

कार्यकारी सारांश

इस प्रतिवेदन के विषय में

उत्तराखण्ड के परिवहन विभाग को दो प्राथमिक शाखा में विभक्त किया गया है: परिचालन शाखा और नियामक शाखा। परिचालन शाखा दिन-प्रतिदिन की परिवहन सेवाओं के लिए जिम्मेदार है, जिसमें राज्य द्वारा संचालित बसों का प्रबंधन और सुचारु यात्री और माल परिवहन सुनिश्चित करना सम्मिलित है। दूसरी ओर, नियामक शाखा विभाग के भीतर शासन से संबंधित कार्यों को संभालता है। इस शाखा का नेतृत्व परिवहन आयुक्त करते हैं, जो परिवहन से संबंधित कानूनों और विनियमों के कार्यान्वयन और प्रवर्तन की देख-रेख करते हैं। इसे नीतियों को बनाने और लागू करने के साथ-साथ मोटर यान अधिनियम और अन्य प्रासंगिक नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने का काम सौंपा गया है। नियामक शाखा सम्भागीय परिवहन कार्यालयों (आर टी ओ) की भी निगरानी करता है और राज्य भर में नियामक शाखाओं में एकरूपता सुनिश्चित करता है। परिवहन से संबंधित प्रशासनिक प्रकरणों में पारदर्शिता बनाए रखने में इसकी भूमिका महत्वपूर्ण है।

लेखापरीक्षा विशेष रूप से विभाग के भीतर नियामक शाखा की गतिविधियों और संचालन की जाँच करने पर केंद्रित है। लेखापरीक्षा पूरे विभाग को आच्छादित नहीं करता है, लेकिन विशिष्ट नियामक कार्यों तक सीमित है। ये कार्य मुख्य रूप से आर टी ओ और सहायक सम्भागीय परिवहन कार्यालयों (ए आर टी ओ) के माध्यम से किए जाते हैं। लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह आकलन करना है कि ये कार्यालय स्थापित नियमों, विनियमों और प्रक्रियाओं का कितना प्रभावी ढंग से अनुपालन कर रहे हैं। यह मूल्यांकन करता है कि वाहन पंजीकरण, ड्राइविंग लाइसेंस जारी करना और परिवहन कानूनों को लागू करने जैसी नियामक जिम्मेदारियों को ठीक से निष्पादित किया जा रहा है या नहीं। आर टी ओ/ए आर टी ओ के कामकाज में कोई भी चूक, विचलन या अनियमितताएँ इस लेखापरीक्षा के दायरे में आती हैं। इस लेखापरीक्षा के निष्कर्षों का उद्देश्य नियामक ढाँचे के भीतर बेहतर शासन, पारदर्शिता और जवाबदेही सुनिश्चित करना है।

हमने यह लेखापरीक्षा क्यों की?

इस कार्यालय ने 2019-24 की अवधि को आच्छादित करते हुए "सम्भागीय परिवहन कार्यालयों के क्रियाकलाप" पर विषय विशिष्ट अनुपालन लेखापरीक्षा संपादित की, ताकि यह आकलन किया जा सके कि आर टी ओ वाहन पंजीकरण और उपयोग को कितने प्रभावी ढंग से विनियमित एवं नियंत्रित करते हैं। लेखापरीक्षा में जाँच की गई कि क्या

आर टी ओ द्वारा वाहन पंजीकरण, परमिट और फिटनेस प्रमाण पत्र जारी करने में लागू अधिनियमों और नियमों के प्रावधानों का पालन किया गया है। इसने बकाया वसूली के संबंध में आर टी ओ के प्रयासों सहित मोटर वाहन कर, जुर्माना, दंड एवं उपकर जैसे राजस्व का आकलन करने, उसको लगाने, एकत्र करने एवं प्रेषण में उसकी दक्षता का भी मूल्यांकन किया। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने कानूनी आवश्यकताओं का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने, नवीनीकरण करने और रद्द करने की प्रक्रिया की समीक्षा की। यह निर्धारित करने के लिए प्रवर्तन गतिविधियों की जाँच की गई कि क्या आर टी ओ ने प्रभावी निरीक्षण किया है और उल्लंघनों को रोकने के लिए समय पर अनुवर्ती कार्यवाही की है। लेखापरीक्षा में इस बात पर भी विचार किया गया कि क्या आर टी ओ में पर्याप्त कर्मचारी थे और वे अपनी जिम्मेदारियों को दक्षतापूर्वक पूरा करने के लिए आवश्यक संसाधनों से लैस थे। कुल मिलाकर, लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना था कि आर टी ओ पारदर्शी और कानून के अनुसार काम कर रहे थे।

यह जाँच आर टी ओ के भीतर पारदर्शिता और जवाबदेही को बढ़ावा देती है, जिससे बेहतर शासन होता है और भ्रष्टाचार कम होता है

हमने क्या पाया है?

लेखापरीक्षा में पाया गया कि उत्तराखण्ड में आर टी ओ के कामकाज में सुधार की गुंजाइश है, जैसा कि नीचे बताया गया है:

अ. वाहनों के पंजीकरण और उपयोग पर नियंत्रण एवं विनियमन

लेखापरीक्षा ने राज्य में वाहन पंजीकरण और फिटनेस प्रबंधन में महत्वपूर्ण अनियमितताओं का खुलासा किया। वाहन पोर्टल पर सक्रिय स्थिति वाले कुल 67,603 वाहन (561 एम्बुलेंस, 34 शैक्षणिक संस्थागत बसें और 67,008 अन्य परिवहन वाहन) वैध फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना पाए गए। इसी तरह, 43,821 गैर-परिवहन वाहनों के पंजीकरण का नवीनीकरण नहीं किया गया था, जो नवीनीकरण के लिए थे। इसके अलावा, 2,362 अस्थायी पंजीकरण को स्थायी पंजीकरण संख्या में परिवर्तित नहीं किया गया था, जबकि उनके जारी होने के छः महीने से अधिक समय बीत चुका था। 361 निर्माण उपकरण वाहनों के "अन्य" के बजाय भारी, मध्यम या हल्के मोटर वाहनों के रूप में गलत वर्गीकरण के परिणामस्वरूप पंजीकरण शुल्क कम वसूल हुआ। इसके अलावा, 30 सितंबर 2015 तक पंजीकृत 12,001 परिवहन वाहनों को 2019-24 के दौरान गति नियंत्रक की स्थापना सुनिश्चित किए बिना फिटनेस प्रमाण पत्र जारी किए गए थे। 6,343 सक्रिय परिवहन वाहनों (एन ओ सी के रूप में चिह्नित, आयु समाप्त,

प्रतिस्थापित/परिवर्तित, पंजीकरण प्रमाण पत्र रद्द या सरेंडर, चोरी या स्क्रेप किए गए वाहनों को छोड़कर) के परमिट की समाप्ति के बाद नवीनीकृत नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि 20 शैक्षणिक संस्थानों की बसें संबंधित संस्थानों के बजाय व्यक्तियों के नाम पर पंजीकृत थीं और 1,110 वाहन एक से अधिक आर टी ओ/ए आर टी ओ कार्यालयों में पंजीकृत थे।

ब. राजस्व संग्रह

विभाग 2022-23 को छोड़कर 2019-24 के दौरान अपने राजस्व संग्रह लक्ष्यों को प्राप्त करने में विफल रहा। लेखापरीक्षा ने पाया कि 65,931 वाहनों पर ₹ 361.86 करोड़ का कर बकाया था, जिसमें से 18,892 वाहनों से संबंधित ₹ 176.81 करोड़ पाँच साल से अधिक समय से बकाया रहे। वायु प्रदूषण नियंत्रण उपायों के कार्यान्वयन और शहरी परिवहन प्रणाली में सुधार के लिए 31 मार्च 2024 तक ₹ 209.20 करोड़ का ग्रीन सेस एकत्र किया गया था; तथापि, इस अवधि के दौरान सरकार द्वारा केवल ₹ 10 करोड़ ही जारी किए गए। इसके अलावा, वाहन एप्लिकेशन में 26 दिनों की देरी से ग्रीन सेस की संशोधित दरों को अपडेट किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप कम दरों पर आरोपण और 2,960 वाहनों से ग्रीन सेस का कम संग्रह हुआ। विभाग को 2019-24 के दौरान वाहन कर के रूप में ₹ 3,819.00 करोड़ प्राप्त हुए, जिसमें से ₹ 76.38 करोड़ दुर्घटना राहत कोष में जमा करने की आवश्यकता थी। इसके मुकाबले केवल ₹ 30.02 करोड़ (39 प्रतिशत) जमा किए गए, जिससे ₹ 46.36 करोड़ शेष रह गए। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया गया कि वाहन 4.0 एप्लिकेशन में ऑनलाइन प्रावधान न होने के कारण टैक्स रिफंड मैनुअल रूप प्रक्रियागत किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, मार्च 2024 तक सड़क सुरक्षा कोष में ₹ 95.75 करोड़ एकत्र होने के उपरांत भी सड़क सुरक्षा उपायों के लिए विभिन्न विभागों को केवल ₹ 39.75 करोड़ जारी किए गए थे।

स. लाइसेंस का निर्गमन, नवीनीकरण एवं निरस्तीकरण

सारथी डाटा के विश्लेषण से पता चला कि 144 व्यक्तियों को 288 ड्राइविंग लाइसेंस (डी एल) निर्गत किए गए थे, जो दर्शाता है कि एक व्यक्ति के पास एक से अधिक डी एल थे। ये डी एल या तो राज्य के आर टी ओ/ए आर टी ओ से निर्गत किए गए थे या कुछ प्रकरणों में एक डी एल उत्तराखण्ड राज्य से और दूसरा अन्य राज्य से निर्गत किया गया था। विभाग द्वारा निर्गत डी एल का प्रारूप सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुरूप नहीं था, क्योंकि इसमें अंग दाता, अमान्य कैरिज, पर्वतीय वैधता और आपातकालीन संपर्क नंबर से संबंधित पृष्ठांकन स्थान सम्मिलित नहीं थे। तीन नमूना जाँच किए गए आर टी ओ/ए आर टी ओ द्वारा

आवेदकों को डाक के माध्यम से ड्राइविंग लाइसेंस प्रेषित नहीं किए गए, अतः आवेदकों को अपने ड्राइविंग लाइसेंसों को कार्यालय से भौतिक रूप से प्राप्त करना पड़ा। आर टी ओ, देहरादून द्वारा इस विषय पर सूचना प्रदान नहीं की गई। आर टी ओ, देहरादून के कार्यालय के अतिरिक्त राज्य में तीन नमूना चयनित आर टी ओ में ड्राइविंग कौशल परीक्षण करने हेतु ऑटोमेटेड ड्राइविंग टेस्टिंग ट्रैक नहीं थे। चार नमूना चयनित आर टी ओ के आँकड़ों से पता चला है कि 2019-24 की अवधि के दौरान एक ही दिन में असामान्य रूप से उच्च संख्या में परीक्षण (628 परीक्षण तक) किए गए थे। लेखापरीक्षा अवधि 2019-24 के दौरान सक्षम प्राधिकारी द्वारा मोटर यान प्रशिक्षण संस्थानों का नियमित आवधिक निरीक्षण नहीं किया गया था। राज्य के पर्वतीय क्षेत्रों में सार्वजनिक परिवहन वाहन चलाने के लिए ड्राइविंग लाइसेंस में पर्वतीय पृष्ठांकन की आवश्यकता होती है। 2019-24 की अवधि के दौरान, उत्तराखण्ड के बाहर से आने वाले चालक पर्वतीय पृष्ठांकन हेतु आवेदन कर रहे थे तथा निर्धारित शुल्क ऑनलाइन जमा कर रहे थे और पर्वतीय पृष्ठांकन को बिना किसी दक्षता परीक्षण या क्रेडेंशियल्स की जाँच के प्रदान किया जा रहा था। इस प्रकार पर्वतीय पृष्ठांकन प्रदान किए जाने की प्रक्रिया मात्र राजस्व अर्जित करने तक ही सीमित थी।

द. प्रवर्तन गतिविधियाँ एवं मानव संसाधन प्रबंधन

परिवहन आयुक्त, उत्तराखण्ड, के द्वारा उपलब्ध कराए गए ई-चालान डाटा के विश्लेषण से पता चला कि पिछले वर्षों की तुलना में 2023-24 के दौरान चालान की संख्या में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है, जिसका मुख्य कारण मई 2023 में ऑटोमैटिक नंबर प्लेट रिकग्निशन (ए एन पी आर) कैमरा सिस्टम की शुरुआत है। तथापि, ऐसा कोई उदाहरण नहीं देखा गया जहाँ बार-बार किए जाने वाले अपराधों के लिए उच्च प्रशमन शुल्क लगाया गया हो, जबकि गलत प्रशमन शुल्क दरों के उद्ग्रहण के प्रकरण भी देखे गए। वर्तमान प्रचलन के अनुसार, आर टी ओ/ए आर टी ओ लंबित चालान को 90 दिनों के बाद लेकिन 180 दिनों की अवधि से पहले निपटान के लिए माननीय न्यायालय को अग्रेषित करते हैं। इसके अलावा, 01 अप्रैल 2019 से 31 दिसंबर 2024 तक की अवधि से संबंधित ₹ 58.02 करोड़ की धनराशि के 1,65,861 चालान माननीय न्यायालय को अग्रेषित नहीं किए गए थे और 31 जुलाई 2024 तक विभाग स्तर पर लंबित रहे।

कार्यालय परिवहन आयुक्त द्वारा प्रदान की गई सूचना के अनुसार, माह सितंबर 2024 के दौरान कुल 32,19,518 वाहनों की जाँच की गई और 4,19,052 उल्लंघनों का पता कैमरों द्वारा लगाया गया। हालांकि, केवल 16,052 (3.8 प्रतिशत) प्रकरणों को प्रवर्तन

कार्रवाई के लिए अग्रेषित किया गया था और 15,425 चालान निर्गत किए गए थे। निर्गत किए गए कुल चालान में से, 13,528 (87.7 प्रतिशत) बिना हेलमेट के गाड़ी चलाने और दोपहिया वाहनों के ट्रिपल राइडिंग के लिए थे। इस प्रकार, प्रवर्तन अधिकारियों को उल्लंघन की कम अग्रेषण दर (3.8 प्रतिशत) ए एन पी आर कैमरों का उपयोग करने के अभिप्रेत उद्देश्य को विफल कर देती है। यह भी देखा गया कि ए एन पी आर कैमरों में केवल पाँच प्रकार के यातायात उल्लंघनों (चालक और पीछे बैठे व्यक्ति द्वारा हेलमेट नहीं पहनना, ट्रिपल राइडिंग, गलत लेन ड्राइविंग और ओवर-स्पीडिंग) का पता लगाया जा रहा था और वाहन 4.0 के साथ ए एन पी आर कैमरों के आई टी एम एस सॉफ्टवेयर के एकीकरण की कमी के कारण अन्य उल्लंघनों जैसे फिटनेस, परमिट, प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र, बीमा, करों का भुगतान आदि के बिना परिचालन का पता लगाने के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा रहा था। यह राज्य के प्रवेश बिंदुओं पर बंद चेक पोस्ट की निगरानी और उन्हें प्रतिस्थापन के लिए ए एन पी आर कैमरों का उपयोग करने के अभिप्रेत उद्देश्य को विफल करता है।

यह भी देखा गया कि प्रवर्तन गतिविधियों के दौरान जब्त किए गए वाहनों की समय पर नीलामी नहीं की गई थी और वे नमूना चयनित इकाइयों में तीन साल से अधिक समय से निष्क्रिय पड़े थे। जब्त किए गए इन वाहनों को पर्याप्त सुरक्षा व्यवस्था के बिना खुले क्षेत्रों में खड़ा किया गया था। जब्त किए गए वाहनों की नीलामी से वसूली गयी सरकारी बकाया राशि को सरकारी खाते में जमा करने के साथ-साथ ऐसे वाहन स्वामियों को शेष राशि की वापसी में पर्याप्त देरी देखी गई, जो कमजोर वित्तीय नियंत्रण और वैधानिक प्रावधानों के कमजोर प्रवर्तन को दर्शाता है। व्हीकल लोकेशन ट्रैकिंग कमांड एंड कंट्रोल सेंटर का कम उपयोग पाया गया, क्योंकि सड़क सुरक्षा बढ़ाने के अपने उद्देश्य के लिए इस प्रणाली का प्रभावी ढंग से उपयोग नहीं किया जा रहा था। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि जुलाई 2018 में नशे में गाड़ी चलाने के प्रकरणों की जाँच के लिए खरीदे गए 40 एल्कोमीटर समय पर वितरित नहीं किए गए थे; जबकि 22 एल्कोमीटर दिसंबर 2018 में जारी किए गए थे, शेष 18 पाँच साल से अधिक की देरी के बाद ही वितरित किए गए थे। इसके अतिरिक्त, 2019-24 के दौरान नमूना चयनित इकाइयों में प्रदूषण नियंत्रण केंद्रों का कोई निरीक्षण नहीं किया गया था।

वाहन डाटा के विश्लेषण से 15 प्रकरणों का पता चला जहाँ वाहन की पंजीकरण तिथि, क्रय तिथि से पूर्व की है। ये उदाहरण सिस्टम सत्यापन और जाँच में महत्वपूर्ण कमियों का संकेत देते हैं।

हम क्या अनुशांसा करते हैं?

राज्य सरकार यह सुनिश्चित कर सकती है कि:

1. जिन वाहनों की फिटनेस वैधता समाप्त हो गई है, उनके वाहन स्वामियों को निर्दिष्ट अंतराल पर एस एम एस के माध्यम से नोटिस या अलर्ट भेजने के लिए एक प्रणाली विकसित की जानी चाहिए।
2. जिन वाहनों के परमिट की वैधता समाप्त हो गई है, उनके वाहन स्वामियों को निर्दिष्ट अंतराल पर एस एम एस के माध्यम से नोटिस या अलर्ट भेजने के लिए एक प्रणाली विकसित की जानी चाहिए।
3. विभाग को पात्र परियोजनाओं पर ग्रीन सेस कोष के उपभोग के लिए एक वार्षिक कार्ययोजना तैयार करनी चाहिए, क्योंकि अप्रयुक्त ग्रीन सेस के संचय से इसका इच्छित प्रयोजन विफल हो जाता है।
4. विभाग द्वारा सारथी एप्लिकेशन में सत्यापन प्रक्रिया को सुदृढ़ किया जा सकता है जिससे यह सुनिश्चित हो कि एक व्यक्ति को एक से अधिक ड्राइविंग लाइसेंस निर्गत न हों।
5. पर्वतीय पृष्ठांकन प्रदान करने के संबंध में प्रावधानों की समीक्षा की जा सकती है, और एक स्पष्ट नीति तैयार की जा सकती है, जिसमें ऐसे पृष्ठांकनों के लिए प्रक्रिया और वैधता अवधि को रेखांकित किया जाए।
6. विभाग वाहन स्थान ट्रैकिंग प्रणाली के डाटा को साझा करने 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।
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।