अध्याय - 5

प्रवर्तन गतिविधियाँ एवं मानव संसाधन प्रबंधन

अध्याय - 5

प्रवर्तन गतिविधियाँ एवं मानव संसाधन प्रबंधन

यह अध्याय विशेष रूप से राज्य में सम्भागीय परिवहन अधिकारियों (आर टी ओ)/ सहायक सम्भागीय परिवहन अधिकारियों (ए आर टी ओ) द्वारा संपादित की गई प्रवर्तन गतिविधियों[1] की प्रभावकारिता, दक्षता और वैधानिक अधिदेशों के साथ संरेखण का मूल्याँकन करते हुए प्रकाश डालता है।

अध्याय का संक्षिप्त सार:

- परिवहन आयुक्त, उत्तराखण्ड द्वारा उपलब्ध कराए गए ई-चालान डाटा की जाँच में पाया गया कि मई 2023 में स्वचालित नंबर प्लेट पहचान (ए एन पी आर) कैमरा प्रणाली के कार्यान्वयन के कारण 2023-24 में चालानों की संख्या पिछले वर्षों की तुलना में काफी बढ़ गई है।
- ई-चालान डाटा की जाँच से ऐसा कोई प्रकरण संज्ञान में नहीं आया, जहाँ अपराधों की पुनरावृत्ति करने पर उच्च प्रशमन शुल्क लगाया गया हो। इसके अतिरिक्त, प्रशमन शुल्क की त्रुटिपूर्ण दरें वसूलने के प्रकरण भी प्रकाश में आए।
- ई-चालान डाटा की जाँच में पाया गया कि 01 अप्रैल 2019 से 31 दिसंबर 2024 तक की अवधि से संबंधित ₹ 58.02 करोड़ की राशि के 1,65,861 चालान माननीय न्यायालय को अग्रेषित नहीं किए गए थे और 31 जुलाई 2024 तक विभाग स्तर पर लंबित थे।
- प्रवर्तन कार्यवाही के दौरान ज़ब्त किए गए वाहनों की नीलामी समय पर नहीं की गई और नमूना जाँच इकाइयों में ज़ब्त किए गए वाहन तीन वर्षों से अधिक समय तक बेकार पड़े रहे। ज़ब्त किए गए वाहनों को पर्याप्त सुरक्षा सुनिश्चित किए बिना खुले स्थानों पर खड़ा कर दिया गया।

[1] प्रवर्तन गतिविधियों में वाहनों की जाँच करना तथा संबंधित अधिनियमों, नियमों और विनियमों में उल्लिखित नियमों/प्रावधानों का पालन न करने पर चालान जारी करना सम्मिलित है।

- जब्त वाहनों की नीलामी से वसूले गए सरकारी देयों को सरकारी खाते में जमा करने तथा जब्त वाहनों के मालिकों को शेष राशि वापस करने में काफी देरी हुई, जो कमजोर वित्तीय नियंत्रण और वैधानिक प्रावधानों के खराब प्रवर्तन को दर्शाता है।
- वाहन स्थान ट्रैकिंग (वी एल टी) कमांड और नियंत्रण केंद्र का समुचित उपयोग नहीं किया गया और सार्वजनिक सड़क सुरक्षा बढ़ाने के अपने अभिप्रेत उद्देश्य के लिए वी एल टी प्रणाली का प्रभावी ढंग से उपयोग नहीं किया गया।
- नशे में वाहन ड्राइविंग के प्रकरणों की जाँच के लिए जुलाई 2018 में 40 एल्कोमीटर खरीदे गए थे, जिनमें से केवल 22 एल्कोमीटर दिसंबर 2018 में वितरित किए गए, जबकि शेष 18 एल्कोमीटर पाँच वर्ष से अधिक की देरी से वितरित किए गए।
- नमूना जाँच की गई इकाइयों में, 2019-24 की अवधि के दौरान प्रदूषण नियंत्रण केंद्रों (पी यू सी) का कोई निरीक्षण नहीं किया गया।

5.1 प्रवर्तन गतिविधियाँ

उत्तराखण्ड, अपने पहाड़ी भू-भाग की विशेषता और वाहनों की बढ़ती संख्या के कारण परिवहन प्रबंधन में अद्वितीय चुनौतियों का सामना करता है। राज्य, पर्यटन और वाणिज्यिक यातायात के लिए एक महत्वपूर्ण गलियारा है, जिससे सुरक्षा और नियामक संबंधी मुद्दों के निराकरण के लिए मजबूत प्रवर्तन की आवश्यकता है

उत्तराखण्ड में परिवहन विभाग की यातायात संबंधी नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने, सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देने तथा वाहन गतिविधियों के प्रभावी विनियमन के माध्यम से राजस्व सृजन में महत्वपूर्ण भूमिका है।

5.1.1 ए आर टी ओ (प्रवर्तन) के कार्य

परिवहन आयुक्त ने 12 जून 2006 के आदेश के द्वारा ए आर टी ओ (प्रवर्तन) के कर्तव्यों को विश्लेषित किया था। ए आर टी ओ (प्रवर्तन) का समग्र कर्तव्य एम वी अधिनियम, 1988, उत्तराखण्ड मोटर वाहन कराधान सुधार अधिनियम, 2003 और

उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के प्रावधानों का प्रवर्तन करना है। इसके मुख्य कार्यों में निम्नलिखित सम्मिलित हैं:

- ✓ वाहन पंजीकरण और कराधान कानूनों के अनुपालन का अनुश्रवण: उत्तराखण्ड में संचालित वाहन राज्य और राष्ट्रीय विनियमों के अंतर्गत पंजीकरण और कर भुगतान की आवश्यकताओं की पूर्ति को सुनिश्चित करना।
- ✓ यातायात नियमों और सुरक्षा मानकों का प्रवर्तन: गति सीमा, भार विनियमन और प्रदूषण नियंत्रण मानदंडों की निगरानी के लिए यातायात पुलिस के साथ सहयोग करना।
- ✓ वैध परमिट और ड्राइविंग लाइसेंस की जाँच: संचालन परमिट और ड्राइवर क्रेडेंशियल को मान्य करने के लिए नियमित निरीक्षण करना।
- ✓ तकनीकी घटकों का कार्यान्वयन: प्रवर्तन पारदर्शिता और दक्षता बढ़ाने के लिए चालान, ई-भुगतान और अपराधी रिकॉर्ड पर नज़र रखने के लिए डिजिटल प्लेटफॉर्म का उपयोग करना।

