ଟିସି ଗତ ପାଞ୍ଚ ବର୍ଷ ହେଲା କ୍ଷତିରେ ଚାଲିଥିଲା ଏବଂ ଏହି ଯୋଜନାର କାର୍ଯ୍ୟକୁ ବଜାୟ ରଖିବା ପାଇଁ ଯୋଜନାରେ ସଂଶୋଧନ କରିବାକୁ ରାଜି ହୋଇଥିଲେ ।

5.4.3 ପାଣ୍ଠି ଆବଣ୍ଟନ ଏବଂ ପ୍ରଦାନ

5.4.3.1 ସୁଧ ରିହାତି ପାଇଁ ନଗଣ୍ୟ ଖର୍ଚ୍ଚ

ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ପ୍ରସ୍ତାବ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) ର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 2 ଅନୁଯାୟୀ, ପ୍ରତ୍ୟାଶିତ ଉଦ୍ୟୋଗୀମାନଙ୍କୁ ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗରେ ସେମାନଙ୍କ ଯାନ ଚଳାଇବା ପାଇଁ ଆକର୍ଷିତ କରିବା ନିମନ୍ତେ, ସଡ଼କ କର ଛାଡ଼, ପରମିଟ୍ ଶୁଳ୍କ ଛାଡ଼ ଓ ମୂଳ ରିହାତି ହିସାବରେ ତିନି ପ୍ରତିଶତ ସୁଧ ରିହାତି ଆର୍ଥିକ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଆକାରରେ ଦିଆଯିବ । ଆର୍ଥିକ ସଂସ୍ଥାକୁ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟ ସୀମା ମଧ୍ୟରେ କିସ୍ତି ପ୍ରଦାନ କରାଗଲେ ଅତିରିକ୍ତ ଦୁଇ ପ୍ରତିଶତ ସୁଧରିହାତି ପ୍ରଦାନ କରାଯିବ । ପୁନଶ୍ଚ, ଯୋଜନା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀ ଅନୁଯାୟୀ, ବିଜିଜିଓ୍ୱାଇ ପରମିଟରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଥିବା ମାର୍ଗରେ ସମୟ ଅନୁସାରେ ଚାଲୁଥିବା ଯାନକୁ ବ୍ଲକ ସ୍ତରୀୟ କମିଟି (ବିଏଲ୍‌ସି) ଦ୍ୱାରା ତ୍ରୈମାସିକ ପ୍ରମାଣ ପତ୍ର ଆଧାରରେ ଏପରି ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦିଆଯିବ ।

ସୁଧ ରିହାତି ଦେୟ ଉପରେ ବିଭାଗର ଆବଣ୍ଟନ ଏବଂ ଜାରି ଆଦେଶର ଯାଞ୍ଚ ଉପରେ, ସମୀକ୍ଷା ଅବଲୋକନ କଲା ଯେ 2014-19 ମଧ୍ୟରେ ଯାନବାହନ ଅପରେଟରମାନଙ୍କୁ ସୁଧ ରିହାତି ପ୍ରଦାନ ବାବଦରେ ବିଭାଗ, ଆଠ କୋଟି ଟଙ୍କା ଆବଣ୍ଟନ କରିଛି । ସେଥିମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 20.86 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଖର୍ଚ୍ଚ ହୋଇଛି, ଯାହାକି ଏହି ଯୋଜନାର ମୋଟ ବଜେଟର 2.60 ପ୍ରତିଶତ । ମନୋନୀତ ସାତଟି ଆରଟିଓରେ, 481 ଟି ଯାନ ଅପରେଟରଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ 315 ଜଣ, ବିଜିଜିଓ୍ୱାଇ ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଯାନ ଚଳାଇବା ପାଇଁ ଆର୍ଥିକ ସଂସ୍ଥାରୁ ଋଣ କରି ଯାନ କିଣିଥିଲେ । 'ବାହାନ' ଡାଟାବେସରୁ ଏହା ଅବଲୋକନ କରାଗଲା ଯେ 315 ବିଜିଜିଓ୍ୱାଇ ଯାନ ଅପରେଟରଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ କେବଳ 11 ଜଣ

(ଚାରି ପ୍ରତିଶତ) ସୁଧ ରିହାତି ଅନୁମୋଦନ ପାଇଥିଲେ । ଅବଶିଷ୍ଟ 304 ଅପରେଟରଙ୍କୁ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଯୋଜନା ଲାଭରୁ ବଞ୍ଚିତ କରାଯାଇଥିଲା । ସେହିଭଳି ସଂପୃକ୍ତ ଆରଟିଓର ପ୍ରତିନିଧିଙ୍କ ସହ ଯୁଗ୍ମ ସରଜମିନ ତଦନ୍ତ ସମୟରେ ଏହା ଦେଖିବାକୁ ମିଳିଥିଲା ଯେ, 51 ବିଜିଜିୱାଇ ଯାନ ଅପରେଟରଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ 44 ଜଣ ଏଭଳି ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ବିଷୟରେ ଅବଗତ ନଥିଲେ । ଯେହେତୁ ଆରଟିଓ ଗୁଡ଼ିକ ବଜେଟରେ ଆବଣ୍ଟିତ ହୋଇଥିବା ସୁଧ ରିହାତିକୁ ପ୍ରଦାନ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ, ବିଦ୍ୟମାନ ଅପରେଟରମାନଙ୍କ ଋଣକୁ ଧାର୍ଯ୍ୟମାତ୍ର ହିସାବରେ ହ୍ରାସ କରାଯାଇ ପାରିଲା ନାହିଁ ଏବଂ ଏହା ପ୍ରତ୍ୟାଶୀ ଉଦ୍ୟୋଗୀମାନଙ୍କୁ ଆକର୍ଷିତ କରିବାରେ ପ୍ରତିକୂଳ ପ୍ରଭାବ ପକାଇଥିଲା ।

ସରକାର ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ଦର୍ଶାଇଲେ (ଅକ୍ଟୋବର 2020) ଯେ, ସୁଧ ରିହାତି ଅଧିନରେ ଅର୍ଥ ମଞ୍ଜୁର ପାଇଁ ଯାନ ଅପରେଟରମାନଙ୍କୁ ଚିହ୍ନଟ କରି ନିୟମିତ ଭାବରେ ସୁଧ ରିହାତି ପ୍ରସ୍ତାବ ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ଆରଟିଓମାନଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯିବ ଏବଂ ପରିବହନକାରୀ, ସରକାର ଓ ଆର୍ଥିକ ପ୍ରତିଷ୍ଠାନ (ଏଫ୍ଆଇ) ମଧ୍ୟରେ ଏକ ତ୍ରୈପାକ୍ଷିକ ଚୁକ୍ତିନାମା ଆରମ୍ଭ କରାଯିବ ।

