

vè; k; -V: ,lyhd'sku fu; æ.k ,oa vU; vfu; ferrk, a

LuS 'kV

एप्लीकेशन नियंत्रण एक व्यक्तिगत एप्लीकेशन प्रणाली के इनपुट, प्रोसेसिंग और आउटपुट फंक्शंस पर नियंत्रित होते हैं। यह मैनुअल या स्वचालित हो सकता है। एप्लीकेशन नियंत्रण का उद्देश्य डाटा प्रविष्टियों की पूर्णता, शुद्धता एवं वैधता सुनिश्चित करना है।

लेखापरीक्षा में डाटा की अपूर्णता, अपर्याप्त सत्यापन जाँच, त्रुटिपूर्ण इनपुट नियंत्रण एवं अन्य अनियमितताओं के मामले देखे गए और विभाग ने इन मामलों में एनआईसी के साथ समन्वय कर कार्यवाही करने का आश्वासन दिया है।

### 5.1 ifjp;

एप्लीकेशन नियंत्रण डाटा की शुद्धता, पूर्णता, वैधता, सत्यापन एवं स्थिरता सुनिश्चित करने में मदद करते हैं और इस प्रकार एप्लीकेशन एवं उससे जुड़े डाटा की गोपनीयता, प्रमाणिकता और उपलब्धता को सुनिश्चित करते हैं।

इस संबंध में लेखापरीक्षा परिणामों का उल्लेख निम्नलिखित प्रस्तारों में किया गया है:-

### 5.2 y[ki jh{k i fj .ke

#### 5.2.1 eDI h d'sks dk ekVj d'sks ds : i ea=Vi wK oxIdj .k

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 2 (22) के अंतर्गत 'मैक्सी कैब' के रूप में किसी भी मोटर वाहन का निर्माण या अनुकूलन छः से अधिक किन्तु बारह से अनधिक यात्रियों का, जिसके अंतर्गत चालक नहीं हैं को किराए या वहन करने के लिए किया जाता है। इसी तरह, धारा 2 (25) के अन्तर्गत 'मोटर कैब' के रूप में किसी भी मोटर वाहन का निर्माण या अनुकूलन अधिक से अधिक छः यात्रियों का, जिसके अन्तर्गत चालक नहीं है को किराए या वहन करने के लिए किया जाता है।

वाहनों के डाटा विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि लेखापरीक्षा अवधि अप्रैल 2016 से मार्च 2021 के दौरान 8 से 27 यात्रियों की क्षमता वाले 2,405 वाहनों को राज्य में मैक्सी कैब/बस के स्थान पर मोटर कैब के रूप में पंजीकृत किया गया था। इन 2,405 वाहनों में से 267 वाहन मैक्सी कैब/बस के स्थान पर मोटर कैब के रूप में पंजीकृत थे, जिनमें नमूने में चयनित किये गये 12 सं.प.का./स.सं.प.का में से 11 में आठ से 14 के बैठने की क्षमता थी।  $\frac{1}{2}$  fjf'k"V&5-1½

118 मैक्सी कैब से संबंधित डाटा के सत्यापन के दौरान, यह पाया गया कि वाहन एप्लीकेशन में डाटा की त्रुटिपूर्ण फीडिंग या चेक/एप्लीकेशन नियंत्रण की अनुपस्थिति के कारण 118 मैक्सी कैब को मोटर कैब के रूप में त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण किया गया था। अतः यह स्पष्ट है कि मैक्सी कैब में बैठने की क्षमता के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण के कारण वाहन एप्लीकेशन के माध्यम से मोटर यान अधिनियम, 1988 के प्रावधानों के अनुसार जाँच/प्रतिबंधित को नहीं किया गया था। मैक्सी कैब के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण के कारण

परमिट शुल्क<sup>1</sup> पर प्रभाव पड़ सकता है क्योंकि मैक्सी कैब के लिए परमिट शुल्क मोटर कैब के शुल्क से अधिक है।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि संबंधित विषय पर विभाग द्वारा प्रकरणों की जाँच कर एनआईसी से समन्वय कर आवश्यक व्यवस्था सुनिश्चित कर उचित कार्यवाही की जायेगी।

### **5.2.2 ççk QhYM-I eaMKV/k I R;ki u dk vHko**

2016-17 से 2020-21 की अवधि के लिए चयनित 12 सं.प.का./स.सं.प.का. में वाहन और सारथी डाटाबेस के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि कुछ प्रमुख क्षेत्रों में अपर्याप्त डाटा सत्यापनों के कारण कई अभिलेखों में त्रुटिपूर्ण डाटा/मूल्य शामिल थे। इसका विवरण निम्नवत है:

#### **(i) D; fcd {kerk dk =çVi wç vdu**

लेखापरीक्षा अवधि के दौरान पंजीकृत वाहनों के डाटा विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि राज्य में 7,122 वाहन '0' क्यूबिक क्षमता के साथ पंजीकृत थे। इनमें से 2,557 वाहन '0' क्यूबिक क्षमता के साथ चयनित 12 सं.प.का./स.सं.प.का. में पंजीकृत थे **¼ fçf'K'V&5-2½** इन वाहनों के निर्माण एवं मॉडल के अनुसार क्यूबिक क्षमता जीरो से ज्यादा होनी चाहिए थी। लेखापरीक्षा ने 2,557 मामलों में से चयनित सभी स.प.का./स.सं.प.का. के 211 मामलों की जाँच की एवं पाया कि सभी प्रकरणों में, क्यूबिक क्षमता शून्य के रूप में उल्लिखित थी।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात् वाहन पंजीकरण के समय वाहन का मूल डाटा होमोलोगेशन पोर्टल के माध्यम से दर्ज किया जाता है, जिस पर वाहन संबंधी विवरण वाहन निर्माता द्वारा भरा जाता है। इसलिए क्यूबिक क्षमता में बदलाव की कोई संभावना नहीं है। तथापि विभाग द्वारा प्रकरणों की जाँच कर प्रकरणों में उचित कार्यवाही की जायेगी।

लेखापरीक्षा ने डाटा का विश्लेषण किया और पाया कि फरवरी 2019 में वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात मार्च 2019 से जनवरी 2021 तक, कुछ वाहनों को शून्य क्यूबिक क्षमता के साथ पंजीकृत किया गया था जो दर्शाता है कि वाहन 4.0 प्रणाली में आवश्यक जाँच उपलब्ध नहीं थी।

#### **(ii) eçI h dç Jskh dsokgukçds vaxçr çBus dh {kerk dk =çVi wç MKV/k**

डाटा के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि 31 मार्च 2021 तक राज्य में 89 वाहन यात्रियों के बैठने की क्षमता के त्रुटिपूर्ण डाटा के साथ पंजीकृत थे। इनमें से चयनित 12 स.प.का./स.सं.प.का. में से पाँच सं.प.का./स.सं.प.का. में बैठने की क्षमता का त्रुटिपूर्ण डाटा वाले 27 वाहन पंजीकृत थे। सीटों की संख्या 14 से 32 तक दर्ज की गई थी, हालांकि इन वाहनों में बैठने की क्षमता इतनी नहीं थी क्योंकि इन वाहनों के लिए अधिकृत रूप से बैठने की क्षमता 12 सीटो तक ही थी। इसका विवरण **¼ fçf'K'V&5-3½** में दिया गया है।

<sup>1</sup> उ.प्र.मो.या. नियम, 1998 के नियम 125 के अनुसार

लेखापरीक्षा ने चयनित किये गए सं.प.का/स.सं.प.का. के 27 मामलों में से 21 मामलों का सत्यापन किया और पाया कि सभी मामलों में बैठने की क्षमता का गलत उल्लेख किया गया था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात, बैठने की क्षमता की त्रुटिपूर्ण प्रविष्टि नहीं की जा सकती थी। यद्यपि, विभाग द्वारा मामलों की जाँच कर प्रकरणों में उचित कार्यवाही की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने डाटा का विश्लेषण किया और पाया कि फरवरी 2019 में वाहन 4.0 प्रणाली के लागू होने के पश्चात अप्रैल 2019 से मार्च 2021 तक त्रुटिपूर्ण बैठने की क्षमता वाले वाहनों का पंजीकरण किया गया जो दर्शाता है कि वाहन 4.0 प्रणाली में आवश्यक जाँच उपलब्ध नहीं थी।

**(iii) okguk ds i t h d j . k dh vekl; frffk**

लेखापरीक्षा अवधि के दौरान पंजीकृत वाहनों के डाटा विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि राज्य में 81 वाहनों की पंजीकरण की तिथि क्रय की तिथि से पूर्व की थी। इनमें से चयनित 12 में से 8 सं.प.का./स.सं.प.का. से संबंधित 21 वाहन थे ¼ f j f ' k ' V & 5 - 4 ½ इन वाहनों के पंजीकरण की तिथि, खरीद की तिथि से पूर्व 1 से 710 दिनों<sup>2</sup> के मध्य की थी।

चयनित किये गए कार्यालयों के सत्यापन के दौरान यह पाया गया कि इन 21 वाहनों में से आठ वाहनो को अन्य राज्यों से अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त कर सात वाहनो को राज्य में पंजीकृत किया गया था। सत्यापन जाँच एवं इनपुट नियंत्रण के अभाव के कारण वाहनों के पंजीकरण डाटा का त्रुटिपूर्ण अंकन किया गया था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात, विक्रय तिथि से पहले पंजीकरण की प्रविष्टि नहीं की जा सकती थी। यद्यपि, विभाग द्वारा मामलों की जाँच कर प्रकरण में उचित कार्यवाही की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने डाटा का विश्लेषण किया और पाया कि फरवरी 2019 में वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात, कुछ वाहनों को विक्रय तिथि से पहले जून 2019 से मार्च 2020 तक पंजीकृत किया गया था जो दर्शाता है कि वाहन 4.0 प्रणाली में आवश्यक जाँच उपलब्ध नहीं थे।

**l r r r 7:**

foHkx dks ç.kkyh ea =¶Viwkl , oa viwkl MKV/ dks ysus l s jkdus ds fy, bu&fcYV bui/ vlg ofyM'sku fu; æ.k j[kus ds fy, vko'; d dne mBkus pfg, A

**(iv) LoLFkrk fujh{k.k dsfy; s vxyh frffk dk mVyy{k u fd;k tkuk**

उ0 प्र0 मो0 या0 नियमावली, 1998 के नियम 39 (2) के अनुसार, पंजीकरण प्राधिकारी या अधिकृत परीक्षण स्टेशन, जिसके द्वारा स्वरथता प्रमाण पत्र जारी किया गया था,

<sup>2</sup> 30 दिन तक का विलंब-13 वाहन; 31 से 180 दिनों के मध्य विलंब-तीन वाहन; 181 से 365 दिनों के मध्य का विलंब-चार वाहन एवं 1 वर्ष से अधिक विलम्ब-एक वाहन ।

उस पर वाहन के अगले निरीक्षण के लिए तिथि अनुलेखित कर सकता है एवं मालिक द्वारा वाहन को तदनुसार निरीक्षण के लिए प्रस्तुत किया जायेगा।

वाहन एप्लीकेशन के डाटा विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि 31 मार्च 2021 तक, राज्य में संचालित 1,83,530 वाहनों के संबंध में स्वस्थता के लिए अगली निरीक्षण तिथि (अ.नि.ति.) का उल्लेख नहीं किया गया था। इनमें से चयनित 12 सं.प.का./स.सं.प.का. में 48,823 वाहन संचालित थे **¼ f j f ' k V & 5 - 5 ½** लेखापरीक्षा ने सभी चयनित सं.प.का./स.सं.प.का. में 48,823 वाहनों में से 240 मामलों की पुष्टि की और यह पाया गया कि सभी प्रकरणों में अ.नि.ति. का कोई उल्लेख नहीं था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि 15 फरवरी 2019 से सम्पूर्ण राज्य में ऑन-लाइन स्वस्थता प्रणाली प्रारम्भ होने के पश्चात स्वस्थता तिथि के चयन की सुविधा वाहन मालिकों को दी गई है। तथापि विभाग द्वारा मामलों की जाँच कर प्रकरणों में उचित कार्यवाही की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने डाटा का विश्लेषण किया और देखा कि फरवरी 2019 में वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के बाद, उ0प्र0मो0या0 नियमावली 1998 के नियम 39(2) के अनुसार मार्च 2019 से मार्च 2021 तक वाहन एप्लीकेशन द्वारा अ.नि.ति. उत्पन्न नहीं की गयी थी। इससे ज्ञात होता है कि वाहन 4.0 प्रणाली में आवश्यक जाँच उपलब्ध नहीं थे। अग्रेतर, उ0प्र0मो0या0 नियमावली 1998 के नियम 39(4) के अनुसार स्वस्थता नवीनीकरण में विलम्ब के लिए वाहन एप्लीकेशन द्वारा शास्ति आरोपित नहीं की जा सकी थी।

### **l çrfç 8:**

**folkkx çks m0ç0ek0; k0 fu; ekoyhç 1998 çs fu; e 39 ½½ çs vuç kj LoLFkrk çek.k i= çs uohuhçj.k çsfy, Ly, V çs p; u çk çkoèkku çjuk pkçg, A**

**(v) , ç@nks o"çç l svfèçd çsfy, LoLFkrk çek.k i= çkjç fd; k çkuk**

के0मो0या0 नियमावली, 1989 के नियम 62 के अनुसार (नवंबर 2018 में संशोधित) परिवहन वाहन के संबंध में स्वस्थता का प्रमाण पत्र दिया जायेगा और ऐसा प्रमाण पत्र नए परिवहन वाहन के लिए आठ वर्ष तक दो-दो वर्ष के लिए वैध होगा एवं आठ वर्ष से अधिक पुराने वाहनों के स्वस्थता प्रमाणपत्र का नवीनीकरण एक वर्ष के लिए किया जाएगा। स्वस्थता प्रमाण पत्र का नवीनीकरण निरीक्षण अधिकारी या अधिकृत परीक्षण स्टेशन द्वारा निर्दिष्ट परीक्षण करने के बाद ही किया जाएगा।

डाटा के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि 2,06,544 मामलों में स्वस्थता प्रमाण पत्र की वैधता परिवहन वाहनों के संबंध में स्वस्थता जाँच की तारीख से एक/दो साल (3 दिन से 6,395 दिनों तक) से अधिक के लिए वैध दिखाई गई थी।

इनमें से 12 सं.प.का./स.सं.प.का. से संबंधित 58,548 मामलों में स्वस्थता प्रमाणपत्रों की वैधता, स्वस्थता जाँच की तारीख से एक/दो साल से अधिक के लिए (3 दिनों से लेकर 5,021 दिनों<sup>3</sup> तक) वैध दिखाई गई थी **¼ f j f ' k V & 5 - 6 ½**

<sup>3</sup> 30 दिन तक का विलंब-5,474 वाहन; 31 से 180 दिन के मध्य का विलंब-तीन वाहन; 181 से 365 दिन के मध्य विलंब-20 वाहन; तथा एक वर्ष से अधिक विलंब-53,051 वाहन।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात, वाहन सॉफ्टवेयर द्वारा केंद्रीय मोटर वाहन नियमावली में दी गई स्वस्थता वैधता की अवधि के अनुसार स्वस्थता वैधता प्रदान की जाती है। यद्यपि विभाग द्वारा मामले की जाँच कर उचित कार्यवाही की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने डाटा का विश्लेषण किया और देखा कि फरवरी 2019 में वाहन 4.0 प्रणाली के कार्यान्वयन के बाद, वाहन सॉफ्टवेयर द्वारा मार्च 2019 से मार्च 2021 तक परिवहन वाहनों के मामले में एक/दो वर्षों से अधिक के लिए स्वस्थता वैधता प्रदान की गई थी जो दर्शाता है कि आवश्यक जाँच वाहन 4.0 प्रणाली में उपलब्ध नहीं था।

### 5.2.3 vflky[khdj.k ea deh

एक बार प्रणाली प्रारम्भ हो जाने के पश्चात, पर्याप्त लेखापरीक्षा सत्यापन सुनिश्चित करने के लिए प्रणाली में अधिकृत परिवर्तन, परीक्षण एवं अभिलेखीकरण सुनिश्चित करने के लिए परिवर्तन नियंत्रण स्थापित किया जाना चाहिए। परिवर्तनों के अनुरोध पर विभाग के उच्च-स्तरीय कार्यकारियों द्वारा हस्ताक्षर किए जाने चाहिए एवं सभी परिवर्तनों को वास्तविक रूप में उपयोग में लाने से पहले उनका परीक्षण किया जाना चाहिए।