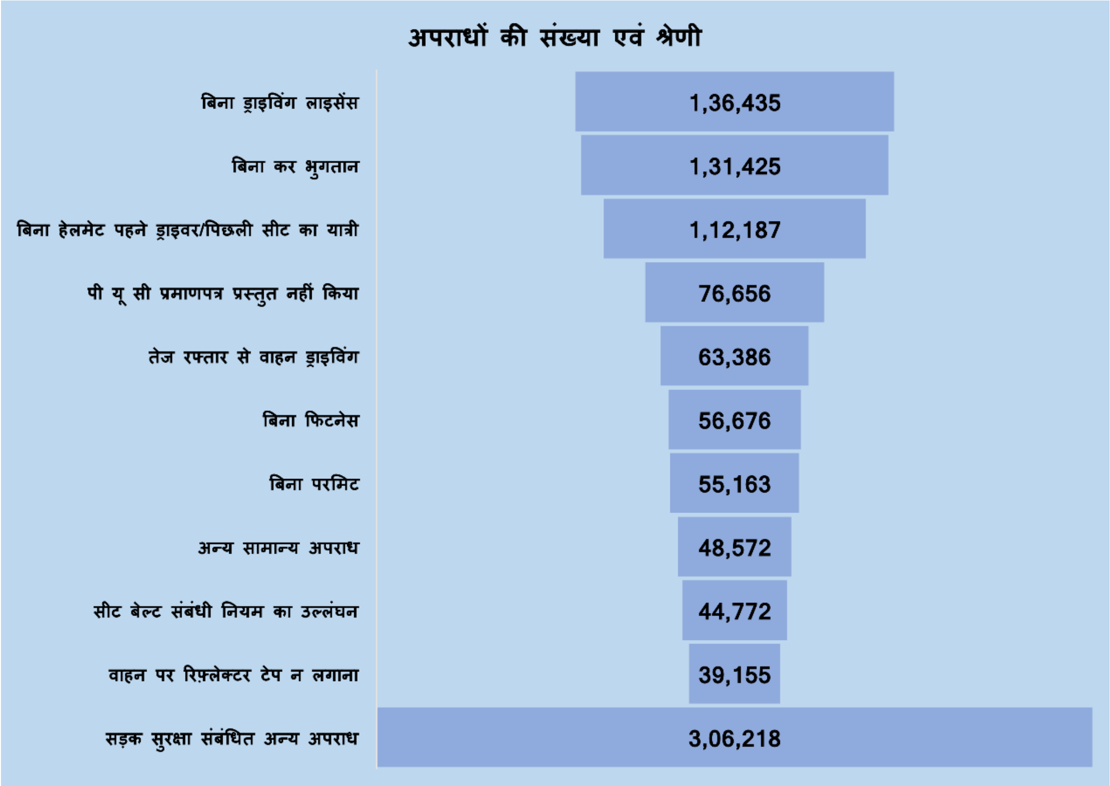
5.1.2 ई-चालान सॉफ्टवेयर

सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (मोर्थ) ने एन आई सी (मई 2016) के सहयोग से अपराधों की रिकोर्डिंग हेतु एक इलेक्ट्रॉनिक आधारित प्रणाली (ई-चालान सॉफ्टवेयर) विकसित की है, जिसमें प्रशमन, ज़ब्ती, अनुमोदन, लाइसेंस और पंजीकरण का निलंबन और निरसन, ई-चालान जारी करना और मशीन द्वारा पठनीय, मुद्रण योग्य, साझा करने योग्य, सत्यापन योग्य और सुरक्षित इलेक्ट्रॉनिक रिकॉर्ड को संरक्षित, बनाए रखना और उन तक पहुँच प्रदान करना सम्मिलित है। ई-चालान सॉफ्टवेयर ई-चालान जारी करने के लिए मोबाइल आधारित ऐप के उपयोग की एक नई अवधारणा प्रस्तुत करता है। इस प्रणाली का उद्देश्य नवीनतम तकनीकों का लाभ उठाकर चालान रिकॉर्ड, भुगतान, रिपोर्ट आदि पर नज़र रखने के संबंध में परिवहन विभाग के सामने आने वाली चुनौतियों का एक आदर्श समाधान प्रदान करना है, जो जमीनी स्तर पर उपयोग करने, अनुकूलन और कार्यान्वयन में आसान हैं।

लेखापरीक्षा द्वारा कार्यालय परिवहन आयुक्त उत्तराखण्ड द्वारा उपलब्ध कराए गए ई-चालान डाटा के साथ-साथ 2019-20 से 2023-24 तक की अवधि के वार्षिक रिटर्न का विश्लेषण किया गया। ई-चालान डाटा का विश्लेषण, विभिन्न यातायात अपराधों

और प्रत्येक उल्लंघन के लिए जारी किए गए चालान की संख्या का विहंगावलोकन प्रदान करता है, जैसा कि नीचे **चार्ट-5.1** में दर्शाया गया है:

चार्ट-5.1: अपराध-वार विवरण



यह पाया गया कि राज्य में ए एन पी आर कैमरा प्रणाली के कार्यान्वयन के कारण 2023-24 में चालान की संख्या में पिछले वर्षों की तुलना में उल्लेखनीय वृद्धि हुई। ई-चालान और प्रवर्तन गतिविधियों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर आगामी प्रस्तरों में चर्चा की गई है।

5.2 प्रशमन शुल्क का अनुचित दरों पर आरोपण

उत्तराखण्ड सरकार ने दिनाँक 24 सितंबर 2019 की अधिसूचना[2] के माध्यम से परिवहन विभाग के परिवहन कर अधिकारी-ग्रेड-1 और उससे ऊपर के सभी अधिकारियों को उनके अधिकार क्षेत्र में राज्य के किसी भी अधिकारी द्वारा पाये गए अपराधों के विषय में विनिर्दिष्ट धाराओं के अंतर्गत दंडनीय अपराधों को प्रत्येक धारा में निर्दिष्ट राशि के लिए शमन करने के लिए अधिकृत किया है। प्रशमन की संशोधित दरें अधिसूचना जारी होने की तिथि अर्थात 24 सितंबर 2019 से लागू कर दी गई थी।

[2] परिवहन विभाग के आदेश संख्या 418/ix-1/53/2019 दिनाँक 24 सितम्बर 2019।

परिवहन आयुक्त, उत्तराखण्ड द्वारा उपलब्ध कराए गए ई-चालान डाटा की जाँच में पाया गया कि 2019-20 से 2023-24 के दौरान 52,142 अपराधों[3] में विभिन्न प्रकार के अपराधों के लिए जुर्माना/प्रशमन राशि ₹ 100 आरोपित की गई थी। हालाँकि, सरकारी अधिसूचना के अनुसार, किसी भी अपराध को ₹ 100 का जुर्माना लगाने के लिए अधिसूचित नहीं किया गया था।

ई-चालान डाटा की आगे की जाँच में पाया गया कि "चार पहिया वाहन चलाते समय बिना सीट बेल्ट" से संबंधित 1,615 अपराधों पर ₹ 1,000 के बजाय ₹ 100 का जुर्माना लगाया गया और "वाहन द्वारा ध्वनि नियंत्रण के लिए निर्धारित मानकों का उल्लंघन (मल्टी टोन हॉर्न / प्रेशर हॉर्न का उपयोग करना)" से संबंधित 3,438 अपराधों पर ₹ 2,500 के निर्धारित जुर्माने के बजाय ₹ 1,000 का जुर्माना लगाया गया। इसके परिणामस्वरूप, 2019-24 की अवधि के दौरान ₹ 66.10 लाख[4] की राशि का प्रशमन शुल्क कम आरोपित हुआ।

नमूना जाँच की गई इकाइयों की लेखापरीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि प्रवर्तन अधिकारियों/कर्मचारियों को जारी किए गए टैबलेट/मशीनें समान प्रकार के अपराधों के लिए अलग-अलग जुर्माना/दंड की राशि दर्शा रहे थे, जिसके परिणामस्वरूप समान अपराधों के लिए अलग-अलग प्रशमन शुल्क लगाए जा रहे थे, जैसा कि ***परिशिष्ट-5.1*** में विस्तृत रूप से बताया गया है। पूछे जाने पर विभाग द्वारा अवगत कराया गया कि टैबलेट/सॉफ्टवेयर में अपराध के लिए शमन शुल्क की पुरानी और नई दोनों दरें उपलब्ध थी।

राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) कहा कि 52,142 अपराधों की जाँच पड़ताल में 41,091 प्रकरणों से संबंधित दस्तावेज सही पाए गए, हालाँकि चेकिंग/चालान जारी करने के समय उन्हें प्रस्तुत नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, सॉफ़्टवेयर में पुराने उल्लंघनों को अक्षम करने में विफलता के कारण इन प्रकरणों में केवल ₹ 100 का जुर्माना लगाया गया। 02 जुलाई 2025 तक सॉफ़्टवेयर में इस समस्या को ठीक कर दिया गया है। इसके अतिरिक्त, सभी प्रवर्तन अधिकारियों को सितंबर 2019 में जारी अधिसूचना में निर्धारित दरों के अनुसार सख्ती से चालान/जुर्माना लगाने हेतु निर्देशित कर दिया गया है।

---

3 चालान तिथि 01 अक्टूबर 2019 के पश्चात (माननीय न्यायालय द्वारा आरोपित को छोड़कर)।

4 1,615 x ₹ 900 + 3,438 x ₹ 1,500 = ₹ 66,10,500।

5.3 प्रशमन शुल्क की उच्च दर के आरोपण के लिए चालान मशीन द्वारा अपराधों की पुनरावृत्ति का पता न लगाया जाना

उत्तराखण्ड सरकार ने दिनाँक 24 सितंबर 2019 की अधिसूचना[5] के माध्यम से एम वी अधिनियम, 1988 की धारा 177, 184 (सी), 186, 189, 190 (2), 192, 196 जैसी विभिन्न धाराओं के अंतर्गत बार-बार अपराध करने पर दोगुना/कई गुना प्रशमन शुल्क निर्धारित किया है।

परिवहन आयुक्त, उत्तराखण्ड द्वारा उपलब्ध कराए गए ई-चालान डाटा की जाँच से ऐसा कोई प्रकरण सामने नहीं आया जहां बार-बार उल्लंघन करने पर अधिक जुर्माना लगाया गया हो।

इसके अतिरिक्त, नमूना जाँच की गई इकाइयों की लेखापरीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि चालान मशीन/टैब अपराधों की पुनरावृत्ति का स्वतः पता लगाने में असमर्थ थी। परिणामस्वरूप, अनुवर्ती अपराधों के लिए सिस्टम द्वारा बढ़ी हुई दर पर जुर्माना राशि की गणना नहीं की गयी।

राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) कहा कि यद्यपि अनुवर्ती अपराधों के लिए उच्च जुर्माने का प्रावधान ई-चालान मास्टर में सम्मिलित किया गया है लेकिन प्रवर्तन अधिकारियों को उपलब्ध की गई ई-चालान मशीनों/टैब द्वारा इसे स्वचालित रूप से पुन: प्राप्त नहीं किया जा रहा है। इस संबंध में, सॉफ्टवेयर में आवश्यक संशोधन करने के लिए एन आई सी को एक पत्र जारी किया जा रहा है।

5.4 धनराशि ₹ 58.02 करोड़ के चालान माननीय न्यायालय को अग्रेषित नहीं किए गए

सी एम वी आर, 1989 के नियम 167 के अनुसार, यातायात उल्लंघन के लिए चालान, जारी होने के 90 दिनों के भीतर निपटाया जाना चाहिए। यदि चालान 90 दिनों के भीतर निपटाया नहीं जाता है, तो लाइसेंसिंग या पंजीकरण प्राधिकारी उल्लंघनकर्ता के लाइसेंस या वाहन पंजीकरण से संबंधित आवेदनों पर कार्रवाई नहीं करेगा। प्रचलित प्रथा के अनुसार, आर टी ओ/ ए आर टी ओ कार्यालय 90 दिनों के बाद लेकिन 180 दिनों

---

[5] उत्तराखण्ड सरकार, परिवहन अनुभाग-1, देहरादून, अधिसूचना संख्या 418/ix-1/53/2019, दिनाँक 24 सितंबर 2019।

की अवधि से पूर्व, लंबित चालानों को अग्रेत्तर निपटान के लिए माननीय न्यायालय को भेजते हैं।

कार्यालय, परिवहन आयुक्त द्वारा उपलब्ध कराए गए ई-चालान डाटा की जाँच में पाया गया कि 2019-20 से 2023-24 तक के चालान बड़ी संख्या में माननीय न्यायालय को अग्रेषित नहीं किए गए थे और जुलाई 2024 तक विभागीय स्तर पर लंबित थे। विवरण नीचे **तालिका-5.1** में दिया गया है:

तालिका-5.1: जुलाई 2024 तक विभागीय स्तर पर लंबित चालानों का विवरण

वर्ष	लंबित चालानों की संख्या	अपराधों की संख्या	धनराशि *(₹ लाख में)*
2019-20	5,543	15,957	641.41
2020-21	8,477	21,508	479.08
2021-22	13,891	28,747	622.25
2022-23	25,125	48,623	1,182.19
2023-24[6]	1,12,825	1,57,354	2,876.66
योग			**5,801.59**

स्रोत: परिवहन आयुक्त कार्यालय का डाटा (जुलाई 2024)।

इसके अतिरिक्त, यह भी पाया गया कि लंबित चालानों को माननीय न्यायालय को प्रेषित किए जाने हेतु कोई मानक संचालन प्रक्रिया (मा सं प्र) नहीं थी।

राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया कि लंबित चालानों को समय पर माननीय न्यायालय में प्रस्तुत करने के लिए नियमित रूप से निर्देश जारी किए गए थे। इसके अतिरिक्त, इस संबंध में एक मा सं प्र निर्गत की जा रही है तथा इस प्रकरण के अग्रेत्तर निराकरण हेतु उत्तराखण्ड में 15 मई 2024 से वर्चुअल कोर्ट का परिचालन किया गया है।

5.5 जब्त वाहनों की नीलामी एवं राजकोष में कर/जुर्माना जमा किया जाना

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 207 के अनुसार, कोई भी पुलिस अधिकारी या अधिकृत व्यक्ति बिना वैध पंजीकरण या परमिट के या परमिट की शर्तों का उल्लंघन करते हुए प्रयुक्त किए गए वाहनों को जब्त और हिरासत में ले सकता है। वाहन को जब्त करने के बजाए, पंजीकरण प्रमाणपत्र भी जब्त किया जा सकता है। परिवहन

6 180 दिनों के प्रावधान के आच्छादन एवं वास्तविकता प्रदर्शित करने के लिए 2023-24 का डाटा दिसंबर 2023 तक लिया गया है।

प्राधिकारी या नामित अधिकारी द्वारा दस्तावेजों के सत्यापन के बाद वाहनों को अवमुक्त किया जा सकता है।

इसी प्रकार, उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान अधिनियम, 2003 की धारा 22 के अंतर्गत, कर या जुर्माने का भुगतान न करने पर परिवहन वाहनों को जब्त किया जा सकता है। ज़ब्त किए गए वाहनों को बकाया राशि का भुगतान करने पर अवमुक्त किया जाना चाहिए, और यदि 90 दिनों के भीतर बकाया राशि का भुगतान नहीं किया जाता है, तो वाहन की नीलामी की जा सकती है। बिक्री से प्राप्त राशि को बकाया राशि में समायोजित किया जाएगा, और शेष धनराशि वाहन स्वामी को वापस कर दी जाएगी।

कार्यालय, परिवहन आयुक्त द्वारा अगस्त 2025 में उपलब्ध कराई गई सूचना के अनुसार जब्त एवं अवमुक्त किए गए वाहनों का वर्षवार विवरण **तालिका-5.2** में दिया गया है:

तालिका-5.2: जब्त एवं अवमुक्त किए गए वाहनों का विवरण

वर्ष	चालान किए गए वाहनों की संख्या	जब्त किए गए वाहनों की संख्या	अवमुक्त किए गए वाहनों की संख्या
2019-20	33,488	1,461	685
2020-21	30,017	399	178
2021-22	69,785	1,594	1,296
2022-23	1,36,250	4,559	3,613
2023-24	3,14,372	4,956	5,429
योग		**12,969**	**11,201**

स्रोत: परिवहन आयुक्त कार्यालय द्वारा उपलब्ध करवायी गयी सूचना।

नमूना जाँच किए गए आर टी ओ/ए आर टी ओ कार्यालयों की क्षेत्रीय लेखापरीक्षा के दौरान पाया गया कि वर्ष 2019-22 की अवधि के दौरान कोई भी वाहन नीलाम नहीं किया गया था। 2022-24 की अवधि के दौरान, नीलाम किए गए कुल 341 वाहनों में से 124 वाहन अप्रैल 2019 से पूर्व जब्त किए गए थे। इससे यह प्रदर्शित होता है कि प्रवर्तन कार्यवाही के दौरान जब्त किए गए वाहनों की नीलामी समय पर नहीं की गई और जब्त किए गए वाहन तीन वर्षों से अधिक समय तक निष्क्रिय पड़े रहे। जब्त किए गए वाहनों की पर्याप्त सुरक्षा सुनिश्चित किए बिना, खुले स्थानों में पार्क किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप, समय के साथ वाहनों की स्थिति खराब होने तथा चल योग्य कल-पुर्जों/हिस्सों के चोरी होने की संभावना बढ़ गई थी।

इसके अतिरिक्त, इन वाहनों की नीलामी से प्राप्त धनराशि को समय पर संबंधित लेखा शीर्ष में जमा नहीं किया जा रहा था और या तो काफी विलम्ब से जमा किया गया था या संबंधित कार्यालयों[7] में पड़ी हुयी थी। आगे, सरकारी देयों की कटौती के उपरान्त, जब्त वाहनों की नीलामी से प्राप्त अवशेष राशि संबंधित वाहन स्वामियों को वापस कर दी जानी चाहिए, हालाँकि यह राशि भी संबंधित आर टी ओ/ए आर टी ओ कार्यालय में पड़ी हुई थी। वर्ष 2019-2024 की अवधि[8] के दौरान नीलामियों का विवरण **तालिका-5.3** में दिया गया है:

तालिका-5.3: नमूना जाँच किए गए कार्यालयों द्वारा नीलाम किए गए वाहनों का विवरण

(₹ लाख में)

वर्ष	कार्यालय का नाम	नीलाम किए गए वाहनों की संख्या	नीलामी का माह	प्राप्त धनराशि	सरकारी देय		सरकारी देयों को जमा करने की तिथि	वाहन स्वामियों को वापस की गयी धनराशि	कार्यालय के पास अवशेष
					कर एवं जुर्माना	नीलामी पर व्यय			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2022-23	रुद्रप्रयाग	02	06/22	2.69	0.71	0.79	06/24	0	1.19
	ऊधम सिंह नगर	119	05/22 व 08/22	32.12	29.77	2.35	08/22	-	निरंक
	अल्मोड़ा	11	06/22, 07/22 व 10/22	5.32	3.05	0.52	12/22 - 01/23	0.89	0.86
	देहरादून	81	06/22	41.12	28.61	0.07	12/22 व 05/23	--	12.44
		96	09/22	26.10	26.10	0	जमा नहीं किया गया	--	26.10
2023-24	रुद्रप्रयाग	0	0	0	0	0	0		0
	ऊधम सिंह नगर	0	0	0	0	0	0		0
	अल्मोड़ा	0	0	0	0	0	0		0
	देहरादून	32	09/23 से 03/24	17.50	5.99	0	जमा नहीं किया गया	--	17.50

इस प्रकार, समय पर नीलामी, सुरक्षा, सरकारी बकाया राशि का समय पर जमा और वाहन स्वामियों को शेष राशि वापस करने जैसे महत्वपूर्ण खामियां थीं। जब्त वाहनों की तुरंत नीलामी न करने से वाहनों के खराब होने का खतरा रहता है और सरकारी

[7] आर टी ओ, देहरादून तथा ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग।

[8] वर्ष 2019-20 से 2021-2022 की अवधि के दौरान नमूना जाँच की गयी इकाइयों में कोई भी वाहन नीलाम नहीं किया गया।

राजस्व की संभावित हानि होती है। सरकारी बकाया राशि को सरकारी खातों में जमा करने में विलम्ब और सही वाहन स्वामियों को अवशेष धनराशि वापस न करना, कमज़ोर वित्तीय नियंत्रण और वैधानिक प्रावधानों के खराब प्रवर्तन का संकेत देता है।

राज्य सरकार ने सूचित किया (अगस्त 2025) कि अधीनस्थ कार्यालयों को समय पर नीलामी आयोजित करने और सरकारी बकाया राशि को सरकारी खाते में शीघ्र जमा करने के निर्देश जारी किए जा रहे हैं।

5.6 जब्त वाहनों के लिए अनुचित पार्किंग सुविधा

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 207 और उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान अधिनियम, 2003 की धारा 22 के प्रावधानों का प्रयोग करते हुए, प्रवर्तन अधिकारियों को बिना पंजीकरण प्रमाणपत्र, परमिट के उपयोग किए जा रहे या कर या किसी भी जुर्माने का भुगतान न करने वाले वाहनों को जब्त करने का अधिकार है। विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए आँकड़ों के अनुसार, 2019-24 की अवधि के दौरान प्रवर्तन गतिविधियों के दौरान 12,969 वाहन जब्त किए गए और 11,201 वाहन अवमुक्त किए गए।

नमूना जाँच किए गए आर टी ओ/ए आर टी ओ कार्यालयों के क्षेत्रीय लेखापरीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि विभाग के पास जब्त वाहनों की सुरक्षित अभिरक्षा/पार्किंग के लिए पर्याप्त पार्किंग स्थल नहीं थे। ये वाहन या तो कार्यालय परिसर में उपलब्ध खुले स्थानों, पुरानी चौकियों, पुलिस थानों या सड़क किनारे उपलब्ध खाली स्थानों पर बिना पर्याप्त सुरक्षा सुनिश्चित किए पार्क किए गए थे, जिसके परिणामस्वरूप समय के साथ वाहनों की स्थिति खराब हो रही थी और चोरी के कारण उनके चल पुर्जों के नष्ट होने की संभावना थी। ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग द्वारा सड़क पर पार्क जब्त वाहनों को **चित्रों-5.1** और **5.2** में नीचे दर्शाया गया हैं:

चित्र-5.1 और 5.2: रुद्रप्रयाग में खुले में रखा गया जब्त वाहन

राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए अवगत कराया (अगस्त 2025) कि जब्त वाहनों के लिए सभी जिलों में वाहन जब्ती स्थल विकसित किए जा रहे हैं तथा इन स्थलों पर आवश्यक सुरक्षा संबंधी सुविधाएं भी उपलब्ध कराई जाएंगी।

5.7 मोटर वाहनों में ओवरलोडिंग पर प्रवर्तन गतिविधियाँ

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 113, राज्य सरकारों को परिवहन वाहनों के लिए परमिट जारी करने को विनियमित करने और विशिष्ट क्षेत्रों या मार्गों में उनके उपयोग को प्रतिबंधित करने का अधिकार देती है। इसके अतिरिक्त, धारा 114, भार सीमा का उल्लंघन करने वाले संदिग्ध वाहनों का वजन करने का अधिकार प्रदान करती है। यदि किसी वाहन का भार निर्धारित सीमा से अधिक है, तो अधिकारी ड्राइवर को अतिरिक्त भार उतारने और अनुपालन होने तक वाहन को न हटाने का आदेश दे सकता है। उल्लंघन को मालवाहक परमिट पर भी दर्ज किया जाता है।

उत्तराखण्ड में 2019-24 की अवधि के लिए परिवहन आयुक्त कार्यालय द्वारा उपलब्ध कराए गए ओवरलोडिंग से संबंधित प्रवर्तन गतिविधियों के आँकड़े **तालिका-5.4** में नीचे दिए गए हैं:

तालिका-5.4: ओवरलोडिंग के लिए चालान का विवरण

वर्ष	जाँचे गए वाहनों की संख्या	चालान किए गए वाहनों की संख्या	माल की अधिक लोडिंग के लिए चालान की संख्या
2019-20	9,08,642	91,594	2,088
2020-21	6,25,262	62,912	2,193
2021-22	9,56,806	92,092	2,317
2022-23	8,16,841	1,27,044	2,783
2023-24	11,29,534	2,26,921	5,435
कुल			**14,816**

नमूना जाँच की गई क्षेत्रीय इकाइयों की लेखापरीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि विभाग मालवाहक वाहनों में ओवरलोडिंग पर नियमित रूप से प्रवर्तन कार्रवाई कर रहा था, हालाँकि, विशेष रूप से पहाड़ी क्षेत्रों में, विभाग द्वारा धर्मकाँटों[9] की उपलब्धता की पुष्टि नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त, नियम 113 का अनुपालन, जिसके अंतर्गत वाहन

[9] आगे के मार्ग पर किसी भी बिंदु से 10 किलोमीटर की दूरी के भीतर या वजन के लिए वाहन के गंतव्य से 20 किलोमीटर की दूरी के भीतर धर्मकाँटा होना चाहिए।

ड्राइवर को आगे बढ़ने से पहले अतिरिक्त सामान को स्वयं के जोखिम पर उतारना आवश्यक है, भी सहायक साक्ष्य के अभाव में सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

राज्य सरकार ने उत्तर दिया (अगस्त 2025) कि ओवरलोड वाहनों के विरुद्ध प्रवर्तन कार्रवाई, परिवहन किए जा रहे माल से संबंधित वेबिल, माल भेजने के दस्तावेज़ों, या चालकों द्वारा उपलब्ध कराए गए धर्मकाँटों की रसीदों के आधार पर की जाती है। यह भी अवगत कराया गया कि पहाड़ी क्षेत्रों में धर्मकाँटों की उपलब्धता सीमित है, क्योंकि उनकी स्थापना माँग और आपूर्ति पर निर्भर करती है। हालाँकि, विभाग भविष्य में पहाड़ी क्षेत्रों में धर्मकाँटों को स्थापित करने पर विचार करेगा। इसके अतिरिक्त, सरकार ने नियम 113 के अनुपालन न होने के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं की।

5.8 ए एन पी आर कैमरों के माध्यम से चालान

मोटर वाहन कर प्राप्ति हेतु ऑनलाइन व्यवस्था लागू होने के बाद, राज्य की सीमाओं पर परिवहन विभाग द्वारा संचालित चेकपोस्ट समाप्त कर दिए गए (दिसंबर 2021)। तत्पश्चात, राज्य के प्रवेश बिंदुओं पर प्रवर्तन गतिविधियों को बढ़ाने के लिए, सीमा बिंदुओं पर स्वचालित नंबर प्लेट पहचान (ए एन पी आर) कैमरे लगाए गए ताकि हेलमेट न पहनने, तीन लोगों के सवार होने, गलत लेन में वाहन ड्राइविंग और तेज गति से वाहन ड्राइविंग जैसे उल्लंघनों का स्वतः पता लगाया जा सके। ए एन पी आर कैमरे स्वचालित रूप से उल्लंघन करने वाले वाहनों की तस्वीरें लेते हैं और डाटा परिवहन आयुक्त कार्यालय के नियंत्रण कक्ष को भेजते हैं। ऑपरेटरों द्वारा इस डाटा की जाँच की जाती है और वैध पाए जाने पर इसे प्रवर्तन अधिकारियों को भेजा जाता है, जो उल्लंघन करने वाले वाहनों के चालान जारी करते हैं।

परिवहन आयुक्त कार्यालय द्वारा उपलब्ध कराए गए अभिलेखों की जाँच में पाया गया कि ए एन पी आर कैमरों के माध्यम से प्रवर्तन गतिविधियाँ 10 स्थलों पर मई 2023 से चालू थीं और शेष सात स्थलों को मार्च 2024 में सक्रिय किया गया था। मार्च 2024 तक ए एन पी आर कैमरों के माध्यम से कुल 90,516 चालान जारी किए गए थे।

इसके अतिरिक्त, परिवहन आयुक्त कार्यालय द्वारा उपलब्ध कराई गई जानकारी के अनुसार, कैमरों के द्वारा माह सितंबर 2024 के दौरान कुल 32,19,518 वाहनों की जाँच की गई और 4,19,052 उल्लंघनों का पता लगाया गया। हालाँकि, केवल 16,052 (3.8 *प्रतिशत*) प्रकरण ही प्रवर्तन कार्रवाई के लिए भेजे गए और 15,425 चालान जारी किए गए। कुल जारी किए गए चालानों में से 13,528 (87.7 *प्रतिशत*) बिना हेलमेट वाहन ड्राइविंग और दोपहिया वाहनों पर तीन लोगों की

सवारी करने से संबन्धित थे। इस प्रकार, प्रवर्तन अधिकारियों को उल्लंघनों की कम अग्रेषण दर (3.8 *प्रतिशत*) ए एन पी आर कैमरों के उपयोग के अभिप्रेत उद्देश्य को विफल करती है।

यह भी पाया गया कि ए एन पी आर कैमरे केवल पांच[10] प्रकार के यातायात उल्लंघनों का पता लगा रहे थे और वाहन 4.0 के साथ ए एन पी आर कैमरों के आई टी एम एस सॉफ्टवेयर के एकीकरण की कमी के कारण फिटनेस, परमिट, पी यू सी प्रमाणपत्र, बीमा, करों का भुगतान आदि के बिना संचालन जैसे अन्य उल्लंघनों का पता लगाने के लिए उपयोग नहीं किए जा रहे थे। यह सीमा प्रवेश बिंदुओं पर बंद चेक पोस्टों के अनुश्रवण और उन्हें बदलने के लिए ए एन पी आर कैमरों का उपयोग करने के अभिप्रेत उद्देश्य को विफल करता है।

राज्य सरकार ने उत्तर दिया (अगस्त 2025) कि ए एन पी आर कैमरों के माध्यम से पाए गए उल्लंघनों की संख्या विभाग द्वारा अनुमानित संख्या से काफी अधिक है और इस संख्या को प्रबंधित करने के लिए अपर्याप्त जनशक्ति है। इसके अतिरिक्त, एन आई सी द्वारा वर्तमान में एक ई-डिटेक्शन सिस्टम विकसित किया जा रहा है, जो यातायात उल्लंघनों और बिना वैध दस्तावेजों के चलने वाले वाहनों के लिए ए एन पी आर कैमरा डाटा के आधार पर स्वचालित रूप से चालान जारी करने में सक्षम होगा।

5.9 वाहन स्थान ट्रैकिंग योजना के कार्यान्वयन में कमियाँ

भारत सरकार (मोर्थ) ने 28 नवंबर 2016 की अधिसूचना के अंतर्गत 01 अप्रैल 2018 से सार्वजनिक सेवा वाहनों में वाहन स्थान ट्रैकिंग (वी एल टी) उपकरणों और आपातकालीन चेतावनी प्रणाली (ई ए एस) की स्थापना को अनिवार्य कर दिया। हालाँकि, कार्यान्वयन चुनौतियों के कारण, मोर्थ ने 01 अप्रैल 2019 तक छूट प्रदान की।

कार्यान्वयन का समर्थन करने के लिए, निर्भया रुपरेखा के अंतर्गत एक योजना शुरू की गई, जिसमें अनुश्रवण केंद्रों की स्थापना करने के लिए राज्यों को निधि का आवंटन किया गया था। ₹ 10.40 करोड़[11] की अनुमानित लागत से वी एल टी प्रणाली का एक अनुश्रवण केंद्र स्थापित करने के लिए जून 2021 में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय और उत्तराखण्ड परिवहन विभाग के बीच एक समझौता ज्ञापन (एम ओ यू) पर

[10] ड्राइवर और पीछे बैठे व्यक्ति द्वारा हेलमेट न पहनना, तीन लोगों द्वारा वाहन ड्राइविंग, गलत लेन में वाहन ड्राइविंग और तेज गति से वाहन ड्राइविंग।

[11] केंद्र और राज्य द्वारा क्रमशः 90:10 का अनुपात।

हस्ताक्षर किए गए। तदनुसार, वी एल टी और ई ए एस का अनुश्रवण, संचालन, प्रबंधन और नियंत्रण के लिए नवंबर 2022 में परिवहन आयुक्त कार्यालय में एक कमांड-एंड-कंट्रोल केंद्र स्थापित किया गया।

वी एल टी प्रणाली के अभिलेखों/डैशबोर्ड की जाँच से कई कमियाँ सामने आईं, जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

- ✓ 31 मार्च 2024 तक, 1,29,349 संचालित पंजीकृत सार्वजनिक सेवा वाहनों में से केवल 73,087 ही वी एल टी प्रणाली से सुसज्जित थे।
- ✓ वी एल टी प्रणाली स्थापित होने के बावजूद, 4,034 वाहनों ने कोई डाटा नहीं भेजा और 39,711 वाहनों ने पिछले 30 दिनों में डाटा नहीं भेजा (18 फ़रवरी 2025 की स्थिति)।
- ✓ डैशबोर्ड 2,743 वाहनों में खराब वी एल टी प्रणाली प्रदर्शित कर रहा था (फ़रवरी 2025 में)।
- ✓ तेज़ गति, तेजी ढंग से मोड़ने और उपकरणों से छेड़छाड़ (***परिशिष्ट-5.2***) के बारे में लगातार अलर्ट के बावजूद, विभाग द्वारा कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई।
- ✓ इन अलर्ट पर कार्रवाई करने के लिए आस-पास की प्रवर्तन टीमों के साथ कोई जानकारी साझा नहीं की जा रही थी। इसके अतिरिक्त, वी एल टी परियोजना की निगरानी के लिए समर्पित नोडल अधिकारी या परियोजना कार्यान्वयन इकाई (पी आई यू) की नियुक्ति नहीं की गई थी।

आगे के डाटा विश्लेषण में पाया गया कि वर्ष 2024-25 के दौरान, वी एल टी प्रणालियों ने 100 वाहनों के लिए तेज़ गति/तेज़ ब्रेकिंग/तेज़ मोड़ों के एक या एक से अधिक अलर्ट उत्पन्न किए, जो बाद में दुर्घटनाओं का कारण बने। इनमें से, वी एल टी प्रणाली ने दुर्घटना से पहले 35 वाहनों के लिए 100 से अधिक ऐसे अलर्ट उत्पन्न किए थे (***परिशिष्ट-5.3***)।

यह विश्लेषण दर्शाता है कि यदि वी एल टी अलर्ट के आधार पर समय पर पूर्व-निवारक उपाय और उचित कार्रवाई की गई होती, तो इन वाहनों से जुड़ी दुर्घटनाओं की संख्या कम हो सकती थी।

इस प्रकार, उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि वी एल टी कमांड एवं कंट्रोल केंद्र का पर्याप्त उपयोग नहीं किया गया। वी एल टी प्रणाली ने दुर्घटनाओं की रोकथाम में कोई योगदान

नहीं दिया है, और इस सुविधा का उपयोग सार्वजनिक सड़क सुरक्षा बढ़ाने के अपने अभिप्रेत उद्देश्य के लिए प्रभावी ढंग से नहीं किया गया है और इस प्रकार जिससे योजना के उद्देश्यों की अनदेखी हो रही है।

राज्य सरकार ने सूचित किया (अगस्त 2025) कि वी एल टी सॉफ्टवेयर में आवश्यक संशोधन के लिए एन आई सी को पत्र जारी कर दिया गया है।

अनुशंसा-6:

विभाग वाहन स्थान ट्रैकिंग प्रणाली के डाटा के साझाकरण और उपयोग के लिए एक मानक संचालन प्रक्रिया स्थापित कर सकता है, जो संभावित सड़क दुर्घटनाओं को रोकने और कम करने के लिए ड्राइवरों के जोखिमपूर्ण व्यवहार का विश्लेषण करने के लिए एक महत्वपूर्ण संकेतक है।

5.10 सड़क दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सुधारात्मक उपाय करने में कमियाँ

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 116 (1) (ए) के अंतर्गत, राज्य सरकार या उसके द्वारा अधिकृत कोई भी प्राधिकारी, यातायात को नियंत्रित करने और धारा 112 (2) के अंतर्गत गति सीमा और धारा 115 के अंतर्गत प्रतिबंधों को लागू करने के लिए यातायात संकेत लगा सकता है। धारा 116 (5) ऐसे संकेतों को जान-बूझकर हटाने, बदलने या बाधा डालने पर रोक लगाती है। इसके अतिरिक्त, धारा 215 में सड़क सुरक्षा कार्यक्रमों से संबंधित कार्यों के निर्वहन के लिए केंद्र और राज्य स्तर पर सड़क सुरक्षा परिषदों और समितियों के गठन का प्रावधान किया गया है। तदनुसार, उत्तराखण्ड सरकार ने सड़क सुरक्षा उपायों और सड़क दुर्घटनाओं की रोकथाम की निगरानी के लिए जिला स्तरीय सड़क सुरक्षा परिषदों के गठन के निर्देश[12] जारी किए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सड़क सुरक्षा समितियों ने नमूना जाँच किए गए चार कार्यालयों के अधिकार क्षेत्र में 47 ब्लैक स्पॉट (दुर्घटना संभावित क्षेत्र) चिन्हित किए थे। इनमें से, नमूना जाँच की गई इकाइयों के अधिकारियों के साथ 18 ब्लैक स्पॉट का संयुक्त भौतिक सत्यापन किया गया और पाया गया कि 12 ब्लैक स्पॉट में सुधारात्मक उपाय या तो अधूरे थे या लागू नहीं किए गए थे। इसके अतिरिक्त, यह भी पाया गया कि कई दुर्घटना-उन्मुख स्थलों पर साइनबोर्ड गायब, धुंधले, क्षतिग्रस्त या विकृत थे, जिससे यातायात नियंत्रण में उनकी प्रभावशीलता कम हो गई।

इस प्रकार, ब्लैक स्पॉट और दुर्घटना-उन्मुख क्षेत्रों में समय पर सुधारात्मक कार्रवाई न करने से सड़क दुर्घटनाओं और मौतों का जोखिम बढ़ रहा है।

---

[12] पत्र संख्या 662/पृ.1/39/2014 दिनाँक 09 दिसंबर 2014 देखें।

राज्य सरकार ने (अगस्त 2025) अवगत कराया कि प्रकरण लोक निर्माण विभाग (पी डब्ल्यू डी) से संबंधित है। इस संबंध में पी डब्ल्यू डी को एक पत्र जारी किया गया था। उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि सरकार को उत्तरदायित्व किसी अन्य विभाग पर डालने के बजाय, ब्लैक स्पॉट और दुर्घटना-उन्मुख क्षेत्रों में सड़क दुर्घटनाओं और मौतों को रोकने के लिए सक्रिय सुधारात्मक उपाय करने चाहिए।

5.11 नशे में वाहन ड्राइविंग की रोकथाम के लिए प्रवर्तन कार्रवाई

उत्तराखण्ड सड़क सुरक्षा निधि नियमावली, 2017 के प्रावधानों के अंतर्गत, सड़क सुरक्षा निधि के प्रबंधन हेतु मुख्य सचिव की अध्यक्षता में निधि प्रबंधन समिति का गठन किया गया था। समिति ने अपनी बैठक में दिनाँक 06 मार्च 2018 को एल्कोमीटर की अधिप्राप्ति के लिए अनुशंसा प्रदान की, ताकि यह जाँच की जा सके कि क्या ड्राइवर एल्कोहल के प्रभाव में है, यह सड़क दुर्घटनाओं[13] का एक प्रमुख कारण रहा है और प्रवर्तन दलों के पास पर्याप्त कार्यशील एल्कोमीटर उपलब्ध नहीं हैं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि जुलाई 2018 में ₹ 20 लाख की लागत से 40 एल्कोमीटर क्रय किए गए थे। इनमें से 22 इकाइयों का वितरण दिसंबर 2018 में ही कर दिया गया था, जबकि शेष का वितरण पाँच वर्षों से भी अधिक की देरी[14] से हुआ। यद्यपि, परिवहन आयुक्त कार्यालय ने 01 अक्टूबर 2018 को सम्भागीय कार्यालयों से एल्कोमीटर के उपयोग के संबंध में प्रतिक्रिया माँगी थी, लेकिन लेखापरीक्षा अवधि के दौरान किसी भी क्षेत्रीय कार्यालय द्वारा कोई प्रतिक्रिया प्रदान नहीं की गई। इसके पश्चात, विभाग ने उनकी तैनाती के संबंध में क्षेत्रीय इकाइयों से प्रतिक्रिया नहीं माँगी। जैसा कि **तालिका-5.5** में दर्शाया गया है, दुर्घटनाओं और मृत्यु दर में वृद्धि की प्रवृत्ति, नशे में वाहन ड्राइविंग के विरुद्ध सख्त कार्रवाई की तत्काल आवश्यकता पर प्रकाश डालती है।

तालिका-5.5: उत्तराखण्ड में मृत्यु दर एवं दुर्घटना के आँकड़े (आई आर ए डी डाटा)

वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या	मृतकों की संख्या
2022	1,235	899
2023	2,028	1,289
2024	2,690	1,715

इसके अतिरिक्त परिवहन आयुक्त कार्यालय द्वारा उपलब्ध कराए गए 2019-20 से 2023-24 की अवधि के दौरान जाँचे गए वाहनों के विवरण के साथ-साथ नशे में वाहन

[13] यह भी इंगित करना उचित है कि राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा सप्ताह-2023 के अंतर्गत विशेष बैठक (13 जनवरी 2023) और जिला सड़क सुरक्षा समिति की बैठक (27 जनवरी 2024) में स्पष्ट रूप से नशे में वाहन ड्राइविंग को सड़क दुर्घटनाओं का प्रमुख कारण बताया गया है।

[14] दिसंबर 2023 में 08 इकाइयाँ और अप्रैल 2024 में 10 इकाइयाँ।

ड्राइविंग के लिए जारी किए गए चालानों का लेखापरीक्षा विश्लेषण **तालिका-5.6** में नीचे दर्शाया गया है:

तालिका-5.6: नशे में वाहन ड्राइविंग के प्रकरणों का विवरण

वर्ष	जाँचे गए वाहनों की कुल संख्या	कुल जारी किए गए चालान	नशे में वाहन ड्राइविंग के लिए चालान	नशे में वाहन ड्राइविंग के चालान की प्रतिशतता
2019-20	9,08,642	91,594	191	0.21
2020-21	6,25,262	62,912	8	0.01
2021-22	9,56,806	92,092	36	0.04
2022-23	8,16,841	1,27,044	122	0.10
2023-24	11,29,534	2,26,921	269	0.12

स्रोत: परिवहन आयुक्त कार्यालय द्वारा उपलब्ध कराए गए आँकड़े।

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है, सम्भागीय कार्यालयों को 40 एल्कोमीटर क्रय करने और वितरित करने के बावजूद, नशे में वाहन ड्राइविंग के लिए जारी किए गए चालानों का *प्रतिशत* अत्यंत कम रहा (जारी किए गए कुल चालानों का 0.01 *प्रतिशत* और 0.21 *प्रतिशत* के बीच)।

इंगित किये जाने पर, सरकार ने उत्तर दिया (अगस्त 2025) कि 2020-21 और 2021-22 के दौरान कोविड-19 प्रतिबंधों ने प्रवर्तन गतिविधियों में बाधा डाली। इसने दुर्घटनाओं में वृद्धि के लिए कई कारकों को भी जिम्मेदार ठहराया। इसके अतिरिक्त, सरकार ने सूचित किया कि विभाग को 45 एल्कोमीटर की खरीद के लिए 2024-25 में ₹ 25 लाख आवंटित किए गए हैं, जिनका उपयोग नशे में वाहन ड्राइविंग के प्रकरणों का पता लगाने के लिए किया जाएगा। उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि सड़क सुरक्षा बैठकों के दौरान स्पष्ट निर्देशों और टिप्पणियों के बावजूद, गैर-कोविड वर्षों (2023 और 2024) के दौरान भी चालान की कम संख्या बनी रही। यह अपर्याप्त प्रवर्तन और कमजोर अनुश्रवण प्रतिबिम्बित करता है, जो सड़क सुरक्षा के प्रति गंभीरता की कमी को दर्शाता है।

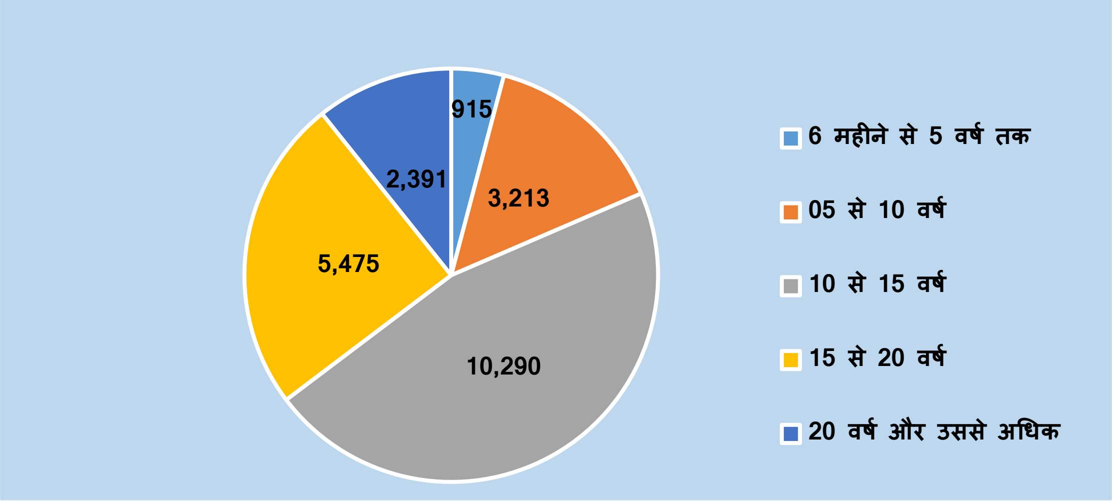
5.12 समर्पित किये गये वाहनों से संबंधित नियमों का पालन न करना

उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान सुधार नियम, 2003 के नियम 22 (1) में प्रावधानित है कि वाहन मालिकों को उन वाहनों के लिए पंजीकरण प्रमाणपत्र (आर सी), कर प्रमाणपत्र, फिटनेस प्रमाणपत्र और परमिट (यदि लागू हो) जमा करना होगा, जिनका वे एक महीने या उससे अधिक समय तक उपयोग नहीं करना चाहते हैं, ताकि उक्त अवधि के लिए रोड टैक्स की बचत/वापसी हो सके। इसके अतिरिक्त, नियम 22(4) के अनुसार,

कराधान अधिकारी एक कैलेंडर वर्ष में तीन[15] कैलेंडर महीनों से अधिक अवधि के लिए ऐसे समर्पण की अनुमति नहीं देगा। "वाहन समर्पण" की अवधारणा किसी वाहन के पंजीकरण के स्वैच्छिक समर्पण या एक निर्दिष्ट[16] अवधि के लिए उसे ऑफ-रोड घोषित करने से संबंधित है, जिससे उस अवधि के लिए कर में राहत या छूट मिलती है।

आँकड़ों/अभिलेखों की जाँच में पाया गया कि, उपरोक्त प्रावधानों के विपरीत, राज्य भर में 22,284 वाहनों को छः महीने से लेकर 46 वर्ष तक (मार्च 2024 तक) समर्पित किया हुआ दिखाया गया है, जिससे करों और जुर्माने की हानि होने की संभावना है। मार्च 2024 तक समर्पित किए गए वाहनों का आयु विश्लेषण **चार्ट-5.2** में दर्शाया गया है:

चार्ट-5.2: समर्पण किए गए वाहनों का आयु विश्लेषण



इसके अतिरिक्त, नियम 22 (6) और नियम 22 (7) के अनुसार, कराधान अधिकारी को समर्पित वाहनों का निरीक्षण करना होगा और प्रवर्तन अधिकारियों के साथ रिपोर्ट साझा करनी होगी। हालाँकि, नमूना जाँच इकाइयों में इन समर्पित वाहनों के कराधान अधिकारी द्वारा आवधिक सत्यापन के संबंध में कोई दस्तावेजी साक्ष्य/अभिलेख उपलब्ध नहीं थे। आवधिक सत्यापन के अभाव में, समर्पित वाहनों के बिना सड़क कर का भुगतान किए चलने का जोखिम बना रहता है।

इसके अतिरिक्त, उत्तराखण्ड वन विकास निगम (यू एफ डी सी) के आँकड़ों के साथ समर्पित किए गए वाहनों के आँकड़ों का प्रतिसत्यापन करने पर पाया गया कि

---

[15] 19 नवंबर 2022 की अधिसूचना के तहत इसे छः महीने के लिए संशोधित किया गया

[16] एक कैलेंडर वर्ष में एक बार में अधिकतम तीन महीने की अवधि को अगले तीन महीनों के लिए बढ़ाया जा सकता है। किसी भी स्थिति में, यह अवधि एक कैलेंडर वर्ष में छः महीने से अधिक नहीं हो सकती।

29 समर्पित किए गए वाहन यू एफ डी सी के साथ खनन कार्य में सक्रिय रूप से लगे हुए थे।

बहिर्गमन गोष्ठी (25 जुलाई 2025) के दौरान, राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए आश्वासन दिया कि लेखापरीक्षा द्वारा उजागर किए गए प्रकरणों का सत्यापन किया जाएगा।

5.13 ई-चालान एवं वाहन 4.0 सॉफ्टवेयर में बुनियादी सत्यापन का अभाव

चालानों के लेखापरीक्षा विश्लेषण में प्रणाली सत्यापन और जाँच में गंभीर कमियाँ सामने आईं, जिसके कारण गलत और अवास्तविक डाटा की प्रविष्टियाँ हुईं। एक विशिष्ट उदाहरण तब देखने को मिला जब एक चालान[17] में एक कृषि ट्रैक्टर पर 15,090 टन का ओवरलोड दर्ज किया गया, जिससे ₹ 3.02 करोड़ का अर्थदण्ड लगाया गया, जो वाहन की क्षमता को देखते हुए एक असंभव परिदृश्य था।

इसी प्रकार, वर्ष 2019-24 के लिए वाहन पोर्टल के आँकड़ों के विश्लेषण से उत्तराखण्ड राज्य में 15 ऐसे प्रकरण सामने आए, जहाँ वाहन की पंजीकरण तिथि (पोर्टल पर सक्रिय स्थिति के साथ) क्रय तिथि से पहले की है। ऐसे वाहनों का विवरण ***परिशिष्ट-5.4*** में दिया गया है।

नमूना जाँच की गई चार[18] इकाइयों में से दो इकाइयों के चार नमूना प्रकरणों में इसकी पुष्टि की गई और वाहन की पंजीकरण तिथि खरीद की तिथि से पहले की पाई गई। इसके अतिरिक्त, यह भी पाया गया कि सभी चार प्रकरणों में वाहनों को 'अन्य राज्य वाहन' के रूप में पंजीकृत किया गया था, जिसका अर्थ है कि ये वाहन अन्य राज्यों से स्थानांतरित किए गए हैं। हालाँकि, संबंधित कार्यालयों द्वारा पंजीकरण प्रक्रिया के दौरान उनके प्रमाण-पत्रों की जाँच नहीं की गई थी।

ये निष्कर्ष, गलत डाटा प्रविष्टि और अवास्तविक दंड को रोकने के लिए मूलभूत प्रणाली सत्यापन के अभाव की ओर इशारा करते हैं, जिससे चालान जारी करने की प्रक्रिया की सटीकता और विश्वसनीयता पर चिंताएँ बढ़ जाती हैं।

राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) बताया कि वाहन 4.0 सॉफ्टवेयर में आवश्यक संशोधन और सुधार के लिए एन आई सी को एक पत्र जारी किया गया है। इसके अतिरिक्त, एन आई सी को चालान सॉफ्टवेयर में ऐसी गलत

[17] चालान संख्या यूके2552xxxxxxxx3239, दिनाँक 04 फरवरी 2020।

[18] आर टी ओ, देहरादून- (03 प्रकरण); ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर (01 प्रकरण)।

प्रविष्टियों और अवास्तविक जुर्माने को रोकने के लिए उचित प्रावधान करने के लिए कहा गया है।

अनुशंसा-7:

विभाग इनपुट और सत्यापन नियंत्रणों को सुदृढ़ करने के लिए अपनी प्रणाली की समीक्षा कर सकता है, जिससे वाहन डाटा और चालान राशि की सटीकता सुनिश्चित हो सके। इससे डाटा प्रविष्टि त्रुटियों को सुधारने और प्रणाली की विश्वसनीयता और सटीकता बनाए रखने में मदद मिलेगी।

5.14 प्रदूषण नियंत्रण केंद्रों का खराब प्रबंधन

सी एम वी आर, 1989 के नियम 115 (7) के अनुसार, प्रत्येक वाहन को अपने प्रारंभिक पंजीकरण के एक वर्ष बाद प्रदूषण नियंत्रण (पी यू सी) प्रमाणपत्र प्राप्त करना होगा। यह प्रमाणपत्र राज्य सरकार द्वारा अधिकृत एजेंसी द्वारा जारी किया जाना चाहिए जो पूरे भारत में मान्य होगा। उत्तराखण्ड मोटर वाहन नियम, 2011 के नियम 169 (4) के अनुसार, पी यू सी केंद्रों को संबंधित आर टी ओ/ए आर टी ओ को परीक्षण किए गए वाहनों की मासिक जानकारी देनी होगी और संबंधित आर टी ओ को अधिकृत पी यू सी केंद्रों का समय-समय पर निरीक्षण करना होगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि नमूना जाँच की गई इकाइयों के पी यू सी केंद्रों में 2019-24 की अवधि के दौरान ऐसा कोई निरीक्षण नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, यह भी पाया गया कि किसी भी पी यू सी केंद्र ने पी यू सी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए परीक्षण किए गए वाहनों का डाटा उपलब्ध नहीं कराया था।

राज्य सरकार ने उत्तर दिया (अगस्त 2025) कि सम्भागीय परिवहन अधिकारियों (देहरादून, अल्मोड़ा, पौड़ी और हल्द्वानी) को एक पत्र जारी किया गया है, जिसमें उन्हें अपने अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत प्रदूषण जाँच केंद्रों का निरीक्षण करने और उनसे प्रदूषण जाँच में असफल रहे वाहनों की सूची प्राप्त करने का निर्देश दिया गया है।

5.15 मानव संसाधन प्रबंधन

जनशक्ति (कर्मचारी) के समुचित प्रबंधन के लिए यह आवश्यक है कि विभागीय गतिविधियों को ध्यान में रखते हुए नियमित अंतराल पर कर्मचारियों की आवश्यकताओं का आकलन और समीक्षा की जाए तथा संगठन के लक्ष्यों की प्राप्ति हेतु उपयुक्त नीतियाँ बनाई जाएँ। विभाग में स्वीकृत पदों के सापेक्ष कार्यरत व्यक्तियों की स्थिति ***परिशिष्ट-5.5*** में दर्शाई गई है। कुल स्वीकृत पदों 1,017 में से 317 पद रिक्त (31 *प्रतिशत*) थे। विभाग में रिक्त पदों की संख्या 136 तक होने से विभाग की

गतिविधियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने का खतरा है। विभाग ने हरिद्वार और ऊधम सिंह नगर जैसे महत्वपूर्ण कार्यालयों में स्वीकृत पदों के सापेक्ष किसी भी लेखाकार की नियुक्ति नहीं की थी।

राज्य सरकार ने (अगस्त 2025) सूचित किया कि 31 मार्च 2025 तक, सीधी भर्ती और पदोन्नति के कारण केवल 17 *प्रतिशत* पद रिक्त हैं। इसके अतिरिक्त, शेष रिक्त पदों को सीधी भर्ती के माध्यम से भरने हेतु अधियाचन संबंधित आयोगों को प्रस्तुत किए जा रहे हैं तथा पदोन्नति द्वारा भरे जाने वाले पदों के संबंध में पदोन्नति प्रक्रिया वर्तमान में चल रही है। अप्रैल 2024 में ए आर टी ओ, हरिद्वार में एक लेखाकार की तैनाती कर दी गई है।

देहरादून — **(संजीव कुमार)**
दिनाँक: 12 दिसम्बर 2025 — **महालेखाकार (लेखापरीक्षा), उत्तराखण्ड**

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली — **(के. संजय मूर्ति)**
दिनाँक: 18 दिसम्बर 2025 — **भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक**