

अध्याय-4

स्वच्छ परिवहन-रोकथाम और प्रवर्तन रणनीतियां

4. स्वच्छ परिवहन-रोकथाम और प्रवर्तन रणनीतियाँ

‘परिवहन’ क्षेत्र से होने वाले प्रदूषण का प्राथमिक स्रोत आंतरिक दहन इंजन (आ.द.इं.) वाहनों में ईंधन, यानी डीजल, पेट्रोल, सीएनजी और एलएनजी के जलने से उत्पन्न होता है।

पेट्रोल/सीएनजी/डीजल/एलएनजी पर चलने वाले मोटर वाहनों के निकासी पाइप से अत्यधिक उत्सर्जन को रोकने के लिये, भारत सरकार ने भारत चरण उत्सर्जन मानकों²² (बीएस उत्सर्जन मानक) की स्थापना की। बीएस उत्सर्जन मानकों को पहली बार वर्ष 2000 में लाया गया था और तब से उत्तरोत्तर कड़े मानक लागू किये गए हैं। मानकों के लागू होने के बाद निर्मित सभी नए वाहनों को इन नियमों का अनुपालन करना है। वर्तमान में, बीएस-VI उत्सर्जन मानक पूरे देश में लागू है। उपयोग किए जाने वाले वाहनों से उत्सर्जन, वाहनों के रखरखाव और मरम्मत पर भी निर्भर करता है। खराब रखरखाव वाले एवं अनुपयुक्त वाहनों की एक छोटी संख्या वायु गुणवत्ता को खराब करने में महत्वपूर्ण हिस्सा बन सकती हैं।

अतः वाहनों से होने वाले उत्सर्जन के नियंत्रण के लिए सभी वाहनों की उचित जांच हेतु एक प्रभावी उत्सर्जन जांच व्यवस्था और विश्वसनीय प्रदूषण नियंत्रण प्रमाणपत्र (प्र.नि.प्र.प.)²³ जारी करना महत्वपूर्ण है। वाहनों के निकासी पाइप से अत्यधिक उत्सर्जन को रोकने के लिए, उत्सर्जन जांच व्यवस्था को प्रभावी वाहन फिटनेस जांच कार्यक्रम द्वारा पूरक होने की आवश्यकता है।

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के प्रावधानों और उसके तहत बनाए गए नियमों जैसे कि बिना वैध प्र.नि.प्र.प. के पाए जाने वाले, प्रत्यक्षमान धुआँ छोड़ने वाले वाहनों के विरुद्ध कार्रवाई करने तथा जीवन समाप्त वाहनों²⁴ (जी.स.वा.) को जब्त करना को लागू इत्यादि करने का कार्य प.वि. की प्रवर्तन शाखा को सौंपा गया है।

लेखापरीक्षा ने इन निवारक रणनीतियों अर्थात् दिल्ली में उत्सर्जन और फिटनेस जांच प्रणाली की जांच की, और वाहनों से होने वाले उत्सर्जन में कमी सुनिश्चित करने के लिए प्रवर्तन रणनीतियों की पर्याप्तता और प्रभावशीलता की भी जांच की।

लेखापरीक्षा आपत्तियों की चर्चा बाद के पैराग्राफ में की गई है।

²² भारत सरकार के पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय के तहत केंद्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा मानकों और समय-सीमा के कार्यान्वयन को निर्धारित किया जाता है।

²³ इंगित करता है कि वाहन का उत्सर्जन लागू बीएस उत्सर्जन मानकों के अनुरूप है।

²⁴ 15 वर्ष से अधिक पुराने पेट्रोल वाहन और 10 वर्ष से अधिक पुराने डीजल वाहन

4.1 मोटर वाहनों की उत्सर्जन जांच

केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 के नियम 115(7) के अनुसार भारतीय सड़कों पर चलने वाले सभी वाहनों²⁵ को वैध प्र.नि.प्र.प. रखना अनिवार्य है, जो दर्शाता है कि वाहनों का उत्सर्जन लागू बीएस उत्सर्जन मानकों के अनुरूप है और पर्यावरण के लिए अत्यधिक हानिकारक नहीं है।

यदि वाहन निर्धारित उत्सर्जन मानदंडों को पूरा किया हुआ पाया जाता है तो राज्य सरकार द्वारा अधिकृत प्रदूषण जांच केंद्र (प्र.जा.के.) प्र.नि.प्र.प. जारी करते हैं। प्र.जा.के.²⁶ उत्सर्जन को मापने के लिए वाहन के निकास पाइप में नमूना जांच सलाई डालकर प्रदूषण की जांच करते हैं। यदि वाहन मानदंडों से अधिक उत्सर्जन करता हुआ पाया जाता है, तो वाहन में आवश्यक मरम्मत/ट्यूनिंग की आवश्यकता होती है। रा.रा.क्षे. दिल्ली में जून 2021 तक 969 प्र.जा.के. (596 पेट्रोल एवं सीएनजी तथा 373 डीजल आधारित) थे। इन सभी प्र.जा.के. को केंद्रीय सर्वर में सभी उत्सर्जन जांच परिणामों की यंत्रचालित रिकॉर्डिंग के लिए नेटवर्क किया गया है।

लेखापरीक्षा ने प्र.जा.के. की उपलब्धता, प्र.नि. जांचों की पर्याप्तता, प्र.जा.के. द्वारा संचालित प्र.नि. जांचों की विश्वसनीयता और इन प्र.जा.के. पर प.वि. के निरीक्षण कार्यप्रणाली का आकलन किया। अवलोकन इस प्रकार हैं।

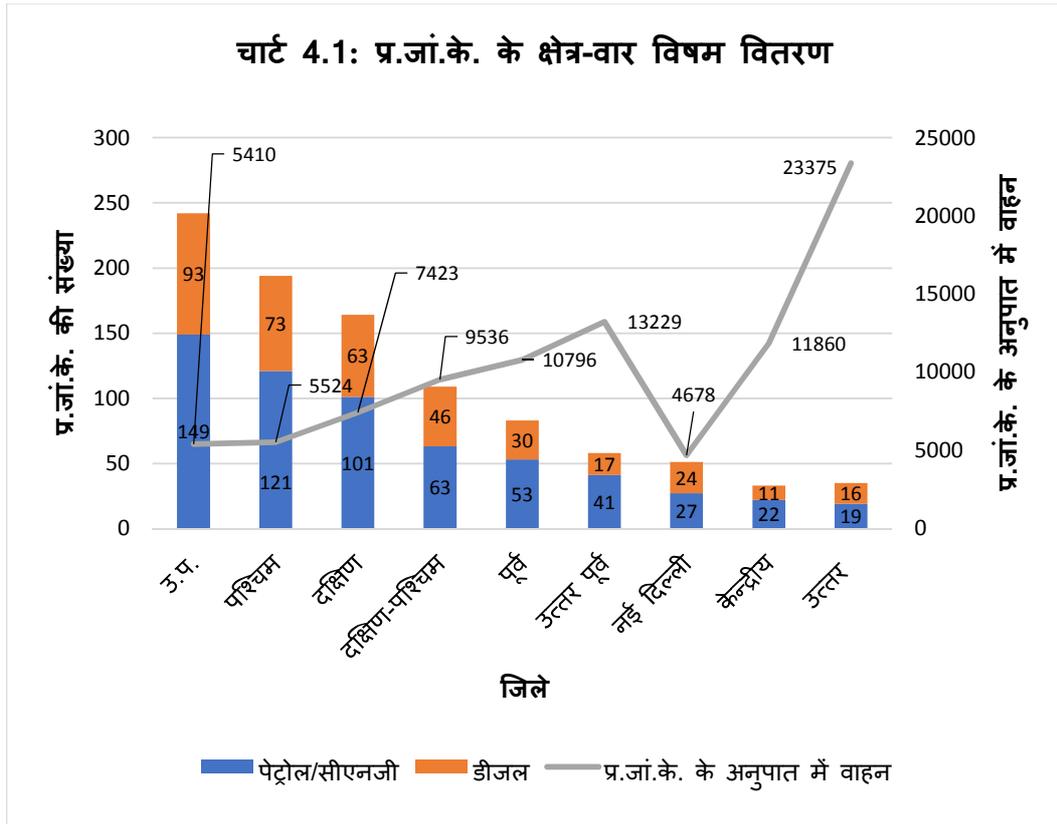
4.1.1. प्रदूषण जांच केंद्रों (प्र.जा.के.) की पर्याप्तता

लेखापरीक्षा ने पाया कि दिल्ली में 969 प्र.जा.के. (जून 2021) में से 664 ईंधन स्टेशनों पर, 47 बस डिपो और 258 सेवा केन्द्र, कार्यशाला इत्यादि पर स्थित थे। इस प्रकार बस डिपो और सेवा केन्द्र/कार्यशाला पर स्थित 31 प्रतिशत प्र.जा.के. केवल विशिष्ट श्रेणी के वाहनों के लिए थे और आम जनता के लिये उपलब्ध नहीं थे। इसके अलावा, इन प्र.जा.के. (बस डिपो और कार्यशाला) में 2019-20 की अवधि के दौरान प्रतिदिन औसतन केवल सात प्र.नि. जांच की गई थी।

इसके अलावा, पूरी दिल्ली में प्र.जा.के. के स्थानों का वितरण समरूप नहीं था, क्योंकि 62 प्रतिशत प्र.जा.के. नौ में से केवल तीन क्षेत्रों में स्थित थे जैसा कि चार्ट 4.1 में दिखा गया है।

²⁵ जिस तारीख को मोटर वाहन पहली बार पंजीकृत किया गया था, उस तारीख से एक वर्ष की अवधि की समाप्ति के बाद

²⁶ पेट्रोल वाहनों में कार्बन मोनोऑक्साइड और हाइड्रोकार्बन सांद्रता को दो गति निष्क्रिय परीक्षणों (तीन-तरफा उत्प्रेरक कन्वर्टर्स लगे चार पहिया वाहनों में लैम्ब्डा माप के साथ) पर मापा जाता है। डीजल वाहनों में, मुक्त त्वरण धुआं परीक्षण या स्नैप त्वरण परीक्षण किया जाता है जो धुएं के उत्सर्जन को मापता है।



स्रोत: प.वि. का प्र.नि.प्र.प. पोर्टल

प.वि. ने कहा (सितम्बर 2021) कि वाहन मालिक प्र.नि. स्तर के लिए अपने वाहनों की जांच डिलर कार्यशाला पर स्थित प्र.नि. केन्द्र जहाँ वे केवल सर्विस और मरम्मत करवाने जाते हैं और वहाँ जाना उनके प्र.नि.प्र.प. की समाप्ति की तारीख से मेल नहीं होती, की तुलना में पेट्रोल पम्प से जहाँ वे नियमित रूप से ईंधन लेने जाते हैं करवाना पसंद करते हैं।

प.वि. ने आगे कहा (सितंबर 2021) कि क्षेत्रीय विसंगतियों के लिए प्र.जां.के. का क्षेत्रवार विषम वितरण छोटे क्षेत्रों में वाहनों की कम संख्या के कारण था।

उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि पंजीकृत वाहनों और प्र.जां.के. की क्षेत्रवार संख्या के विश्लेषण से पता चला कि प्रत्येक प्र.जां.के. के लिए दिल्ली में लगभग 8000 वाहन पंजीकृत थे, हालांकि, अनुपात में भिन्नता नई दिल्ली क्षेत्र में प्रति प्र.जां.के. पंजीकृत 5000 से कम वाहनों की तुलना में उत्तरी क्षेत्र में प्रति प्र.जां.के. पंजीकृत 23,000 से अधिक था (परिशिष्ट-III)।

विभाग, दिल्ली में विशेष रूप से उत्तरी क्षेत्र में प्र.जां.के. की ऐसी विषम क्षेत्र-वार उपलब्धता के कारणों की जांच करे। विभाग दिल्ली में अन्य संभावित स्थानों जैसे पंजीकृत रेजिडेंट वेलफेयर एसोसिएशन (आरडब्ल्यूए) आदि के सहयोग को सूचीबद्ध करते हुए आवासीय कॉलोनियों आदि जैसे सार्वजनिक सुलभ स्थानों में स्वचालित प्र.जां.के. लगाने का प्रयास कर सकते हैं।

4.1.1.1. दि.प.नि./क्लस्टर बस डिपो में प्र.जां.कें.

राष्ट्रीय हरित न्यायाधिकरण (एनजीटी) ने निर्देश दिया (दिसंबर 2014) कि दि.प.नि. यह सुनिश्चित करेगा कि दि.प.नि. से संबंधित या उसके दिशानिर्देशों (क्लस्टर बस) के तहत संचालित प्रत्येक बस की महीने में कम से कम दो बार प्र.नि. जांच की जाएगी।

एनजीटी के निर्देशों का ठीक से पालन करने के लिए, फरवरी 2016 से दि.प.नि. डिपो में प्र.जां.कें. स्थापित किए गए थे, जबकि क्लस्टर बसों के लिए, यह जुलाई 2016 से स्थापित किए गए।

मार्च 2021 तक दि.प.नि. के सभी डिपो में प्र.जां.कें.²⁷ थे, जबकि 10 क्लस्टर संचालक में से केवल छः संचालकों ने 31 मार्च 2021 तक प्र.जां.कें.²⁸ की स्थापना की थी। इस प्रकार, चार क्लस्टर बस संचालक²⁹ सामान्य प्र.जां.कें. पर निर्भर थे। प.वि. ने कहा (नवम्बर 2021) कि वह एनजीटी के निर्देशों के अनुसार दि.प.नि. के समान क्लस्टर बसों की प्र.जां. की आवृत्ति सुनिश्चित करेगा।

4.1.1.2. शोरूम/कार्यशाला में प्र.जां.कें.

प.वि. के आदेशानुसार (जनवरी 2015), सभी वाहन डीलर जिन्हें पहले से ही व्यापार प्रमाण-पत्र जारी किए गए थे, उन्हें अपने शोरूम/कार्यशाला में प्र.जां.कें. के लिए आवेदन करना था। इसी तरह, किसी भी व्यापार प्रमाण-पत्र का नवीनीकरण तब तक नहीं किया जाना था जब तक कि डीलर आवेदन की एक प्रति के साथ शपथ पत्र प्रस्तुत नहीं करता कि उसने अपने कार्यशाला/शोरूम में प्र.जां.कें. के लिए आवेदन किया था।

लेखापरीक्षा ने, हालांकि देखा कि जनवरी 2021 तक दिल्ली में 448 वाहन डीलरों के शोरूम/कार्यशाला में से 272 (60 प्रतिशत) में प्र.जां.कें. उपलब्ध नहीं थे।

प.वि. ने कहा (सितंबर 2021) कि कई वाहन डीलरों के पास दिल्ली में शोरूम/कार्यशाला में एक से अधिक शोरूम/कार्यशाला हैं, लेकिन सभी शोरूम/कार्यशाला में प्र.जां.के. नहीं हैं।

विभाग का जवाब सामान्य प्रकृति का था और अपने स्वयं के आदेशों को लागू करने में शिथिलता को दर्शाता है क्योंकि सभी कार्यशाला/शोरूम को उसी डीलर के

²⁷ फरवरी 2016 एवं दिसम्बर 2016 के बीच स्थापित 41 प्र.जां.के.।

²⁸ जुलाई 2016 एवं नवम्बर 2017 के बीच पाँच प्र.जां.क. तथा जुलाई 2020 में एक प्र.जां.क. स्थापित।

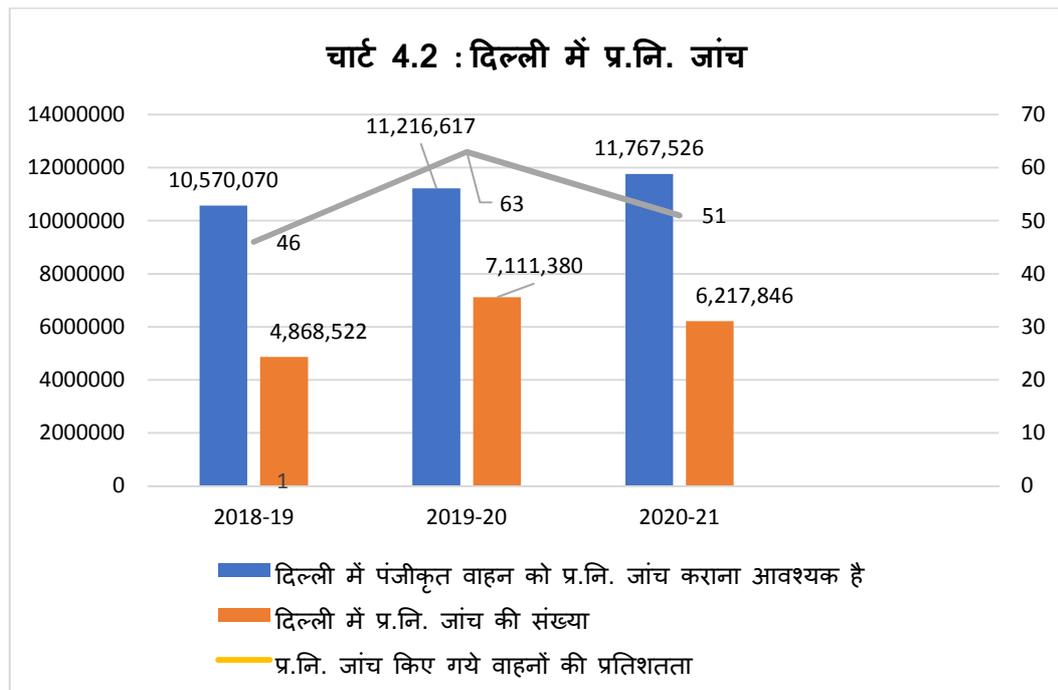
²⁹ मेसर्स यंग ऑप्टीमिस्टिक ट्रांसपोर्ट सोलुशन, मेसर्स युनिवर्ल्ड ट्रांजर्व प्रा.लि., मेसर्स इनटैक्ट ट्रांसपोर्ट प्रा.लि. और मेसर्स ग्रेट वैल्यु फ्युल प्रा.लि.

स्वामित्व वाले कार्यशाला/शोरूम की संख्या पर ध्यान दिए बिना प्र.जाँ.के. स्थापित करना था।

4.1.2. उत्सर्जन जांच के लिए रखे गए वाहनों की संख्या में कमी

सीएमवी नियमावली, 1989 के अनुसार, प्रत्येक मोटर वाहन (बीएस-I/बीएस-II/बीएस-III/बीएस-IV/VI साथ-साथ सीएनजी/एलपीजी पर चलाये जाने वाले वाहनों सहित) के पास इसके प्रथम पंजीकरण की तिथि से एक वर्ष की अवधि की समाप्ति के बाद एक वैध प्र.नि.प्र.प. होना आवश्यक था। चार पहिया बीएस-IV और बीएस-VI अनुपालित वाहनों की प्र.नि.प्र.प. की वैधता एक वर्ष और अन्य वाहनों के लिए यह तीन महीने थी।

एनजीटी ने निर्धारित मूल्यों के भीतर उत्सर्जन के रखरखाव को सुनिश्चित करने के लिए वाहनों की नियमित जांच हेतु निर्देश दिया (18 दिसंबर 2017)। 2018-19, 2019-20 और 2020-21 के दौरान प्र.नि. जांच के लिए लाए गए वाहनों की संख्या नीचे दिए गए चार्ट 4.2 में थी।

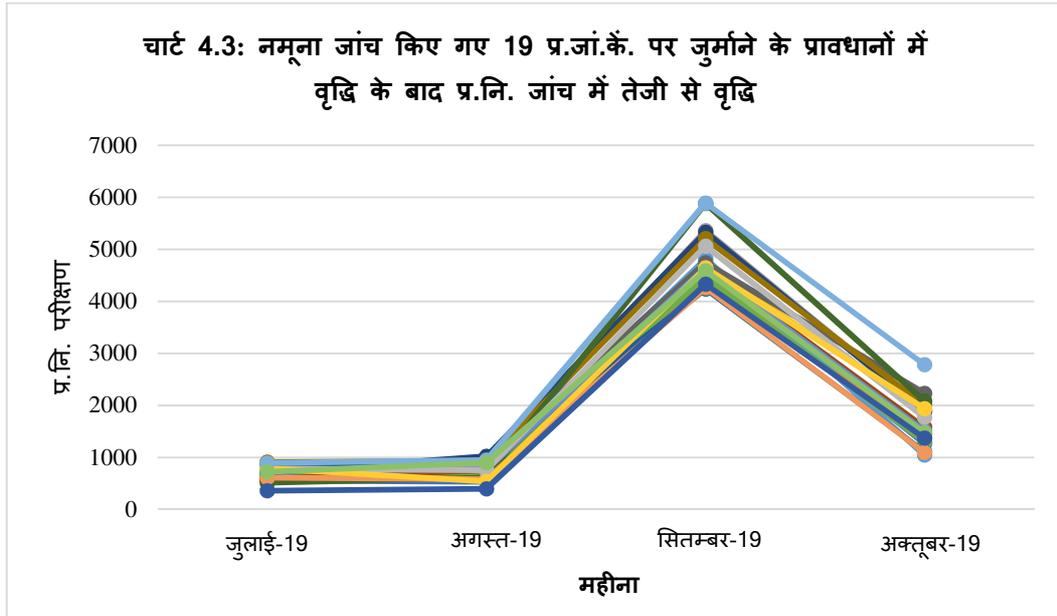


स्रोत: प.वि. द्वारा प्रस्तुत वाहन डैशबोर्ड तथा आंकड़ें

चार्ट 4.2 से यह देखा जा सकता है कि दिल्ली में प्र.नि. हेतु वास्तव में जांच किए गए वाहनों की संख्या 2018-19 से 2020-21 के दौरान प्र.नि. जांच के लिए लंबित वाहनों का 46 से 63 प्रतिशत के बीच थी। यह उल्लेख करना उचित है कि पूर्व-बीएस-IV मानकों के वाहनों को त्रैमासिक प्र.नि. जांच अर्थात् एक वर्ष में चार प्र.नि. जांच की आवश्यकता होती है।

इस प्रकार, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि दिल्ली में पंजीकृत वाहनों की पर्याप्त संख्या में उत्सर्जन जांच नहीं हो रहा था।

सितंबर 2019 में, बिना वैध प्र.नि.प्र.प. के चलने वाले वाहनों के लिए बढ़ाये गए जुर्माने³⁰ के प्रावधानों की शुरुआत की गई। लेखापरीक्षा ने जुलाई से अक्टूबर 2019 तक चार महीनों की अवधि के दौरान प्र.नि. जांचों की प्रवृत्ति का विश्लेषण किया। 19 प्र.जां.के. की नमूना जांच में लेखापरीक्षा ने पाया कि जुलाई और अगस्त 2019 में क्रमशः 12,901 और 13,798 प्र.नि. जांच किए गए, जो सितंबर 2019 में तेजी से बढ़कर 91,914 प्र.नि. जांच हो गए और उसके बाद अक्टूबर 2019 में घटकर 31,717 रह गए।



स्रोत: प.वि. के प्र.नि.प्र.प. का पोर्टल

इस प्रवृत्ति से यह स्पष्ट है कि ये वाहन अगस्त 2019 तक वैध प्र.नि.प्र.प. के बिना चल रहे थे, और केवल बढ़ाये गए जुर्माने के प्रावधानों के कारण सितंबर 2019 में जांच करवाए गये। प.वि. ने लेखापरीक्षा तर्क पर स्पष्टीकरण नहीं दिया जिससे स्पष्ट संकेत मिला कि ये वाहन इस अवधि से पहले प्र.नि.प्र.प. के बिना चल रहे थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि दिल्ली में प्र.जां.के. को वाहन³¹ पोर्टल से नेटवर्क किया गया था, हालांकि, दिल्ली पंजीकृत वाहनों पर, जो प्र.नि.जाँ. के लिए अतिदेय थे, यंत्रचालित चालान अधिरोपित करने के लिए कोई कार्यप्रणाली विकसित नहीं की गयी थी, और न ही निर्धारित अवधि के बाद प्र.नि. प्रमाण-पत्र प्राप्त करने के लिए कोई जुर्माना अधिरोपित किया गया। इसी तरह, प.वि. द्वारा वाहनों के प्र.नि.प्र.प.

³⁰ मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम 2019 के अनुसार, वैध प्र.नि. प्रमाणपत्र के बिना वाहनों को चलाने से संबंधित अपराहन के लिए जुर्माना अधिनियम की धारा 190(2) के तहत एक हजार रुपये से बढ़ाकर दस हजार रुपये कर दिया गया, साथ ही कारावास के प्रावधान के साथ एक अवधि जो तीन महीने तक बढ़ सकती है।

³¹ वाहन से संबंधित आँकड़े बनाए रखता है।

प्राप्त करने के अनुपालन को सत्यापित करने के लिए कोई कार्यप्रणाली विकसित नहीं की गई थी, जिन्हें वैध प्र.नि.प्र.प. न होने के लिए पहले चालान जारी किया गया था।

सरकार एक ऐसा तंत्र विकसित कर सकती है, जिसमें डिवाइस पर देय एसएमएस, प्र.नि.प्र.प. प्राप्त नहीं करने के लिए रिमांडर/चालान स्वचालित हो, जिसमें जारी किए गए स्थान की जांच³² हो। ऐसे मामलों में जहां वैध प्र.जां.के. नहीं होने के कारण वाहन का चालान किया जाता है, यह सुनिश्चित करने के लिए एक अनुवर्ती तंत्र विकसित किया जाना चाहिए कि बाद में वाहन द्वारा प्र.जां.के. प्राप्त किया गया था। रा.रा.क्षे.दि.स. प्र.नि.प्र.प. जांच में कमी के कारणों का पता लगाने और प्र.जां.के. की संख्या बढ़ाने के लिए सर्वेक्षण करने पर विचार कर सकता है। प्र.नि.प्र.प. प्राप्त करने की लागत और आवधिकता की समीक्षा की जा सकती है, ताकि अनुपालन के लिए प्रोत्साहन के साथ इसे अधिक उचित और जनता के लिए स्वीकार्य बनाया जा सके। सार्वजनिक/निजी और पेट्रोल/डीजल वाहनों के लिए प्र.नि.प्र.प. की श्रेणियों पर भी अलग से विचार किया जा सकता है।

प.वि. ने जवाब दिया (नवम्बर 2021) कि अगस्त 2021 से पर्याप्त प्रयास किए गए हैं, जिसमें सार्वजनिक नोटिस जारी करना, अनेक अनुस्मारक एसएमएस और प्रवर्तन टीमों की अधिक तैनाती शामिल है। इसके अलावा, जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा अनुशंसा की गई थी, मामले पर कानूनी राय लेकर प्र.नि. चूककर्ताओं को ई-चालान जारी करना विचाराधीन था।

4.1.3 रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा विनियमित सार्वजनिक परिवहन के वाहनों के उत्सर्जन जांच में कमी

लेखापरीक्षा ने रा.रा.क्षे.दि.स. के संरक्षण में चल रहे सार्वजनिक परिवहन के वाहनों के उत्सर्जन की प्रक्रिया की जांच की। विश्लेषण के दौरान निम्नलिखित मुद्दों को देखा गया।

4.1.3.1 सार्वजनिक परिवहन की बसें

दि.प.नि. और कलस्टर योजना की बसों को एक महीने में दो³³ बार उत्सर्जन जांच कराने की आवश्यकता थी। लेखापरीक्षा ने दि.प.नि. और कलस्टर योजना की बसें दोनों की उत्सर्जन जांच में कमी पाई।

³² उदाहरण के रूप में, यदि कोई वाहन अन्य राज्य से प्र.नि.प्र.प. प्राप्त करता है जिसका वाहन पोर्टल से लिंक नहीं है तो वाहन मालिक को विकल्प दिया जाए कि वे प्र.नि.प्र.प. और चालान को रद्द कर सकें।

³³ दिसम्बर 2014 के एनजीटी के निर्देशों के अनुसार

किसी भी क्लस्टर बस ने निर्धारित अन्तराल पर प्र.नि.प्र.प. नहीं लिया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि अप्रैल 2018 से अगस्त 2019 के दौरान 1,734 क्लस्टर योजना की बसों द्वारा केवल 2,980 प्र.नि.प्र.प. (पाँच प्रतिशत) प्राप्त किए, जबकि इसी अवधि के दौरान 58,956 जांच की आवश्यकता थी। इसके अलावा, 13 क्लस्टर योजना की बसों को 2019-20 के दौरान कभी भी प्र.नि. जांच के अधीन नहीं लाया गया था।

दि.प.नि. की बसों के संबंध में सितम्बर 2015 से मार्च 2019 के दौरान 345 बसों (नौ प्रतिशत) की उत्सर्जन जांच कभी नहीं की गई। अप्रैल 2019 से मार्च 2020 के दौरान दि.प.नि. की किसी भी बस ने निर्धारित अंतराल पर प्र.नि.प्र.प. प्राप्त नहीं किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि क्लस्टर योजना एवं दि.प.नि. की बसों द्वारा प्र.नि. जांच में उल्लेखनीय कमी के बावजूद परिवहन विभाग उन पर जुर्माना लगाने में असफल रहा। दिल्ली में वाहन उत्सर्जन को रोकने हेतु प.वि. द्वारा दोषपूर्ण प्रवर्तन को दर्शाते हुए नवम्बर 2018 से अक्टूबर 2020 के दौरान दि.प.नि. को केवल चार चालान जारी किए गए और क्लस्टर योजना की बसों को कोई भी चालान जारी नहीं किया गया। यह रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा एक अभावग्रस्त दृष्टिकोण को इंगित करता है। सभी बसों की समय-समय पर प्र.नि.प्र.प. की जांच सुनिश्चित करने के लिए दंडात्मक तंत्र लागू किया जाना चाहिए।

प.वि. ने कहा (अक्टूबर/नवम्बर 2021) कि वह एनजीटी के निर्देशों के अनुसार दि.प.नि. के समान क्लस्टर बसों की प्र.नि. जांच की आवृत्ति सुनिश्चित करेगा।

4.1.3.2 ग्रामीण-सेवा वाहन

2010-11 से, दिल्ली में चलने वाले 6,153 ग्रामीण-सेवा वाहनों (ग्रा.से.वा.) को त्रैमासिक प्र.नि.प्र.प. प्राप्त करना अपेक्षित था। लेखापरीक्षा ने अप्रैल 2015 से मार्च 2019 के दौरान ग्रा.से.वा. के उत्सर्जन जांच करने में 91 प्रतिशत³⁴ की कमी पायी। अप्रैल 2019 से मार्च 2020 की अवधि के दौरान, 6,153 ग्रा.से.वा. में से केवल 3,476 वाहनों का प्र.नि. जांच कराया गया। इसके अलावा, त्रैमासिक जांच के बजाय, इन 3,476 वाहनों ने इस अवधि के दौरान केवल एक बार प्र.नि.प्र.प. प्राप्त किया।

प.वि. ने कहा (सितम्बर 2021) कि प्रवर्तन दल नियमित रूप से ग्रा.से.वा. की जांच करते हैं और उल्लंघन के मामले में मुकदमा चलाते हैं।

विभाग का जवाब अस्पष्ट है तथा उससे लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गए मुद्दों का जवाब नहीं मिलता है।

³⁴ अप्रैल 2015 से मार्च 2019 के दौरान 98,448 प्र.नि. परीक्षणों की आवश्यकता के प्रति 8,632 मौकों पर प्र.नि. जांच के लिए ग्रामीण सेवा वाहनों का परीक्षण किया गया।

जबकि सरकार से इन वाहनों की नियमित प्र.नि. जांच करने की अपेक्षा की गई थी जिससे कि सामने से नेतृत्व किया जा सके और वाहनों के उत्सर्जन को कम करने की दिशा में अपनी ईमानदारी दिखा सके, यह पाया गया कि सार्वजनिक परिवहन बसों और ग्रा.से.वा. के उत्सर्जन जांच में गंभीर कमी थी, जो प.वि. के विनियमन के अधीन संचालित हो रहे थे।

4.1.4 प्र.जां.कें. द्वारा प्र.नि. जांच के संचालन में अनियमितताएं

4.1.4.1 उत्सर्जन जांच में विफल रहने वाले डीजल वाहनों को प्र.नि.प्र.प. जारी करना

एमओआरटीएच ने सीएमवीआर 1989 के नियम 115 के तहत अधिसूचना सं. जीएसआर 103 (इ) दिनांक 23 फरवरी 2012 के द्वारा प्री बीएस-IV और बीएस-IV डीजल वाहनों के लिए प्री ऐक्सीलरेशन टेस्ट निर्धारित किया था।

10 अगस्त 2015 से 31 अगस्त 2020 की अवधि के लिए प.वि. द्वारा प्रस्तुत प्र.नि. डेटाबेस के अनुसार, प्र.जां.के. पर 22.14 लाख डीजल वाहनों की जांच की गई। लेखापरीक्षा ने इन जांच में निम्नलिखित कमियाँ पाईं।

- इन 22.14 लाख वाहनों में से 24 प्रतिशत वाहन यानी 5.38 लाख वाहनों के संबंध में जांच मूल्य दर्ज नहीं किया गया। हालांकि इन्हें 'पास' घोषित किया गया और प्र.नि.प्र.प. जारी किया गया था। इससे इन वाहनों के लिए प्र.नि.प्र.प. की वास्तविकता के बारे में संदेह पैदा हुआ।
- 4,007 मामलों में, भले ही जांच मूल्य³⁵ उचित सीमा से अधिक थे पर इन डीजल वाहनों को 'पास' घोषित किया गया और प्र.नि.प्र.प. जारी किये गये।

डेटाबेस में उत्सर्जन मान्यता के गैर-वर्णन के संबंध में, प.वि. ने जवाब दिया (नवम्बर 2021) कि लेखापरीक्षा द्वारा साझा किए गए 50 नमूना मामले (5.38 लाख में से) पाँच वर्ष पुराने थे और सिस्टम में वायरस होने की संभावना थी। प.वि. ने आगे कहा कि दिल्ली ई-गवर्नेंस सोसाइटी (डीजीएस)³⁶ सॉफ्टवेयर के स्थान पर प्र.नि. प्रबंधन प्रणाली को एनआईसी को सौंपने की प्रक्रिया में है, जिसमें कुछ वायरस हो सकते हैं।

जवाब स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा में इंगित किए गए अपूर्ण प्र.नि.प्र.प. के 5.38 लाख मामले प.वि. द्वारा उपलब्ध कराए गए आँकड़ों से निकाले गए थे और

³⁵ बीएस-IV मानकों के लिए निःशुल्क त्वरण परीक्षण के अनुसार अधिकतम धुँआ धनत्व 1.62 प्रकाश अवशोषण गुणांक और 50 हार्ट्रिज इकाई होना चाहिए, जिसके विरुद्ध परीक्षण मान में भिन्नता क्रमशः 1.63 और 2.44 तथा 52 और 65 के बीच हो।

³⁶ रा.रा.क्षे.दि.स. के विभिन्न विभागों को परामर्श और सॉफ्टवेयर विकास सेवाएँ प्रदान करता है।

ये मामले अगस्त 2015 से अगस्त 2020 तक की अवधि से संबंधित थे। इस प्रकार, प.वि. का यह तर्क कि आँकड़ा पुराना है, योग्यता रहित है। इसके अलावा, प.वि. को प्र.नि. सिस्टम को विश्वसनीय बनाने के लिए सिस्टम में वायरस को ठीक करने की आवश्यकता है।

4.1.4.2 उत्सर्जन के जांच में विफल रहने वाले पेट्रोल वाहनों को प्र.नि.प्र.प.

बीएस-IV मानदंडों के अनुसार निर्मित पेट्रोल/सीएनजी/एलपीजी पर चलने वाले प्रत्येक मोटर वाहन को सीएमवीआर, 1989 के नियम 115 के तहत अधिसूचना संख्या जीएसआर 103(ई) दिनांक 23 फरवरी 2012 के तहत एमओआरटीएच, भा.स. द्वारा अधिसूचित, कार्बन मोनोऑक्साइड (सीओ), हाइड्रो कार्बन (एचसी) और लैम्बडा³⁷ के लिए लागू निष्क्रिय और उच्च निष्क्रिय उत्सर्जन मानकों का पालन करना आवश्यक है।

लेखापरीक्षा ने पेट्रोल वाहनों के उत्सर्जन जांच में निम्नलिखित कमियाँ देखीं:

- प्र.नि. डेटाबेस के अनुसार, 10 अगस्त 2015 से 31 अगस्त 2020 के दौरान 65.36 लाख पेट्रोल/सीएनजी/ एलपीजी वाहनों को प्र.नि.प्र.प. जारी किये गये थे। हालांकि, 1.08 लाख वाहनों को स्वीकार्य सीमा से अधिक सीओ/एचसी उत्सर्जित करने के बावजूद पास घोषित किया गया और प्र.नि.प्र.प. जारी किये गये थे।
- 18 अगस्त 2017 से 31 अगस्त 2020 के दौरान 10.61 लाख बीएस-IV पेट्रोल चालित वाहनों को लैम्बडा जांच³⁸ करने के लिए प्रस्तुत किया गया। इनमें से 9.89 लाख वाहनों को पास घोषित कर प्र.नि.प्र.प. जारी किये गये।
 - 5661 वाहनों को इस तथ्य के बावजूद पास घोषित किया गया कि लैम्बडा मान 0.97 से 1.03 की स्वीकार्य सीमा से अधिक थे।
 - लैम्बडा मान कुल मामलों में से 52,555 मामले (पाँच प्रतिशत) में दर्ज नहीं पाये गये। इस प्रकार, लेखापरीक्षा पुष्टि नहीं कर सका कि क्या इन वाहनों ने वास्तव में लैम्बडा जांच पास किया था।

अतः, पेट्रोल/सीएनजी/एलपीजी वाहनों के उत्सर्जन के जांच में विसंगतियां थीं क्योंकि जांच में विफल होने के बावजूद वाहनों को 'पास' घोषित किया गया था। इसके अलावा, कई मामलों में जांच मूल्य दर्ज नहीं किए गए, जिसके कारण प्र.नि.प्र.प. की शुद्धता सुनिश्चित नहीं की जा सकती है।

³⁷ लैम्बडा निकली हुई गैसों में वायु/ईंधन अनुपात के संदर्भ में एक इंजन की जलती हुई दक्षता का एक आयाम रहित मूल्य द्योतक है। पेट्रोल चालित बीएस-IV मोटर वाहनों के लिए लैम्बडा परीक्षण अनिवार्य था।

³⁸ लैम्बडा परीक्षण को 18 अगस्त 2017 से ऑनलाइन प्र.नि.प्र.प.पोर्टल के साथ एकीकृत किया गया था।

प.वि. ने जवाब दिया (नवम्बर 2021) कि वह दिल्ली ई-गवर्नेंस सोसायटी (डीईजीएस) सॉफ्टवेयर के स्थान पर जिसमें कुछ वायरस हो सकते हैं, प्र.नि. प्रबंधन प्रणाली एनआईसी को सौंपने की प्रक्रिया में है।

4.1.4.3 उचित से कम समय में कई प्र.नि.प्र.प.

एक वैध प्र.नि.प्र.प. जारी करने से पहले, प्र.जां.कें. को प्रत्येक वाहन के लिए एक निर्दिष्ट प्रक्रिया को पूरा करना होता है, जिसके लिए जांच केंद्र में अगले वाहन की जांच से पहले उचित समय की आवश्यकता होती है।

प्र.नि. डेटाबेस (सितम्बर 2019) की नमूना जांच से पता चला कि 7,643 मामलों में, एक ही केंद्र पर एक ही समय में एक से अधिक वाहनों की उत्सर्जन सीमा के लिए जांच की गई है। इसी तरह, 76,865 मामले उसी जांच केन्द्र में देखे गए जिनमें वाहन की जांच के साथ-साथ प्र.नि.प्र.प. जारी करने में केवल एक मिनट व्यतीत हुआ। चूंकि एक प्र.जां.कें. में दो वाहनों को न तो एक साथ प्र.नि.प्र.प. जारी किया जा सकता है और न ही एक मिनट में पूरी प्रक्रिया को अंजाम देना संभव है, यह आशंका है कि इन मामलों में प्रत्येक वाहन के उत्सर्जन की जांच के लिए निर्दिष्ट प्रक्रिया का पालन नहीं किया गया। सभी प्र.जां.कें. को केंद्रीय सर्वर से जोड़ने के बावजूद, प.वि., वाहनों की उत्सर्जन जांच के दौरान प्र.जां.कें. द्वारा अपनाई गई संदिग्ध अन्यायसंगत कार्यों का पता लगाने हेतु लिए गए आंकड़ों का विश्लेषण करने में विफल रहा।

प.वि. ने सूचित किया (अक्टूबर/नवम्बर 2021) कि प्रारंभ में केवल एक से दो प्रतिशत विफलता दर वाले प्र.जां.कें. को लक्षित करते हुए प्र.जां.कें. को अब जांच प्रक्रियाओं में अनियमितताओं के लिए कारण बताओ नोटिस जारी किए जा रहे हैं। यह भी कहा गया कि 8 अक्टूबर 2021 तक 211 प्र.जां.के. का निरीक्षण किया गया और 53 को कारण बताओ नोटिस जारी किया गया। साथ ही, लगातार प्र.नि. जांचों के बीच न्यूनतम समय-अंतराल लागू किया जा रहा है।

अनियमितताओं के लिए कारण बताओ नोटिस जारी करने के अलावा, रा.रा.क्षे.दि.स. को प.वि. की ओर से कमियों की पहचान करने की आवश्यकता है और उचित दंडात्मक कार्रवाई शुरू की जा सकती है।

4.1.4.4 बी.एस. उत्सर्जन मानकों की श्रेणी का भौतिक चयन

सर्वोच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुसार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार ने प्र.नि.प्र.प. को वाहन डेटाबेस से लिंक करने के लिए एक अधिसूचना जारी की (जून 2018)। अधिसूचना के अनुसार उत्सर्जन के आंकड़ों को वाहन डेटाबेस से लिंक करने हेतु निम्नलिखित क्र. अनुसूची/समयसीमा को अधिसूचित किया गया:

तालिका 4.1: उत्सर्जन आंकड़ों को वाहन डेटाबेस से जोड़ने के लिए समयसीमा

क्रम. सं.	राज्यों की सूची	कार्यान्वयन की तिथि
1	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली	01.06.2018
2	हरियाणा, राजस्थान, उत्तर प्रदेश	01.10.2018
3	उपरोक्त वर्णित राज्यों को छोड़कर अन्य सभी राज्य	01.04.2019

स्रोत: भा.स. की अधिसूचना

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि दिल्ली में प्र.जां.कें. को अभी भी वाहनों के मामले में उत्सर्जन मानकों का मैनुअल रूप से चयन करने की अनुमति थी, जिनका विवरण वाहन डेटाबेस से प्राप्त नहीं किया गया था। यह उत्सर्जन सीमाओं के साथ-साथ प्र.नि.प्र.प. की वैधता की कड़ी जांच के साथ समझौता करके हेरफेर की गुंजाइश प्रदान करता है।

प.वि. ने कहा (सितम्बर 2021) कि पुराने वाहनों के मामले में एवं कुछ मामलों में जहाँ मानक वाहन डेटाबेस में उपलब्ध नहीं थे, बीएस श्रेणी के मैनुअल चयन की अनुमति थी। जवाब मान्य नहीं है क्योंकि विभाग उत्सर्जन डेटा और वाहन डेटाबेस का अधूरा लिंक के लिए विशिष्ट कारण प्रस्तुत नहीं किया। मैनुअल चयन के आधार पर प्र.नि. प्रमाण-पत्र जारी करना सर्वोच्च न्यायालय के निर्देश को लागू करने में गंभीरता की कमी को दर्शाता है।

इस प्रकार, जारी किए गए प्र.नि.प्र.प. की विश्वसनीयता से समझौता किया गया क्योंकि वाहनों के जांच मान्यता को रिकॉर्ड किए बिना, अधिक उत्सर्जन उत्सर्जित करने के बावजूद पास घोषित किया गया, और प्र.नि. जांच अनुचित रूप से कम समय में की गई। सरकार को 'पास' प्रमाण-पत्र जारी करने से पहले विश्वसनीय जांच मुल्यों पर पहुँचने के लिए वाहनों के प्र.नि. जांच के लिए निर्धारित प्रक्रिया का कड़ाई से पालन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है। सरकार को समय-समय पर जांच के परिणामों की समीक्षा भी करनी चाहिए ताकि उत्सर्जन जांच प्रणाली की विश्वसनीयता सुनिश्चित हो सके। उत्सर्जन डेटा (प्र.नि.प्र.प.) को जल्द से जल्द वाहन डेटाबेस से लिंक करने की आवश्यकता है।

4.1.5 प.वि, रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा प्र.जां.कें. की कम निगरानी

4.1.5.1 प्र.जां.कें. का निरीक्षण और तृतीय-पक्ष लेखापरीक्षा

ईपीसीए ने रा.रा.क्षे.दिल्ली में प्र.नि. कार्यक्रम का मूल्यांकन किया (फरवरी-मार्च 2017) और विभिन्न उत्सर्जन की गंभीरता को कम करने वाले उपायों की अनुशंसा करने के अतिरिक्त, गुणवत्ता नियंत्रण हेतु प्र.जां.कें. के निरीक्षण और वार्षिक तृतीय-पक्ष लेखापरीक्षा को लागू करने पर जोर दिया (अप्रैल 2017)। ये उपाय संचालक को एक मजबूत जवाबदेही ढांचे के भीतर लाने के लिए और वाहनों का

विश्वसनीय और रियल-टाईम जांच सुनिश्चित करने के लिए भी महत्वपूर्ण हैं। दि.प्र.जां.कें. को के.प्र.जां.स. के दिशानिर्देशों के अनुसार समन्वय करना था।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि प.वि. द्वारा न तो प्र.जां.कें. के निरीक्षण की अवधि निर्धारित की गई और न ही प्र.जां.कें. के निरीक्षण नियमित आधार पर किए गए।

प.वि. ने निरीक्षणों की कमी के लिए निरीक्षण कर्मचारियों की कमी और मौजूदा प्रदूषण नियंत्रण अधिकारियों को अतिरिक्त कर्तव्यों का सौंपना जिम्मेदार ठहराया।

दिल्ली बजट भाषण 2018-19 में प्र.जां.कें. के लिए तीसरे पक्ष की लेखापरीक्षा कार्यक्रम को भी परिकल्पित किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2021 तक तीसरे पक्ष के कार्यक्रम को अंतिम रूप नहीं दिया गया था। तीसरे पक्ष की लेखापरीक्षा करने के लिए प.वि. का प्रस्ताव सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के लिए दो वर्षों से अधिक से लंबित था।

इस प्रकार, न तो परिवहन विभाग ने स्वयं प्र.जां.कें. का निरीक्षण किया, न ही प्र.जां.कें. की तृतीय-पक्ष लेखापरीक्षा संस्थापित की। इसके परिणामस्वरूप यह न केवल प्र.जां.कें. के लिए एक कमजोर जवाबदेही ढांचा बना बल्कि प्र.नि. मानदंडों के अनुसार वाहनों की जांच किए बिना गलत प्र.नि.प्र.प. जारी करने को भी प्रोत्साहित किया, जैसा कि पिछले पैराग्राफ में उल्लेख किया गया है।

प.वि. ने सूचित किया (अक्टूबर 2021) कि वह तीसरे पक्ष की लेखापरीक्षा पर विचार करेगा और प्र.जां.कें. के निरीक्षण के लिए हाल ही में कार्रवाई शुरू की गई है। प.वि. ने कहा (अक्टूबर 2021) कि संबंधित एजेंसियों के साथ आवश्यक अनुवर्ती कार्रवाई की जाएगी।

4.1.5.2 प्र.जा.के. का निरीक्षण नहीं किया गया जिन्होंने उन वाहनों को प्र.नि.प्र.प. जारी किए जो बाद में प्रदूषण करते हुए पाए गये।

नवम्बर 2018 से अक्टूबर 2020 के दौरान, प.वि. ने प्रत्यक्षमान धूआँ के उत्सर्जन के लिए 53,655 चालान जारी किए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि इनमें से 52,711 चालान (90 प्रतिशत से अधिक) वैध प्र.नि.प्र.प. वाले वाहनों को जारी किए गए थे। इससे उन प्र.नि. केन्द्रों की विश्वसनीयता और सत्यता पर संदेह पैदा होता है जिन्होंने ये प्र.नि.प्र.प. जारी किए थे। हालाँकि प.वि. ने ऐसे प्र.नि.प्र.प. के आंतरिक निरीक्षण के लिए कोई कार्यप्रणाली स्थापित नहीं की थी।

प.वि. ने कहा (सितम्बर 2021) कि वाहनों से दिखने वाला धुआँ मुख्य रूप से मिलावटी ईंधन, इंजेक्टरों की खराबी, वाहन के खराब रखरखाव, वाहनों के ज्यादा भरने और वाहन के इंजन का अनुचित समायोजन जैसे कारकों पर निर्भर करता है। इसके अलावा, प्र.नि.प्र.प. तीन महीने से एक वर्ष तक की वैधता के साथ एक

वाहन को जारी किया जाता है, जिस अवधि में एक वाणिज्यिक वाहन लगभग 20,000-80,000 किलोमीटर की दूरी तय करता है इसलिए उपरोक्त कारणों से वाहन में दिखने वाले धुएं के उत्सर्जन की संभावना काफी अधिक होती है। आगे यह भी कहा गया कि प्रदूषण उपकरण की प्रभावशीलता इसके कैलिब्रेशन पर निर्भर करती है और सॉफ्टवेयर किसी भी गैर-कैलिब्रेशन उपकरण से प्र.नि.प्र.प. जारी करने की अनुमति नहीं देता है, इस प्रकार प्र.जां.कें. पर जांच उपकरण के निरीक्षण की आवश्यकता नहीं है।

जवाब प्र.नि.प्र.प. की कार्यप्रणाली की विश्वसनीयता पर प्रश्नचिह्न लगाता है जो प.वि. की जिम्मेदारी है और इसलिए स्वीकार्य नहीं है। एमओआरटीएच के परामर्श (अगस्त 2017) के बावजूद, विभाग ने तृतीय पक्ष एजेंसियों द्वारा प्र.नि. उपकरण के कैलिब्रेशन को लागू नहीं किया, जो प्रमाणिक जांच परिणाम प्राप्त करने के लिए महत्वपूर्ण था।

4.1.5.3 उपकरणों की विश्वसनीयता सुनिश्चित नहीं करना

उपकरण की उत्पादन गुणवत्ता की जांच करने के लिए, भारत में निर्मित/आपूर्ति किए गए उपकरणों के लिए उत्पादन के अनुरूप (सीओपी) जांच शुरू किया गया। ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एआरएआई), पुणे, जांच उपकरणों की उत्पादन गुणवत्ता को प्रमाणित करने के लिए उपर्युक्त सीओपी जारी करता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि प.वि. के पास यह सुनिश्चित करने के लिए कोई कार्यप्रणाली नहीं थी कि प्र.जां.कें. में स्थापित जांच उपकरण एआरएआई द्वारा जारी सीओपी प्रमाण-पत्र के अनुसार उत्पादित/अनुमोदित मात्रा का हिस्सा था।

एमओआरटीएच ने राज्य सरकारों को एक परामर्श के माध्यम से उच्चतम न्यायालय के निर्देशों से अवगत कराया (29 अगस्त 2017), जिसके लिए परिवहन विभाग द्वारा विधिवत अधिकृत तृतीय-पक्ष एजेंसियों द्वारा नियमित आवधिकता पर प्र.नि. मशीनों के कैलिब्रेशन की आवश्यकता थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि प्र.वि. ने प्र.नि. उपकरण के कैलिब्रेशन के लिए किसी तृतीय पक्ष की एजेंसी को अधिकृत नहीं किया था और केवल निर्माता/अधिकृत डीलर ही उपकरण के कैलिब्रेशन को प्रमाणित कर रहे थे।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि प.वि. ने यह सुनिश्चित करने के लिए कोई कार्यप्रणाली नहीं बनाई थी जो प्र.जां.कें. में स्थापित गैस एनालाइजर, स्मोक मीटर, कंप्यूटर और संबंधित बुनियादी ढांचा प्र.जां.कें. के कुशल संचालन के लिए वार्षिक रखरखाव अनुबंध (एएमसी) के अंतर्गत था।

प.वि. ने कहा (सितंबर 2021) कि प्र.नि. मशीन का कैलिब्रेशन तृतीय पक्ष, यानी मशीन निर्माता या उसके अधिकृत डीलर द्वारा टाईप एप्रुवल प्रोसिज़र (टीएपी) की

अनुपालना में की जाती है, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ एआरएआई द्वारा “कोड ऑफ प्रैक्टिस” शामिल है जो सीएमवीआर कैलिब्रेशन का भी हिस्सा है। इस प्रकार, प्राथमिक रूप से यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी कि प्र.जां.कें. के क्षेत्र उपकरण अच्छी तरह से कैलिब्रेशन की स्थिति में हैं, जो प्र.नि. उपकरण के निर्माता/आपूर्तिकर्ताओं को सौंपे गए हैं। उपरोक्त तथ्य एमओआरटीएच को भेजे गए तथा कोई और प्रश्न नहीं थे और मामला बंद/स्वीकार किया गया। इसके अलावा, विभाग ने प्र.नि.प्र.प. जारी करने के अपने सॉफ्टवेयर प्र.जां.कें. द्वारा प्र.नि. उपकरण के कैलिब्रेशन प्रमाण-पत्रों की अपलोडिंग सुविधा शामिल करने के लिए संशोधित किया। जब कभी मशीन का कैलिब्रेशन समाप्त हो जाता है तो सॉफ्टवेयर द्वारा प्र.नि. गतिविधि स्वचालित रूप से बंद हो जाती है।

निम्नलिखित कारणों से जवाब स्वीकार्य नहीं है:

- निर्माताओं/डीलरों द्वारा स्वयं प्र.नि. उपकरणों की जांच को स्वतंत्र आश्वासन प्राप्त करने के लिए किसी तीसरे पक्ष द्वारा किया गया नहीं माना जा सकता है,
- उच्चतम न्यायालय के निर्देशों का पालन न करने के लिए एमओआरटीएच को केवल टिप्पणियां भेजने मात्र से किसी प्राधिकारी की सहमति देना नहीं माना जाएगा।
- इसके अलावा, विभाग द्वारा संदर्भित कोड ऑफ प्रैक्टिस मार्च 2010 में एमओआरटीएच द्वारा जारी की गई थी और अगस्त 2017 में एमओआरटीएच द्वारा जारी परामर्श में उल्लिखित प्र.नि. उपकरणों के तृतीय पक्ष के कैलिब्रेशन को प्रतिबंधित नहीं करती है और इस संबंध में तर्क-वितर्क, विभाग की प्र.नि. जांच की प्रणाली में सुधार के लिए पहल के कार्यान्वयन में अनिच्छा को दर्शाता है।

इस प्रकार, प.वि., प्र.जां.कें. द्वारा उत्सर्जन के जांच के लिए स्थापित और उपयोग किए गए उपकरणों की विश्वसनीयता सुनिश्चित करने की स्थिति में नहीं था।

4.1.5.4 खराब संकेतक लैम्प के संबंध में प्र.जां.कें. को दिए गए स्वयं के निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने में निष्क्रियता

अधिकांश ऑटोमोबाइल के इंस्ट्रूमेंट पैनल पर पाये जाने वाले खराब संकेतक लैम्प (एमआईएल) खराबी को इंगित करने के लिए एक कम्प्यूटरीकृत इंजन प्रबंधन प्रणाली है। वाहन इंजन के चालू होने के बाद यदि कोई निगरानी त्रुटि मौजूद नहीं है, तो संकेतक लैम्प बंद को जाता है।

प.वि. ने सभी प्र.जां.कें. को उत्सर्जन के जांच से पहले 3.5 टन जीवीडब्ल्यू तक के सभी पेट्रोल या डीजल चालित बीएस-IV चार पहिया वाहनों के इन्स्ट्रूमेंट पैनल पर एमआईएल की एक दृष्टिगत रूप से जांच करने का निर्देश दिया था (अगस्त

2014)। प्र.जां.कें. को निर्देश दिया गया कि यदि वाहन का इंजन चालू होने के बाद एमआईएल 'ऑन' रहता है तो प्र.नि. जांच न करें। प्र.जां.कें. को उन वाहनों की मासिक रिपोर्ट प्रस्तुत करने की भी आवश्यकता थी जिनकी जांच वाहन का इंजन चालू होने के बाद 'एमआईएल' 'ऑन' रहने के कारण नहीं की गई।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि प्र.जां.के. द्वारा अपेक्षित आवधिक प्रतिवेदन प्रस्तुत नहीं किए गए थे और प.वि. ने अनुपालन सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी प्र.जां.के. पर छोड़ दी थी। इस प्रकार प.वि. अगस्त 2014 के अपने स्वयं के निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने में विफल रहा।

प.वि. ने सूचित किया कि प्र.जां.कें. द्वारा कोई रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की जाती है। सॉफ्टवेयर में एक फीचर शामिल किया गया जहां प्र.जां.कें. संचालक को यह सुनिश्चित करना होता है कि प्र.नि. जांच शुरू होने से पहले वाहन का एमआईएल 'चालू' न रहे। इसके अलावा परिवहन विभाग ने अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए अगस्त 2014 में एक परिपत्र भी जारी किया था।

चूंकि प.वि. ने यह सुनिश्चित नहीं किया कि उत्सर्जन जांच केवल 'एमआईएल' स्थिति की जांच के बाद ही किए गए थे, इसलिए जारी किए गए प्र.नि.प्र.प. की विश्वसनीयता सुनिश्चित नहीं की गई। इसके अलावा, प.वि. लेखापरीक्षा को अपेक्षित सॉफ्टवेयर जनित प्रतिवेदन प्रदान करने में भी विफल रहा।

प.वि. ने पैरा में पहले से उल्लिखित तथ्यों को दोहराया था (सितम्बर 2021), परन्तु, विभाग अपने जवाब के समर्थन में सॉफ्टवेयर जनित प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में विफल रहा था।

4.1.5.5 निष्कर्ष

इस प्रकार, दिल्ली में उत्सर्जन जांच प्रणाली प्र.जां.के. के क्षेत्र-वार असमान वितरण, बस डिपो और शोरूम/कार्यशाला में प्र.जां.के. द्वारा किए गए नगण्य जांच, प्र.जा.के. द्वारा किये गये प्र.नि.प्र.प. जांच में समग्र कमी, प्र.जां.के. द्वारा किए गए जांच में अनियमितता, नियत तारीख के बाद प्र.नि.प्र.प. प्राप्त नहीं करने के लिए वाहनों को एसएमएस/अनुस्मारक/यंत्रचालित चालान जारी करने के लिए कार्यप्रणाली का अभाव एवं प.वि. द्वारा प्र.जां.के. के पर्यवेक्षण का अभाव होने से प्रभावित हुआ। प्र.जां.के. द्वारा किए गए जांच में अनियमितता के संबंध में जिम्मेदारी तय करने की जरूरत है और उचित दंडात्मक कार्रवाई शुरू की जा सकती है।

दिल्ली की सड़कों पर बड़ी संख्या में चलने वाले वाहनों को देखते हुए, वाहन मालिकों के द्वारा प्र.नि.जांच नहीं करवाने का जोखिम अधिक रहता है। सरकार द्वारा वाहनों के लिए उपलब्ध केंद्रीय डेटाबेस का लाभ उठाकर इसे रोका जा सकता है, जिसके

माध्यम से वाहन की निर्धारित तिथि तक प्र.नि.प्र.प. का नवीनीकरण नहीं करने पर यंत्रचालित एसएमएस अनुस्मारक/चालान जारी किया जा सकता है। प्र.नि. जांच न करवाने को हतोत्साहित करने के लिए विलंबित प्र.नि.प्र.प. पर जुर्माना भी लगाया जाना चाहिए। हालांकि, इन्हें जारी किए गए प्र.नि.प्र.प. की सत्यनिष्ठा एवं विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त संख्या में प्र.जाँ.के. तथा प्र.जाँ.के के कामकाज पर एक मजबूत पर्यवेक्षण कार्यप्रणाली की आवश्यकता है। विभाग को उन स्थानों पर प्र.जाँ.के. की स्थापना भी सुनिश्चित करनी चाहिए जो भीड़भाड़ वाले नहीं हैं और जनता के लिए पहुँच योग्य हो।

4.2 पारंपरिक उत्सर्जन की जांच का तकनीकी विकल्प

दैनिक आधार पर वाहनों का भारी संख्या में आना-जाना, अविश्वसनीय प्र.नि. प्रणाली, और प्रदूषणकारी वाहनों की पहचान करने के लिए कमजोर निगरानी और प्रवर्तन कार्यप्रणाली को ध्यान में रखते हुए, यह सर्वोपरि है कि तकनीकी समाधान अपनाए जाते, जो नियमित यातायात प्रवाह को प्रभावित किए बिना प्रदूषणकारी वाहनों का पता लगा सकते हैं। इसके अलावा, सड़क पर सामान्य परिचालन के दौरान वाहनों के निकासी पाइप से उत्सर्जन का मापन उत्सर्जन जांच की किसी भी प्रभावी प्रणाली के लिए महत्वपूर्ण हैं, क्योंकि यह प्रमाणन-जांच-प्रदर्शन और वास्तविक-वाहन-उत्सर्जन के बीच विसंगतियों का पता लगाता है।

सुदूर संवेदी तकनीक सड़कों पर उच्च प्रदूषण उत्सर्जक की पहचान और वाहनों की स्क्रीनिंग के लिए एक त्वरित और प्रभावी तरीका है क्योंकि वाहन पूरी सड़क पर उपलब्ध पराबैंगनी और अवरक्त किरणों के माध्यम से चलते हैं।

जनवरी 2009 में, परिवहन विभाग ने वाहनों की ऑन-रोड प्रदूषण जांच के लिए सुदूर संवेदी तकनीकी पर विचार-विमर्श किया था और प्रदूषण नियंत्रण आधारित संरचना को मजबूत करने के लिए आवश्यक उपकरण खरीदने का निर्णय लिया था। ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एआरएआई) और एक आरएसडी आपूर्तिकर्ता के सहयोग से आरएसडी उपकरण का सड़क पर प्रदर्शन के माध्यम से एक जांच अभ्यास भी किया गया (अगस्त 2009)। तत्पश्चात, प.वि. द्वारा दिल्ली के प्रवेश बिंदुओं³⁹ पर 19 आरएसडी स्थापित किए जाने के लिए निविदा आमंत्रण नोटिस (एनआईटी) जारी किया गया (मई 2011)। निविदा समिति ने इन आरएसडी की खरीद की अनुशंसा की (जनवरी 2012)। तथापि, समिति की सिफारिशों को अनुमोदित नहीं किया गया और मामला प.वि. में चर्चा के अधीन रहा। चूंकि निविदा

³⁹ (1) जी.टी. करनाल रोड, (2) राज्कोरी, (3) बदरपुर, (4) शहादरा, (5) कालिंदी कुंज, (6) गाजीपुर, (7) मोहन नगर, (8) टिकरी, (9) आर्य नगर, (10) कापसहेरा, (11) वृहत नोयडा, (12) न्यू मंडोली, (13) लोनी रोड-1, (14) प्रहलादपुर, (15) न्यू कोंडली, (16) चंदर नगर, (17) नोयडा ब्रीज, (18) दांसा और (19) झरोदा

की वैधता पहले ही समाप्त हो चुकी थी, विभाग ने निविदा को रद्द कर दिया (मार्च 2013)।

दिल्ली में आरएसडी आधारित प्र.नि. जांच का पता लगाने के मुद्दे को पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय, भा.स. द्वारा अप्रैल 2015 में फिर से उठाया गया। आरएसडी का उपयोग करते हुए दिल्ली में इंटरनेशनल सेंटर फॉर ऑटोमोटिव टेक्नोलॉजी (आईसीएटी) द्वारा एक अध्ययन किया गया (जून 2017 से फरवरी 2019 तक), जिसमें निष्कर्ष निकला कि आरएसडी तकनीक उत्सर्जन जांच करने में प्रभावी और सहायक था। ईपीसीए ने दिल्ली में उत्सर्जन की रोड-साइड रिमोट सेसिंग स्क्रीनिंग शुरू करने की अनुशंसा की (अप्रैल 2018)। उच्चतम न्यायालय के निर्देशों (मई 2018) के अनुसार, ईपीसीए ने आरएसडी तकनीकी के कार्यान्वयन के लिए एमओआरटीएच और प.वि., रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा कार्यवाही के लिए समयसीमा प्रस्तुत की (जुलाई 2019)। प.वि., रा.रा.क्षे.दि.स. को पांच आरएसडी मशीनों की खरीद के लिए विश्वव्यापी निविदा जारी करनी थी और तीन महीने के भीतर स्थल और नमूना योजना को अंतिम रूप देना था। इसके अलावा, पहली पांच इकाइयों के चालू होने के पूरे एक वर्ष बाद दस अतिरिक्त इकाइयों की खरीद की जानी थी।

हालांकि, प.वि. ने एक हलफनामा दायर किया (अगस्त 2019), जिसमें फिलहाल एक या दो आरएसडी की खरीद पर विचार करने का अनुरोध किया गया था और प.वि. द्वारा की जाने वाली शेष गतिविधियाँ एमओआरटीएच द्वारा की जाने वाली गतिविधियों के पूरा होने के बाद ही शुरू करेंगे। हालांकि, सर्वोच्च न्यायालय ने प.वि. द्वारा उठाई गई आपत्तियों को निराधार पाया (अगस्त 2019) और एमओआरटीएच एवं कानून मंत्रालय को अंतिम निर्णय लेने और दो महीने के भीतर अदालत को रिपोर्ट करने का निर्देश दिया। लेखापरीक्षा ने पाया कि ऑटोमोटिव इंडस्ट्री स्टैंडर्ड्स कमिटी (एआईएससी)⁴⁰ ने सितम्बर 2020 में आरएसडी के लिए उत्पाद विनिर्देश और कार्यक्रम दिशानिर्देश पर एक मसौदा⁴¹ तैयार किया था।

हालांकि, तथ्य यह है कि मार्च 2021 तक दिल्ली में आरएसडी तकनीक का प्रदूषण, निगरानी और नियंत्रण करने के लिये उपयोग नहीं किया जा रहा था।

प.वि. ने जवाब दिया (नवम्बर 2021) कि वह तकनीक के उपयोग की संभावनाओं का पता लगाएगा।

⁴⁰ मोटर वाहनों के डिजाइन, निर्माण, संचालन और रखरखाव में सुरक्षा की समीक्षा के लिए स.प.रा.मं. द्वारा गठित।

⁴¹ एआईएससी द्वारा ड्राफ्ट एआईएस/170/डीएफ।

4.3 मोटर वाहनों की फिटनेस जांच

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 56 के अनुसार, एक वाणिज्यिक (परिवहन) वाहन को वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जाएगा, जब तक कि उसके पास भारत सरकार द्वारा निर्धारित प्रपत्र में फिटनेस का प्रमाण-पत्र न हो। गैर वाणिज्यिक वाहनों को अपने कार्यकाल के पहले पंद्रह वर्षों के लिए फिटनेस प्रमाण-पत्र प्राप्त करने की आवश्यकता नहीं है। सीएमवीआर वाहन के वार्षिक फिटनेस प्रमाण-पत्र को नवीनीकृत करने से पहले निरीक्षण अधिकारी या अधिकृत जांच स्टेशनों द्वारा किए जाने वाले निर्दिष्ट जांच और परीक्षण को निर्धारित करता है (परिशिष्ट IV)।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में, वाहनों की फिटनेस की जांच करने और फिटनेस प्रमाण-पत्र जारी करने के लिए दो समर्पित वाहन निरीक्षण इकाईयां (वा.नि.ई.) अर्थात् वा.नि.ई. बुराड़ी और वा.नि.ई. झुलझुली है। इन दो वा.नि.ई. में से, एक झुलझुली में यंत्रचालित जांच केंद्र है जबकि वा.नि.ई. बुराड़ी यंत्रचालित नहीं है। वाहनों की फिटनेस की जांच की गैर-यंत्रचालित प्रणाली किसी भी यंत्रीकरण या उपकरण से समर्थित नहीं है और इसमें प्रत्यक्ष निरीक्षण शामिल है जिसमें वाहन की फिटनेस घोषित करने का निर्णय वाहन निरीक्षक के निर्णय और विवेक पर आधारित होता है। दूसरी ओर, यंत्रचालित जांच केंद्र पर वाहनों का निरीक्षण न्यूनतम मानवीय हस्तक्षेप के साथ यंत्रचालित जांच लेन पर आधारित होता है।

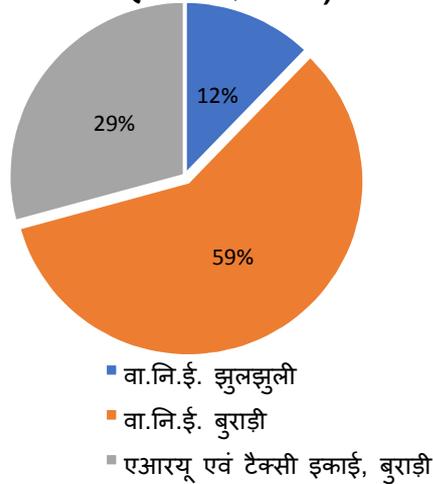
लेखापरीक्षा ने रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा फिटनेस जांच से संबंधित अभिलेखों की जांच की और निम्नलिखित अवलोकन किया।

4.3.1 वाहनों के यंत्रचालित फिटनेस जांच के लिए सीमित क्षमता

दिल्ली में फिटनेस जांच केंद्रों की क्षमता 4.1 लाख⁴² वाहन प्रति वर्ष थी। हालांकि यंत्रचालित फिटनेस जांच केंद्र कुल क्षमता का केवल 12 प्रतिशत हिस्सा है। शेष 88 प्रतिशत क्षमता मैनुअल जांच केंद्रों पर है।

⁴² प.वि. के जवाब (फरवरी 2020) के अनुसार, वा.नि.ई. झुलझुली की क्षमता सालाना 50,000 या प्रति दिन 167 (50,000 वाहन/300 कार्य दिवस) के रूप में ली गई। 28 फरवरी 2017 के कार्यवृत्त के अनुसार वा.नि.ई. बुराड़ी की क्षमता 800 वाहन प्रतिदिन तथा ऑटो रिक्शा यूनिट/टैक्सी यूनिट बुराड़ी की क्षमता 300-400 वाहन प्रतिदिन है।

चार्ट 4.4: वार्षिक क्षमता (जांच किए गए वाहनों के संबंध में)



स्रोत: प.वि. द्वारा प्रदान की गई सूचना

इसके अलावा, यह देखा गया कि 2020-21 के दौरान किए गए कुल 1.44 लाख फिटनेस जांच में से केवल पांच प्रतिशत (7,177 जांच) यंत्रचालित वा.नि.ई, झुलझुली में संचालित किए गए थे। इस प्रकार, 95 प्रतिशत फिटनेस जांच मैनुअल जांच केंद्रों पर संचालित किए गए, जहां केवल वाहन का प्रत्यक्ष निरीक्षण किया जा रहा था और वाणिज्यिक वाहनों को 'फिट' घोषित करना निरीक्षण अधिकारी के विवेक पर था और दुरुपयोग की

संभावना थी।

उसी प्रकार, वर्ष 2018-19 और 2019-20 के दौरान, फिटनेस हेतु निरीक्षित कुल वाहनों का क्रमशः 95 और 91 प्रतिशत हिस्सा मैनुअल जांच था। फिटनेस जांच केंद्रों पर जांच में कमियों की चर्चा आगे के पैराग्राफों में की गई है।

4.3.2 फिटनेस जांच करवाने वाले वाहनों में कमी

केंद्रीय मोटर वाहन (चौदहवां संशोधन) नियमावली, 2018 के अनुसार, 1 नवम्बर 2018 तक, सभी वाणिज्यिक वाहनों को वार्षिक आधार पर फिटनेस प्रमाण-पत्र प्राप्त करना था। 2 नवम्बर 2018 से, आठ वर्ष तक पुराने वाणिज्यिक वाहनों को द्विवार्षिक आधार पर फिटनेस प्रमाण-पत्र प्राप्त करने की अनुमति दी गई थी। इसके अलावा, जिन वाहनों की फिटनेस वैधता कोविड-19 महामारी और लॉकडाउन के दौरान 1 फरवरी 2020 से 30 सितम्बर 2021 के बीच समय सीमा समाप्त हो गई थी, उनकी फिटनेस की वैधता 30 सितम्बर 2021 तक बढ़ा दी गई थी।

लेखापरीक्षा ने फिटनेस जांच में 'पास' वाहनों में कमी का विश्लेषण करने के लिए वाहन पंजीकरण आंकड़ों और फिटनेस जांच आंकड़ों की जांच की, जैसा कि तालिका 4.2 में दर्शाया गया है।

तालिका 4.2: फिटनेस जांच करवाने वाले वाहनों में कमी

वर्ष	फिटनेस जांच हेतु लंबित वाहन	जांच किए गए वाहन			फिटनेस जांच के लिए नहीं जाने वाले वाहनों की संख्या (जांच के लिए बकाया कुल वाहनों की प्रतिशतता)
		जांच किए गए वाहनों की संख्या (जांच के लिए बकाया कुल वाहनों की प्रतिशतता)	पास किए गए वाहनों की संख्या (जांच किए गए कुल वाहनों की प्रतिशतता)	विफल वाहनों की संख्या (जांच किए गए कुल वाहनों की प्रतिशतता)	
2014-15	1,97,715	1,56,906 (79.36)	1,30,820 (83.37)	26,086 (16.63)	40,809 (20.64)
2015-16	2,16,852	1,22,211 (56.36)	1,04,847 (85.79)	17,364 (14.21)	94,641 (43.64)
2016-17	2,39,898	1,67,892 (69.98)	1,59,483 (94.99)	8,409 (5.01)	72,006 (30.02)
2017-18	2,84,444	1,89,815 (66.73)	1,81,060 (95.39)	8,755 (4.61)	94,629 (33.27)
2018-19	3,13,828	1,10,463 (35.20)	1,03,238 (93.46)	7,225 (6.54)	2,03,365 (64.80)

स्रोत: परिवहन आकड़ें

यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2014-15 से 2018-19⁴³ के दौरान फिटनेस जांच के लिए भी नहीं आने वाले वाहनों की प्रतिशतता में भारी वृद्धि हुई थी। वर्ष 2018-19 में, फिटनेस जांच हेतु लंबित 64 प्रतिशत वाहन जांच के लिए नहीं आए। जांच के लिए आने वाले वाहनों में से, जांच में विफल होने वाले वाहनों का प्रतिशत 2014-15 में 17 प्रतिशत से घटकर 2018-19 में 7 प्रतिशत से भी कम हो गया था। कम विफलता की दरें वाहनों में सामान्य रखरखाव में सुधार को दर्शाती हैं; हालांकि इसे तथ्य के साथ देखने की आवश्यकता है कि लगभग दो-तिहाई वाहन जांच हेतु बिल्कुल ही नहीं आ रहे थे।

फिटनेस जांच में भारी कमी के बावजूद, प.वि. ने वाहन मालिकों को वाहन फिटनेस प्रमाण-पत्र के नवीनीकरण के स्मरण हेतु कोई प्रणाली तैयार नहीं की। 31 मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नि.म.ले.प. के प्रतिवेदन के पैरा संख्या 1.4.3 में वैध फिटनेस प्रमाण-पत्र के बिना चलने वाले वाहनों के मुद्दे को भी इंगित किया गया था।

⁴³ 1.11.2018 तक वार्षिक आधार पर फिटनेस परीक्षण के लिए लंबित वाहन

तालिका 4.1: ग्रामीण सेवा वाहनों (ग्रा.से.वा.) का फिटनेस जांच

2015-16 से 2018-19 के दौरान, वार्षिक फिटनेस जांच के लिए आने वाले ग्रा.से.वा. की प्रतिशतता केवल 34 से 48 प्रतिशत के बीच रही। आगे, 2014-15 से 2018-19 की अवधि के दौरान 956 ग्रा.से.वा. ने कभी भी फिटनेस प्रमाणपत्र प्राप्त नहीं किया। 2019-20 और 2020-21 के दौरान, क्रमशः 47 प्रतिशत और 32 प्रतिशत ग्रा.से.वा. के पास वैध फिटनेस प्रमाण-पत्र थे। हालाँकि, अनुपयुक्त और प्रदूषणकारी ग्रा.से.वा. दिल्ली की सड़कों पर चलते रहे।

प.वि. ने जवाब दिया (अक्टूबर 2021) कि इंगित की गई चूकों/अनियमितताओं की विस्तार से जांच की जाएगी।

4.3.3. वाहन निरीक्षण इकाई झुलझुली की कार्य पद्धति में कमियां

4.3.3.1. दिल्ली में एकमात्र स्वचालित वा.नि.ई. की क्षमता का कम उपयोग

वा.नि.ई. झुलझुली ने सितम्बर 2017 से काम करना शुरू किया था। वा.नि.ई. झुलझुली की क्षमता 167 वाहन प्रति दिन (50000 वाहन/300 दिन) थी।

हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि, अक्टूबर 2017 से मार्च 2018 के दौरान वा.नि.ई. झुलझुली ने प्रति दिन औसतन केवल 21 वाहनों का जांच किया। दैनिक रूप से औसतन जांच बढ़कर 2018-19 में 56 वाहनों का तथा 2019-20 में 75 वाहनों का हो गया। परन्तु 2020-21 में फिर से घटकर 24 वाहनों का हो गया।

चार्ट 4.5: वा.नि.ई. झुलझुली की क्षमता का कम उपयोग



स्रोत: प.वि. और वाहन डैशबोर्ड द्वारा प्रदान की गई सूचना

इस प्रकार, वा.नि.ई. झुलझुली, अर्थात् दिल्ली में एकमात्र यंत्रचालित फिटनेस जांच केंद्र की क्षमता का बहुत कम उपयोग किया गया। यह इस तथ्य के कारण हो सकता है कि वाहन मालिकों के पास या तो वा.नि.ई. बुराड़ी या वा.नि.ई. झुलझुली में अपने वाहनों की जांच करने का विकल्प था और 2018-19 के दौरान वा.नि.ई. झुलझुली में विफलता दर 32.47 प्रतिशत थी, जबकि वा.नि.ई. बुराड़ी में केवल 6.80 प्रतिशत थी और मैनुअल जांच दृश्य निरीक्षण पर आधारित था जिसके दुरुपयोग की संभावना थी।

प.वि. ने सूचित किया (अक्टूबर 2021) कि उसने केवल यंत्रचालित वा.नि.ई. में वाहनों की फिटनेस जांच अनिवार्य करने के निर्देश जारी किए हैं, उनके जवाब के समर्थन में कोई सहायक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया गया।

वाहन डैशबोर्ड पर सत्यापन (नवम्बर 2021) में यह पाया गया कि अक्टूबर 2021 के दौरान जारी किए गए 22,385 फिटनेस प्रमाण-पत्रों में से केवल 1,449 (6.47 प्रतिशत) ही वा.नि.ई. झुलझुली में जारी किए गए थे।

4.3.3.2 संचालित किए गए जांच में विसंगतियां

यंत्रचालित वा.नि.ई. झुलझुली के लिए संचालन और रखरखाव के लिए जिम्मेदार एजेंसी मेसर्स रोजमेटा टेक्नोलॉजीज लिमिटेड थी। लेखापरीक्षा ने यंत्रचालित वा.नि.ई. झुलझुली में निरीक्षण किए गए वाहनों से संबंधित मेसर्स रोजमेटा द्वारा संरक्षित आंकड़ों का विश्लेषण किया।

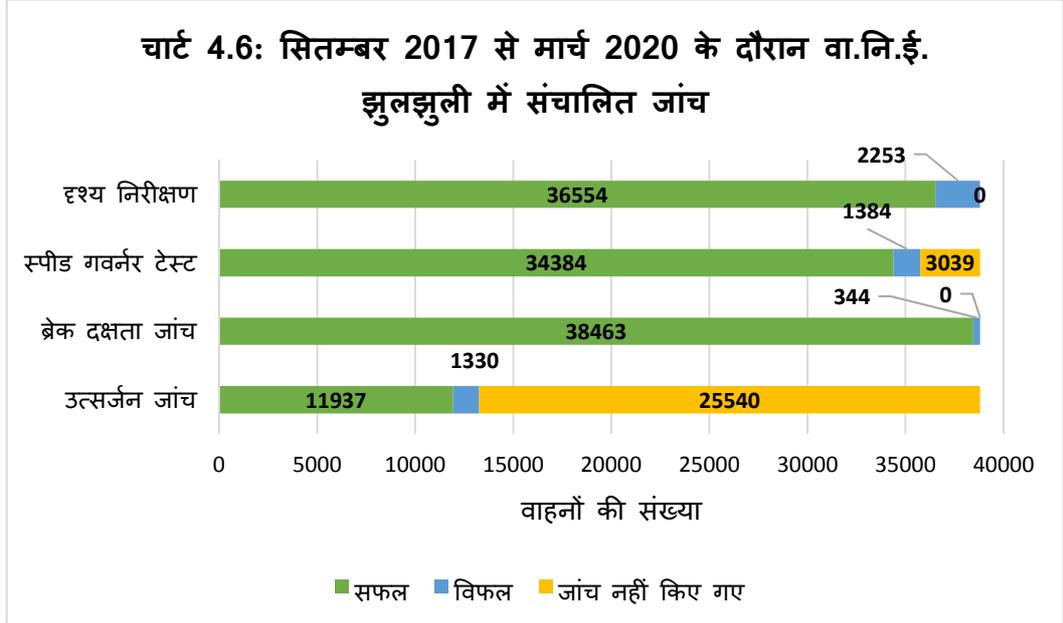
इस डेटाबेस के अनुसार, 8 सितम्बर 2017 से 21 मार्च 2020 के दौरान वा.नि.ई. झुलझुली में 38,807 वाहनों का निरीक्षण किया गया था। वा.नि.ई. झुलझुली में निरीक्षण किए गए वाहनों का ईंधन-वार वर्गीकरण तालिका 4.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 4.3: वा.नि.ई. झुलझुली में जांच किए गए वाहनों का विवरण

जांच किए गए वाहन की ईंधन श्रेणी	सितम्बर 2017 से मार्च 2020 के दौरान वा.नि.ई. झुलझुली में जांच किए गए वाहनों की संख्या		
	सफल	विफल	कुल
पेट्रोल	413	109	522
डीजल	16124	2039	18163
सीएनजी	17643	2479	20122
कुल	34180	4627	38807

स्रोत: प.वि. द्वारा प्रदान की गई जानकारी

निरीक्षण की चार श्रेणियां थी अर्थात् उत्सर्जन जांच, सर्विस ब्रेक दक्षता, स्पीड गवर्नर टेस्ट, प्रत्यक्ष निरीक्षण और यदि वाहन चार श्रेणियों में से किसी में भी विफल रहता है, तो वाहन को निरीक्षण में विफल घोषित किया जाता है।



लेखापरीक्षा में पाया गया किया:

- उत्सर्जन के जांच में विफलता के कारण 8 सितम्बर 2017 से 7 फरवरी 2019 के दौरान 1078 वाहन फिटनेस जांच में विफल रहे। ये वाहन पुनः जांच के लिए उपस्थित नहीं हुए। हालांकि, प.वि. के डेटाबेस ने संकेत दिया कि इनमें से 1068 वाहनों का वा.नि.ई. झुलझुली में ही पुनः जांच किया गया और फिटनेस प्रमाण-पत्र जारी किया गया। यह संदेहास्पद है कि वास्तव में इन वाहनों की पुनः जांच किए बिना प.वि. ने इन 1068 वाहनों को फिटनेस प्रमाण-पत्र जारी किए। सरकार इन मामलों की जांच करे और कमियों को दूर करे ताकि ऐसे मामलों की पुनरावृत्ति न हो।
- वा.नि.ई. झुलझुली में निरीक्षण किए गए 38,807 वाहनों में से 25,540 वाहनों के उत्सर्जन जांच भी नहीं किए गए थे। हालांकि, इन 25,540 वाहनों में से 23,431 को 'पास' घोषित किया गया और फिटनेस प्रमाणपत्र जारी किया गया। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि इन 'पास' हुए वाहनों के विवरण में से 45 प्रतिशत डीजल से चलने वाले वाहन थे जो उत्सर्जन के महत्वपूर्ण हिस्से का योगदान करते हैं।
- लेखापरीक्षा ने 25 मामलों में पाया कि जो वाहन पिछले तीन महीने के भीतर उत्सर्जन जांच में विफल रहे थे उन्हें उत्सर्जन जांच संचालित किए बिना फिटनेस प्रमाणपत्र जारी किया गया, इस तथ्य के बावजूद वही उत्सर्जन जांच में विफल

होने वाले वाहनों का पुनः जांच के दौरान अच्छी तरह से निरीक्षण किया जाना चाहिए। अतः ऐसे वाहन को उत्सर्जन जांच किये बिना फिटनेस प्रमाण-पत्र जारी करना, जो पहले उत्सर्जन जांच में विफल रहे थे, एक गंभीर चूक थी।

- डेटाबेस का विश्लेषण आगे दर्शाता है कि ऐसे 552 मामले थे जहां सभी चार जांच श्रेणियों में वाहनों को पास किया गया था। हालांकि, फिटनेस प्रमाण-पत्र प्रदान करने के लिए वाहन को समग्र फिटनेस जांच में विफल दर्शाया गया था।

इस प्रकार, 60 प्रतिशत निरीक्षण किए गए वाहनों को उत्सर्जन जांच किए बिना फिटनेस प्रमाण-पत्र प्रदान करने से यंत्रचालित सुविधाएं अप्रासंगिक हो गईं और इसकी जांच प्रणाली की विश्वसनीयता पर प्रश्न चिह्न लग गया है। उत्सर्जन जांच जो अनिवार्य थे, उन वाहनों के लिए भी नहीं किए गए थे जो अपने पिछले जांच में उत्सर्जन जांच में विफल रहे थे। इसके अलावा, ऑटोमेटेड सेंटर सिस्टम पर बिना हाजिर हुए ही वाहनों को फिटनेस प्रमाण-पत्र जारी किए जाने के मामले धोखाधड़ी की पद्धति को इंगित करते हैं, जिसकी विस्तृत जांच की आवश्यकता है। विस्तृत जांच के आधार पर जवाबदेही तय की जानी चाहिए और उचित निवारक व्यवस्था की जा सकती है। आगे, सभी चार जांच में उत्तीर्ण न होने के बावजूद फिटनेस जांच में विफलता वाहन प्रणाली की विश्वसनीयता पर संदेह पैदा करता है।

प.वि. ने जवाब दिया (अक्टूबर 2021) कि इंगित की गई चूकों/अनियमितताओं की विस्तार से जांच की जाएगी।

4.3.3.3. सीएमवीआर, 1989 के अनुसार जांच को संचालित नहीं किया गया- वा.नि.ई. झुलझुली

फिटनेस जांच में वाहन का पास और फेल होना केंद्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 (सीएमवीआर) (परिशिष्ट-IV) के नियम 62 के प्रावधानों पर कड़ाई से आधारित होना चाहिए। प्रत्येक जांच का मापित मान जांच रिपोर्ट में अनुमेय सीमा के साथ वाहन मालिक को प्रदान किया जाना था।

फिटनेस जांच दृश्य जांच और उपकरण आधारित जांच का संयोजन है। इसके अतिरिक्त, एमओआरटीएच ने पाँच सीएमवीआर मदों जैसे सर्विस ब्रेक, पार्किंग ब्रेक, स्पीडोमीटर, हेडलाइट को विशेष रूप से स्वचालित उपकरणों के साथ जांच किया जाना और दृश्य निरीक्षण के अलावा अपारदर्शिता मीटर और 4 गैस एनालाईज़र के माध्यम से उत्सर्जन निरीक्षण किया जाना शामिल है, को निर्धारित करते हुए यंत्रचालित निरीक्षण तथा प्रमाण-पत्र केन्द्र की स्थापना के लिए दिशानिर्देश जारी किए (अप्रैल 2018) थे। वा.नि.ई. झुलझुली में जांच परिणाम तीन श्रेणियों अर्थात् अनिवार्य, दृश्यमान और सलाहकारी के तहत दर्शाये गये थे।

अनिवार्य श्रेणी के तहत सर्विस ब्रेक जांच नियमित रूप से किया गया जबकि हेडलैंप बीम जांच और उत्सर्जन जांच नियमित आधार पर नहीं किये गये। शेष दो जांच अर्थात् स्पीडोमीटर और पार्किंग ब्रेक सलाहकारी जांच के रूप में किए गए थे।

जांच की जाने वाली अन्य निर्धारित सीवीएमआर मर्दों की या तो जांच⁴⁴ नहीं की गई या वाहन मालिकों द्वारा दी गई स्वघोषणा⁴⁵ के आधार पर भरोसा कर लिया गया या 'सलाहकारी' जांच⁴⁶ के रूप में किया गया। इस प्रकार, वा.नि.ई. झुलझुली पर सीएमवीआर के अनुसार फिटनेस जांच नहीं किए गए।

सरकार का जवाब प्रतीक्षित था (दिसम्बर 2021)।

4.3.4. वा.नि.ई. बुराड़ी की कार्यप्रणाली में कमियां

4.3.4.1. वा.नि.ई. बुराड़ी की क्षमता

वा.नि.ई. बुराड़ी रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा किए गए 90 प्रतिशत से अधिक फिटनेस जांच को पूरा करता है। वा.नि.ई. बुराड़ी में प्रतिदिन 800 वाहनों की क्षमता के प्रति कार्य क्षमता (फरवरी 2020) प्रति निरीक्षक प्रतिदिन 100-140 वाहन थी, जो प्रतिदिन 420⁴⁷ वाहनों की अधिकतम क्षमता तक हो गई। इस प्रकार, एक निरीक्षक द्वारा प्रति दिन 100-140 वाहनों की जांच के हिसाब से प्रति वाहन पांच मिनट से भी कम समय में आठ घंटे तक निरंतर जांच होता है।

इस प्रकार, वा.नि.ई. बुराड़ी, जो पूरी तरह से निरीक्षकों द्वारा वाहनों के दृश्य निरीक्षण तथा तीन निरीक्षकों के निरीक्षण पर निर्भर था, साथ ही निरीक्षकों की कमी से प्रभावित था। परिणामस्वरूप, वाहनों को केवल दृश्य निरीक्षण के आधार पर और वह भी पांच मिनट से भी कम समय में फिटनेस प्रमाण-पत्र जारी किए गए।

यह वा.नि.ई. बुराड़ी में जांच प्रणालियों की विश्वसनीयता के बारे में संदेह पैदा करता है।

प.वि. ने सूचित किया (अक्टूबर 2021) कि उसने केवल कम्प्यूटरीकृत वा.नि.ई. पर वाहनों की अनिवार्य फिटनेस जांच के लिए निर्देश जारी किये।

⁴⁴ स्पार्क प्लग/सप्रेसर कैप/हाई टेंशन केबल, अन्य लाइट्स, साइलेंसर और डैशबोर्ड उपकरण

⁴⁵ रिफ्लेक्टर, बल्ब, रियर व्यू मिरर, सेफ्टी ग्लास, विंडशील्ड वाइपर, स्टीयरिंग गियर, रियर अंडर रन प्रोटेक्टिंग डिवाइस और लेटरल साइड प्रोटेक्शन डिवाइस

⁴⁶ हॉर्न टेस्ट्स

⁴⁷ वा.नि.ई. बुराड़ी में तीन निरीक्षक उपलब्ध

4.3.4.2. सीएमवीआर, 1989 के अनुसार वा.नि.ई. बुराड़ी की जांच संचालित नहीं किया जाना-

वा.नि.ई. बुराड़ी के अभिलेखों की संवीक्षा और भौतिक निरीक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित अवलोकन किया:

- i. वाणिज्यिक वाहनों का फिटनेस प्रमाण-पत्र जारी करने के लिए ऑनलाइन दस्तावेजों⁴⁸ की जांच के साथ केवल दृश्य निरीक्षण ही किया गया था। वा.नि.ई. बुराड़ी में सीएमवीआर द्वारा अपेक्षित कोई अन्य जांच नहीं किया जाता था।
- ii. प्रत्येक वाहन के दृश्य निरीक्षण पर लगभग दो से तीन मिनट का समय लगाया जाता था। वाहन की बाहरी दिखावट/स्थिति की जांच करने के अलावा, वाहन के चालक को पार्किंग लाइट, हेड लाइट और संकेतक चालू करने और हॉर्न बजाने के लिए कहा गया। आवेदकों द्वारा प्रस्तुत 'आवेदन सह निर्देश'⁴⁹ पत्र के आधार पर गियर बॉक्स, फुट ब्रेक, पार्किंग ब्रेक/आपातकालीन ब्रेक, रेडिएटर, स्टीयरिंग, सस्पेंशन और सीएनजी सिलेंडर/रिसाव की जांच की गई। यद्यपि, डैशबोर्ड और स्पीडोमीटर की जांच 'आवेदन सह निर्देश पत्र' के अंग भी नहीं थे।
- iii. आगे यह पाया गया कि वा.नि.ई. ने स्पीड गवर्नर की प्रभावशीलता की जांच नहीं की। इसके अतिरिक्त, पूरी निर्भरता वाहन/स्पीड गवर्नर निर्माताओं द्वारा जारी स्पीड गवर्नर प्रमाण-पत्र पर थी। चूंकि वा.नि.ई. वाहनों में स्थापित गति नियंत्रकों की प्रभावशीलता की जांच के लिए कोई समर्पित ट्रेक/सुविधा उपलब्ध नहीं थी, गति नियंत्रकों को वाहन की स्थिर स्थिति में एक ही टायर पर जैक का उपयोग करके अनियमित आधार पर जांचा गया, जो न तो वैज्ञानिक है और न ही वाहन की जांच के लिए एक सुरक्षित तरीका है।
- iv. वा.नि.ई. में निरीक्षण के लिए आने वाले वाहनों के गेट पास/प्रवेश विवरण जारी करने के लिए कोई प्रणाली नहीं थी, जिसके अभाव में यह सत्यापित नहीं किया जा सका कि फिटनेस नवीनीकरण प्रमाण-पत्र जारी करने के लिए वास्तव में कितने वाहनों की जांच की गई थी।

इस प्रकार, वाहनों को केवल दृश्य निरीक्षण के लिए रखा जा रहा था और वा.नि.ई. बुराड़ी में कोई अन्य महत्वपूर्ण जांच नहीं किया जा रहा था। इस तरह वा.नि.ई. बुराड़ी में फिटनेस जांच को अप्रासंगिक, लगभग कामचलाऊ बना दिया।

⁴⁸ अद्यतन त्रैमासिक सीएनजी लॉगबुक, सड़क कर समाशोधन, परमिट, पीयूसी प्रमाण-पत्र, स्पीड गवर्नर के वैध एएमसी, पंजीकरण प्रमाण-पत्र और फिटनेस शुल्क की प्रतियाँ।

⁴⁹ फिटनेस परीक्षण के लिए वाहन मालिक द्वारा प्रस्तुत आवेदन।

प.वि. ने जवाब दिया (नवम्बर 2021) कि सीएमवीआर के प्रावधानों के अनुसार 100 प्रतिशत निरीक्षण किया गया था और अन्य जांच एवं वाहनों को मेरिट के आधार पर पास अथवा फेल किया गया था।

जवाब सामान्य प्रकृति का है और निरीक्षण के आधार पर लेखापरीक्षा द्वारा प्रतिवेदन में उठाए गए विशेष मुद्दों की व्याख्या नहीं करता है।

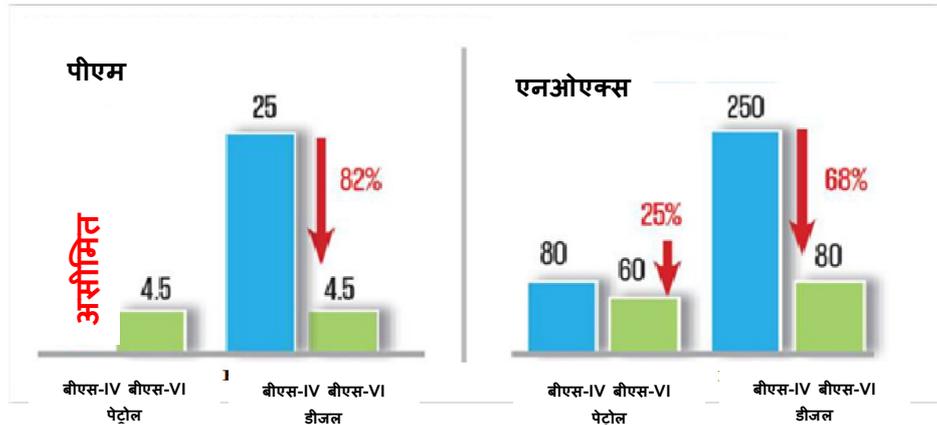
निरीक्षण के लिए वा.नि.ई. में आने वाले वाहनों के विवरण दर्ज करने की प्रणाली के संबंध में, प.वि. ने कहा कि वाहनों के व्यवस्थित प्रवेश के लिए प्रवेश द्वार निर्माणाधीन है।

4.4. उत्सर्जन कम करने के लिए पुराने डीजल वाहनों (बीएस-IV) का रेट्रो फिटमेंट

डीजल इंजन बड़ी मात्रा में पार्टिकुलेट मैटर (पीएम) और नाइट्रोजन ऑक्साइड (एनओएक्स) का वातावरण में उत्सर्जन करते हैं, जिससे स्वास्थ्य संबंधी प्रतिकूल समस्याएं होती हैं। अप्रैल 2020 से लागू बीएस-VI मानकों ने डीजल से चलने वाले वाहनों के स्वीकार्य उत्सर्जन में महत्वपूर्ण कमी लाया जैसा कि चार्ट 4.7 में दिखाया गया है।

बीएस-VI मानकों को पूरा करने के लिए इंजनों को डीपीएफ (डीजल पार्टिकुलेट फिल्टर) और एनओएक्स उपचार की आवश्यकता है।

चार्ट 4.7: बीएस- IV और बीएस-VI उत्सर्जन मानदंडों के बीच तुलना



यद्यपि बीएस-VI मानक अप्रैल 2020 से लागू किए गए थे पर बीएस-IV मानकों पर आधारित डीजल वाहनों के पुराने मॉडल रा.रा.क्षे. दिल्ली में मार्च 2030 तक चलते रहेंगे। मार्च 2020⁵⁰ में, दिल्ली में लगभग 4.64 लाख डीजल वाहन पंजीकृत थे जो बीएस-IV या पुराने मानकों पर आधारित हैं।

⁵⁰ अप्रैल 2020 से सिर्फ बीएस-VI वाहनों का ही पंजीकरण होना है।

इन प्रि-बीएस-VI डीजल वाहनों से भी निकास उत्सर्जन को कम करने के लिए व्यवहार्य रेट्रोफिटिंग उत्सर्जन नियंत्रण तकनीक मौजूद हैं। डीजल रेट्रोफिट तकनीकियों⁵¹ ने वाहन के निष्पादन कार्य को जोखिम में डाले बिना उचित लागत पर अवांछित उत्सर्जन को सार्थक रूप से कम करने की अपनी क्षमता का प्रदर्शन किया है।

आईआईटी कानपुर द्वारा संचालित दिल्ली में वायु प्रदूषण और ग्रीन हाउस गैसों (जीएचजी) पर एक व्यापक अध्ययन ने पुराने डीजल वाहनों में डीजल पार्टिकुलेट फिल्टर (डीपीएफ) के रेट्रो-फिटमेंट का सुझाव दिया (2016) क्योंकि इन फिल्टर में पीएम उत्सर्जन में कमी की दक्षता 60-90 प्रतिशत है। अध्ययन में इस बात पर जोर दिया गया है कि यदि शहर में प्रवेश करने वाले डीजल वाहन डीपीएफ युक्त हैं, तो वहाँ उत्सर्जन में 40 प्रतिशत की कमी आएगी और उत्सर्जन में यह कमी परिवेशी वायु सांद्रता को 10 माइक्रोग्राम प्रति घन मीटर तक कम कर देगी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि सीपीसीबी ने डीजल वाहनों में डीजल पार्टिकुलेट फिल्टर के साथ डीजल वाहनों की अनिवार्य रेट्रोफिटिंग हेतु कदम उठाने के लिए वैधानिक निर्देश जारी किए (दिसम्बर 2015)। इसके बाद, परिवहन विभाग ने इस संबंध में मोटर वाहन अधिनियम और नियमों में आवश्यक प्रावधान करने के अनुरोध के साथ एमओआरटीएच से संपर्क किया (फरवरी 2017)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि प.वि. के अनुरोध के अनुसरण में न तो केंद्रीय मोटर वाहन नियमावली में संशोधन किया गया और न ही रा.रा.क्षे.दि.स. को कोई जवाब भेजा गया। इसके अलावा, सीएमवीआर 1989 के नियम 126 के तहत उल्लिखित किसी भी एजेंसी द्वारा डीजल पार्टिकुलेट फिल्टर को मंजूरी नहीं दी गई।

एमओआरटीएच को अनुरोध करने के बाद किसी भी कार्रवाई के अभाव में, दिल्ली में वाहनों के वायु प्रदूषण को कम करने के लिए, आईआईटी कानपुर द्वारा दिए गए डीजल वाहनों के डीजल पार्टिकुलेट फिल्टर लगाने का सुझाव जिसे दि.प्र.नि.स./सी.पी.सी.बी. ने समर्थित किया, को चार साल से अधिक समय बीत जाने के बावजूद लागू नहीं किया गया।

प.वि. ने कहा (अक्टूबर/नवम्बर 2021) कि संबंधित एजेंसियों के साथ आवश्यक अनुवर्ती कार्रवाई की जाएगी, जबकि प.वि. ने सूचित किया (नवम्बर 2021) कि

⁵¹ नवम्बर 2014 में मैनुफैक्चरर्स ऑफ एमिशन कंट्रोलर्स एसोसिएशन (एमईएसए), वाशिंगटन डीसी द्वारा प्रकाशित डीजल से चलने वाले वाहनों के लिए रेट्रोफिटिंग एमिशन कंट्रोल पर दस्तावेज ने निष्कर्ष निकाला कि डीजल ऑक्सीकरण उत्प्रेरक, डीजल पार्टिकुलेट फिल्टर, एगजॉस्ट गैस रीसर्क्युलेशन, लीन एनओएक्स उत्प्रेरक, लीन एनओएक्स ट्रैप, चयनात्मक उत्प्रेरक कमी और क्रैककेस उत्सर्जन नियंत्रण, ऑन-रोड और ऑफ-रोड वाहनों पर सफलतापूर्वक रेट्रोफिट किया गया है। ये प्रौद्योगिकियां विषाक्त हाइड्रोकार्बन सहित बड़ी मात्रा में कण और नाइट्रस ऑक्साइड उत्सर्जन और अन्य प्रदूषकों को कम करने के अवसर प्रदान करती हैं।

डीपीएफ और इलेक्ट्रिक किट के साथ पुराने वाहनों के रेट्रोफिटमेंट के संबंध में ऑटोमेटिड रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया (एआरएआई) के साथ आयुक्त (परिवहन) द्वारा एक बैठक आयोजित की गई थी।

4.5. बीएस-III और बीएस-IV वाहनों का अनियमित पंजीकरण

वाहनों से होने वाले उत्सर्जन को कम करने के उद्देश्य से भारत के सर्वोच्च न्यायालय ने आदेश दिया था (मार्च 2017) कि 31 मार्च 2017 के बाद बेचे गए बीएस-III अनुवर्ती वाहनों को राज्य परिवहन प्राधिकरणों द्वारा पंजीकृत करने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए, और यह भी आदेश दिया (अक्टूबर 2018) कि 1 अप्रैल 2020 से पूरे देश में उत्सर्जन मानक भारत स्टेज-IV के अनुरूप कोई भी मोटर वाहन बेचा या पंजीकृत नहीं किया जाएगा।

हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया कि प.वि. ने 1 अप्रैल 2017 से 31 मार्च 2019 के दौरान 382 नए (31 मार्च 2017 के बाद बेचे गए) बीएस-III अनुवर्ती वाहनों को पंजीकृत किया। इसी तरह, इसने 1672 बीएस-IV अनुवर्ती वाहनों को 29 अप्रैल 2020 और 30 अप्रैल 2020 को पंजीकृत किया जो 2 जनवरी 2020 से 20 अप्रैल 2020 की अवधि के दौरान खरीदे गए थे।

इस प्रकार, सर्वोच्च न्यायालय द्वारा निर्धारित समय सीमा के बाद भी दिल्ली में 2,054 वाहन पंजीकृत किए गए। परिवहन विभाग द्वारा सर्वोच्च न्यायालय के आदेशों की अनुपालना न करना, अदालत की अवमानना का जोखिम के अलावा दिल्ली में वाहनों के वायु प्रदूषण को कम करने के लिए किए गए प्रयासों को रद्द करने की ओर ले जा सकता है।

प.वि. ने कहा (सितम्बर 2021) कि उसने इन बीएस-III वाहनों को 1 अप्रैल 2017 से 31 मार्च 2019 के दौरान दिल्ली उच्च न्यायालय के 8 मई 2017 के आदेश के अनुसार पंजीकृत किया होगा जिसमें कहा गया है कि छूट के लिए, वाहन की बिक्री 31 मार्च 2017 से पहले पूरी की जानी थी और/या 31 मार्च 2017 को या उससे पहले खरीदार के पक्ष में एक ऑनलाइन बीमा पॉलिसी जारी करना था। विभाग का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा ने केवल उन बीएस-III वाहनों पर विचार किया है जिन्हें 1 अप्रैल 2017 से 16 अक्टूबर 2018 के दौरान खरीदा हुआ दिखाया गया था।

31 मार्च 2020 के बाद बीएस-IV वाहनों के पंजीकरण के संबंध में प.वि. ने कहा कि उसने 26 मार्च 2020 तक बेचे गए वाहनों के लिए मंत्री (परिवहन) द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार बीएस-IV वाहनों को पंजीकृत किया, जिसका विवरण सर्वोच्च न्यायालय को 27 मार्च 2020 को सुनवाई के दौरान प्रदान किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि सर्वोच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 8 जुलाई 2020 के द्वारा

लॉकडाउन अवधि के दौरान किए गए लेनदेन की वास्तविकता के बारे में सत्यापन करने का निर्देश दिया ताकि यह पता लगाया जा सके कि वाहन वास्तव में सरकार के ई-वाहन पोर्टल पर रखा गया था और वे पिछली तिथि के नहीं थे। हालांकि, विभाग ने सर्वोच्च न्यायालय में उसके द्वारा दायर की गई कोई अनुपालन रिपोर्ट और सर्वोच्च न्यायालय द्वारा लिए गए निर्णय को प्रस्तुत नहीं किया है, जिसके अभाव में लेखापरीक्षा परिवहन विभाग के दावे की वास्तविकता का पता लगाने की स्थिति में नहीं है।

प.वि. ने कहा (नवम्बर 2021) कि मामलों की जांच की जा रही है।

4.6. जीवन समाप्त वाहनों का अपंजीकरण, जब्ती और स्क्रेपिंग

नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल (एनजीटी) के निर्देशों⁵² के अनुसार, 15 साल से अधिक पुराने पेट्रोल वाहनों और दस साल से अधिक पुराने डीजल वाहनों को दिल्ली में सड़कों पर चलाने की अनुमति नहीं है और उन्हें अपंजीकृत और जब्त करने की आवश्यकता है। बाद में सर्वोच्च न्यायालय ने प.वि., रा.रा.क्षे.दि.स. को 10 साल से अधिक पुराने सभी डीजल वाहनों और 15 साल पुराने पेट्रोल वाहनों पर तुरंत प्रतिबंध लगाने का निर्देश दिया (29 अक्टूबर 2018)। इन वाहनों को जीवन समाप्त वाहन (ईएलवी) कहा जाता है। सर्वोच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुपालन में, प.वि. द्वारा 30 अक्टूबर 2018 को आदेश जारी किये गये।

लेखापरीक्षा ने इस संबंध में रा.रा.क्षे.दि.स. द्वारा उठाए गए कदमों की पर्याप्तता और प्रभावशीलता की जांच की और निम्नलिखित मुद्दों का अवलोकन किया।

4.6.1 जीवन समाप्त वाहनों का नगण्य अपंजीकरण

दिल्ली में ईएलवी के अपंजीकरण के संबंध में विवरण तालिका 4.4 में दिया गया है।

तालिका 4.4: ईएलवी के अपंजीकरण में खराब प्रगति

(आंकड़ें लाख में)

वर्ष	वर्ष के आरंभ में सक्रिय पंजीकरण के साथ ई.एल.वी.	वर्ष के दौरान अपंजीकृत ई.एल.वी.	वर्ष के आरंभ में कुल ई.एल.वी. के प्रति अपंजीकृत ई.एल.वी. की प्रतिशतता
2018-19	36.11	2.26	0.06
2019-20	38.69	0.50	0.01
2020-21	41.55	0.22	0.01

स्रोत: वाहन डेटाबेस

⁵² 26 नवम्बर 2014, 7 अप्रैल 2015, 20 जुलाई 2016 और 18 दिसम्बर 2017

लेखापरीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2018-19 से 2020-21 के दौरान 47.51 लाख ईएलवी अपंजीकृत किए जाने अपेक्षित थे, रा.रा.क्षे.दि.स. ने केवल 2.98 लाख ईएलवी को अपंजीकृत किया था, जो ईएलवी का केवल एक छोटा हिस्सा था (6.27 प्रतिशत) और ईएलवी की बहुसंख्य 93.73 प्रतिशत (44.53 लाख) मार्च 2021 तक 'सक्रिय' पंजीकरण की स्थिति में थी। इससे इंगित होता है कि ये ईएलवी अभी भी दिल्ली की सड़कों पर चल रहे हैं।

सर्वोच्च न्यायालय ने सभी ईएलवी (पेट्रोल और डीजल वाहनों) की सूची को प.वि. की वेबसाइट पर डालने का भी निर्देश दिया (अक्टूबर 2018)। इसके अनुपालन में, अक्टूबर 2018 में प.वि. की वेबसाइट पर ईएलवी की सूची अपलोड की गई थी। हालांकि, तब से (अगस्त 2021 तक) सूची को अपडेट नहीं किया गया है।

यह भी पाया गया कि प.वि. ने स्वयं विभिन्न दोषों (प्रत्यक्षमान धुआं, ओवरलोडिंग, प्रदूषण जांच और फिटनेस प्रमाणपत्र आदि की अनुपस्थिति) के लिए ईएलवी (नवम्बर 2018 से अक्टूबर 2020) के लिए चालान जारी किए। इन चालानों से यह पर्याप्त रूप से स्पष्ट होता है कि ईएलवी वास्तव में दिल्ली की सड़कों पर दण्ड मुक्ति के साथ चल रहे थे क्योंकि प.वि. ने स्वयं वाहन को रोकने के बाद भी उसे जब्त करने की कार्रवाई नहीं की थी।

लेखापरीक्षा ने सड़कों पर देखे गए कुछ पुराने और परित्यक्त वाहनों के विवरणों की भी जांच की और सड़कों पर ईएलवी के चलने के कई उदाहरण देखे। चित्र 4.1 में कुछ उदाहरणात्मक चित्र दिए गए हैं।

चित्र 4.1: सड़क पर चल रहे ईएलवी





आगे, प.वि. द्वारा उपलब्ध कराए गए वाहन पंजीकरण आंकड़ों की लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि डीजल वाहनों के पंजीकरण की वैधता और फिटनेस अभी भी 10 वर्षों के बजाय 15 वर्ष दर्शायी जा रही थी। इससे अप्रैल 2021 तक 10 वर्ष की अनुमत्य आयु पार करने वाले डीजल वाहनों का पता रखना प्रवर्तन एजेंसियों के लिए मुश्किल बन जाता है।

इस प्रकार, सरकार ने ईएलवी को अपंजीकृत करने के लिए पर्याप्त कदम नहीं उठाए, परिणामस्वरूप दिल्ली की सड़कों पर ईएलवी चल रहे थे और प्रतिकूल वायु गुणवत्ता में योगदान दे रहे थे।

प.वि. ने कहा (सितम्बर 2021) कि उसने ईएलवी मालिकों को सलाह दी कि वे इन वाहनों को दिल्ली/रा.रा.क्षे. की सड़कों पर न चलाएं और इन वाहनों को अधिकृत स्क्रेपर्स के माध्यम से स्क्रेप करवाएं। 2018-19 से डीजल वाहनों का अपंजीकरण ऑनलाइन किया जा रहा था तथा आंकड़ों को वाहन डेटाबेस पर अपडेट किया जा रहा था। इसके अतिरिक्त, 10 सितम्बर 2021 तक परिवहन विभाग द्वारा कुल 3.06 लाख ईएलवी का पंजीकरण रद्द कर दिया गया है। विभाग ने आगे कहा कि वाहन का पंजीकरण रद्द करने से दिल्ली की सड़कों पर इन वाहनों के चलने पर रोक सुनिश्चित नहीं होती है।

तथ्य यह है कि 1 अप्रैल 2021 तक 44 लाख से अधिक ईएलवी को प.वि. द्वारा अपंजीकृत किया जाना बाकी था और दिल्ली की सड़कों पर चलने वाले इन ईएलवी को रोकने में प.वि. की असमर्थता और परिवेशी वायु को प्रदूषित करते रहना चिन्ता का कारण है।

4.6.2. ईएलवी का जब्तीकरण और रद्दीकरण

एनजीटी के दिशानिर्देश (नवम्बर 2014, अप्रैल 2015 और दिसम्बर 2017) ने दिल्ली की सड़कों पर ईएलवी को चलाने या खड़ी करने पर रोक लगा दी थी और उल्लंघन के मामले में प्रवर्तन एजेंसियों द्वारा ऐसे वाहनों को जब्त किया जाना

अपेक्षित था। बड़ी संख्या में छोड़े गए या जब्त किए गए ईएलवी वाहनों के उचित निपटान को संभव बनाने के लिए प.वि. ने इन वाहनों को स्क्रेप करने के लिए एक अधिकृत स्थान के प्रस्ताव के लिए 'दिल्ली में मोटर वाहनों की स्क्रेपिंग-2018' दिशा-निर्देश तैयार किए (अगस्त 2018)। इस संबंध में लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित अवलोकन किया।

4.6.2.1 जब्त किए गए ईएलवी का गैर-रद्दीकरण

मार्च 2021 तक दिल्ली में कुल चार स्क्रेपर्स को ईएलवी को स्क्रेप करने के लिए अधिकृत⁵³ किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि स्क्रेपिंग दिशानिर्देश तैयार करने की तिथि (अगस्त 2018) से 30 सितम्बर 2020 तक दिल्ली में केवल 347 ईएलवी जब्त किए गए थे।

इसके अलावा, प.वि. द्वारा जब्त किए गए 347 ईएलवी में से, सितम्बर 2020 तक प.वि. द्वारा स्क्रेपर्स को केवल पांच वाहन सौंपे गए। प.वि. ने सूचित किया (जुलाई 2021) कि मार्च 2021 तक किसी भी वाहन को स्क्रेप नहीं किया गया और जब्त किए गए वाहनों को सौंपने की प्रक्रिया प्रक्रियाधीन थी।

प.वि. ने कहा (सितम्बर 2021) कि प.वि. द्वारा जब्त किए गए वाहनों को निर्धारित प्रक्रिया पूरी होने के बाद स्क्रेप कर दिया जाएगा।

4.6.2.2 जब्तीकरण स्थलों की अपर्याप्त क्षमता

एनजीटी के आदेशों के अनुसार बड़ी संख्या में ईएलवी को अपंजीकरण करने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, जब्त किए गए वाहनों को रखने के लिए जब्तीकरण स्थलों में पर्याप्त जगह होनी चाहिए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि दिल्ली में केवल तीन जब्तीकरण स्थल थे, जिनमें केवल 4,000 वाहनों को खड़ा करने की क्षमता थी, जो कि 41 लाख से अधिक ईएलवी जिन्हें जब्त और रद्द करने की आवश्यकता है, की तुलना में नगण्य लगती है।

प.वि. ने कहा (अक्टूबर 2021) कि उसने जब्त किए गए वाहनों को अब सीधे स्क्रेपर्स को भेजने का फैसला किया है।

4.6.2.3 अधिकृत स्क्रेपर्स की निगरानी का अभाव

लेखापरीक्षा में देखा गया कि स्क्रेपिंग दिशानिर्देशों के अनुसार, अधिकृत स्क्रेपर्स को मासिक रिपोर्ट और वार्षिक रिपोर्ट जिसमें स्क्रेप किए गए वाहनों का विवरण हो,

⁵³ 21 दिसम्बर 2018, 11 फरवरी 2020, 27 मई 2020 और 02 जुलाई 2020 को जारी लाइसेंस 5 साल के लिए वैध है।

प.वि. को प्रस्तुत करनी अपेक्षित थीं। हालांकि, प.वि. ने लेखापरीक्षा को अधिकृत स्क्रेपर्स से प्राप्त मासिक और वार्षिक रिपोर्ट की प्रतियां उपलब्ध नहीं कराईं।

प.वि. ने कहा (सितम्बर 2021) कि उसे अधिकृत स्क्रेपर्स से वार्षिक रिपोर्ट मिल रही थी और 2018-21 के दौरान, कुल 2628 वाहनों को स्क्रेप कर दिया गया है। हालांकि, प.वि. अपने दावे के समर्थन में स्क्रेपर्स द्वारा प्रस्तुत वार्षिक रिपोर्ट की प्रतियाँ प्रस्तुत करने में पुनः विफल रहा।

4.6.2.4 विभिन्न प्रवर्तन एजेंसियों के बीच समन्वय का अभाव

दिल्ली पार्किंग स्थल का रखरखाव और प्रबंधन नियमावली, 2019 के अनुसार, विभिन्न एजेंसियों जैसे प.वि., दिल्ली ट्रैफिक पुलिस, नगर निगम, एनडीएमसी और छावनी बोर्ड को कोई भी ईएलवी जो संचालित हो, या सार्वजनिक स्थान पर खड़ी हो, या कबाड़ के रूप में त्याग दिया पाया गया हो उसे जब्त करना था। हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि प.वि. में ईएलवी की जब्ती के लिए विभिन्न प्रवर्तन एजेंसियों के बीच समन्वय स्थापित करने के लिए कोई कार्यप्रणाली नहीं थी। विभिन्न प्रवर्तन एजेंसियों के बीच समन्वय की कमी के कारण, प.वि. के पास अन्य एजेंसियों द्वारा जब्त किए गए ईएलवी का विवरण नहीं था और यह सुनिश्चित करने के लिए प.वि. में कोई ऐसी कार्यप्रणाली नहीं थी कि सभी जब्त किए गए ईएलवी अधिकृत स्क्रेपर्स को सौंप दिए जाते हैं।

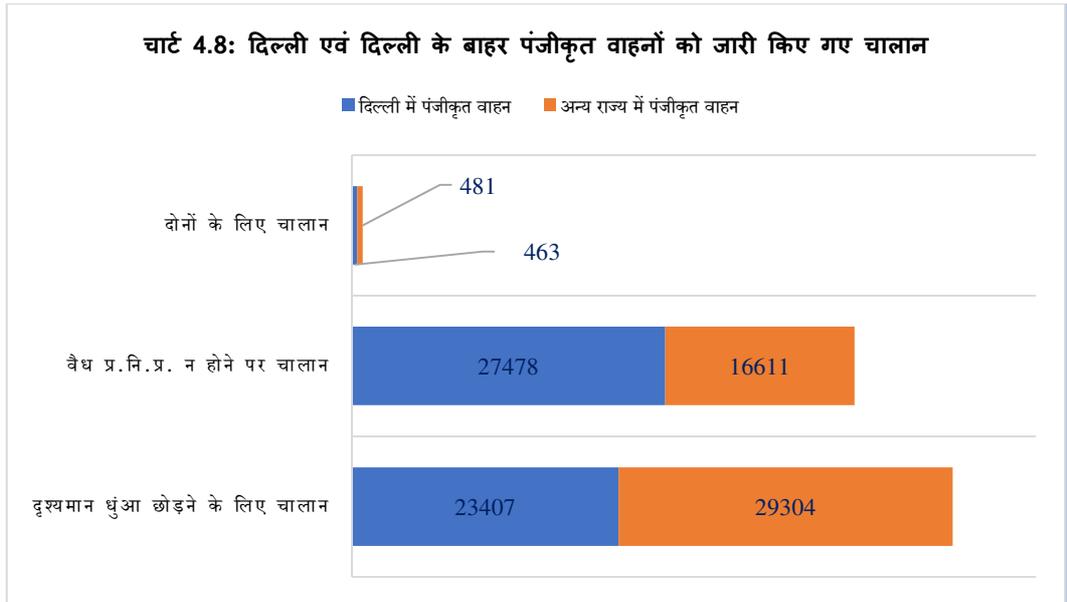
इस प्रकार, रा.रा.क्षे.दि.स. की ईएलवी को जब्त करने और उन्हें स्क्रेप करने के लिए की गई पहल अपर्याप्त और अप्रभावी थी।

प.वि. ने कहा (अक्टूबर/नवम्बर 2021) कि ईएलवी को जब्त करने के लिए अब ट्रैफिक पुलिस के साथ समय-समय पर बैठकें की जा रही हैं और अब जब्त किए गए वाहनों को सीधे स्क्रेपर्स को भेजने का निर्णय लिया गया है।

4.7. प्रवर्तन शाखा, परिवहन विभाग की कार्यप्रणाली

प.वि. की प्रवर्तन शाखा मोटर वाहन अधिनियम और उसके तहत नियमों का उल्लंघन करने वाले वाहनों के अभियोजन के लिए क्षेत्र में टीमों की तैनाती के लिए जिम्मेदार है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि विभाग के पास न तो रा.रा.क्षे. के आस-पास के शहरों और देश के अन्य हिस्सों से दिल्ली में प्रवेश करने वाले वाहनों की संख्या का श्रेणी-वार विवरण था और न ही वह ऐसे वाहनों के उत्सर्जन की निगरानी कर रहा था। नवंबर 2018 से अक्टूबर 2020 के दौरान, प.वि. ने 52,711 चालान प्रत्यक्षमान धुएं छोड़ने के लिए और 44,089 चालान वैध प्र.नि.प्र.प. नहीं रखने के लिए जारी किए। विवरण चार्ट 4.8 में दिये गये हैं।



स्रोत: प.वि. द्वारा प्रदान की गई सूचना

यह देखा जा सकता है कि प्र.नि. मानकों के उल्लंघन के लिए किए गए 47 प्रतिशत चालान अन्य राज्यों में पंजीकृत वाहनों का था। चूँकि दिल्ली के बाहर पंजीकृत वाहनों में चालान का महत्वपूर्ण हिस्सा है, इसलिए दिल्ली की सड़कों पर सख्त प्रवर्तन और जांच की आवश्यकता है ताकि केवल प्रदूषण मानदण्डों का अनुपालन करने वाले वाहनों को ही चलाया जा सके।

विभाग के लिए यह आवश्यक है कि वह अपनी प्रवर्तन टीमों को तर्कसंगत रूप से तैनात करके बाहरी वाहनों से प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए और अपनी कार्य योजना को रणनीतिक बनाने के लिए उन स्थानों की पहचान और डेटाबेस के रखरखाव करे जो दिल्ली के बाहर से भारी यातायात प्रवाह को पूरा करते हैं या प्रदूषण, ओवरलोड, प्रत्यक्षमान प्रदूषण, आदि के उल्लंघन के संदर्भ में अधिक प्रवृत्त हैं। प्रदूषण की अनुवर्ती वाहनों को प्रमाणपत्र जारी करने और अनुवर्ती वालों को संबोधित करने के लिए विभाग को प्र.जां.के. भी स्थापित करना चाहिए।

इस तथ्य के बावजूद कि सभी प्र.जां.के. जुड़े हुए हैं जिसमें सभी जांच मूल्य और परिणाम केंद्रीय डेटाबेस में दर्ज किए जाते हैं, सरकार ने सार्थक पैटर्न, अंतर्दृष्टि और कार्रवाई योग्य विषयों पर पहुंचने के लिए इसका फायदा नहीं उठाया। इस तरह के प्रोद्योगिकी प्रचलित उत्सर्जन मानकों के तहत विभिन्न प्रकार के वाहनों के वास्तविक प्रदूषण निष्पादन के बारे में भी जानकारी दे सकते हैं। विभाग के पास सड़कों पर विभिन्न प्रकार के वाहनों के वास्तविक प्रदूषण निष्पादन की जांच करने और प्र.नि. मानकों के साथ उनकी तुलना करने के लिए प्र.नि. जांच रिपोर्ट से वास्तविक उत्सर्जन आंकड़ों का विश्लेषण करने के लिए कोई कार्यप्रणाली नहीं थी।

इस प्रकार, यह पूरी तरह से प्रवर्तन के पारंपरिक तरीकों अर्थात्, प्रवर्तन टीमों द्वारा सड़कों पर वाहनों के अवरोधन पर निर्भर था।

प.वि. ने कहा (सितम्बर 2021) कि रिपोर्ट के अनुसार, छः लाख से अधिक वाहन अन्य राज्यों से दिल्ली में प्रवेश करते हैं, जिसके लिए तीन शिफ्टों में सीमाओं और शहर में प्रवर्तन दल तैनात किए जाते हैं। विभाग का जवाब प.वि. के बारे में लेखापरीक्षा आशंका को दोहराता है कि उत्सर्जन की निगरानी के लिए रा.रा.क्ष. से दिल्ली में प्रवेश करने वाले वाहनों की संख्या का श्रेणी-वार विवरण नहीं रखा गया।

4.7.1 प्रवर्तन शाखा में अपर्याप्त जनशक्ति

प्रवर्तन शाखा जनवरी 2021 तक 819 कर्मियों की स्वीकृत संख्या के प्रति 292 कर्मियों के साथ काम कर रही थी। इसके अतिरिक्त, 819 कर्मियों की स्वीकृत संख्या वर्ष 2008 में तय की गई थी, जब दिल्ली में पंजीकृत वाहनों की संख्या लगभग 51 लाख थी, की तुलना में मार्च 2021 तक लगभग 130 लाख वाहनों का पंजीकरण हुआ। कर्मचारियों की भारी कमी के बावजूद, प.वि. की अन्य शाखाओं/विंग में प्रवर्तन शाखा के 43 कर्मियों, जिनमें 6 निरीक्षक, 9 उप-निरीक्षक, 13 सहायक उप-निरीक्षक और 15 हेड कांस्टेबल शामिल हैं, तैनात किए गए हैं। इस प्रकार, प्रवर्तन विंग के पास जनशक्ति की भारी कमी थी।

प.वि. ने दिल्ली के अन्दर 25 प्रमुख प्रवेश स्थलों और 33 स्थानों पर प्रवर्तन टीमों की चौबीसों घंटे तैनाती के लिए 1134 अतिरिक्त पदों की आवश्यकता का आकलन किया था (जनवरी 2020)। प.वि. ने कहा (सितम्बर 2021) कि मामला प्रक्रियाधीन है।

यह स्वीकार करते हुए कि प्रवर्तन शाखा में जन शक्ति की कमी थी, प.वि. ने जवाब दिया (नवम्बर 2021) कि 56 टीमों को दिल्ली के विभिन्न हिस्सों में तैनात किया गया था।

4.7.2 दिल्ली में प्रवेश स्थलों की अपर्याप्त कवरेज

दिल्ली में 128 प्रवेश स्थल हैं जहां से वाहन प्रवेश कर सकते हैं। इन में से 13 प्रवेश स्थलों से 80 प्रतिशत वाणिज्यिक वाहन दिल्ली में प्रवेश करते हैं। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि प्रवर्तन दल केवल सात प्रवेश स्थलों पर तैनात किए जा रहे थे।

कर्मचारियों की कमी के अलावा, प्रवर्तन टीमों के पास दृश्यमान प्रदूषणकारी वाहनों की जांच के लिए प्र.नि. उपकरण लगे हुए वाहन नहीं थे। इसके परिणामस्वरूप दिल्ली के प्रवेश स्थलों का अपर्याप्त कवरेज हुआ, जो अंततः एक कमजोर प्रवर्तन व्यवस्था को दर्शाता है। स्थान-वार वाहनों के भार के संबंध में इनपुट डाटा के अभाव में, चंद गैर-उपकरण प्रवर्तन टीमों की तैनाती भी उपेक्षित थी।

सरकार का जवाब प्रतिक्षित था (दिसम्बर 2021)।

4.8 निष्कर्ष

मोटर वाहनों के उत्सर्जन जांच के संबंध में, प्रदूषण जांच केंद्र उत्सर्जन की जांच में लगने वाले समय के प्रति अवास्तविक अधिक संख्या में प्रमाण-पत्र जारी कर रहे थे जो उत्सर्जन जांच को संदिग्ध बनाता है। उत्सर्जन मानकों को पूरा नहीं कर रहे वाहनों को प्र.नि.प्र.प. जारी किए गए। ऐसे मामले भी थे जहां उत्सर्जन मान डेटाबेस में दर्ज नहीं किए गए थे। उच्चतम न्यायालय के निर्देशानुसार उत्सर्जन आंकड़ों और वाहन डेटाबेस के बीच संबंध के अभाव में, प्र.जां.कें. को अभी भी वाहनों के लिए बी.एस. उत्सर्जन मानक श्रेणी का मैनुअल रूप से चयन करने की अनुमति दी गई थी, जिससे प्र.नि.प्र.प. की अनुमेय सीमा या वैधता बढ़ाने के लिए हेरफेर की गुंजाइश थी।

दिल्ली में पंजीकृत वाहनों की संख्या को जारी किए गए प्र.नि.प्र.प. की संख्या के साथ सह-संबंधित करने के लिए भी कोई कार्यप्रणाली मौजूद नहीं थी। पंजीकृत वाहनों की संख्या और किए गए प्र.नि. जांच की संख्या के बीच तुलना करने पर पता चला कि जांच के लिए वाहन नियमित रूप से जितने आने चाहिए उससे बहुत कम आ रहे हैं। प.वि. ने भी प्र.नि. उपकरण को ठीक करने और प्र.जां.कें. के कुशल संचालन के लिए या प्र.जां.कें. जिन्होंने दृश्यमान धुआं उत्सर्जित करने के लिए चालान किए गए वाहनों को प्र.नि.प्र.प. जारी किया था के जांच उपकरण का निरीक्षण करने के लिए कार्यप्रणाली अधिकृत नहीं की थी।

रिमोट सेंसिंग उपकरणों के माध्यम से वाहनों के प्रदूषण की जांच के लिए आधुनिक तकनीक को भी नहीं अपनाया गया था, हालांकि यह वर्ष 2009 से विचाराधीन था और सर्वोच्च न्यायालय ने बार-बार इस पर जोर दिया था।

वाहनों का उचित रखरखाव यह सुनिश्चित करेगा कि उत्सर्जन निर्धारित मानकों के भीतर है और कड़े फिटनेस जांच वाहनों के उचित रखरखाव को सुनिश्चित करेंगे। 2018-19 से 2020-21 के दौरान, एकमात्र स्वचालित वाहन निरीक्षण ईकाई, झुलझुली का बहुत कम उपयोग किया गया था क्योंकि 91 से 95 प्रतिशत फिटनेस जांच वा.नि.ई., बुराड़ी के मैनुअल जांच केन्द्र में आयोजित किये गये थे। वा.नि.ई., बुराड़ी की विश्वसनीयता संदिग्ध थी क्योंकि वहां केवल प्रत्यक्ष निरीक्षण किया जा रहा था, जबकि वा.नि.ई., झुलझुली में किए गए निरीक्षणों में भी विश्वसनीयता की कमी थी क्योंकि ऐसे मामले थे जहाँ वाहनों को उत्सर्जन जांच और/या अन्य फिटनेस जांच के बिना पास किया गया था।

2014-15 से 2018-19 के दौरान फिटनेस जांच करवाने वाले वाहनों की संख्या में लगभग 20 प्रतिशत से 64 प्रतिशत की भारी कमी के बावजूद, परिवहन विभाग ने

वाहन मालिकों को वाहन फिटनेस प्रमाण-पत्र के नवीनीकरण हेतु ध्यान दिलाने के लिए कोई प्रणाली पर विचार नहीं किया था।

प्री-बीएस-VI डीजल वाहनों से भी निकलने वाले उत्सर्जन को कम करने के लिए व्यवहार्य रेट्रोफिटड उत्सर्जन नियंत्रण तकनीकें मौजूद हैं। सीपीसीबी ने डीजल वाहनों की डीजल पार्टिकुलेट फिल्टर के साथ अनिवार्य रेट्रोफिटिंग हेतु कदम उठाने के लिए सांविधिक निर्देश जारी किए। यद्यपि प.वि. ने इस संबंध में मोटर वाहन अधिनियम और नियमावली में आवश्यक प्रावधान करने के लिए एमओआरटीएच भारत सरकार से संपर्क किया (फरवरी 2017) और उसके लिए अनुसरण किया, उसे अंतिम रूप नहीं दिया गया।

सर्वोच्च न्यायालय द्वारा निर्धारित समय सीमा के बाद पुराने वाहनों के पंजीकरण के उदाहरण भी देखे गए। प.वि. द्वारा इन मामलों की जांच की जानी चाहिए।

नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल (एनजीटी) के इस संबंध में निर्देशों के बावजूद, 2018-21 के दौरान केवल 6.27 प्रतिशत वाहन, जिन्होंने अपनी निर्धारित समयावधि पूरी कर ली है, का पंजीकरण रद्द किया गया। इसके अतिरिक्त, दिल्ली में 41 लाख से अधिक ईएलवी होने के बावजूद केवल 357 वाहनों को ही जब्त किया गया। ऐसे उदाहरण थे जहां इन ईएलवी को दृश्यमान प्रदूषण के लिए चालान जारी किए गए लेकिन फिर भी इन्हें जब्त नहीं किया गया। जब्त किये गये वाहनों को रखने के लिए जगह की कमी थी। इसलिए, ईएलवी के प्रबंधन के लिए सरकार की कार्रवाई अपर्याप्त और अप्रभावी थी।

रा.रा.क्षे. के आस पास के शहरों और देश के अन्य हिस्सों से दिल्ली में प्रवेश करने वाले वाहनों के उत्सर्जन की निगरानी नहीं हो रही थी क्योंकि कुल 128 प्रवेश स्थलों में से केवल 7 स्थलों पर प्रवर्तन टीम तैनात की गई थी। 1134 कर्मियों की अनुमानित कुल आवश्यकता (जनवरी 2020) के प्रति प्रवर्तन शाखा केवल 292 कर्मियों के साथ काम कर रही थी।

4.9 अनुशंसाएं

अनुशंसा #8: सरकार को प्राथमिकता के आधार पर यह सुनिश्चित करना चाहिए कि आम जनता के लिए पर्याप्त प्र.जां.कें. उपलब्ध हों और उन्हें वाहनों के अनुपात के अनुसार समान रूप से वितरित किया जाए। सरकार देय तिथि तक प्र.नि.प्र.प. प्राप्त नहीं करने वाले वाहनों को स्वचालित रिमांडर/ई-चालान जारी करने के लिए एक तंत्र तैयार कर सकती है, जिससे अनुपालना को प्रोत्साहित किया जाए। विभिन्न श्रेणी के वाहनों के लिए प्र.नि.प्र.प. प्राप्त करने की रणनीति वाहनों के उत्सर्जन भार के वैज्ञानिक विश्लेषण पर आधारित होनी चाहिए।

अनुशंसा #9: सरकार को प्र.जां.के. में उपकरणों की नियमित जांच और क्षमता सुनिश्चित करने के लिए एक कार्यप्रणाली स्थापित करने की आवश्यकता है।

अनुशंसा #10: सरकार को उत्सर्जन आंकड़ों और वाहन डेटाबेस के बीच संयोजन करने की आवश्यकता है ताकि एक विशेष भारत स्टेज श्रेणी के चयन में हेरफेर के लिए कोई गुंजाईश न रहे।

अनुशंसा #11: सरकार प्रवर्तन कर्मियों की भारी कमी को देखते हुए सुदूर संवेदी उपकरणों के माध्यम से वाहनों के प्रदूषण की जांच पर विचार करे।

अनुशंसा #12: सरकार निर्धारित मानकों का कड़ाई से पालन सुनिश्चित करने के लिए यंत्रचालित जांच केन्द्रों पर वाहनों की फिटनेस जांच का कवरेज बढ़ाने के लिए पर्याप्त कदम उठाए।

अनुशंसा #13: सरकार उत्सर्जन को कम करने के लिए डीजल वाहनों की डीजल पार्टिकुलेट फिल्टर के साथ रेट्रोफिटिंग को अनिवार्य करने हेतु कदम उठाए।

अनुशंसा #14: रा.रा.क्षे.दि.स को जिम्मेदारी तय करनी चाहिए और उचित निवारक तंत्र व्यवस्था करनी चाहिए, जहाँ प्र.नि. जांच प्रमाणपत्र होने के बावजूद वाहन के दृश्यमान प्रदूषण करते हुए पाया गया और फिटनेस जांच में विफल हुए वाहनों को प्र.नि. जांच प्रमाणपत्र जारी किये गए।

अनुशंसा #15: प्र.जां.के. की नियमित जांच सरकार द्वारा की जानी चाहिए।