5.4.4 ତଦାରଖ କୌଶଳ

5.4.4.1 ଯାନଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତାର ଅଣ-ସମୀକ୍ଷା

ରାଜି ହୋଇଥିବା ସମୟ ଅନୁଯାୟୀ ମାର୍ଗରେ ଚାଲୁଥିବା ଯାନ ଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତାକୁ ଆକଳନ କରିବା ପାଇଁ ଏବଂ ଅପରେଟରମାନଙ୍କୁ ପ୍ରାପ୍ତ ସୁବିଧାର ପ୍ରମାଣ ପତ୍ର ବିଭାଗୀୟ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବିଭାଗକୁ ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ, ବିଭାଗ ଦ୍ୱାରା ଜାରି ପ୍ରସ୍ତାବ (ସେପ୍ଟେମ୍ବର 2013) ଅନୁଯାୟୀ ବିଜିଜିୱାଇ ଯାନଗୁଡ଼ିକର ନିୟମିତ ଯାଞ୍ଚ ଆବଶ୍ୟକ ଥିଲା । ଏହି ଯୋଜନାର ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଗୁଡ଼ିକ ବିଏଲ୍ସି ଦ୍ୱାରା ତ୍ରୈମାସିକ ପ୍ରମାଣ ପତ୍ର ଆଧାରରେ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଉଥିଲା । ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988 ର ଧାରା 56 (1) ଅନୁଯାୟୀ, ଯେପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ତଥା ପ୍ରକାଶିତ ସୂଚନା ଥିବା ଫର୍ମରେ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ର ବହନ କରିନଥିବ, ଏକ ପରିବହନ ଯାନ ବୈଧ ପଞ୍ଜୀକୃତ ବୋଲି ଧରାଯିବ ନାହିଁ ।

(କ) ସମୀକ୍ଷା ଲକ୍ଷ୍ୟ କଲା ଯେ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ସମସ୍ତ ଆର୍ଟିଓରେ ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗରେ ଚାଲୁଥିବା ଯାନ ଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତାକୁ ସମୀକ୍ଷା କରିବା ପାଇଁ ତ୍ରୈମାସିକ ବିଏଲ୍ସି ବୈଠକ ଆଦୌ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇନଥିଲା । ଫଳସ୍ୱରୂପ, ଯାନଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ସୁନିଶ୍ଚିତ ନକରି ଅପରେଟରମାନଙ୍କୁ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ଦିଆଯାଇଥିଲା ।

ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ଦର୍ଶାଇଲେ (ଅକ୍ଟୋବର 2020) ଯେ, ଜିଲ୍ଲା ସ୍ତରରେ ବର୍ଷକୁ ଥରେ ବିଜିଜିୱାଇ ଯାନଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ସମୀକ୍ଷା ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ନେବାକୁ ଆର୍ଟିଓମାନଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦିଆଯିବ ।

(ଖ) ସମୀକ୍ଷା ପରିଲକ୍ଷିତ କଲା ଯେ ସମୀକ୍ଷାରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଅବଧି ପାଇଁ ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ଆରଟିଓର 92 ଟି ଅନୁମୋଦିତ ପଦବୀ ମଧ୍ୟରୁ 40 ଟି (43 ପ୍ରତିଶତ) ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପଦବୀ ଖାଲି ପଡ଼ିଥିଲା । ଅନେକ ପଦବୀ ଖାଲି ପଡ଼ିଥିବା କାରଣରୁ ବିଜିଜିୱାଇ ଅଧିନରେ ଚାଲୁଥିବା ଯାନଗୁଡ଼ିକର ନିୟମିତ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇ ପାରିନଥିଲା । ଫଳସ୍ୱରୂପ, ସମୀକ୍ଷାରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ଅବଧି ମଧ୍ୟରେ 312 ଟି ବିଜିଜିୱାଇ ଗାଡ଼ି ମଧ୍ୟରୁ 133 ଟିକୁ କୌଣସି ବୈଧ ଫିଟନେସ୍ ପ୍ରମାଣପତ୍ରବିନା ଚଳାଚଳ କରୁଥିଲା, ଯାହାଦ୍ୱାରା ଯାନବାହନଗୁଡ଼ିକର ସୁରକ୍ଷା ସହିତ ସାଲିସ କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଯାତ୍ରୀ ମାନଙ୍କ ପ୍ରତି ବିପଦ ରହିଥିଲା ।

ସମୀକ୍ଷା ସିଦ୍ଧାନ୍ତକୁ ଗ୍ରହଣ କରି ସରକାର ବ୍ୟକ୍ତ କଲେ (ଅକ୍ଟୋବର 2020) ଯେ ପ୍ରବର୍ତ୍ତନ କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ମୂଳ ସ୍ତରର ପଦବୀ ପୂରଣ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ପଦକ୍ଷେପ ନିଆଯାଉଛି ।

5.4.5 ଉପସଂହାର

ବିଜୁ ଗାଁ ଗାଡ଼ି ଯୋଜନା ମାଧ୍ୟମରେ ଗ୍ରାମୀଣ ସଂଯୋଗ ସ୍ଥାପନ କରିବାକୁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ରଖିଥିବା ଯୋଜନା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବାରେ ସମୀକ୍ଷା ବିଭିନ୍ନ ତ୍ରୁଟି ଲକ୍ଷ୍ୟ କରିଥିଲା । ପ୍ରଥମ ବର୍ଷରେ ଆବଶ୍ୟକ ସଂଖ୍ୟକ ଯାନବାହାନ ଚଳାଚଳ ଲକ୍ଷ୍ୟ ହାସଲ କରିନଥିବା ସତ୍ତ୍ୱେ ସରକାର ପରବର୍ତ୍ତୀ ବର୍ଷ ନିମନ୍ତେ ଅଧିକରୁ ଅଧିକ ଯାନ ପାଇଁ ଲକ୍ଷ୍ୟ ସ୍ଥିର

କରିଥିଲେ । ଯେହେତୁ ଯୋଜନାଟି ଦକ୍ଷତାର ସହ ପ୍ରାୟୋଜିତ ହୋଇନଥିଲା, ସ୍ଥାନୀୟ ଅଧିବାସୀଙ୍କୁ ଗ୍ରାମାଞ୍ଚଳ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ସରକାର କିମ୍ବା ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିବା ଆରଟିଓମାନେ ଯାନ ଚଳାଇବାରେ ସକ୍ଷମ ହୋଇନଥିଲେ । ଏହି ଯୋଜନା ଅନୁଯାୟୀ ଚଳାଚଳ କରୁଥିବା ଯାନବାହାନ, ରହଣୀ ସ୍ଥାନ ଏବଂ ସମୟ ବିଷୟରେ ଉଲ୍ଲେଖ ନକରି ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା, ଯେଉଁଥିପାଇଁ ସେମାନେ ମୁକ୍ତ ଭାବରେ ଚଳାଚଳ କରିପାରି ନଥିଲେ । ଏହା ମଧ ଜଣାପଡ଼ିଲା ଯେ ଯଦିଓ ସେମାନଙ୍କୁ ବିଜିଜିଓ୍ୱାଇ ଅଧିନରେ ପରମିଟ୍ ଦିଆଯାଇ ନଥିଲା 169 ଟି ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ 119 ଟିକୁ ଅନିୟମିତ ଭାବରେ ଆର୍ଥିକ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଫଳସ୍ୱରୂପ ପରମିଟ୍ ଶୁଳ୍କ ଓ ସଡ଼କ କର ରିହାତିରେ ଅନିୟମିତତା ହୋଇଥିଲା । ମନୋନୀତ ଆରଟିଓ ଗୁଡ଼ିକରେ, 268 ଟି ଯାନ ବିଏଲ୍‌ସି ଦ୍ୱାରା ଚିହ୍ନଟ ହୋଇନଥିବା ମାର୍ଗରେ ଯାଉଥିଲା, ଫଳସ୍ୱରୂପ ସମସ୍ତ ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗ ସହିତ ଗ୍ରାମୀଣ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ସ୍ଥାପନ ନହେବା ସତ୍ତ୍ୱେ ସେମାନଙ୍କୁ ସଡ଼କ କର ଏବଂ ପରମିଟ ଶୁଳ୍କ ଛାଡ଼ କରାଯାଇଥିଲା । ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟି ନିଗମ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ଏବଂ ମନୋନୀତ ଚାରିଟି ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି ୟୁନିଟ୍ 31 ଟି ବାମପନ୍ଥୀ ଉଗ୍ରବାଦ ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗରେ ଆବଣ୍ଟିତ 47 ଟି ବସର ଠିକ୍ ସମୟରେ କାର୍ଯ୍ୟ ଆରମ୍ଭକୁ ସୁନିଶ୍ଚିତ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ । ଆରଟିଓଗୁଡ଼ିକ ମଧ ବଜେଟରେ ଆବଣ୍ଟିତ ହୋଇଥିବା ସୁଧ ରିହାତିକୁ ପ୍ରଦାନ କରିବାରେ ବିଫଳ ହୋଇଥିଲେ । ଏହା ମଧ ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଚାଲୁଥିବା ଯାନଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ସମୀକ୍ଷା କରିବାକୁ ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ହୋଇଥିବା ଆର୍‌ଟିଓରେ ତ୍ରୈମାସିକ ବିଏଲ୍‌ସି ବୈଠକ ଆଦୌ ଅନୁଷ୍ଠିତ ହୋଇନଥିଲା । ପର୍ଯ୍ୟାୟ-I ରେ ଆକଳିତ ସଂଖ୍ୟକ ଯାନ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିବାରେ ବିଫଳତା ସତ୍ତ୍ୱେ ବିଭାଗ ମୂଳ ସମସ୍ୟାକୁ ସମାଧାନ ନ କରି ପର୍ଯ୍ୟାୟ-II ଓ ପର୍ଯ୍ୟାୟ- III ରେ ଏହି ଯୋଜନାକୁ ସମଗ୍ର ରାଜ୍ୟକୁ ବିସ୍ତାର କରିଥିଲା ।

ତେଣୁ, ଏହି ଯୋଜନା ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମାର୍ଗରେ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କ ବିଶ୍ୱାସ ହରାଇଲା ଯାହାଫଳରେ ଏହି ଯୋଜନାରେ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯାଇଥିବା ସ୍ଥାନୀୟ ସମ୍ପ୍ରଦାୟକୁ ନିରବଚ୍ଛିନ୍ନ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ସେବା ସୁନିଶ୍ଚିତ ହୋଇନଥିଲା ।

5.4.6 ସୁପାରିଶ

- ସରକାର, ସମସ୍ତ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀ ଏବଂ ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ସଡ଼କ ପରିବହନ ନିଗମ (ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି) କର୍ପୋରେଟ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟକୁ, ରାଜ୍ୟର ସମସ୍ତ ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି ୟୁନିଟ୍ ସହିତ ସମନ୍ୱୟ ରକ୍ଷା କରିବାକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେଇପାରିବେ, ଯାହାଦ୍ୱାରା ସ୍ଥାନୀୟ ସମ୍ପ୍ରଦାୟକୁ ଗ୍ରାମୀଣ ପରିବହନ ସଂଯୋଗ ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ସଂଖ୍ୟକ ଯାନବାହାନ ଏବଂ ବସ ଯଥାକ୍ରମେ ବ୍ଲକର ସମସ୍ତ ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗ ଏବଂ ବାମପନ୍ଥୀ ଉଗ୍ରବାଦ ଚିହ୍ନିତ ମାର୍ଗରେ ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଇପାରିବ ।
- ଓଏସ୍‌ଆର୍‌ଟିସି ପାଇଁ ଏହି ଯୋଜନାର ଆର୍ଥିକ କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ପ୍ରତି ସରକାର ଉପଯୁକ୍ତ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ସୃଷ୍ଟି କରିବା ଉଚିତ୍, ଯେଉଁଥିରେ ଅନ୍ତତଃ ପକ୍ଷେ ବିନା ଲାଭ ବିନା କ୍ଷତିର ମାନଦଣ୍ଡ ପୂରଣ କରି ସେମାନଙ୍କୁ ଏହି ଯୋଜନା ଅଧିନରେ ଯାନବାହାନ ଚଳାଇବାରେ ସାହାଯ୍ୟ କରିବ ।
- ସରକାର ନିଶ୍ଚିତ କରିବା ଉଚିତ୍ ଯେ ବ୍ଲକ ସ୍ତରୀୟ କମିଟି(ବିଏଲ୍‌ସି)/ ସବ୍ ଡିଭିଜନ ସ୍ତରୀୟ କମିଟି (ଏସ୍‌ଡିଏଲ୍‌ସି)/ ଜିଲ୍ଲା ସ୍ତରୀୟ କମିଟି (ଡିଏଲ୍‌ସି) ବୈଠକ, ସମ୍ପୃକ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିୟମିତ ଭାବରେ, କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ମାର୍ଗ ଚିହ୍ନଟ ଏବଂ ପ୍ରୋତ୍ସାହନ ପାଇଁ ଯାନଗୁଡ଼ିକର କାର୍ଯ୍ୟଦକ୍ଷତା ସମୀକ୍ଷା ପାଇଁ ଡକାଯିବ । ଏଥିସହ, ପରିବହନ ବିଭାଗ (ଆରଟିଓ) ସହିତ କମିଟି ଗୁଡ଼ିକର ଉନ୍ନତ ତଥା ସମୟାନୁବର୍ତ୍ତୀ ସମନ୍ୱୟ ପାଇଁ ଏକ ପ୍ରକ୍ରିୟା ପ୍ରତିଷ୍ଠା କରାଯିବା ଉଚିତ୍ ।

5.5 ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସମୀକ୍ଷା ଅବଲୋକନ

ସମୀକ୍ଷା, ପରିବହନ କମିଶନର-ତଥା-ଅଧ୍ୟକ୍ଷ, ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକାରୀ (ଏସଟିଏ) ଏବଂ ଅନ୍ୟ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟମାନଙ୍କରେ ଥିବା ସମସ୍ତ ମୋଟର ଯାନ କର ଧାର୍ଯ୍ୟ ଓ ଆଦାୟ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ନଥିପତ୍ର ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲେ । ଅନେକ କ୍ଷେତ୍ରରେ ମୋଟର ଯାନ ନିୟମ ଓ ତଦଧୀନ ନିୟମାବଳୀର ପାଳନ ହୋଇନଥିବା ଲକ୍ଷ୍ୟ କରାଯାଇଥିଲା ଯାହା ଏହି ଅଧ୍ୟାୟର ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦମାନଙ୍କରେ ଉଲ୍ଲିଖିତ କରାଯାଇଛି । ଏହି ମାମଲାଗୁଡ଼ିକ କେବଳ ଦୃଷ୍ଟାନ୍ତମୂଳକ ଏବଂ ସମୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ହୋଇଥିବା ନମୁନା ଯାଞ୍ଚ ଉପରେ ଆଧାରିତ । ପରବର୍ତ୍ତୀ ସମୀକ୍ଷା

ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏହି ପ୍ରକାର ଅନିୟମିତତା ଗୁଡ଼ିକର ସନ୍ଧାନ ହୋଇପାରି ନଥିଲା । ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଉନ୍ନତିକରଣ ତଥା ଆଭ୍ୟନ୍ତରୀଣ ସମୀକ୍ଷାର ସଶକ୍ତିକରଣ ପାଇଁ ସରକାର ବିଭାଗକୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେବା ଉଚିତ ଯଦ୍ଦ୍ୱାରା ଏହି ପ୍ରକାର ତ୍ରୁଟିକୁ ଚିହ୍ନଟ କରି ସଂଶୋଧନ କରିହେବ ଏବଂ ଭବିଷ୍ୟତରେ ଏଡାଇ ଦିଆଯାଇପାରିବ ।

5.6 ଅଧିନିୟମ/ ନିୟମାବଳୀ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଗୁଡ଼ିକର ଅନନୁପାଳନ

ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ (ଏମ୍‌ଭି), 1988, ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ କର (ଓଏମଭିଟି) ଧାର୍ଯ୍ୟ ଅଧିନିୟମ, 1975 ଏବଂ ତଦଧିନ ପ୍ରଣୀତ ନିୟମାବଳୀ କର ଆରୋପଣ ଓ ଆଦାୟ ନିମନ୍ତେ ବ୍ୟବସ୍ଥା ନିମ୍ନ ମତେ ଆବଶ୍ୟକ କରେ:

(i) *ଗାଡ଼ି ମାଲିକମାନଙ୍କଦ୍ୱାରା ମୋଟରଯାନ କର/ ଅତିରିକ୍ତ କର ଅଗ୍ରୀମ ରୂପେ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ହାରରେ ଏବଂ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟ ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରଦତ୍ତ ହେବ ;*

(ii) *ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ 15 ଦିନ ସମୟର ପରିସମାପ୍ତିର ଦୁଇ ମାସ ମଧ୍ୟରେ କର ପଇଠ ହୋଇନଥିଲେ, କରର ଦୁଇଗୁଣ ଜୋରିମାନା ଭାବରେ ଆଦାୟ କରାଯିବ;*

ଅଧିନିୟମ/ ନିୟମାବଳୀରେ ଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥାର ଅନୁପାଳନ ହୋଇନଥିବା କେତେକ ମାମଲାର ଦୃଷ୍ଟାନ୍ତ ପରବର୍ତ୍ତୀ ଅନୁଚ୍ଛେଦଗୁଡ଼ିକରେ ଦର୍ଶାଯାଇଅଛି ।

5.6.1 ପଣ୍ୟବାହୀ ଯାନ ଏବଂ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଯାନରୁ ମୋଟର ଯାନ କର/ ଅତିରିକ୍ତ କରର ଅନାଦାୟ

ପଞ୍ଜୀକୃତ ହୋଇଥିବା 14,039ଟି ଯାନ ମାଲିକ ମାନଙ୍କ ଠାରୁ 13.29 କୋଟି ଟଙ୍କା ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର ଏବଂ 26.58 କୋଟି ଟଙ୍କା ଜୋରିମାନା ଅନାଦାୟ ଥିଲା ।

ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ କର ଅଧିନିୟମ 1975 ର ଧାରା 3, 3ଏ, 4(1) ଏବଂ 10 ଅନୁଯାୟୀ ବ୍ୟବହୃତ କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ମୋଟର ଯାନ ଠାରୁ ମୋଟର ଯାନ କର/ ଅତିରିକ୍ତ କର, ସମୂହ ଚଳାଚଳ ରହିତ ଘୋଷଣାନାମାରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇ କୌଣସି ସମୟ ପାଇଁ କର ଛାଡ଼ ନିମନ୍ତେ ଅନୁମତି ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇନଥିଲେ ଅଧିନିୟମର କର ଧାର୍ଯ୍ୟ ଅନୁସୂଚୀ-I ଅନୁଯାୟୀ ବିଭିନ୍ନ ଶ୍ରେଣୀର ଯାନ ନିମନ୍ତେ ବିନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହାରରେ କର ଅଗ୍ରୀମ ରୂପେ ଆଦାୟ କରାଯିବ । ଅଧିନିୟମ ଧାରା 13(1) ସହିତ ଓ ଏମ୍‌ଭିଟି ନିୟମାବଳୀ, 1976 ର ନିୟମ 9(2) ଅନୁସାରେ ଯଦି ସେହି ଯାନ ନିମନ୍ତେ ଯଥୋଚିତ କର ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟର 15 ଦିନ ପରଠାରୁ ଦୁଇ ମାସ ମଧ୍ୟରେ ପଇଠ ହୋଇନଥାଏ ତେବେ ସେହି ଗାଡ଼ିର ପଞ୍ଜୀକୃତ ମାଲିକ କିମ୍ବା ଗାଡ଼ିକୁ ଅଧିକାର ବା ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ରଖିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି ଧାର୍ଯ୍ୟ କର ସହିତ କରର ଦୁଇଗୁଣ ଜୋରିମାନା ଦେବାକୁ ଦାୟୀ ରହିବେ । ଅଧିକନ୍ତୁ, ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣର ନିର୍ଦ୍ଦେଶ (23 ଫେବୃଆରୀ 1966) ଅନୁଯାୟୀ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀମାନେ ଟିକସ ଦେବାର ଅନୁଗ୍ରହ ଅବଧି ସମାପ୍ତ ହେବାଠାରୁ 30 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ଦାବିପତ୍ର ପଠାଇବା ଆବଶ୍ୟକ । କର ଖିଲାପ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଦାବିପତ୍ର ବିଜ୍ଞପ୍ତିର ସେବା ତାରିଖ ଠାରୁ 30 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ କର ଅସୁଲି ମାମଲା କାର୍ଯ୍ୟକାରି କରାଯିବା ଉଚିତ।

ସମୀକ୍ଷା 35ଟି ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ମଧ୍ୟରୁ 22ଟି କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର ବାହାନ ଡାଟାବେସ ସହ 2017-18 ଅବଧି ସମ୍ବନ୍ଧୀତ କର ନଥିପତ୍ରର ବିଶ୍ଳେଷଣ (ଅଗଷ୍ଟ 2018 ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ମଧ୍ୟରେ) କରିଥିଲେ । ଦେଖାଗଲା ଯେ 21ଟି ଆରଟିଓ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ମୋଟ 97,291ଟି ପଣ୍ୟବାହୀ ଯାନ[68] ମଧ୍ୟରୁ 10,309 ଜଣ ଗାଡିମାଲିକ ଅପ୍ରେଲ 2017 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ମଧ୍ୟରେ ବିଭିନ୍ନ ଅବଧି ପାଇଁ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର ପଇଠ

68 'ମାଲ ପରିବହନ ଯାନ' ଅର୍ଥ ଯେକୌଣସି ମୋଟର ଯାନ କେବଳ ମାଲ ପରିବହନ ପାଇଁ ନିର୍ମିତ ବା ଅନୁକୂଳିତ କିମ୍ବା ଯେକୌଣସି ମୋଟର ଯାନ ମାଲ ପରିବହନ ସମୟରେ ଏଭଳି ନିର୍ମିତ ବା ଅନୁକୂଳିତ ନୁହେଁ {ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988 ଧାରା 2(14)}

କରିନଥିଲେ । ସେହିଭଳି, 21ଟି ଆର୍‌ଟିଓ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ 42,118ଟି ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଯାନ[69] ମଧ୍ୟରୁ 3,730 ଟି ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର ନଭେମ୍ବର 2017 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏବଂ ଏକକାଳୀନ କର[70] ଡ଼ିସେମ୍ବର 2017 ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପଇଠ କରିନଥିଲେ । ବିଶଦ ବିବରଣୀ ସାରଣୀ 5.2 ରେ ଦର୍ଶାଗଲା ।

ସାରଣୀ 5.2 : ଅନାଦାୟ ହୋଇଥିବା ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କରର ବିବରଣୀ

(କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ର.ସଂ.	ଆରଟିଓ ସଂଖ୍ୟା	ଯାନର ପ୍ରକାର	ଯାନ ସଂଖ୍ୟା	ଅନାଦାୟ କର	ଜୋରିମାନା ପରିମାଣ	ମୋଟ ଦେୟ ପରିମାଣ
1	21[71]	ପଣ୍ୟବାହୀ ଯାନ	10,309	11.98	23.96	35.94
2		ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଯାନ	3,730	1.31	2.62	3.93
	ମୋଟ		**14,039**	**13.29**	**26.58**	**39.87**

ଆର୍‌ଟିଓ ସମୂହରେ ଥିବା 'ଚଳାଚଳ ରହିତ ବିବରଣୀ' ଖାତାର ବିଶ୍ଳେଷଣ ସମୟରେ ଏହା ଦୃଷ୍ଟିକୁ ଆସିଥିଲା ଯେ ଏହି ମୋଟର ଯାନ ସମୂହ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 10(1) ଅନୁସାରେ କୌଣସି ଛାଡ଼ ପାଇ ନଥିଲେ । ଏହି ସମସ୍ତ ମାମଲାରେ ପଇଠ ଜନିତ ବିଳମ୍ବର ଅବଧି ଦୁଇ ମାସରୁ ଅଧିକ ଥିଲା, ତେଣୁ, ସର୍ବାଧିକ ଜୋରିମାନା କରର ଦୁଇ ଗୁଣା ମଧ ଧାର୍ଯ୍ୟ ହେବାର ଥିଲା । ଯଦିଓ ବାହାନ ସଫ୍ଟୱେୟାରରେ ଯେକୌଣସି ସମୟରେ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କର ଖିଲାପକାରୀଙ୍କ ସୂଚୀ ସୃଷ୍ଟି କରିବାର ଏକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ରହିଥିଲା, ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀମାନେ କର ଅସୁଲ କରିବା ଏବଂ ଏହାଉପରେ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ପାଇଁ କୌଣସି ଦାବିପତ୍ର ଜାରିକରିନଥିଲେ କିମ୍ବା ଗାଡ଼ି ମାଲିକ ମାନଙ୍କ ବିରୋଧରେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରିନଥିଲେ । ଏହା ଫଳରେ 13.29 କୋଟି ଟଙ୍କାର ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର ଅନାଦାୟ ଥିଲା । ଏହା ବ୍ୟତୀତ, କର ଖିଲାପକାରୀଙ୍କ ଉପରେ 26.58 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଜୋରିମାନା ମଧ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରାଯିବାରଥିଲା ।

ଉତ୍ତରରେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2020), ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ବ୍ୟକ୍ତକଲେ ଯେ 13ଟି ଆରଟିଓରେ 38ଟି ମାମଲାରେ 7.85 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଆଦାୟ କରାଯାଇଛି, 5,839ଟି ଗାଡ଼ି ବିରୁଦ୍ଧରେ ଦାବିପତ୍ର ଜାରି କରାଯାଇଛି ଏବଂ 1,537ଟି ଯାନ ବିରୁଦ୍ଧରେ କର ଅସୁଲ ପାଇଁ ମୋକଦ୍ଦମା ଦାୟର କରାଯାଇଛି । ତଥାପି, ଆଠଟି ଆରଟିଓରେ ଅବଶିଷ୍ଟ 6,625ଟି ମାମଲା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ସ୍ଥିତି ବିଷୟରେ ବ୍ୟକ୍ତ କରିନଥିଲେ ।

ଏହି ମାମାଲା ସରକାରଙ୍କ ନଜରକୁ (ଫେବୃଆରୀ 2020) ଅଣାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତରକୁ ଅପେକ୍ଷା କରାଯାଇଛି (ଅକ୍ଟୋବର 2020) ।

5.6.2 ଟ୍ରେଲର ସଂଲଗ୍ନ ଟ୍ରାକ୍ଟରଏବଂ ଘରୋଇ ସେବା ଯାନରୁ ମୋଟର ଯାନ କର ଅନାଦାୟ

ପଞ୍ଜୀକୃତ 8,805ଟି ମୋଟର ଯାନ ମାଲିକଙ୍କ ଠାରୁ କର ବାବଦକୁ 1.84 କୋଟି ଟଙ୍କା ଏବଂ ଜୋରିମାନା ବାବଦକୁ 3.68 କୋଟି ଟଙ୍କାର ଅନାଦାୟ

ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ କର ଅଧିନିୟମ (ଓଏମଭିଟି) 1975 ର ଧାରା 3(1) ଏବଂ 3ଏ ଅନୁଯାୟୀ, ବ୍ୟବହୃତ କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ମୋଟର ଯାନ ଉପରେ ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର ରୋପଣ କରାଯିବ । ଉକ୍ତ ଆଇନର ଧାରା 4 ଅନୁଯାୟୀ, ଏହିପରି କର ବିଭିନ୍ନ ଶ୍ରେଣୀର ଯାନ ନିମନ୍ତେ ବିନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ

---

69 'ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ ଯାନ' ଅର୍ଥ ଯେକୌଣସି ମୋଟର ଯାନ ଯାହା ଜଣେ ଯାତ୍ରୀ କିମ୍ବା ଏକାଧିକ ଯାତ୍ରୀଙ୍କୁ ଭଡା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ ପାଇଁ ନେଇଥାଏ ଏବଂ ଏହା ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମା ଅନୁଯାୟୀ, ଯାହା ପ୍ରକାଶିତ ହେଉ କିମ୍ବା ନିୟୋଜିତ, ଏଥିରେ ଉଲ୍ଲେଖି କରାଯାଇଥିବା ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କ ପରିବହନ ପାଇଁ ସମୁଦାୟ ଯାନର ବ୍ୟବହାର ବା ଏପରି ଯାନ ସଂପର୍କରେ ଅନୁମତି ପ୍ରାପ୍ତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ସହିତ କିମ୍ବା ଏକ ନିର୍ଦ୍ଧିଷ୍ଟ ରାଜିନାମା ହାରରେ ତାଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କ୍ଷମତା ପ୍ରାପ୍ତ ଯେକୌଣସି ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିୟୋଜିତ{ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ 1988 ଧାରା 2(7)}

70 ମୋଟର ଯାନ କର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଓଏମଭିଟି ଅଧିନିୟମ 1975 ର ଟିକସସୂଚୀ-I ର ଦଫା-3 ଅନୁଯାୟୀ ଯାନବାହାନ ପାଇଁ ବାର୍ଷିକ ଟିକସ ଓ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ହାର, ଅନ୍ୟପଟେ ଓଏମଭିଟି (ସଂଶୋଧନ) ଅଧିନିୟମ, 2017 ର କାର୍ଯ୍ୟସୂଚୀ-III ର ଭାଗ-II ଅନୁଯାୟୀ ଏକକାଳୀନ କର ମୋଟରଯାନ ମୂଲ୍ୟ ଉପରେ ସ୍ଥିର କରାଯାଇପାରେ

71 ଅନୁଗୁଳ, ବାଲେଶ୍ୱର, ବରଗଡ଼, ଭଦ୍ରକ, ଭୁବନେଶ୍ୱର. ଭୁବନେଶ୍ୱର-II, ବଲାଙ୍ଗୀର, ଚଣ୍ଡିଖୋଲ, ଢେଙ୍କାନାଳ, ଗଞ୍ଜାମ, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା, କଳାହାଣ୍ଡି, କେନ୍ଦୁଝର, କୋରାପୁଟ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ, ନୟାଗଡ଼, ପୁରୀ, ରାୟଗଡ଼ା, ରାଉରକେଲା, ସମ୍ବଲପୁର ଓ ସୁନ୍ଦରଗଡ

ହାରରେ ସଂଶୋଧିତ ଆଇନର (21 ନଭେମ୍ବର 2017) ଟିକସ ସୂଚୀ-I ଅନୁଯାୟୀ ଅଗ୍ରୀମ ରୂପେ ଆଦାୟ କରାଯିବ ଯଦି ଧାରା 10(1) ଅନୁଯାୟୀ ଚଳାଚଳ ରହିତ ଘୋଷଣାନାମା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ସମୟ ପାଇଁ ଏହିପରି ଟିକସ ଛାଡ଼ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇ ନଥାଏ । ପୁନଶ୍ଚ, ଅଧିନିୟମ ଧାରା 13(1) ସହିତ ଓଏମଭିଟି ନିୟମାବଳୀ, 1976 ର ନିୟମ 9(2) ଅନୁଯାୟୀ ଯଦି ସେହି ଯାନ ନିମନ୍ତେ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ କର ଅନୁଗ୍ରହ ସମୟ 15 ଦିନ ପରଠାରୁ ଦୁଇ ମାସ ମଧ୍ୟରେ ପଇଠ ହୋଇନଥାଏ ତେବେ ସେହି ଗାଡ଼ିର ପଞ୍ଜୀକୃତ ମାଲିକ କିମ୍ବା ଗାଡ଼ିକୁ ଅଧିକାର ବା ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ରଖିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି ଧାର୍ଯ୍ୟ କର ସହିତ କରର ଦୁଇଗୁଣ ଜୋରିମାନା ଦେବାକୁ ଦାୟୀ ରହିବେ । ଅଧିକନ୍ତୁ, ଟିକସ ଦେବାର ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଅବଧି ସମାପ୍ତ ହେବାଠାରୁ 30 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀମାନେ ଦାବିପତ୍ର ପଠାଇବା ଆବଶ୍ୟକ । କର ଖିଲାପ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଦାବିପତ୍ର ବିଜ୍ଞପ୍ତିର ସେବା ତାରିଖ ଠାରୁ 30 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ କର ଅସୁଲି ମାମଲା କାର୍ଯ୍ୟକାରି କାରାଯିବା ଉଚିତ।

ସମୀକ୍ଷା 35ଟି ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ମଧ୍ୟରୁ 22ଟି କାର୍ଯ୍ୟାଳୟର ବାହାନ ଡାଟାବେସ ସହ 2017-18 ଅବଧି ସମ୍ବନ୍ଧିତ କର ନଥିପତ୍ରର ବିଶ୍ଳେଷଣ (ଅଗଷ୍ଟ 2018 ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ମଧ୍ୟରେ) କରିଥିଲେ । ଏହା ପରିଲକ୍ଷିତ ହେଲା ଯେ 21ଟି ଆରଟିଓ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ 85,204ଟି ଟ୍ରେଲର ସଂଲଗ୍ନ ଟ୍ରାକ୍ଟର ମଧ୍ୟରୁ 8,780ଟି ଯାନର ମାଲିକମାନେ ନଭେମ୍ବର 2017 ଅବଧି ପର୍ଯନ୍ତ ମୋଟର ଯାନ କର ଦେଇନଥିଲେ । ସେହିପରି ନଅଟି ଆରଟିଓ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ 510 ଟି ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ ମଧ୍ୟରୁ 25 ଟି ଯାନର ମାଲିକମାନେ ଅପ୍ରେଲ 2017 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ଅବଧି ପାଇଁ ମୋଟର ଯାନ କର ଦେଇନଥିଲେ । ସମୀକ୍ଷା, ସଂପୃକ୍ତ ଆରଟିଓ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ଚଳାଚଳ ରହିତ ଘୋଷଣାନାମା ରେଜିଷ୍ଟରଗୁଡିକୁ ମଧ ଯାଞ୍ଚ କରି ଜାଣିବାକୁ ପାଇଲେ ଯେ ଆଇନର ଧାରା 10(1) ଅନୁଯାୟୀ କୌଣସି ଗାଡି ମାଲିକ ସେମାନଙ୍କ ଗାଡି ପାଇଁ ଚଳାଚଳ ରହିତ ରିଆତି ପାଇଁ ଆବେଦନ କରି ନଥିଲେ ।

ଏହି ମାମଲା ଗୁଡିକରେ ଜଡିତ ବିଳମ୍ବ ସମୟ ଦୁଇ ମାସରୁ ଅଧିକ ଥିଲା ତେଣୁ, କର ଉପରେ ଦୁଇଗୁଣ ଜୋରିମାନା ମଧ ଆଦାୟ କରାଯିବାର ଥିଲା । ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବାହାନ ସଫ୍ଟୱେୟାର ରେ ଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥାରୁ ଯେକୌଣସି ସମୟରେ କର ଖିଲାପକାରୀଙ୍କ ସୂଚୀ ପାଇପାରିବାର ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅଛି । ମାତ୍ର ଆରଟିଓମାନେ, କର ଏବଂ ତତ୍‌ସଂଲଗ୍ନ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ପାଇଁ ଗାଡ଼ି ମାଲିକଙ୍କ ନିକଟକୁ କୌଣସି ଦାବିପତ୍ର ପଠାଇ ନଥିଲେ ବା ସେମାନଙ୍କ ବିରୋଧରେ କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରି ନଥିଲେ । ଏହା ଫଳରେ 1.84 କୋଟି ଟଙ୍କାର ମୋଟରଯାନ କର ଓ ଅତିରିକ୍ତ କର ଅନାଦାୟ ରହିଥିଲା । ଏହାଛଡ଼ା, ଜୋରିମାନା ବାବଦରେ 3.68 କୋଟି ଟଙ୍କା ମଧ ରୋପଣ କରାଯାଇପାରିଥାନ୍ତା । ବିଶଦ ବିବରଣୀ ନିମ୍ନ ସାରଣୀ 5.3 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

ସାରଣୀ 5.3 : ଅନାଦାୟ ମୋଟର ଯାନ କର

(କୋଟି ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ର.ସଂ.	ଆରଟିଓ ସଂଖ୍ୟା	ଯାନର ଶ୍ରେଣୀ	ଯାଞ୍ଚ ଯାନ ସଂଖ୍ୟା	କର ଖିଲାପକାରୀ ଗାଡି ସଂଖ୍ୟା	ଅନାଦାୟ କର ପରିମାଣ	ଜୋରିମାନା ପରିମାଣ	ମୋଟ
1	21[72]	ଟ୍ରେଲର ସଂଲଗ୍ନ ଟ୍ରାକ୍ଟର	85,204	8,780	1.78	3.56	5.34
2	9[73]	ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ	510	25	0.06	0.12	0.18
	ମୋଟ		**85,714**	**8,805**	**1.84**	**3.68**	**5.52**

ଏହିପରି, ଆରଟିଓମାନଙ୍କର ବାହାନ ଡାଟାବେସ ମାଧମରେ କର ଖିଲାପକାରୀ ଯାନଗୁଡିକୁ ଚିହ୍ନଟ କରିବାରେ ଏବଂ ଦାବିପତ୍ର ପଠାଇବାରେ ବିଫଳତାଯୋଗୁଁ କର ଅନାଦାୟ ରହିଥିଲା । ଏହିପରି ନିଷ୍କ୍ରିୟତା ବିଭାଗର କମ୍ପ୍ୟୁଟରୀକରଣର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟକୁ ମଧ ହାସଲ କରିପାରିନଥିଲା ।

72 ଅନୁଗୁଳ, ବାଲେଶ୍ୱର, ବରଗଡ଼, ଭଦ୍ରକ, ଭୁବନେଶ୍ୱର. ଭୁବନେଶ୍ୱର-II, ବଲାଙ୍ଗିର, ଚଣ୍ଡିଖୋଲ, ଢେଙ୍କାନାଳ, ଗଞ୍ଜାମ, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା, କଳାହାଣ୍ଡି, କେନ୍ଦୁଝର, କୋରାପୁଟ, ମୟୁରଭଞ୍ଜ, ନୟାଗଡ଼, ପୁରୀ, ରାୟଗଡ଼ା, ରାଉରକେଲା, ସମ୍ବଲପୁର ଓ ସୁନ୍ଦରଗଡ଼

73 ଅନୁଗୁଳ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-I, ଚଣ୍ଡିଖୋଲ, ଢେଙ୍କାନାଳ, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା, କେନ୍ଦୁଝର, କୋରାପୁଟ, ରାଉରକେଲା ଓ ସୁନ୍ଦରଗଡ଼

ଉତ୍ତରରେ (ମାର୍ଚ୍ଚ 2020), ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ କହିଲେ ଯେ 47ଟି ମାମଲାରେ 2.04 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଆଦାୟ କରାଯାଇଛି, 3,136ଟି ଗାଡ଼ି ବିରୁଦ୍ଧରେ ଦାବି ପତ୍ର ଜାରି କରାଯାଇଛି ଏବଂ 16ଟି ଆରଟିଓ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ 3,255ଟି ଯାନ ବିରୁଦ୍ଧରେ କର ଅସୁଲ ପାଇଁ ପ୍ରକ୍ରିୟା ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଛି । ତଥାପି, ଉତ୍ତର, ପାଞ୍ଚଟି ଆରଟିଓ ଅଧିନରେ ଅବଶିଷ୍ଟ 2,367ଟି ମାମଲା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ସ୍ଥିତିକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିନଥିଲା ।

ଏହି ମାମାଲା ସରକାରଙ୍କ ନଜରକୁ ଜାନୁଆରୀ 2020 ରେ ଅଣାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତରକୁ ଅପେକ୍ଷା କରାଯାଇଛି (ଅକ୍ଟୋବର 2020)।

5.6.3 ବୈଧ ମାର୍ଗ ଅନୁମତି/ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଚୁକ୍ତିନାମା ପରିବହନ ଅନୁମତି ସହିତ ଚାଲୁଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସରୁ ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କରର ଅନାଦାୟ/ ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ

136 ଟି ଗାଡି ମାଲିକଙ୍କ ଠାରୁ 7.66 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର କର ଓ ଅତିରିକ୍ତ କର ଏବଂ 15.32 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାର ଜୋରିମାନା ଅନାଦାୟ

ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ କର ଅଧିନିୟମ 1975 ର ଧାରା 3, 3ଏ, 4(1), 6 ଏବଂ 10 ଅନୁଯାୟୀ ବ୍ୟବହୃତ କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ପ୍ରତ୍ୟେକ ମୋଟର ଯାନ ଠାରୁ ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର, ସମୂହ ଚଳାଚଳ ରହିତ ଘୋଷଣାନାମାରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇ କୌଣସି ସମୟ ପାଇଁ କର ଛାଡ଼ ନିମନ୍ତେ ଅନୁମତି ପ୍ରାପ୍ତ ହୋଇନଥିଲେ ସଂଶୋଧିତ ଅଧିନିୟମର (21 ନଭେମ୍ବର 2017) କର ଧାର୍ଯ୍ୟ ଅନୁସୂଚୀ-I, ଅନୁଯାୟୀ ବିଭିନ୍ନ ଶ୍ରେଣୀର ଯାନ ନିମନ୍ତେ ବିନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହାରରେ କର ଅଗ୍ରୀମ ରୂପେ ଆଦାୟ କରାଯିବ । ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସ ପାଇଁ ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର ଅନୁମତି ଅନୁଯାୟୀ ତାର ବହନ କ୍ଷମତା (ଠିଆଯାତ୍ରୀ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ) ଏବଂ ଗୋଟିଏ ଦିନରେ ଚାଲୁଥିବା ମୋଟ ଦୂରତା ଆଧାରରେ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରାଯାଏ । ଯଦି କୌଣସି ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସର ବ୍ୟବହାରରେ ପରିବର୍ତ୍ତନ କରାଯାଇଥାଏ ଯେଉଁଥିପାଇଁ ଉଚ୍ଚତର କର ଦେବାକୁ ପଡେ, ଗାଡି ମାଲିକଙ୍କୁ ଭେଦାତ୍ମକ ଟିକସ ଦେବାକୁ ପଡିବ ଯାହା ପୂର୍ବରୁ ଦିଆଯାଇଥିବା କର ଏବଂ ବ୍ୟବହାର ହେତୁ ଦେୟକରର ପ୍ରଭେଦ ସହିତ ସମାନ । ଅଧିନିୟମର ଧାରା 13(1) ସହିତ ଏମଭିଟି ନୀୟମାବଳୀ 1976 ର ନୀୟମ 9(2) ଅନୁଯାୟୀ ଯଦି ସେହି ଯାନ ନିମନ୍ତେ ଯଥୋଚିତ କର ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସମୟର 15 ଦିନ ପରଠାରୁ ଦୁଇ ମାସ ମଧ୍ୟରେ ପଇଠ ହୋଇନଥାଏ ତେବେ ସେହି ଗାଡ଼ିର ପଞ୍ଜୀକୃତ ମାଲିକ କିମ୍ବା ଗାଡ଼ିକୁ ଅଧିକାର ବା ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ରଖିଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି ଧାର୍ଯ୍ୟ କର ସହିତ କରର ଦୁଇଗୁଣା ଜୋରିମାନା ଦେବାକୁ ଦାୟୀ ରହିବେ । ଅଧିକନ୍ତୁ, ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକାରୀଙ୍କ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ (23 ଫେବୃଆରୀ 1966) ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଦେବାର ଅନୁଗ୍ରହ ଅବଧି ସମାପ୍ତ ହେବାଠାରୁ 30 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀମାନେ ଦାବିପତ୍ର ପଠାଇବା ଆବଶ୍ୟକ । କର ଖିଲାପ କ୍ଷେତ୍ରରେ, ଦାବିପତ୍ର ବିଜ୍ଞପ୍ତିର ସେବା ତାରିଖ ଠାରୁ 30 ଦିନ ମଧ୍ୟରେ କର ଅସୁଲି ମାମଲା କାର୍ଯ୍ୟକାରି କାରାଯିବା ଉଚିତ।

ସମୀକ୍ଷା, 35 ଟି ଆରଟିଓ ମଧ୍ୟରୁ 22 ଟିରେ କର ଆଦାୟ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ବାହାନ ଡାଟାବେସ୍ ଯାଞ୍ଚ (ଅଗଷ୍ଟ 2018 ଏବଂ ମାର୍ଚ୍ଚ 2019 ମଧ୍ୟରେ) କରିଥିଲେ । ସମୀକ୍ଷା ଏହି କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ମାନଙ୍କରେ ଟିଆରସି, ଅଫରୋଡ ବିଶେଷ, ଅନୁମତି ବିବରଣୀଗୁଡିକୁ ମଧ୍ୟ ପରତାଳ କରିଥିଲେ ଏବଂ ଦେଖାଗଲା ଯେ 7,540 ଟି ଅନୁମତି ପତ୍ର (1,198ଟି ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସ ଅନୁମତି ପତ୍ର 2012-18 ମଧ୍ୟରେ ଏବଂ 6,342 ଟି ଯାନକୁ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଅନୁମତି ପତ୍ର 2017-18 ମଧ୍ୟରେ) 2,509 ଟି ଯାନକୁ (1,154 ଟି ଯାନକୁ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସ ଏବଂ 1,355 ଟି ଯାନକୁ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଯାନ ଭାବରେ ଚଳାଇବା ପାଇଁ) ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା । ଉପରୋକ୍ତ ମଧ୍ୟରୁ, 136 ଟି ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସର ପଞ୍ଜୀକୃତ ମାଲିକମାନେ ଅପ୍ରେଲ 2017 ରୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 2018 ଅବଧି ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଟିକସ ପଇଠ କରିନଥିଲେ କିମ୍ବା କମ କର ପଇଠ କରିଥିଲେ । ଏହି ଯାନଗୁଡିକ ମଧ୍ୟ ଚଳାଚଳ ରହିତ ଘୋଷଣାନାମା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇନଥିଲେ । ମାତ୍ର, ଆରଟିଓମାନେ, କର ଏବଂ ତତ୍ସଂଲଗ୍ନ ଜୋରିମାନା ଆଦାୟ ପାଇଁ ଗାଡ଼ି ମାଲିକଙ୍କୁ କୌଣସି ଦାବିପତ୍ର ପଠାଇ ନଥିଲେ ବା କୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଗ୍ରହଣ କରି ନଥିଲେ । ଏହା ଫଳରେ 15.32 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଜୋରିମାନା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ 22.98 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା କର ଓ ଅତିରିକ୍ତ କର ଅନାଦାୟ/ ସ୍ୱଳ୍ପାଦାୟ ହୋଇଥିଲା । ସବିଶେଷ ବିବରଣୀ ସାରଣୀ 5.4 ରେ ଦର୍ଶାଯାଇଛି ।

ସାରଣୀ 5.4 : ମୋଟର ଯାନ କର ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ କର ଅନାଦାୟ

(ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କାରେ)

କ୍ର.ସଂ.	ଆରଟିଓ ସଂଖ୍ୟା	ଯାନର ଶ୍ରେଣୀ	ଯାନ ସଂଖ୍ୟା	କର ଦେୟ	ଜୋରିମାନା ଦେୟ	ମୋଟ
1	8[74]	ବୈଧ ମାର୍ଗ ଅନୁମତିରେ ଚାଲୁଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସ	19	3.15	6.30	9.45
2	13[75]	ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଅନୁମତି ସହିତ ଚାଲୁଥିବା ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସ	117	4.51	9.02	13.53
ମୋଟ			**136**	**7.66**	**15.32**	**22.98**

ଏହାର ଉତ୍ତରରେ (ମେ 2020), ରାଜ୍ୟ ପରିବହନ ପ୍ରାଧିକରଣ ବ୍ୟକ୍ତକଲେ ଯେ ଆଠଟି ଆରଟିଓ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ତିନିଟି ମାମଲାରେ 0.2 ଲକ୍ଷ ଟଙ୍କା ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା, 89ଟି ଗାଡ଼ି ବିରୁଦ୍ଧରେ ଦାବିପତ୍ର ଜାରି କରାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ଗୋଟିଏ ଗାଡ଼ି ବିରୁଦ୍ଧରେ କର ଅସୁଲ ପ୍ରକ୍ରୀୟା ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଥିଲା । ତଥାପି, ଚାରିଟି ଆରଟିଓରେ ଅବଶିଷ୍ଟ 43ଟି ମାମଲା ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ସ୍ଥିତିକୁ ଉତ୍ତରରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇନଥିଲା ।

ଏହି ମାମାଲା ସରକାରଙ୍କ ନଜରକୁ ଜାନୁଆରୀ 2020 ରେ ଅଣାଯାଇଥିଲା । ଉତ୍ତରକୁ ଅପେକ୍ଷା କରାଯାଇଛି (ଅକ୍ଟୋବର 2020)।

74 ବାଲେଶ୍ୱର, ଭୁବନେଶ୍ୱର-I. ବଲାଙ୍ଗିର, କଳାହାଣ୍ଡି, କେନ୍ଦୁଝର, କୋରାପୁଟ, ସମ୍ବଲପୁର ଓ ସୁନ୍ଦରଗଡ

75 ଅନୁଗୁଳ, ବାଲେଶ୍ୱର, ବରଗଡ଼, ଭଦ୍ରକ, ଭୁବନେଶ୍ୱର-I. ଭୁବନେଶ୍ୱର-II, ବଲାଙ୍ଗିର, ଝାରସୁଗୁଡ଼ା, କଳାହାଣ୍ଡି, ନୟାଗଡ଼, ରାଉରକେଲା, ସମ୍ବଲପୁର ଓ ସୁନ୍ଦରଗଡ