### ifjor'z çcàku ds vflky[kkà dk u gksk

वाहन 4.0, सारथी 4.0 एप्लीकेशन और ई-चालान ऐप में त्रुटियों या कमियों के लिए संशोधन प्रणाली की निगरानी विभागीय अधिकारियों और एनआईसी कार्मिकों वाली परियोजना समिति द्वारा किया जाता है। तथापि, परिवर्तन प्रबंधन की प्रक्रिया को न तो प्रलेखित किया गया एवं न ही लेखापरीक्षा को प्रस्तुत किया गया था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया और बताया कि इस प्रकरण में लेखापरीक्षा द्वारा दी गई सलाह पर उचित कार्यवाही की जाएगी।

### l àrqr 9:

y[kki jh{k l R; ki u dks l ñuf'pr djus ds fy, folkkx dks ifjor'z çcàku dk vflky[khdj.k fd; k tkuk pkfg, A

### 5.2.4 çfronu ekllîy ea dfe; k

उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 4 एवं 6 के अन्तर्गत किसी भी मोटर वाहन का उपयोग किसी भी सार्वजनिक स्थान पर तब तक नहीं किया जायेगा जब तक कि ऐसे मोटर वाहन के संबंध में लागू दर पर कर और अतिरिक्त कर, (जैसा कि राज्य सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा समय-समय पर निर्दिष्ट किया गया हो) की अदायगी न कर दी गयी हो। इसके अतिरिक्त, उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 9 एवं उ.प्र.मो.या.क. नियमावली, 1998 के नियम 24 के अंतर्गत समय पर कर की अदायगी नहीं करने के मामले में शास्ति आरोपित किया जाना निर्धारित है।

वाहन 4.0 एप्लीकेशन कर के बकायेदारों की सूची तैयार करने में सहायक है तथापि, एप्लीकेशन बकायेदारों को नोटिस उत्पन्न कर प्रेषित करने में सक्षम नहीं है। 31 मार्च 2021 की कर बकायेदारों की सूची के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि चयनित 12 सं.प.का.

/स.सं.प.का. में, 1,52,329 परिवहन वाहन जिनका कर बकाया ₹ 986.10 करोड़ था, कर बकायेदारों की सूची में परिलक्षित हो रहे थे। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने एक विसंगति देखी कि उपरोक्त वाहनों के अतिरिक्त, 31,813 वाहन कर बकायेदारों की सूची में कर बकाया कॉलम में एनए टिप्पणी के साथ एप्लीकेशन में परिलक्षित हो रहे थे। इसलिए, लेखापरीक्षा द्वारा इन वाहनों के वास्तविक बकाया का पता नहीं लगाया जा सका।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया और बताया कि विभाग द्वारा मामले की जाँच के बाद प्रकरण में उचित कार्यवाही की जाएगी।

### **5.2.5 fo'yç'kdh i kçy**

विभिन्न परिवहन सेवाओं के माध्यम से उत्पन्न डाटा की मात्रा एवं जटिलता को ध्यान में रखते हुए, एनआईसी द्वारा वाहन और सारथी एप्लीकेशन में एक विश्लेषिकी पोर्टल लागू किया गया है। एनआईसी ने जावा स्क्रिप्ट लाइब्रेरी, इलास्टिक सर्च और टेक्स्ट सर्च जैसे ओपन सोर्स बिजनेस इंटेलिजेंस (बी.आई.) टूल्स को अपनाया है। एक ओपन सोर्स डाटाबेस पोस्टग्रे एसक्यूएल का उपयोग सभी आवश्यक डाटा रिपॉजिटरी के लिए किया जाता है। कुशल निर्णय लेने एवं पूर्वानुमान को सक्षम करने के उद्देश्य से प्रावधानित पोर्टल, निम्नलिखित प्रमुख उद्देश्य को पूरा करता है:

- व्यवसायिक सूचना पोर्टल वाहन, सारथी एप्लीकेशन और अन्य परिवहन संबंधी डाटा से संबंधित विश्लेषण और रिपोर्टिंग आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए तथा व्यापक डैशबोर्ड, वाहन और सारथी एप्लीकेशन में महत्वपूर्ण विश्लेषण कुंजी प्रदर्शन संकेतक (कु.प्र.सं.) का विश्लेषण और निगरानी करने के लिए।
- वाहन एप्लीकेशन पर पंजीकरण प्रमाणपत्रों एवं सारथी एप्लीकेशन पर ड्राइविंग लाइसेंस के विवरण का त्वरित पहुँच के लिए उन्नत, तेज और व्यापक खोज उपयोगिता।
- संरक्षित डाटा के आधार पर भविष्य में होने वाली घटनाओं का पूर्वानुमान लगाने के लिए उन्नत विश्लेषण का उपयोग करना।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एनआईसी द्वारा अभी तक परिवहन विभाग को विश्लेषिकी पोर्टल का लॉगिन पासवर्ड उपलब्ध नहीं कराया गया था। अतः विभाग विश्लेषिकी पोर्टल के लाभों से वंचित रहा था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि एनआईसी के साथ समन्वय करने के बाद विश्लेषिकी पोर्टल के लिए लॉगिन आईडी प्राप्त की जायेगी।

### **l çrçr 10:**

**foHkx çks ,uvkçl h çs l ello; l s fo'yç'kdh i kçy çks l fØ; djuk pkçg, A**

## 5.2.6 vll; dfe; k

### (i) I kjFlh , lyhd'sku eafol æfr; k

कार्यालय परिवहन आयुक्त की लेखापरीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि कार्यालय स.सं.प. का, बदायूं द्वारा जारी किए गए 2,762 ड्राइविंग लाइसेंस संदिग्ध पाए गए (अक्टूबर 2016) एवं इसलिए, प्रकरण की जाँच सं.प.का, (प्रवर्तन), मुरादाबाद द्वारा की जा रही थी। मामले की गंभीरता को देखते हुए, स.सं.प.का, बदायूं ने प.आ. कार्यालय से इन संदिग्ध ड्राइविंग लाइसेंसों को ब्लैकलिस्ट करने का अनुरोध किया (अप्रैल 2018) ताकि लाइसेंस धारकों को ऑनलाइन नवीनीकरण और अन्य ऑन-लाइन सेवाओं का लाभ लिये जाने से रोका जा सके। प.आ. कार्यालय ने इन संदिग्ध लाइसेंसों को ब्लैकलिस्ट में डालने के लिए एनआईसी को एक पत्र (अप्रैल 2018) जारी किया। हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि ये ड्राइविंग लाइसेंस अभी भी एम-परिवहन एप<sup>4</sup> में सक्रिय रूप में दिखाई दे रहे थे। इसके अतिरिक्त, विभाग द्वारा लेखापरीक्षा को जाँच आख्या की प्रति भी प्रस्तुत नहीं की गयी।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया और बताया कि विभाग द्वारा मामलों की जाँच करने के बाद, एनआईसी के साथ समन्वय कर उचित व्यवस्था की जाएगी।

### (ii) v,u&ykbu Hkqrku eafeyku dk vllko

विभाग ने शुल्क/करों के ई-भुगतान एवं उसके संग्रहण की सुविधा प्रदान करने के लिए भारतीय स्टेट बैंक (भा.स्टे.बैं.) के साथ एक समझौता ज्ञापन (स.ज्ञा.) निष्पादित किया (नवंबर 2013)<sup>5</sup>। समझौता ज्ञापन का खंड 5 (iii) संग्रहण के हस्तांतरण को सरकारी खाते में स्थानांतरित करने हेतु प्रावधानित करता है। अग्रेतर यह भी प्रावधानित करता है कि भा.स्टे.बैं. को संग्रहण को लेनदेन दिवस से अतिरिक्त एक (ले.+1)<sup>6</sup> कार्य दिवसों में इसे स्थानांतरित करना था। इसके अतिरिक्त, उपखंड (iii) में निर्दिष्ट भुगतान में विलम्ब के मामले में खंड 5 (iv) के अनुसार, भा.स्टे.बैं. की प्रचलित बैंक दर से 2 प्रतिशत अधिक की दर से "विलंबित अवधि" के लिए ब्याज का भुगतान भी करेगा।

इस संबंध में, जैसा कि पूर्व में बताया गया था, कि लेखापरीक्षा ने देखा कि भा.स्टे.बैं. द्वारा सरकारी खाते में ऑन-लाइन संग्रहित किए गए एवं जमा किए गए शुल्क/करों के मिलान के लिए कोई मिलान सॉफ्टवेयर नहीं था।

कार्यालय परिवहन आयुक्त के अभिलेखों की नमूना जाँच के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि आयुक्त ने भा.स्टे.बैं. को सूचित किया (अगस्त 2015) कि जिला देवरिया में डीलर प्वाइंट पंजीकरण योजना के तहत शुल्क/कर की धनराशि डीलर द्वारा जमा की गई थी (जुलाई 2015) परन्तु यह धनराशि दो-तीन दिन बाद डीलर के खाते में वापस लौट गयी थी। इससे इस तथ्य की पुष्टि हुई कि स.ज्ञा. के प्रावधान के अनुसार शुल्क/करों के ऑन-लाइन संग्रहण को पूरी तरह से सरकारी खाते में जमा नहीं किया गया था।

इस संबंध में, विभाग ने अप्रैल 2015 से जून 2015 तक की अवधि के प्रकरण की समीक्षा की (अगस्त 2015) एवं पाया कि भा.स्टे.बैं. की एमआईएस रिपोर्ट के अनुसार शुल्क/कर

<sup>4</sup> नगरिको और परिवहन आपरेटरो के लिए विभिन्न परिवहन संबंधी सेवाओं तक पहुँच के लिए मोबाइल आधारित एप्लीकेशन।

<sup>5</sup> 16 सितम्बर, 2020 को नवीनीकृत किया गया।

<sup>6</sup> ले.+1 का कार्य दिवस आरबीआई द्वारा परिभाषित किया गया है, जहां बैंक को करदाता द्वारा उपलब्ध कराए गए धन को उसी दिन रखा जाता है।

की धनराशि ₹ 160.52 करोड़ थी और एनआईसी पोर्टल की एमआईएस रिपोर्ट के अनुसार, यह धनराशि ₹ 161.60 करोड़ थी। इस प्रकार, धनराशि का अंतर ₹ 1.08 करोड़ पाया गया। इसके अतिरिक्त, परिवहन आयुक्त ने एनआईसी और भा.स्टे.बै. को इस तरह के राजस्व के अंतर को रोकने के लिए 15 दिनों के अन्दर एक राजस्व मिलान सॉफ्टवेयर तैयार करने का निर्देश दिया था (अगस्त 2015)।

विभाग ने अग्रेतर, अप्रैल 2015 से मार्च 2016 की अवधि के मामले की समीक्षा की (मई 2016) और पाया कि भा.स्टे.बै. के स्कॉल के अनुसार, 1,201.95 करोड़ की धनराशि जमा की गई थी, जबकि, एनआईसी पोर्टल से उत्पन्न रिपोर्ट के अनुसार ₹ 1,232.92 करोड़ जमा के रूप में दिखाया गया था। इस प्रकार, भा.स्टे.बै. स्कॉल रिपोर्ट और एनआईसी पोर्टल के मध्य ₹ 30.97 करोड़ धनराशि का अंतर पाया गया था। यह अंतर किसी मिलान साफ्टवेयर के न होने के कारण भी था।

अग्रेतर, लेखापरीक्षा ने मिलान के विश्लेषण के लिए अप्रैल 2016 से मार्च 2021 की अवधि से संबंधित डंप डाटा की माँग की लेकिन वाँछित डाटा विभाग या भा.स्टे.बै. द्वारा उपलब्ध नहीं कराया जा सका था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया और कहा कि एनआईसी द्वारा मिलान सॉफ्टवेयर विकसित किया गया है जोकि परीक्षण के चरण में है। इसका क्रियान्वयन शीघ्र ही एनआईसी और भारतीय स्टेट बैंक के समन्वय से सुनिश्चित किया जाएगा।

तथ्य यह है कि परिवहन आयुक्त के निर्देश (अगस्त 2015) के पाँच वर्ष से अधिक समय व्यतीत हो जाने के पश्चात भी मिलान सॉफ्टवेयर विकसित नहीं किया जा सका था। इस सॉफ्टवेयर के अभाव में, लेखापरीक्षा द्वारा यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या भा.स्टे.बै. द्वारा संग्रहण की गई शुल्क/कर की धनराशि पूर्णतः एवं समय पर सरकारी खाते में जमा की गयी अथवा जमा नहीं की गयी थी।

**l rçr 11:**

**folkkx çks Hk-LVscç }kjk jktLo çs vkk&ykbu l xçg.k ,oa l jçkjh [kkrs ea bl sl e; ij tek çjus çs feyku çs fy, ,ç feyku l ,çVoç j çks 'kç?kçk l sykxwçjuk pkfg, A**

**(iii) \*çnk.k fu; æ.k\* çek.k i = çsfcuk okgukçdk l pkyu fd; k tkuk**

के0मो0या0 नियमावली, 1989 के नियम 115 (7) में प्रावधानित करता है कि जिस दिनांक को मोटर वाहन को पहली बार पंजीकृत किया गया था, उस तारीख से एक वर्ष की अवधि पूर्ण होने के पश्चात, ऐसे प्रत्येक वाहन के पास एक वैध "प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र" (प्र.नि.प्र.) होगा। राज्य सरकार द्वारा इस उद्देश्य के लिए अधिकृत एजेंसी द्वारा जारी किया गया हो वह छः महीने के लिए वैध होगा। इसके अतिरिक्त, स.प.रा.मं. ने वाहन डाटाबेस के साथ प्र.नि. प्रमाणपत्र को जोड़ने के लिए एक अधिसूचना जारी की थी (जून 2018)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि स.प.रा.मं. (जून 2018) द्वारा जारी अधिसूचना के विरुद्ध राज्य में प्र.नि. प्रमाण पत्र को वाहन डाटाबेस से जोड़ने की प्रक्रिया अप्रैल 2019 से प्रारम्भ की गई।

वाहनों के डाटा के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि राज्य में दिनांक 31.03.2021 तक 3,77,87,504 वाहन पंजीकृत थे। इनमें से 54,21,948 वाहन बिना प्र.नि. प्रमाणपत्र के सड़क पर संचालित थे।

इसके अतिरिक्त, 12 चयनित किये गये इकाइयों में, डाटा के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि दिनांक 31.03.2021 तक कुल 95,26,035 वाहन पंजीकृत किए गए थे। इनमें से चयनित



इकाइयों में 14,81,367 वाहन प्र.नि. प्रमाणपत्र के बिना सड़क पर अनियमित संचालित थे। (परिशिष्ट-5.8)।

चयनित किये गये सं.प.का./स.सं.प.का. में 20 वाहनों के सत्यापन के दौरान, यह पाया गया कि सभी 240 वाहनों द्वारा अधिकृत परीक्षण एजेंसी से प्र.नि. प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं किया गया था।

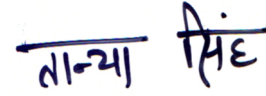
विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया एवं कहा कि प्र.नि. प्रमाण पत्र प्राप्त करने के संबंध में उचित अनुपालन किया जाएगा।

**संस्तुति 12:**

विभाग को प्र.नि. प्रमाणपत्रों का समय पर नवीनीकरण सुनिश्चित करना चाहिए और वाहन मालिकों को एसएमएस अलर्ट भेजने के लिए एनआईसी के समन्वय से वाहन 4.0 एप्लीकेशन में उपयुक्त संशोधन करना चाहिए।

**निष्कर्ष:**

डाटा यथार्थता, वास्तविकता एवं संपूर्ण डाटा के माइग्रेशन को प्रभावित करने वाले सत्यापन नियंत्रणों में कुछ कमियाँ थीं। परिवर्तन प्रबंधन के अभिलेखीकरण का अभाव था। अपूर्ण प्रतिवेदन मॉड्यूल बकाया की वास्तविक स्थिति उत्पन्न नहीं कर सका इसलिए विभाग अपने राजस्व की वसूली के लिए कार्यवाही करने में सक्षम नहीं था। मिलान सॉफ्टवेयर के अभाव में राजस्व के ऑन-लाइन संग्रहण का मिलान शासकीय खातों में जमा धनराशि से नहीं किया जा सका था।



(तान्या सिंह)

लखनऊ

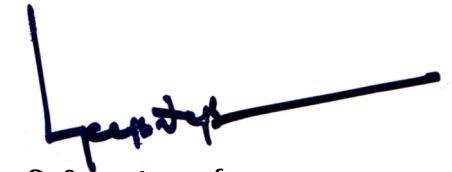
दिनांक 9 दिसम्बर 2022

महालेखाकार (लेखापरीक्षा-II),  
उत्तर प्रदेश

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक 14 दिसम्बर 2022



(गिरीश चंद्र मुर्मू)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक