



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA
लोकहितार्थं सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का सम्भागीय परिवहन कार्यालयों के क्रियाकलाप पर प्रतिवेदन



उत्तराखण्ड शासन

उत्तराखण्ड सरकार
प्रतिवेदन संख्या 8 वर्ष 2025
(अनुपालन लेखापरीक्षा - सिविल)

**भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का
सम्भागीय परिवहन कार्यालयों के क्रियाकलाप
पर प्रतिवेदन**

उत्तराखण्ड सरकार

प्रतिवेदन संख्या 8 वर्ष 2025

विषय सूची

विवरण	संदर्भ	
	प्रस्तर सं.	पृष्ठ सं.
प्राक्कथन	-	v
कार्यकारी सारांश	-	vii
अध्याय - 1: परिचय		
परिचय	1.1	1
संगठनात्मक संरचना	1.2	2
लेखापरीक्षा उद्देश्य	1.3	3
लेखापरीक्षा मानदंड	1.4	3
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली	1.5	4
वित्तीय स्थिति	1.6	4
वाहनों पर करों का संग्रहण	1.6.1	4
संग्रह की लागत	1.6.2	5
आभार	1.7	5
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	1.8	6
अध्याय - 2: वाहनों के पंजीकरण और उपयोग पर नियंत्रण एवं विनियमन		
वैध फिटनेस प्रमाणपत्र के बिना वाहन	2.1	8
गैर-परिवहन मोटर वाहनों का पंजीकरण समाप्ति के बाद नवीनीकृत न होना	2.2	10
अस्थायी पंजीकरण के बाद स्थायी पंजीकरण न होना	2.3	11
निर्माण उपकरण वाहनों का गलत वर्गीकरण	2.4	13
गति नियंत्रक की स्थापना सुनिश्चित किए बिना फिटनेस प्रमाणपत्र जारी किया जाना	2.5	14
परिवहन वाहनों के परमिट का नवीनीकरण न किया जाना	2.6	15
शैक्षणिक संस्थान की बसों का व्यक्तिगत नाम पर पंजीकृत किया जाना	2.7	17
वाहन का एक से अधिक आर टी ओ में पंजीकृत होना	2.8	17
मानकों का पालन किए बिना स्वचालित फिटनेस परीक्षण केंद्र संचालित किया जाना	2.9	18
अध्याय - 3: राजस्व संग्रह		
लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी	3.1	22
सरकारी बकाया का आकलन एवं वसूली	3.2	22

विवरण	संदर्भ	
	प्रस्तर सं.	पृष्ठ सं.
वसूली की प्रवृत्ति	3.2.1	23
राजस्व जमा	3.2.2	24
बकायेदार रिपोर्ट मॉड्यूल	3.3	25
ग्रीन सेस	3.4	26
संग्रहीत ग्रीन सेस का कम उपयोग	3.4.1	27
₹ 9.77 लाख के ग्रीन सेस की कम प्राप्ति	3.4.2	28
उत्तराखण्ड सड़क परिवहन दुर्घटना राहत कोष में ₹ 46.36 करोड़ का कम हस्तांतरण	3.5	28
चेक पोस्ट समाप्त होने के उपरान्त उत्तराखण्ड परिवहन और नागरिक अवस्थापना उपकर का संग्रहण	3.6	29
वाहन एप्लिकेशन में कर वापसी के प्रावधान का अभाव	3.7	30
उत्तराखण्ड राज्य सड़क सुरक्षा निधि का कम उपयोग	3.8	31
अध्याय - 4: लाइसेंस का निर्गमन, नवीनीकरण एवं निरस्तीकरण		
व्यक्ति को एक से अधिक ड्राइविंग लाइसेंस निर्गत किया जाना	4.1	34
ड्राइविंग लाइसेंस निर्धारित प्रारूप में निर्गत न किया जाना	4.2	35
डाक के माध्यम से आवेदकों को ड्राइविंग लाइसेंस प्रेषित न किया जाना	4.3	36
ड्राइविंग परीक्षण आयोजित करने हेतु अपर्याप्त अवसंरचना	4.4	37
एक दिन में अधिक संख्या में ड्राइविंग परीक्षण किया जाना	4.5	39
सक्षम प्राधिकारियों द्वारा मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थानों का नियमित निरीक्षण न किया जाना	4.6	40
मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थान द्वारा शासकीय वाहनों का उपयोग	4.7	41
मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थानों द्वारा वैधता के नवीनीकरण हेतु विलंब से आवेदन किया जाना	4.8	42
दक्षता परीक्षण किए बिना ही अन्य राज्यों के ड्राइवरों को पर्वतीय पृष्ठांकन प्रदान किया जाना	4.9	43
विभिन्न प्रकार के लाइसेंसों को निर्गत किए जाने के प्रकरणों में पायी गई विसंगतियाँ	4.10	44

विवरण	संदर्भ	
	प्रस्तर सं.	पृष्ठ सं.
अध्याय - 5: प्रवर्तन गतिविधियाँ एवं मानव संसाधन प्रबंधन		
प्रवर्तन गतिविधियाँ	5.1	48
ए आर टी ओ (प्रवर्तन) के कार्य	5.1.1	48
ई-चालान सॉफ्टवेयर	5.1.2	49
प्रशमन शुल्क का अनुचित दरों पर आरोपण	5.2	50
प्रशमन शुल्क की उच्च दर के आरोपण के लिए चालान मशीन द्वारा अपराधों की पुनरावृत्ति का पता न लगाया जाना	5.3	52
धनराशि ₹ 58.02 करोड़ के चालान माननीय न्यायालय को अग्रेषित नहीं किए गए	5.4	52
जब्त वाहनों की नीलामी एवं राजकोष में कर/जुर्माना जमा किया जाना	5.5	53
जब्त वाहनों के लिए अनुचित पार्किंग सुविधा	5.6	56
मोटर वाहनों में ओवरलोडिंग पर प्रवर्तन गतिविधियाँ	5.7	57
ए एन पी आर कैमरों के माध्यम से चालान	5.8	58
वाहन स्थान ट्रेकिंग योजना के कार्यान्वयन में कमियाँ	5.9	59
सड़क दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सुधारात्मक उपाय करने में कमियाँ	5.10	61
नशे में वाहन ड्राइविंग की रोकथाम के लिए प्रवर्तन कार्रवाई	5.11	62
समर्पित किये गये वाहनों से संबंधित नियमों का पालन न करना	5.12	63
ई-चालान एवं वाहन 4.0 सॉफ्टवेयर में बुनियादी सत्यापन का अभाव	5.13	65
प्रदूषण नियंत्रण केंद्रों का खराब प्रबंधन	5.14	66
मानव संसाधन प्रबंधन	5.15	66
परिशिष्टियाँ		
परिशिष्ट शीर्षक	परिशिष्ट सं.	पृष्ठ सं.
गैर-परिवहन वाहनों का पंजीकरण समाप्ति के बाद नवीनीकृत नहीं किया जाना	2.1	69
सक्षम प्राधिकारियों द्वारा एम डी टी एस का निरीक्षण	4.1	70
साठ दिन की अवधि से कम समय में एम डी टी एस के नवीनीकरण हेतु आवेदन	4.2	71

परिशिष्ट शीर्षक	परिशिष्ट सं.	पृष्ठ सं.
विभिन्न प्रशमन शुल्क के साथ समान अपराधों का विवरण	5.1	72
शीर्ष 10 वाहनों के वी एल टी अलर्ट का विवरण (18.02.2025 तक पिछले सात दिनों में)	5.2	73
100 वाहनों का विवरण, जिसके लिए दुर्घटना से पहले वी एल टी अलर्ट उत्पन्न किए गए थे	5.3	74
उन वाहनों का विवरण जिनकी खरीद की तिथि पंजीकरण की तिथि के बाद की है	5.4	81
31 मार्च 2024 तक स्वीकृत पदों के विरुद्ध पदस्थ व्यक्ति की स्थिति	5.5	82

प्राक्कथन

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 (2) के अंतर्गत उत्तराखण्ड के राज्यपाल को प्रस्तुत करने हेतु तैयार किया है।

प्रतिवेदन में 2019-20 से 2023-24 तक की अवधि को आच्छादित करते हुए "सम्भागीय परिवहन कार्यालयों के क्रियाकलाप" पर विषय विशिष्ट अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम सम्मिलित हैं।

यह लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा निर्गत लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप की गई है।

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।

अध्याय - 1

परिचय

अध्याय - 1

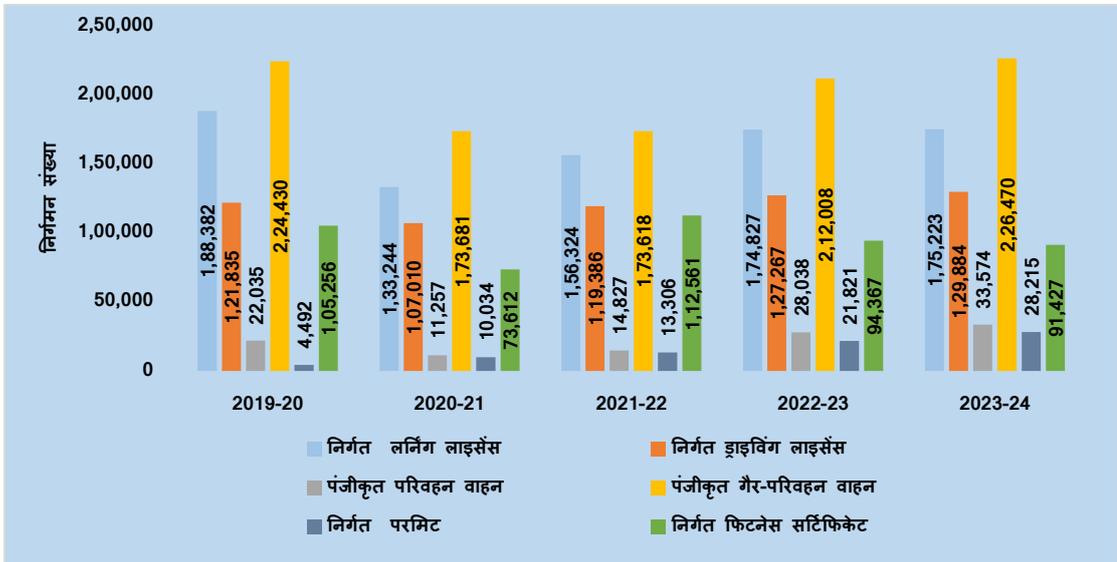
परिचय

1.1 परिचय

उत्तराखण्ड के परिवहन विभाग को दो प्रमुख शाखाओं में विभाजित किया गया है- परिचालन¹ शाखा एवं नियामक शाखा। राज्य परिवहन आयुक्त (एस टी सी) की अध्यक्षता में नियामक शाखा सभी नीतिगत प्रकरणों और लागू अधिनियमों² एवं नियमों³ के प्रशासन को देखती है। यह विषय विशिष्ट अनुपालन लेखापरीक्षा केवल विभाग के नियामक शाखा से संबंधित है जो सम्भागीय परिवहन कार्यालयों (आर टी ओ)/सहायक सम्भागीय परिवहन कार्यालयों (ए आर टी ओ) के माध्यम से की गई है।

वाहनों के पंजीकरण, परमिट, वाहनों के फिटनेस प्रमाण पत्र और मोटर वाहन करों के संग्रह से संबंधित कार्य वाहन-4.0 एप्लिकेशन (जून 2015) के माध्यम से किए जाते हैं। ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने और लाइसेंस के नवीनीकरण से संबंधित कार्य सारथी-4.0 एप्लिकेशन (जून 2015) के माध्यम से किये जाते हैं। 2019-24 की अवधि के दौरान जारी किए गए लाइसेंसों, वाहनों के पंजीकरण, परमिट और फिटनेस प्रमाण पत्र की संख्या नीचे चार्ट-1.1 में दर्शाई गई है:

चार्ट-1.1: 2019-24 की अवधि के दौरान जारी किए गए लाइसेंसों, वाहनों का पंजीकरण, परमिट और फिटनेस प्रमाण पत्रों की संख्या



¹ परिचालन शाखा में उत्तराखण्ड परिवहन निगम सम्मिलित है, जो राष्ट्रीयकृत मार्गों के साथ-साथ अंतर्राज्यीय मार्गों पर सेवाएँ प्रदान करता है।

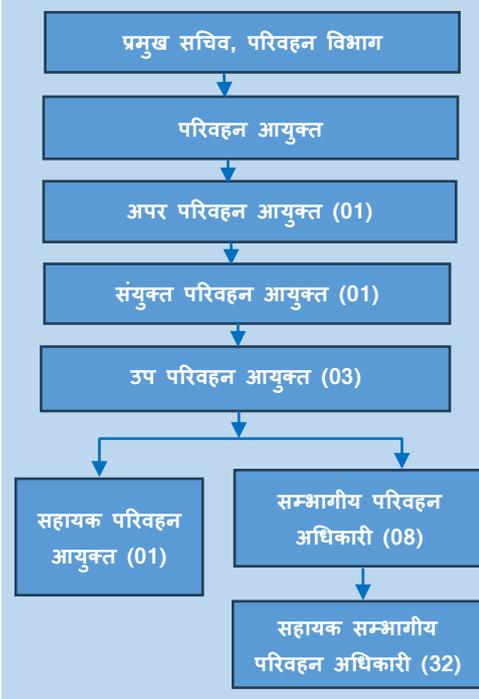
² मोटर यान अधिनियम, 1988 और उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान सुधार अधिनियम, 2003।

³ केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989; उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान सुधार नियम, 2003; एवं उत्तराखण्ड मोटर वाहन नियम, 2011।

1.2 संगठनात्मक संरचना

प्रमुख सचिव/सचिव, परिवहन, परिवहन विभाग का प्रशासनिक प्रमुख होता है। उन्हें परिवहन आयुक्त (टी सी) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है, जो राज्य परिवहन प्राधिकरण के सभापति भी हैं। परिवहन आयुक्त, परिवहन विभाग का प्रमुख होने के नाते, राज्य में आर टी ओ के समग्र कामकाज के लिए उत्तरदायी है। उन्हें अपर परिवहन आयुक्त/संयुक्त परिवहन आयुक्त, तीन उप-परिवहन आयुक्त और एक सहायक परिवहन आयुक्त द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। आर टी ओ के नेतृत्व में चार सम्भाग⁴ और ए आर टी ओ के नेतृत्व में 16 उप सम्भाग⁵ के साथ राज्य में 20 प्रवर्तन दस्ते⁶ हैं। आर टी ओ/ए आर टी ओ के कार्यालयों की अध्यक्षता आर टी ओ (प्रशासन)/ए आर टी ओ (प्रशासन) द्वारा की जाती है और प्रवर्तन संबंधी गतिविधियों के लिए आर टी ओ (प्रवर्तन)/ए आर टी ओ (प्रवर्तन) भी तैनात किए जाते हैं। मोटर यान अधिनियम, 1988, केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 और उत्तराखण्ड मोटर वाहन नियम, 2011 सम्भागीय परिवहन कार्यालयों की भूमिकाओं और उत्तरदायित्वों को परिभाषित करते हैं। परिवहन विभाग, उत्तराखण्ड सरकार (जी ओ यू) की संगठनात्मक संरचना नीचे दिये गये चार्ट-1.2 में दर्शाई गई है और आर टी ओ के प्रमुख उत्तरदायित्व नीचे चार्ट-1.3 में दिये गये हैं:

चार्ट-1.2: परिवहन विभाग की संगठनात्मक संरचना



चार्ट-1.3: आर टी ओ के उत्तरदायित्व



⁴ देहरादून, पौड़ी, अल्मोड़ा और हल्द्वानी।

⁵ हरिद्वार, ऋषिकेश, टिहरी, उत्तरकाशी, विकासनगर, रुड़की, कोटद्वार, कर्णप्रयाग, रुद्रप्रयाग, टनकपुर, ऊधम सिंह नगर, काशीपुर, रामनगर, पिथौरागढ़, बागेश्वर एवं रानीखेत।

⁶ उपर्युक्त कार्यालयों (04 आर टी ओ+16 ए आर टी ओ) के अंतर्गत 20 प्रवर्तन दस्ते कार्यशील।

1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

विषय विशिष्ट अनुपालन लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह आकलन करना था कि क्या:

1. आर टी ओ⁷ द्वारा अधिनियम/नियमों के अनुसार पंजीकरण, परमिट और फिटनेस प्रमाण पत्र जारी करने के माध्यम से वाहनों के पंजीकरण और उपयोग पर विनियमन और नियंत्रण क्रियान्वित किया गया था;
2. आर टी ओ ने राजस्व (मोटर वाहन कर, जुर्माना, शास्तियाँ, उपकर आदि) का कुशलतापूर्वक आकलन, उद्ग्रहण, संग्रहण और प्रेषण किया तथा बकाया पर प्रभावी कार्रवाई की;
3. आर टी ओ अधिनियम/नियमों के अनुसार प्रभावी रूप से लाइसेंस जारी करने, नवीनीकृत करने और रद्द करने में सक्षम थे; एवं
4. उल्लंघनों को रोकने के लिए पर्याप्त अनुवर्ती कार्रवाई के साथ मोटर वाहन अधिनियमों/नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए आर टी ओ द्वारा प्रवर्तन गतिविधियों को प्रभावी ढंग से संचालित किया गया था। आर टी ओ को अधिदेश का निर्वहन करने के लिए आवश्यक जनशक्ति और उपकरण प्रदान किए गए थे।

1.4 लेखापरीक्षा मानदंड

लेखापरीक्षा मानदंड मुख्य रूप से निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त किए गए थे:

- मोटर यान अधिनियम (एम वी अधिनियम), 1988;
- केंद्रीय मोटर वाहन नियम (सी एम वी आर), 1989;
- उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान सुधार अधिनियम, 2003;
- उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान सुधार नियम, 2003;
- उत्तराखण्ड मोटर वाहन नियम, 2011;
- उत्तराखण्ड सड़क सुरक्षा अधिनियम, 2016;
- उत्तराखण्ड सड़क सुरक्षा निधि नियम, 2017; एवं
- सड़क परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा समय-समय पर जारी की गई अधिसूचनाएँ।

⁷ ए आर टी ओ, आर टी ओ के अधीन लाइसेंस निर्गत करने, पंजीकरण, परमिट, वाहनों की फिटनेस, करों और शुल्क के संग्रह और आर टी ओ के अंतर्गत प्रवर्तन गतिविधियों के लिए उत्तरदायी हैं।

1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली

जुलाई 2024 से फरवरी 2025 के बीच परिवहन आयुक्त, उत्तराखण्ड और परिवहन विभाग के 20 आर टी ओ/ए आर टी ओ में से चार आर टी ओ/ए आर टी ओ⁸ के 2019-24 की अवधि के अभिलेखों की नमूना जाँच की गई। आर टी ओ/ए आर टी ओ का चयन आइडिया⁹ सॉफ्टवेयर के माध्यम से आयोजित स्तरीकृत रैंडम सैंपलिंग को अपनाकर किया गया था। विषय विशिष्ट अनुपालन लेखापरीक्षा के लिए दो-आयामी लेखापरीक्षा पद्धति का उपयोग किया गया था; एक वाहन-4.0 और सारथी-4.0 एप्लिकेशन का डाटा विश्लेषण है और दूसरा विश्लेषण किए गए डाटा का क्षेत्र में सत्यापन¹⁰ है। लेखापरीक्षा के परिणामों पर पहुँचने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य एकत्रित किए गए एवं उनका विश्लेषण किया गया। 25 जुलाई 2024 को सचिव, परिवहन विभाग, जी ओ यू के साथ एक प्रवेश सम्मेलन आयोजित किया गया जिसमें लेखापरीक्षा उद्देश्यों, कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली पर चर्चा की गई। बहिर्गमन गोष्ठी 25 जुलाई 2025 को अपर सचिव, परिवहन विभाग, जी ओ यू के साथ आयोजित की गई थी। राज्य सरकार से उत्तर 01 अगस्त 2025 को प्राप्त हुए थे। राज्य सरकार के उत्तरों को सम्बन्धित प्रस्तरों में उपयुक्त रूप से सम्मिलित किया गया है।

1.6 वित्तीय स्थिति

परिवहन विभाग परिवहन विभाग के 'मुख्य लेखाशीर्ष 0041- वाहनों पर कर' और 'मुख्य लेखाशीर्ष 1055- विभागीय प्राप्तियों के अंतर्गत राजस्व एकत्रित करता है। प्राप्त राशि को कोषागार में जमा किया जाता है और विभाग अपने व्यय को वहन करने के लिए निधि बजट आवंटन के माध्यम से प्राप्त करता है।

1.6.1 वाहनों पर करों का संग्रहण

'मुख्य लेखाशीर्ष 0041- वाहनों पर कर' के अंतर्गत प्राप्तियों में कर, शुल्क, जुर्माना और शास्तियाँ सम्मिलित हैं। वर्ष 2019-24 की अवधि के दौरान वाहनों पर कर से विभाग की वास्तविक प्राप्तियाँ नीचे दी गई तालिका-1.1 में दर्शाई गई हैं:

⁸ आर टी ओ, देहरादून; आर टी ओ, अल्मोड़ा; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर; और ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग।

⁹ सक्रिय डाटा निष्कर्षण एवं विश्लेषण।

¹⁰ प्रत्येक तालिका के लिए तीस प्रकरण; सत्यापन जनवरी एवं फरवरी 2025 में किया गया।

तालिका-1.1: वाहनों पर करों से प्राप्तियाँ

(₹ करोड़ में)

वित्तीय वर्ष	वित्त लेखों के अनुसार मुख्य लेखाशीर्ष 0041 के अंतर्गत प्राप्तियाँ	राज्य की कुल राजस्व प्राप्तियाँ	कुल राजस्व में वाहनों पर करों का प्रतिशतता में योगदान
1	2	3	4
2019-20	907.80	30,722.57	2.95
2020-21	741.00	38,204.36	1.93
2021-22	889.02	43,056.99	2.06
2022-23	1,211.55	49,082.70	2.47
2023-24	1,389.67	50,615.01	2.75

स्रोत: जी ओ यू के वित्त लेखा।

तालिका-1.1 दर्शाती है कि 2020-21 (कोविड-19 लॉकडाउन के कारण) में प्राप्तियों में कमी आई और 2021-22 से 2023-24 तक अत्यधिक वृद्धि हुई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2019-20 से 2023-24 की अवधि के दौरान कुल राजस्व प्राप्त के प्रतिशत के रूप में मोटर वाहन कर 2.95 प्रतिशत से घटकर 2.75 प्रतिशत हो गया। हालांकि, इसी अवधि के दौरान मोटर वाहन कर में 53.08 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

1.6.2 संग्रह की लागत

2019-24 के दौरान परिवहन विभाग के 'मुख्य लेखाशीर्ष 0041- वाहनों पर कर' के अंतर्गत प्राप्तियों के संग्रह पर किए गए व्यय का प्रतिशत नीचे तालिका-1.2 में दर्शाई गई अवधि के दौरान संग्रह की लागत में वृद्धि को दर्शाता है:

तालिका-1.2 संग्रह की लागत

(₹ करोड़ में)

वर्ष	सकल संग्रह	संग्रह पर व्यय	संग्रह की लागत (संग्रह के सापेक्ष व्यय का प्रतिशत)
1	2	3	4
2019-20	907.80	38.76	4.27
2020-21	741.00	41.18	5.56
2021-22	889.02	43.71	4.92
2022-23	1,211.55	53.17	4.39
2023-24	1,389.67	62.75	4.52

स्रोत: जी ओ यू के वित्त लेखा।

1.7 आभार

भारतीय लेखापरीक्षा और लेखा विभाग विषय विशिष्ट अनुपालन लेखापरीक्षा के दौरान परिवहन विभाग के अधिकारियों एवं कर्मचारियों द्वारा प्रदान किए गए समग्र सहयोग तथा सहायता हेतु आभार प्रकट करता है।

1.8 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

विषय विशिष्ट अनुपालन लेखापरीक्षा के उद्देश्यों के आधार पर आर टी ओ के क्रियाकलाप का विश्लेषण किया गया है। उद्देश्यवार निष्कर्षों पर निम्नलिखित चार अध्यायों में चर्चा की गई है:

अध्याय - 2 : वाहनों के पंजीकरण और उपयोग पर नियंत्रण एवं विनियमन;

अध्याय - 3 : राजस्व संग्रह;

अध्याय - 4 : लाइसेंस का निर्गमन, नवीनीकरण एवं निरस्तीकरण; तथा

अध्याय - 5 : प्रवर्तन गतिविधियाँ एवं मानव संसाधन प्रबंधन।

अध्याय - 2

**वाहनों के पंजीकरण और उपयोग पर
नियंत्रण एवं विनियमन**

अध्याय - 2

वाहनों के पंजीकरण और उपयोग पर नियंत्रण एवं विनियमन

यह अध्याय वाहनों के पंजीकरण, फिटनेस और परमिट जारी करने से संबंधित कमियों को उजागर करता है।

अध्याय का संक्षिप्त विवरण:

- कुल 67,603 वाहन (561 एम्बुलेंस, 34 शैक्षणिक संस्थानों की बसें और 67,008 अन्य परिवहन वाहन), वाहन पोर्टल पर सक्रिय स्थिति के साथ, 31 मार्च 2024 तक वैध फिटनेस प्रमाणपत्र के बिना थे।
- कुल 43,821 गैर-परिवहन वाहनों का पंजीकरण (वाहन पोर्टल पर सक्रिय स्थिति के साथ) जिनका पंजीकरण नवीनीकरण हेतु लंबित था, 31 मार्च 2024 तक नवीनीकृत नहीं किया गया था।
- कुल 2,362 अस्थायी पंजीकरणों को 31 मार्च 2024 तक स्थायी पंजीकरण संख्या नहीं दी गई, जबकि अस्थायी पंजीकरण से छः माह से अधिक की अवधि व्यतीत हो चुकी थी।
- 361 निर्माण उपकरण वाहनों (सी ई वी) को "अन्य" के बजाय भारी, मध्यम या हल्के मोटर वाहन के रूप में गलत वर्गीकृत करने के परिणामस्वरूप ₹ 6.75 लाख के पंजीकरण शुल्क की कम वसूली हुई।
- राज्य में 30 सितम्बर 2015 तक पंजीकृत 12,001 परिवहन वाहनों को गति नियंत्रक की स्थापना सुनिश्चित किए बिना ही फिटनेस प्रमाण पत्र प्रदान कर दिए गए।
- 31 मार्च 2024 तक कुल 6,343 सक्रिय परिवहन वाहनों (एन ओ सी, आयु समाप्त, प्रतिस्थापित, परिवर्तित, आर सी निरस्त, आर सी समर्पित, चोरी और स्क्रेप किए गए वाहनों को छोड़कर) के परमिट की वैधता अवधि की समाप्ति के बाद नवीनीकृत नहीं की गई थी।
- राज्य में 20 शैक्षणिक संस्थान बसें संस्थान के नाम या पदनाम के स्थान पर किसी व्यक्ति के नाम पर पंजीकृत पाई गईं।
- 31 मार्च 2024 तक राज्य में कुल 1,110 वाहन एक से अधिक आर टी ओ/ए आर टी ओ कार्यालयों में पंजीकृत थे।

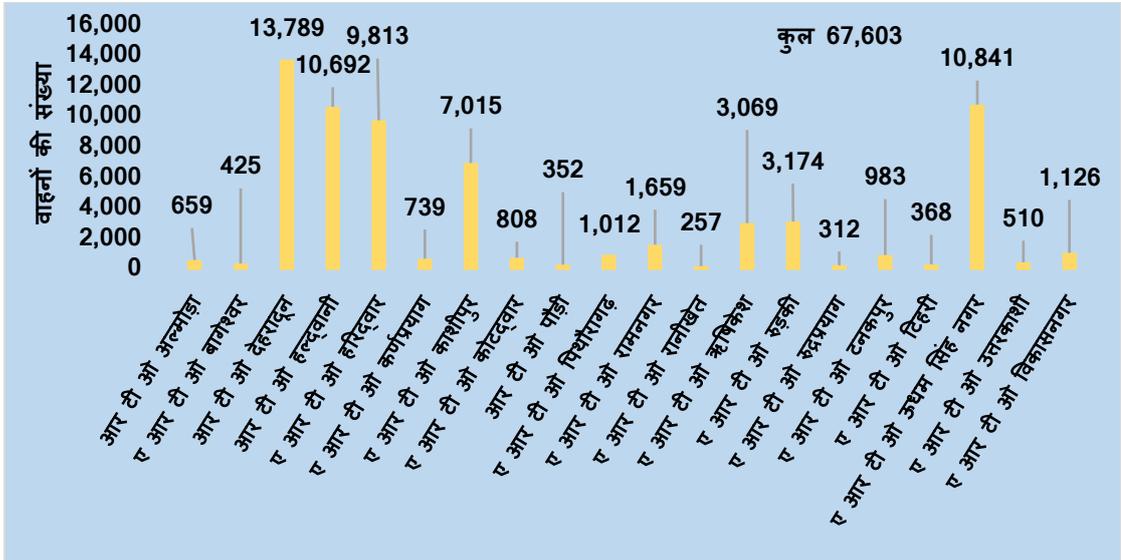
2.1 वैध फिटनेस प्रमाणपत्र के बिना वाहन

मोटर वाहन (एम वी) अधिनियम, 1988 की धारा 56 (1) में परिवहन वाहनों के लिए फिटनेस प्रमाणपत्र जारी करने का प्रावधान किया गया है तथा इस धारा के अनुसार, जब तक किसी परिवहन वाहन के पास वैध फिटनेस प्रमाणपत्र नहीं होता, तब तक उसे पंजीकृत वाहन नहीं माना जाएगा। वाहन का फिटनेस प्रमाणपत्र आर टी ओ/ए आर टी ओ तथा अधिकृत स्वचालित परीक्षण केंद्र (ए टी एस) द्वारा जारी किया जाता है। यह प्रमाणपत्र दर्शाता है कि वाहन पूर्णतः फिट है तथा सड़क पर चलने योग्य है।

केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 62 में परिवहन वाहन के फिटनेस प्रमाणपत्र की वैधता अवधि उल्लेखित है¹। फिटनेस प्रमाणपत्र का नवीनीकरण निरीक्षण अधिकारी या ए टी एस द्वारा निर्दिष्ट परीक्षण किए जाने के बाद ही किया जाएगा।

वाहन पोर्टल डाटा के विश्लेषण के दौरान, यह पाया गया कि 31 मार्च 2024 तक, पोर्टल पर सक्रिय स्थिति² वाले कुल 67,603 वाहन {561 एम्बुलेंस, 34 शैक्षिक संस्थागत बसें (ई आई बी) और 67,008 अन्य परिवहन वाहन (ओ टी वी)} राज्य में वैध फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना थे, जैसा कि नीचे चार्ट-2.1 में विस्तृत रूप से दर्शाया गया है:

चार्ट-2.1: बिना वैध फिटनेस प्रमाणपत्र के वाहन



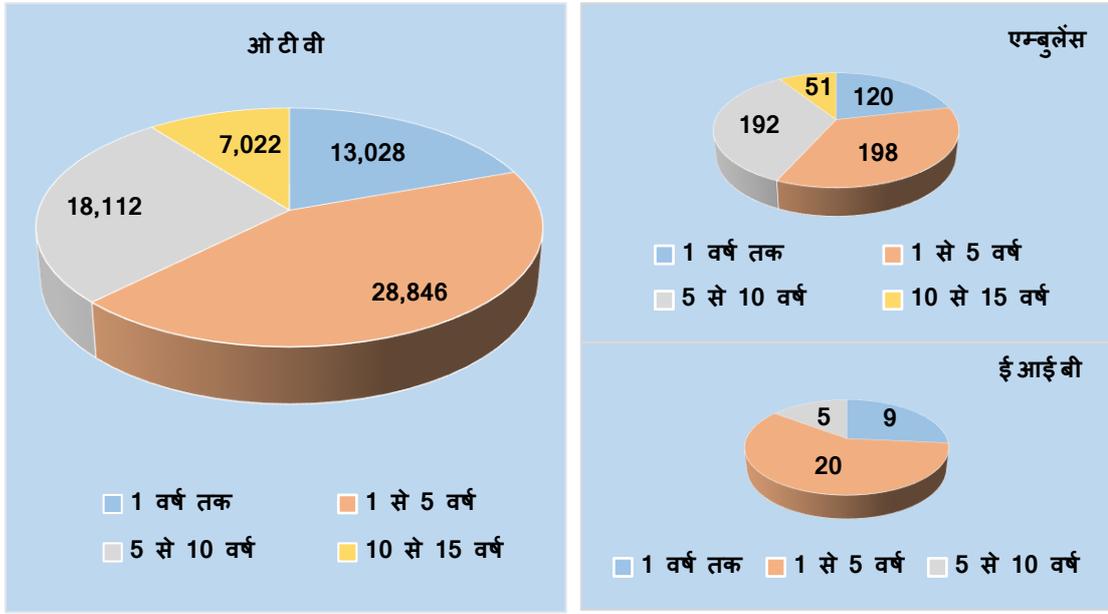
स्रोत: वाहन डाटाबेस।

31 मार्च 2024 तक फिटनेस प्रमाण पत्र के नवीनीकरण न होने का आयु-वार विश्लेषण नीचे चार्ट-2.2 में दिया गया है:

¹ नए परिवहन वाहन के लिए आठ वर्ष तक द्विवार्षिक तथा आठ वर्ष के बाद वार्षिक।

² एन ओ सी, आयु समाप्ति, प्रतिस्थापित, परिवर्तित, आर सी रद्द, आर सी समर्पित, चोरी और स्क्रेप किए गए वाहनों को छोड़कर।

चार्ट-2.2: वैध फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना चलने वाले वाहनों का आयु-वार विश्लेषण



उपरोक्त पोर्टल डाटा को चयनित 216 वाहनों (120 ओ टी वी³, 80 एम्बुलेंस⁴ तथा 16 ई आई बी⁵) के दस्तावेजों को जाँच के माध्यम से सत्यापित किया गया और पाया गया कि 188 वाहनों (103 ओ टी वी, 75 एम्बुलेंस एवं 10 ई आई बी) का जनवरी 2025 तक फिटनेस प्रमाणपत्रों का नवीनीकरण नहीं कराया गया था। इसके अतिरिक्त, यह भी पाया गया कि इन 188 वाहनों में से 42 वाहन (17 ओ टी वी, 24 एम्बुलेंस एवं 01 ई आई बी) के बीमा का नवीनीकरण उनके फिटनेस प्रमाणपत्र की वैधता समाप्ति के पश्चात किया गया था। बिना वैध फिटनेस प्रमाणपत्र के वाहनों का सड़क पर संचालन की संभावना से इन्कार नहीं किया जा सकता, क्योंकि वाहन लोकेशन ट्रैकिंग (वी एल टी) डाटा के विश्लेषण में पाया गया कि 397 परिवहन वाहनों एवं 91 एम्बुलेंस ने अपने फिटनेस प्रमाणपत्र की वैधता समाप्त होने के पश्चात भी अलर्ट प्रेषित किए थे।

राज्य सरकार ने अपने उत्तर (अगस्त 2025) में अवगत कराया कि एम वी अधिनियम, 1988 तथा सी एम वी आर, 1989 के प्रावधानों के अनुसार, उल्लंघन तभी माना जाता है जब वाहन सार्वजनिक स्थानों पर समाप्त हो चुके फिटनेस प्रमाणपत्र के साथ संचालित पाया जाता है। यह भी सूचित किया गया कि विभाग द्वारा वर्ष 2019-24 की अवधि

³ आर टी ओ देहरादून-30; आर टी ओ अल्मोड़ा-30; ए आर टी ओ ऊधम सिंह नगर-30; ए आर टी ओ रुद्रप्रयाग-30।

⁴ आर टी ओ, देहरादून-30; आर टी ओ, अल्मोड़ा-16; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर-28; ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग-06।

⁵ आर टी ओ, देहरादून-08; आर टी ओ, अल्मोड़ा-01; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर-07।

में बिना वैध फिटनेस प्रमाणपत्रों के संचालित वाहनों के विरुद्ध कुल 34,990 चालान जारी किए गए।

विभाग द्वारा ऐसे चालानों का जारी किया जाना इस तथ्य का द्योतक है कि उक्त अवधि के दौरान राज्य में बिना वैध फिटनेस प्रमाणपत्रों के वाहन वास्तव में सड़कों पर संचालित हो रहे थे।

अनुशंसा-1:

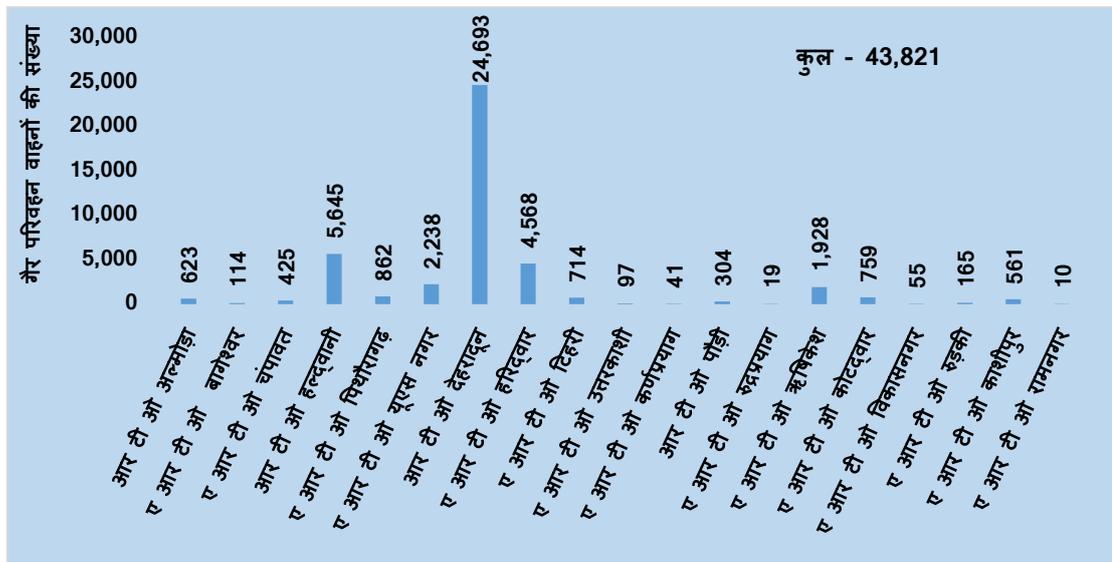
जिन वाहनों की फिटनेस वैधता समाप्त हो गई है, उनके वाहन स्वामियों को निर्दिष्ट अंतराल पर एस एम एस के माध्यम से नोटिस या अलर्ट प्रेषित करने के लिए एक प्रणाली विकसित की जानी चाहिए।

2.2 गैर-परिवहन मोटर वाहनों का पंजीकरण समाप्ति के बाद नवीनीकृत न होना

एम वी अधिनियम, 1988 की धारा 41 (7) के अंतर्गत, मोटर वाहन का पंजीकरण प्रमाणपत्र जारी होने की तिथि से केवल 15 वर्ष की अवधि के लिए वैध रहता है। सी एम वी आर, 1989 का नियम 52 गैर-परिवहन वाहनों के पंजीकरण के नवीनीकरण को प्रावधानित करता है, और स्पष्ट करता है कि ऐसे नवीनीकरण हेतु आवेदन पंजीकरण की समाप्ति से 60 दिन पूर्व किया जा सकता है।

वाहन पोर्टल डाटा के अनुसार यह संज्ञान में आया कि 31 मार्च 2024 तक कुल 43,821 गैर-परिवहन वाहन (पोर्टल पर सक्रिय स्थिति के साथ), जिनके पंजीकरण का नवीनीकरण किया जाना अपेक्षित था, नवीनीकरण नहीं किया गया था। ऐसे वाहनों का कार्यालयवार विवरण नीचे चार्ट-2.3 में दिया गया है:

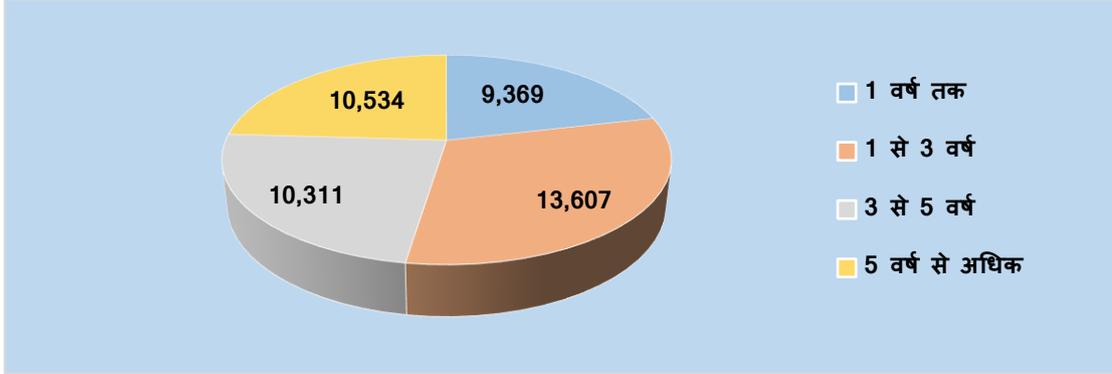
चार्ट-2.3: अवधि समाप्त होने के पश्चात गैर-परिवहन मोटर वाहनों के पंजीकरण का नवीनीकरण न होना



स्रोत: वाहन डाटाबेस।

31 मार्च 2024 तक पंजीकरण के नवीनीकरण न होने का आयु-वार विश्लेषण नीचे चार्ट-2.4 में दिया गया है:

चार्ट-2.4: गैर-परिवहन मोटर वाहनों के पंजीकरण के नवीनीकरण न होने का आयु-वार विश्लेषण



नमूना जाँच की गई चार इकाइयों के 109 चयनित प्रकरणों के अभिलेखों की जाँच द्वारा वाहन पोर्टल डाटा के सत्यापन के दौरान पाया गया कि 70 (64 प्रतिशत) गैर-परिवहन वाहनों ने जनवरी 2025 तक अपने पंजीकरण का नवीनीकरण नहीं कराया था, जैसा कि **परिशिष्ट-2.1** में वर्णित है। पंजीकरण का नवीनीकरण किए बिना इन वाहनों के सड़क पर संचालित होने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता है।

राज्य सरकार ने अपने उत्तर (अगस्त 2025) में अवगत कराया कि एम वी अधिनियम, 1988 तथा सी एम वी आर, 1989 के प्रावधानों के अनुसार उल्लंघन तभी माना जाता है, जब कोई वाहन बिना पंजीकरण के सार्वजनिक स्थानों पर संचालित पाया जाता है। आगे यह भी अवगत कराया गया कि विभाग द्वारा अवधि 2019-24 के दौरान बिना पंजीकरण के नवीनीकरण के संचालित वाहनों के विरुद्ध कुल 54 चालान जारी किए गए।

विभाग द्वारा इन चालानों का जारी किया जाना, स्वतः ही संकेत देता है कि ऐसे वाहन बिना नवीनीकृत पंजीकरण के सड़कों पर संचालित हो रहे थे।

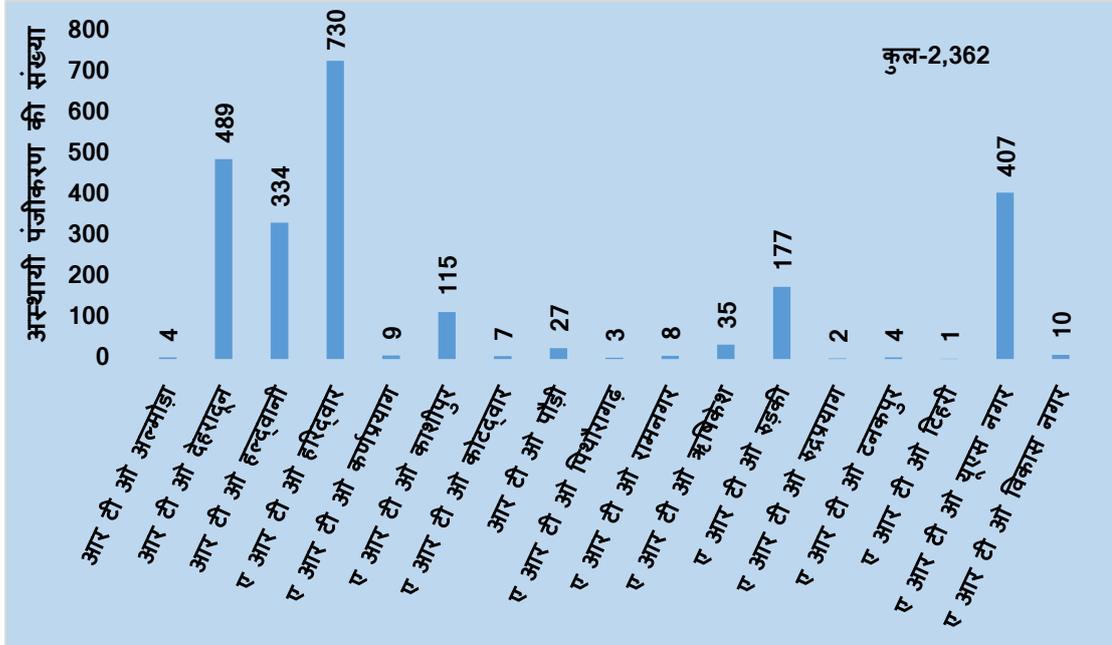
2.3 अस्थायी पंजीकरण के बाद स्थायी पंजीकरण न होना

एम वी अधिनियम, 1988 की धारा 43 यह समय-सीमा देती है कि किसी वाहन का अस्थायी पंजीकरण एक महीने के लिए वैध होता है और इसका नवीनीकरण नहीं किया जा सकता। कुछ परिस्थितियों में⁶, सी एम वी आर, 1989 का नियम 53-बी, वाहनों के अस्थायी पंजीकरण को अधिकतम छः माह के लिए प्रावधानित करता है।

⁶ डीलर जिस राज्य में स्थित है, उसके अतिरिक्त किसी अन्य राज्य में खरीदी गई चेसिस के लिए जारी होने की तिथि से छः महीने के लिए अस्थायी पंजीकरण का प्रावधान।

वाहन पोर्टल डाटा के अनुसार, राज्य में 31 मार्च 2024 तक कुल 2,362 वाहनों को अस्थायी पंजीकरण के बाद स्थायी पंजीकरण संख्या नहीं दी गई थी⁷। ऐसे वाहनों का कार्यालयवार विवरण नीचे चार्ट-2.5 में दिया गया है:

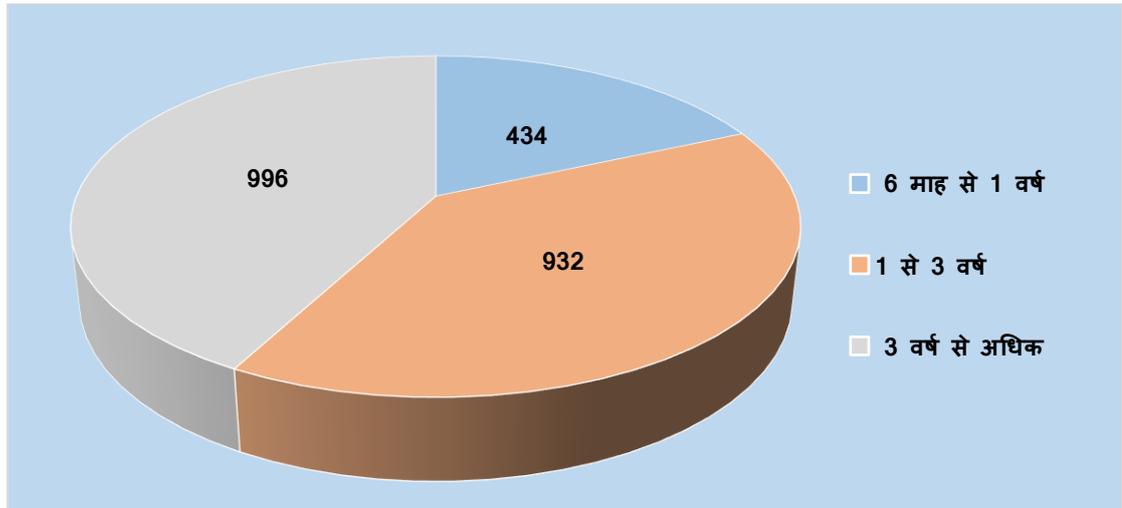
चार्ट-2.5: अस्थायी पंजीकरण के बाद स्थायी पंजीकरण न होना



स्रोत: वाहन डाटाबेस।

31 मार्च 2024 तक अस्थायी पंजीकरण के बाद स्थायी पंजीकरण न करने वाले वाहनों का आयु-विश्लेषण नीचे चार्ट-2.6 में दिया गया है:

चार्ट-2.6: अस्थायी पंजीकरण के बाद स्थायी पंजीकरण न होने का आयु-विश्लेषण



⁷ 02 डबल्यू एन-652, 2 डबल्यू टी-1, 3 डबल्यू टी-93, 04 डबल्यू आई सी-1, एच जी वी-219, एच एम वी-3, एच पी वी-4, एल जी बी-92, एल एम वी -1095, एल पी वी-34, एम जी वी-47, एम एम वी-12, एम पी वी-01, ओ टी एच-108

66 चयनित प्रकरणों⁸ के अभिलेखों की जाँच द्वारा आँकड़ों का सत्यापन किया गया और पाया गया कि सभी चयनित वाहनों में अस्थायी पंजीकरण के उपरांत स्थायी पंजीकरण जनवरी 2025 तक नहीं कराया गया था।

राज्य सरकार ने उत्तर दिया (अगस्त 2025) कि सी एम वी आर, 1989 के नियम 53 (बी) के अनुसार अस्थायी पंजीकरण की वैधता छः माह की अवधि के लिए होती है। इसके अतिरिक्त, बहिर्गमन गोष्ठी (25 जुलाई 2025) के दौरान तथ्य को स्वीकार करते हुए अवगत कराया कि वर्तमान में वाहन सॉफ्टवेयर में अस्थायी पंजीकरण वाले वाहनों को ट्रैक करने हेतु प्रणाली नहीं है और ऐसी प्रणाली को वाहन प्लेटफॉर्म में विकसित एवं सम्मिलित करने की आवश्यकता है।

2.4 निर्माण उपकरण वाहनों का गलत वर्गीकरण

सी एम वी आर, 1989 के नियम⁹ 81 के अनुसार, निर्माण उपकरण वाहनों¹⁰ (सी ई वी) को "अन्य" श्रेणी में वर्गीकृत किया गया था तथा ऐसे सी ई वी से ₹ 3,000 प्रति वाहन का पंजीकरण शुल्क उद्गृहीत किया जाना था।

राज्य में 2019-24 के दौरान पंजीकृत सी ई वी के वाहन पोर्टल डाटा के विश्लेषण में पाया गया कि 375 सी ई वी में से 361 को गलती से "अन्य" के स्थान पर भारी मोटर वाहन (एच एम वी), मध्यम मोटर वाहन (एम एम वी) या हल्के मोटर वाहन (एल एम वी) के रूप में वर्गीकृत किया गया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 6.76 लाख के पंजीकरण शुल्क की कम वसूली हुई, जिसका विवरण नीचे तालिका-2.1 में दिया है:

तालिका-2.1: पंजीकरण शुल्क की कम वसूली

(धनराशि ₹ में)

वाहनों का वर्गीकरण	वाहनों की संख्या	निर्धारित शुल्क (प्रति वाहन)	उद्गृहीत शुल्क (प्रति वाहन)	कम वसूली (प्रति वाहन)	कुल कम वसूली
एम एम वी ¹¹	1	3,000	0	3,000	3,000
एल एम वी	22	3,000	600	2,400	52,800
एम एम वी	226	3,000	1,000	2,000	4,52,000
एच एम वी	112	3,000	1,500	1,500	1,68,000
कुल	361				6,75,800

स्रोत: वाहन डाटाबेस।

⁸ आर टी ओ, देहरादून (30 प्रकरण), आर टी ओ, अल्मोड़ा (04 प्रकरण); ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर (30 प्रकरण); ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग (02 प्रकरण)।

⁹ दिनांक 29 दिसंबर 2016 की अधिसूचना के माध्यम से संशोधित।

¹⁰ सी ई वी का अर्थ है रबर टायर युक्त स्व-चालित मशीन, पहिएदार कॉम्पैक्टर, पहिएदार हाइड्रोलिक उत्खनक, पहिया/बैकहो लोडर, स्किड स्टीयर लोडर, डम्पर, मोटर ग्रेडर, मोबाइल क्रेन, डोजर और पेवर आदि।

¹¹ इस वाहन को एम एम वी के रूप में वर्गीकृत किया गया था लेकिन इसके लिए कोई पंजीकरण शुल्क नहीं लिया गया था।

इस डाटा की पुष्टि चयनित 61 प्रकरणों¹² के अभिलेखों के सत्यापन के दौरान की गई। राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) बताया कि संबंधित कार्यालयों में वसूली की प्रक्रिया गतिमान है।

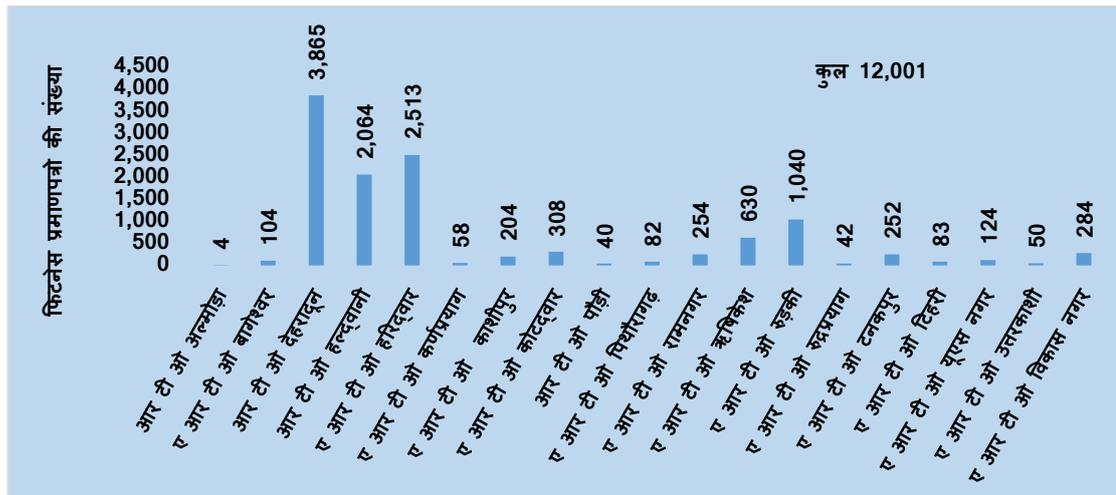
2.5 गति नियंत्रक की स्थापना सुनिश्चित किए बिना फिटनेस प्रमाणपत्र जारी किया जाना

उत्तराखण्ड सरकार द्वारा 31 जनवरी 2017 को जारी अधिसूचना¹³ निर्धारित करती है कि 01 अक्टूबर 2015 से पूर्व निर्मित परिवहन वाहनों में अधिकतम पूर्व-निर्धारित गति 80 किलोमीटर प्रति घंटा का गति नियंत्रक लगाया जाएगा और जोखिम वाली वस्तुओं का परिवहन करने वाले वाहनों में अधिकतम पूर्व-निर्धारित गति 60 किलोमीटर प्रति घंटा का गति नियंत्रक लगाया जाएगा।

इसके अतिरिक्त, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (मोर्थ) ने गति नियंत्रकों का डाटा वाहन पोर्टल के साथ एकीकृत करने हेतु निर्देशित (फरवरी 2018) किया था। इस आदेश में वाहन की फिटनेस जाँच के समय गति नियंत्रक का विशिष्ट पहचान संख्या वाहन पोर्टल पर दर्ज करने हेतु आर टी ओ को निर्देशित किया गया था।

वाहन पोर्टल के डाटा के विश्लेषण से यह पाया गया कि राज्य में 30 सितंबर 2015 तक पंजीकृत कुल 12,001 परिवहन वाहनों को वर्ष 2019-24 के दौरान वाहन पोर्टल पर गति नियंत्रक की विशिष्ट पहचान संख्या दर्ज किए बिना फिटनेस प्रमाण पत्र जारी किए गए। यह दर्शाता है कि आर टी ओ द्वारा गति नियंत्रक की स्थापना सुनिश्चित नहीं की गई, जिसका विवरण नीचे चार्ट-2.7 में दिया गया है:

चार्ट-2.7: गति नियंत्रक की स्थापना सुनिश्चित किए बिना फिटनेस प्रमाण पत्र जारी किए गए



स्रोत: वाहन डाटाबेस।

¹² आर टी ओ, अल्मोड़ा (06 प्रकरण), आर टी ओ, देहरादून (30 प्रकरण); ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर (25 प्रकरण)।

¹³ संख्या 85/ix-1/2016/33/2013।

उपरोक्त डाटा का सत्यापन 94 प्रकरणों¹⁴ के अभिलेखों की जाँच के दौरान किया गया और पाया कि गति नियंत्रकों की विशिष्ट पहचान संख्या जनवरी/फरवरी 2025 तक वाहन पोर्टल में दर्ज नहीं की गई थी।

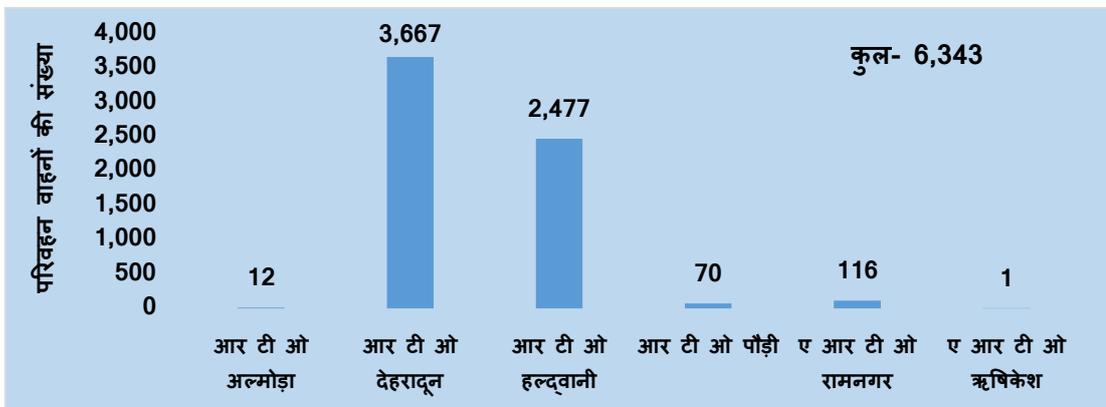
राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) कहा कि प्रकरणों का सत्यापन किया जाएगा और वाहनों में गति नियंत्रक की स्थापना सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई की जाएगी।

2.6 परिवहन वाहनों के परमिट का नवीनीकरण न किया जाना

एम वी अधिनियम, 1988 की धारा 66 (1) और 88 (1) के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्रों में वैध परमिट के साथ परिवहन वाहन चलाने का प्रावधान है और ऐसे परमिट की वैधता पाँच वर्ष की अवधि के लिए होगी। इसके अतिरिक्त, उक्त अधिनियम की धारा 81 (2) निर्धारित करती है कि परमिट की समाप्ति तिथि से कम से कम 15 दिन पहले प्रस्तुत आवेदन पर उसका नवीनीकरण किया जा सकता है। परिवहन वाहन परमिट एक कानूनी दस्तावेज है, जो राज्य या सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा जारी किया जाता है, जो किसी मोटर वाहन को मोटर वाहन अधिनियम और नियमों में उल्लिखित निर्दिष्ट उद्देश्य के लिए परिवहन वाहन के रूप में उपयोग करने के लिए अधिकृत करता है।

वाहन पोर्टल डाटा के विश्लेषण में पाया गया कि 31 मार्च 2024 तक कुल 6,343 सक्रिय परिवहन वाहनों (एन ओ सी, आयु समाप्त, प्रतिस्थापित, परिवर्तित, निरस्त आर सी, समर्पित आर सी, चोरी और स्क्रेप किए गए वाहनों को छोड़कर) के परमिट वैधता अवधि समाप्त होने के बाद भी नवीनीकृत नहीं किए गए थे। जिन वाहनों के परमिट नवीनीकृत नहीं किए गए, उनका कार्यालयवार विवरण नीचे चार्ट-2.8 में दिया गया है:

चार्ट-2.8: परमिट नवीनीकरण के बिना परिवहन वाहन

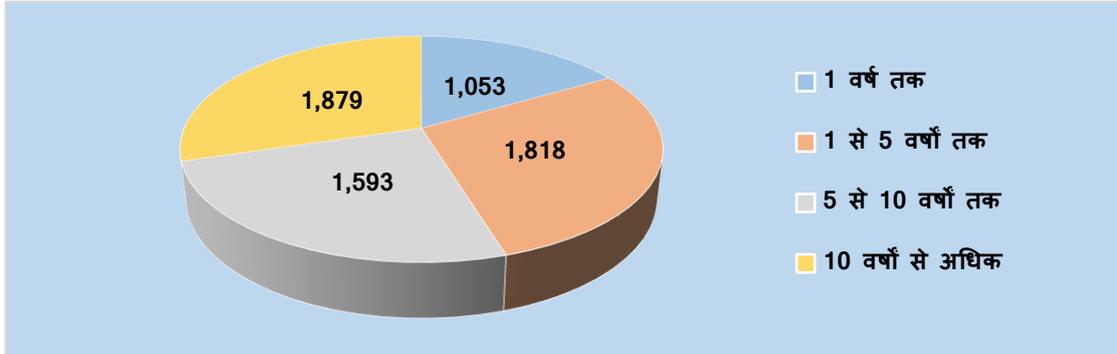


स्रोत: वाहन डाटाबेस।

¹⁴ आर टी ओ, देहरादून (30 प्रकरण); आर टी ओ, अल्मोड़ा (04 प्रकरण); ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर (30 प्रकरण) एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग (30 प्रकरण)।

31 मार्च 2024 तक परमिट नवीनीकरण के बिना परिवहन वाहनों का आयु-वार विश्लेषण नीचे चार्ट-2.9 में दिया गया है:

चार्ट-2.9: परमिट नवीनीकरण के बिना परिवहन वाहनों का आयु-वार विश्लेषण



उपरोक्त चार्ट-2.8 में देखा जा सकता है, ए आर टी ओ, रामनगर तथा ए आर टी ओ, ऋषिकेश द्वारा ऐसा किए जाने के लिए अधिकृत न होते हुए भी 117 वाहनों को परमिट जारी किए गए थे। उपरोक्त डाटा का सत्यापन (जनवरी 2025) चयनित 42 प्रकरणों¹⁵ के अभिलेखों की जाँच के माध्यम से किया गया और पाया गया कि 42 में से 35 वाहनों¹⁶ का जनवरी 2025 तक परमिट का नवीनीकरण नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, यह भी देखा गया कि इन 35 वाहनों में से नौ वाहनों का बीमा, परमिट की वैधता समाप्ति के पश्चात नवीनीकृत किया गया था। परमिट की वैधता समाप्ति के पश्चात इन वाहनों के सड़क पर संचालित होने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

राज्य सरकार ने उत्तर (अगस्त 2025) दिया कि परमिट का नवीनीकरण न कराया जाना अपने आप में उल्लंघन नहीं माना जाता। तथापि, विभाग द्वारा 2019-24 की अवधि के दौरान बिना वैध परमिट के संचालित वाहनों के विरुद्ध 28,896 चालान जारी किए गए।

विभाग द्वारा इन चालानों का निर्गत करना स्वतः ही संकेत देता है कि बिना वैध परमिट वाले वाहन सड़कों पर संचालित हो रहे थे।

अनुशंसा-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।

¹⁵ आर टी ओ, देहरादून (30) और आर टी ओ, अल्मोड़ा (12)।

¹⁶ आर टी ओ, देहरादून (28) और आर टी ओ, अल्मोड़ा (07)।

2.7 शैक्षणिक संस्थान की बसों का व्यक्तिगत नाम पर पंजीकृत किया जाना

एम वी अधिनियम, 1988 की धारा 2 (11) के अनुसार, शैक्षणिक संस्थान बस (ई आई बी) किसी कॉलेज, स्कूल या अन्य शैक्षणिक संस्थान के स्वामित्व वाला वाहन है, जिसका उपयोग केवल उस शैक्षणिक संस्थान की गतिविधियों से संबंधित छात्रों या कर्मचारियों के परिवहन हेतु किया जाता हो। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, ई आई बी केवल संस्थान के नाम या संस्थान के पदनाम जैसे-प्रबंधक, प्रधानाचार्य आदि पर ही पंजीकृत की जा सकती है एवं किसी व्यक्ति/व्यक्तिगत के नाम पर पंजीकृत नहीं की जा सकती।

वाहन पोर्टल डाटा के अनुसार, 31 मार्च 2024 तक राज्य में कुल 20 ई आई बी संस्थान के नाम या पदनाम के बजाय किसी व्यक्ति के नाम पर पंजीकृत थीं। इस डाटा की पुष्टि जनवरी 2025 में चयनित चार इकाइयों में से दो इकाइयों के ई आई बी से संबंधित सात प्रकरणों¹⁷ के अभिलेखों के सत्यापन के दौरान हुई। आर टी ओ, अल्मोड़ा एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग में इस प्रकार का कोई प्रकरण नहीं पाया गया। बहिर्गमन गोष्ठी (25 जुलाई 2025) के दौरान, राज्य सरकार ने अवगत कराया कि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए गए प्रकरणों की समीक्षा की जाएगी।

2.8 वाहन का एक से अधिक आर टी ओ में पंजीकृत होना

बिक्री प्रमाणपत्र अर्थात फॉर्म-21, एक अनिवार्य दस्तावेज़ है, जो पंजीकरण के समय आवश्यक है, जिसमें वाहन का चेसिस नंबर (वी आई एन- वाहन पहचान संख्या) और इंजन नंबर अंकित होता है, जो विशिष्ट कोड होता है, जिसे वाहन के पंजीकरण के समय दर्ज किया जाता है। इसके अतिरिक्त, केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 58 में मोटर वाहन का एक पंजीकरण प्राधिकारी के अधिकार क्षेत्र से दूसरे पंजीकरण प्राधिकारी के अधिकार क्षेत्र में स्थानांतरित होने वाले प्रकरण में वाहन के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र (एन ओ सी¹⁸) जारी किये जाने का प्रावधान है।

वाहन पोर्टल डाटा के विश्लेषण में यह पाया गया कि 31 मार्च 2024 तक राज्य में कुल 1,110 वाहन एक से अधिक आर टी ओ/ए आर टी ओ कार्यालयों में पंजीकृत थे। यह डाटा चेसिस नंबर एवं इंजन नंबर की समानता की पुष्टि के आधार पर प्राप्त किया गया था।

¹⁷ आर टी ओ, देहरादून-04; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर-03।

¹⁸ एन ओ सी प्राप्त करने पर ही, पिछले पंजीकरण प्राधिकारी से प्राप्त वाहन पंजीकरण संख्या निरस्त हो पाती है एवं वाहन का पंजीकरण किसी अन्य पंजीकरण प्राधिकारी द्वारा किया जा सकता है।

इस डाटा का सत्यापन नमूना जाँच किए गए चार में से तीन इकाइयों के 76 प्रकरणों¹⁹ के अभिलेखों की जाँच के दौरान किया गया एवं टिप्पणी को सही पाया गया।

राज्य सरकार ने अवगत (अगस्त 2025) कराया कि राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र (एन आई सी) को डुप्लिकेट वाहन पंजीकरण डाटा की सूची उपलब्ध करने हेतु पत्र, अनुस्मारक सहित प्रेषित किया गया है, जोकि अभी भी एन आई सी से प्राप्त होनी प्रतीक्षारत है।

2.9 मानकों का पालन किए बिना स्वचालित फिटनेस परीक्षण केंद्र संचालित किया जाना

मोर्थ ने अधिसूचना संख्या 652 (ए) दिनांक 23 सितंबर 2021 के माध्यम से स्वचालित परीक्षण केंद्रों (ए टी एस) की वैधता, विनियमन एवं नियंत्रण, वाहन फिटनेस परीक्षण और स्वचालित उपकरणों के माध्यम से फिटनेस प्रमाणपत्र जारी करने की प्रक्रिया को अधिसूचित किया है। केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 175 के अंतर्गत निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार ए टी एस का पंजीकरण अनिवार्य है।

यह पाया गया कि भारत सरकार के कोष से राज्य भर में कुल सात²⁰ ए टी एस का निर्माण किया जा रहा था, जिनका संचालन निजी क्षेत्र द्वारा किया जा रहा था। इनमें से तीन, ए टी एस (ऊधम सिंह नगर, देहरादून में डोईवाला तथा हल्द्वानी) मार्च 2024 तक क्रियाशील हो गए थे। उत्तराखण्ड सरकार ने शा आ संख्या 727 दिनांक 29 दिसंबर 2021 के द्वारा आयुक्त, परिवहन विभाग, उत्तराखण्ड को डोईवाला, देहरादून और ऊधम सिंह नगर जिलों में प्रस्तावित ए टी एस को निजी क्षेत्र के माध्यम से संचालित करने हेतु सभी आवश्यक कार्रवाई करने के लिए अधिकृत किया।

ए टी एस, ऊधम सिंह नगर का संयुक्त निरीक्षण (12 सितंबर 2022) ए आर टी ओ (प्रशासन) और सम्भागीय निरीक्षक (आर आई), तकनीकी द्वारा किया गया और उनकी रिपोर्ट के अनुसार निम्नलिखित बिंदु पाए गए :

- ✓ तिपहिया और हल्के वाहनों के लिए परीक्षण पथ की चौड़ाई केवल 4.90 मीटर थी तथा मध्यम वाहन और भारी वाहन के लिए यह पाँच मीटर थी, जबकि दोनों प्रकार के वाहनों के लिए सात मीटर की चौड़ाई आवश्यक है।
- ✓ दोनों प्रकरणों में, परीक्षण पथ की लम्बाई आवश्यक मानक 32 मीटर से 0.2 मीटर कम पाई गई।

¹⁹ आर टी ओ, देहरादून (30 प्रकरण); आर टी ओ, अल्मोड़ा (16 प्रकरण); ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर (30 प्रकरण)।

²⁰ देहरादून में दो (डोईवाला एवं विकास नगर), ऊधम सिंह नगर, हल्द्वानी, हरिद्वार, रूड़की, टनकपुर।

- ✓ ट्रक ट्रेलर के प्रकरण में, जब प्रवेश द्वार का उपयोग किया जाता है, तो ट्रेलर बाहर रह जाता है जबकि ट्रक/ट्रैक्टर प्रवेश करता है। प्रवेश द्वार थोड़ा ढलान वाला होता है।
- ✓ आगे/पीछे बूम/बकेट से सुसज्जित निर्माण वाहनों के परीक्षण का कोई प्रावधान नहीं है।
- ✓ मल्टी-एक्सल/आर्टिकुलेटेड वाहनों के ट्रेलरों के परीक्षण की कोई व्यवस्था नहीं है।
- ✓ परीक्षण केंद्र निचले इलाके में स्थित है और बरसात के मौसम में पानी जमा होने के कारण काम बाधित होने की संभावना अधिक है।
- ✓ वाहनों के चेसिस सत्यापन/निरीक्षण की कोई व्यवस्था नहीं है।
- ✓ ए टी एस 33 केवी हाई वोल्टेज लाइन के नीचे स्थित है।
- ✓ निरीक्षण दल को कार्यबल एवं योग्यता से संबंधित दस्तावेज उपलब्ध नहीं कराए गए।

इस आपत्ति की पुष्टि हेतु लेखापरीक्षा दल, आर आई (तकनीकी), ऊधम सिंह नगर के साथ ए टी एस, ऊधम सिंह नगर का संयुक्त भौतिक निरीक्षण (24 जनवरी 2025) करने के लिए गया, जोकि, ए टी एस संचालक के द्वारा इंकार किए जाने के कारण पूरा नहीं हो सका। यह ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर और परिवहन आयुक्त कार्यालय को अवगत कराया गया, परन्तु उनके द्वारा कोई उत्तर नहीं दिया गया।



चित्र-2.1: ए टी एस, ऊधम सिंह नगर

इसके अतिरिक्त, यह पाया गया कि ए टी एस संचालक, जो निजी भागीदार था, सरकारी विभाग के नाम का उपयोग कर रहा है (जैसा कि चित्र-2.1 में दर्शाया गया है), जिससे हितधारकों को भ्रमित किया जा रहा है। जबकि यह 'परिवहन विभाग द्वारा अधिकृत' के रूप में स्पष्ट रूप से उल्लेखित होना चाहिए।

इन कमियों के बावजूद, परिवहन आयुक्त कार्यालय ने 05 नवंबर 2022 से मैसर्स प्रणाम बिल्डर्स प्राइवेट लिमिटेड को परीक्षण केंद्रों का कार्यादेश दिया, जो दर्शाता है कि विभाग ने मोर्थ अधिसूचना में दिए गए नियमों और शर्तों का उचित संज्ञान नहीं लिया

था। आर आई (तकनीकी), देहरादून के साथ ए टी एस, डोईवाला, देहरादून (10 फरवरी 2025) के संयुक्त भौतिक निरीक्षण में कोई महत्वपूर्ण कमी नहीं मिली। राज्य सरकार ने उत्तर (अगस्त 2025) दिया कि अनुमति आर टी ओ, हल्द्वानी की निरीक्षण रिपोर्ट के आधार पर दी गई थी, जिसमें ऐसी कोई कमियाँ उजागर नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त, बहिर्गमन गोष्ठी (25 जुलाई 2025) के दौरान, यह अवगत कराया गया कि विभाग ऊधम सिंह नगर में ए टी एस का पुनः निरीक्षण करेगा। आर टी ओ, हल्द्वानी की निरीक्षण रिपोर्ट के संबंध में उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि रिपोर्ट में क्षेत्र की समग्र चौड़ाई का उल्लेख किया गया है, लेकिन विशेष रूप से निरीक्षण ट्रैक का उल्लेख नहीं किया गया है।

अध्याय - 3

राजस्व संग्रह

अध्याय - 3

राजस्व संग्रह

परिवहन विभाग वाहन पंजीकरण, फिटनेस प्रमाणपत्र और उनके द्वारा प्रदान की जाने वाली अन्य सेवाओं से संबंधित करों और शुल्कों के आरोपण, मूल्यांकन और संग्रहण के लिए उत्तरदायी है, जिसके लिए राज्य सरकार द्वारा प्रत्येक वित्तीय वर्ष के लिए वित्तीय लक्ष्य निर्धारित किए जाते हैं। इस अध्याय में राजस्व संग्रहण और अन्य वित्तीय मुद्दों से संबंधित टिप्पणियों पर चर्चा की गई है।

अध्याय का संक्षिप्त विवरण:

- 2022-23 को छोड़कर, 2019-24 की अवधि के दौरान विभाग द्वारा राजस्व संग्रहण के लिए निर्धारित लक्ष्य प्राप्त नहीं किए गए थे।
- कुल 65,931 वाहनों पर ₹ 361.86 करोड़ का कर बकाया था। इनमें से 18,892 वाहनों पर ₹ 176.81 करोड़ पाँच वर्षों से अधिक समय से बकाया था।
- वायु प्रदूषण के विभिन्न उपायों के कार्यान्वयन और शहरी परिवहन प्रणाली में सुधार के उद्देश्य से 31 मार्च 2024 तक ₹ 209.20 करोड़ की राशि का ग्रीन सेस संग्रहीत किया गया था, हालाँकि, सरकार द्वारा 31 मार्च 2024 तक केवल ₹ 10 करोड़ अवमुक्त किए गए थे।
- वाहन एप्लीकेशन में ग्रीन सेस की संशोधित दरें 26 दिनों के विलम्ब से अद्यतन की गईं, जिसके कारण इस अवधि के दौरान परिवहन वाहनों पर ग्रीन सेस कम दरों पर लगाया गया, जिसके परिणामस्वरूप राज्य में 2,960 वाहनों से ₹ 9.77 लाख के ग्रीन सेस की कम वसूली हुई।
- वर्ष 2019-24 की अवधि के दौरान विभाग को वाहनों से कर के रूप में ₹ 3,819.00 करोड़ की राशि प्राप्त हुई, जिसमें से ₹ 76.38 करोड़ दुर्घटना राहत कोष में जमा किए जाने थे। तथापि, केवल ₹ 30.02 करोड़ (39 प्रतिशत) की राशि ही कोष में जमा की गई, जिससे ₹ 46.36 करोड़ शेष रह गए।
- कर वापसी की प्रक्रिया मैनुअल रूप से की जा रही थी क्योंकि वाहन 4.0 एप्लीकेशन में इसका कोई प्रावधान नहीं था।
- मार्च 2024 तक सड़क सुरक्षा निधि में ₹ 95.75 करोड़ की राशि संग्रहीत की गई, तथापि, विभिन्न विभागों को सड़क सुरक्षा उपायों के लिए केवल ₹ 39.74 करोड़ अवमुक्त किए गए।

3.1 लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी

वित्त विभाग द्वारा निर्धारित प्रारूप में आय-व्यय के अनुमान माँगे जाते हैं, जिसके आधार पर राज्य सरकार द्वारा लक्ष्य निर्धारित किए जाते हैं। राज्य सरकार द्वारा निर्धारित लक्ष्य एवं उसके सापेक्ष उपलब्धियों का विवरण नीचे तालिका-3.1 में दिया गया है:

तालिका-3.1: राजस्व लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी

(₹ करोड़ में)

वित्तीय वर्ष	सरकार द्वारा निर्धारित लक्ष्य	उपलब्धि*	अधिकता (+)/कमी (-) (प्रतिशत में)
2019-20	965.00	880.03	(-) 84.97 (8.81)
2020-21	980.00	712.50	(-) 267.50 (27.30)
2021-22	1,050.00	861.10	(-) 188.90 (17.99)
2022-23	1,155.00	1,158.37	(+) 3.37 (0.29)
2023-24	1,475.00	1,296.46	(-) 178.54 (12.10)

स्रोत: विभागीय आँकड़े।

*उपलब्धि में परिवहन विभाग के मुख्य लेखा शीर्ष "मु. लेखाशीर्ष 0041- वाहनों पर कर" और "मु. लेखाशीर्ष 1055- विभागीय प्राप्तियों" के अंतर्गत प्राप्त राजस्व शामिल है।

उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है कि विभाग 2022-23 को छोड़कर 2019-24 के दौरान सरकार द्वारा निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त नहीं कर सका।

राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) उत्तर दिया कि वित्तीय वर्ष 2019-20 से वित्तीय वर्ष 2021-22 तक कोविड-19 महामारी के कारण परिवहन व्यवस्था पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा, जिसके कारण अपेक्षित राजस्व लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी आई। हालाँकि, वित्तीय वर्ष 2022-23 में, विभाग ने कोविड-पश्चात अपने लक्ष्य को शत-प्रतिशत प्राप्त कर लिया। परिणामस्वरूप, वित्तीय वर्ष 2023-24 के लक्ष्यों में 27.7 प्रतिशत की वृद्धि की गई। हालाँकि, वाहन पंजीकरण में केवल 7.59 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जिसके परिणामस्वरूप इस वर्ष के लिए लक्ष्य प्राप्त नहीं हो सका।

3.2 सरकारी बकाया का आकलन एवं वसूली

उत्तराखण्ड बजट मैनुअल, 2012 के अनुच्छेद 81 और 82 के अनुसार, सरकारी देय राशि का आकलन, वसूली और उसे नियमित रूप से और शीघ्रता से सरकारी खाते में जमा किया जाना चाहिए। चालान के माध्यम से कोषागार में जमा की गई राशि का लेखा-जोखा पूर्ण और सही तरीके से वर्गीकृत होना चाहिए और कोषागार के आँकड़ों और विभागीय आँकड़ों के बीच विसंगतियों की संभावना को कम करने के लिए उनका उचित मिलान किया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा में निम्नलिखित विसंगतियाँ पाई गईं:

3.2.1 वसूली की प्रवृत्ति

परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए राजस्व बकाया के विवरण के अनुसार, प्रारंभिक शेष, माँग, वसूल की गई राशि और अन्तिम शेष का वर्षवार डाटा तालिका-3.2 में दिया गया है:

तालिका-3.2: लंबित वसूली का वर्षवार डाटा

(₹ करोड़ में)

वित्तीय वर्ष	प्रारंभिक अवशेष	वार्षिक माँग	वसूल की जाने वाली कुल माँग	वार्षिक वसूली	कुल माँग के सापेक्ष वसूली का प्रतिशत	अंतिम अवशेष
2019-20	11.10	3.81	14.91	4.10	27.50	10.81
2020-21	15.04	7.31	22.35	2.97	13.29	19.38
2021-22	245.27	54.73	300.00	43.79	14.60	256.21
2022-23	256.21	142.09	398.30	110.79	27.82	287.51
2023-24	287.51	187.16	474.67	131.80	27.77	342.87
योग		395.10		293.45		

स्रोत: विभाग द्वारा दी गई जानकारी।

जैसा कि उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है, 2019-24 की अवधि के दौरान राजस्व बकाया ₹ 11.10 करोड़ से बढ़कर ₹ 342.87 करोड़ हो गया। इसके अतिरिक्त, वर्ष के दौरान कुल माँग के प्रतिशत के रूप में वसूली भी काफी कम रही एवं 13 से 28 प्रतिशत के मध्य रही। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए प्रारम्भिक अवशेष क्रमशः वर्ष 2019-20 और 2020-21 के अंतिम अवशेष के साथ मेल नहीं खाता है।

राज्य सरकार ने तथ्य को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया कि वित्तीय वर्ष 2020-21 और 2021-22 के दौरान परिवहन आयुक्त कार्यालय में बकाया राजस्व की रिपोर्टिंग के प्रारूप में संशोधन किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप प्रारम्भिक और अंतिम अवशेष राशि में विसंगतियाँ आईं। इसके अतिरिक्त, यह भी अवगत कराया कि वाहन पोर्टल में अलग-अलग वाहनों पर बकाया राशि प्रदर्शित करने के लिए कोई विशिष्ट प्रारूप नहीं है। इसके अतिरिक्त, यह भी स्पष्ट किया गया कि वाहन पोर्टल में अलग-अलग वाहनों पर बकाया राशि प्रदर्शित करने के लिए कोई विशिष्ट प्रारूप नहीं है। यह भी स्पष्ट किया गया कि चूँकि मोटर वाहन कर अग्रिम रूप से वसूला जाता है, इसलिए बकाया राशि प्रत्येक तिमाही के अंत में देय हो जाती है। इसलिए, 31 मार्च की रात 11:59 बजे का अंतिम अवशेष, 01 अप्रैल की रात 12:01 बजे पर आगणित प्रारम्भिक अवशेष राशि से भिन्न है।

3.2.2 राजस्व जमा

मुख्य लेखाशीर्ष - 0041-वाहनों पर कर में मोटर यान अधिनियम और राज्य मोटर यान कराधान अधिनियम तथा उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के अंतर्गत वाहनों पर कर, शुल्क, जुर्माना, प्रशमन शुल्क (चालान शुल्क) और उपकर आदि से प्राप्तियाँ शामिल हैं। प्रशमन शुल्क की राशि परिवहन विभाग के साथ-साथ पुलिस विभाग (यातायात और सामान्य पुलिस) दोनों द्वारा संग्रहीत की जाती है।

वर्ष 2019-24 की अवधि के दौरान पुलिस विभाग द्वारा संग्रहीत प्रशमन शुल्क सहित मुख्य लेखाशीर्ष-0041 के अंतर्गत कुल राजस्व प्राप्तियाँ परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गयी थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि ये आँकड़े वित्त लेखों में दर्शाए गए मुख्य लेखाशीर्ष-0041 के अंतर्गत राजस्व आँकड़ों से मेल नहीं खाते। विवरण नीचे तालिका-3.3 में दिए गए हैं

तालिका-3.3: मुख्य लेखाशीर्ष - 0041 के अंतर्गत जमा राजस्व

(₹ करोड़ में)

वित्तीय वर्ष	परिवहन विभाग	पुलिस विभाग	योग	वित्त खातों के अनुसार	अंतर
1	2	3	4	5	6
2019-20	876.43	33.75	910.18	907.80	2.38
2020-21	710.87	10.89	721.76	741.00	(-) 19.24
2021-22	859.18	26.99	886.17	889.02	(-) 2.85
2022-23	1,156.44	36.83	1,193.27	1,211.55	(-) 18.28
2023-24	1,294.09	38.74	1,332.83	1,389.67	(-) 56.84
योग	4,897.01	147.20	5,044.21	5,139.04	(-) 94.83

स्रोत: विभाग द्वारा दी गई जानकारी एवं वित्त लेखों

जैसा कि उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है, 2019-24 की अवधि के दौरान परिवहन विभाग के आँकड़ों और वित्त लेखा के आँकड़ों में ₹ 94.83 करोड़ का अत्यधिक अंतर था। विभागीय आँकड़ों का मिलान उत्तराखण्ड बजट मैनुअल, 2012 के अनुच्छेद 81 और 82 में दिए गए अनुसार कोषागार के आँकड़ों (जो अंततः वित्त लेखों में परिलक्षित होते हैं) के साथ किया जाना चाहिए था।

राज्य सरकार ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया कि राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र (एन आई सी) और बैंकों के साथ एक बैठक निर्धारित की गई है। इसके अतिरिक्त, वाहन पोर्टल के मिलान की प्रक्रिया अभी गतिमान है। इसके

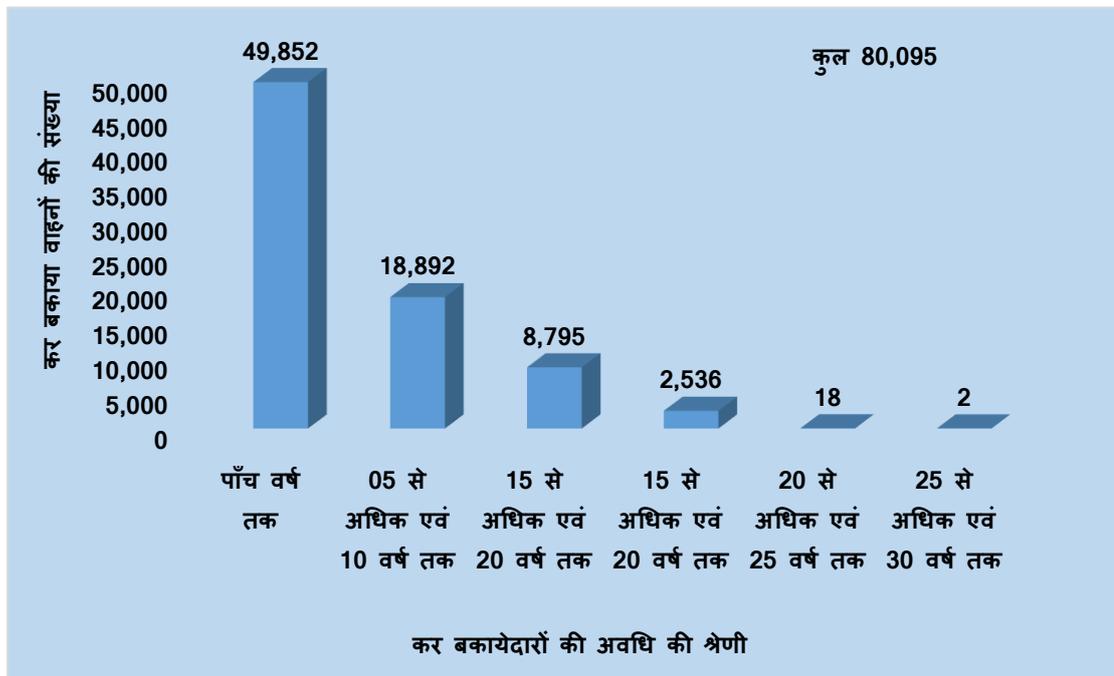
अतिरिक्त, आई एफ एम एस पोर्टल पर राजस्व संबंधी लेखा शीर्षों को वाहन पोर्टल पर प्रदर्शित राजस्व आँकड़ों के अनुरूप बनाने के लिए विस्तारित किया गया है।

3.3 बकायेदार रिपोर्ट मॉड्यूल

उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान सुधार अधिनियम, 2003 की धारा 4 के अनुसार, राज्य में किसी भी सार्वजनिक स्थान पर किसी भी मोटर वाहन का उपयोग नहीं किया जाएगा, जब तक कि ऐसे मोटर वाहन के संबंध में लागू दर पर कर का भुगतान नहीं किया जाता है (जैसा कि राज्य सरकार द्वारा समय-समय पर जारी अधिसूचना द्वारा निर्दिष्ट किया जा सकता है)।

विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए कर बकायेदारों के आँकड़ों के अनुसार, 31 मार्च 2024 तक राज्य के कुल 80,095 वाहनों पर कर बकाया था। इनमें से 65,931 वाहनों¹ पर ₹ 361.86 करोड़ का कर बकाया था। शेष 14,164 प्रकरणों में, कर बकाया कॉलम में 'एन ए' अंकित किया गया था, जिससे आँकड़ों में और ज़्यादा बकाया कर न प्रदर्शित होने की संभावना बनी रहती है। बकायेदार वाहनों का आयुवार विश्लेषण नीचे चार्ट-3.1 में दर्शाया गया है:

चार्ट-3.1: कर बकाया वाहनों का आयु विश्लेषण



नोट: 35 वाहन ऐसे हैं जिन पर कर बकाया "एन ए" है और जो "0-5 वर्ष" की श्रेणी में आते हैं तथा 2,778 वाहन ऐसे हैं जिन पर कर बकाया "एन ए" है और जो "5 से 10 वर्ष से अधिक" की श्रेणी में आते हैं।

¹ 10 साल तक के कर बकायेदार वाहन।

इसके अतिरिक्त, 80,095 वाहनों के उपरोक्त आँकड़ों में एक नमूना जाँच इकाई (ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर) के 16 निरस्त वाहन भी शामिल थे, जिन्हें पुराने संस्करण वाहन-1.0 में पहले ही निरस्त² कर दिया गया था और नए संस्करण वाहन 4.0 में इन वाहनों पर ₹ 45.33 लाख का बकाया कर दर्शाया गया था। यह व्यवस्था की कमी को दर्शाता है, क्योंकि निरस्त वाहन पर कोई कर नहीं लगाया जाना चाहिए और वाहन निरस्तीकरण जैसी किसी टिप्पणी के अभाव में, इस तरह के अनुचित बकाया जमा हो रहे थे।

राज्य सरकार ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया कि 65,931 वाहनों की बकाया राशि की रिपोर्ट उपलब्ध कराने हेतु एन आई सी को पत्र भेजा गया है। इसके अतिरिक्त, बहिर्गमन गोष्ठी (25 जुलाई 2025) में यह स्पष्ट किया गया कि वाहन 1.0 में निरस्त किए गए कुछ वाहन वाहन 4.0 में बकाया राशि के साथ दर्शाए गए हैं। 'एन ए' वाले बकाया वाहनों के संबंध में यह स्पष्ट किया गया कि अतिरिक्त कर, जिसे 2012 में समाप्त कर दिया गया था, का भुगतान करने वाले वाहनों को कर बकायेदारों की रिपोर्ट में एन ए दर्शाया गया है।

3.4 ग्रीन सेस

उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान सुधार अधिनियम, 2003 की धारा 4 की उप-धारा (5) के अनुसार, इस अधिनियम के अंतर्गत उद्ग्रहीत किए गए कर के अतिरिक्त, उन मोटर वाहनों पर जो सड़क पर प्रयोग योग्य हैं, राज्य सरकार द्वारा अलग से अधिसूचित दर पर सेस लगा कर वसूल किया जाएगा, जिसे "ग्रीन सेस" कहा जाएगा, ताकि वायु प्रदूषण के विभिन्न उपायों और शहरी परिवहन प्रणाली के सुधार के लिए इसका क्रियान्वयन किया जा सके। जैसा कि उक्त अधिनियम की धारा 8-ए की उप-धारा (1) में उल्लेख किया गया है, राज्य सरकार एक कोष स्थापित³ करेगी, जिसे "राज्य शहरी परिवहन कोष" कहा जाएगा, ताकि शहरी क्षेत्रों में परिवहन अवसंरचना विकास, सड़क सुरक्षा और वायु प्रदूषण नियंत्रण में इसका उपयोग किया जा सके। धारा 4 की उप-धारा (5) के अंतर्गत वसूला गया सेस उक्त कोष में जमा किया जाएगा।

² वाहन 4.0 एप्लिकेशन के अनुसार।

³ उत्तराखण्ड सरकार, परिवहन अनुभाग-1, अधिसूचना संख्या, 181/IX-1/42(2014)/2016, दिनांक 15 मार्च 2016 ।

3.4.1 संग्रहीत ग्रीन सेस का कम उपयोग

उत्तराखण्ड राज्य शहरी परिवहन नियमावली, 2015 के अनुसार, नियमावली की धारा-4 की उप-धारा (5) के अनुसार परिवहन विभाग को ग्रीन सेस के रूप में प्राप्त राशि मुख्य लेखाशीर्ष - 0041 के अन्तर्गत कोषागार में जमा किया जाना था। इसके अतिरिक्त, इस संग्रहीत की गई राशि परिवहन विभाग को अगले वित्तीय वर्ष में बजट प्रावधान के माध्यम से राज्य शहरी परिवहन कोष में जमा किया जाना था।

उपकर के प्रारम्भ से 2023-24 तक राज्य द्वारा प्राप्त ग्रीन सेस का वर्षवार विवरण तालिका-3.4 में दिया गया है:

तालिका-3.4: ग्रीन सेस का विवरण

(₹ करोड़ में)

वित्तीय वर्ष	ऑफ़लाइन प्राप्त	ऑनलाइन प्राप्त	योग
2018-19 तक	77.27	9.81	87.08
2019-20	9.02	14.08	23.10
2020-21	5.24	15.90	21.14
2021-22	5.02	18.04	23.06
2022-23	4.49	21.21	25.70
2023-24	6.37	22.84	29.21
योग	107.41	101.88	209.29

2023-24 तक जमा हुए कुल ग्रीन सेस (₹ 209.29 करोड़) में से, राज्य सरकार ने 2023-24 (मार्च 2024) में चिल्ड्रन ट्रैफिक पार्क बनाने के लिए सिर्फ ₹ 10.00 करोड़ अवमुक्त किए गए थे। उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि ग्रीन सेस का उपयोग अंतर्निहित उद्देश्यों के लिए पूर्णतः नहीं किया जा सका।

राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया कि वित्तीय वर्ष 2023-24 के दौरान चिल्ड्रन पार्कों⁴ के निर्माण के लिए ₹ 10 करोड़ का उपयोग किया गया था।

अनुशंसा-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 देहरादून एवं हरिद्वार।

3.4.2 ₹ 9.77 लाख के ग्रीन सेस की कम प्राप्ति

उत्तराखण्ड सरकार द्वारा, मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 56 के अन्तर्गत फिटनेस सर्टिफिकेट के नवीनीकरण करने वाले उन वाहनों पर जिनको पंजीकरण की तिथि से छः वर्ष की आयु पूर्ण हो चुकी है, पर ₹ 600 की दर से ग्रीन सेस लगाने का प्रावधान (जनवरी 2019) किया गया था। परिवहन वाहनों के लिए ग्रीन सेस की दरें 09 फरवरी 2024 से परिवर्तित हुई थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि वाहन एप्लीकेशन में परिवर्तित दरें 07 मार्च 2024 को 26 दिनों की देरी से अद्यतन की गयी थी जिसके कारण इस अवधि में परिवहन वाहनों पर ग्रीन सेस कम दर से वसूला गया था, जिससे राज्य में 2,960 वाहनों से ₹ 9.77 लाख का ग्रीन सेस कम संग्रहीत हुआ।

राज्य सरकार ने तथ्य को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया कि परिवर्तित दरों के सॉफ्टवेयर में अद्यतन के पश्चात एन आई सी द्वारा लाइव टेस्टिंग की गई थी, जिसके कारण प्रक्रिया में देरी हो सकती है। उत्तर तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि विभाग को ऐसी देरी की वजह से होने वाले दिनों के नुकसान को कम करने के लिए एक ढाँचा स्थापित करना चाहिए।

3.5 उत्तराखण्ड सड़क परिवहन दुर्घटना राहत कोष में ₹ 46.36 करोड़ का कम हस्तांतरण

उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान सुधार अधिनियम, 2003 की धारा 8 के अनुसार, राज्य सरकार को एक स्थापित करना था जिसे "उत्तराखण्ड सड़क परिवहन दुर्घटना राहत कोष" के नाम से जाना जाएगा। जिसका उद्देश्य किसी भी ऐसी दुर्घटना में हताहत हुए दूसरे व्यक्तियों, यात्रियों को, जिसमें कोई सार्वजनिक सेवा वाहन शामिल हो, या ऐसे यात्रियों या दूसरे लोगों के वारिसों को राहत देना था। धारा 4 के अंतर्गत लगाए गए कर के दो प्रतिशत के बराबर राशि इस कोष में जमा की जानी थी।

परिवहन आयुक्त द्वारा उपलब्ध कराई गयी सूचना के अनुसार, 2019-24 की अवधि के दौरान कर के रूप में विभाग को प्राप्त एवं दुर्घटना राहत कोष में जमा की गई राशि नीचे तालिका-3.5 में दी गई है:

तालिका-3.5: 2019-24 के दौरान प्राप्त कर और दुर्घटना राहत कोष में हस्तांतरित राशि का विवरण

(₹ करोड़ में)

वित्तीय वर्ष	कार्यालयों में प्राप्त कर	ऑनलाइन प्राप्त कर	सकल कर राशि	दो प्रतिशत कोष में जमा की जाने वाली धनराशि	कोष में वास्तव में जमा की गई राशि	कम जमा (प्रतिशत में)
1	2	3	4=2+3	5 = 4 का 2 प्रतिशत	6	7=5-6
2019-20	244.50	409.01	653.51	13.07	4.23	8.84 (67.64)

वित्तीय वर्ष	कार्यालयों में प्राप्त कर	ऑनलाइन प्राप्त कर	सकल कर राशि	दो प्रतिशत कोष में जमा की जाने वाली धनराशि	कोष में वास्तव में जमा की गई राशि	कम जमा (प्रतिशत में)
1	2	3	4=2+3	5 = 4 का 2 प्रतिशत	6	7=5-6
2020-21	93.62	452.65	546.27	10.92	1.90	9.02 (82.60)
2021-22	110.98	564.40	675.38	13.51	3.13	10.38 (76.83)
2022-23	158.59	753.21	911.80	18.24	8.82	9.42 (51.64)
2023-24	153.96	878.08	1,032.04	20.64	11.94	8.70 (42.15)
योग	761.65	3,057.35	3,819.00	76.38	30.02	46.36 (60.70)

स्रोत: विभाग द्वारा दी गई सूचना।

उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है कि 2019-24 की अवधि के दौरान विभाग को वाहनों से कर के रूप में ₹ 3,819.00 करोड़ प्राप्त हुए थे, जिसमें से ₹ 76.38 करोड़ दुर्घटना राहत कोष में जमा किए जाने थे, जबकि कोष में सिर्फ ₹ 30.02 करोड़ (39 प्रतिशत) ही जमा किए गए थे, एवं ₹ 46.36 करोड़ जमा किए जाने शेष थे। इस अवधि के दौरान कोष में 42 से 82 प्रतिशत के मध्य कम जमा हुआ था।

राज्य सरकार ने तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया कि ऑनलाइन कर भुगतान लागू होने से कार्यालय स्तर पर रोकड़ जमा होने में काफी कमी आई है। इसके अतिरिक्त, सॉफ्टवेयर में कोई विशेष प्रावधान न होने के कारण कर की राशि का दो प्रतिशत, निर्धारित बैंक खाते में जमा नहीं हो रहा है, बल्कि मुख्य लेखाशीर्ष - 0041 के अंतर्गत पूरी राशि कोषागार में जमा हो रही है।

3.6 चेक पोस्ट समाप्त होने के उपरान्त उत्तराखण्ड परिवहन और नागरिक अवस्थापना उपकर का संग्रहण

उत्तराखण्ड राज्य में किसी भी सड़क से गुजरने वाले मोटर वाहनों पर उत्तराखण्ड परिवहन और नागरिक अवस्थापना उपकर लगाने और जमा करने हेतु उत्तराखण्ड परिवहन और नागरिक अवस्थापना उपकर बिल, 2012 को उत्तराखण्ड विधानसभा ने जनवरी 2013 में पारित किया था।

दिसंबर 2021 से उत्तराखण्ड परिवहन और नागरिक अवस्थापना उपकर की वसूली पूर्व के प्रावधान चेक पोस्ट के स्थान पर ऑनलाइन प्रक्रिया के माध्यम से की जा रही थी। अभिलेखों की जांच से पता चला कि चेक पोस्ट खत्म होने के पश्चात और वाहन पोर्टल पर उपकर को ऑनलाइन जमा करने का प्रावधान न होने के कारण गैर-परिवहन गाड़ियों से उपकर एकत्र नहीं किया जा रहा था। परिवहन वाहनों के प्रकरण में, उपकर राज्य में प्रवेश के समय हर बार जमा करने के स्थान पर, परमिट प्राप्त करते समय सिर्फ एक

बार जमा किया गया था। 2019-24 की अवधि के दौरान उपकर के संग्रहण का विवरण नीचे तालिका-3.6 में दिया गया है:

तालिका-3.6: 2019-24 के दौरान उपकर संग्रहण का विवरण

(₹ करोड़ में)

वित्तीय वर्ष	ऑफ़लाइन प्राप्त	ऑनलाइन प्राप्त	कुल प्राप्त राशि	2019-24 के दौरान प्राप्त कुल राशि का प्रतिशत
2019-20	4.98	1.64	6.62	30
2020-21	2.37	1.46	3.83	17
2021-22	3.24	2.27	5.51	25
2022-23	0.17	2.96	3.13	14
2023-24	0.30	2.99	3.29	14
योग	11.06	11.32	22.38	

जैसा कि उपरोक्त तालिका से स्पष्ट है, उपकर का संग्रहण 2019-20 में ₹ 6.62 करोड़ से घटकर 2023-24 में ₹ 3.29 करोड़ हो गया। विश्लेषण में आगे पता चला कि 2019-24 की अवधि में प्राप्त कुल राशि के सापेक्ष एक वर्ष में प्राप्त राशि का प्रतिशत भी 2019-20 से 2023-24 के मध्य 30 से घटकर 14 प्रतिशत हो गया। इसके अतिरिक्त, उपकर का वार्षिक औसत संग्रह 2019-22 के दौरान ₹ 5.32 करोड़ से घटकर 2022-24 के दौरान ₹ 3.21 करोड़ रह गया।

बहिर्गमन गोष्ठी (25 जुलाई 2025) के दौरान, राज्य सरकार ने अवगत कराया कि भारत सरकार के निर्देशों के अनुसार चेक पोस्टों को समाप्त कर दिया गया है। स्वचालित नंबर प्लेट पहचान⁵ (ए एन पी आर) कैमरे स्थापित किए गए हैं और उपकर के स्वचालित संग्रहण के लिए एक प्रणाली विकसित की जा रही है।

3.7 वाहन एप्लिकेशन में कर वापसी के प्रावधान का अभाव

उत्तराखण्ड मोटर यान कराधान सुधार अधिनियम, 2003 की धारा 12 में मोटर वाहन पर कर वापसी का प्रावधान है, यदि कर भुगतान के बाद से एक माह या उससे अधिक समय तक उस वाहन का उपयोग नहीं किया गया हो। इसके अतिरिक्त, उपरोक्त धारा की उप-धारा (5) में वर्णित है कि परिवहन वाहन के अतिरिक्त किसी अन्य मोटर वाहन का स्वामी कर वापसी का हकदार होगा यदि ऐसे मोटर वाहन को परिवहन वाहन में परिवर्तित कर दिया गया हो या ऐसे मोटर वाहन का पंजीकरण निरस्त कर दिया गया हो।

जाँच के दौरान, वाहन 4.0 एप्लिकेशन में ऐसे कर वापसी के आवेदनों के प्रसंस्करण हेतु कोई प्रावधान नहीं पाया गया। नमूना-जाँच किए गए कार्यालय, वाहन पोर्टल में ऐसे

⁵ स्वचालित नंबर प्लेट पहचान।

प्रावधान को शामिल करने के संबंध में उच्च अधिकारियों के साथ कोई पत्राचार उपलब्ध नहीं करा सके। हालाँकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि कर वापसी की प्रक्रिया मैनुअल रूप से की जा रही थी।

राज्य सरकार ने तथ्य को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया कि वर्तमान में कर वापसी मैनुअल रूप से संसाधित की जा रही है और ऑनलाइन कर वापसी प्रणाली को लागू करने के लिए कदम उठाए जा रहे हैं।

3.8 उत्तराखण्ड राज्य सड़क सुरक्षा निधि का कम उपयोग

उत्तराखण्ड सड़क सुरक्षा निधि नियमावली, 2017 के अंतर्गत राज्य सरकार द्वारा राज्य में सड़क सुरक्षा को सुदृढ़ करने एवं सड़क सुरक्षा उपायों को क्रियान्वित करने के उद्देश्य से एक निधि की स्थापना की जानी थी। यह निधि लेखाशीर्ष 8235-सामान्य एवं अन्य आरक्षित निधियों के अंतर्गत एक पृथक उपशीर्ष 03-मोटर परिवहन आरक्षित निधि (उत्तराखण्ड सड़क सुरक्षा निधि) खोलकर स्थापित की जानी थी। एक वित्तीय वर्ष में संग्रहीत शमन शुल्क का 25 प्रतिशत (वित्तीय वर्ष 2022-23 से 30 प्रतिशत) आगामी वित्तीय वर्ष में बजट प्रावधान करके इस निधि में जमा किया जाना था।

अभिलेखों की जाँच के दौरान पाया गया कि मार्च 2024 तक सड़क सुरक्षा निधि में ₹ 95.75 करोड़ की राशि संग्रहीत हुई, जिसमें से ₹ 39.74 करोड़ विभिन्न विभागों⁶ को सड़क सुरक्षा उपायों हेतु अवमुक्त किए गए। अवमुक्त की गयी राशि में से केवल ₹ 28.98 करोड़⁷ का ही उपयोग किया गया। इस प्रकार, संग्रहीत धनराशि का ₹ 66.77 करोड़ (70 प्रतिशत) का उपयोग अपने इच्छित उद्देश्यों के लिए नहीं किया गया, जिससे राज्य में सड़क सुरक्षा कार्य प्रभावित हुए।

राज्य सरकार ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया कि प्राप्त ₹ 39.74 करोड़ सड़क सुरक्षा व्यक्तिगत खाते (पी एल ए) में जमा कर दिए गए थे। हालाँकि, अप्रयुक्त धनराशि के संबंध में कोई उत्तर नहीं दिया गया।

⁶ शिक्षा विभाग- ₹ 29.23 लाख, स्वास्थ्य विभाग- ₹ 174.00 लाख, पुलिस विभाग- ₹ 663.50 लाख, लोक निर्माण विभाग- ₹ 365.03 लाख, उत्तराखण्ड परिवहन निगम- ₹ 56.00 लाख, परिवहन विभाग- ₹ 2,686.39 लाख (कुल ₹ 3,974.15 लाख यानि ₹ 39.74 करोड़)।

⁷ शिक्षा विभाग- ₹ 27.80 लाख, स्वास्थ्य विभाग- ₹ 141.13 लाख, पुलिस विभाग- ₹ 663.50 लाख, लोक निर्माण विभाग- ₹ 363.31 लाख, परिवहन विभाग- ₹ 1,702.14 लाख (कुल ₹ 2,897.88 लाख यानि ₹ 28.98 करोड़)।

अध्याय - 4
लाइसेंस का निर्गमन, नवीनीकरण एवं
निरस्तीकरण

अध्याय - 4

लाइसेंस का निर्गमन, नवीनीकरण एवं निरस्तीकरण

लर्नर्स लाइसेंस (एल एल), ड्राइविंग लाइसेंस (डी एल), कंडक्टर लाइसेंस (सी एल) और मोटर यान प्रशिक्षण संस्थान (एम डी टी एस) को लाइसेंस निर्गत किए जाने संबंधी प्रकरणों की लेखापरीक्षा में जाँच की गई और अवलोकित किए गए तथ्यों को इस अध्याय में सम्मिलित किया गया है।

अध्याय का संक्षिप्त विवरण:

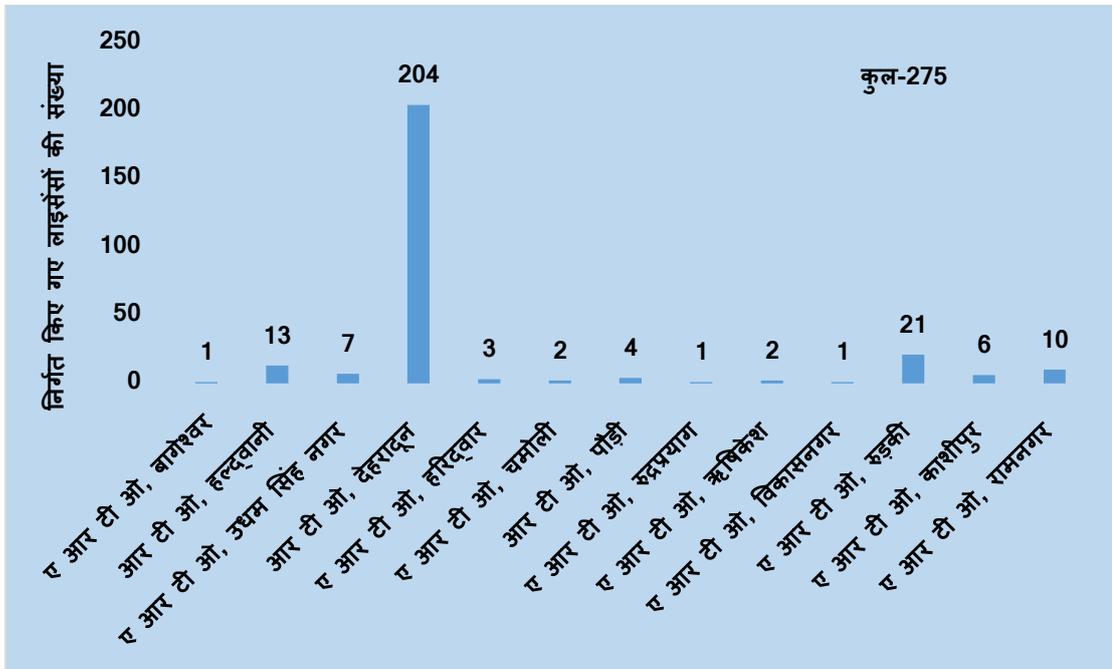
- सारथी डाटा के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि 144 व्यक्तियों को 288 डी एल निर्गत किए गए थे, जो दर्शाता है कि एक व्यक्ति के पास एक से अधिक डी एल थे। ये डी एल या तो राज्य के आर टी ओ/ए आर टी ओ द्वारा निर्गत किए गए थे अथवा कुछ प्रकरणों में एक डी एल उत्तराखण्ड राज्य से तथा दूसरा अन्य राज्य से निर्गत किया गया था।
- विभाग द्वारा निर्गत किए जा रहे डी एल का प्रारूप सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एम ओ आर टी एच) द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुरूप नहीं था, क्योंकि इसमें अंग दाता, अवैध वाहन, पर्वतीय वैधता एवं आपातकालीन संपर्क नंबर के विषय में सूचना सम्मिलित नहीं थी।
- तीन नमूना जाँच इकाइयों द्वारा आवेदकों को डाक के माध्यम से ड्राइविंग लाइसेंस प्रेषित नहीं किए गए थे, जिस कारण आवेदकों को उन्हें प्राप्त करने हेतु भौतिक रूप से परिवहन कार्यालय आना पड़ा। आर टी ओ, देहरादून द्वारा इस विषय पर सूचना नहीं दी गई।
- आर टी ओ, देहरादून के कार्यालय के अतिरिक्त राज्य में तीन नमूना जाँच इकाइयों में ड्राइविंग परीक्षण हेतु स्वचालित ड्राइविंग परीक्षण ट्रेक नहीं थे।
- चार नमूना चयनित जाँच की गयी इकाइयों के आँकड़ों से ज्ञात हुआ कि 2019-24 की अवधि के दौरान एक ही दिन में असामान्य रूप से अधिक संख्या में परीक्षण (628 परीक्षण तक) किए गए थे।
- लेखापरीक्षा अवधि 2019-24 के दौरान सक्षम प्राधिकारी द्वारा मोटर वाहन प्रशिक्षण संस्थानों का नियमित आवधिक निरीक्षण नहीं किया गया था।
- 2019-24 की अवधि के दौरान, उत्तराखण्ड के बाहर से प्रवेश करने वाले ड्राइवर पर्वतीय पृष्ठांकन हेतु आवेदन कर रहे थे और निर्धारित शुल्क ऑनलाइन जमा कर रहे थे तथा दक्षता परीक्षण अथवा प्रमाण पत्रों की जाँच किए बिना ही पर्वतीय पृष्ठांकन प्रदान किया जा रहा था। इस प्रकार, पर्वतीय पृष्ठांकन प्रदान करने की प्रक्रिया केवल राजस्व अर्जित करने तक ही सीमित थी।

4.1 व्यक्ति को एक से अधिक ड्राइविंग लाइसेंस निर्गत किया जाना

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 6 में किसी व्यक्ति द्वारा ड्राइविंग लाइसेंस (डी एल) रखने पर प्रतिबंधों का प्रावधान है और वर्णित है कि कोई भी व्यक्ति विशिष्ट प्रकरणों¹ को छोड़कर एक से अधिक डी एल नहीं रख सकता है।

सारथी डाटा के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि 144 व्यक्तियों को 288 डी एल निर्गत किए गए थे, जो दर्शाता है कि एक व्यक्ति के पास एक से अधिक डी एल था। ये डी एल या तो राज्य के आर टी ओ/ए आर टी ओ से या कुछ प्रकरणों में एक डी एल उत्तराखण्ड राज्य² से और दूसरा अन्य राज्य³ से निर्गत किए गए थे। इन 144 व्यक्तियों को कम से कम एक डी एल (उत्तराखण्ड में निर्गत कुल 275 डी एल में से) निर्गत करने वाले आर टी ओ/ए आर टी ओ का विवरण चार्ट-4.1 में दिया गया है:

चार्ट-4.1: व्यक्ति को एक से अधिक ड्राइविंग लाइसेंस निर्गत किया जाना



स्रोत: सारथी डाटाबेस।

राज्य के कुल 275 लाइसेंसों में से 212 लाइसेंस चार नमूना जाँच इकाइयों में से तीन⁴ के थे। आर टी ओ, अल्मोड़ा में ऐसा कोई प्रकरण नहीं पाया गया। लेखापरीक्षा द्वारा

¹ केंद्र सरकार (रक्षा सेवाओं) से संबंधित मोटर यान चलाने हेतु ड्राइविंग लाइसेंस।

² 262 लाइसेंस।

³ 26 लाइसेंस।

⁴ आर टी ओ, देहरादून; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर; एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग।

राज्य सरकार द्वारा तथ्य को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया गया कि केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित कोई भी परिवर्तन सामान्यतः एन आई सी द्वारा स्वतः ही अद्यतन कर दिया जाता है। हालाँकि, वर्तमान प्रकरण में ऐसा नहीं किया गया। शीघ्र ही अधिसूचना के अनुसार आवश्यक प्रविष्टियाँ निर्धारित प्रारूप में की जाएंगी।

4.3 डाक के माध्यम से आवेदकों को ड्राइविंग लाइसेंस प्रेषित न किया जाना

यू के एम वी आर, 2011 के नियम 12 सी (चतुर्थ संशोधन दिनांक 16 दिसंबर 2016) में प्रावधानित है कि आवेदक को ड्राइविंग लाइसेंस डाक के माध्यम से प्रेषित किया जाए एवं इस हेतु आवेदक को पंजीकृत डाक के लिए निर्धारित डाक टिकट के साथ अपना स्व-पता लिफाफा जमा करना होगा।

2019-24 की अवधि में ड्राइविंग लाइसेंस निर्गत एवं प्रेषित किए जाने के संबंध में चार नमूना जाँच इकाइयों में से, केवल तीन नमूना जाँच इकाइयों⁷ द्वारा सूचना प्रदान की गई। उत्तर के अनुसार, 2019-24 की अवधि में कुल 85,122 ड्राइविंग लाइसेंस⁸ निर्गत किए गए थे, जिनमें से कोई भी स्व-पता (डाक टिकट लगे हुए) लिफाफों के संग्रह न किए जाने के कारण डाक के माध्यम से ड्राइविंग लाइसेंस प्रेषित नहीं किए गए। आर टी ओ, देहरादून द्वारा इस विषय पर सूचना प्रदान नहीं की गई। चूंकि कार्यालयों द्वारा आवेदकों को डाक के माध्यम से ड्राइविंग लाइसेंस प्रेषित नहीं किए गए, अतः आवेदकों को अपने ड्राइविंग लाइसेंस कार्यालय से भौतिक रूप से प्राप्त करने पड़े।

राज्य सरकार द्वारा तथ्य को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया गया कि यू के एम वी आर, 2011 के नियम 12 (सी) का अनुपालन सुनिश्चित करने हेतु निर्देश निर्गत किए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त, बहिर्गमन गोष्ठी के दौरान (25 जुलाई 2025), यह सूचित किया गया कि विभाग कूरियर सेवा के माध्यम से आवेदकों को ड्राइविंग लाइसेंस प्रेषित किए जाने हेतु एक प्रणाली लागू करने की योजना बना रहा है, जैसी प्रथा कुछ अन्य राज्यों द्वारा अपनाई जा रही है।

⁷ आर टी ओ, अल्मोड़ा; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर; एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग।

⁸ आर टी ओ, अल्मोड़ा-26,356; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर-44,826; एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग-13,940।

4.4 ड्राइविंग परीक्षण आयोजित करने हेतु अपर्याप्त अवसंरचना

सी एम वी आर, 1989 के नियम 15 में ड्राइविंग लाइसेंस निर्गत करने हेतु कौशल परीक्षण⁹ निर्धारित हैं। आवेदक के ड्राइविंग कौशल का परीक्षण करने हेतु एक सुस्थापित अवसंरचना की आवश्यकता होती है जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि वह वाहन को सुचारू रूप से चालू करने में सक्षम है, रिवर्स पार्किंग कर सकता है, गियर के उचित शिफ्टिंग से परिचित है, ट्रैफिक सिग्नल को समझता है, राऊंड टर्न और चढ़ाई/ढलान वाले क्षेत्र में वाहन को प्रभावी ढंग से नियंत्रित कर सकता है।

लेखापरीक्षा के दौरान, यह संज्ञान में आया कि राज्य में आर टी ओ/ए आर टी ओ के कार्यालय मैनुअल मोड के माध्यम से ड्राइविंग कौशल परीक्षण आयोजित कर रहे थे जबकि आर टी ओ, देहरादून द्वारा स्वचालित ड्राइविंग टेस्टिंग ट्रैक (ए डी टी टी) के माध्यम से ड्राइविंग कौशल परीक्षण आयोजित किये जा रहे हैं। विभाग द्वारा अवगत कराया गया कि 31 मार्च 2024 तक विभाग के 10 कार्यालयों¹⁰ के अंतर्गत ए डी टी टी का निर्माण कार्य प्रगति पर था।

नमूना जाँच इकाइयों में संयुक्त भौतिक निरीक्षण के दौरान, यह ज्ञात हुआ कि मैनुअल मोड में ड्राइविंग परीक्षण करने वाले तीन कार्यालयों में ड्राइविंग परीक्षण आयोजित करने हेतु आवश्यक अवसंरचनाएँ एवं सुविधाएँ नहीं थीं जैसा कि नीचे तालिका-4.1 में दिया गया है:

तालिका-4.1: ड्राइविंग परीक्षण आयोजित करने हेतु आवश्यक अवसंरचना की उपलब्धता

कार्यालय का नाम	अवसंरचना की उपलब्धता					
	संपूर्ण ट्रैक संरचना	राऊंड टर्न के लिए पर्याप्त जगह	चढ़ाई और ढलान पर नियंत्रण के परीक्षण की सुविधा	रिवर्स पार्किंग की सुविधा	ट्रैफिक सिग्नल की जाँच और ओवरटेकिंग की सुविधा	वीडियो रिकॉर्डिंग की सुविधा
आर टी ओ, अल्मोड़ा	नहीं। परीक्षण कार्यालय के संपर्क मार्ग में आयोजित किए जाते हैं	आंशिक रूप से संपर्क मार्ग मैदान से जुड़ा है, कठोर सतह नहीं है।	हाँ	नहीं	नहीं	नहीं

⁹ रियर-व्यू मिरर व्यवस्थित कर सके; एक कोण पर सुरक्षित रूप से और आसानी से सीधे आगे बढ़ें, शीर्ष गियर तक पहुंचने तक सभी गियर लगा सके; यातायात की स्थिति में बदलाव की दशा में शीर्ष गियर से निचले गियर में बदल सके; ढलान में वाहन चलाते समय निचले गियर में जल्दी से बदल सके आदि।

¹⁰ आर टी ओ, अल्मोड़ा; ए आर टी ओ, ऋषिकेश; ए आर टी ओ, हरिद्वार; ए आर टी ओ, रुड़की; ए आर टी ओ, उत्तरकाशी; ए आर टी ओ, कोटद्वार; आर टी ओ, हल्द्वानी; ए आर टी ओ, रामनगर; ए आर टी ओ, काशीपुर; एवं ए आर टी ओ, पिथौरागढ़।

कार्यालय का नाम	अवसंरचना की उपलब्धता					
	संपूर्ण ट्रैक संरचना	राउंड टर्न के लिए पर्याप्त जगह	चढ़ाई और ढलान पर नियंत्रण के परीक्षण की सुविधा	रिवर्स पार्किंग की सुविधा	ट्रैफिक सिग्नल की जाँच और ओवरटेकिंग की सुविधा	वीडियो रिकॉर्डिंग की सुविधा
ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर	नहीं। परीक्षण कार्यालय से सटे पक्के मैदान में आयोजित किए जाते हैं।	नहीं	नहीं	हाँ	नहीं	नहीं
ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग	नहीं। परीक्षण राष्ट्रीय राजमार्ग (एन एच 07) पर आयोजित किए जाते हैं।	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं	नहीं

बहिर्गमन गोष्ठी के दौरान (25 जुलाई 2025) यह अवगत कराया गया कि विभाग के विभिन्न कार्यालयों में ए डी टी टी निर्माणाधीन हैं तथा वित्तीय वर्ष 2025-26 के अंत तक विभिन्न कार्यालयों में 12 ए डी टी टी क्रियाशील हो जाएंगे।

4.5 एक दिन में अधिक संख्या में ड्राइविंग परीक्षण किया जाना

सी एम वी आर, 1989 के नियम 15 में प्रावधानित है कि वाहन ड्राइविंग लाइसेंस निर्गत किए जाने से पूर्व आवेदक की वाहन के कौशल एवं ज्ञान के परीक्षण हेतु ड्राइविंग परीक्षण आयोजित किया जाना आवश्यक है।

तीन नमूना जाँच¹¹ इकाइयों द्वारा प्रदान की गई सूचना से ज्ञात हुआ कि ड्राइविंग परीक्षण आयोजित करने हेतु कोई मानक समय निर्धारित नहीं है। तथापि, यदि पूरी प्रक्रिया पर विचार किया जाए, तो एक परीक्षण आयोजित करने हेतु औसतन 10 से 12 मिनट का समय आवश्यक है।

राज्य सरकार के विभाग के आधिकारिक कार्य के समय को ध्यान में रखते हुए, कार्यसमय एक दिन में छः घंटे और 30 मिनट¹² होता है। यदि कोई संभागीय निरीक्षक (आर आई) (प्राविधिक) लगातार ड्राइविंग कौशल का परीक्षण करता है, तो एक दिन में अधिकतम 39 परीक्षण¹³ किए जा सकते हैं। लेखापरीक्षित इकाइयों द्वारा सूचित किया गया कि संभागीय निरीक्षक (प्राविधिक) द्वारा वाहनों के फिटनेस परीक्षण से संबंधित कार्य भी किए जाते हैं। तीन नमूना जाँच इकाइयों¹⁴, जिनमें ए डी टी टी नहीं है, के डाटा से ज्ञात हुआ कि 2019-24 की अवधि के दौरान एक ही दिन में असामान्य संख्या में परीक्षण (628 परीक्षण तक) किए गए। आयोजित किए गए ड्राइविंग परीक्षणों की रैंज नीचे चार्ट-4.2 में दी गई है:

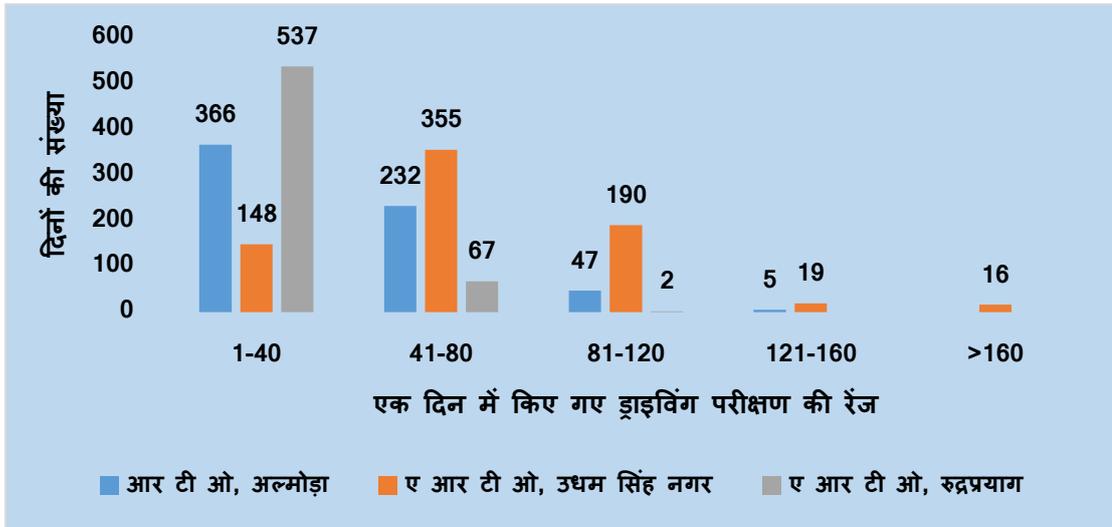
¹¹ आर टी ओ, अल्मोड़ा; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर; एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग।

¹² कार्यालय समय सुबह 10:00 बजे से शाम 05:00 बजे तक 30 मिनट के भोजन अवकाश के साथ।

¹³ वाहन के प्रवेश से लेकर परीक्षण क्षेत्र से बाहर निकलने तक प्रक्रिया को पूरा करने के लिए 10 मिनट के मानक समय को ध्यान में रखते हुए, एक घंटे में मात्र छः परीक्षण आयोजित किए जा सकते हैं, अतः $6.5 \times 6 = 39$ ।

¹⁴ चतुर्थ नमूना जाँच इकाई, कार्यालय, आर टी ओ, देहरादून द्वारा ए डी टी टी में ड्राइविंग परीक्षण आयोजित किए जाते हैं, जिसमें तीन ट्रेक हैं, एच एम वी, एल एम वी और दोपहिया वाहनों प्रत्येक के लिए एक ट्रेक है। इसलिए, एक निश्चित समय में एक साथ तीन परीक्षण आयोजित किए जा सकते हैं।

चार्ट-4.2 नमूना जाँच इकाइयों द्वारा किए गए ड्राइविंग कौशल परीक्षण की रेंज (2019-24)



स्रोत: सारथी डाटाबेस।

इंगित किए जाने पर, राज्य सरकार द्वारा तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया गया कि कभी-कभी सर्वर या इंटरनेट में समस्याओं के कारण, कंप्यूटर में प्रविष्टियाँ अगले दिन की जाती हैं, जिस कारण एक दिन में किए गए परीक्षणों की अधिक संख्या प्रदर्शित होती है। इसके अतिरिक्त, कुछ कार्यालयों में, संभागीय निरीक्षक (प्राविधिक), जनता की सुविधा हेतु, नियमित समयावधि से अतिरिक्त कार्य करता है, जिस कारण एक दिन में किए जाने वाले ड्राइविंग परीक्षणों की उच्च संख्या परिलक्षित होती है।

4.6 सक्षम प्राधिकारियों द्वारा मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थानों का नियमित निरीक्षण न किया जाना

सी एम वी आर, 1989 के नियम 27 और 28 लाइसेंस प्राधिकारी को मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थानों का निरीक्षण करने तथा आवश्यकताओं का अनुपालन न किए जाने की स्थिति में लाइसेंस को निलंबित अथवा निरस्त करने का अधिकार प्रदान करते हैं। इसके अतिरिक्त, यू के एम वी आर, 2011 के नियम 19 (बी) (ग्यारह)¹⁵ में वर्णित है कि मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थान (एम डी टी एस) का निरीक्षण लाइसेंस प्राधिकारी¹⁶ द्वारा वर्ष में एक बार, संबंधित आर टी ओ द्वारा वर्ष में दो बार एवं ए आर टी ओ

¹⁵ राजपत्र अधिसूचना 2016 के माध्यम से संशोधित।

¹⁶ उप परिवहन आयुक्त / सहायक परिवहन आयुक्त लेखापरीक्षा अवधि 2019-24 के दौरान एम डी टी एस को लाइसेंस प्रदान करने के लिए लाइसेंसिंग प्राधिकारी के रूप में कार्य कर रहे थे।

(प्रशासन) द्वारा वर्ष में चार बार किया जाएगा और इस निरीक्षण प्रतिवेदन की एक प्रति लाइसेंस प्राधिकारी को प्रस्तुत की जाएगी।

नमूना जाँच इकाइयों¹⁷ के अभिलेखों से ज्ञात हुआ कि लेखापरीक्षा अवधि 2019-24 की अवधि में किसी भी सक्षम प्राधिकारी द्वारा एम डी टी एस का नियमित निरीक्षण नहीं किया जा रहा था। आगे, यह पाया गया कि 2019-24 की अवधि में दो नमूना जाँच इकाइयों¹⁸ में मात्र दो निरीक्षण किए गए थे, जिनका विवरण **परिशिष्ट-4.1** में दिया गया है।

राज्य सरकार द्वारा तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया गया कि संभागीय एवं उप-संभागीय परिवहन कार्यालयों को अपने-अपने प्राधिकार क्षेत्र के एम डी टी एस का निरीक्षण करने हेतु निर्देश निर्गत किए गए हैं।

केस स्टडी: सी एम वी आर, 1989 का नियम 24 (3) (iv) यह निर्धारित करता है कि एम डी टी एस के लिए आवेदनकर्ता प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु प्रत्येक प्रकार के न्यूनतम एक मोटर वाहन का स्वामी हो और उसका अनुरक्षण करता हो। लेखापरीक्षा के दौरान यह पाया गया कि सूर्या मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थान, देहरादून को वाहन यूपी07जी0139 द्वारा प्रशिक्षण प्रदान करने की अनुमति (24 मार्च 2023) दी गई थी। उक्त वाहन एम डी टी एस के नाम पर पंजीकृत नहीं था, बल्कि एम डी टी एस के पूर्व स्वामी के नाम पर पंजीकृत था, जिनका निधन 22 अप्रैल 2022 को हो गया था। एम डी टी एस को लाइसेंस प्रदान करने से पूर्व, प्रशिक्षण प्रदान करने वाले वाहनों के पंजीकरण से संबंधित तथ्यों की जाँच नहीं की गई तथा नियमित निरीक्षण किए जाने की विफलता के परिणामस्वरूप बाद में यह तथ्य संज्ञान में नहीं आ सका।

4.7 मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थान द्वारा शासकीय वाहनों का उपयोग

सी एम वी आर 1989 के नियम 24 (3) (iv) और (v) में वर्णित है कि एम डी टी एस के लिए आवेदनकर्ता प्रशिक्षण प्रदान करने हेतु प्रत्येक प्रकार के न्यूनतम एक मोटर यान का स्वामी हो तथा उसका अनुरक्षण करता हो। वाहन विशेष रूप से प्रशिक्षण प्रदान करने के प्रयोजनों के लिए उपलब्ध हों तथा मोटरसाइकिलों को छोड़कर ऐसे सभी वाहनों

¹⁷ आर टी ओ, देहरादून; आर टी ओ, अल्मोड़ा; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर; एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग।

¹⁸ ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग।

में दोहरी नियंत्रण सुविधा लगी हुई हो। इसके अतिरिक्त, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने इंस्टीट्यूट ऑफ़ ड्राइविंग ट्रैफिक एंड रिसर्च (आई डी टी आर) की स्थापना के प्रस्ताव के लिए योजना/दिशानिर्देश (दिसंबर 2021) निर्गत किए थे, जिसमें केंद्र, राज्य सरकार और निजी भागीदार के उत्तरदायित्वों का उल्लेख किया गया है। दिशानिर्देशों के अनुच्छेद 1.6.3 में निर्धारित किया गया है कि निजी भागीदार आई डी टी आर में वाहनों, प्रशिक्षण समुच्चय और शिक्षण सहायक सामग्री प्रायोजित करेगा।

कार्यालय, परिवहन आयुक्त की लेखापरीक्षा के दौरान यह पाया गया कि इंस्टीट्यूट ऑफ़ ड्राइविंग ट्रैफिक रिसर्च (आई डी टी आर), झांझरा, देहरादून को एम डी टी एस के रूप में लाइसेंस प्रदान किया गया है। यह पाया गया कि परिवहन आयुक्त, उत्तराखण्ड के नाम पर पंजीकृत चार शासकीय वाहनों¹⁹ को प्रशिक्षण के उद्देश्य से आई डी टी आर को दिया गया है जो सी एम वी आर, 1989 के नियम 24 (iv) के विपरीत था।

बहिर्गमन गोष्ठी के दौरान (25 जुलाई 2025), यह अवगत कराया गया कि चूंकि आई डी टी आर पी पी पी मोड के अंतर्गत संचालित होता है, अतः एम डी टी एस को शासकीय वाहन प्रदान किए गए। उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के दिशा-निर्देशों में यह निर्दिष्ट किया गया था कि निजी भागीदार वाहनों को प्रायोजित करेगा। इसके अतिरिक्त, विभाग द्वारा इसे प्रमाणित करने हेतु पर्याप्त साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किए गए कि एम डी टी एस हेतु वाहनों की व्यवस्था करना राज्य सरकार का उत्तरदायित्व था।

4.8 मोटर ड्राइविंग प्रशिक्षण संस्थानों द्वारा वैधता के नवीनीकरण हेतु विलंब से आवेदन किया जाना

सी एम वी आर, 1989 के नियम 25 यह निर्दिष्ट करता है कि एम डी टी एस को दिया गया लाइसेंस पाँच वर्षों के लिए वैध है तथा आवेदक लाइसेंस के नवीनीकरण हेतु सक्षम प्राधिकारी को आवेदन कर सकता है, जो वैधता की समाप्ति की तिथि से कम से कम 60 दिन पूर्व हो।

कार्यालय, परिवहन आयुक्त, उत्तराखण्ड की लेखापरीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने 2019-24 के दौरान एम डी टी एस को लाइसेंस दिये जाने/नवीनीकरण के 40 प्रकरणों से संबंधित पत्रावलियों की माँग की गई। हालाँकि, 32 फाइलें (21 नई अनुमति एवं 11 नवीनीकरण) लेखापरीक्षा को प्रदान की गई। यह पाया गया कि 11 प्रकरणों में से

¹⁹ यूके07xxxx89, यूके07xxxx85, यूके07xxxx14 एवं यूके07xxxx15।

सात (64 प्रतिशत) में एम डी टी एस के लाइसेंस के नवीनीकरण के लिए आवेदन निर्धारित समय सीमा के अंतर्गत नहीं किया गया था और दो प्रकरणों में, लाइसेंस के नवीनीकरण हेतु किए आवेदन की तिथि सुनिश्चित नहीं की जा सकी। सात प्रकरणों में से, पाँच प्रकरणों में नवीनीकरण के लिए आवेदन लाइसेंस वैधता की समाप्ति की तिथि से 15 से 33 दिन पूर्व किए गए थे, एक प्रकरण में नवीनीकरण के लिए आवेदन लाइसेंस की समाप्ति की तिथि को किया गया था एवं एक प्रकरण में आवेदन लाइसेंस की समाप्ति के एक माह के पश्चात किया गया था। विवरण **परिशिष्ट -4.2** में उल्लिखित हैं।

निर्धारित समयसीमा के अंतर्गत एम डी टी एस के लाइसेंस के नवीनीकरण हेतु किसी निगरानी तंत्र और दंड प्रक्रिया के अभाव में, निर्धारित समय सीमा के अंतर्गत लाइसेंस के नवीनीकरण के लिए आवेदन प्रस्तुत किया जाना सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

राज्य सरकार ने अपने उत्तर (अगस्त 2025) द्वारा अवगत कराया कि नवीनीकरण सी एम वी आर, 1989 के प्रावधानों के अनुसार किया जाता है। नवीनीकरण के लिए आवेदन प्राप्त करने से इन्कार नहीं किया जा सकता है। राज्य सरकार के पास सी एम वी आर, 1989 के नियम 24 (iv) और (v) में संशोधन करने का अधिकार नहीं है, अतः राज्य सरकार के लिए विलंब शुल्क का प्रावधान करना संभव नहीं है।

4.9 दक्षता परीक्षण किए बिना ही अन्य राज्यों के ड्राइवरों को पर्वतीय पृष्ठांकन प्रदान किया जाना

यू के एम वी आर, 2011 के नियम 195 में पंजीकरण प्राधिकारी के अधिकार क्षेत्र में स्थित पर्वतीय मार्गों पर सार्वजनिक और माल वाहन चलाने की अनुमति देने हेतु लाइसेंस में पर्वतीय पृष्ठांकन प्रदान किए जाने का प्रावधान है।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि सार्वजनिक परिवहन वाहन का कोई भी ड्राइवर राज्य के पर्वतीय क्षेत्र में तब तक वाहन नहीं चला सकता है जब तक कि ड्राइवर के पास पर्वतीय पृष्ठांकन न हो। पर्वतीय क्षेत्रों में वाहन ड्राइव करने हेतु चढ़ाई/ढलान में आसानी से तथा तीव्र मोड़ों पर वाहन चलाने की क्षमता की आवश्यकता होती है जिससे वाहन के साथ-साथ यात्रियों की सुरक्षा भी सुनिश्चित की जा सके।

लेखापरीक्षा में पाया कि पर्वतीय पृष्ठांकन प्रदान करने के लिए पर्वतीय क्षेत्र में ड्राइवर की वाहन कुशलतापूर्वक चलाने की क्षमता की जाँच करने के संबंध में कोई निर्धारित नीति/प्रक्रिया नहीं थी। यह भी देखा गया कि 2019-24 की अवधि के दौरान, उत्तराखण्ड

के बाहर से आने वाले ड्राइवर पर्वतीय पृष्ठांकन हेतु आवेदन कर रहे थे तथा निर्धारित शुल्क ऑनलाइन जमा कर रहे थे और पर्वतीय पृष्ठांकन को बिना किसी दक्षता परीक्षण या दस्तावेजों की जाँच के प्रदान किया जा रहा था। अतः, पर्वतीय पृष्ठांकन प्रदान करने की प्रक्रिया केवल राजस्व अर्जित करने तक ही सीमित थी। इसके अतिरिक्त, किसी भी नीति के अभाव में ऐसे पर्वतीय पृष्ठांकन की आवृत्ति/वैधता ज्ञात नहीं है। इसके अतिरिक्त, पर्वतीय पृष्ठांकन, की स्थिति भी डी एल या सारथी पोर्टल में प्रदर्शित नहीं होती है तथा इसकी जाँच भौतिक रूप से ही की जा सकती है।

राज्य सरकार द्वारा तथ्यों को स्वीकार करते हुए (अगस्त 2025) अवगत कराया गया कि यू के एम वी आर, 2011 के नियम 195 को संशोधित करने का प्रस्ताव वर्तमान में विचाराधीन है। यह भी अवगत कराया कि चार धाम यात्रा-2025 के लिए वाहनों को पर्वतीय पृष्ठांकन प्रदान किए जाने हेतु भौतिक रूप से परीक्षण आयोजित किया जा रहा है।

अनुशंसा-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।

4.10 विभिन्न प्रकार के लाइसेंसों को निर्गत किए जाने के प्रकरणों में पायी गई विसंगतियाँ

लेखापरीक्षा के पास उपलब्ध आँकड़ों के अनुसार, चार नमूना जाँच इकाइयों द्वारा 2019-24 की अवधि के दौरान 2,13,976 लर्निंग लाइसेंस (एल एल), 1,35,531 ड्राइविंग लाइसेंस (डी एल) एवं 473 कंडक्टर लाइसेंस (सी एल) निर्गत किए गए। लेखापरीक्षा द्वारा सारथी पोर्टल पर उपलब्ध एल एल, डी एल और सी एल के आवेदनों में से प्रत्येक के 30 नमूना जाँच प्रकरण जाँचे गए और वे प्रकरण जहां आवश्यक अभिलेख जमा किए बिना लाइसेंस निर्गत किए गए थे, नीचे दिए गए हैं:

- **लर्नर लाइसेंस** - सी एम वी आर, 1989 के नियम 5 में परिवहन वाहन के अतिरिक्त अन्य वाहन चलाने हेतु लर्नर लाइसेंस (एल एल) अथवा ड्राइविंग लाइसेंस निर्गत किए जाने हेतु शारीरिक फिटनेस के लिए स्व-घोषणा (फॉर्म 1) जमा किए जाने का प्रावधान है। यह पाया गया कि चार नमूना जाँच इकाइयों के 120 चयनित

एल एल²⁰ में से, दो नमूना चयनित इकाइयों के 20 एल एल²¹ या तो स्व-घोषणा फॉर्म जमा किए बिना (10 प्रकरणों में) अथवा आवेदकों द्वारा हस्ताक्षरित स्व-घोषणा फॉर्म (10 प्रकरणों में) जमा किए बिना ही निर्गत किए गए थे।

- **कंडक्टर लाइसेंस-** मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 30 (3) में सी एल प्रदान करने हेतु पंजीकृत चिकित्सक द्वारा हस्ताक्षरित निर्धारित प्रपत्र में चिकित्सा प्रमाण पत्र प्रस्तुत किए जाने का प्रावधान है। इसके अतिरिक्त, यू के एम वी आर, 2011 के नियम 21 (चतुर्थ संशोधन दिनांक 16 दिसंबर 2016) में यह परिकल्पना की गई है कि आवेदक के पास रेड क्रॉस सोसाइटी या अधिकृत चिकित्सक से प्राथमिक चिकित्सा प्रशिक्षण प्रमाण पत्र होना चाहिए। लेखापरीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि चार नमूना चयनित इकाइयों के 115 चयनित सी एल²² में से, 66 प्रकरणों²³ में चिकित्सा प्रमाण पत्र और आठ प्रकरणों²⁴ में प्राथमिक चिकित्सा प्रशिक्षण प्रमाण पत्र अभिलेखों में संलग्न नहीं किये गये थे।

राज्य सरकार द्वारा अवगत कराया गया (अगस्त 2025) कि प्रकरणों का सत्यापन किया जाएगा।

²⁰ आर टी ओ, देहरादून- 30; आर टी ओ, अल्मोड़ा- 30; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर- 30; एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग- 30।

²¹ आर टी ओ, देहरादून- 07 एवं ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर- 13।

²² आर टी ओ, देहरादून- 30; आर टी ओ, अल्मोड़ा- 30; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर- 30; एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग- 25।

²³ आर टी ओ, देहरादून- 05; आर टी ओ, अल्मोड़ा- 23; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर- 18; एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग- 20।

²⁴ आर टी ओ, अल्मोड़ा- 04; ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर- 03; एवं ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग-01।

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 गतिविधियों¹ की प्रभावकारिता, दक्षता और वैधानिक अधिदेशों के साथ संरेखण का मूल्यांकन 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 ट्रेकिंग (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।

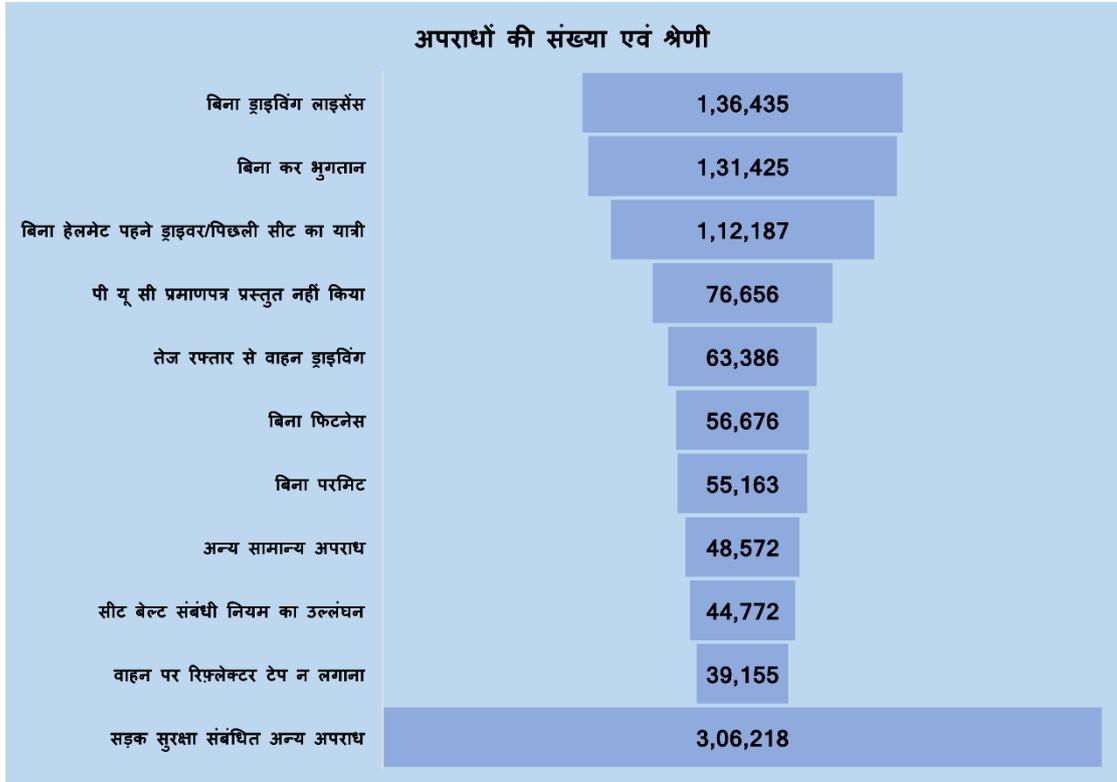
5.1.2 ई-चालान सॉफ्टवेयर

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 प्रस्तारों में चर्चा की गई है।

5.2 प्रशमन शुल्क का अनुचित दरों पर आरोपण

उत्तराखण्ड सरकार ने दिनांक 24 सितंबर 2019 की अधिसूचना² 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 अर्थात् 24 सितंबर 2019 से लागू कर दी गई थी।

² परिवहन विभाग के आदेश संख्या 418/ix-1/53/2019 दिनांक 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 अपराधों³ 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 लाख⁴ 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 थीं।

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, सॉफ्टवेयर में पुराने उल्लंघनों को अक्षम करने में विफलता के कारण इन प्रकरणों में केवल ₹ 100 का जुर्माना लगाया गया। 02 जुलाई 2025 तक सॉफ्टवेयर 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 $1,615 \times ₹ 900 + 3,438 \times ₹ 1,500 = ₹ 66,10,500$ ।

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 दिनांक 24 सितंबर 2019 की अधिसूचना⁵ 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 बड़ी 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 पुनः 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, दिनांक 24 सितंबर 2019।

की अवधि से पूर्व, लंबित चालानों को अग्रतर 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 अग्रतर 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-पुर्जा/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 कार्यालयों⁷ 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 अवधि⁸ 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 किए गए जब्त वाहनों को चित्रों-5.1 और 5.2 में नीचे दर्शाया गया है:



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 धर्मकाँटों⁹ 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।

डाइवर 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 दस्तावेजों, या चालकों द्वारा उपलब्ध कराए गए धर्मकाटों की रसीदों के आधार पर की जाती है। यह भी अवगत कराया गया कि पहाड़ी क्षेत्रों में धर्मकाटों की उपलब्धता सीमित है, क्योंकि उनकी स्थापना माँग और आपूर्ति पर निर्भर करती है। हालाँकि, विभाग भविष्य में पहाड़ी क्षेत्रों में धर्मकाटों 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 अग्रगण्य 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 पांच¹⁰ 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 ट्रेकिंग 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 ट्रेकिंग (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 करोड़¹¹ 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 निर्देश¹² 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 दिनांक 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 दिनांक 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 दुर्घटनाओं¹³ 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 देरी¹⁴ 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।

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

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

वर्ष	जाँचे गए वाहनों की कुल संख्या	कुल जारी किए गए चालान	नशे में वाहन डाइविंग के लिए चालान	नशे में वाहन डाइविंग 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 डाइविंग 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 डाइविंग 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।

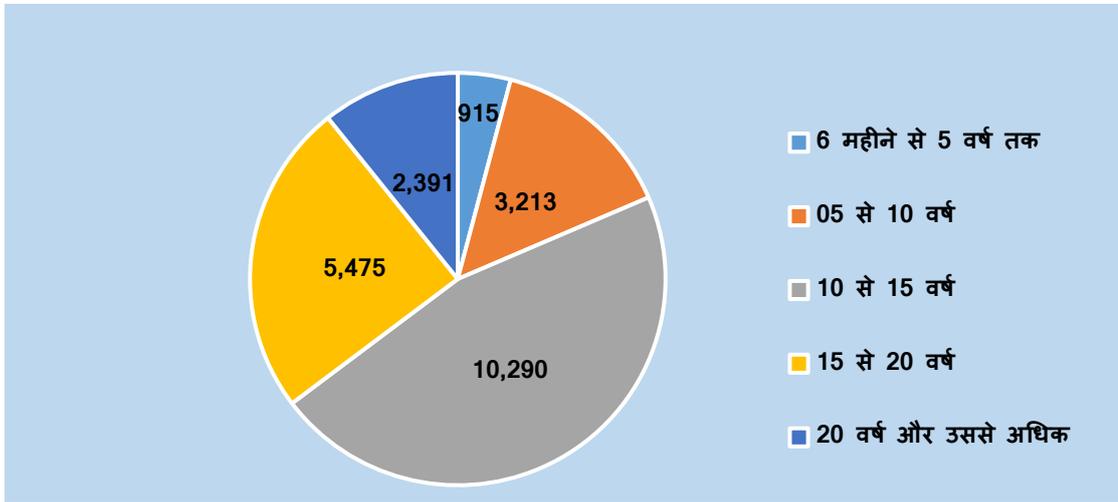
5.12 समर्पित किये गये वाहनों से संबंधित नियमों का पालन न करना

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 तीन¹⁵ 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 निर्दिष्ट¹⁶ 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 चालान¹⁷ 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 चार¹⁸ 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 यूके2552xxxxxxx3239, दिनांक 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।



(संजीव कुमार)

महालेखाकार (लेखापरीक्षा), उत्तराखण्ड

देहरादून

दिनांक: 12 दिसम्बर 2025

प्रतिहस्ताक्षरित



(के. संजय मूर्ति)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 18 दिसम्बर 2025

परिशिष्टियाँ

परिशिष्ट-2.1

(संदर्भ: प्रस्तर-2.2; पृष्ठ 11)

गैर-परिवहन वाहनों का पंजीकरण समाप्ति के बाद नवीनीकृत नहीं किया जाना

कार्यालय का नाम	प्रकरणों की संख्या	लेखापरीक्षा के दौरान सत्यापित प्रकरणों की संख्या	जनवरी 2025 तक पंजीकरण का नवीनीकरण न किए जाने के प्रकरणों की संख्या (प्रतिशत में)
आर टी ओ, देहरादून	24,693	30	22 (73)
आर टी ओ, अल्मोड़ा	623	30	16 (53)
ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर	2,238	30	24 (80)
ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग	19	19	08 (42)
कुल	27,573	109	70 (64)

परिशिष्ट-4.1

(संदर्भ: प्रस्तर-4.6; पृष्ठ 41)

सक्षम प्राधिकारियों द्वारा एम डी टी एस का निरीक्षण

कार्यालय का नाम	सक्षम प्राधिकारी द्वारा निरीक्षित एम डी टी एस का नाम	लाइसेंसिंग प्राधिकारी द्वारा किए गए निरीक्षण की संख्या (वर्ष में एक बार)	आर टी ओ द्वारा किए गए निरीक्षण की संख्या (वर्ष में दो बार)	संबन्धित ए आर टी ओ द्वारा किए गए निरीक्षण की संख्या (वर्ष में चार बार)
आर टी ओ, देहरादून	--	शून्य	शून्य	शून्य
आर टी ओ, अल्मोड़ा	--	शून्य	शून्य	शून्य
ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर	एक्सिलेंट मोटर यान प्रशिक्षण संस्थान	शून्य	शून्य	01
	यशोदा मोटर यान प्रशिक्षण संस्थान	शून्य	शून्य	01
ए आर टी ओ, रुद्रप्रयाग	अन्नू मोटर यान प्रशिक्षण संस्थान	शून्य	शून्य	02
	ब्राइटलैंड मोटर यान प्रशिक्षण संस्थान	शून्य	शून्य	01
	शिवम मोटर यान प्रशिक्षण संस्थान	शून्य	शून्य	01

परिशिष्ट-4.2

(संदर्भ: प्रस्तर-4.8; पृष्ठ 43)

साठ दिन की अवधि से कम समय में एम डी टी एस के नवीनीकरण हेतु आवेदन

क्र. सं.	मोटर यान प्रशिक्षण संस्थान का नाम	पूर्व में निर्गत किए गए फॉर्म-11 की वैधता	फॉर्म-13 में नवीनीकरण के लिए आवेदन करने की तिथि	वैधता की समाप्ति से पूर्व के दिनों की संख्या
1.	सच्चा एम डी टी एस, देहरादून	08.11.2020	06.10.2020	33
2.	निर्मल एम डी टी एस, रामनगर	03.05.2021	तिथि नहीं पायी गई	--
3.	यूनिक एम डी टी एस, ऋषिकेश	21.12.2020	01.12.2020	20
4.	इलाईट एम डी टी एस, रुड़की	26.08.2020	संबन्धित पत्रावली में फॉर्म-13 नहीं पाया गया	--
5.	सागर एम डी टी एस, देहरादून	13.03.2021	01.03.2021	12
6.	पंकज एम डी टी एस, देहरादून	16.01.2021	25.11.2020	52
7.	मन्नू एम डी टी एस, बागेश्वर	21.10.2021	06.10.2021	15
8.	शिवओम एम डी टी एस, नई टिहरी	14.11.2022	14.11.2022	00
9.	रुद्राक्ष, एम डी टी एस, श्रीनगर	12.12.2022	12.01.2023	वैधता की समाप्ति के पश्चात

परिशिष्ट-5.1

(संदर्भ: प्रस्तर-5.2; पृष्ठ 51)

विभिन्न प्रशमन शुल्क के साथ समान अपराधों का विवरण

अपराध आईडी	अपराधों का विवरण	पहली बार अपराध करने पर कंपाउंडिंग शुल्क	बाद के अपराध के लिए कंपाउंडिंग शुल्क	प्रासंगिक अधिनियम/नियम
6767	वायु प्रदूषण नियंत्रण के संबंध में निर्धारित मानकों का उल्लंघन करने वाले मोटर वाहन को ड्राइव करना/ ड्राइविंग का कारण बनना/ ड्राइविंग की अनुमति देना।	2,500	5,000	एम वी अधिनियम 1988 के भाग 190(2)
1821	जाँच के दौरान प्रस्तुत वैध प्रदूषण नियंत्रण प्रमाणपत्र।	100	100*	सी एम वी आर का नियम 115 (7), 1989 एम वी अधिनियम की धारा 190 (2) के साथ पढ़ा जाए, 1988
765	प्रदूषण नियंत्रण प्रमाणपत्र (कोई पी यू सी सी नहीं) प्रस्तुत करने में विफल।	1,000	2,000	सी एम वी आर का नियम 115 (7), 1989 एम वी अधिनियम की धारा 190 (2) के साथ पढ़ा जाए, 1988
814	वायु प्रदूषण के लिए निर्धारित मानकों का उल्लंघन करने वाले वाहन।	1,000	2,000	एम वी अधिनियम की धारा 190 (2) के साथ पढ़ा जाए, 1988
774	प्रस्तुत प्रदूषण नियंत्रण प्रमाणपत्र की वैधता समाप्त हो गई है।	1,000	2,000	सी एम वी आर का नियम 115 (7), 1989 एम वी अधिनियम की धारा 190 (2) के साथ पढ़ा जाए, 1988
11269	{धारा 190 (2)} वायु प्रदूषण नियंत्रण के संबंध में निर्धारित मानकों का उल्लंघन करने वाले मोटर वाहन को ड्राइव करना/ ड्राइविंग का कारण बनना/ ड्राइविंग की अनुमति देना।	2,500	5,000	एम वी अधिनियम की धारा 190 (2) के साथ पढ़ा जाए, 1988
2361	चार पहिया वाहन चलाते समय बिना सीट बेल्ट के।	100	100*	नियम सी एम वी आर की धारा 138, 1989 एम वी अधिनियम, 1988 की धारा 177 के साथ पढ़ें
6777	सुरक्षा बेल्ट पहने बिना मोटर वाहन ड्राइव करना।	1,000	1,000*	एम वी अधिनियम, 1988 की धारा 194 बी (1)
11284	{धारा 194 बी (1)} सुरक्षा बेल्ट पहने बिना मोटर वाहन ड्राइव करना।	1,000	1,000*	एम वी अधिनियम, 1988 की धारा 194 बी (1)

* टिप्पणी: सरकारी अधिसूचना के अनुसार, इन प्रकरणों में बाद में/बार-बार किए गए अपराधों के लिए कोई उच्चतर कंपाउंडिंग शुल्क दर नहीं है।

परिशिष्ट-5.2

(संदर्भ: प्रस्तर-5.9; पृष्ठ 60)

शीर्ष 10 वाहनों के वी एल टी अलर्ट का विवरण (18.02.2025 तक पिछले सात दिनों में)

जल्दबाज़ी में मुड़ने की चेतावनी		कठोर ब्रेकिंग अलर्ट		जोरदार गति बढ़ाना		उपकरण से छेड़छाड़	
वाहन संख्या	अलर्ट गणना	वाहन संख्या	अलर्ट गणना	वाहन संख्या	अलर्ट गणना	वाहन संख्या	अलर्ट गणना
यूके17xxxx34	223	यूके06xxxx34	71	यूके03xxxx55	156	यूके07xxxx23	540
यूके14xxxx03	184	यूके07xxxx64	68	यूके07xxxx34	150	यूके06xxxx65	415
यूके08xxxx69	117	यूके04xxxx18	58	यूके07xxxx69	147	यूके17xxxx34	242
यूके08xxxx06	91	यूके07xxxx82	52	यूके03xxxx56	125	यूके03xxxx55	233
यूके07xxxx81	80	यूके07xxxx99	42	यूके04xxxx93	122	यूके07xxxx34	224
यूके13xxxx46	76	यूके12xxxx94	42	यूके07xxxx77	122	यूके03xxxx56	218
यूके13xxxx93	76	यूके04xxxx99	36	यूके07xxxx76	95	यूके07xxxx77	208
यूके07xxxx77	66	यूके07xxxx77	34	यूके07xxxx10	87	यूके07xxxx47	187
यूके13xxxx70	60	यूके04xxxx77	33	यूके07xxxx54	76	यूके14xxxx03	184
यूके10xxxx28	54	यूके04xxxx98	33	यूके04xxxx92	76	यूके08xxxx21	173

परिशिष्ट-5.3

(संदर्भ: प्रस्तर-5.9; पृष्ठ 60)

100 वाहनों का विवरण, जिसके लिए दुर्घटना से पहले वी एल टी अलर्ट उत्पन्न किए गए थे

वी एल टी अलर्ट डाटा (जनवरी 2023 से मार्च 2025) और आई रेड डाटा (जनवरी 2024 से मार्च 2025)								
क्र. सं.	वाहन पंजीकरण संख्या	दुर्घटना स्थल का प्रारंभिक अवलोकन	दुर्घटना की तिथि	वाहन की भागीदारी का प्रकार	तीव्र त्वरण चेतावनी	कठोर ब्रेकिंग अलर्ट	रैश टर्निंग अलर्ट	अलर्ट कुल योग
1.	यूके11xxxx36	जाँच/ निगरानी में, चालक का ध्यान भटकना	03.06.2024	आ रो पी	1541	4	1001	2546
2.	यूके14xxxx12	जाँच/निगरानी में	06.03.2025	आ रो पी	642	17	920	1579
3.	यूके14xxxx71	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/ निगरानी में	13.09.2024	आ रो पी			1459	1459
4.	यूके07xxxx45	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	02.12.2024	आ रो पी		11	972	983
5.	यूके08xxxx77	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, ड्राइवर का ध्यान भटकना	04.12.2024	आ रो पी	2		926	928
6.	यूके06xxxx35	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	04.03.2025	आ रो पी	496	11	308	815
7.	यूके07xxxx68	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, असावधान मोड़	21.11.2024	आ रो पी	12	16	756	784
8.	यूके07xxxx01	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, अंधा मोड़/वक्र, जाँच/ निगरानी में, भारी यातायात के कारण दुर्घटना, असावधान मोड़	04.06.2024	आ रो पी	684	30		714
9.	यूके11xxxx36	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	16.03.2025	आ रो पी	2		695	697
10.	यूके14xxxx16	जाँच/निगरानी में	22.11.2024	आ रो पी	1		690	691
11.	यूके15xxxx31	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	15.11.2024	आ रो पी	1		679	680
12.	यूके09xxxx84	लंबी दूरी तय करना/ चालक बेचैन	29.11.2024	आ रो पी	506		133	639
13.	यूके14xxxx87	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	25.05.2024	आ रो पी			629	629
14.	यूके06xxxx23	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	10.03.2024	आ रो पी			629	629

वी एल टी अलर्ट डाटा (जनवरी 2023 से मार्च 2025) और आई रेड डाटा (जनवरी 2024 से मार्च 2025)								
क्र. सं.	वाहन पंजीकरण संख्या	दुर्घटना स्थल का प्रारंभिक अवलोकन	दुर्घटना की तिथि	वाहन की भागीदारी का प्रकार	तीव्र त्वरण चेतावनी	कठोर ब्रेकिंग अलर्ट	रैश टर्निंग अलर्ट	अलर्ट कुल योग
15.	यूके08xxxx82	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में भारी यातायात के कारण दुर्घटना, ड्राइवर का ध्यान भटकना सड़क की स्थिति के कारण दुर्घटना असावधान मोड़	20.12.2024	आ रो पी	10	6	526	542
16.	यूके05xxxx30	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	25.06.2024	आ रो पी			522	522
17.	यूके11xxxx85	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	28.02.2025	आ रो पी	352	132		484
18.	यूके05xxxx88	अंधा मोड़ / वक्र	20.01.2024	आ रो पी		1	453	454
19.	यूके18xxxx47	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	14.08.2024	आ रो पी	282	13	111	406
20.	यूके08xxxx12	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में, भारी यातायात के कारण दुर्घटना	17.10.2024	आ रो पी			388	388
21.	यूके07xxxx32	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना भारी यातायात के कारण दुर्घटना ड्राइवर का ध्यान भटकना	03.11.2024	आ रो पी	128	45	145	318
22.	यूके09xxxx32	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	03.04.2024	आ रो पी			260	260
23.	यूके06xxxx07	ड्राइवर का ध्यान भटकना	10.08.2024	आ रो पी			231	231
24.	यूके04xxxx12	अंधा मोड़ / वक्र	25.02.2024	आ रो पी			207	207
25.	यूके08xxxx35	जाँच/निगरानी में, चालक का ध्यान भटकना, असावधानी से मोड़ लेना लंबी दूरी तय करना/ चालक बेचैन	14.02.2024	आ रो पी			205	205
26.	यूके08xxxx18	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना जाँच/निगरानी में,	23.05.2024	आ रो पी			203	203

सम्भागीय परिवहन कार्यालयों के क्रियाकलाप पर प्रतिवेदन

वी एल टी अलर्ट डाटा (जनवरी 2023 से मार्च 2025) और आई रेड डाटा (जनवरी 2024 से मार्च 2025)								
क्र. सं.	वाहन पंजीकरण संख्या	दुर्घटना स्थल का प्रारंभिक अवलोकन	दुर्घटना की तिथि	वाहन की भागीदारी का प्रकार	तीव्र त्वरण चेतावनी	कठोर ब्रेकिंग अलर्ट	रैश टर्निंग अलर्ट	अलर्ट कुल योग
		झड़वर का ध्यान भटकना, असावधान मोड़						
27.	यूके02xxxx21	जाँच/निगरानी में	18.02.2024	आ रो पी	36	21	130	187
28.	यूके04xxxx45	जाँच/निगरानी में	22.02.2024	आ रो पी			171	171
29.	यूके14xxxx11	झड़वर का ध्यान भटकना	02.07.2024	आ रो पी	91	1	70	162
30.	यूके07xxxx01	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में, झड़वर का ध्यान भटकना	08.08.2024	आ रो पी	11	1	147	159
31.	यूके07xxxx67	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	25.10.2024	आ रो पी	1		141	142
32.	यूके06xxxx58	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, असावधान मोड़	05.06.2024	आ रो पी			136	136
33.	यूके17xxxx61	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, भारी यातायात के कारण दुर्घटना, झड़वर का ध्यान भटकना	31.03.2025	आ रो पी	58	31	39	128
34.	यूके04xxxx79	जाँच/निगरानी में	14.08.2024	आ रो पी	41	80		121
35.	यूके06xxxx59	झड़वर का ध्यान भटकना	27.07.2024	आ रो पी	85		23	108
36.	यूके08xxxx39	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में	29.02.2024	आ रो पी	97		3	100
37.	यूके08xxxx43	सड़क की स्थिति के कारण दुर्घटना	11.03.2025	आ रो पी		1	94	95
38.	यूके07xxxx30	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	25.05.2024	आ रो पी	71		6	77
39.	यूके07xxxx00	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, झड़वर का ध्यान भटकना, असावधान मोड़	20.09.2024	आ रो पी	65	3	8	76
40.	यूके07xxxx99	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में,	20.07.2024	आ रो पी		1	68	69

वी एल टी अलर्ट डाटा (जनवरी 2023 से मार्च 2025) और आई रेड डाटा (जनवरी 2024 से मार्च 2025)								
क्र. सं.	वाहन पंजीकरण संख्या	दुर्घटना स्थल का प्रारंभिक अवलोकन	दुर्घटना की तिथि	वाहन की भागीदारी का प्रकार	तीव्र त्वरण चेतावनी	कठोर ब्रेकिंग अलर्ट	रैश टर्निंग अलर्ट	अलर्ट कुल योग
		ड्राइवर का ध्यान भटकना						
41.	यूके17xxxx24	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में भारी यातायात के कारण दुर्घटना, असावधान मोड़	20.08.2024	आ रो पी	3		63	66
42.	यूके14xxxx92	ड्राइवर का ध्यान भटकना	14.06.2024	आ रो पी	14		50	64
43.	यूके06xxxx16	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना	08.04.2024	आ रो पी	1		54	55
44.	यूके07xxxx89	ड्राइवर का ध्यान भटकना	16.06.2024	आ रो पी	52		1	53
45.	यूके07xxxx99	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	09.06.2024	आ रो पी		49		49
46.	यूके08xxxx86	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, अंधा मोड़ / वक्र, जाँच/निगरानी में	17.05.2024	आ रो पी	1		43	44
47.	यूके15xxxx67	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	22.11.2024	आ रो पी			38	38
48.	यूके06xxxx87	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	02.05.2024	आ रो पी			33	33
49.	यूके08xxxx14	जाँच/निगरानी में	19.05.2024	आ रो पी	24		5	29
50.	यूके07xxxx02	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	07.02.2025	आ रो पी	10		17	27
51.	यूके08xxxx55	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	11.10.2024	आ रो पी			25	25
52.	यूके07xxxx31	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, असावधान मोड़	24.09.2024	आ रो पी	11	13		24
53.	यूके05xxxx42	जाँच/निगरानी में	02.11.2024	आ रो पी	12	12		24
54.	यूके17xxxx19	जाँच/निगरानी में, ड्राइवर का ध्यान भटकना, असावधान मोड़	06.07.2024	आ रो पी	17			17
55.	यूके06xxxx81	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	14.01.2025	आ रो पी	3		13	16
56.	यूके07xxxx68	जाँच/निगरानी में	08.01.2025	आ रो पी	8	6		14

सम्भागीय परिवहन कार्यालयों के क्रियाकलाप पर प्रतिवेदन

वी एल टी अलर्ट डाटा (जनवरी 2023 से मार्च 2025) और आई रेड डाटा (जनवरी 2024 से मार्च 2025)								
क्र. सं.	वाहन पंजीकरण संख्या	दुर्घटना स्थल का प्रारंभिक अवलोकन	दुर्घटना की तिथि	वाहन की भागीदारी का प्रकार	तीव्र त्वरण चेतावनी	कठोर ब्रेकिंग अलर्ट	रैश टर्निंग अलर्ट	अलर्ट कुल योग
57.	यूके06xxxx99	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	05.12.2024	आ रो पी			14	14
58.	यूके06xxxx28	ड्राइवर का ध्यान भटकना	22.08.2024	आ रो पी			13	13
59.	यूके10xxxx80	जाँच/निगरानी में	17.08.2024	आ रो पी	5	6		11
60.	यूके17xxxx03	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	14.01.2024	आ रो पी		1	8	9
61.	यूके19xxxx37	जाँच/निगरानी में	10.02.2025	आ रो पी	3	3	2	8
62.	यूके07xxxx09	जाँच/निगरानी में ड्राइवर का ध्यान भटकना	31.05.2024	आ रो पी	7		1	8
63.	यूके04xxxx17	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, ड्राइवर का ध्यान भटकना	19.06.2024	आ रो पी	7	1		8
64.	यूके07xxxx24	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	13.01.2024	आ रो पी	7			7
65.	यूके06xxxx79	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	24.11.2024	आ रो पी		1	6	7
66.	यूके06xxxx31	जाँच/निगरानी में	12.05.2024	आ रो पी	3	4		7
67.	यूके04xxxx27	अंधा मोड़ / वक्र, लंबी दूरी तय करना/ चालक बेचैन	24.12.2024	आ रो पी	7			7
68.	यूके04xxxx59	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, ड्राइवर का ध्यान भटकना	08.02.2024	आ रो पी	4		3	7
69.	यूके11xxxx75	ड्राइवर का ध्यान भटकना	06.03.2024	आ रो पी		6		6
70.	यूके06xxxx67	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	22.08.2024	आ रो पी			6	6
71.	यूके03xxxx80	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, ड्राइवर का ध्यान भटकना	31.12.2024	आ रो पी		2	4	6
72.	यूके14xxxx81	ड्राइवर का ध्यान भटकना	03.05.2024	आ रो पी	5			5
73.	यूके04xxxx61	ड्राइवर का ध्यान भटकना	19.03.2025	आ रो पी		2	3	5
74.	यूके16xxxx86	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, ड्राइवर का ध्यान भटकना	02.03.2025	आ रो पी	3	1		4

वी एल टी अलर्ट डाटा (जनवरी 2023 से मार्च 2025) और आई रेड डाटा (जनवरी 2024 से मार्च 2025)								
क्र. सं.	वाहन पंजीकरण संख्या	दुर्घटना स्थल का प्रारंभिक अवलोकन	दुर्घटना की तिथि	वाहन की भागीदारी का प्रकार	तीव्र त्वरण चेतावनी	कठोर ब्रेकिंग अलर्ट	रैश टर्निंग अलर्ट	अलर्ट कुल योग
75.	यूके07xxxx10	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	05.10.2024	आ रो पी	4			4
76.	यूके17xxxx16	वाहन में खराबी के कारण दुर्घटना	14.05.2024	आ रो पी	1		2	3
77.	यूके13xxxx70	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, सड़क पर स्थिर/स्थित वस्तु/संपत्ति से टकराना, जाँच/निगरानी में	10.05.2024	आ रो पी	3			3
78.	यूके07xxxx98	असावधान मोड़	01.05.2024	आ रो पी	2	1		3
79.	यूके14xxxx73	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	11.11.2024	आ रो पी		1	1	2
80.	यूके14xxxx70	जाँच/निगरानी में	01.09.2024	आ रो पी			2	2
81.	यूके11xxxx61	अंधा मोड़ / वक्र, ड्राइवर का ध्यान भटकना	26.01.2024	आ रो पी		1	1	2
82.	यूके08xxxx31	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में भारी यातायात के कारण दुर्घटना, ड्राइवर का ध्यान भटकना	25.02.2025	आ रो पी	2			2
83.	यूके06xxxx47	ड्राइवर का ध्यान भटकना	30.03.2024	आ रो पी	2			2
84.	यूके17xxxx04	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, भारी यातायात के कारण दुर्घटना	03.01.2025	आ रो पी	1			1
85.	यूके14xxxx34	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	24.11.2024	आ रो पी		1		1
86.	यूके08xxxx69	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	24.06.2024	आ रो पी	1			1
87.	यूके08xxxx13	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में	15.10.2024	आ रो पी	1			1
88.	यूके08xxxx05	सड़क की स्थिति के कारण दुर्घटना	07.11.2024	आ रो पी		1		1
89.	यूके08xxxx10	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	13.09.2024	आ रो पी			1	1

सम्भागीय परिवहन कार्यालयों के क्रियाकलाप पर प्रतिवेदन

वी एल टी अलर्ट डाटा (जनवरी 2023 से मार्च 2025) और आई रेड डाटा (जनवरी 2024 से मार्च 2025)								
क्र. सं.	वाहन पंजीकरण संख्या	दुर्घटना स्थल का प्रारंभिक अवलोकन	दुर्घटना की तिथि	वाहन की भागीदारी का प्रकार	तीव्र त्वरण चेतावनी	कठोर ब्रेकिंग अलर्ट	रैश टर्निंग अलर्ट	अलर्ट कुल योग
		.जाँच/निगरानी में, भारी यातायात के कारण दुर्घटना, ड्राइवर का ध्यान भटकना						
90	यूके07xxxx43	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में, सड़क की स्थिति के कारण दुर्घटना	20.03.2024	आ रो पी	1			1
91.	यूके07xxxx29	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में	26.10.2024	आ रो पी			1	1
92.	यूके07xxxx41	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, अंधा मोड़ / वक्र भारी यातायात के कारण दुर्घटना, असावधान मोड़	12.03.2025	आ रो पी			1	1
93.	यूके07xxxx30	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	18.07.2024	आ रो पी	1			1
94.	यूके06xxxx05	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में	13.08.2024	आ रो पी		1		1
95.	यूके06xxxx25	ड्राइवर का ध्यान भटकना	30.06.2024	आ रो पी	1			1
96.	यूके06xxxx18	अंधा मोड़ / वक्र	11.06.2024	आ रो पी	1			1
97.	यूके06xxxx48	भारी यातायात के कारण दुर्घटना	08.08.2024	आ रो पी	1			1
98.	यूके06xxxx80	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना, जाँच/निगरानी में	12.09.2024	आ रो पी	1			1
99.	यूके06xxxx32	अंधा मोड़ / वक्र	31.05.2024	आ रो पी		1		1
100.	यूके04xxxx30	यातायात उल्लंघन के कारण दुर्घटना,	12.06-2024	आ रो पी	1			1

परिशिष्ट-5.4

(संदर्भ: प्रस्तर-5.13; पृष्ठ 65)

उन वाहनों का विवरण जिनकी खरीद की तिथि पंजीकरण की तिथि के बाद की है

क्र. सं.	कार्यालय का नाम	पंजीयन संख्या	क्रय का दिनांक	पंजीयन का दिनांक
1.	आर टी ओ, हल्द्वानी	यूके04xxxx86	15.08.2019	20.11.2015
2.	आर टी ओ, हल्द्वानी	यूके04xxxx84	03.07.2021	17.02.2018
3.	आर टी ओ, हल्द्वानी	यूके04xxxx94	08.11.2019	26.10.2017
4.	ए आर टी ओ, पिथौरागढ़	यूके05xxxx26	25.04.2019	25.04.2009
5.	ए आर टी ओ, पिथौरागढ़	यूके05xxxx67	13.10.2022	17.05.2018
6.	ए आर टी ओ, ऊधम सिंह नगर	यूके06xxxx27	08.11.2019	04.02.2013
7.	आर टी ओ, देहरादून	यूके07xxxx08	12.01.2022	12.01.2017
8.	आर टी ओ, देहरादून	यूके07xxxx29	04.02.2021	04.02.2020
9.	आर टी ओ, देहरादून	यूके07xxxx97	18.04.2022	13.04.2021
10.	ए आर टी ओ, हरिद्वार	यूए08xxxx61	08.04.2019	20.04.2004
11.	ए आर टी ओ, ऋषिकेश	यूके14xxxx88	09.08.2022	09.09.2019
12.	ए आर टी ओ, कोटद्वार	यूए12xxxx31	31.05.2019	18.06.2005
13.	ए आर टी ओ, रुड़की	यूके17xxxx67	01.05.2019	07.01.2019
14.	ए आर टी ओ, रामनगर	यूके19xxxx83	13.02.2020	21.08.2017
15.	ए आर टी ओ, रानीखेत	यूके07xxxx45	02.12.2022	04.04.2013

परिशिष्ट-5.5

(संदर्भ: प्रस्तर-5.15; पृष्ठ 66)

31 मार्च 2024 तक स्वीकृत पदों के विरुद्ध पदस्थ व्यक्ति की स्थिति

क्र. सं.	पद का नाम	स्वीकृत पद	कार्यरत	रिक्त पदों की संख्या
1.	परिवहन आयुक्त	1	1	0
2.	अतिरिक्त परिवहन आयुक्त	1	0	1
3.	संयुक्त परिवहन आयुक्त	1	1	0
4.	उप परिवहन आयुक्त	3	2	1
5.	सहायक परिवहन आयुक्त	1	1	0
6.	वित्त नियंत्रक	1	1	0
7.	सम्भागीय परिवहन अधिकारी	8	7	1
8.	सहायक सम्भागीय परिवहन अधिकारी	32	21	11
9.	सहायक लेखा अधिकारी	1	1	0
10.	परिवहन कर अधिकारी	46	55	-9
11.	मुख्य प्रशासनिक अधिकारी	20	7	13
12.	वरिष्ठ प्रशासनिक अधिकारी	27	24	3
13.	प्रशासनिक अधिकारी	29	27	2
14.	प्राविधिक निरीक्षक	25	17	8
15.	परिवहन उप निरीक्षक / परिवहन उप निरीक्षक	31	28	3
16.	परिवहन सहायक निरीक्षक	71	67	4
17.	कंप्यूटर प्रोग्रामर (आउटसोर्स)	22	22	0
18.	वरिष्ठ कार्मिक अधिकारी	1	0	1
19.	कार्मिक अधिकारी	2	1	1
20.	वरिष्ठ निजी सहायक	4	3	1
21.	निजी सहायक	6	0	6
22.	लेखाकार	9	3	6
23.	सहायक लेखाकार	18	15	3
24.	प्रधान सहायक	62	61	1
25.	वरिष्ठ सहायक	102	78	24
26.	कनिष्ठ सहायक	115	65	50
27.	प्रवर्तन कांस्टेबल	205	69	136
28.	प्रवर्तन चालक	37	37	0
29.	परिचारक	136	86	50
	योग	1,017	700	317

© भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in

<https://cag.gov.in/ag/uttarakhand/hi>

