

அத்தியாயம் II

மோட்டார் வாகனங்கள்
மீதான வரி

அத்தியாயம் – II

உள் போக்குவரத்து துறை

மோட்டார் வாகனங்கள் மீதான வரி

2.1 வரி நிர்வாகம்

தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி சட்டம், 1974 (TNMVT) மற்றும் அதன் கீழ் உருவாக்கப்பட்ட விதிகள் தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரி விதிப்பதற்கும் வசூலிப்பதற்குமான ஒரு முறையை வரையறுக்கின்றன. இந்தச் சட்டத்தின் அட்டவணையில் (பிரிவு 3) குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விகிதங்களின் அடிப்படையில், தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்படும் அல்லது பயன்படுத்த வைத்துள்ள அனைத்து வாகனங்களுக்கும் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வாகனம் வாங்குபவர்கள் குறிப்பிட்ட காலத்திற்குள் வரியை செலுத்த வேண்டும் (பிரிவு 8). போக்குவரத்து அனுமதி பெற்ற வாகனங்கள் வரி நோக்கங்களுக்காக மாநிலத்தில் பயன்படுத்தப்படுவதாகக் கருதப்படுகின்றன (விதி 3). வரி செலுத்தப்படாமல் இருந்தால், உரிமம் வழங்கும் அதிகாரி ஐந்து ஆண்டுகளுக்குள் செலுத்த வேண்டிய வரியை வசூலிக்க அறிவிப்பு அனுப்பலாம் (பிரிவு 15-A). தமிழ்நாடு அரசு (GoTN) 9 நவம்பர் 2023 முதல் திருத்தப்பட்ட வரி விகிதங்களை அறிவித்தது¹.

போக்குவரத்து அல்லாத மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வாகனங்களின் விலையின்² அடிப்படையில் ஆயுட் கால வரி³ (LTT) வசூலிக்கப்படுகிறது. போக்குவரத்து வாகனங்கள் தவிர பதிவு செய்யப்பட்ட தேதியிலிருந்து 15 ஆண்டுகளை நிறைவு செய்த பிற மோட்டார் வாகனங்கள் பசுமை வரிக்கு உட்பட்டவை. மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கு, ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு ₹750ம், மற்ற மோட்டார் வாகனங்களுக்கு ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு ₹1500ம் வரி விதிக்கப்படுகிறது. போக்குவரத்து வாகனங்களைப் பொறுத்தவரை, பதிவு செய்யப்பட்ட தேதியிலிருந்து ஏழு ஆண்டுகளை நிறைவு செய்தவை (ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் தவிர) ஆண்டுக்கு ₹750 செலுத்த வேண்டிய அதே நேரத்தில் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஆண்டுக்கு ₹250 செலுத்த வேண்டும். காற்று மாசுபாட்டைக் கட்டுப்படுத்த மின்சார வாகனங்களுக்கு சாலை வரி செலுத்துவதில்

1 9 நவம்பர் 2023 தேதியிட்ட சிறப்பு அறிவிக்கை.

2 வாகனத்தின் விலை ₹5 இலட்சம் வரை இருந்தால் வாகனத்தின் விலையில் 12 விழுக்காடும், மோட்டார் வாகனத்தின் விலை ₹10 இலட்சம் வரை இருந்தால் 13 விழுக்காடும், ₹20 இலட்சம் வரை 18 சதவீதமும், ₹20 இலட்சத்திற்கு மேல் இருந்தால் 20 விழுக்காடு ஆகும்.

3 ஆயுள் வரி என்பது ஒரு மோட்டார் வாகனத்தின் ஆயுட்காலத்திற்கு முன் கூட்டியே ஒரு மொத்தத்தில் விதிக்கப்படும் வரி.

இருந்து விலக்கு அளிப்பதன் மூலம் மாநிலத்தில் மின்சார வாகனங்களைப் பயன்படுத்துவதை GoTN ஊக்குவிக்கிறது.

போக்குவரத்துத் துறை மோட்டார் வாகனங்கள் மீது வரி வசூல் செய்வதன் செயல்திறன் குறித்த தணிக்கை காண்புரைகள் அடுத்தடுத்த பத்திகளில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

2.2 உள் தணிக்கை

உள் போக்குவரத்துத் துறையில் உள் தணிக்கைப் பிரிவு செயல்பட்டு வருகிறது. 2023-24 வரை தணிக்கை செய்யப்பட வேண்டிய அலுவலகங்களின் எண்ணிக்கை 129 ஆக இருந்தது. அவற்றில் 102 அலுவலகங்களில் தணிக்கை நடைபெற்றது. வரி தாக்கத்துடன் எழுப்பப்பட்ட, தீர்க்கப்பட்ட மற்றும் நிலுவையில் உள்ள காண்புரைகளின் எண்ணிக்கை பற்றிய ஆண்டு வாரியான விவரங்கள் அட்டவணை 2.1ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

அட்டவணை 2.1: உள் தணிக்கை காண்புரைகளின் விவரங்கள்

ஆண்டு	எழுப்பப்பட்ட காண்புரைகள்		தீர்க்கப்பட்ட காண்புரைகள்		நிலுவையில் உள்ள காண்புரைகள்	
	நேர்வுகளின் எண்ணிக்கை	தொகை (₹ இலட்சத்தில்)	நேர்வுகளின் எண்ணிக்கை	தொகை (₹ இலட்சத்தில்)	நேர்வுகளின் எண்ணிக்கை	தொகை (₹ இலட்சத்தில்)
2020-21 வரை	கோவிட்-19 பெருந்தொற்று நிலைமை காரணமாக இந்த ஆண்டுக்கான விவரங்கள் வழங்கப்படவில்லை				1,286 [#]	90.71 [#]
2021-22	1,412	146.67	1,276	103.18	136	43.49
2022-23	1,735	186.95	1,265	154.57	470	32.38
2023-24	2,265	219.65	1,970	191.54	295	28.11
2021-24 க்கான மொத்தம்	5,412	553.27	4,511	449.29	2,187	194.69

[#]31/03/2024 அன்றுள்ளவாறு, 2019-20 வரையிலான தணிக்கை ஆண்டுகளுக்கான மொத்த நிலுவை காண்புரைகளின் திரண்ட எண்ணிக்கை

மேற்கூறியவற்றிலிருந்து, 31 மார்ச் 2024 அன்றுள்ளவாறு ₹1.95 கோடி சம்பந்தப்பட்ட 2,187 காண்புரைகள் தீர்வு காண நிலுவையில் உள்ளன. நிலுவையில் உள்ள காண்புரைகளைத் தீர்வு காண உரிய நடவடிக்கை எடுக்கலாம்.

2.3 தணிக்கை முடிவுகள்

2023-24ல், போக்குவரத்துத் துறையின் வாஹன் தரவுத்தளத்தை பகுப்பாய்வு செய்து, 2021-22 வரையிலான காலகட்டம் குறித்து தொலைநிலை தணிக்கை நடத்தப்பட்டு, தமிழ்நாட்டில் உள்ள ஒன்பது

வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு⁴ (RTO) ஆய்வு அறிக்கைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மேலும் தணிக்கை மாநில போக்குவரத்து ஆணையத்தின் (State Transport Authority-(STA)) அலுவலகத்திலும், அரசு மட்டத்தில் தலைமை பிரிவில் உள்ள பதிவுகளைச் சோதனை தணிக்கை செய்தது. வகைவாரியாக தணிக்கை காண்புரைகள் அட்டவணை 2.2ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 2.2: வகை வாரியாக தணிக்கை காண்புரைகள்

வ. எண்	வகை	பத்திகளின் எண்ணிக்கை	தொகை (₹ல்)
1	செல்லுபடியாகும் அனுமதிச்சீட்டு கொண்ட சரக்கு வாகனங்கள் தொடர்பாக வரி வசூலிக்காதது	8	9,42,45,472
2	மகிழுந்து உரிமையாளர்களிடமிருந்து ஆயுட்கால வரி வசூலிக்காதது/குறைவாக வசூலித்தது	7	24,05,040
3	செல்லுபடியாகும் அனுமதிச்சீட்டு கொண்ட மேக்ஸி கேப்களுக்கு வரி வசூலிக்காதது	6	39,34,240
4	கட்டுமான உபகரண வாகனங்கள் தொடர்பாக குறைவாக வசூலித்த/வசூலிக்கப்படாத வரி	1	11,76,895
5	போக்குவரத்து/போக்குவரத்தல்லாத வாகனங்களுக்கு பசுமை வரி செலுத்தாதது	1	4,59,300
6	தனியார் சேவை வாகன உரிமையாளர்களிடமிருந்து வரி வசூலிக்காதது	1	14,12,477
	மொத்தம்	24	10,36,33,424

(ஆதாரம்: மாநில முதன்மை கணக்காய்வுத் தலைவர், தணிக்கை-II, தமிழ்நாடு மற்றும் புதுச்சேரியின் RTOக்கள் மீதான ஆய்வறிக்கைகள்)

24 நேர்வுகளில் ₹10,36,33,424 தொடர்புடைய வசூலிக்கப்படாத/குறுகிய வசூலை துறை ஏற்றுக்கொண்டது. மேலும் இந்த ஆண்டில், இரண்டு நேர்வுகளில் ₹1,08,174 வசூலிக்கப்பட்டுள்ளது.

2.4 தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வாகனத் துறையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மற்றும் மாநிலப் போக்குவரத்து ஆணையத்தின் செயல்பாடுகள் பற்றிய குறிப்பிட்ட பொருள் சார்ந்த இணக்கத் தணிக்கை

2.4.1 முன்னுரை

இந்தியாவில் மோட்டார் வாகனங்களின் ஒழுங்குமுறை மற்றும் வரிவிதிப்பு மத்திய மற்றும் மாநில அரசுகளை உள்ளடக்கியது. இந்திய அரசியலமைப்பின் பொதுப்பட்டியல் மோட்டார் வாகன ஒழுங்குமுறைகள்

4 சென்னை மேற்கு, சென்னை தெற்கு, நாமக்கல் வடக்கு, பூந்தமல்லி, திருப்பூர் வடக்கு, திருப்பூர் தெற்கு, திருச்சிராப்பள்ளி மேற்கு, திருநெல்வேலி மற்றும் வேலூர்.

குறித்து மத்திய மற்றும் மாநில அரசுகளுக்கு அதிகாரம் வழங்கும் அதே வேளையில், சாலைப் பயன்பாட்டிற்கு ஏற்ற வாகனங்களுக்கு வரி விதிக்க மாநில பட்டியல் மாநிலங்களுக்கு அதிகாரம் அளிக்கிறது.

இந்த விதிகளுக்கு இணங்க, வாகனப் பதிவு, அனுமதி வழங்குதல், ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துனர் உரிமம் போன்ற பல்வேறு அம்சங்களை நிர்வகிப்பதற்காக மோட்டார் வாகன (Motor Vehicles-MV) சட்டம், 1988 மற்றும் மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகள் (Central Motor Vehicles Rules-CMVR), 1989 ஆகியவை நாடாளுமன்றத்தால் இயற்றப்பட்டன. மாநில அளவில், தமிழ்நாடு அரசு மாநிலத்திற்குள் இயங்கும் மோட்டார் வாகனங்களுக்கு பொருந்தக்கூடிய வரிகள் மற்றும் கட்டணங்களை விவரிக்கும் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரிவிதிப்புச் சட்டம் (Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation-TNMVT Act), 1974 மற்றும் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விதிகள் (Tamil Nadu Motor Vehicles Rules-TNMVR), 1989 ஆகியவற்றை இயற்றியது.

சாலை போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சகம் (Ministry of Road Transport and Highways-MoRTH), மத்திய அரசு (GoI), சாலை போக்குவரத்து தொடர்பான பரந்த கொள்கைகளை வகுப்பதற்கும் மேற்கூறிய சட்டங்கள் மற்றும் விதிகளை அமல்படுத்துவதை மேற்பார்வையிடுவதற்கும் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பிரிவு 68 மாநில போக்குவரத்து ஆணையங்கள் (State Transport Authority-STA) நிறுவுவதை கட்டாயமாக்குகிறது. அதன்படி, வாகன வரிகள் மற்றும் வரிவிதிப்புகளின் நிர்வாகத்துடன் ஒழுங்குமுறை விதிகளை அமல்படுத்துவது தமிழ்நாட்டின் STAவின்⁵ கீழ் செயல்படும் RTOக்களால் மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

2.4.2 போக்குவரத்துத் துறையில் மின்னணு முயற்சிகள்

RTOக்களின் செயல்பாட்டை நெறிப்படுத்தவும், போக்குவரத்துத் துறையின் செயல்திறன் மற்றும் விளைவுகளை மேம்படுத்தவும் MoRTH அமைச்சகம் 2006-07ல் மின்னணு முன்முயற்சிகளைத் தொடங்கியது.

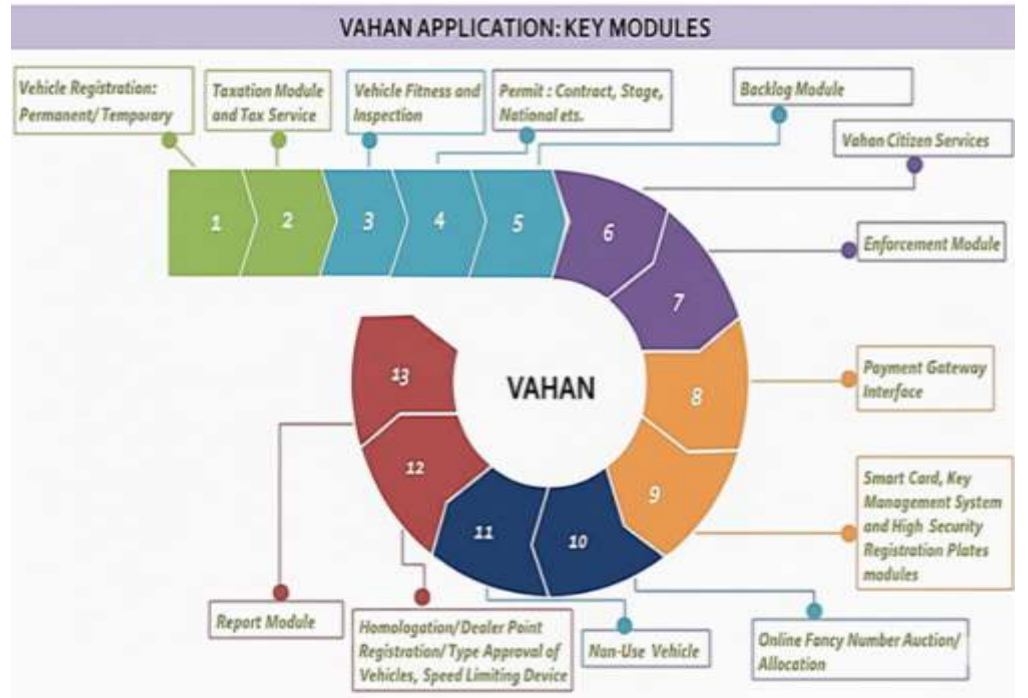
வாஹன் மற்றும் சாரதி ஆகியவை இ-போக்குவரத்து செயல் இலக்கு திட்டத்தின் கீழ் முதன்மையான மின்னணு முன்முயற்சிகளாகும். வாஹன் செயலி, வாகனம் தொடர்பான செயல்முறையுடன் தொடர்புடைய அதே வேளையில் சாரதி என்பது ஓட்டுநர் உரிமம் (Driving Licence-DL) தொடர்பான சேவைகளை கணினிமயமாக்குவதற்கான செயலியாகும்.

5 போக்குவரத்து ஆணையர்/சாலை பாதுகாப்பு ஆணையரகத்திற்கு தலைமை தாங்கும் போக்குவரத்து மற்றும் சாலை பாதுகாப்பு ஆணையர் மாநில போக்குவரத்து ஆணையராகவும் செயல்படுகிறார்.

2.4.2.1 வாஹன்

வாஹன் மையப்படுத்தப்பட்ட, இணையம் மூலம் இயக்கப்படும் செயலியாகும். வாஹன் RTOக்கள், வாகன முகவர்கள், குடிமக்கள், போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மற்றும் பிற பங்குதாரர்களுக்கு எளிதாக இணைய அணுகலை வழங்குகிறது. செயலியின் உள்ளமைவு மாநிலத்திற்கான குறிப்பிட்ட தனிப்பயனாக்கங்களை அனுமதிக்கிறது. வாகனக் காப்பீட்டு நிறுவனங்கள் மற்றும் மாசு கட்டுப்பாட்டுச் சான்றிதழ் (Pollution Under Control Certificate-PUCC) மையங்கள் வாஹனுடன் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டுள்ளன. வாஹனில் உள்ள முக்கிய தொகுதிகள் படம் 2.1ல் சுருக்கமாக காட்டப்பட்டுள்ளன.

படம் 2.1: வாஹன் செயலியில் உள்ள தொகுதிகள்



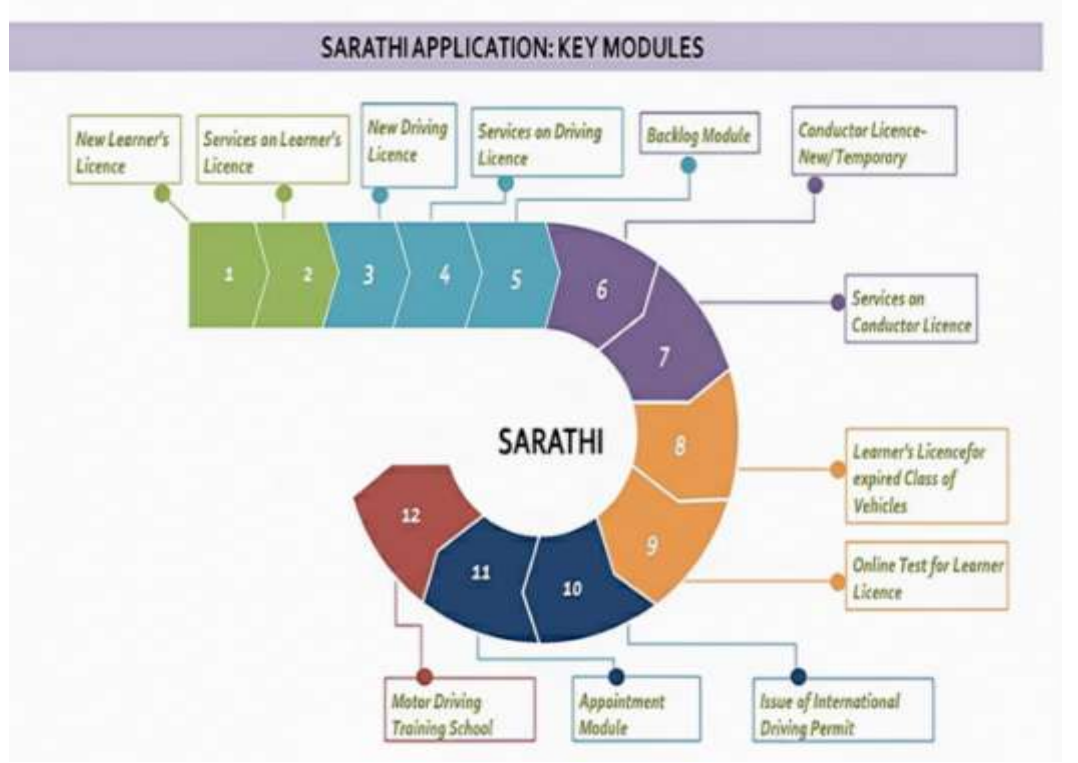
2.4.2.2 சாரதி

சாரதி என்பது ஓட்டுநர் உரிமம் தொடர்பான சேவைகளை நெறிப்படுத்தவும் கணினிமயமாக்கவும் வடிவமைக்கப்பட்ட ஒரு செயலியாகும். இது DL, பழகுநர் உரிமம் மற்றும் போக்குவரத்துத் துறையால் வழங்கப்படும் பிற தொடர்புடைய சேவைகளை⁶ வழங்குவதற்கான விரிவான தீர்வை வழங்குகிறது. சாரதி பணிப்பாங்கு அடிப்படையிலான, இணையம் மூலம் இயக்கப்பட்ட, மையப்படுத்தப்பட்ட செயலியாகும். இது பல்வேறு மாநிலங்களின் குறிப்பிட்ட தேவைகளை பூர்த்தி செய்ய பரந்த அளவில் கட்டமைக்கக்கூடிய தனிப்பயனாக்க விருப்பங்களைக் கொண்டுள்ளது. இது ஓட்டுநர், பழகுநர், நடத்துநர்

⁶ ஓட்டுநர் உரிமங்களை புதுப்பிப்பது, புது ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவது, பன்னாட்டு ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவது, நடத்துநர் உரிமம், மோட்டார் வாகன பயிற்சி பள்ளி உரிமம் முதலியன.

மற்றும் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளி உரிமங்களை நிர்வகிக்க உதவுகிறது. இந்த செயலி தமிழ்நாட்டின் குறிப்பிட்ட தேவைகளுக்கு ஏற்ப வடிவமைக்கப்பட்டு தற்போது மாநிலத்தில் செயல்பாட்டில் உள்ளது. சாரதியில் உள்ள முக்கிய தொகுதிகள் படம் 2.2ல் காட்டப்பட்டுள்ளன.

படம் 2.2: சாரதி செயலியின் தொகுதிகள்

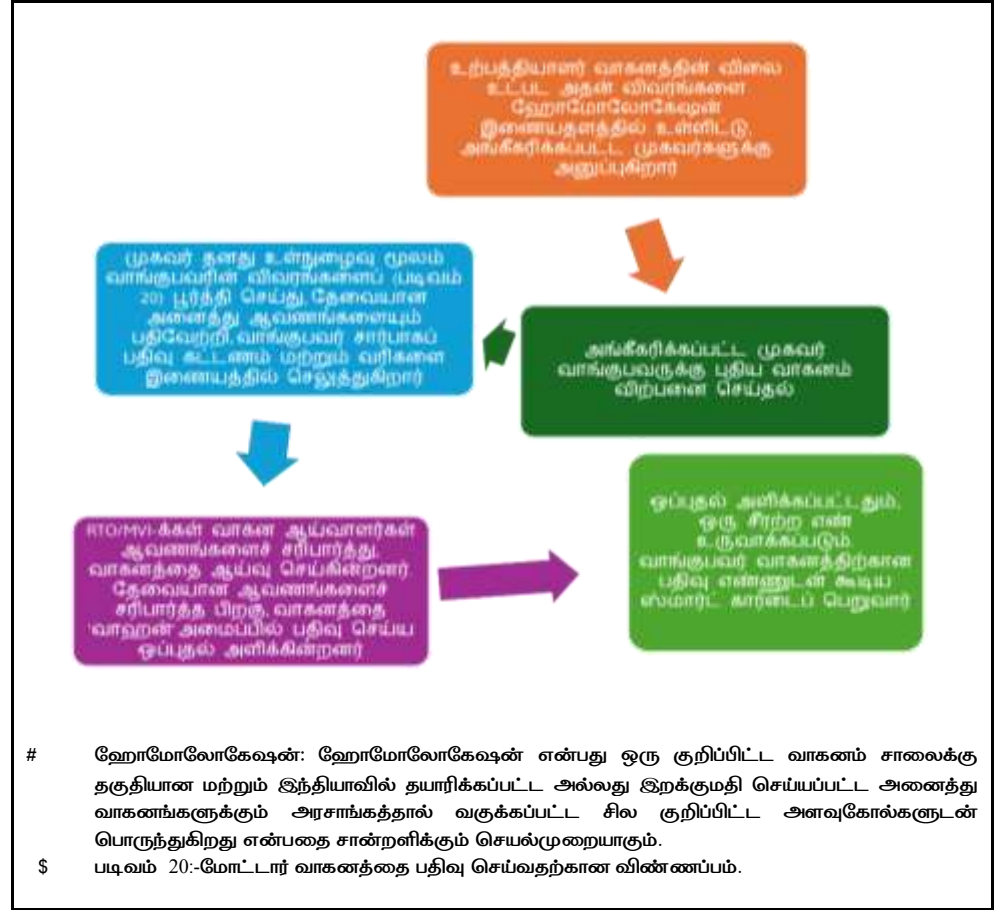


2.4.2.3 முகமற்ற முறை சேவைகள்

ஆதார் இ-KYC, செயற்கை நுண்ணறிவு அடிப்படையிலான முக அங்கீகாரம் மற்றும் இ-கையெழுத்து போன்ற தொழில்நுட்பங்களைப் பயன்படுத்தி போக்குவரத்து சேவைகள் முகமற்ற முறைக்கு மாற்றப்பட்டுள்ளன. இது இணையம் மூலம் விண்ணப்பங்கள், கொடுப்பனவுகள், ஆவண பதிவேற்றங்கள் மற்றும் சந்திப்பு முன்பதிவு திட்டமிடல் ஆகியவற்றை செயல்படுத்துகிறது. இது வரிசைகளைக் குறைத்து, இடைத்தரகர்களின் ஈடுபாட்டைக் குறைந்தபட்சமாக்கியுள்ளது. CMVR, 1989க்கு ஏற்ப தமிழ்நாட்டில், வாஹன் மற்றும் சாரதியின் கீழ் 34 சேவைகள் இந்த முறைக்கு மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளன.

வாகனங்களை பதிவு செய்யும் செயல்முறை படம் 2.3ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

படம் 2.3: பதிவு செய்யும் செயல்முறை



2.4.2.4 மின்னணு அபராத இரேசீது முறை

போக்குவரத்து விதிகளை மீறியதற்காக அபராதம் வசூலிப்பதற்கான மற்றுமொரு மின்னணு முயற்சியாக மின்னணு அபராத இரேசீதுகள் (e-challans) உள்ளன. போக்குவரத்து காவல்துறை மற்றும் போக்குவரத்துத் துறையின் அமலாக்க அதிகாரிகள் ஒரு தேய்ப்பு இயந்திரம் மூலம் மின்னணு அபராத இரேசீதுகளை அச்சிட்டு, அந்த இடத்திலேயே போக்குவரத்து விதிமீறுபவரிடம் ஒப்படைக்கலாம். விதி மீறுபவர்கள் அபராதம் விதிக்கப்பட்ட தேதியிலிருந்து 60 நாட்களுக்குள் செலுத்தும் வகையில் மின்னணு அபராத இரேசீதுகள் குடிமக்களின் மின்னஞ்சல் முகவரி அல்லது அலைபேசி எண்ணுக்கு அனுப்பி வைக்கப்படுகிறது.

2.4.3 நிர்வாக அமைப்பு

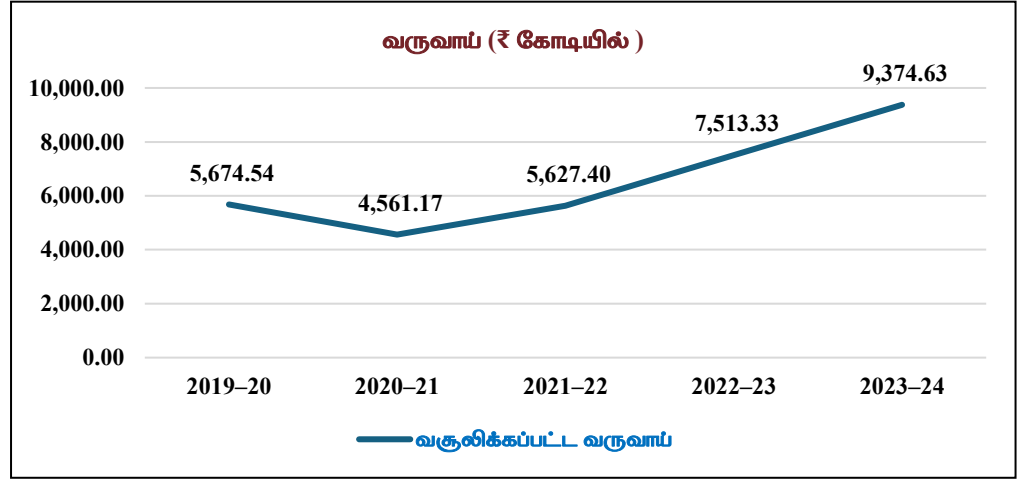
மோட்டார் வாகனங்களின் பயன்பாட்டை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கும், மாநிலத்தில் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தை அமல்படுத்துவதற்கும் தலைமைச் செயலாளர், உள் (போக்குவரத்து) துறை பொறுப்பு வகிக்கிறார். போக்குவரத்து மற்றும் சாலை பாதுகாப்பு ஆணையரகத்திற்கு போக்குவரத்து ஆணையர்/சாலை பாதுகாப்பு ஆணையர் (Transport Commissioner-TC) தலைமை தாங்குகிறார். அவர் STA ஆகவும் செயல்படுகிறார். போக்குவரத்துத் துறையின் நிறுவன அமைப்பு

இணைப்பு 1ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. 31 மார்ச் 2024 அன்றுள்ளவாறு, மாநிலத்தில் போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் 91 RTOக்கள், 56 பிரிவு அலுவலகங்கள், 22 சோதனைச் சாவடிகள் மற்றும் ஒரு STA செயல்படுகின்றன.

2.4.4 வருவாய் போக்கு

நவம்பர் 2023 முதல் கட்டணத் திருத்தம் மற்றும் மேக்ஸி கேப்கள் விஷயத்தில் ஆண்டு வரிவிதிப்பு ஆயுட் கால வரியாக மாற்றப்பட்டதால் படம் 2.4ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளபடி 2023-24 ஆண்டில் வருவாய் அதிகரித்தது. மேலும், அந்த ஆண்டில் மாநிலத்தின் மொத்த வரி வருவாயில் போக்குவரத்துத் துறையால் வசூலிக்கப்பட்ட வருவாய் ஆறு விழுக்காடாக இருந்தது.

படம் 2.4: 2019-20 முதல் 2023-24 வரை வசூலிக்கப்பட்ட வருவாய் விவரங்கள்



(ஆதாரம்: துறையால் வழங்கப்பட்ட விபரங்கள்)

மோட்டார் வாகனங்கள் மீது போக்குவரத்துத் துறையின் வரி வசூல் செய்திறன் குறித்த தணிக்கை காண்புரைகள் அடுத்தடுத்த பத்திகளில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

2.4.5 தணிக்கையின் நோக்கங்கள்

RTOக்கள்/STாவின் செயல்பாடுகளில் பின்வருவனவற்றை கண்டறிவது தணிக்கையின் நோக்கங்களாகும்:

- (அ) RTOக்கள் சட்டப்படி உரிமங்களை வழங்கி, புதுப்பித்து மற்றும் ரத்து செய்தனவா?
- (ஆ) வாகனங்களை பதிவு செய்தல், அனுமதிச்சீட்டுகள் மற்றும் தகுதிச் சான்றிதழ்கள் வழங்குதல் ஆகியவை சட்டப்படி செய்யப்பட்டனவா?
- (இ) RTOக்கள் வருவாயை (மோட்டார் வாகன வரிகள், அபராதங்கள், தண்டத்தொகைகள், கட்டணங்கள் போன்றவை) திறம்பட மதிப்பீடு செய்து, வரி விதித்து, வசூலித்து செலுத்துகிறார்களா மற்றும் நிலுவைகள் மீது திறம்பட நடவடிக்கை எடுக்கின்றனரா?

- (ஈ) RTOக்கள் மூலம் அமலாக்க நடவடிக்கைகள் திறம்பட நடத்தப்பட்டனவா?
- (உ) சட்டபூர்வமான கடமைகளை நிறைவேற்ற RTOக்களுக்கு தேவையான மனிதவளம், உபகரணங்கள் மற்றும் பிற வளங்கள் வழங்கப்படுகின்றனவா? மேலும் பொது சேவையை வெளிப்படையான மற்றும் திறமையான முறையில் வழங்குவது உறுதிசெய்யப்படுகிறதா?

2.4.6 தணிக்கை அளவுகோல்கள்

ஏற்றுக்கொள்ளப்பட வேண்டிய தணிக்கை அளவுகோல்கள் பின்வருமாறு:

- மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988.
- மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகள், 1989.
- தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விதிகள், 1989.
- தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரிவிதிப்பு சட்டம், 1974 மற்றும் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரிவிதிப்பு விதிகள், 1974.
- தமிழ்நாடு சாலைபாதுகாப்பு விதிகள், 2000.
- தமிழ்நாடு ஒப்பந்த வெளிப்படைத்தன்மை சட்டம், 1998 மற்றும் தமிழ்நாடு ஒப்பந்த வெளிப்படைத்தன்மை விதிகள், 2000.
- தமிழ்நாடு நிதி/கருவூல கையேடு.
- மத்திய அரசின் சாலை போக்குவரத்து மற்றும் தமிழக அரசு போக்குவரத்து துறை அவ்வப்போது வெளியிடும் அறிவிப்புகள்.
- தமிழக அரசின் கொள்கை குறிப்பு-மோட்டார் வாகனச் சட்டங்கள்-நிர்வாகம்.

2.4.7 தணிக்கை பரப்பு மற்றும் முறைமைகள்

2019-20 முதல் 2023-24 வரையிலான ஐந்தாண்டு காலத்திற்கு போக்குவரத்துத் துறை அலுவலகங்களில் தரவு பகுப்பாய்வு, கள சரிபார்ப்பு ஆகியவற்றை உள்ளடக்கிய களத் தணிக்கை ஜூலை 2024 முதல் ஏப்ரல் 2025 வரை மேற்கொள்ளப்பட்டது. தணிக்கை பரப்பு மற்றும் முறை, தணிக்கை அளவுகோல்கள் மற்றும் தணிக்கை நோக்கங்களை விளக்கும் வகையில் 13 ஆகஸ்ட் 2024 அன்று உள் (போக்குவரத்து) துறையின் கூடுதல் தலைமைச் செயலாளருடன் (ACS) ஒரு நுழைவு கூட்டம் நடைபெற்றது.

தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட மாதிரி RTOக்கள் தவிர, முதன்மைச் செயலர், போக்குவரத்துத் துறை, GoTN, போக்குவரத்து ஆணையர், இணை போக்குவரத்து ஆணையர்கள் ஆகியோரின் அலுவலகங்களில் உள்ள பதிவுகளையும் தணிக்கை சோதனை சரிபார்ப்பு செய்தது. GoTNன் நிதித் துறையில் உள்ள பதிவுகளையும் தணிக்கை ஆய்வு செய்தது. 91 RTOக்களில் IDEA மென்பொருளைப் பயன்படுத்தி சீரற்ற அடுக்கு

மாதிரி முறையின் கீழ் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட 11 மாதிரி RTOக்களில்⁷ பதிவுகளின் விரிவான சரிபார்ப்பு மற்றும் கூட்டு கள ஆய்வுகளுக்காக தணிக்கைக் குழுக்கள் பார்வையிட்டன. தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட RTOக்களின் கீழ் செயல்படும் ஆறு பிரிவு அலுவலகங்கள் (Unit Office-(UO))⁸ மற்றும் மூன்று சோதனைச் சாவடிகளும்⁹ களச் சரிபார்ப்பின் போது உள்ளடக்கப்பட்டன. மேற்கூறியவற்றுடன், தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட RTOக்கள் செயல்படும் மண்டல அலுவலகங்களும்¹⁰ இதில் அடங்கும்.

வாஹன் மற்றும் சாரதியை அறிமுகப்படுத்தியதன் மூலம் RTOவின் செயல்பாடுகள் மின்னணுமயமாக்கப்பட்டுள்ளன. எனவே, வாஹன் மற்றும் சாரதி பயன்பாடுகளின் பின்னணி தரவு மற்றும் மின்னணு அபராத இரேசீது தரவுத்தளம், குறிப்பாக சேவை வழங்கல் நடவடிக்கைகள் மற்றும் கட்டணம் வசூல் தொடர்பாக பகுப்பாய்வு செய்யப்பட்டன. மேலும், மாதிரி RTOக்கள் தொடர்பான தரவு பகுப்பாய்வின் முடிவுகள் தணிக்கை மூலம் சரிபார்க்கப்பட்டன. 24 ஜூன் 2025 அன்று உள் (போக்குவரத்து) துறையின் கூடுதல் தலைமைச் செயலாளருடன் இறுதிக் கூட்டம் நடைபெற்றது, இதில் தணிக்கை காண்புரைகள் விவாதிக்கப்பட்டன. கூட்டத்தில் வெளிப்படுத்தப்பட்ட கருத்துக்கள் மற்றும் அரசாங்கத்திடமிருந்து பெறப்பட்ட பதில்கள் (ஆகஸ்ட் 2025) பரிசீலிக்கப்பட்டு அறிக்கையின் தொடர்புடைய பத்திகளில் முறையாக இணைக்கப்பட்டன.

2.4.8 ஏற்பு

பொருள் சார்ந்த இணக்கத் தணிக்கையை மேற்கொள்வதில் ACS, உள் (போக்குவரத்து) துறை, போக்குவரத்து மற்றும் சாலை பாதுகாப்பு ஆணையர், மண்டல அதிகாரிகள், அனைத்து பிராந்திய போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மற்றும் RTO ஊழியர்களின் ஒத்துழைப்பு மற்றும் உதவியை தணிக்கை ஏற்றுகொள்கிறது.

தணிக்கை காண்புரைகள்

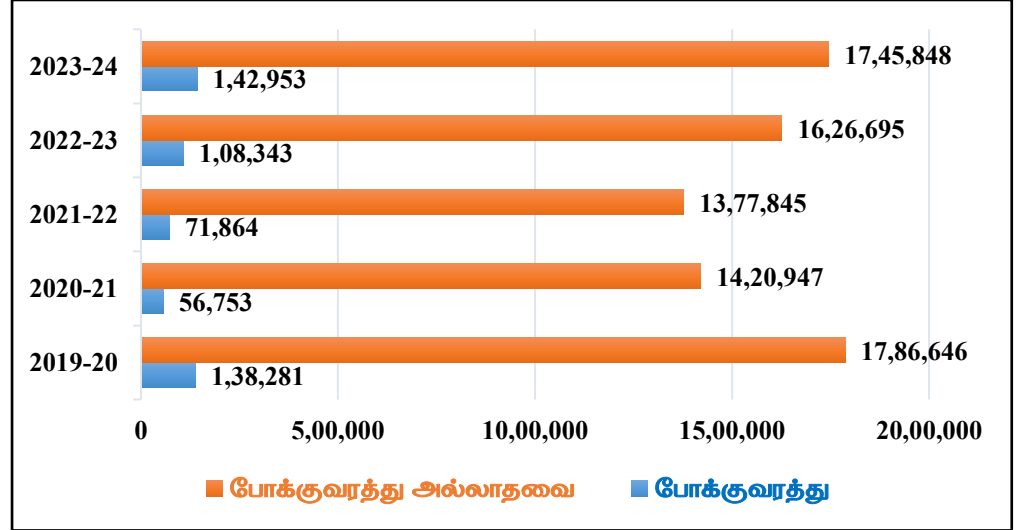
தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட அலுவலகங்களில் தரவு பகுப்பாய்வு மற்றும் பதிவுகளின் ஆய்வு ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் தணிக்கை காண்புரைகள் பின்வரும் பத்திகளில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன:

- 7 சென்னை (தென்மேற்கு), கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கோபிசெட்டிபாளையம், கிருஷ்ணகிரி, நாகர்கோவில், பூந்தமல்லி, இராமநாதபுரம், சேலம் (மேற்கு), தாம்பரம், தஞ்சாவூர் மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளி (கிழக்கு).
- 8 பவானி, ஓமலூர், பரமக்குடி, பட்டுக்கோட்டை, சத்தியமங்கலம் மற்றும் திருவெறும்பூர்.
- 9 பண்ணாறி (கோபிசெட்டிபாளையம் RTO), காளிகோயில் (கிருஷ்ணகிரி RTO) மற்றும் பூந்தமல்லி (பூந்தமல்லி RTO).
- 10 சென்னை (தெற்கு), சென்னை (வடக்கு), கோயம்புத்தூர், ஈரோடு, சேலம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி (கிழக்கு), திருநெல்வேலி, வேலூர் மற்றும் விருதுநகர்.

2.4.9 பதிவு செயல்முறை

சட்ட விதிகளில்¹¹ கூறியுள்ளபடி, பதிவு அதிகாரியின் கீழ் வாகனத்தை பதிவு செய்த பின்னரே பொது இடத்தில் ஓட்டவோ அல்லது இயக்கவோ அனுமதிக்கலாம். 2019-20 முதல் 2023-24 வரை தமிழ்நாட்டில் பதிவு செய்யப்பட்ட போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களின் எண்ணிக்கை படம் 2.5ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

படம் 2.5: புதிய வாகனங்களை பதிவு செய்தல்



(ஆதாரம்: போக்குவரத்து மற்றும் சாலை பாதுகாப்பு ஆணையர் அலுவலகம் வழங்கிய விவரங்கள்)

பதிவு செயல்முறை குறித்த தணிக்கை காண்புரைகள் பின்வரும் பத்திகளில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

2.4.9.1 மோட்டார் வாகனங்களை பதிவு செய்வதில் தாமதம்

வாகனம் பெறப்பட்ட தேதியிலிருந்து ஏழு நாட்களுக்குள் பதிவு செய்வதற்கான விண்ணப்பம் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டும், மேலும் விதிமுறைகளின்படி¹² ஆவணங்களை சரிபார்த்த பிறகு, விண்ணப்பத்தைப் பெற்ற 30 நாட்களுக்குள் பதிவுச் சான்றிதழ் வழங்கப்பட வேண்டும். சரியான நேரத்தில் வாகனப் பதிவு மற்றும் சட்டப்பூர்வ இணக்கத்தை இந்த விதிகள் உறுதி செய்கின்றன.

வாஹன் இணையதளத்திலிருந்து பெறப்பட்ட 2019-20 முதல் 2023-24 வரையிலான தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 4,50,485 நேர்வுகளில், வாகனம் வாங்கியவர்கள், வாகனங்கள் வாங்கிய தேதியிலிருந்து 31 முதல் 1,895 நாட்கள் வரை தாமதமாக வாகனங்களை பதிவு செய்ய துறை அனுமதித்தது தெரியவந்தது. மாதிரி RTOக்களின் கீழ் 26,497 நேர்வுகளில் துறை தாமதமாக பதிவுச் சான்றிதழ்களை வழங்கியது என்பதையும் தணிக்கை உறுதி செய்தது.

11 மோட்டார் வாகன சட்டம், 1988ன் சட்டப்பிரிவு 39.

12 மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகள் 1989ன் விதி 47 மற்றும் 48.

பிப்ரவரி 2020 முதல் மார்ச் 2021 வரையிலான காலத்தைத் தவிர தாமதத்திற்கு தேவையான நடவடிக்கை எடுக்குமாறு பதிவு அதிகாரிகளுக்கு அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது என்று அரசு (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது, ஏனெனில் இந்த காலத்திற்கான அனைத்து ஆவணங்களின் செல்லுபடியை அரசாணை¹³ மூலம் அரசு நீட்டித்துள்ளது. தணிக்கை காண்புரைகளை ஏற்றுக்கொண்ட அரசு, மீதமுள்ள காலத்திற்கு செலுத்த வேண்டிய அபராதத் தொகையை வசூலிக்குமாறு அறிவுறுத்தியுள்ளது.

அந்த காலகட்டத்தில் வழங்கப்பட வேண்டிய சேவைகளின் செல்லுபடியை மட்டுமே GoTN தளர்த்தியது மற்றும் பதிவு தொடர்பானதல்ல என்பதால் பிப்ரவரி 2020 முதல் மார்ச் 2021 வரையிலான காலகட்டத்திற்கான அரசின் பதில் ஏற்றுக்கொள்ளத்தக்கதல்ல.

(அ) வாகனங்களை பதிவு செய்வதில் தாமதத்தை ஊக்குவிக்கும் நடைமுறை இடைவெளிகள்

வாகனம் வாங்குபவர் விருப்ப பதிவு எண்கள் போன்ற தங்களுக்கு விருப்பமான பதிவு எண்களைப் பெறுவதற்காகவும், அத்தகைய தொடர் எண்களுக்கு கூடுதல் பணம் செலுத்துவதைத் தவிர்ப்பதற்கும் தங்கள் விருப்பமான தொடருக்காக 25 விழுக்காடு நிகழ்வுகளில் காத்திருந்தனர் என்பது வாகனங்களின் தாமதமான பதிவுக்கு தணிக்கை மூலம் கண்டறியப்பட்ட காரணங்களில் ஒன்றாகும்.

விதிகளின்படி, வாகனங்களுக்கு தொடர்ச்சி அடிப்படையில் பதிவு எண்கள் ஒதுக்கப்படுகின்றன. இருப்பினும், வாகனம் வாங்குபவர் தற்போதைய தொடரில் இருந்து 1,000 எண்களுக்குள் ஒரு குறிப்பிட்ட அல்லது விருப்ப பதிவு எண்ணை விரும்பினால், அவர்கள் விதிகளின்படி பரிந்துரைக்கப்பட்ட உயர் மதிப்பு கட்டணத்தை¹⁴ செலுத்துவதன் மூலம் முகவர் வழங்கிய உரிமைத் துறப்புடன் RTO/Motor Vehicle Inspector-(MVI)க்கு விண்ணப்பிக்கலாம். மேலும், வாங்குபவர் ஒரு முன்சுட்டிய தொடர் அல்லது அரசாங்கத்தால் ஒதுக்கப்பட்ட¹⁵ விருப்ப பதிவு எண்¹⁶ அதாவது தற்போதைய தொடரில் இருந்து 1,000 எண்களுக்கு அப்பால் ஒரு விருப்ப பதிவு எண்ணை விரும்பினால், அவர்கள் விற்பனை சான்றிதழுடன் (படிவம்-21) உள் (போக்குவரத்து) துறை, GoTNக்கு விண்ணப்பிக்க வேண்டும். ஒப்புதலுக்குப் பிறகு, பரிந்துரைக்கப்பட்ட கட்டணத்தை செலுத்தி பதிவு மற்றும் வரி செலுத்துவதற்காக RTO/MVI அலுவலகத்திற்குச் செல்கிறார்கள். விருப்ப பதிவு எண்கள்

13 13/08/2020 தேதியிட்ட அரசாணை நிலை எண்.925, உள் (போக்குவரத்து-I) மற்றும் 14/12/2021 தேதியிட்ட அரசாணை நிலை எண்.1450, உள் (போக்குவரத்து-I).

14 இரு சக்கர/மூன்று சக்கர வாகனங்களுக்கு ₹2,000, நான்கு சக்கர வாகனங்களுக்கு ₹10,000 (விற்பனை மதிப்பு ≤ ₹4 இலட்சம்) மற்றும் பிற வாகனங்களுக்கு ₹16,000 (விற்பனை மதிப்பு > ₹4 இலட்சம்).

15 97 விருப்ப பதிவு வாகன எண்களை அரசு முன் பதிவு செய்துள்ளது.

16 அத்தகைய பதிவுக்கான உயர் மதிப்பு கட்டணம் ₹40,000 (4 தொடர் வரை), ₹60,000 (தொடர் 5-8), ₹1,00,000 (தொடர் 9-10), ₹2,00,000 (தொடர் 11,12 மற்றும் அதற்கு மேல்) ஆகும்.

ஒதுக்கீடு தொடர்பான வாஹன் தரவுத்தளத்தின் பகுப்பாய்வில் வாகனங்களின் கொள்முதல் தேதிக்கும் பதிவு தேதிக்கும் இடையிலான வேறுபாடுகளை ஆராயும்போது, பதிவு அலுவலகங்கள் வழக்கமான தொடர்ச்சியான ஒதுக்கீட்டிற்கு முடிந்தவரை நெருக்கமான தேதி வருவதற்கு பதிவை தாமதப்படுத்துவதன் மூலம் அதிக விருப்ப பதிவு எண் கட்டணத்தைத் தவிர்க்க அனுமதிக்கும் ஒரு முக்கியமான இடைவெளியைக் கொண்டுள்ளதால், குறைந்த கட்டணம் செலுத்தப்படுகிறது. இதனால் குறிப்பிடத்தக்க வருவாய் இழப்பு ஏற்படுகிறது.

(ஆ) அரசாங்கத்தால் ஒதுக்கப்பட்ட விருப்ப பதிவு எண்களை தமிழக அரசு நிர்ணயித்த வரம்பை விட குறைந்த தொகையில் ஒதுக்கியதன் மூலம் அரசுக்கு ₹133.15 கோடி வருவாய் இழப்பு ஏற்பட வாய்ப்பு

2019-20 முதல் 2023-24 வரையிலான காலக்கட்டத்திற்கான தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், அரசாங்கத்தால் ஒதுக்கப்பட்ட விருப்ப பதிவு எண்களில் 62,606 வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டதால் ₹194.35 கோடி வருவாய் ஈட்டப்பட்டது.

62,606 மோட்டார் வாகனங்களில் 32,197 வாகனங்களுக்கு வசூலிக்கப்பட்ட விருப்ப பதிவு எண் கட்டணம் அரசாங்கத்தால் நிர்ணயிக்கப்பட்ட அடிப்படை தொகையான ₹40,000 விட குறைவாக இருந்தது. மேலும், 7,105 வாகனங்களில், விருப்ப பதிவு எண் ஒதுக்கீட்டு கட்டணம் நிர்ணயிக்கப்பட்ட தொகையை விட குறைவாக இருந்தது. இதன் விளைவாக ₹133.15 கோடி¹⁷ இழப்பு ஏற்பட வாய்ப்புள்ளது.

(இ) ஒரு மாதத்திற்கும் மேலாக தாமதமாக பதிவு செய்யப்பட்ட வாகனங்களின் அளவு மற்றும் அரசாங்கத்தால் ஒதுக்கப்பட்ட விருப்ப பதிவு எண்கள் தேவைப்படும் வாகனங்கள்

தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 62,606 வாகனங்களில் 15,526 (25 விழுக்காடு) வாகனங்கள் வாங்கப்பட்ட தேதியிலிருந்து ஒன்று முதல் 62 மாதங்கள் வரை தாமதத்துடன் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. மொத்தமுள்ள 15,526 வாகனங்களில், 9,102 வாகனங்கள் முன்பதிவு செய்யப்பட்ட விருப்ப பதிவு எண்களை ஒதுக்குவதற்கு குறைந்த கட்டணத்தை செலுத்தின. 2022 முதல் 2024 வரையிலான கோவிட்-19 பெருந்தொற்று பதிவுகளைக் கருத்தில் கொண்டால், 6,830 வாகனங்களில் 3,545 மோட்டார் வாகனங்கள் ஒரு மாதத்திற்கும் மேலாக பதிவுகளை தாமதப்படுத்தி அரசாங்கத்தால் ஒதுக்கப்பட்ட விருப்ப பதிவு எண்களை பெறுவதற்கு குறைந்த கட்டணத்தை செலுத்தியது கண்டறியப்பட்டது.

¹⁷ சாத்தியமான இழப்பு என்பது ஒரு குறைந்தபட்ச இழப்பு என்று கூறப்படுகிறது, ஏனெனில் உண்மையான கட்டணம் ₹40,000 க்கும் அதிகமாக இருக்கலாம், அதாவது ₹2,00,000 வரை இருக்கலாம், ஆனால் தணிக்கை கணக்கீட்டு நோக்கங்களுக்காக அடிப்படை தொகையை எடுத்துக்கொண்டுள்ளது.

குறைந்த கட்டணத்தில் விருப்ப பதிவு எண்களை பெறுவதற்கான தாமதமான பதிவு முறையை இது குறிக்கிறது.

தணிக்கை காண்புரைகளுக்கு தற்போதைய/இயங்கும் பதிவு வரிசை நிறைவு நேரத்தில் RTOக்கள் விருப்ப பதிவு எண்களுக்கான கட்டணத்தை வசூலிப்பது நடைமுறையில் குறைபாடு அல்லது தற்போதைய அரசாங்க அறிவுறுத்தல்களின்படி வருவாய் இழப்பு அல்ல என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). மேலும், கட்டண விருப்ப பதிவு எண்களுக்கான தேவை அதிகரித்து வருகிறது. மேலும் அரசு ஆண்டுதோறும் குறிப்பிடத்தக்க வருவாயை ஈட்டி வருகிறது. இருப்பினும், விருப்ப பதிவு எண்ணை ஏலம் விடுவதற்கான முன்மொழிவு அரசின் தீவிர பரிசீலனையில் உள்ளது. இதற்கிடையில், விருப்ப பதிவு எண்களுக்கான கட்டணங்களை மின்னணு முறையில் ஏலம் விடுவதற்கும் TNMVR, 1989ஐ திருத்தியமைக்க வரைவுத் திருத்தத்தை அரசு (18 ஆகஸ்ட் 2025) வெளியிட்டது.

(ஈ) ஒரே தேதியில் பதிவு செய்யப்பட்டிருந்தாலும், பல்வேறு RTOக்களில் ஒரே விருப்ப பதிவு எண்ணுக்கு மாறுபடும் கட்டணம்

ஒரே தேதியில் பல்வேறு RTOக்களில் பதிவு செய்யப்பட்ட அதே விருப்ப பதிவு எண்ணுக்கு வெவ்வேறு கட்டணங்களைப் பெற்ற நேர்வுகளையும் தணிக்கை கவனித்தது. 2019-20 முதல் 2023-24 வரையிலான காலகட்டத்தில், விருப்ப பதிவு எண் “0007” ஒதுக்கீடு ஒரு மாதிரி நேர்வாக தணிக்கை மூலம் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. மொத்தம் 1,203 வாகனங்கள் “0007” எண்ணுடன் ₹2,000 முதல் ₹2,00,000 வரையிலான கட்டணத்துடன் பதிவு செய்யப்பட்டன. உதாரணமாக, 06 பிப்ரவரி 2023 அன்று, துறையூர் UOவில் வெறும் ₹2,000 க்கு “0007” என்ற எண் வழங்கப்பட்ட அதே நேரத்தில் சென்னை தெற்கு RTOவில், ஒரு வாகனம் வாங்குபவர் ₹2,00,000 செலுத்த வேண்டியிருந்தது. இது விருப்ப பதிவு எண்களுக்கான கட்டணங்களில் உள்ள ஏற்றத்தாழ்வை எடுத்துக்காட்டுகிறது. மேலும், பல்வேறு RTOக்களில் 320 வெவ்வேறு தேதிகளில் 788 வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டன. ஒவ்வொரு தேதியிலும் இரண்டு முதல் ஏழு பதிவுகள் செய்யப்பட்டன.

அதே தேதியில் பதிவுகள் நடந்தாலும், பதிவு நடந்த RTOவைப் பொறுத்து, வாகனம் வாங்குபவர்கள் குறைந்தபட்சம் ₹2,000 முதல் அதிகபட்சமாக ₹2,00,000 வரை வெவ்வேறு கட்டணங்களை செலுத்தியுள்ளனர். இந்த ஏற்றத்தாழ்வு நிர்வாக வசதிக்காக வடிவமைக்கப்பட்ட RTOக்களின் மண்டல வாரியான கட்டமைப்பின் நேரடி விளைவாகும். ஆனால் இப்போது சமத்துவமற்ற மற்றும் தன்னிச்சையான கட்டண வசூலுக்கு வழிவகுக்கிறது.

வெவ்வேறு RTOக்களால் ஒரே நாளில் வெவ்வேறு விகிதங்களில் விருப்ப பதிவு எண் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டதற்கான எடுத்துக்காட்டுகள் அட்டவணை 2.3ல் வழங்கப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை 2.3: ஒரே நாளில் வெவ்வேறு கட்டணங்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்ட அதே விருப்ப பதிவு (அரசாங்கத்தால் ஒதுக்கப்பட்ட) எண்கள்

வ எண்	விருப்ப பதிவு எண்	பதிவு தேதி	விதிப்படி செலுத்தியது (அரசு நிர்ணயித்த தொகை)			அரசு நிர்ணயித்த தொகையைவிட குறைவாக செலுத்தியது		
			பதிவு செய்பத RTO	பதிவு செய்யப்பட- ட்டது	செலுத்திய தொகை (₹)	பதிவு செய்பத RTO	பதிவில் தாமதம்	செலுத்திய தொகை (₹)
1	0005	29/02/2024	சென்னை மேற்கு	அதே நாள்	2,00,000	விருத்தாச்சலம்	51 நாட்கள்	16,000
2	0777	28/04/2023	சென்னை மேற்கு	எட்டு நாட்கள்	2,00,000	சென்னை வடக்கு	44 நாட்கள்	2,000
3	2727	06/03/2024	கள்ளக்குறிச்சி	ஒரு நாள்	40,000	தஞ்சாவூர்	32 நாட்கள்	2,000

(ஆதாரம்: வாஹன் தரவு)

ஒரே விருப்ப பதிவு எண் ஒரு RTOவில் குறைந்தபட்ச தொகைக்கும், மற்றொரு RTOவில் உயர் மதிப்பு கட்டணத்திற்கும் கிடைக்கிறது.

விருப்ப பதிவு எண்ணுக்கான கட்டணம் அந்த அலுவலகத்தின் தற்போதைய பதிவுத் தொடர் நிறைவின்படி RTOக்கு ஏற்ப மாறுபடும், எனவே, சுட்டிக்காட்டியுள்ளபடி எந்த முரண்பாடு மற்றும் வருவாய் கசிவும் இல்லை என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

தணிக்கை வருவாய் கசிவு பற்றி குறிப்பிடவில்லை, மாறாக அமைப்பில் மாற்றத்திற்கு அவசியமான முரண்பாட்டை சுட்டிக்காட்டியுள்ளது.

(உ) ஒதுக்கப்படாத/கிடைக்கக்கூடிய விருப்ப பதிவு எண்கள் குறித்து வெளிப்படைத்தன்மை இல்லை

அரசாணைப்படி, பதிவு அதிகாரிகள் ஒரு குறிப்பிட்ட பதிவுத் தொடர் முடிந்த தேதியில் மீதமுள்ள ஒதுக்கப்படாத முன்பதிவு செய்யப்பட்ட எண்களை ஒதுக்கலாம் மற்றும் அடுத்த தொடரைத் தொடங்குவதற்கு முன்பு, கட்டணத்தை வசூலிக்காமல், அரசாணையின்படி¹⁸ ஒதுக்கப்படாத முன்பதிவு செய்யப்பட்ட எண்கள் அனைத்தையும் முழுமையாக பயன்படுத்தலாம். ₹2,000 கட்டணத்தை செலுத்துவதன் மூலம் பழைய எண்களைப் பெற பொதுமக்கள் ஆர்வம் காட்ட மாட்டார்கள் என்றும் அரசாணையில் கூறப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், விருப்ப பதிவு எண்கள் கிடைப்பது குறித்து வெளிப்படைத்தன்மை மற்றும் பொதுமக்களிடையே விழிப்புணர்வு இல்லாதது தணிக்கை மூலம் கண்டறியப்பட்டுள்ளது. 77,028 விருப்ப பதிவு எண்களில் ஒதுக்கப்படாத 43,799 எண்கள் வாஹன் இணையதளத்தில் நிகழ்நிலைபடுத்தப்படவில்லை அல்லது RTOக்களில் உள்ள எந்த அறிவிப்பு பலகையிலும் காட்சிப்படுத்தப்படவில்லை.

18 போக்குவரத்து துறையின் 27 மே 1992 தேதியிட்ட அரசாணை எண் 890.

வாஹன் விருப்ப பதிவு எண் இணையதளத்தில், பொது மக்களுக்காக கிடைக்கக்கூடிய ஒதுக்கப்படாத விருப்ப பதிவு எண்கள் காட்சிப்படுத்தப்படுகின்றன என்று பதிலளித்தது. இருப்பினும், நடைமுறைக்கு சாத்தியமுள்ள இடங்களில் முறையான விளம்பரம் வழங்கப்படுவது உறுதி செய்யப்படும் என்று அரசு ஏற்றுக்கொண்டு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

விருப்ப பதிவு எண்களை ஒதுக்குவதில் வெளிப்படைத்தன்மை இல்லாததால் பதில் ஏற்றுக்கொள்ளத்தக்கதல்ல.

(உஈ) பல ஒதுக்கீடுகளுக்கு ஒரே அலைபேசி எண்ணைப் பயன்படுத்துதல்

தணிக்கைக் காலத்தில் விருப்ப பதிவு எண் ஒதுக்கீடு தொடர்பான வாஹன் தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 6.75 இலட்சம் விருப்ப பதிவு எண்களை ஒதுக்க 4.16 இலட்சம் தனித்துவமான அலைபேசி எண்கள் பயன்படுத்தப்பட்டது தெரியவந்தது. இவற்றில், 0.53 இலட்சம் அலைபேசி எண்கள் 3.12 இலட்சம் விருப்ப பதிவு எண்களை ஒதுக்க ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட முறை பயன்படுத்தப்பட்டன.

3,355 வாகனங்களின் பதிவில், இந்த அலைபேசி எண்கள் தலா 11 முதல் 2,008 வரை பயன்படுத்தப்பட்டன. இந்த எண்கள் ஒதுக்கப்பட்ட மொத்த விருப்ப பதிவு எண்களில் 58 விழுக்காட்டிற்கு (1.82 இலட்சம் விருப்ப பதிவு எண்கள்) பயன்படுத்தப்பட்டன. ஒற்றை அலைபேசி எண்ணை பல முறை பயன்படுத்துவது, சில தனிநபர்கள் அல்லது நிறுவனங்கள் மறுவிற்பனை அல்லது ஊக வணிகத்திற்காக மொத்தமாக விருப்ப பதிவு எண்களைப் பெறலாம் என்பதை நிரூபிக்கிறது, இது முழு செயல்முறையின் அடிப்படையைத் தகர்ப்பதாகும். பொதுமக்கள் கட்டாயமாக RTOவிற்கு சென்று பார்வையிட்டு ஒதுக்கப்படாத முன்பதிவு செய்யப்பட்ட எண்களைப் பற்றி அறிந்து கொள்ள வேண்டிய ஒரு வெளிப்படை தன்மையற்ற சூழலை உருவாக்கியுள்ளதால் வாகன பதிவில் முகவர்கள்/முகமைகளைச் சார்ந்திருக்க வழிவகுக்கிறது.

வாஹன் விருப்ப பதிவு எண் இணையதளத்தில் விருப்ப பதிவு எண்களின் ஒதுக்கீடு ஆதார் அங்கீகாரத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டது என்றும், இதன் மூலம் ஒரே அலைபேசி எண்ணுக்கு பல ஒதுக்கீடுகள் செய்வது இப்போது முற்றிலும் நிறுத்தப்பட்டுள்ளது என்றும் அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

பரிந்துரை 2.1

குறித்த காலந் தவறாமல் பதிவு மற்றும் விருப்ப பதிவு எண்களை ஒதுக்கீடு செய்வதில் வெளிப்படைத்தன்மை ஆகியவற்றை உறுதி செய்ய துறை கடுமையான நடவடிக்கைகளை செயல்படுத்தலாம்.

2.4.9.2 தற்காலிகப் பதிவுகள் காலாவதியான பின்பு நிரந்தரப் பதிவில் தாமதம்

மத்திய மோட்டார் வாகனங்கள் (ஆறாவது திருத்தம்) விதிகள், 2021ன் விதி 53B(2), ஏப்ரல் 2021 முதல் வாகனங்களின் தற்காலிக பதிவு, அது வழங்கப்பட்ட தேதியிலிருந்து ஆறு மாத காலத்திற்கு செல்லுபடியாகும் என்று வரையறுக்கிறது. மேலும், பதிவு செய்யும் அதிகாரி பொருத்தமானது என கருதினால் RTO ஒன்று அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட முறை செல்லுபடியை 30 நாட்களுக்கு நீட்டிக்கலாம்.

ஏப்ரல் 2021க்குப் பிறகு வாங்கப்பட்ட வாகனங்களுக்கான தரவுகளின் பகுப்பாய்வு, தமிழ்நாட்டில் 3,02,557 வாகனங்களுக்கு தற்காலிக பதிவு எண்கள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன என்பதைக் காட்டுகிறது. இவற்றில், 26,484 வாகனங்கள் தற்காலிக பதிவு காலாவதியான உடனேயே அவற்றின் நிரந்தர பதிவு எண்களைப் பெறவில்லை. இந்த 26,484 வாகனங்களைப் பதிவு செய்வதில் ஒன்று முதல் 2,278 நாட்கள் வரை குறிப்பிடத்தக்க தாமதம் இருப்பதையும், தணிக்கை கண்டறிந்தது. 215 நேர்வுகளில், 366 நாட்கள் முதல் 967 நாட்கள் வரை தாமதம் இருந்தது.

பிப்ரவரி 2020 முதல் மார்ச் 2021 வரையிலான காலத்தைத் தவிர தாமதத்திற்கு தேவையான நடவடிக்கை எடுக்குமாறு பதிவு அதிகாரிகளுக்கு அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது என்று அரசு (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது. ஏனெனில் இந்த காலத்திற்கான அனைத்து ஆவணங்களின் செல்லுபடியை¹⁹ அரசு நீட்டித்துள்ளது. CMVR, 1989 திருத்தப்பட்ட விதிகளின்படி, 01/04/2021க்குப் பிறகு பதிவு செய்யப்பட்ட வாகனங்களுக்கான தாமதம் பற்றிய கேள்வி எழவில்லை.

2.4.9.3 கோவிட்-2019 பெருந்தொற்று காலத்தில் வாகனங்களைப் பதிவு செய்தல்

கோவிட்-19 பெருந்தொற்றைக் கருத்தில் கொண்டு மத்திய அரசின் அலுவலகங்கள் மற்றும் மாநில அரசின் அலுவலகங்கள் 25 மார்ச் 2020 முதல் 21 நாட்களுக்கு விதிவிலக்குகளுடன் (அத்தியாவசிய சேவைகள்) மூடப்படும் என்று GoTN அரசாணை²⁰ (மார்ச் 2020) வெளியிட்டது.

வாஹன் தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 26 மார்ச் 2020 முதல் 31 மார்ச் 2020 வரை மாநிலம் முழுவதும் இரு சக்கர வாகனங்கள் மற்றும் இலகுவாக மோட்டார் வாகனங்கள் (LMV) உட்பட 1,161 வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டிருப்பது கண்டறியப்பட்டது. மேலும் பகுப்பாய்வு செய்ததில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட ஏழு RTOக்களில், வாகனப் பதிவு அத்தியாவசிய சேவையாக கருதப்படாததால், பொது முடக்கக் காலத்தில் 79 வாகனங்கள் (இணைப்பு 2.2) அரசாணையை மீறி பதிவு செய்யப்பட்டதை தணிக்கை கண்டறிந்தது.

19 13/08/2020 தேதியிட்ட அரசாணை நிலை எண்.925, உள் (போக்குவரத்து-I) மற்றும் 14/12/2021 தேதியிட்ட அரசாணை நிலை எண்.1450, உள் (போக்குவரத்து-I).

20 25/03/2020 தேதியிட்ட அரசாணை (நிலை) எண் 172 வருவாய் மற்றும் பேரிடர் மேலாண்மை துறை.

இரு சக்கர வாகனம் மற்றும் LMV உட்பட 1,161 வாகனங்களுக்கான கட்டணங்களும் மற்றும் வரிகளும் பொது முடக்கம் அமல்படுத்தப்படுவதற்கு அதாவது 26/03/2020 முன்பே செலுத்தப்பட்டுள்ளன என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). TN65/AL4545ஐ வாங்கிய தேதி 26/02/2020. பதிவுக் கட்டணம் 23/03/2020ல் செலுத்தப்பட்டது (அதாவது 26/03/2020ல் பொது முடக்கம் அமல்படுத்தப்படுவதற்கு முன்பு). எனவே வாகனங்களை பதிவு செய்வதில் எந்த மீறலும் இல்லை.

2.4.9.4 மாண்புமிகு உச்ச நீதிமன்றத்தின் உத்தரவை மீறி பாரத் நிலை-IV வாகனங்களை சட்டவிரோதமாக பதிவு செய்தல்

பாரத் உமிழ்வு தரநிலைகள் (Bharat Stage Emission Standards-BS) என்பது மோட்டார் வாகனங்களிலிருந்து காற்று மாசுபடுத்திகளின் வெளியீட்டைக் கட்டுப்படுத்த மத்திய அரசால் நிறுவப்பட்ட உமிழ்வு தரநிலைகள் ஆகும். ஒவ்வொரு இரு சக்கர வாகனங்கள் மற்றும் நான்கு சக்கர வாகனங்கள் உற்பத்தியாளரும், 01 ஏப்ரல் 2020 முதல் BS-VI வாகனங்களை மட்டுமே உற்பத்தி செய்ய, விற்க மற்றும் பதிவு செய்ய வேண்டும் என்று மத்திய அரசு உத்திரவிட்டது.

தணிக்கை 15 RTOக்கள்/UOக்களில்²¹ 2019-20 முதல் 2023-24 வரையிலான காலகட்டம் தொடர்பான தரவு/பதிவுகளை பகுப்பாய்வு செய்து, 620 BS-IV வாகனங்களை (இணைப்பு 2.3) மத்திய அரசு நிர்ணயித்த காலக்கெடுவுக்குப் பிறகு 25 மார்ச் 2020 முதல் பிப்ரவரி 2023 வரை பதிவு செய்யப்பட்டிருந்ததைக் கண்டறிந்தது. இவ்வாறு, RTOக்கள்/UOக்கள் BS-IV வாகனப் பதிவுகளுக்கான மத்திய அரசின் காலக்கெடுவை மீறியுள்ளனர்.

தணிக்கை சுட்டிக்காட்டியபடி முரண்பாடுகள் ஏற்பட்டுள்ளன என்பதை அரசு (ஆகஸ்ட் 2025) உறுதிப்படுத்தியது, மேலும் அத்தகைய வாகனங்களின் அலுவலக வாரியான பட்டியல் தணிக்கைக்கு தெரிவிக்கப்படும் என்று கூறியது. அலுவலக வாரியான விவரங்கள் குறித்த அரசின் தொடர் பதில் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது (டிசம்பர் 2025).

2.4.9.5 அரசு வாகன எண்களின் அடையாளத்தை வாகனம் வாங்கும் தனியார் சட்டவிரோதமாக பயன்படுத்துதல்

மத்திய அரசு அறிவிப்பின் அடிப்படையில்²², மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 41ன் உட்பிரிவு (6)ன் கீழ் ஒதுக்கப்பட வேண்டிய பதிவு முத்திரை தொடர்பாக GoTN (ஜூலை 1989) உத்தரவுகளை²³ வெளியிட்டது. இதில் G-வரிசை அரசுத் துறைகளைச் சேர்ந்த

21 பவானி UO, சென்னை (தென் மேற்கு), கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கோபிசெட்டிபாளையம், கிருஷ்ணகிரி, ஓமலூர் UO, பரமக்குடி, பட்டுக்கோட்டை UO, பூந்தமல்லி, இராமநாதபுரம், சேலம் (மேற்கு), சத்தியமங்கலம் UO, தாம்பரம், தஞ்சாவூர் மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளி (கிழக்கு).

22 12/6/89 தேதியிட்ட S.O. No. 444(E) .

23 1/7/1989 தேதியிட்ட அரசாணை நிலை எண்.1195, உள் (போக்குவரத்து-VII).

வாகனங்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. அரசு வாகனங்கள் தனியாருக்கு விற்கப்படும்போது, பதிவு செய்யும் அதிகாரி இந்த வாகனங்களை பதிவு முத்திரை இல்லாதவை என்று கருதி, மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகள் 1989ன் விதி 57(2)ன் கீழ் அறிவுறுத்தப்பட்டபடி பொதுவான தொடரில் ஒரு புதிய எண்ணை ஒதுக்க வேண்டும். இருப்பினும், பதிவு செய்யும் அதிகாரிகள் பல முறை விதிகளை மீறி அரசு வாகனங்களின் உரிமையை வாங்கும் தனிநபர் பெயரில் மாற்றியிருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது.

வாஹன் தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், G-வரிசை எண்களைக் கொண்ட 55,460 'இயங்கும்' வாகனங்களில், 14,416 வாகனங்களின் உரிமை தனிநபருக்கு மாற்றப்பட்டிருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. மேலும் பகுப்பாய்வு செய்ததில், 6,468 வாகனங்களில், தனியார் பெயரில் ஒன்று முதல் எட்டு என பல முறை உரிமை மாற்றப்பட்டுள்ளது என்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது.

தற்போது ஊட்டி RTOவின் அதிகார வரம்பின் கீழ் உள்ள "TN43G0077" வாகனத்தின் விஷயத்தில் தொடர்ச்சியான குறைபாடு கண்டறியப்பட்டது. ஏழு முறை விற்கப்பட்ட போதிலும், வாகனத்தின் உரிமை தனி உரிமையாளர்களுக்கு மாற்றப்பட்டாலும், ஒவ்வொரு உரிமையாளர் பரிமாற்றத்தின் போதும் பதிவு அதிகாரிகள் பதிவு விவரங்களை புதுப்பிக்கத் தவறிவிட்டனர். மேலும், ஒரு வாகனம் வாங்கும் தனி நபர், அரசு எண்களின் அடையாளத்துடன் 55 வாகனங்கள் வைத்திருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது.

மின்னணு அபராத இரஃது தொகுதியுடன் குறுக்கு இணைப்பில், தனியார் வாகன வாங்குபவர்களால் பயன்படுத்தப்படும் G-வரிசை பதிவு எண்களைக் கொண்ட வாகனங்கள் தொடர்பாக 925 அபராத இரஃதுகள் (ஜனவரி 2019-ஜூலை 2024) எழுப்பப்பட்டதை தணிக்கை கவனித்தது. "TN50G0189" வாகனம் தனியாருக்கு விற்ற பிறகு பல குற்றங்களைச் செய்திருந்தது. வாகனத்தின் மேற்கூரையில் கூலிகள், அதிக உயரம், ஆவணங்களை சமர்ப்பிக்காதது, குறைபாடுள்ள எண் பலகை, 201பிரிவின் கீழ் இடையூறு போன்ற பல காரணங்களுக்காக 61 அபராத இரஃதுகள் (ஏப்ரல் 2021-ஜனவரி 2025) வழங்கப்பட்டன.

அரசு வாகனங்களுக்கு சுங்கவரி செலுத்துவதிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளதால், இந்த வாகனங்களை வைத்திருக்கும் நபர்கள் சுங்கவரி செலுத்துவதைத் தவிர்ப்பதற்கும், அமலாக்க/காவல் துறையின் சோதனையைத் தவிர்ப்பதற்கும் வாய்ப்புகள் இருந்தன. இது வாகனங்களை சட்டவிரோதமாக பயன்படுத்துவதை எளிதாக்கும்.

4/12/2018 முதல் நடைமுறை திருத்தப்பட்டது மற்றும் திருத்தப்பட்ட நடைமுறை பின்பற்றப்படுகிறது என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). இருப்பினும், செயல்முறை மாற்றத்திற்கு முந்தைய காலத்தின் 'G' பதிவு கொண்ட வாகன எண் இன்றுவரை தக்கவைக்கப்பட்டுள்ளது.

திருத்தப்பட்ட நடைமுறையின்படி துறை இந்த வாகனங்களின் RCக்களை வரவழைத்து புதிய பதிவு எண்ணை ஒதுக்கியிருக்க வேண்டும் என்பதால் இம்மறுமொழி ஏற்கத்தக்கதல்ல.

2.4.9.6 போக்குவரத்து வாகனங்களை போக்குவரத்து அல்லாத பிரிவின் கீழ் வகைப்படுத்துவதன் மூலம் தவறான பதிவு

‘தனியார் பயன்பாட்டிற்கான ஆம்னி பேருந்து’ என்ற வகைப்பாட்டை நீக்குமாறு சாலை போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைகள் அமைச்சகம் (Ministry of Road Transport and Highways-(MoRTH)) அறிவுறுத்தியதுடன்²⁴, இந்த பிரிவின் கீழ் வாகனங்களை பதிவு செய்ய வேண்டாம் என்றும் அறிவுறுத்தியது. மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 2(26)ன் படி, “மகிழுந்து” என்பது பயணிகளை ஏற்றிச் செல்வதற்காக வடிவமைக்கப்பட்ட ஒரு வாகனம் மற்றும் இவை போக்குவரத்து வாகனங்கள், ஆம்னி பேருந்துகள், சாலை உருளைகள், உழுவை வாகனங்கள் (டிராக்டர்கள்), மோட்டார் சைக்கிள்கள் அல்லது செல்லாத வாகனங்கள் ஆகியவற்றை உள்ளடக்காது.

TCயின் சுற்றறிக்கை எண் 15/2013²⁵ன்படி, பயணிகளை ஏற்றிச் செல்வதற்கு பயன்படுத்தப்படும் M1 வகை மோட்டார் வாகனமான கேம்பர் வேன் (Camper Van) வாகனத்தில் ஓட்டுநர் இருக்கையைத் தவிர எட்டு இருக்கைகளுக்கு மிகாமல் இருக்க வேண்டும். மேலும், இந்தச் சட்டத்தின் பிரிவு 2(33)ன் படி, ஒரு தனியார் சேவை வாகனம் என்பது வாடகை அல்லது வெகுமதி தவிர, வணிக அல்லது வர்த்தக நோக்கங்களுக்காக, ஓட்டுநரைத் தவிர, ஆறுக்கும் மேற்பட்ட நபர்களை ஏற்றிச் செல்ல பயன்படுத்தப்படும் ஒரு மோட்டார் வாகனம் ஆகும். ஆனால் பொது நோக்கங்களுக்காக பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வாகனத்தை உள்ளடக்காது.

வாஹன் தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 11 முதல் 53 வரையிலான இருக்கை திறன் கொண்ட 567 வாகனங்கள் இணைப்பு 2.4 மற்றும் அட்டவணை 2.4ல் விவரிக்கப்பட்டுள்ளபடி பிற வகைப்பாட்டின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டிருப்பதை தணிக்கை கவனித்தது.

அட்டவணை 2.4: பிற வகைப்பாட்டின் கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ள 11 முதல் 53 இருக்கை திறன் கொண்ட வாகனங்கள்

வாகன வகை	அரசு	ஏனையவை	மொத்தம்
ஆம்னி பேருந்து (தனியார் உபயோகம்)	201	42	243
மோட்டார் கார்	67	242	309
கேம்பர் வேன் (Camper Van)/தொடர் வண்டி (தனியார் உபயோகம்)	5	5	10
தனியார் சேவை வாகனம் (தனி உபயோகம்)	0	5	5
பெரு மொத்தம்	273	294	567

(ஆதாரம்: வாஹன் தரவு)

24 3/10/2006 தேதியிட்ட கடித எண் RT/11028/14/2002-MVL.
25 கடித எண் 35959/H3/2012 (சுற்றறிக்கை எண்.15/2013).

இது தொடர்பாக, துறையின் குறைபாடுகள் கீழே விரிவாக சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளன:

- 243 வாகனங்கள் ஆம்னி பேருந்துகளாக (தனியார் பயன்பாடு) பதிவு செய்யப்பட்டன. இது நீக்கப்பட்ட வகைப்பாடாகும். ஆனால் ஆம்னி பேருந்து (போக்குவரத்து வாகனம்) என பதிவு செய்யப்பட்டு காலாண்டு வரி செலுத்தப்பட்டிருக்க வேண்டும்.
- 11 முதல் 32 வரையிலான இருக்கை திறன் கொண்ட 309 வாகனங்கள் தனியார் சேவை வாகனமாக (போக்குவரத்து வாகனம்) பதிவு செய்யப்பட்டு காலாண்டு வரி செலுத்துவதற்கு பதிலாக “மகிழுந்துகள்” என்று தவறாக பதிவு செய்யப்பட்டன.
- 13 முதல் 27 வரையிலான இருக்கை திறன் கொண்ட 10 வாகனங்கள் கேம்பர் வேன் வாகனங்களாக பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. ஆனால் அவை தனியார் சேவை வாகனங்களாக (போக்குவரத்து வாகனங்கள்) பதிவு செய்யப்பட்டு காலாண்டு வரியை செலுத்தியிருக்க வேண்டும்.
- ஐந்து வாகனங்கள் தனியார் சேவை வாகனமாக (போக்குவரத்து வாகனம்) பதிவு செய்வதற்குப் பதிலாக தனியார் சேவை வாகனங்களாக (தனிநபர் பயன்பாடு) பதிவு செய்யப்பட்டு, ஆயுட்கால வரிக்கு பதிலாக காலாண்டு வரி செலுத்தப்பட்டது.

மேற்கண்ட வாகனங்கள் போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களாக பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளதால், அவை பதிவு செய்யும் அதிகாரிகளால் கட்டாய தகுதி சோதனையின் கீழ் வரவில்லை. தவறான பிரிவின் கீழ் வாகனங்களை பதிவு செய்வது விதிகளுக்கு இணங்காதது மற்றும் காப்பீட்டு உரிமைகோரலில் சிக்கல்களுக்கு வழிவகுக்கும்.

அரசு என்ற பெயரில் பதிவு செய்யப்பட்ட 273 வாகனங்களுக்கு வரி, அனுமதிப்பத்திரம் மற்றும் காப்பீட்டிலிருந்து விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளதாக அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). 11 முதல் 32 வரையிலான இருக்கை வசதியுடன் பதிவு செய்யப்பட்ட 309 வாகனங்கள், அனுமதிச்சீட்டின் கீழ் உள்ளன மற்றும் RCல் வரி ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு செலுத்தப்பட்டுள்ளது. மேலும் வரி செலுத்தும், உரிமம் வழங்கப்பட்ட வாகனங்களுக்கு செல்லுபடியாகும் FC/IC இருப்பது முக்கிய அனுமதி நிபந்தனைகளில் ஒன்றாகும். GoI வெளியிட்ட அறிவிப்பின்படி கேம்பர் வேன் வாகனம் போக்குவரத்து அல்லாத வாகனம் என வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. 273 அரசு வாகனங்களில் ஆம்னி பேருந்துகளாக உள்ள 201 வாகனங்களுக்கு தகுதி சோதனை தேவைப்படுகிறது.

தணிக்கை காண்புரைக்கு ஏற்ற பதில் இல்லை. அவை போக்குவரத்து அல்லாததாக பதிவு செய்யப்பட்டிருந்தால், அவர்கள் காலமுறை தகுதி சோதனையை தவிர்க்க முடியும்.

2.4.9.7 சுற்றுச்சூழல் மற்றும் பாதுகாப்பு அபாயங்களை ஏற்படுத்தும் காலாவதியான பதிவுச் சான்றிதழ்களுடன் இயங்கும் வாகனங்கள்

சட்ட பிரிவு 41, போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களுக்கு, பதிவுச் சான்றிதழ் 15 ஆண்டுகளுக்கு செல்லுபடியாகும்; அதன் பிறகு பரிந்துரைக்கப்பட்ட கட்டணத்தைச் செலுத்துவதற்கு உட்பட்டு அதை ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு புதுப்பிக்கலாம் என கூறுகிறது.

2019-20 முதல் 2023-24 வரையிலான வாஹன் தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 15 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட 1,03,883 போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள் 'இயங்கும் நிலையில்' இருப்பதாக தணிக்கை கண்டறிந்துள்ளது. எனவே, இந்த வாகனங்களை புதுப்பிக்காததால், பதிவு புதுப்பித்தலுக்கான கட்டணமாக ₹3.72 கோடியும், பசுமை வரியாக ₹9.02 கோடியும் GoTNக்கு வருவாய் இழப்பு ஏற்பட வாய்ப்புள்ளது. வாகனங்களை வாங்கியவர்கள் புதுப்பிக்க வராததால், வாகனங்களை புதுப்பிப்பதில் சிரமம் இருப்பதாக துறை தெரிவித்துள்ளது.

மின்னணு அபராத இரசீது தரவுத்தளத்துடன் குறுக்குச் சரிபார்ப்பில், மார்ச் 2019 முதல் ஜூலை 2024 வரை செல்லுபடியாகும் RC இல்லாத 10,472 வாகனங்களுக்கு வழங்கப்பட்ட அபராத இரசீதுகள், இந்த வாகனங்கள் இன்னும் காலாவதியான RCக்களுடன் சாலைகளில் இயங்குகின்றன என்பதை தெளிவாகக் குறிப்பதை தணிக்கை கவனித்தது. புதுப்பித்தல் செயல்பாட்டின் போது, உமிழ்வு சோதனையின் கீழ் வராததால், இந்த வாகனங்களிலிருந்து வெளிப்படும் உமிழ்வு மாசுபாட்டை அதிகரிக்க பங்களிக்கிறது.

தணிக்கை காண்புரைகளை ஏற்றுக்கொண்டு குறிப்பிடப்பட்ட அனைத்து வாகனங்களின் பதிவு விவரங்களும் தேவையான நடவடிக்கை எடுக்க சம்பந்தப்பட்ட அலுவலகத்திற்குத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளன என்று அரசு (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது. இந்த வாகனங்கள் அனைத்தும் வாஹன் இணையதளத்தில் கருப்பு பட்டியலில் உள்ளது என்று RTOக்கள் இது குறித்த நடவடிக்கை அறிக்கையை அனுப்பியுள்ளனர். வாகனத்தை சோதிக்கும் சமயத்தில் காலாவதியான பதிவுச் சான்றிதழுடன் இயங்கும் வாகனத்தை அடையாளம் காண ஒரு அமைப்பை உருவாக்க NICக்கு அறிவுறுத்தப்படும். இது தொடர்ந்து நடைபெற்று வரும் அமலாக்க விஷயமாகும்; மேலும் இது தீவிரமாக நடைமுறைப்படுத்தப்படும்.

2.4.9.8 பல வாகனங்களுக்கு ஒரே/தவறான அடிச்சட்ட எண்

மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 55(5)ன்படி ஒரு வாகனத்தின் பதிவு, தவறான அடிச்சட்ட²⁶ (VIN) எண்ணைப் பயன்படுத்தி

26 ஒவ்வொரு வாகனத்தையும் தெளிவாக அடையாளம் காண முடியும் என்பதை உறுதிப்படுத்த உற்பத்தியாளரால் ஒவ்வொரு வாகனத்திற்கும் ஒதுக்கப்பட்ட தனித்துவமான எழுத்துக்களின் கலவை.

பெறப்பட்டதாக பதிவு செய்யும் அதிகாரி கண்டறிந்தால், வாங்குபவருக்கு விளக்க ஒரு வாய்ப்பை வழங்கிய பின்னர் அந்த பதிவை ரத்து செய்யலாம்.

வாஹன் தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 17 RTOக்கள்/UOக்களில்²⁷ பதிவுசெய்யப்பட்ட 12,594 வாகனங்கள் நகல் அடிச்சட்ட எண்களைக் கொண்டிருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. 417 வாகனங்களில் (இணைப்பு 2.5) அடிச்சட்ட எண்கள் காற்புள்ளி, பல புள்ளிகள் போன்ற சிறப்பு எழுத்துக்களால் நிரப்பப்பட்டிருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது, அவை அடிச்சட்ட எண்ணாக கருதப்பட முடியாது. 11 RTOக்களின் களத் தணிக்கையின் போது 281 மாதிரி வாகனங்களுக்கான பதிவுச் சான்றிதழ்களை (படிவம் 24) தணிக்கை சரிபார்த்ததில், அனைத்து 281 வாகனங்களும் (இணைப்பு 2.6) ஒரே அல்லது தவறான அடிச்சட்ட எண்ணைக் கொண்டிருப்பதைக் கண்டறிந்தது.

அடிச்சட்ட எண் FJ470DS42WD, 31 RTOக்களின் (சென்னை தென்மேற்கு, சென்னை மேற்கு, தஞ்சாவூர், திருநெல்வேலி, பூந்தமல்லி, சோழிங்கநல்லூர், இராமநாதபுரம் போன்றவை) கட்டுப்பாட்டில் உள்ள 37 வாகனங்களுடன் (ஒரு அரசு வாகனம் TN21G1077 உட்பட) இணைக்கப்பட்டுள்ளதை தணிக்கை மேலும் கண்டறிந்தது.

2019-20 முதல் 2023-24 வரையிலான காலகட்டத்துடன் தொடர்புடைய மின்னணு அபராத இரசீது தரவுகளுடன் குறுக்குச் சரிபார்ப்பில், நகல் அடிச்சட்ட எண்களைக் கொண்ட 3,018 வாகனங்கள் தொடர்பாக 1,152 அபராத இரசீது வழங்கப்பட்டதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. ஒரே அடிச்சட்ட எண், ஆனால் வெவ்வேறு பதிவு எண்கள் கொண்ட பல வாகனங்களுக்கு ஒரே தேதியில் அபராத இரசீது வழங்கப்பட்டதையும் தணிக்கை கவனித்தது.

போதிய உள்ளீடு மற்றும் சரிபார்ப்பு கட்டுப்பாடு இல்லாததால் அதே அடிச்சட்ட எண்ணைக் கொண்ட இந்த வாகனங்கள் இன்னும் சாலையில் இயங்குகின்றன என்பதை இது தெளிவாகக் குறிக்கிறது.

தரவுகளை இணைக்கும் போது, வாகனங்களின் சில உள்ளீடுகள் தவறாக இணைக்கப்பட்டன என்பதை அரசு ஏற்றுக்கொண்டு (ஆகஸ்ட் 2025) இவை பின்னர் எங்கள் கள ஊழியர்கள் மூலம் சரிபார்க்கப்பட்டு, குறைபாடுகள் சரிசெய்யப்பட்டு அலுவலக வாரியாக தணிக்கைக்கு சமர்ப்பிக்கப்படும் என்று பதிலளித்தது. இருப்பினும், அலுவலக வாரியான விவரங்கள் எதுவும் வழங்கப்படவில்லை (டிசம்பர் 2025).

27 பவானி UO, சென்னை (தென்மேற்கு), கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கோபிசெட்டிபாளையம், கிருஷ்ணகிரி, நாகர்கோவில், ஓமலூர் UO, பரமக்குடி UO, பட்டுக்கோட்டை UO, பூந்தமல்லி, இராமநாதபுரம், சேலம் (மேற்கு), சத்தியமங்கலம் UO, தாம்பரம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி (கிழக்கு) மற்றும் திருவெறும்பூர் UO.

2.4.9.9 AIS, BIS தரநிலைகளை அமல்படுத்தத் தவறியதால் AISக்கு இணக்கமில்லாத அடிச்சட்ட எண்களுடன் (VIN) வாகனங்களை பதிவு செய்ய வழிவகுத்தல்

(அ) வாகன அடையாள எண்ணில் (Vehicle Identification Number-VIN) I, O, Q ஆகிய அனுமதிக்கப்படாத எழுத்துக்கள் கொண்ட வாகனங்களை பதிவு செய்தல்:

மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகள், 1989ன் விதி 122ன் படி, 1 ஏப்ரல் 2009 மற்றும் அதற்குப் பிறகு தயாரிக்கப்பட்ட L, M மற்றும் N²⁸ வகை மோட்டார் வாகனங்கள் ஒவ்வொன்றும் வாகனத் தொழில்நுறை தரநிலைகளின்படி (AIS)²⁹ உற்பத்தி செய்யப்பட்ட மாதம் மற்றும் ஆண்டு பொறிக்கப்பட்ட அல்லது பதிக்கப்பட்ட அல்லது துளையிடப்பட்ட VINஐக் கொண்டிருக்கும்.

AIS 065:2005ன் பிரிவு 6.1.1ன்படி, VINல் I, O, Q எழுத்துக்களைப் பயன்படுத்த அனுமதி இல்லை. இருப்பினும், வாஹன் தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 33,112 வாகனங்கள் VINல் அனுமதிக்கப்படாத எழுத்துக்களைக் கொண்டிருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. களத் தணிக்கையின் போது, 11 RTOக்கள்/UOக்களில்³⁰ பதிவு செய்யப்பட்ட 92 வாகனங்கள் (இணைப்பு 2.7) I, O, Q கொண்ட அடிச்சட்ட எண்களைக் கொண்டிருப்பது கவனிக்கப்பட்டது.

இணைப்பில் பட்டியலிடப்பட்டுள்ள வாகனங்களின் அடிச்சட்ட எண்களை சரிபார்த்த பிறகு, “~1118” போன்ற அடிச்சட்ட எண்ணின் நீட்டிப்பு எழுத்துக்கள் கணக்கிடப்படுகின்றன என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). மோட்டார் வாகனங்களுக்கான சட்டரீதியான பலகைகள் மற்றும் பதிவுகளுக்குக்கான AIS-65/2005க்கு, திருத்தம் எண் 2, 11 மே 2015ன்படி ஐந்து விரிவாக்க எழுத்துக்களைக் கணக்கிடாமல், அனைத்து வாகனங்களின் அடிச்சட்ட எண் 17 எழுத்துக்களுடன் செல்லுபடியாகும் வடிவத்தில் உள்ளது.

அரசின் பதில் தணிக்கை காண்புரைக்கு பொருந்தவில்லை.

(ஆ) AIS தரநிலைகளை மீறும் செல்லாத அடிச்சட்ட எண் கொண்ட வாகனங்களின் பதிவு:

இந்திய தர நிர்ணய பணியகம் (BIS) இந்தியாவின் தேசிய தர நிர்ணய அமைப்பாகவும், தரப்படுத்தலுக்கான சர்வதேச அமைப்பின் உறுப்பினராகவும் இருப்பதால், இந்தியாவில் WMI ஒருங்கிணைப்பாளராக

28 L-இரண்டு சக்கரம்; M-போக்குவரத்து (பயணிகள்); N-போக்குவரத்து (சரக்குகள்).
29 AIS 065:2005ன் பிரிவு 5ன்படி, கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளபடி VIN மூன்று பிரிவுகளைக் கொண்டிருக்க வேண்டும்: முதல் பிரிவு-உலக உற்பத்தியாளரின் அடையாளங்காட்டி (WMI)-மூன்று எழுத்துக்கள்; இரண்டாவது பிரிவு-வாகன விளக்க பிரிவு (VDS)-ஆறு எழுத்துக்கள்; மூன்றாவது பிரிவு-வாகன குறிகாட்டி பிரிவு (VIS)-எட்டு எழுத்துக்கள்.
30 கோவை (வடக்கு), கிருஷ்ணகிரி, நாகர்கோவில், ஓமலூர் UO, பரமக்குடி UO, பட்டுக்கோட்டை UO, பூந்தமல்லி, ராமநாதபுரம், சேலம் (மேற்கு), தாம்பரம் மற்றும் தஞ்சாவூர்.

செயல்படுகிறது மற்றும் அமெரிக்காவில் உள்ள மோட்டார் வாகன பொறியாளர் சங்கத்தால் (Society of Automotive Engineers Inc., USA)³¹ ஒதுக்கப்பட்ட பிறகு WMI குறியீட்டை இந்தியாவில் உள்ள வாகன உற்பத்தியாளர்களுக்கு வழங்குகிறது. வாஹன் தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 11,465 வாகனங்கள் VINல் அனுமதிக்கப்பட்ட 17 எழுத்துக்களை கொண்டிருக்கவில்லை என்பது கண்டறியப்பட்டது.

களத் தணிக்கையின் போது, தணிக்கை 2019-20 முதல் 2023-24 வரையிலான பதிவுகளைச் சரிபார்த்து, தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட 15 RTOக்கள்/UOக்களில், 95 வாகனங்கள் BIS விதிமுறைகளைப் பின்பற்றாமல் தவறான அடிச்சட்ட எண்ணுடன் பதிவு செய்யப்பட்டிருப்பதைக் கண்டறிந்தது.

எனவே, வாகனத்தை பதிவு செய்வதற்கு முன்பு அடிச்சட்ட எண்ணைக் கண்டுபிடிப்பது கட்டாயமாக்கப்பட்டிருந்தபோதிலும், வாகனத்தை பதிவு செய்யும் போது பதிவு செய்யும் அதிகாரிகள் அடிச்சட்ட எண்ணை சரிபார்க்கவில்லை.

அரசு ஏற்றுக்கொண்டு புதிய வாகனங்கள் வாஹன் இணைய முறையில் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன; மேலும் வாகனங்களின் அடிச்சட்ட எண் 17 எழுத்துகளுடன் வாகன அடையாள எண் வடிவத்திற்கு ஏற்ப இருப்பது உறுதி செய்யப்படுகிறது என்று (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

2.4.9.10 பதிவுச் சான்றிதழை ரத்து செய்யாதது

மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 55, ஒரு வாகனம் அழிக்கப்பட்டாலோ அல்லது நிரந்தரமாக பயன்படுத்தப்படாமல் இருந்தாலோ, உரிமையாளர் (வாங்குபவர்) வரம்பிற்குட்பட்ட பதிவு செய்யும் அதிகாரியிடம் 14 நாட்களுக்குள் அறிக்கையளிக்க வேண்டும் மற்றும் இரத்து செய்ய RCயை சமர்ப்பிக்க வேண்டும் என்று கருதுகிறது. பரிசோதனைக்கு பிறகு அதிகாரி பதிவை ரத்து செய்து, வாங்குபவருக்கு வாகனம் இனி செல்லுபடியாகும் என்று பட்டியலிடப்படவில்லை என்பதை உறுதி செய்து அறிவிப்பார்.

இரண்டு நடவடிக்கைகளில்³², மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 55(2)ன் கீழ் தமிழ்நாடு மாநில போக்குவரத்துக் கழகம் (சேலம்), சேலத்தின் 517 வாகனங்களின் RCக்களை இரத்து செய்ய சேலம் (மேற்கு) பதிவு செய்யும் அதிகாரி உத்தரவிட்டார். அவை பயனற்றதென்று கழித்து பொது ஏலத்தின் மூலம் துண்டுகளாக விற்கப்பட்டன. இருப்பினும், தணிக்கை வாஹன் தரவை (ஜனவரி 2025) ஆராய்ந்து, 517 வாகனங்களில், 104 வாகனங்களின் RC (இணைப்பு 2.8) ரத்து செய்யப்படவில்லை என்பதைக் கண்டறிந்தது.

பேருந்துகள் பயனற்றதென்று கழித்து துண்டுகளாக விற்கப்பட்டாலும், இந்த 104 வாகனங்களின் RCக்களை பதிவு செய்யும் அதிகாரி திறம்பட

31 WMI குறியீடுகளை பராமரிக்கும் பொறுப்பிலுள்ள சர்வதேச முகமை.

32 15/03/2022 தேதியிட்ட நடவடிக்கை எண் R. No. 11226/A3/2022.

இரத்து செய்யவில்லை என்பது இரத்து செய்யும் செயல்பாட்டில் உள்ள முரண்பாட்டைக் குறிக்கிறது.

சேலம் மேற்கு RTOவின் வாஹன் இணையதளத்தில் மாநில போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் 104 வாகனங்களின் பதிவுச் சான்றிதழ்கள் இரத்து செய்யப்பட்டுள்ளதாக அரசு (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

தணிக்கை வாஹன் இணையதளத்தில் உண்மையை (ஆகஸ்ட் 2025) சரிபார்த்ததில், RCக்கள் ரத்து செய்யப்படவில்லை என்பது கண்டறியப்பட்டது.

2.4.9.11 சுற்றுச்சூழல் விதிமுறைகளை அமல்படுத்தாதது

தேசிய பசுமை தீர்ப்பாயம் (National Green Tribunal-NGT) பக்கிங்ஹாம் கால்வாயில் சட்டவிரோதமாக கழிவுநீர் கொட்டுவது குறித்து நடவடிக்கைகளை (OA 48/2020) தொடங்கி வாகன பதிவுகளை இரத்து செய்வது உள்ளிட்ட திருத்த நடவடிக்கைகளை பரிந்துரைக்க ஒரு கூட்டுக் குழுவிற்கு உத்தரவிட்டது. தமிழ்நாடு மாசு கட்டுப்பாட்டு வாரியம் (Tamil Nadu Pollution Control Board-TNPCB) நீர் சட்டத்தின் கீழ் விதிகளை மீறும் சென்னை பெருநகர குடிநீர் மற்றும் கழிவுநீர் அகற்றும் வாரியம் (Chennai Metropolitan Water Supply and Sewerage Board-CMWSSB) ஒப்பந்த ஊர்திகளின் RCக்களை இரத்து செய்யுமாறு அறிவுறுத்தியது. ஆனால் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் கீழ் விதிகள் இல்லாததால் RTOக்கள் அனுமதிகளை மட்டுமே இரத்து செய்தன. பலமுறை மேற்கண்ட வாரியங்களின் அறிவுறுத்தல்கள் இருந்தபோதிலும், தகுதி புதுப்பித்தலின் போது “ஆட்சேபனை இல்லை சான்றிதழை” வலியுறுத்த TC மற்றும் RTOக்கள் தவறிவிட்டன. சட்டவிரோதமாக கழிவுநீர் கொட்டுவது 2024 வரையிலும் நீடித்தது, பலவீனமான அமலாக்கத்தை எடுத்துக்காட்டுகிறது.

கழிவுநீர் ஊர்திகளுக்கான தகுதிச் சான்றிதழைப் புதுப்பிப்பதற்கு முன்பு மேற்கண்ட வாரியங்களிடமிருந்து அனுமதி மற்றும் NOC பெறவும், சட்டவிரோதமாக கழிவுநீர் கொட்டுவதைக் கட்டுப்படுத்த அருகிலுள்ள ஏரிப் பகுதிகள்/நீர் ஆதாரங்களில் அவ்வப்போது திடீர் சோதனை நடத்தவும் இத்துறையின் அமலாக்க அதிகாரிகளுக்கு அறிவுறுத்தப்படுவதாக அரசு ஏற்றுக் கொண்டு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

2.4.9.12 தமிழ்நாட்டில் BH (பாரத்) தொடர் வாகனங்களின் பதிவை அமல்படுத்தாதது

மத்திய அரசால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட³³ பாரத் (BH) தொடர் பதிவு (ஆகஸ்ட் 2021), மாநிலங்களுக்கிடையே அடிக்கடி இடம்பெயரும் தனிநபர்களுக்கான வாகன பதிவை எளிதாக்குகிறது. இது மத்திய மற்றும் மாநில அரசு ஊழியர்கள், பாதுகாப்பு பணியாளர்கள், பொதுத்துறை நிறுவன ஊழியர்கள் மற்றும் பல மாநிலங்களில் அலுவலகங்களைக் கொண்ட

33 26/08/2021 தேதியிட்ட MoRTH அறிவிக்கை எண். G.S.R.594(E).

நிறுவனங்களில் பணிபுரியும் தனியார் துறை ஊழியர்கள் வேறு மாநிலத்திற்குச் செல்லும்போது மறுபதிவு செய்வதற்கான தேவையை நீக்கி பயனளிக்கும். இந்த அமைப்பு மாநிலங்களுக்கு இடையே வாகனங்களை தடையின்றி மாற்ற அனுமதிக்கிறது.

இது தொடர்பாக, மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகள், 1989ஐ மத்திய அரசு திருத்தியது³⁴ (செப்டம்பர் 2021). இருப்பினும், மாநில வருவாயின் நலனைப் பாதுகாப்பதற்காக இந்த திட்டத்தை GoTN செயல்படுத்தவில்லை (டிசம்பர் 2025).

இது தொடர்பாக,

- தமிழ்நாட்டில் BH தொடரை அமல்படுத்தக் கோரி ஏராளமான பொது முறையீடுகளை TC பெற்ற போதிலும் மற்றும் இரண்டு தனிநபர்கள் தங்கள் வாகனங்களுக்கு BH தொடர் எண்களை ஒதுக்கக்கோரி மாண்புமிகு சென்னை உயர் நீதிமன்றத்தில் ரிட் மனுக்களை தாக்கல் செய்த போதிலும் (வழக்குகள் இன்னும் நிலுவையில் உள்ளன) BH தொடர் பதிவு அறிமுகப்படுத்தப்பட்டு மூன்று ஆண்டுகள் தாமதத்திற்குப் பிறகும் கூட, GoTN இந்த தொடரை செயல்படுத்தவில்லை.
- தமிழ்நாட்டில் BH தொடர் அமல்படுத்தப்படாததால், தகுதியான உரிமையாளர்களுக்கு சலுகைகள் மறுக்கப்பட்டுள்ளன என்பதை தணிக்கை நோக்கியது.

அரசு ஏற்றுக்கொண்டு, BH தொடரை செயல்படுத்துவது அரசின் தீவிர பரிசீலனையில் உள்ளது என்று (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

2.4.9.13 பின்பதிவு உள்ளீடுகள் மூலம் உள்ளிடப்பட்ட வாகனங்களின் விவரங்களில் பொருந்தா இணைவு

வாஹன் 4.0 மற்றும் சாரதி 4.0 அறிமுகப்படுத்தப்படுவதற்கு முன்பு, DL, RC, அனுமதிசீட்டுகள் மற்றும் பிற தொடர்புடைய சேவைகளை வழங்குவதற்காக RTOக்கள் பயன்படுத்திய முந்தைய அமைப்பு முழுமையாக இணைய அடிப்படையிலானதாக இல்லை. வாஹன் 4.0 மற்றும் சாரதி 4.0 அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட நேரத்தில், போக்குவரத்துத் துறையிடம் உள்ள தரவுகள் இணையதளத்தில் பதிவேற்றப்பட்டன. வாஹன் மற்றும் சாரதி இணையதளம் புதுப்பிக்கப்பட்டபோது, பழைய பதிப்பில் உள்ள தரவு முழுமையாக இடம்பெயரவில்லை. எனவே, துறையால் முன்னர் வழங்கப்பட்ட சேவைகளைப் பொறுத்தவரை, வாகனம் வாங்குபவர் ஒப்புதல்/புதுப்பித்தல் போன்றவற்றிற்காக RTOவை அணுகும்போது, இணையத்தில் இல்லாத தரவு பின்பதிவு உள்ளீடுகளாக பெறப்பட்டு, சரிபார்க்கப்பட்டு புதுப்பிக்கப்பட்டது.

34 மத்திய மோட்டார் வாகனங்கள் (இருபதாவது திருத்தம்) விதிகள், 2021.

வாஹன் இணையதளத்தில் கிடைத்த தகவல்களின்படி, மார்ச் 2024 அன்றுள்ளவாறு, 1,33,334 வாகனங்களின் விவரங்கள் பின்பதிவு தொகுதி மூலம் உள்ளிடப்பட்டன. பின்பதிவு தொகுதி மூலம் உள்ளிடப்பட்ட தரவுகளையும், RCயில் கிடைக்கும் விவரங்களையும் ஒப்பிடுகையில், சில முரண்பாடுகள் காணப்பட்டன. கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளபடி பின்பதிவு உள்ளீடு மூலம் உள்ளிடப்பட்ட வாகனம் வாங்குபவரின் பெயர் மற்றும் அடிச்சட்ட எண் RCயில் உள்ளதை விட வேறுபட்டிருந்தது என்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது.

- 208 வாகனங்களுக்கு (இணைப்பு 2.9), பின்பதிவு அறிக்கையின் மூலம் உள்ளிடப்பட்ட அடிச்சட்ட எண்கள் வாஹன் தரவுத்தளத்தில் பதிவு செய்யப்பட்டவற்றுடன் பொருந்தவில்லை.
- 47 நேர்வுகளில் (இணைப்பு 2.10), வாங்குபவரின் பெயர்கள் RC மற்றும் பின்பதிவு உள்ளீடுகளிலிருந்து வேறுபட்டிருந்தன.

பின்பதிவு உள்ளீட்டைப் மேம்படுத்தும்போது, துறை சரிபார்த்து மேம்படுத்தியிருக்க வேண்டும். துறை அதை செய்யவில்லை.

வாஹன் 4.0 மற்றும் சாரதி 4.0க்கான தரவு இடப்பெயர்வு தொடர்பான தணிக்கை காண்புரைகளுக்கு பதிலளிக்கும் விதமாக, பதிப்பு 1.0லிருந்து பதிப்பு 4.0க்கு தரவு இடப்பெயர்ந்துள்ளதாக STA தெரிவித்துள்ளது. வாஹன் 4.0ல் தரவு கிடைக்காத சந்தர்ப்பங்களில், RTOக்கள் இயந்திரம் மற்றும் அடிச்சட்ட எண்களை சரிபார்த்து விவரங்களை மாநில நிர்வாகிக்கு ஒப்புதலுக்காக அனுப்புவார்கள். மேலும் பின்பதிவு செயல்முறை மூலம் தகவல்களை உள்ளிடுவார்கள் என்றும் STA குறிப்பிட்டது. சரிபார்ப்புக்குப் பிறகு உள்ளீடுகள் செய்யப்பட்டதாக துறை உறுதிப்படுத்திய போதிலும், பின்பதிவு செயல்முறையின் மூலம் உள்ளிடப்பட்ட அடிச்சட்ட எண்கள் மற்றும் வாங்குபவரின் பெயரில் முரண்பாடுகள் காணப்பட்டன. இதற்கு துறையின் இடையீடு தேவைப்படுகிறது.

தணிக்கை காண்புரைகளை ஏற்றுக்கொண்ட அரசு பழைய வாகனங்களின் தவறான பின் பதிவு உள்ளீடுகளின் செயல்முறையை உள்ளடக்கிய சேவை வழங்கல் மற்றும் அரசு வருவாயை மேம்படுத்துவதற்கான ஒழுங்குமுறை இணக்கங்களை நிலைநிறுத்துவதற்கும், சரியான நேரத்தில் பதிவுகளை உறுதி செய்வதற்கும் வெளிப்படைத்தன்மையை மேம்படுத்துவதற்கான கடுமையான நடவடிக்கைகளை துறை செயல்படுத்தும் என பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

பரிந்துரை 2.2

துறை தனது வருவாயை பாதுகாக்க, சேவை வழங்க இணக்கமான ஒரு அமைப்பை அமைக்கலாம்.

2.4.10 தகுதிச் சான்றிதழ்கள்

ஆய்வுகளில் தேர்ச்சி பெறும் வாகனங்களுக்கு அவைகளின் சாலைத் தகுதியைக் குறிக்கும் வகையில் தகுதிச் சான்றிதழ்கள் (FC) வழங்கப்படுகின்றன. மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் உந்துபொறி, தலை விளக்குகள், பிரதிபலிப்பான்கள், ஒலிக்கருவி, ஒலி உறிஞ்சி, நிறுத்தமைப்புகள், வெளியேற்ற உமிழ்வுகள் போன்ற பல்வேறு பொருட்களின் தகுதி, நிலைமைகள் மற்றும் செயல்பாட்டை சரிபார்க்க பல்வேறு சோதனைகளை நடத்துகிறார்.

2.4.10.1 செல்லுபடியாகும் தகுதிச் சான்றிதழ் இல்லாமல் இயங்கும் வாகனங்கள்

செல்லுபடியாகும் தகுதிச் சான்றிதழ்கள், வாகனங்கள் சாலைக்கு தகுதியானவை மற்றும் பாதுகாப்பு மற்றும் சுற்றுச்சூழல் தரங்களை பூர்த்தி செய்கின்றன என்பதை உறுதி செய்கிறது. மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 56, வாகனங்கள் சட்டப்பூர்வமாக செயல்பட ஒரு FC வைத்திருக்க வேண்டும் மற்றும் CMVR 1989ன் விதி 62, போக்குவரத்து வாகனங்கள் முதல் எட்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒவ்வொரு இரண்டு வருடங்களுக்கும் அதன் பிறகு ஆண்டுதோறும் தங்கள் FCயை புதுப்பிக்க வேண்டும் என்பதை கட்டாயமாக்குகிறது.

வாஹன் இணையதளத்திலிருந்து பெறப்பட்ட 2019-24 காலகட்டத்திற்கான தரவுகளின் பகுப்பாய்வு, 17³⁵ RTOக்கள்/UOக்களில் 77,908 வாகனங்கள் செல்லுபடியாகும் FC இல்லாமல் சாலையில் இயங்குவதை வெளிப்படுத்தியது. மேற்கூறியவற்றில், களத் தணிக்கையின் போது 1,861 வாகனங்கள் செல்லுபடியாகும் FC இல்லாமல் இயங்கி வருகின்றன. மேலும் ஒன்பது RTOக்கள்/UOக்களில் 27 மருத்துவ ஊர்திகளின் (1.76 விழுக்காடு) (இணைப்பு 2.11) FC காலாவதியாகிவிட்டன. மேலும் இந்த மருத்துவ ஊர்திகள் இன்னும் சாலையில் இயங்கி வருகின்றன. மருத்துவ ஊர்தி அதன் உயிர் காக்கும் கடமைகளை திறம்பட செய்ய முடியும் என்பதை உறுதிப்படுத்த அதன் தகுதி அல்லது செயல்பாட்டு நிலை முக்கியமானது. அதே காலகட்டத்தில் இந்த வாகனங்கள் செய்த குற்றங்களுக்கு அமலாக்க அதிகாரிகள் அபராதம் விதித்ததை தணிக்கை கவனித்தது. சாலை பாதுகாப்பை உறுதி செய்வதற்கு இன்றியமையாத வாகன தகுதி, விதிமுறைகளுக்கு இணங்காத சிக்கலை இந்த நிலைமை எடுத்துக்காட்டுகிறது.

இது சுட்டிக்காட்டப்பட்டபோது, FC இல்லாமல் ஆனால் செல்லுபடியாகும் அனுமதிகளுடன் இயங்கும் போக்குவரத்து வாகனங்கள் சட்ட

35 பவானி UO, சென்னை (தென்மேற்கு), கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கோபிசெட்டிபாளையம், கிருஷ்ணகிரி, நாகர்கோவில், ஓமலூர் UO, பரமக்குடி UO, பட்டுக்கோட்டை UO, பூந்தமல்லி, இராமநாதபுரம், சேலம் (மேற்கு), சத்தியமங்கலம் UO, தாம்பரம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி (கிழக்கு) மற்றும் திருவெறும்பூர் UO.

விதிகளின்படி அமலாக்க அதிகாரிகளால் நிறுத்தப்படும் என்றும், அத்தகைய வாகனங்கள் உரிய தேதிக்குப் பிறகு FC புதுப்பித்தலுக்காக அணுகினால், தாமதக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படும் என்றும் துறை பதிலளித்தது. இருப்பினும், FC இல்லாமல் வாகனங்கள் ஏன் இயங்குகின்றன என்பதற்கான தணிக்கை காண்புரையை இது நிவர்த்தி செய்யவில்லை.

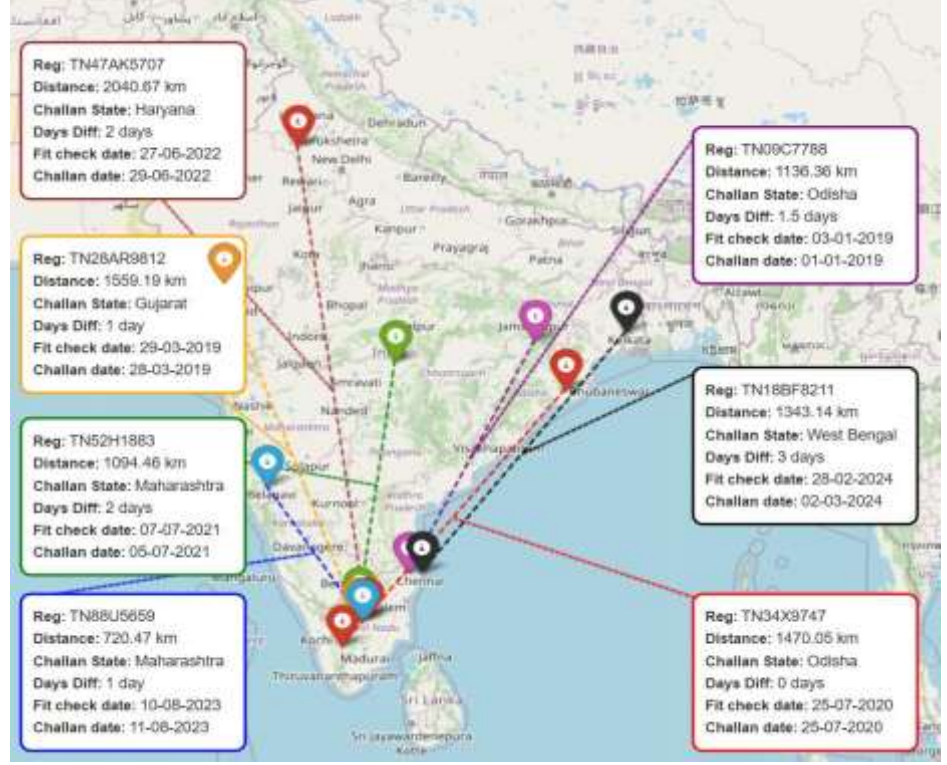
POS இயந்திரம் மூலம் அபராதம் விதிக்கும்போது தகுதிக் காலம் முடிவடைவது குறித்து அமலாக்க அதிகாரிகளை எச்சரிக்கக்கூடிய வகையில் மென்பொருளை மேம்படுத்த வேண்டிய அவசியம் உள்ளது என்பதை அரசு ஏற்றுக்கொண்டு (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது. இதனால் அவர்கள் அத்தகைய வாகனங்களைக் கண்டறிந்து நடவடிக்கை எடுக்க முடியும்.

2.4.10.2 தமிழ்நாட்டில் FC பெற்ற அதே வாகனம் FC பெற்ற சில மணி நேரத்திற்குள் மற்றொரு தொலைதூர மாநிலத்தில் மின்னணு அபராத இரகீது பெற்றமை

போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள் ஒவ்வொரு ஐந்து வருடங்களுக்கும் புதுப்பிக்கப்பட வேண்டும், போக்குவரத்து வாகனங்கள் முதல் எட்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒவ்வொரு இரண்டு வருடங்களுக்கும் புதுப்பிக்கப்பட வேண்டும், அதன்பிறகு ஆண்டுதோறும் புதுப்பிக்கப்பட வேண்டும் என வாகனத்தின் தன்மையை பொறுத்து FC வழங்கப்படுகிறது. CMVR, 1989ன் விதி 62, FC வழங்குவதற்கான நடைமுறையை குறிப்பிடுகிறது. இதில் விண்ணப்பதாரர் ஆய்வு செய்யும் நடைமுறைக்கு வாகனத்தை RTOவிடம் கொண்டு வருவது கட்டாயமாகும்

பிற மாநிலங்களில் தமிழ்நாட்டு வாகனங்களுக்கு வழங்கப்பட்ட அபராத இரகீதுகளின் ஆய்வில், 787 நேர்வுகளில் தமிழ்நாட்டில் நடத்தப்பட்ட தகுதி சோதனைக்கும் அதே வாகன எண்ணுக்கு பிற மாநிலங்களில் எழுப்பப்பட்ட அபராத இரகீதுக்கும் இடையிலான நாட்களின் வித்தியாசம் ஐந்து நாட்களுக்கும் குறைவாக இருந்தது தெரிய வந்தது. மேலும் பகுப்பாய்வு செய்தபோது, ஏழு நேர்வுகளில், தமிழ்நாட்டில் FC வழங்கப்பட்ட அதே வாகனத்திற்கு பீகார், ஒரிசா, மகாராஷ்டிரா மற்றும் குஜராத் போன்ற பிற மாநிலங்களில் சில மணி நேரங்களுக்குள் பல்வேறு மீறல்களுக்காக அபராத இரகீதுகள் வழங்கப்பட்டன. இது FC/அபராத இரகீதுகள் வழங்கும் செயல்பாட்டில் உள்ள குறைபாடுகளைக் காட்டுகிறது. இத்தகைய உதாரண நேர்வுகள் படம் 2.6ல் காட்டப்பட்டுள்ளன.

படம் 2.6: தமிழ்நாட்டில் உள்ள தகுதி சோதனைச் சாவடியில் இருந்து வரும் வாகனங்களின் விவரங்கள் மற்றும் பிற மாநிலங்களில் பெறப்பட்ட அபராத இரசீதுகளின் விவரங்களைக் காட்டும் வரைபடம்



மேலும், தமிழ்நாடு அரசின் மோட்டார் வாகனச் சட்டங்கள்-நிர்வாகக் கொள்கைக் குறிப்பில், மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் (MVI), வாகனங்களுக்கு தகுதி மென்பொருள் செயலி மூலம் தகுதிச் சான்றிதழை வழங்க வேண்டும் என்று கூறப்பட்டுள்ளது. இந்த செயலியை பயன்படுத்தி, MVI, வாகனஆய்வுக்குப் பிறகு, அனைத்து பக்கங்களிலும் வாகனத்தின் புகைப்படங்களை எடுத்து, RTOக்களில் வாகனம் உள்ளபடியே ஆய்வு செய்யப்பட்டுள்ளது என்பதை உறுதிப்படுத்த இணையதளத்தில் பதிவேற்ற வேண்டும். இருப்பினும், ஏழு நேர்வுகளிலும் வாகனப் படங்கள் பதிவேற்றப்படவில்லை என்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. தகுதி சோதனைகளை மேற்கொள்ளாமல் தகுதி சான்றிதழ்கள் வழங்கப்பட்டன என்பதை இது சுட்டிக்காட்டுகிறது.

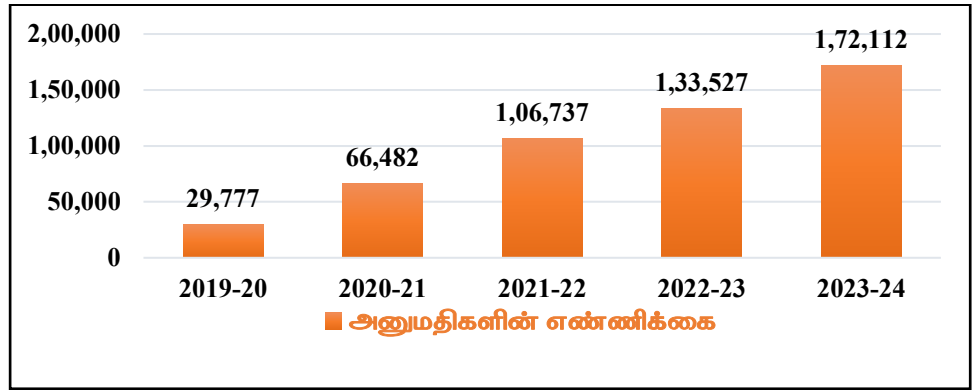
அரசு இதை ஏற்றுக்கொண்டு, தமிழ்நாட்டில் வாஹன் இணையதளத்தின் தற்போதைய சூழ்நிலையில் தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்குவது சந்தேகத்திற்கு இடமில்லாதது என்றும், சோதனை அதிகாரி FC வழங்குவதில் எந்த குறைபாடும்/முரண்பாடும் இல்லை என்றும் (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது. இருப்பினும், சரியான பதிவு எண்ணை உள்ளிடத் தவறியது அல்லது பிற மாநிலங்களைச் சேர்ந்த சோதனை அதிகாரிகளால் அபராத இரசீதுகள் வழங்குவதில் உள்ள குறைபாடு ஆகியவை துறையால் தனியாக கையாளப்படும்.

2.4.11 அனுமதிச்சீட்டுகள்

போக்குவரத்து வாகனத்தின் கட்டுப்பாடு

“போக்குவரத்து வாகனம்” என்பது³⁶ பொது சேவை வாகனம், சரக்கு வண்டி, கல்வி நிறுவன பேருந்து அல்லது தனியார் சேவை வாகனம் என்று பொருள்படும். மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களின் விதிமுறைகளின்படி, வாகனங்களுக்கு அகில இந்திய சுற்றுலா அனுமதி மற்றும் நிலை வண்டிகள்/சரக்கு வண்டிகளுக்கு மாநிலங்களுக்கு இடையேயான அனுமதி வழங்க TCக்கு அதிகாரம் உள்ளது. 2019-24 காலகட்டத்தில் வழங்கப்பட்ட அனுமதிகள் படம் 2.7ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

படம் 2.7: தமிழ்நாட்டில் வழங்கப்பட்ட அனுமதிச்சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை



(ஆதாரம்: வாகன அறிக்கையிலிருந்து போக்குவரத்து மற்றும் சாலை பாதுகாப்பு ஆணையர் அலுவலகம் வழங்கிய விவரங்கள்)

மோட்டார் வாகனத்தை வாங்குபவர் ஏதாவது பயணிகளையோ அல்லது பொருட்களையோ உண்மையில் ஏற்றிச் சென்றாலும் இல்லாவிட்டாலும் எந்தவொரு பொது இடத்திலும் வாகனத்தை போக்குவரத்து வாகனமாகப் பயன்படுத்த கூடாது. மேலும் வாகனம் பயன்படுத்தப்படும் விதத்தில் அந்த இடத்தில் வாகனத்தைப் பயன்படுத்த அவருக்கு/அவளுக்கு அதிகாரம் அளிக்கும் RTO/STA அல்லது எந்தவொரு பரிந்துரைக்கப்பட்ட அதிகாரியாலும் வழங்கப்பட்ட அல்லது எதிர் கையொப்பமிடப்பட்ட அனுமதிச்சீட்டுக்கான நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டு அந்த வாகனத்தைப் பயன்படுத்தவேண்டும் என்று மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 66 கூறுகிறது.

2.4.11.1 செல்லுபடியாகும் அனுமதிச்சீட்டு இல்லாமல் இயங்கும் வாகனங்கள்

2019-24 காலகட்டத்திற்கான அபராத இரசீது தரவுகளின் பகுப்பாய்வு, பல்வேறு குற்றங்களுக்காக அபராத இரசீதுகள் எழுப்பப்பட்ட 2,93,632 போக்குவரத்து வாகனங்களில் 6,065 வாகனங்கள் தேவையான அனுமதிச்சீட்டு இல்லாமல் சாலைகளில் இயங்கி வருவதாக

36 MV சட்டம், 1988ன் பிரிவு 2(47).

தெரியவந்தது. இந்த வாகனங்கள் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தால் கட்டாயமாக்கப்பட்ட மோட்டார் வாகன வரி விதிகளுக்கு இணங்கவில்லை என்பது கண்டறியப்பட்டது. களத் தணிக்கையின் போது தணிக்கை சரிபார்த்ததில், வாகனத்தைப் பயன்படுத்த எந்தவொரு பரிந்துரைக்கப்பட்ட அதிகாரியின் அனுமதிச்சீட்டும் இல்லாமல் ஆறு³⁷ RTOக்கள்/UOக்களில் 79 வாகனங்கள் இயங்குவது கண்டறியப்பட்டது. அவை அனுமதிச்சீட்டு இல்லாதது மற்றும் தேவையான மோட்டார் வாகன வரியை செலுத்தத் தவறியது, சாலை பாதுகாப்பு மற்றும் சட்டப்படி வாகனங்களின் சரியான ஒழுங்குமுறை ஆகிய இரண்டையும் பாதிப்பதனால் மீறல்களாகும்.

சம்பந்தப்பட்ட அலுவலகங்களிலிருந்து பதில் பெறப்பட்டு தணிக்கைக்கு அனுப்பப்படும் என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025); கூறியபடி எந்த பதிலும் வழங்கப்படவில்லை (டிசம்பர் 2025).

2.4.12 ஓட்டுனர் உரிமங்களை செயலாக்குதல்

சாலைகளில் வாகனம் ஓட்ட விரும்பும் அனைவருக்கும் செல்லுபடியாகும் ஓட்டுநர் உரிமம் (DL) ஒரு முக்கியமான ஆவணமாகும். இது பாதுகாப்பாக வாகனம் ஓட்டுவதை ஊக்குவிப்பதற்கும், சாலையில் விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்கும் உரிய செயல்முறையைப் பின்பற்றி மத்திய அரசு வழங்கிய அதிகாரப்பூர்வ ஆவணமாகும். ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதன் செயல்முறை விளக்கம் படம் 2.8ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:

படம் 2.8: ஓட்டுனர் உரிமப் பெறுவதற்கான செயல்வழிப் படம்



37 சென்னை தென் மேற்கு, கிருஷ்ணகிரி, நாகர்கோவில், பட்டுகோட்டை, இராமநாதபுரம் மற்றும் தஞ்சாவூர்.

2.4.12.1 உரிமங்களை வழங்குதல்

RTOக்கள் CMVR, 1989ன் கீழ் ‘உரிமம் வழங்கும் அதிகாரிகளாக’ செயல்படுகின்றன. RTOக்கள் (அ) DL, (ஆ) நடத்துனர் உரிமம் மற்றும் (இ) ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளி உரிமம் வழங்குகின்றன. 2019-20 முதல் 2023-24 வரை வழங்கப்பட்ட உரிமங்களின் விவரங்கள் அட்டவணை 2.5ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை 2.5: வழங்கப்பட்ட உரிமங்களின் விவரங்கள்

ஆண்டு	வழங்கப்பட்ட புதிய DL	புதிய நடத்துனர் உரிமம்	புதிய ஓட்டுனர் பயிற்சி பள்ளி உரிமம்
2019-20	8,94,896	8,231	184
2020-21	8,37,182	1,499	200
2021-22	7,64,304	2,737	164
2022-23	7,39,413	4,225	120
2023-24	7,82,647	15,575	105

(ஆதாரம்: போக்குவரத்து மற்றும் சாலை பாதுகாப்பு ஆணையர் அலுவலகம் வழங்கிய விவரங்கள்)

பின்வரும் காரணங்களுக்காக ஒரு DL ரத்து செய்யப்படலாம்:

- ஆபத்தான முறையில் வாகனம் ஓட்டும்போது ஒருவருக்கு மரணம் அல்லது கடுமையான காயத்தை ஏற்படுத்தியதாக உரிமம் வைத்திருப்பவர் தண்டிக்கப்பட்டிருந்தால்.
- மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 185ன்³⁸ கீழ் தண்டனைக்குரிய குற்றத்திற்காக உரிமம் வைத்திருப்பவர் தண்டிக்கப்பட்டு, அதே குற்றத்திற்காக மீண்டும் தண்டிக்கப்பட்டால்.
- ஐந்து ஆண்டுகள் வரை சிறைத்தண்டனை விதிக்கக்கூடிய ஒரு அறியக்கூடிய குற்றத்தைச் செய்ய உரிமம் வைத்திருப்பவர் ஒரு வாகனத்தைப் பயன்படுத்தினால்.

தரவு பகுப்பாய்வு மற்றும் தணிக்கை ஆய்வின் அடிப்படையில் DL செயலாக்கத்தில் பல்வேறு சிக்கல்கள் மற்றும் முறைகேடுகள் கவனிக்கப்பட்டன. அவை பின்வரும் பத்திகளில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

2.4.12.2 DL சோதனைகளை நடத்துவதில் உள்ள குறைபாடுகள்

DL சோதனைகளை நடத்துவதற்கு ஒரு சோதனைக்கான நேரக் காரணி மோட்டார் சைக்கிளுக்கு நான்கு நிமிடங்கள், LMVக்கு 10 நிமிடங்கள் மற்றும் போக்குவரத்து வாகனத்திற்கு 15 நிமிடங்களாக இருக்க வேண்டும்

38 குடிபோதையில் அல்லது போதைப்பொருளின் ஆதிக்கத்தின் கீழ் ஒரு நபர் வாகனம் ஓட்டுதல்.

என்ற அறிவுறுத்தலை³⁹ (நவம்பர் 2011) TC வெளியிட்டார். திறன் சோதனைகளை நடத்துவதில் CMVR, 1989ன் விதி 15(2)ன் கீழ் பரிந்துரைக்கப்பட்ட அளவுருக்களில் எந்த சமரசமும் இருக்கக்கூடாது என்றும் ஆணையர் வலியுறுத்தினார்.

மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் (MVI) ஒரு வாகனத்தை ஓட்டுவதற்கான திறனை சோதிக்கின்றனர். சோதனைகள் திருப்திகரமாக முடிந்த பிறகு MVI, DL வழங்குவதற்கான உத்தரவுகளை அனுப்புகின்றனர். ஒரு விண்ணப்பதாரர் ஓட்டுநர் சோதனையில் தேர்ச்சி பெற்றவுடன், தனிப்பட்ட அடையாளங்கள் மற்றும் புகைப்படத்தை எடுத்த பிறகு உதவி உரிமம் வழங்கும் அதிகாரி⁴⁰ DLஐ வழங்குவார்.

சாரதி தரவுகளின் பகுப்பாய்வு, ஆகஸ்ட் 2021 முதல் மே 2024⁴¹ வரையிலான காலகட்டத்தில், 1,526 நிகழ்வுகளில் (நாட்கள்), MVIக்கள் ஒரே நாளில் 100 அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட DL சோதனைகள் நடத்தியதை வெளிப்படுத்தியது. இது தமிழ்நாட்டில் உள்ள 91 RTOக்களில் 49ல் (54 விழுக்காடு) நடைபெற்றது. முதலிடத்தில் உள்ள ஆறு RTOக்கள் அட்டவணை 2.6ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

அட்டவணை 2.6: ஒரே நாளில் 100க்கும் மேற்பட்ட ஓட்டுநர் சோதனை நடைபெற்ற விவரங்கள்

RTOவின் பெயர்	ஒரே நாளில் 100க்கும் மேற்பட்ட சோதனைகள் நடைபெற்ற நாட்கள்	மொத்த வேலை நாட்களின் விழுக்காடு ⁴² (ஆகஸ்ட் 2021-மே 2024)
மார்த்தாண்டம்	450	66
சென்னை (மே) - K.K நகர்	299	44
சென்னை (தெ.மே) வளசரவாக்கம்	247	36
திருச்சிராப்பள்ளி மேற்கு	85	13
சென்னை (தெ) - திருவான்மியூர்	65	10
தாம்பரம்	55	8

(ஆதாரம்: சாரதி தரவு)

TCயின் சுற்றறிக்கையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட விதிமுறைகளின்படி சோதனைகள் நடத்தப்பட்டிருந்தால், குறிப்பிட்ட தேதிகளில்

39 11/11/2011 தேதியிட்ட 51018/H 1/07 என்ற கடிதத்தில் சுற்றறிக்கை எண் 62/2011ன் பத்தி எண் 2.2.5.1 கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

40 தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விதிகள் 1989ன்படி, தரநிலை I மற்றும் தரநிலை II மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர்கள் (MVI) தங்கள் நியமிக்கப்பட்ட பகுதிகளுக்குள் உதவி உரிமம் வழங்கும் அதிகாரிகளாக கருதப்படுகிறார்கள். ஓட்டுநர் சோதனை தேவையில்லாத சந்தர்ப்பங்களில் RTOக்கள் மற்றும் கண்காணிப்பாளரின் தனிப்பட்ட உதவியாளர்கள் உதவி உரிமம் வழங்கும் அதிகாரிகளாக செயல்படுவார்கள்.

41 கோவிட்-19 பெருந்தொற்று காரணமாக ஆகஸ்ட் 2021க்கு முந்தைய தரவுகள் இந்த பகுப்பாய்வில் பரிசீலிக்கப்படவில்லை.

42 ஒரு மாதம்/வருடத்தில் அரசாங்க விடுமுறை நாட்கள் மற்றும் வார இறுதி விடுமுறை நாட்களின் அடிப்படையில் ஆகஸ்ட் 2021 முதல் மே 2024 வரையிலான காலகட்டத்தில் ஒரு RTOக்கு மாதத்திற்கு சராசரியாக 20 வேலை நாட்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது.

சோதனைகளை நடத்த MVIகளுக்கு 10 முதல் 36 மணி நேரம் வரை தேவைப்படும் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பதினான்கு சந்தர்ப்பங்களில், சோதனைகளை நடத்துவதற்கான மதிப்பிடப்பட்ட நேரம் 24 மணி நேரத்தைத் தாண்டியது. இது சாத்தியமற்றது. ஒரே நாளில் இந்த அசாதாரண எண்ணிக்கையிலான DL சோதனைகள், TCயின் சுற்றறிக்கை பின்பற்றப்படாததை எடுத்துக்காட்டுகின்றன. இது தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட RTOக்களில் தணிக்கை கள ஆய்வின் போது சரிபார்க்கப்பட்டது. TC பரிந்துரைத்த நான்கு நிமிடங்கள் மற்றும் பத்து நிமிடங்களுக்கு மாறாக, மோட்டார் சைக்கிள் சோதனைகளுக்கு MVIக்கள் சராசரியாக 30 விநாடிகளும், LMV சோதனைகளுக்கு இரண்டு நிமிடங்களும் எடுத்துள்ளதாக தணிக்கை கண்டறிந்தது. ஒரே நாளில் DL சோதனைகளின் அசாதாரண எண்ணிக்கை ஓட்டுநர் சோதனைகளை நடத்துவதில் உள்ள குறைபாடுகளைக் குறிக்கிறது. அவை கீழே விவாதிக்கப்பட்டுள்ளது.

(அ) **சோதனைக்கு பயன்படுத்தப்பட்ட செல்லுபடியாகும் வாகன எண் பதிவு செய்யப்படாமல் ஓட்டுநர் சோதனைகள் அங்கீகரிக்கப்படுகின்றன:**

TNMVR 1989ன் 9(6)படி ஓட்டுநர் சோதனை-விண்ணப்பதாரர் விண்ணப்பம் குறிப்பிடும் வகுப்பின் பயன்படக்கூடிய வாகனத்துடன் உரிமம் வழங்கும் அதிகாரி அல்லது சோதனை அதிகாரியால் குறிப்பிடப்பட்ட நேரம் மற்றும் இடத்தில் சோதனைக்கு தன்னை முன்னிறுத்த வேண்டும். தணிக்கைக் காலத்தில், தமிழ்நாட்டில் உள்ள RTOக்களில் நடத்தப்பட்ட 4,79,894 ஓட்டுநர் சோதனைகளில், பதிவு செய்யப்பட்ட வாகன எண் செல்லாதது என்பது வாகனங்கள் இல்லாததைக் குறிக்கிறது என்பது நோக்கப்பட்டது. மேலும் இது ஓட்டுநர் சோதனையின் உண்மை தன்மையை குறித்து கேள்வி எழுப்புகிறது. எந்த ஓட்டுநர் சோதனையும் இல்லாமல் DLகள் வழங்கப்படுவதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் உள்ளன.

சம்பந்தப்பட்ட அலுவலகங்களிலிருந்து பதில் பெறப்பட்டு தணிக்கைக்கு அனுப்பப்படும் என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). இருப்பினும், கூறப்பட்டபடி எந்த பதிலும் வழங்கப்படவில்லை (டிசம்பர் 2025).

(ஆ) **ஒரே நாளில் 100க்கும் மேற்பட்ட சோதனைகள் நடத்தப்பட்ட நாட்களில் ஒரே வாகன எண்களைப் பயன்படுத்துதல்:**

மொத்தமுள்ள 1,526 நாட்களில் 1,348 நாட்களில், சோதனை செய்யப்பட்ட வாகனத்திற்கு MVI குறைந்தபட்சம் ஒரே பதிவு எண்ணை பயன்படுத்தியதையும், 468 நாட்களில் நடத்தப்பட்ட சோதனைகளில் 90 விழுக்காட்டிற்கும் மேலாக அதே பதிவு எண்ணை பயன்படுத்தியதையும், 299 நாட்களில் இது 100 விழுக்காடாக இருந்ததையும் தணிக்கை கண்டறிந்தது. இது சோதனை நடத்தப்பட்டதாக பதிவு செய்யப்பட்ட அந்த நாட்களில் அனைத்து வாகனங்களும் இல்லாத வாகனங்கள் என்பதைக் குறிக்கிறது. ஒரே வாகன பதிவு எண்ணை 100 விழுக்காடு பயன்படுத்திய RTOக்கள் மற்றும் அதே பதிவெண்

வாகனங்கள் பயன்படுத்தப்பட்ட சோதனைகளின் எண்ணிக்கை அட்டவணை 2.7ல் பட்டியலிடப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை 2.7: ஓட்டுநர் சோதனையை நடத்த அதே பதிவெண் வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்பட்ட RTOக்களின் விவரங்கள்

RTO பெயர்	அதே பதிவெண் சோதனை வாகனம் 100 விழுக்காடு பயன்படுத்தப்பட்ட நாட்களின் எண்ணிக்கை	ஈடான ஓட்டுநர் உரிம சோதனைகளின் எண்ணிக்கை
மார்த்தாண்டம்	204	26,118
சென்னை (செமே) - வளசரவாக்கம்	80	10,142
கும்பகோணம்	10	1,127
பரமகுடி	3	330
வள்ளியூர்	1	154
மொத்தம்	298	37,871

(ஆதாரம்: சாரதி தரவு)

தொடர்புடைய அலுவலகங்களிலிருந்து பதில் பெறப்பட்டு தணிக்கைக்கு அனுப்பப்படும் என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025); கூறியபடி எந்த பதிலும் வழங்கப்படவில்லை (டிசம்பர் 2025).

(இ) **HMV ஓட்டுநர் சோதனைகளுக்கு பயன்படுத்தப்படும் வாகனங்களின் வகைகளுக்கு இடையே பொருந்தாத தன்மை**

மொத்த வாகன எடை 12,000 கிலோவிற்கு (Gross Vehicle Weight-(GVW)) மேல் உள்ள எந்தவொரு வாகனமும் கனரக மோட்டார் வாகனம் (Heavy Motor Vehicle-(HMV)) என வகைப்படுத்தப்படுகிறது. இவை பொருட்கள் அல்லது பயணிகளைக் கொண்டு செல்வதற்குப் பயன்படுத்தப்படும் பெரிய வாகனங்கள். விண்ணப்பதாரர்கள் கனரக வாகனங்களை பாதுகாப்பாகவும் திறமையாகவும் இயக்க முடியும் என்பதை உறுதிப்படுத்த HMV ஓட்டுநர் சோதனையின் போது குறிப்பிட்ட திறன்களையும் அறிவையும் RTOக்கள் மதிப்பீடு செய்கிறார்கள். HMV ஓட்டுநர் சோதனைகளில் 37,462 பிற வகை வாகனங்கள் (HMV அல்லாதவை) பயன்படுத்தப்பட்டதாகவும், அவற்றில் 10,060 வாகனங்கள் இரு சக்கர வாகனங்கள் என்றும் தணிக்கை கண்டறிந்தது.

சம்பந்தப்பட்ட அலுவலகங்களிலிருந்து பதில் பெறப்பட்டு தணிக்கைக்கு அனுப்பப்படும் என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). இருப்பினும், கூறப்பட்டபடி எந்த பதிலும் வழங்கப்படவில்லை (டிசம்பர் 2025).

2.4.12.3 DL புதுப்பிக்கும் நேரத்தில் கூட DLல் உள்ள முக்கியமான தனிப்பட்ட தகவல்களை புதுப்பிக்காதது

16 வயதை அடைந்த பிறகு ஒரு நபரால் 50 கியூபிக் திறன் (CC)க்கு மிகாமல் ஒரு மோட்டார் வாகனத்தை இயக்க முடியுமே தவிர

18 வயதிற்குட்பட்ட எந்தவொரு நபரும் மோட்டார் வாகனத்தை⁴³ ஓட்ட முடியாது. சாரதி தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 872 நேர்வுகளில் DL வைத்திருப்பவர்களின் வயது 16க்கும் குறைவு என்பதை தணிக்கை கவனித்தது. மேலும் சில பதிவுகளில், 2026, 2042 அல்லது 2049 போன்ற கற்பனையான பிறப்பு ஆண்டுகள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன; அவை தவறானவை. மேலும், 20 வயதிற்குட்பட்ட எவரும் போக்குவரத்து வாகனத்தை ஓட்ட முடியாது. மேலும் பகுப்பாய்வில்

- 145 நேர்வுகளில், '0' வயது கொண்ட DL வைத்திருப்பவர்களுக்கு DL வழங்கப்பட்டது.
- 32 நேர்வுகளில், DL வைத்திருப்பவர்களின் பிறந்த தேதிக்கு முன்பே DL வழங்கப்பட்டது தெரியவந்தது.

இந்த தவறான பிறப்பு ஆண்டுகள் அனைத்தும் துறையால் விரிவாக விசாரிக்கப்பட வேண்டும். 1 ஜனவரி 2018க்குப் பிறகு 387 நேர்வுகளுக்கு ஒப்புதல்கள்⁴⁴ செய்யப்பட்டிருந்தாலும், பிறந்த தேதி அல்லது அசல் உரிமங்கள் வழங்கப்பட்ட தேதி ஆகியவற்றின் தரவு புலத்தில் மேற்கூறிய குறைபாடுகளை சரிசெய்ய எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. DLல் முக்கியமான தனிப்பட்ட தகவல்களைச் சரிபார்த்து புதுப்பிப்பதில் RTOவின் சரிபார்ப்பு இல்லாததை இது வெளிப்படுத்துகிறது.

சம்பந்தப்பட்ட அலுவலகங்களிலிருந்து பதில் பெறப்பட்டு தணிக்கைக்கு அனுப்பப்படும் என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

2.4.12.4 ஓட்டுனர் உரிமத்தில் அங்கீகரிக்கப்படாமல் பல ஓட்டுனர் உரிமங்களுடைய அதே நபர்

எந்தவொரு DL வைத்திருக்கும் நபரும் பழகுநர் உரிமத்தை⁴⁵ தவிர வேறு எந்த DLஐயும் வைத்திருக்க மாட்டார்கள். நபரின் பெயர், ஆதார் எண், பிறந்த தேதி, பாலினம், போன்ற பல அளவுருக்களின் அடிப்படையில், 1,802 நேர்வுகளில் 901 நபர்கள் ஒரே DLல் ஒப்புதல் அளிக்கப்படாமல் இரட்டை DLகளைக் கொண்டுள்ளனர் என்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. களத் தணிக்கையின் போது, 17 RTOக்கள்/UOக்களில்⁴⁶ 485 நபர்கள் பல DL வைத்திருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. இது மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பிரிவு 6ஐ மீறியதாகும். ஒரே நபருக்கு பல DLகள் வழங்குவது, ஒரு DL

43 MV சட்டம், 1988ன் பிரிவு 4.

44 உரிமம் வழங்கும் அதிகாரி, ஓட்டுநர் உரிமம் வைத்திருப்பவரிடமிருந்து விண்ணப்பத்தைப் பெற்றவுடன், மனித உயிருக்கு ஆபத்தான அல்லது அபாயகரமான இயல்புடைய பொருட்களை ஏற்றிச் செல்லும் சரக்கு வண்டியை ஓட்டுவதற்கு அவருக்கு அதிகாரம் உள்ளது என்று விண்ணப்பதாரரின் ஓட்டுநர் உரிமத்தில் ஒப்புதல் அளிக்க வேண்டும்.

45 MV சட்டம், 1988ன் பிரிவு 6.

46 பவானி UO, சென்னை (தென்மேற்கு), கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கோபிசெட்டிபாளையம், கிருஷ்ணகிரி, நாகர்கோவில், ஓமலூர் UO, பரமக்குடி UO, பட்டுக்கோட்டை UO, பூந்தமல்லி, இராமநாதபுரம், சேலம் (மேற்கு), சத்தியமங்கலம் UO, தாம்பரம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி (கிழக்கு) மற்றும் திருவெறும்பூர்.

தடுப்புப்பட்டியலில் இருக்கும்போது தொடர்ந்து வாகனம் ஓட்டுவதற்கு மற்றொரு DLஐப் பயன்படுத்த அந்த நபருக்கு உதவுகிறது.

அரசு இதை ஏற்றுக்கொண்டு மேற்கண்ட இணைத்தல் முறையை பின்பற்றவும், தணிக்கை சுட்டிக்காட்டியபடி சிக்கலை சரிசெய்யவும் மாநிலத்தின் அனைத்து உரிமம் வழங்கும் அதிகாரிகளுக்கும் தேவையான அறிவுறுத்தல்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன என்று (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது. இது ஒரு தொடர்ச்சியான செயல்முறையாகும். மேலும் தவறை சரிசெய்ய தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

2.4.12.5 ஆதார் எண்ணை சரிபார்க்காதது - ஓட்டுனர் உரிமத்துடன் இணைக்கப்பட்ட செல்லாத மற்றும் நகல் ஆதார் எண்கள்

போக்குவரத்து ஆணையர் (TC) சுற்றறிக்கை எண் 16/2017⁴⁷ மூலம் DL பெறுவதற்கான வயது மற்றும் முகவரியின் சான்றாக ஆதார் அட்டையை ஏற்றுக்கொள்ளுமாறு உரிமம் வழங்கும் அதிகாரிகளுக்கு (மார்ச் 2017) அறிவுறுத்தினார். ஆதார் உட்பட விண்ணப்பதாரரின் விவரங்களின் சரியான தன்மையை உறுதி செய்வது RTOவின் பொறுப்பாகும். பல சந்தர்ப்பங்களில் ஆதார் எண்கள் கைமுறையாக உள்ளிடப்படுவதால், தரவு-உள்ளீடு தவறுகளை குறைக்க UIDAI வெர்ஹோஃப் (Verhoeff) படிமுறை⁴⁸ முறையை ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது. சோதனை தணிக்கையில் வெர்ஹோஃப் படிமுறையைப் பயன்படுத்தி ஆதார் எண்களைச் சரிபார்த்ததில், 46,048 DLஉடன் இணைக்கப்பட்ட ஆதார் எண்கள் செல்லாதது என்பதைத் தணிக்கை கண்டறிந்தது (ஏப்ரல் 2024 வரையிலான தரவு).

01 ஜனவரி 2018க்குப் பிறகு சேர்க்கப்பட்ட 20,996ஐச் சேர்த்து 45,993 DLகள் 'செயல்' நிலையில் இருப்பதை சாரதி தரவுகளின் பகுப்பாய்வு வெளிப்படுத்தியது. இதில் 01 ஜனவரி 2019 தேதிக்குப் பிறகு 28,833 DLகள் புதுப்பிக்கப்பட்டன அல்லது அங்கீகரிக்கப்பட்டன என்பதைக் குறிப்பிடுவது அவசியம். இருப்பினும், DLஉடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள ஆதார் எண்ணை சரிபார்க்க/புதுப்பிக்க எந்த நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. இந்திய குடிமக்களுக்கு ஒரு தனித்துவமான அடையாளங்காட்டியாக ஆதாரின் பங்கைக் கருத்தில் கொண்டு, சாரதி அமைப்பில் துல்லியமான ஆதார் விவரங்களை உறுதி செய்யாதது தரவுகளின் நாணயத்தையும் மற்றும் நம்பகமான அடையாள கருவியாக ஆதாரின் செயல்திறனையும் சமரசம் செய்கிறது.

11,934 நேர்வுகளில், பல DLக்கள் (இரண்டு முதல் 28 DL வரை) ஒரு ஆதார் எண்ணுடன் இணைக்கப்பட்டிருப்பதையும் தணிக்கை கண்டறிந்தது. வாஹன் 4.0 தொகுதி அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட பிறகும்

47 14/03/2017 தேதியிட்ட கடித எண். 10483/H2/2017.

48 மறைக்கப்பட்ட ஆதார் எண்ணின் செல்லத்தக்க தன்மை, தவறுகளை கண்டுபிடிக்க மற்றும் நம்பகத்தன்மையை உறுதிபடுத்தக்கூடிய கூட்டுத்தொகை படிமுறையே வெர்ஹோஃப் படிமுறையாகும்.

(ஜூன் 2015), செல்லாத மற்றும் நகல் ஆதார் எண்கள் இணையதளத்தில் உள்ளிட அனுமதிக்கப்பட்டது.

தணிக்கை சுட்டிக்காட்டியபடி, விண்ணப்ப படிவத்தில் ஆதார் நெடுவரிசையை நிரப்ப விண்ணப்பதாரர்கள் சில நேரங்களில் இதுபோன்ற முரண்பாடுகளை ஏற்படுத்தும் தவறான தரவை உள்ளிடுகிறார்கள் என்பதை அரசு ஏற்றுக்கொண்டு (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது. இதுபோன்ற பிழைகள் ஏதேனும் இருந்தால் அவற்றை சரிசெய்ய தொடர்ந்து சீரான நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது.

2.4.12.6 DLல் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகளின் பெயர்கள் சேர்ப்பு

தற்போதைய முகவரி மட்டுமே விண்ணப்பதாரரின் வசிப்பிட முகவரியாக கருதப்பட வேண்டும் என்றும், CMVR 1989ன் விதி 4ல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளதைத் தவிர வேறு எந்த ஆதாரத்தையும் ஏற்க வேண்டாம் என்றும் TC தெளிவுபடுத்தினார் (பிப்ரவரி 2019)⁴⁹. அலுவலக முகவரி, பள்ளி, கல்லூரி, நிறுவனம், வேலை செய்யும் அல்லது படிக்கும் தொழிற்சாலைகள் ஆகியவை குடியிருப்பு முகவரி பிரிவின் கீழ் வரக்கூடாது என்றும் ஆணையர் மீண்டும் வலியுறுத்தினார்.

சாரதி தரவுகளின் பகுப்பாய்வு

- 1,00,873 DLகளில் DL வைத்திருப்பவர்களின் நிரந்தர முகவரியில் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளியின் பெயர் பட்டியலிடப்பட்டிருந்தது;
- 93,364 DLகளில் நிரந்தர மற்றும் தற்காலிக முகவரிகளில் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளியின் பெயர் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது

என்பதை வெளிப்படுத்தியது

இதை அரசு ஏற்றுக்கொண்டு இரண்டு இணைப்புகளிலும் பட்டியலிடப்பட்ட DLகளை சரிசெய்ய, மாநிலத்தின் அனைத்து உரிம அதிகாரிகளுக்கும் தேவையான அறிவுறுத்தல்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன என்று (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

2.4.12.7 DLஉடன் இணைக்கப்பட்ட தவறான அலைபேசி எண்கள்

ஏப்ரல் 2022 முதல் DLக்கு விண்ணப்பிக்க முகமில்லாத முறை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. எனவே, போக்குவரத்துத் துறையிலிருந்து தங்கள் விண்ணப்ப நிலை, புதுப்பித்தல் நினைவூட்டல்கள், போக்குவரத்து மீறல்கள் போன்றவை தொடர்பான முக்கியமான புதுப்பிப்புகள் மற்றும் அறிவிப்புகளைப் பெற விண்ணப்பதாரர்கள் பரிவாஹன் சேவை இணையதளத்தில் விண்ணப்ப படிவத்தை நிரப்பும்போது தங்கள் அலைபேசி எண்ணை வழங்க வேண்டும். சாரதி தரவுகளின் பகுப்பாய்வு DLகளுடன் இணைக்கப்பட்ட அலைபேசி எண்ணின் செல்லுபடியாகும் தன்மையின் முரண்பாடுகளை வெளிப்படுத்தியது:

49 7/2/2019 தேதியிட்ட சுற்றறிக்கை எண். 4/2019 (in R.No.40809/S4/2009).

- 72,46,076 DLகளில் செல்லாத அலைபேசி எண்கள் இருந்தன. அவற்றில் 72,42,491ல் அலைபேசி எண்கள் இல்லை மற்றும் 3,585 DLகளில் 1 முதல் 5 எண்களில் தொடங்கும் அலைபேசி எண்கள் இருந்தன.
- 01 ஜனவரி 2018க்கு பிறகு வழங்கப்பட்ட 4,490 DLகள், தவறான அலைபேசி எண்களுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.
- 01 ஜனவரி 2018க்கு பிறகு ஒப்புதல் தேவைப்படும் 35,258 DLகளும் அலைபேசி எண் முரண்பாடுகளுக்காக குறியிடப்பட்டன.

இந்த கண்டுபிடிப்புகள் சாரதி அமைப்பில் தரவு ஒருங்கிணைப்பு சிக்கல்களை, குறிப்பாக அலைபேசி எண் துல்லியத்தை உள்ளடக்கி சுட்டிக்காட்டின. இதற்கு தொடர் விசாரணை மற்றும் திருத்த நடவடிக்கை தேவைப்படுகிறது.

தொடர்புடைய அலுவலகங்களில் இருந்து ஆதார ஆவணங்கள் பெறப்பட்டு தணிக்கைக்கு அனுப்பப்படும் என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

பரிந்துரை 2.3

(அ) ஓட்டுனர் உரிமம் வழங்குவதற்கு முன் விதியில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அனைத்து சோதனைகளையும் நடத்தவும்

(ஆ) துல்லியமான விவரங்களை பெற்று சரிபார்த்த பிறகு ஓட்டுனர் உரிமம் வழங்குவதை துறை உறுதி செய்யலாம்.

2.4.13 சோதனை தடங்கள்

DL வழங்குவது RTOக்கள்/UOக்களின் அடிப்படை கடமையாகும் CMVR, 1989ன் விதி 15(2)உடன் மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 9(3)ன்படி, உரிமம் வழங்கும் அதிகாரி விண்ணப்பதாரர் அதே விதி 15(3)ல் பட்டியலிடப்பட்டுள்ள செயல்களைச் செய்ய முடியுமா என்று திருப்திப்படுத்திக்கொள்ள வாகனம் ஓட்டுவதற்கான திறனை சோதிக்க வேண்டும். தணிக்கை கூட்டு ஆய்வின் போது, தமிழ்நாட்டில் உள்ள RTO அலுவலகங்களில் பொருளியல்பு உள்கட்டமைப்பு மற்றும் மனித வளங்கள் கிடைக்காதது குறித்து ஆய்வு செய்யப்பட்டது. அவை பின்வரும் பத்திகளில் விவாதிக்கப்பட்டுள்ளன:

2.4.13.1 RTOக்கள்/UOக்களில் சோதனை தடங்கள் இல்லாதது

உரிமத் தேர்வு இரண்டு பகுதிகளைக் கொண்டுள்ளது. அதாவது கோட்பாட்டு பகுதி மற்றும் நடைமுறை மதிப்பீடு. ஓட்டுநர் சோதனை மதிப்பீடு என்பது பொது ஓட்டுநர் தேர்ச்சி மற்றும் போக்குவரத்து ஒழுங்குமுறை மற்றும் சாலை விதிகள் பற்றிய அறிவை பின்பற்றுவதை உள்ளடக்கியது.

மார்ச் 2024 நிலவரப்படி மொத்தமுள்ள 147 RTOக்கள்/UOக்களில் (56 பிரிவு அலுவலகங்களையும் உள்ளடக்கியுள்ளது) 81 RTOக்கள்/UOக்களில்,

அதாவது 55 விழுக்காடு அலுவலகங்களில், சோதனை தடங்கள் இல்லை என்பதை தணிக்கை கவனித்தது. கள ஆய்வுக்கு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட 17 RTOக்கள்/UOக்களில்⁵⁰ ஒன்பது RTOக்கள்/UOக்கள்⁵¹ முறையான சோதனை தடங்களைக் கொண்டிருக்கவில்லை என்பதை தணிக்கை மேலும் கண்டறிந்தது. இந்த ஒன்பது RTOக்கள்/UOக்களில், சோதனை தடங்கள் இல்லாததால், படம் 2.9ல் சுட்டிக்காட்டியுள்ளபடி ஓட்டுநர் சோதனைகள் தனியார் மைதானங்களில் அல்லது பொது சாலைகளில் நடத்தப்படுகின்றன.

படம் 2.9: பொது சாலைகள் மற்றும் தனியார் நிலங்களில் நடத்தப்படும் ஓட்டுனர் சோதனை



தாம்பரம் RTOல் பொது சாலைகளில் நடத்தப்படும் ஓட்டுனர் சோதனை



நாகர்கோவில் RTOல் தனியார் நிலங்களில் நடத்தப்படும் ஓட்டுனர் சோதனை

இதை சுட்டிக்காட்டியபோது, வாடகை கட்டிடத்தில் செயல்படும் அலுவலகங்களுக்கு ஓட்டுநர் சோதனை தடங்களை வழங்க முடியாது என்று துறை பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

முறையான சோதனை தடம் இல்லாததால், மொத்தமுள்ள 147 RTOக்கள்/UOக்களில் 81 RTOக்கள்/UOக்களில், CMVR, 1989ன் விதி 15(3)ன் கீழ் பரிந்துரைக்கப்பட்ட சோதனைகள் அதாவது இறங்குதிசையில் வாகனம் ஓட்டுதல், செங்குத்தான மேல்நோக்கிய சாய்வில் வாகனம் ஓட்டுதல், போக்குவரத்து சமிக்ஞைகளில் சரியான மற்றும் உடனடி நடவடிக்கை எடுப்பது போன்றவை மேற்கொள்ளப்படவில்லை.

இதை அரசு ஏற்றுக்கொண்டு ஓட்டுநர்களுக்கு முறையான தேர்வுகள் வழங்கப்படுவதை உறுதி செய்வதற்காக சோதனை தடங்கள்

50 பவானி UO, சென்னை (தென்மேற்கு) RTO, கோயம்புத்தூர் (வடக்கு) RTO, கோபிசெட்டிபாளையம் RTO, கிருஷ்ணகிரி RTO, நாகர்கோவில் RTO, ஓமலூர் UO, பரமக்குடி UO, பட்டுக்கோட்டை UO, பூந்தமல்லி RTO, இராமநாதபுரம் RTO, சேலம் (மேற்கு) RTO, சத்தியமங்கலம் UO, தாம்பரம் RTO, தஞ்சாவூர் RTO, திருச்சிராப்பள்ளி (கிழக்கு) RTO, திருவெறும்பூர் UO.

51 சென்னை (தென்மேற்கு) RTO, கோயம்புத்தூர் (வடக்கு) RTO, நாகர்கோவில் RTO, ஓமலூர் UO, பரமக்குடி UO, பூந்தமல்லி RTO, சத்தியமங்கலம் UO, தாம்பரம் RTO, திருச்சிராப்பள்ளி (கிழக்கு) RTO.

நிறுவப்படுவதற்கு முன்பு பள்ளிகள், கல்லூரிகள், ITIக்கள் மற்றும் அரசு புறம்போக்கு நிலங்களில் காலியாக உள்ள இடங்களில் ஓட்டுநர் தேர்வுகள் நடத்தப்படுகின்றன என்று (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது. இது தவிர, தானியங்கி சோதனை தடங்கள் (Automated Testing Tracks-ATTS) அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. தற்போது மாருதி சுசுகி இந்தியா லிமிடெட் நிறுவனத்துடன் இணைந்து 10 ATTS அமைக்கப்படுகிறது. தொடர்ந்து கூடுதல் ATTS அமைக்கப்படும்.

2.4.13.2 பூந்தமல்லி RTOவில் நவீனமயமாக்கப்பட்ட விஞ்ஞான பூர்வமான ஓட்டுநர் சோதனை தடம் அமைக்கும் பணிகைவிடப்பட்டமை

பூந்தமல்லி RTOவில் ₹50 இலட்சம் செலவில் ஓட்டுநர் சோதனை தடம் அமைக்கப்படும் என்று GoTN (செப்டம்பர் 2019) அறிவித்தது. இந்தப் பணிக்கான நிர்வாக மற்றும் நிதி ஒப்புதலைப் பெறுவதற்காக ₹1.41 கோடிக்கான விரிவான மதிப்பீடு GoTNக்கு அனுப்பப்பட்டது. இருப்பினும், நவீனமயமாக்கப்பட்ட ஓட்டுநர் சோதனை தடத்தை உருவாக்குவதற்காக GoTN ₹69.21 இலட்சம் (டிசம்பர் 2020) ஒப்புதல் அளித்தது⁵². போதிய நிதி ஒதுக்கப்படாததால், பூந்தமல்லி RTOவில் நவீனமயமாக்கப்பட்ட விஞ்ஞான பூர்வமான சோதனை தடம் அமைப்பதில் தாமதம் ஏற்பட்டது. இதற்கிடையில், போதுமான நிர்வாக ஒப்புதல் இல்லாததால், இந்த திட்டத்தை கைவிடுவதற்கான முன்மொழிவு (செப்டம்பர் 2024) நிர்வாக பொறியாளர், பொதுப்பணித்துறையால் (கட்டிடங்கள்) முன்வைக்கப்பட்டது.

அரசு இதை ஏற்றுக்கொண்டு ஒதுக்கப்பட்ட நிலம் சாலை அமைப்பதற்காக பயன்படுத்தப்படுவதால், இந்த முன்மொழிவு கைவிடப்பட்டதாகவும், ஓட்டுநர் சோதனை தடத்தை நிறுவ முடியவில்லை என்றும் (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

இருப்பினும், அரசு மாற்று ஏற்பாடுகளை மேற்கொள்ளவில்லை என்பதே உண்மை நிலை.

2.4.13.3 திருச்சி (கிழக்கு) RTOவுக்கான ஓட்டுநர் சோதனை தடத்துடன் கூடிய சொந்தக் கட்டடம் கட்டுவதில் தாமதம்

RTO, திருச்சி (கிழக்கு) 2013 முதல் ஒரு தனியார் கட்டிடத்தில் செயல்பட்டு வருகிறது மற்றும் மாத வாடகை ₹0.53 இலட்சம் செலுத்தி வருகிறது. வாடகை கட்டிடத்தில் வருகை தரும் பொதுமக்கள் மற்றும் பணிபுரியும் அலுவலர்களுக்குத் தேவையான அடிப்படை வசதிகள் கூட இல்லை. திருச்சி (கிழக்கு) RTOவுக்கு ஓட்டுநர் சோதனை தடத்துடன் கூடிய சொந்தக் கட்டிடம் கட்டுவதற்காக ₹3.79 கோடி நிதி ஒப்புதல் (நவம்பர் 2019) GoTNஆல் வழங்கப்பட்டது⁵³. துறையின் பதிவுகளை

52 24/12/2020 தேதியிட்ட அரசாணை (நிலை) எண். 516 உள் (போக்குவரத்து-VII) துறை.

53 18/11/2019 தேதியிட்ட அரசாணை (நிலை) எண்.655 உள் (போக்குவரத்து-VII) துறை

ஆராய்ந்தபோது, 2019-20லேயே நிதி ஒப்புதல் அளித்த போதிலும் நிலத்தை அடையாளம் காண்பதில் ஐந்து ஆண்டுகளுக்கும் மேலான தாமதம் இருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. ஒட்டுநர் சோதனை தடங்களை கணினிமயமாக்குதல் மற்றும் நவீனமயமாக்கலின் ஒரு பகுதியாக 14 RTOக்களில் கணினிமயமாக்கப்பட்ட ஒட்டுநர் சோதனை தடங்களை உருவாக்குவதற்கான முயற்சி எடுக்கப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாட்டில், கணினிமயமாக்கப்பட்ட ஒட்டுநர் சோதனை தடம், மே 2018ல் கரூர் RTOல் செயல்படுத்தப்பட்டது. மேலும், LMV சோதனை நடத்துவதற்கு தானியங்கி ஒட்டுநர் சோதனைத் தடம் (Automated Driving Testing Track-(ADTT) பயன்படுத்தப்பட்டு வருவதாகவும், 2019-20 முதல் 2023-24 வரை 15,800 சோதனைகள் நடத்தப்பட்டுள்ளன.

அரசு இதை ஏற்றுக்கொண்டு, ஒதுக்கப்பட்ட நிலத்தில் வழக்கு காரணமாக பணியைத் தொடங்க முடியவில்லை என்றும், புதிய நிலம் அடையாளம் காணப்பட்டு, புதிய முன்மொழிவு செயல்படுத்தப்பட்டு வருவதாகவும் பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

2.4.13.4 மாதிரி ஆய்வு மற்றும் சான்றிதழ் மையத்தை அமைக்காதது

ஒவ்வொரு மாநிலத்திலும்/யூனியன் பிரதேசங்களிலும் ஒரு மாதிரி ஆய்வு மற்றும் சான்றிதழ் (I&C)⁵⁴ மையத்தை அமைக்க மத்திய அரசு (ஏப்ரல் 2018)⁵⁵ முடிவு செய்தது. இத்திட்டத்தின் வழிகாட்டுதல்களின்படி, மொத்த திட்ட செலவான ₹16.50 கோடியில், ₹ஏழு கோடி பொருத்தமான கட்டிடம் மற்றும் உள்கட்டமைப்பு பணிகளை உருவாக்க பயன்படுத்தப்படும். முதலில் திருவெறும்பூர் வட்டம், நாவல்பட்டுவில் I&C மையத்தை அமைப்பதற்கான நிலம் அடையாளம் காணப்பட்டது. அந்த நிலம் வில்லங்கத்துக்குள்ளானதால் கைவிடப்பட்டது. மேலும் மண் சோதனை அறிக்கையின் அடிப்படையில் அடையாளம் காணப்பட்ட மாற்று நிலமும் கட்டுமானத்திற்கு ஏற்றதாக இல்லை. எனவே, டிசம்பர் 2024க்குப் பிறகு I&C மையத்தை அமைப்பதற்கான எந்த முன்மொழிவையும் MoRTHக்கு அனுப்ப முடியவில்லை. துறை மூலம் பொருத்தமான நிலத்தை அடையாளம் காண்பதில் (மார்ச் 2025) ஏற்பட்ட அதிகப்படியான தாமதத்தால் உள்கட்டமைப்பு மேம்பாட்டிற்காக மத்திய அரசு வழங்கிய ₹ஏழு கோடி உதவியை பெற முடியாதது, மாதிரி I&C மையத்தை அமைப்பதற்கான முக்கிய நோக்கத்தைத் தோற்கடித்தது.

இதை ஏற்றுக்கொண்டு, அரசின் சிறந்த முயற்சிகள் இருந்தபோதிலும், வழக்கு காரணமாக இந்த நோக்கத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட நிலத்தில்

54 கனரக மற்றும் இலகுரக வாகனங்களுக்கு தனித்தனியாக ஆய்வு பாதை, நிர்வாக அலுவலகம் மற்றும் வாகன நிறுத்துமிடம் ஆகியவை இதில் அடங்கும். ஆய்வு முடிவுகள் மின்னணு முறையில் பதிவு செய்யப்படுகின்றன, மேலும் சோதனை அறிக்கைகள் ஆய்வு பாதையின் முடிவில் உருவாக்கப்படுகின்றன.

55 11/04/2018 தேதியிட்ட பார்வை எண் RT – 25044/01/2017-RS.

திட்டத்தை மேற்கொள்ள முடியவில்லை என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

பரிந்துரை 2.4

ஒவ்வொரு RTOவிலும் நிலையான சோதனை தடங்கள் மற்றும் அடிப்படை வசதிகளுடன் கூடிய பொருத்தமான அலுவலக கட்டிடம் இருப்பதை துறை உறுதி செய்யலாம்.

2.4.14 சோதனைச் சாவடிகள்

மோட்டார் வாகனச் சட்டம் 1988, தமிழ்நாடு வாகன வரிவிதிப்புச் சட்டம், 1974 மற்றும் தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விதிகள், 1989 ஆகியவற்றை அமல்படுத்துவதில் சோதனைச் சாவடிகள் முக்கிய பங்கு வகிக்கிறது. மாநில எல்லைகள், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மற்றும் முக்கிய மாவட்டங்களுக்கு இடையேயான வழித்தடங்களில் இந்த சோதனைச் சாவடிகள் முக்கியமான இடங்களாக செயல்படுகின்றன. அங்கு சட்டரீதியான தேவைகளுக்கு இணங்குவதை உறுதி செய்வதற்காக போக்குவரத்து மற்றும் சரக்கு வாகனங்கள் ஆய்வு செய்யப்படுகின்றன

2.4.14.1 சோதனைச் சாவடி கட்டிடம் கட்டப்படாதது

கிருஷ்ணகிரி RTO அதிகார வரம்பின் கீழ், கிருஷ்ணகிரி மாவட்டத்தில் உள்ள காளிகோயிலில் ஒரு புதிய சோதனைச் சாவடியை உருவாக்க⁵⁶ GoTN (ஆகஸ்ட் 2016) முடிவு செய்து நிலம் ஒதுக்கியது. முன்மொழியப்பட்ட நிலம் குன்றுப் பகுதியில் அமைந்துள்ளது. RTO பொருத்தமான மாற்று இடத்தை ஒதுக்குமாறு மாவட்ட ஆட்சியரிடம் (மே 2019)⁵⁷ கோரினார். மாற்று இடத்தை துறையால் அடையாளங்காண முடியாததால், சோதனைச் சாவடிக்கான கட்டிடத்தை கட்ட முடியவில்லை.

பதிவுகளின் ஆய்வில், 2016ம் ஆண்டில் நிலம் ஒதுக்கப்பட்டு RTOவிடம் ஒப்படைக்கப்பட்ட போதிலும், நிர்வாக மற்றும் நிதி ஒப்புதலுக்கான எந்த முன்மொழிவும் துறையால் அனுப்பப்படவில்லை என்றும், சோதனைச் சாவடி கட்டிடம் கட்டப்படவில்லை என்றும் தணிக்கை கண்டறிந்தது (செப்டம்பர் 2024). துறைக்கு 2018ம் ஆண்டு முதல் வாடகைக்கு ஆண்டுதோறும் ₹0.42 இலட்சம் செலவாகிறது.

இந்தக் கருத்தை ஏற்றுக்கொண்ட அரசு, காளிகோயில் சோதனைச் சாவடியில் சொந்தக் கட்டடம் கட்டுவதற்கு நிலம் அடையாளம் காணப்பட்டதாகவும் (ஜூன் 2016) இது தொடர்பாக மேற்கூறிய விஷயத்திற்கான நிதி மற்றும் நிர்வாக ஒதுக்கீடு தொடர்பான முன்மொழிவு அரசின் பரிசீலனையில் இருப்பதாகவும் (ஆகஸ்ட் 2025)

56 19/01/2017 தேதியிட்ட அரசாணை (நிலை) எண்.74, உள் (போக்குவரத்து. VII) துறை.

57 29/05/2019 தேதியிட்ட குறிப்பு எண்.28251/E2/2014.

பதிலளித்தது. இருப்பினும், நடப்பு ஆண்டுக்கான முன்மொழிவை அரசு நிராகரித்தது (டிசம்பர் 2025).

2.4.14.2 தானியங்கி தகுதி மேலாண்மை முறையை அமல்படுத்தாதது

மோட்டார் வாகனம் வாங்குபவர்களுக்கு வாகன சோதனைகளை முன்பதிவு செய்யும், சோதனை முடிவுகளைப் பார்க்கும், மறு சோதனைக்கு விண்ணப்பிக்கும் மற்றும் முதல் சோதனை முடிவுகளுக்கு எதிராக இணையத்தில் மேல்முறையீடு செய்யும் திறனை வழங்குவதை நோக்கமாகக் கொண்ட தானியங்கி தகுதி மேலாண்மை அமைப்பு (Automatic Fitness Management System-(AFMS)) செயலி மென்பொருளை MoRTH, GoI அறிமுகப்படுத்தியது (2023). முடிவுகள் வாஹனுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. செயலி வாகன சோதனை செயல்முறை மற்றும் அதன் முடிவுகளை இறுதி நிலை வரை வழங்குகிறது. அரசிதழ் அறிவிப்பின்படி, அனைத்து வகை வாகனங்களுக்கும் AFMS செயல்படுத்துவதற்கான காலக்கெடு 01 அக்டோபர் 2024 ஆகும்.

இலக்கு தேதியான 29 பிப்ரவரி 2024க்கு முன்னர் திட்டத்தை செயல்படுத்தாததால் தமிழகத்திற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட அதிகபட்ச ஊக்கத் தொகையான ₹150 கோடி பெறப்படவில்லை என்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது.

அரசின் அறிவுறுத்தல்களின்படி தமிழ்நாடு உள்கட்டமைப்பு மேம்பாட்டு வாரியம் (Tamil Nadu Infrastructure Development Board-(TNIDB)) பரிவர்த்தனை ஆலோசகராக நியமிக்கப்பட்டுள்ளதாகவும், முதல் கட்டத்தில் அதை செயல்படுத்த வாரியம் தேர்வு செய்யப்பட்டுள்ளதாகவும் அரசு ஏற்றுக்கொண்டு (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது. தற்போது ஒரு ஆலோசகர் மூலம் சாத்தியக்கூறு ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

2.4.14.3 பதிவு செய்யப்பட்ட பயனற்ற வாகனங்களை கழிக்கும் (RVSF) வசதியை செயல்படுத்தாதது

MoRTH தன்னார்வ வாகன தொகுதி நவீனமயமாக்கல் திட்டம்/பயனற்ற வாகன கழிப்பு கொள்கையை⁵⁸ அறிமுகப்படுத்தியது. இது தொடர்பாக, இந்திய அரசு (செப்டம்பர் 2021) மோட்டார் வாகனங்கள் (பயனற்ற வாகன கழிப்பு வசதியின் பதிவு மற்றும் செயல்பாடு – Registration and functioning of Vehicle Scrapping Facility-RVSF) விதிகள், 2021 மற்றும் ஏப்ரல் 2022 முதல் அதன் கொள்கையை அறிவித்தது. மாநில அல்லது மத்திய அரசின் விதிமுறைகளின் அடிப்படையில் வாகனங்களை வாங்குபவர்கள் சேதமடைந்த/தகுதியற்ற வாகனங்களை தானாக முன்வந்து அகற்றலாம். வாஹனில் பதிவு செய்யப்பட்ட வாகனங்களுக்கு இந்த வசதி இணையத்தில் கிடைக்கிறது.

58 செல்லுபடியாகும் தகுதி மற்றும் பதிவு இல்லாத வாகனங்களை அகற்றுவதன் மூலம், தகுதியற்ற மற்றும் மாசுபடுத்தும் வாகனங்களை படிப்படியாக அகற்றுவதற்கான சூழலை உருவாக்குவதை நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளது.

துணை வழிகாட்டுதல்களின்படி⁵⁹, 2023-24 மூலதன முதலீட்டிற்காக மாநிலங்களுக்கு சிறப்பு உதவி வழங்கும் திட்டத்தில், இத்திட்டத்தை செயல்படுத்துவதற்கு தமிழ்நாடு மாநிலத்திற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட அதிகபட்ச ஊக்கத் தொகை ₹200 கோடி என்றும், ஊக்கத்தொகையைப் பெறுவதற்கான இலக்கு தேதியாக 29 பிப்ரவரி 2024 நிர்ணயிக்கப்பட்டதையும் தணிக்கை (டிசம்பர் 2024) கண்டறிந்தது. அதேசமயம் GoTN காலக்கெடுவை பின்பற்றவில்லை. இதன் விளைவாக, தமிழ்நாடு மாநிலம் மத்திய அரசின் ₹200 கோடி நிதியுதவியைப் பெறத் தவறிவிட்டது.

இந்த காண்புரையை ஏற்றுக்கொண்ட அரசு, மாநிலத்தில் RVSF நிறுவுவதற்காக பெறப்பட்ட விண்ணப்பத்தை செயலாக்க பதிவு ஆணையம் மற்றும் மேல்முறையீட்டு ஆணையத்தை நிர்ணயித்து பதிவு செய்யப்பட்ட பயனற்ற வாகன கழிப்பு கொள்கை குறித்து அரசு உத்தரவுகளை பிறப்பித்ததாகவும், பெறப்பட்ட திட்ட வழிகாட்டுதல் விரைவில் செயல்படுத்தப்படும் என்றும் (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

2.4.14.4 மனித வளம் - காலியிடத்தின் எதிர்மறை தாக்கம்

போக்குவரத்துத் துறையின் தொழில்நுட்ப ஊழியர்கள், அதாவது வட்டார போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மற்றும் MVI படிநிலை I மற்றும் II, பொதுமக்களுக்கு பல்வேறு சேவைகளை வழங்குவதற்கு பொறுப்பானவர்கள் என்று மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988 கூறுகிறது (இணைப்பு 2.12). மார்ச் 2024 அன்றுள்ளவாறு போக்குவரத்துத் துறையில் தொழில்நுட்பப் பணியாளர்கள் இருப்பு நிலை அட்டவணை 2.8ல் காட்டப்பட்டுள்ளது.

அட்டவணை 2.8: போக்குவரத்துத் துறையின் தொழில்நுட்ப பணியாளர்களின் காலியிட நிலை (01/04/2024)

பதவியின் பெயர்	உள்ளபடி- பேயானவை	பணியில் இருப்போர்	காலியிடம்	உள்ளபடியேயான- திற்கும் காலியிடத்திற்கு- மான விழுக்காடு
வட்டார போக்குவரத்து அதிகாரி (STAவில் உதவிச் செயலாளர்/ துறைப் பிரதிநிதிகள் மற்றும் STATயின் செயலாளர் உட்பட)	110	74	36	32.73
மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் (படிநிலை-I)	238	155	83	34.87
மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் (படிநிலை-II)	180	13	167	92.78
மொத்த தொழில்நுட்ப பணியாளர்கள்	528	242	286	54.17

(ஆதாரம்: மார்ச் 2024க்கான போக்குவரத்து ஆணையரகத்தின் மாதாந்திர தகவல் கையேடு)

தொழில்நுட்ப ஊழியர் பணியிடங்களில் 54 விழுக்காட்டிற்கும் அதிகமாக காலியாக இருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. RTOக்கள் மற்றும் MVI பதவிகளில் போதிய எண்ணிக்கையில் ஊழியர்கள் இல்லாதது, முந்தைய

59 02/05/2023 தேதியிட்ட, இந்திய அரசு, நிதி அமைச்சகம், புது தில்லி கடித எண் F. No. 44(1)/PF-S/2023-24 (CAPEX).

பத்திகளில் விவாதிக்கப்பட்டபடி சேவைகளில் குறைபாடு ஏற்பட வகை செய்தது.

மேலும் MVI-II என்பது MVI-I மற்றும் RTO பதவிகளுக்கான வளர் நிலை பிரிவு என்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. மார்ச் 2024 அன்றுள்ளவாறு, MVI-II பதவிகளில் 93 விழுக்காடு காலியாக இருந்தன. MVI-II பதவியில் காலியிடமானது வருங்காலத்தில் தொழில்நுட்ப ஊழியர்களின் பதவி உயர்வுக்கு பெரும் இடையூறாக இருக்கும்.

இதை ஏற்றுக்கொண்டு வழக்குகள் காரணமாக பணி நியமனத்திற்கு அரசு மேற்கொண்ட முயற்சிகள் தாமதமாகின்றன என்று அரசு (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

பரிந்துரை 2.5

ஒவ்வொரு RTOவிலும் உரிமம் வழங்குவதற்கு முன் ஓட்டுனர் திறனை பரிசோதிக்க தரமான தேர்வுகள் மற்றும் தகுதி சான்றிதழ் வழங்குவதற்கு முன் வாகனங்களை மதிப்பிட போதுமான மனித வளம் உள்ளதை துறை உறுதி செய்யலாம்.

2.4.15 தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வாகன வரிவிதிப்பு விதிகளின் கண்ணோட்டம்

TNMVT சட்டம், 1974 மற்றும் அதன் கீழ் உருவாக்கப்பட்ட விதிகள் தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரி விதிப்பதற்கும் வசூலிப்பதற்கும் ஒரு முறையை கோட்டுக் காட்டுகின்றன. இந்தச் சட்டத்தின் அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விகிதங்களின் அடிப்படையில், தமிழ்நாட்டில் பயன்படுத்தப்படும் அல்லது பயன்படுத்த வைத்திருக்கும் அனைத்து வாகனங்களுக்கும் வரி விதிக்கப்படுகிறது. 9 நவம்பர் 2023 முதல் நடைமுறைக்கு வரும் வகையில் திருத்தப்பட்ட வரி விகிதங்களை GoTN அறிவித்தது⁶⁰.

வாகனங்களின் விலை விகிதத்தின்⁶¹ அடிப்படையில் மோட்டார் வாகனங்களுக்கு ஆயுள் வரி⁶² (Life Time Tax - LTT) வசூலிக்கப்படுகிறது. 15 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களும், எட்டு ஆண்டுகளுக்கும் மேலான போக்குவரத்து வாகனங்களும் பசுமை வரிக்கு⁶³ உட்பட்டவை.

60 7 நவம்பர் 2023 தேதியிட்ட சிறப்பு அறிவிப்பு.

61 வாகனத்தின் விலை ₹5 இலட்சம் வரை இருந்தால் வாகனத்தின் விலையில் 12 விழுக்காடும், மோட்டார் வாகனத்தின் விலை ₹10 இலட்சம் வரை இருந்தால் 13 விழுக்காடும், ₹20 இலட்சம் வரை 18 சதவீதமும், ₹20 இலட்சத்திற்கு மேல் இருந்தால் 20 விழுக்காடும் ஆகும்.

62 ஆயுட்கால வரி என்பது ஒரு மோட்டார் வாகனத்தின் ஆயுட்காலத்திற்கும் முன்சுட்டியே மொத்தமாக விதிக்கப்படும் வரி.

63 மோட்டார் வாகனங்களுக்கு பசுமை வரி (NT): ₹750, பிற மோட்டார் வாகனங்கள்: ₹1,500; ஆட்டோ தவிர பிற போக்குவரத்து வாகனங்கள்: ₹750 மற்றும் ஆட்டோ ரிக்க்ஷாக்கள்: ₹250.

மோட்டார் வாகனங்கள் மீதான வரி வசூல் குறித்த போக்குவரத்துத் துறையின் செயல்திறன் பற்றிய தணிக்கை காண்புரைகள் பின்வரும் பத்திகளில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

2.4.15.1 மின்னணு அபராத இரேசீதுகள் நுழைவாயில் மூலம் அரசு வருவாயை ஒத்திசைவு செய்யாதது

மோட்டார் வாகனங்களுக்கான பல்வேறு வரிகள், கட்டணங்கள் மற்றும் தொகைகளை மின்னணு முறையில் வசூலிப்பதற்காக TC கனரா வங்கியுடன் (ஜனவரி 2021) ஒரு ஒப்பந்தத்தை மேற்கொண்டார். பயனர் 'பரிவாஹன்' இணையதளத்தில் உள்நுழைந்து தேவையான தகவல்களை நிரப்பி, கனரா வங்கியின் கட்டண நுழைவாயிலில் ஒரு சேவை வழங்குநர்⁶⁴ மூலம் தொகையை செலுத்துவார். குடிமக்களிடமிருந்து அரசுக் கணக்கிற்கு நிதி வரும் செயல்முறை படம் 2.10ல் காட்டப்பட்டுள்ளது.

படம் 2.10: குடிமக்களிடமிருந்து அரசு கணக்கிற்கு நிதி அனுப்பும் செயல்முறை



போக்குவரத்து ஆணையரகத்தால் பராமரிக்கப்படும் கனரா வங்கியின் பொதுநிதி கணக்கு⁶⁵ அறிக்கையின் சோதனை சரிபார்ப்பு பின்வரும் பத்திகளில் விவாதிக்கப்படுகிறது:

64 PayU சேவை வழங்குநர் மூலம் கனரா வங்கி மின்னணு செலுத்துகை தீர்வை வழங்குகிறது.

65 GoTNன் போக்குவரத்து ஆணையரின் பெயரில் வங்கியின் இடைநிலைக் கணக்கு.

2.4.15.2 கனரா வங்கி வரி வருவாயை அரசு கணக்கில் செலுத்துவதில் தாமதம்

கனரா வங்கி அறிக்கையிலிருந்து ஜனவரி 2021⁶⁶ முதல் பணம் அனுப்பும் செயல்முறையை ஆராய்ந்து, பட்டியல் தேதி மற்றும் பணம் செலுத்திய தேதியை⁶⁷ தணிக்கை ஒப்பிட்டது. T+1⁶⁸ நாட்களின் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட தீர்வு நேரம் பின்பற்றப்படவில்லை என்றும், 718 நாட்கள் வரை தாமதங்கள் இருந்ததாகவும் தணிக்கை கண்டறிந்தது. 20 நாட்களுக்கு மேல் குறிப்பிடத்தக்க தாமதங்களைக் கொண்டிருந்த பரிவர்த்தனைகள் அட்டவணை 2.9ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. மத்திய அரசின் செலவினத் துறையின் நிலையான இயக்க நடைமுறையின்⁶⁹ 7.3ம் பிரிவின்படி, அரசு முகமைகளாக வணிகம் செய்யும் அங்கீகாரம் பெற்ற வங்கிகள் மீது அபராத வட்டியை வசூலிப்பதற்கு, தற்போதுள்ள வங்கி விகிதம் மற்றும் இரண்டு விழுக்காடு அல்லது இந்திய ரிசர்வ் வங்கியால் தீர்மானிக்கப்பட்ட வட்டி விகிதமே வசூலிக்கப்படும். எனவே, 172 பதிவுகளில் வரி/கட்டணங்களை அரசுக் கணக்கிற்கு தாமதமாக மாற்றியதற்காக கனரா வங்கியிடமிருந்து ₹2.23 கோடி⁷⁰ அபராதம் வசூலிக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும். இன்றுவரை (செப்டம்பர் 2025) அபராதம் வசூலிக்கப்படவில்லை. எடுத்துக்காட்டு நிகழ்வுகள் அட்டவணை 2.9ல் காட்டப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணை 2.9: 12/2021 முதல் 09/2023 வரை அரசுக் கணக்கில் கனரா வங்கி தொகையை செலுத்துவதில் ஏற்பட்ட தாமதம் குறித்த விவரங்கள்

பரிவர்த்தனை தேதி	பட்டியல் தேதி	செலுத்திய தேதி	தாமதம் (நாட்களில்)	பட்டியல் வாஹன்/சாரதி	கனரா வங்கியிலிருந்து அரசு கணக்கிற்கு (₹ல்)	அபராதத் தொகை (₹ல்)
02-12-2021	03-12-2021	22-11-2023	718	வாஹன்	8,53,650	1,09,150
21-08-2022	22-08-2022	22-11-2023	456	வாஹன்	1,10,53,774	8,97,627
21-08-2022	22-08-2022	22-11-2023	456	சாரதி	11,64,325	94,550
05-06-2023	06-06-2023	30-03-2024	298	வாஹன்	41,27,693	2,18,315
05-06-2023	06-06-2023	22-11-2023	168	சாரதி	6,27,345	18,769
10-09-2023	11-09-2023	03-10-2023	21	வாஹன்	31,39,15,329	11,73,957
மொத்தம்					33,17,42,116	25,12,368

(ஆதாரம்: கனரா வங்கி பட்டியல்)

மேலும், பொது நிதி கணக்கில் வரவு வைக்கப்பட்ட தொகைக்கும், அரசு கணக்கிற்கு மாற்றப்பட்ட தொகைக்கும் இடையே முரண்பாடுகள் காணப்பட்டன. எனவே, வருவாய் வசூலைக் கண்காணிப்பதில் துறை

66 ஒப்பந்த தேதி.

67 கனரா வங்கி GoTNக்கு பணத்தை செலுத்தும் தேதி.

68 பரிவர்த்தனை + 1.

69 09/03/2016 தேதியிட்ட மத்திய அரசின் நிதி அமைச்சகத்தின் O.M.

70 வங்கி வட்டி 4.50 விழுக்காடாக கணக்கில் கொண்டு (07/02/2025 அன்று ரிசர்வ் வங்கி அளித்தவாறு).

தவறியதால், பொதுப் பணத்தை அரசுக் கணக்கிற்கு முறையாக மாற்றுவதை உறுதி செய்வதில் இடைவெளிகள் ஏற்பட்டன.

அரசு இதை ஏற்றுக்கொண்டு (ஆகஸ்ட் 2025) தாமதமான அறிக்கையிடலுக்கான அபராதத்தை தமிழக அரசின் நிதித் துறை (GoTN) கவனத்தில் கொண்டுள்ளது என்று பதிலளித்தது. பட்டியல்கள்/இ-குபேர்/NIC இணையதளத்தில் உள்ள தொழில்நுட்ப சிக்கல்கள் காரணமாக தாமதம் ஏற்பட்டது. கோப்பு தொடர்பான பிரச்சினைகளுக்காக தலைமை அலுவலகம் மூலம் பணம் வசூலிப்பவரிடம் இந்த விஷயம் எடுத்துச் செல்லப்பட்டுள்ளது.

2.4.15.3 சேவை வழங்குநரிடமிருந்து நிதி பரிமாற்றம் தொடர்பான விவரங்களை வழங்காதது - PayU

மேலே உள்ள படம் 2.10ல் காண்பித்துள்ளபடி முழு செயல்முறையிலும் PayUதான் சேவை வழங்குநராக இருந்தது என்பதைக் காணலாம். எனவே, ஏப்ரல் 2019 முதல் மார்ச் 2024 காலகட்டத்திற்கான PayUவின் பரிவர்த்தனை வாரியான விவரங்கள் துறையிடம் கோரப்பட்டன. விவரங்கள் தணிக்கைக்கு வழங்கப்படவில்லை (ஏப்ரல் 2025). PayUவின் விரிவான தேதி வாரியான மற்றும் பரிவர்த்தனை வாரியான பதிவுகள் இல்லாத நிலையில், PayU வசூலித்த தொகையினை துறையால் பராமரிக்கப்படும் கனரா வங்கியின் பொதுநிதிக் கணக்கில் வரவு வைக்கப்பட்டதின் உண்மைத் தன்மையை தணிக்கையால் கண்டறிய முடியவில்லை.

ஒரு வருட காலத்திற்கான தரவுகளை வழங்குவது நேரங்கொள்ளும் மற்றும் விரிவான செயல்முறை என்பதால் மாதாந்திர அடிப்படையில் தரவுகளை வழங்கும் என அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). NIC தளத்திற்கு (பரிவாஹன் தளம்) எதிரான பட்டியல் தரவை சரிபார்க்க, NIC தளத்திலிருந்து விவரங்கள் போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள NIC குழுவிடம் கோரப்பட்டுள்ளது. இருப்பினும், கூறப்பட்டபடி எந்த பதிலும் வழங்கப்படவில்லை (டிசம்பர் 2025).

2.4.15.4 வங்கி அனுப்பிய கட்டண கோரிக்கைகளுக்கு துறை பதிலளிக்காதது

ஒப்பந்தத்தின்படி, ஏழு நாட்களுக்குள் வங்கி அட்டை பரிவர்த்தனைகளின் கட்டண கோரிக்கைகளுக்கு⁷¹ துறை பதிலளிக்க வேண்டும். இருப்பினும், மின்னஞ்சல் மூலம் வங்கி எழுப்பிய எந்தவொரு கட்டண கோரிக்கைகளுக்கும் துறை பதிலளிக்கவில்லை. வங்கியால் எழுப்பப்பட்ட கட்டண கோரிக்கைகளுக்கு உண்மையில் சேவைகள் வழங்கப்பட்டதா என்பதைச் சரிபார்க்க முறையான அமைப்பை அமைக்கத் துறை தவறியதையும், தொடர்புடைய மின்னஞ்சலுக்கான

71 சார்ஜ் பேக் என்பது ஒரு நுகர்வோர் பாதுகாப்பு செயல்முறையாகும். இது வங்கி அட்டை வைத்திருப்பவர் ஒரு பரிவர்த்தனையை சர்ச்சைக்குள்ளாக்க அனுமதிக்கிறது.

எதிர்வினையையும் இது எடுத்துக்காட்டுகிறது. இது நிதி அபாயத்திற்கு வழிவகுக்கும்.

தணிக்கை குறிப்பிட்ட நேர்வுகளில் கணரா வங்கி அறிக்கையை பகுப்பாய்வு செய்தது; மற்றும் கணரா வங்கி வசூலித்த வரியை ஒப்புக் கொள்ளப்பட்ட T+1 வணிக நாட்களுக்கு முரணாக அரசாங்கக் கணக்கில் செலுத்துவதில் தாமதம் இருப்பதைக் கவனித்தது. PayU மீது துறைக்கு எந்த கட்டுப்பாடும் இல்லை என்றும் PayU, கணரா வங்கி மற்றும் TC இடையே முத்தரப்பு ஒப்பந்தம் இல்லை என்றும் தணிக்கை குறிப்பிட்டது. மேலும், கட்டணகோரிக்கைகள் தொடர்பாக கணரா வங்கி அனுப்பிய எந்த மின்னஞ்சல்களுக்கும் துறை பதிலளிக்கவில்லை.

கட்டணம் திருப்பிச் செலுத்துதல் தொடர்பான பரிவர்த்தனைகளுக்கான தற்போதைய நடைமுறையில் துறையிடம் அதை முன்வைத்தல் அடங்கும் என்பதை அரசு ஏற்றுக்கொண்டு, மேலும் ஒப்பந்தத்தின்படி அரசிற்கு செலுத்த வேண்டிய அடுத்தடுத்த தொகைகளில் அத்தகைய கட்டணத் திருப்பிச் செலுத்துதலுக்கான கொடுப்பனவுகளை சரி செய்ய வங்கிக்கு உரிமை உண்டு என பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

2.4.15.5 வரி வருவாயை வசூலிக்காதது

சரியான நேரத்தில் வரி வசூல் செய்வது நிதி ஒழுக்கத்தை வலுப்படுத்துவதோடு மட்டுமல்லாமல், வரி செலுத்துவோர் மத்தியில் நியாயத்தை ஊக்குவிப்பதாகவும், தவறுகளை பின்வாங்கச் செய்வதாகவும், அமலாக்க நடவடிக்கைகளின் நிர்வாகச் சுமையைக் குறைப்பதாகவும் உள்ளது. அட்டவணை 2.10ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளபடி போக்குவரத்துத் துறையின் வருவாய் வசூல் ₹1,751.94 கோடி அளவிற்கு நிலுவையில் உள்ளதாக தணிக்கை கண்டறிந்தது.

அட்டவணை 2.10: போக்குவரத்து துறையின் வருவாய் நிலுவையின் விவரங்கள்

வ. எண்.	வகை	தொகை (₹கோடியில்)	நேர்வுகளின் எண்ணிக்கை	சம்பந்தப்பட்ட RTOக்கள் (எண்ணிக்கையில்)
1	வரி	369.15	1,22,052	17 ⁷²
2	ஆயுட் கால வரி	0.17	140	13 ⁷³
3	பசுமை வரி	0.86	11,081	17
4	போக்குவரத்து துறையால் விதிக்கப்பட்ட அபராதங்களும் தண்டத்தொகையும் (மின்னணு அபராத இரகீது)	78.87	1,56,006	-

72 பவானி UO, சென்னை (தென்மேற்கு), கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கோபிசெட்டிபாளையம், கிருஷ்ணகிரி, நாகர்கோவில், ஓமலூர் UO, பரமக்குடி UO, பட்டுக்கோட்டை UO, பூந்தமல்லி, இராமநாதபுரம், சேலம் (மேற்கு), சத்தியமங்கலம் UO, தாம்பரம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி (கிழக்கு) மற்றும் திருவெறும்பூர் UO.

73 பவானி UO, சென்னை (தென்மேற்கு), கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கோபிசெட்டிபாளையம், கிருஷ்ணகிரி, நாகர்கோவில், ஓமலூர் UO, பூந்தமல்லி, இராமநாதபுரம், சத்தியமங்கலம் UO, தாம்பரம், தஞ்சாவூர் மற்றும் திருவெறும்பூர் UO.

வ எண்.	வகை	தொகை (₹கோடியில்)	நேர்வுகளின் எண்ணிக்கை	சம்பந்தப்பட்ட RTOக்கள் (எண்ணிக்கையில்)
5	காவல் துறையால் விதிக்கப்பட்ட அபராதங்களும் தண்டத்தொகையும் (இ-செலுத்துகை)	1,299.72	-	-
6	சாலை பாதுகாப்பு வரி	3.17	85,140	-
	மொத்தம்	1,751.94		

(ஆதாரம்: வாஹன் தரவு)

2.4.15.6 வரி வருவாய்

களத் தணிக்கையின் போது, அக்டோபர் 2014 முதல் ஜூலை 2022 வரையிலான காலகட்டத்தில் 10⁷⁴ RTOக்கள்/UOக்களில் உள்ள 1,22,052 வரி கட்ட தவறியவர்களில் 237 அதிக வரி ஏய்ப்பாளர்கள்⁷⁵ 29 மாதங்கள் முதல் 118 மாதங்கள் வரை தாமதத்துடன் மொத்தம் ₹68.45 கோடி செலுத்த வேண்டியிருப்பதை தணிக்கை கவனித்தது. மேலும், 237 அதிக வரி ஏய்ப்பாளர்களில் 195 பேர் கறுப்புப்பட்டியலில் சேர்க்கப்படவில்லை (நவம்பர் 2024). வரி வசூலை கண்காணிப்பதற்கும் அமல்படுத்துவதற்கும் பொறுப்பான RTOக்கள்/UOக்கள், இந்த வாகனங்களை வரி செலுத்தாமல் சாலையில் இயங்க அனுமதிப்பதன் மூலம் திறம்பட செயல்படவில்லை.

வரி வருவாயை வசூலிக்காதது மற்றும் மின்னணு அபராத இரசீதின் கீழ் வருவாய் வசூல் பெருமளவில் நிலுவையில் இருப்பது குறித்து, தணிக்கை காண்புரைகளை ஏற்றுக்கொண்ட TC, MoRTH தேவையான வழிகாட்டுதல்கள்/விதிகளை வெளியிட வேண்டும் என்று கூறியது. மேலும், கேரள மாநிலத்தில் மின்னணு அபராத இரசீதின் மூலம் வருவாய் வசூலிப்பதில் மின்குறியீடு முறை பின்பற்றப்படுகிறது என்று TC விளக்கினார். இதேபோல், இந்த முறையை சோதனை அடிப்படையில் செயல்படுத்த காஞ்சிபுரம் மாவட்டம் அடையாளங்காணப்பட்டுள்ளது.

2.4.15.7 பசுமை வரி

TNMVT (திருத்தம்) சட்டம், 2003ல் இணைக்கப்பட்ட TNMVT சட்டம், 1974ன் பிரிவு 3-A, பசுமை வரி என்று அழைக்கப்படும் கூடுதல் வரியை விதிக்கவும் வசூலிக்கவும் கட்டாயப்படுத்துகிறது. இந்தச் சட்டத்தின் நான்காவது அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளபடி மோட்டார் வாகனங்கள் மீது இந்த வரி விதிக்கப்படுகிறது⁷⁶. வாஹன் இணையதளத்தின் தரவுகளின் பகுப்பாய்வு, 17⁷⁷ RTO மற்றும் UOக்களில்

74 சென்னை (தென்மேற்கு), கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கிருஷ்ணகிரி, நாகர்கோவில், ஓமலூர் UO, பூந்தமல்லி, இராமநாதபுரம், சேலம் (மேற்கு), தாம்பரம் மற்றும் தஞ்சாவூர்

75 ₹10 இலட்சத்துக்கும் அதிகமாக நிலுவை உள்ளவர்கள்.

76 பசுமை வரி போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களுக்கு ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு ₹1,500 ஆகவும், போக்குவரத்து வாகனங்களுக்கு ஆண்டுக்கு ₹750 ஆகவும் உள்ளது.

77 பவானி UO, சென்னை (தென்மேற்கு), கோயம்புத்தூர் (வடக்கு), கோபிசெட்டிபாளையம், கிருஷ்ணகிரி, நாகர்கோவில் ஓமலூர் UO, பரமக்குடி UO,

உள்ள 11,081 வாகன உரிமையாளர்கள் பசுமை வரியை செலுத்தாதது, ₹85.74 இலட்சம் மொத்த நிலுவைக்கு வழிவகுத்ததை கண்டறிந்தது.

அரசு இதை ஏற்றுக்கொண்டு (ஆகஸ்ட் 2025) பசுமை வரி வசூலிக்காமை பட்டியலிடப்பட்டு, வசூலிப்பதற்காக அனைத்து RTOக்கள்/UOக்களுக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது என்று பதிலளித்தது. மேலும் பரிவர்த்தனைகளைத் தவிர்ப்பதற்காக வாகனங்கள் தடுப்புப்பட்டியலில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. பசுமை வரியை வசூலிக்க தேவையான தொடர் நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

2.4.15.8 மின்னணு அபராத இரசீது முறை மூலம் அபராதம்/தண்டத் தொகை

மோட்டார் வாகன விதிகளை மீறியதற்காக காவல்துறையும் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் அபராதம்/தண்டத்தொகையை மின்னணு அபராத இரசீதின்படி விற்பனை முனை (POS) இயந்திரங்கள் மூலம் விதிக்கின்றனர். 2020-23 காலகட்டத்தில் போக்குவரத்துத் துறையால் வசூலிக்க வேண்டிய நிலுவை தொகை ₹78.87 கோடி ஆகும். கூடுதலாக, 2022 மற்றும் 2023ம் ஆண்டுகளில் காவல் துறையும் ₹1,513.61 கோடி அபராதம் விதித்தது. அதில், ₹1,299.72 கோடி (மொத்த அபராத தொகையில் 86 விழுக்காடு) வசூலிக்க வேண்டி நிலுவையில் உள்ளது. மேலும் மின்னணு அபராத இரசீது மூலம் வருவாய் வசூலிப்பதில் மெத்தனப்போக்கால் நிலுவை அதிகரித்து வரும் போக்கில் உள்ளது.

சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளைச் செயல்படுத்துவதற்காக, GoTN கூட்டுக் கட்டணம் மற்றும் கள அபராதங்களின் கீழ் வசூலிக்கப்பட்ட வருவாயில் 50 விழுக்காட்டில் காலாவதியாகாத சாலை பாதுகாப்பு நிதியை அமைத்தது⁷⁸. வருவாய் வசூல் நிலுவையில் உள்ள பெரும் தொகை சாலை பாதுகாப்பு நிதியின் ஆதாரத்தை பாதிக்கும். இதன் மூலம் நிதியை உருவாக்கிய நோக்கம் தோற்கடிக்கப்படும்.

அரசு இதை ஏற்றுக்கொண்டு நிலுவையில் உள்ள மின்னணு அபராத இரசீதுகளை வசூலிக்கவும், வசூல் விவரங்களை தணிக்கைக்கு சமர்ப்பிக்கவும் அனைத்து பதிவு அதிகாரிகளுக்கும் தேவையான அறிவுறுத்தல்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன என்று (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது. இருப்பினும், கூறப்பட்டபடி எந்த பதிலும் வழங்கப்படவில்லை (டிசம்பர் 2025).

2.4.15.9 சாலை பாதுகாப்பு வரி

TNMVT சட்டம், 1974ன் பிரிவு 3-B, “சாலை பாதுகாப்பு வரி” என்று அழைக்கப்படும் கூடுதல் வரி விதிப்பதை கட்டாயமாக்குகிறது. மோட்டார் வாகனங்களின் பதிவுச் செயல்பாட்டின் போது இந்த வரி வசூலிக்கப்படுகிறது. இந்த வரியின் முதன்மை நோக்கம் மாநிலம்

பட்டுக்கோட்டை UO, பூந்தமல்லி, இராமநாதபுரம், சேலம் (மேற்கு), சத்தியமங்கலம் UO, தாம்பரம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி (கிழக்கு) மற்றும் திருவெறுமபூர் UO.

78 13/03/2018 தேதியிட்ட அரசாணை நிலை எண்.198, உள் (போக்குவரத்து V) துறை.

முழுவதும் பல்வேறு சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளுக்கு நிதியளிப்பதும் செயல்படுத்துவதும் ஆகும். டிசம்பர் 2022 வரை போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்து அல்லாத மின்சார வாகனங்களுக்கான மோட்டார் வாகன வரிக்கு (நவம்பர் 2020) GoTN விலக்கு⁷⁹ அளித்துள்ளது. இது மேலும் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு (ஜனவரி 2023) டிசம்பர் 2025 வரை நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது⁸⁰.

மின் வாகனங்களுக்கான வாஹன் தரவு தளத்திலிருந்து 43,736 நேர்வுகளில் சாலை பாதுகாப்பு வரி/கட்டணம் விதிக்கப்பட்டதையும், 85,140 நேர்வுகளில் ₹3.17 கோடி சாலை பாதுகாப்பு வரி விதிக்கப்படவில்லை என்பதையும் தணிக்கை நோக்கியது. இந்த முரண்பாடு பல்வேறு நேர்வுகளில் சமமற்ற வரிவிதிப்புக்கு வழிவகுக்கிறது.

அரசாணையின்படி, மின்சார வாகனங்களுக்கு முழு வரி விலக்கு அளிக்கப்படுவதாகவும், TC கடிதத்தின்படி, வரி செலுத்துவதற்காக வழங்கப்படும் எந்தவொரு வரி விலக்கும் சாலை பாதுகாப்பு வரிக்கு பொருந்தும் என்றும் அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

எனினும், சாலை பாதுகாப்பு வரி விதிப்பில் உள்ள முரண்பாடுகள் குறித்து அரசு மவுனமாக உள்ளது. மேலும் 43,736 மின்சார வாகனங்களுக்கு விதிக்கப்பட்ட வரிக்கான காரணம் வழங்கப்படவில்லை.

பரிந்துரை 2.6

துறை

(அ) கனரா வங்கி மற்றும் இடைமுக சேவை வழங்குநருடன் ஒத்திசைவிற்கான பொருத்தமான பொறிமுறையை அமைக்கலாம்;

(ஆ) கனரா வங்கியிலிருந்து அரசு கணக்கிற்கு காலமுறைதோறும் நிதி மாற்றப்படுவதை உறுதி செய்யலாம்;

(இ) நியாயமான காலக்கெடுவுக்குள் அபராதத் தொகையை வசூலிக்க முன்னுரிமை அளிக்கலாம்.

2.4.16 அமலாக்க நடவடிக்கைகள்

RTOக்கள் மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988 மற்றும் அதன் கீழ் உருவாக்கப்பட்ட விதிகள் அதாவது அங்கீகரிக்கப்படாத நபர்கள் வாகனங்கள் ஓட்டுவதைத் தடுப்பது, பொருத்தமான வேகத்தில் வாகனம் ஓட்டுவது, அனுமதி சீட்டுடன் அல்லது அனுமதி சீட்டு நிபந்தனைகளை மீறாமல் வாகனங்களைப் பயன்படுத்துவது போன்றவற்றை அமல்படுத்துகின்றன. (இணைப்பு 2.13). போக்குவரத்து காவலர் உட்பட சிறப்பு காவல் துணை ஆய்வாளர் பதவிக்கு குறையாத அனைத்து காவல்

79 02/11/2020 தேதியிட்ட அரசாணை நிலை எண். 445, உள் (போக்குவரத்து I) துறை.

80 13/01/2023 தேதியிட்ட அரசாணை நிலை எண். 17 உள் (போக்குவரத்து I) துறை.

அதிகாரிகளும் அபராதம் விதிக்க அதிகாரம் அளிக்கும் உத்தரவை⁸¹ GoTN வெளியிட்டது.

அமலாக்க நடவடிக்கைகளின் செயல்திறன் குறித்த தணிக்கை காண்புரைகள் பின்வரும் பத்திகளில் விளக்கப்பட்டுள்ளன.

2.4.16.1 வலுவான அமலாக்கத்தின் பற்றாக்குறை: தற்போதுள்ள அமைப்புகளை மேம்படுத்துவதற்கும் ஒருங்கிணைப்பதற்குமான தேவை

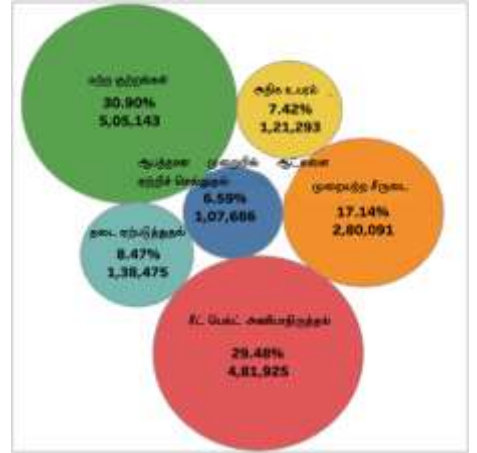
அமலாக்கத்தை வலுப்படுத்துவதற்கும், இணக்கத்தை உறுதி செய்வதற்கும், வாஹன், சாரதி மற்றும் மின்னணு அபராத இரசீது தொகுதிகளை ஒருங்கிணைப்பது அவசியம். தடையற்ற ஒருங்கிணைப்பு வாகனப் பதிவு, ஓட்டுநர் உரிமம் மற்றும் மீறல் தரவுகளுக்கான நிகழ்நேர அணுகலை சாத்தியமாக்கும். இது தவறிழைப்பவர்களை விரைவாக அடையாளங்காணவும் இலக்கிடப்பட்ட அமலாக்க நடவடிக்கைகளையும் அனுமதிக்கும். கூடுதலாக, சுங்கச்சாவடி பதிவுகள், காப்பீட்டு தரவுத்தளங்கள் மற்றும் மாசு கட்டுப்பாட்டு சான்றிதழ்கள் போன்ற வெளிப்புற தரவு ஆதாரங்களைப் பயன்படுத்துவது போன்றவை வாகன இணக்கம் குறித்த முழுமையான பார்வையை வழங்க முடியும். மின்னணு அபராத இரசீது தொகுதியிலிருந்து செலுத்துகை தரவை ஆய்வு செய்ததில், 2019 முதல் 2024

வரையிலான காலகட்டத்தில் பல்வேறு மீறல்களுக்காக சரக்கு வாகனங்களில் 16,34,615 பல்வேறு குற்றங்கள் சம்பந்தப்பட்ட 11,17,530 மின்னணு அபராத இரசீதுகள் வழங்கப்பட்டிருப்பது தெரியவந்தது.

பெரும்பாலான அபராதங்களுக்கு காரணமான சில மீறல்கள் படம் 2.11ல் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளன.

வாஹன், சாரதி மற்றும் ஒரு மாதிரி சுங்கச் சாவடி தரவுகளுடன் மின்னணு அபராத இரசீது தொகுதியின் தரவு குறுக்கு சரிபார்ப்பு செய்யப்பட்டது. மேற்பார்வை மற்றும் பின்தொடர்தல் நடவடிக்கைகளில் உள்ள இடைவெளிகளைக் குறிக்கும் பல மீறல்கள் கவனிக்கப்படாமலும் சரிபார்க்கப்படாமலும் இருப்பதைத் தணிக்கை கண்டறிந்தது. அவை கீழே விவாதிக்கப்பட்டுள்ளன.

படம் 2.11: சரக்கு வாகனங்களுக்கான பெரிய குற்றங்களுக்கு வழங்கப்பட்ட மின்னணு அபராத இரசீதுகளின் விழுக்காட்டை காட்டும் விளக்கப்படம்



81 19/10/2022 தேதியிட்ட உள்(போக்குவரத்து-VII) துறை அரசாணை (நிலை) எண்.758.

(அ) DL செல்லுபடியை சரிபார்க்க தவறியது:

சரக்கு வாகனங்கள் தொடர்பான 11,17,530 மின்னணு அபராத இரசீதுகள் 3,14,481 தனித்துவமான DLகளை உள்ளடக்கியது. இவற்றில் 24,841 குற்றங்கள் சம்பந்தப்பட்ட 7,245 DLகளுக்கு, சரக்கு வாகனங்களை இயக்க செல்லுபடியாகும் DL இல்லை. இருப்பினும், 7,145 நேர்வுகளில் DLன் செல்லுபடியை சரிபார்க்காமல் துறை மின்னணு அபராத இரசீதுகளை வழங்கியது செல்லாத அல்லது காலாவதியான DLகள் உள்ள தனிநபர்களுக்கு மின்னணு அபராத இரசீதுகள் வழங்கப்பட்டதில் முடிந்தது.

அரசு இதை ஏற்றுக்கொண்டு மின்னணு அமலாக்கத்தை திறம்பட மேம்படுத்த முயற்சிகள் எடுக்கப்படும் என்று (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

(ஆ) மீண்டும் மீண்டும் நிகழும் விதிமீறல்களை விவரணையாக்கம் செய்யாதது:

கணிசமான எண்ணிக்கையிலான வாகனங்கள் மற்றும் DLகள் (9,088 வாகனங்கள் மற்றும் 7,245 DLகள்) 24,841 மின்னணு அபராத இரசீதுகளுடன் இணைக்கப்பட்டன. இவற்றில், 1,661 வாகனங்கள் மற்றும் 1,803 DLகள் மூன்றுக்கும் மேற்பட்ட விதிமீறல்களைச் செய்துள்ளன. இது 12,835 மின்னணு அபராத இரசீதுகளுக்கு காரணமாகும்.

(இ) பலவீனமான அமலாக்கம் குற்றத்தடுப்பு விளைவின் பற்றாக்குறைக்கு வழிவகுக்கிறது:

மீண்டும் மீண்டும் விதிமீறுபவர்களில், சோழிங்கநல்லூர் RTOன் அதிகார வரம்பின் கீழ் வரும் சரக்கு வாகனம் TN14P1937க்கு, மார்ச் 2019 முதல் ஜூலை 2024 வரை அதிகபட்சமாக 1,188 அபராத இரசீதுகள் வழங்கப்பட்டன. 2019-20 முதல் 2023-24 வரையிலான காலகட்டத்தில் 'ஓடும் வாகனத்தின் மேற்கூரையில் ஆட்களை அல்லது சலிகளை ஏற்றிச் செல்வது என்ற ஒற்றை மற்றும் தொடர்ச்சியான குற்றத்திற்காக 379 செலுத்துகை சீட்டுகள் வழங்கப்பட்டதை தணிக்கை நோக்கியது.

படம் 2.12: 50 மீட்டர் சுற்றளவில் வெவ்வேறு குற்றங்களுக்காக ஒரே வாகனத்திற்கு பல அபராதங்கள் வழங்கப்பட்டது



மேலும், மேற்கண்ட காலகட்டத்தில் 253 மீறல்களில் இந்த வாகனத்திற்கு தொடர்ச்சியாக (2 முதல் 13 நாட்கள்) மின்னணு அபராத இரசீதுகள் வழங்கப்பட்டதை தணிக்கை மேலும் கவனித்தது. மேலும், மின்னணு அபராத இரசீதுகள் (படத்தில் நீல நிறம்) படம் 2.12 ல் காட்டப்பட்டுள்ள அதே இடத்தில் வழங்கப்பட்டன. தற்போதுள்ள விதிகளின்படி, அபராதம் விதிக்கப்பட்டுள்ளது; மேலும் குற்றவாளி விதிக்கப்பட்ட அபராதங்களில் 96 விழுக்காட்டை (₹4.32 இலட்சம்) செலுத்தியுள்ளார்.

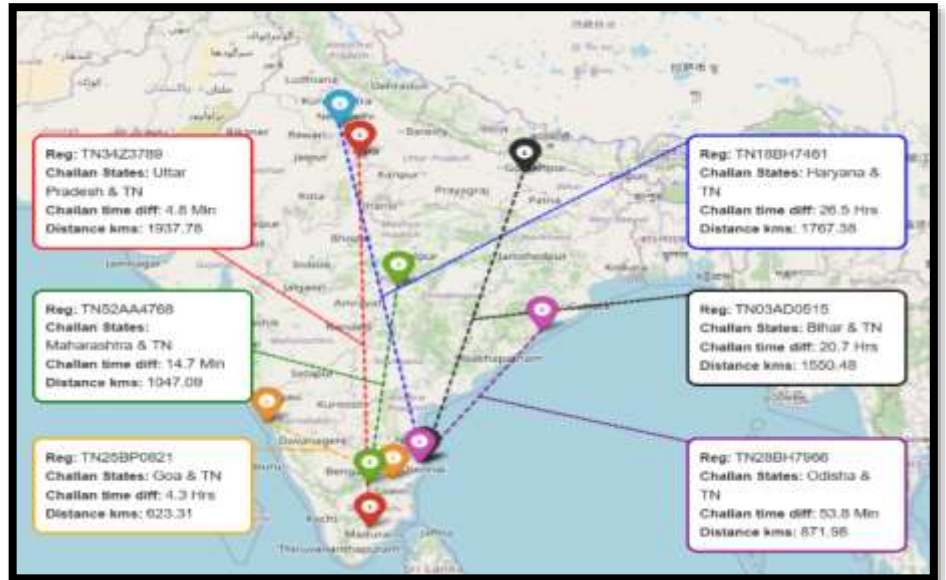
வாஹன் தரவுகளுடன் குறுக்குச் சரிபார்ப்பில், 22 மார்ச் 2024 அன்று FC வழங்கப்பட்டதால், துறையும் மேற்கண்ட வாகனம் மீது எந்த நடவடிக்கையையும் எடுக்கத் தவறிவிட்டது, மேலும் 3 மார்ச் 2025 அன்று வருடாந்திர மோட்டார் வாகன வரியை (₹9,116) செலுத்த அனுமதிக்கப்பட்டது என்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. 1,000க்கும் மேற்பட்ட குற்றங்களுக்காக வாகனத்திற்கு அபராதம் விதிக்கப்பட்டாலும், பதிவு அதிகாரிகள் வாகனத்தின் வரலாற்றையும் சட்டங்களுக்கு இணங்குவதையும் சரிபார்க்கவில்லை.

அரசு இதை ஏற்றுக்கொண்டு தொடர் குற்றவாளிகள் கண்காணிக்கப்பட வேண்டும் என்றும், நிலுவையில் உள்ள மின்னணு அபராத இரசீதுகள் குற்றவாளிகளுக்கு இந்திய அஞ்சல் துறை மூலம் அனுப்ப நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருவதாகவும் பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025)

(ஈ) போலி பதிவுகளின் சாத்தியக்கூறுகள்: பிற மாநிலங்களில் அதே வாகனத்திற்கு நிமிடங்களுக்குள் மின்னணு அபராத இரசீதுகள் வழங்குதல்:

மின்னணு அபராத இரசீது தரவுகளை பகுப்பாய்வு செய்ததில், படம் 2.13ல் சித்தரித்துள்ளபடி, தமிழ்நாட்டில் பதிவு செய்யப்பட்ட 127 சரக்கு வாகனங்களுக்கு இரண்டு வெவ்வேறு மாநிலங்களில் 100 கிமீ முதல் 1,992 கிமீ வரையிலான தூரத்தில் 288 வினாடிகள் முதல் 26 மணி நேரம் வரையிலான கால தாமதத்துடன் மின்னணு அபராத இரசீதுகள் வழங்கப்பட்டிருப்பது தெரியவந்தது. இது தவிர, ஒரு சரக்கு வாகனத்திற்கு (TN78AY4132) இரண்டு மின்னணு அபராத இரசீதுகள் வழங்கப்பட்டதும் கவனிக்கப்பட்டது. ஒரே நாளில் (30/03/2024) 32 நிமிட காலத்திற்குள், இரண்டு இடங்களும் சுமார் 1,992 கிமீ தொலைவில் இருந்தபோதிலும் உத்தரப்பிரதேசத்தில் ஒரு மின்னணு அபராத இரசீதும் மற்றும்

படம் 2.13: 500 கிமீக்கு மேல் தொலைவிலுள்ள அதே வாகனத்திற்கு நிமிடங்களுக்குள் வழங்கப்பட்ட இரண்டு மின்னணு அபராத இரசீதுகளை காண்பிக்கும் வரைபடம்



கேரளாவில் மற்றொரு மின்னணு அபராத இரேசீதும் வழங்கப்பட்டது. எனவே, நகல் அல்லது போலி வாகனப் பதிவுகள் ஏற்படுவதற்கான சாத்தியக்கூறுகளை நிராகரிக்க முடியாது.

தணிக்கை மூலம் சுட்டிக்காட்டப்பட்ட நேர்வுகள், சம்பந்தப்பட்ட கள செயல்பாட்டாளர்களுடன் ஆராயப்பட்டு, சம்பந்தப்பட்ட அலுவலகத்தால் அறிக்கை அனுப்பப்படும் என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). இருப்பினும், கூறப்பட்டபடி எந்த பதிலும் வழங்கப்படவில்லை (டிசம்பர் 2025).

(உ) அமலாக்க நடவடிக்கைகளுக்கு பிற அரசு தரவுத்தளங்களைப் பயன்படுத்துவதை ஊக்குவித்தல்:

அமலாக்கத்தின் இணக்கத்தை வலுப்படுத்துவதற்கும், செயல்திறனை மேம்படுத்துவதற்கும், தற்போதுள்ள துறை நடவடிக்கைகளுக்கு கூடுதலாக வெளிப்புற தரவு ஆதாரங்களைப் பயன்படுத்துவது அவசியம். இந்த சூழலில், இந்திய தேசிய நெடுஞ்சாலை ஆணையத்தின் கீழ் உள்ள இராசம்பாளையம் சுங்கவரி தரவுகளிலிருந்து 2023-24 காலகட்டத்திற்கான தரவுத்தொகுப்பு பெறப்பட்டு, வாஹன் தரவுத்தளத்துடன் குறுக்குச் சரிபார்க்கப்பட்டது. குறுக்குச் சரிபார்ப்பு இணக்கத்தில் பின்வரும் குறிப்பிடத்தக்க இடைவெளிகளைக் வெளிக்காட்டியது:

- சுங்கச்சாவடி வழியாகச் சென்றதாக பதிவு செய்யப்பட்ட 6,131 வாகனங்கள் மோட்டார் வாகன (MV) வரி செலுத்தாமல் இயங்குவது கண்டறியப்பட்டது.
- 5,162 வாகனங்களுக்கு செல்லுபடியாகும் தகுதிச் சான்றிதழ்கள் இல்லை.
- காலாவதியான அனுமதிச்சீட்டுகளுடன் 811 வாகனங்கள் இயங்கின.
- 511 வாகனங்களுக்கு செல்லுபடியாகும் தகுதி மற்றும் அனுமதிச்சீட்டு இல்லாததோடு வரி நிலுவையும் உள்ளது.

இந்த காண்புரைகள் மோட்டார் வாகனச் சட்டங்களுக்கு அதிக இணக்கத்தை உறுதி செய்வதற்கும், வருவாய் வசூலை அதிகரிப்பதற்கும் மிகவும் சுறுசுறுப்பான அணுகுமுறையின் அவசியத்தை எடுத்துக்காட்டுகின்றன.

தணிக்கை காண்புரைகளை ஏற்றுக்கொண்டு தேவையான நடவடிக்கைகள் எடுக்க கவனத்தில் கொள்ளப்படும் என அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

2.4.16.2 போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களுக்கு பொருந்தும் குற்றங்களை போக்குவரத்து வாகனங்களுக்கு தவறாக பதிவு செய்தல்

மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 56ன்படி அனைத்து வாகனங்களுக்கும் FC கட்டாயமாகும். CMVR, 1989ன்படி, புதிய

போக்குவரத்து வாகனங்களுக்கான FC இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு செல்லுபடியாகும். அதன் பிறகு அதனை புதுப்பிக்க வேண்டும்.

மின்னணு அபராத இரீது தரவுகளின் பகுப்பாய்வில், 77,908 வாகனங்கள் செல்லுபடியாகும் FC இல்லாமல் சாலையில் இயங்குவது கண்டறியப்பட்டது. இதற்காக 2019-20 முதல் 2023-24 வரை பல்வேறு குற்றங்களுக்காக காவல் துறையால் அபராதம் விதிக்கப்பட்டது. தரவுகளின் தொடர்ந்த பகுப்பாய்வு, போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களுடன் பிரத்தியேகமாக தொடர்புடைய மீறலான “தலைக்கவசம் இல்லாமல் வாகனம் ஓட்டுதல்” போன்ற மின்னணு அபராத இரீதுகள் வழங்கப்பட்டதை சுட்டிக்காட்டியது. வாகனங்களின் இந்த தவறான வகைப்பாட்டின் விளைவாக போக்குவரத்து வாகனங்களுக்கு தவறாக அபராதம் விதிக்கப்பட்டது.

எனவே, இந்த பிரச்சினை தானியங்கி அபராத இரீதுகளை வழங்குவதற்கு முன்பு வாகனங்களின் துல்லியமான வகைப்பாட்டை உறுதி செய்வதற்காக மேம்பட்ட தரவு சரிபார்ப்பு நெறிமுறைகள் மற்றும் கணினி அளவிலான சோதனைகளின் அவசியத்தை எடுத்துக்காட்டுகிறது இதை ஏற்றுக்கொண்ட அரசு தானியங்கி மின்னணு அபராத இரீதுகளை வழங்குவதற்கு முன்பு வாகனத்தின் துல்லியமான வகைப்பாடு உறுதி செய்யப்படும் என்றும் பிழை சரிசெய்யப்படும் என்றும் பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

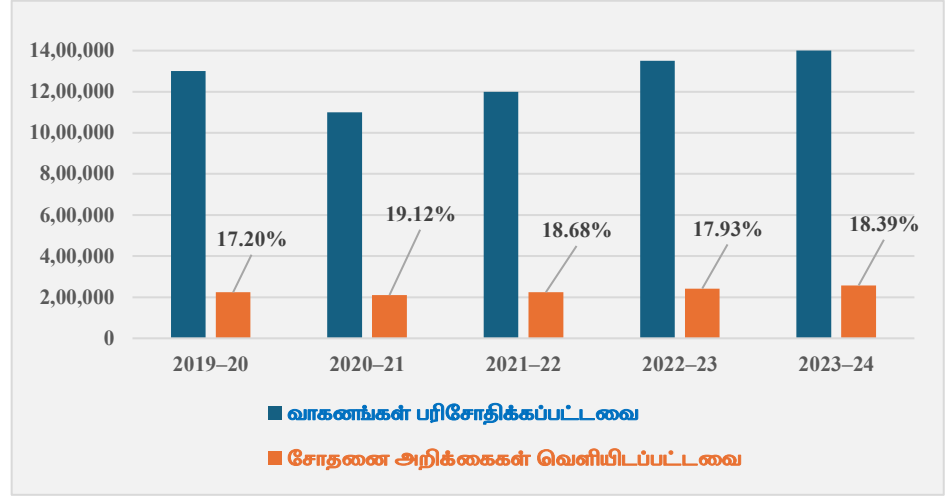
2.4.16.3 சரிபார்ப்பு அறிக்கைகள் போதுமான அளவில் வழங்கப்படவில்லை

MVIக்கள் மற்றும் வட்டார போக்குவரத்து அதிகாரிகள், வாகனங்களை காலமுறைதோறும் ஆய்வு செய்து சோதனை அறிக்கைகளை வழங்குவதற்கான இலக்கை நிர்ணயித்து TC அவ்வப்போது அறிவுறுத்தல்களை வழங்குகிறார். 2019-20 முதல் 2023-24 வரை RTOக்கள்/UOக்கள் சோதனை செய்த வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் இந்த காலகட்டத்தில் வழங்கப்பட்ட சோதனை அறிக்கைகளின் எண்ணிக்கை (இணைப்பு 2.14) கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

இது தொடர்பாக, தணிக்கை

(அ) 2019-20 முதல் 2023-24 வரை சோதனை செய்யப்பட்ட வாகனங்களின் எண்ணிக்கை குறித்து வெளியிடப்பட்ட சோதனை அறிக்கைகளின் சராசரி 18 விழுக்காடாக இருந்தது. வழங்கப்பட்ட சோதனை அறிக்கைகளின் போதாமை படம் 2.14 இல் வெளிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது;

படம் 2.14: சோதனை அறிக்கைகள் வழங்குவது போதாமை



- (ஆ) 2020-21 முதல் ஒவ்வொரு ஆண்டும் வசூல் நிலுவை அதிகரித்து வருகிறது. சராசரியாக, 58 விழுக்காட்டிற்கும் அதிகமான சோதனை அறிக்கைகளின் வசூல் நிலுவையில் உள்ளது;
- (இ) 2019 முதல் 2024 வரை வசூலிக்க உத்தேசிக்கப்பட்ட வரியின் அளவு அதே காலகட்டத்தில் வசூலிக்கப்பட்ட வரியை விட மிகவும் குறைவாக (13 விழுக்காடு) இருந்தது. இருப்பினும் வசூலிக்கப்படவேண்டிய சோதனை அறிக்கைகளின் எண்ணிக்கை வசூலிக்கப்பட்ட சோதனை அறிக்கைகளை விட அதிகமாக இருந்தது;
- (ஈ) கூட்டுக் கட்டணத்தின் பெரும் பகுதி (74 விழுக்காடு) இதுவரை வசூலிக்கப்படவில்லை;
- (உ) 2021 முதல் 2024 வரை நிலுவையில் உள்ள ₹251 கோடி வரி மற்றும் கூட்டு கட்டணம் மிக அதிகமாக இருந்தது. இது நிலுவையில் உள்ள மொத்த தொகையில் 76 விழுக்காடாகும் என்பதை கவனித்தது.

இதை ஏற்றுக்கொண்டு, போதுமான மனித வளம் இல்லாததே நிலுவைக்கு காரணம் என்று அரசு (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

2.4.16.4 சோதனை அறிக்கைகளை அனுப்புவதில் தாமதம்

அனைத்து சோதனை அறிக்கைகளையும் POS சாதனங்கள் மூலம் வழங்குமாறு TC அறிவுறுத்தினார் (பிப்ரவரி 2023). 2023-24 காலகட்டத்தில் 10,53,614 வாகனங்கள் சோதிக்கப்பட்டன மற்றும் 1,93,723 சோதனை அறிக்கைகள் (அச்சிடப்பட்ட பிரதி மற்றும் POS இரண்டும்) வழங்கப்பட்டன என்பதை தணிக்கை கவனித்தது. ஒரு உதாரண நேர்வு கீழே விவாதிக்கப்பட்டுள்ளது:

2023-24 காலகட்டத்தில் RTO திருச்சி (கிழக்கு) மொத்தம் 706 (128-திருச்சி கிழக்கு; 578-பிற RTOக்கள்) அச்சிடப்பட்ட சோதனை அறிக்கைகள் வழங்கியது. அச்சிடப்பட்ட சோதனை அறிக்கைகள் 235 நாட்கள் வரையிலான தாமதத்துடன் அந்தந்த RTOக்களுக்கு தபால்

மூலம் அனுப்பப்பட்டன. TCயின் அறிவுறுத்தல் (பிப்ரவரி 2023) இருந்தபோதிலும் அச்சிடப்பட்ட சோதனை அறிக்கைகள் வழங்குவது தொடர்ந்தது.

இதை ஏற்றுக்கொண்டு 706 சோதனை அறிக்கைகளின் விவரங்கள் சம்பந்தப்பட்ட RTOக்களிடமிருந்து பெற்றவுடன், தணிக்கைக்கு வழங்கப்படும் என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). இருப்பினும், கூறப்பட்டபடி எந்த பதிலும் வழங்கப்படவில்லை (டிசம்பர் 2025).

2.4.16.5 தடுத்து வைக்கப்பட்டுள்ள வாகனங்களை ஏலம் விடாதது

TNMVT விதிகள், 1974ன் விதி 9-Aன்படி, மோட்டார் வாகனங்கள் பறிமுதல் செய்யப்பட்ட அல்லது தடுத்து வைக்கப்பட்டுள்ள இடத்தின் வட்டார போக்குவரத்து அதிகாரி, பறிமுதல் செய்யப்பட்ட அல்லது தடுத்து வைக்கப்பட்ட மோட்டார் வாகனங்களை ஏலத்தில் விற்க அங்கீகரிக்கப்பட்ட அதிகாரியாக இருப்பார். வரி செலுத்தாததற்காகவோ



படம் 2.15: RTO, சேலம் (மேற்கு)

அல்லது பிற நேர்வுகளுக்காகவோ பறிமுதல் செய்யப்பட்ட ஒவ்வொரு வாகனத்தின் மதிப்பையும் வாகனங்கள் ஏலம் விடப்படுவதற்கு முன்பு மதிப்பீடு செய்ய வேண்டும் என்று TC தெளிவுபடுத்தினார்⁸² (ஆகஸ்ட் 2006). அதன்படி, பறிமுதல் செய்யப்பட்ட மற்றும் உரிமை கோரப்படாத வாகனங்களை ஏலம் விடுவதற்காக மண்டல அதிகாரி தலைவராக உள்ள நான்கு உறுப்பினர்களைக் கொண்ட ஒரு மதிப்பீட்டுக் குழு, ஒவ்வொரு வாகனத்தையும் மதிப்பிடுவதற்கு அமைக்கப்பட வேண்டும்.



படம் 2.16: RTO, நாகர்கோவில்



படம் 2.17: RTO, சென்னை (தென் மேற்கு)

இது தொடர்பாக, சேலம் (மேற்கு) RTO (படம் 2.15), நாகர்கோவில் (படம் 2.16) மற்றும் சென்னை (தென்மேற்கு) (படம் 2.17) ஆகிய இடங்களில் கூட்டு களசரிபார்ப்பின்போது, தடுத்து வைக்கப்பட்ட/ பறிமுதல் செய்யப்பட்ட வாகனங்கள் திறந்தவெளியில், எந்தவித கூரையும் இல்லாமல் வைக்கப்பட்டிருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. மேலும் பெரும்பாலான வாகனங்கள் பயனற்றதென கழிக்கப்பட்ட நிலையில் இருப்பது கண்டறியப்பட்டது.

இதை ஏற்றுக்கொண்ட அரசு (ஆகஸ்ட் 2025) ஏலம் விடப்பட வேண்டிய அந்த வாகனங்களுக்கு எதிராக வருவாய்/வரி/தணிக்கை ஏதேனும் நிலுவையில் உள்ளதா என்பதைக் கண்டறிய சம்பந்தப்பட்ட RTOக்களுக்கு அனுப்பியுள்ளதாக பதிலளித்தது. மெட்டல் ஸ்கிராப் டிரேட் கார்ப்பரேஷன் லிமிடெட் (Metal Scrap Trade Corporation Ltd-MSTC) உடன் ஒருங்கிணைந்து ஏலம் விடப்பட வேண்டிய வாகனங்களின் மதிப்பை நிர்ணயிக்க ஒரு குழுவும் உருவாக்கப்பட்டுள்ளது.

2.4.17 சாலை பாதுகாப்பு

சாலை பாதுகாப்பு என்பது சாலை பயனர்களுக்கு கடுமையான காயங்களை ஏற்படுவது மற்றும் உயிர் இழப்பைத் தடுக்கப் பயன்படுத்தப்படும் முறைகள் மற்றும் நடவடிக்கைகளைக் குறிக்கிறது. பெரும்பாலான சாலை விபத்துக்கள் மனித தவறுகளால் ஏற்படுகின்றன. இதைப் புரிந்துகொண்டு சாலை விபத்துக்களின் போக்கைக் கட்டுப்படுத்த, மாநில சாலை பாதுகாப்பு மன்றம், மாவட்ட சாலை பாதுகாப்பு குழு, சாலை பாதுகாப்பிற்கான உச்ச நீதிமன்ற குழு, வழிகாட்டு முகமை மற்றும் சாலை பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வு போன்ற பல சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை GoTNன் சாலை பாதுகாப்புக் கொள்கை (2007) அறிவித்தது.

2.4.17.1 சாலை பாதுகாப்பு மற்றும் கோவிட்-19 விழிப்புணர்வை முன்னெடுக்க விடுவிக்கப்பட்ட நிதியை பயன்படுத்தாதது

சாலை பாதுகாப்பு மற்றும் கோவிட்-19 விழிப்புணர்வுக்காக சாலை போக்குவரத்து மற்றும் நெடுஞ்சாலைத் துறை அமைச்சகம் விடுவித்த ₹6.35 கோடியை (ஜூன் 2020) GoTN, STAவுக்கு மாற்றம் செய்தது. பொதுப் போக்குவரத்தை கிருமி நீக்கம் செய்ய இதைப் பயன்படுத்துவதற்கான STAவின் ஆரம்ப முன்மொழிவு (நவம்பர் 2020) GoTNஆல் நிராகரிக்கப்பட்டது. அதைத் தொடர்ந்து, இரண்டு வருட தாமதத்திற்குப் பிறகு மாவட்ட ஆட்சியர்களுக்கு நிதியை மறு ஒதுக்கீடு செய்யுமாறு (ஜனவரி 2022) GoTN அறிவுறுத்தியது. இருப்பினும், மே 2025 வரை ₹6.35 கோடி பயன்படுத்தப்படவில்லை.

அரசு இதை ஏற்றுக்கொண்டு சாலை பாதுகாப்பு நிதி முறையாகப் பயன்படுத்தப்படும் என்று (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

2.4.17.2 மாவட்ட சாலைப் பாதுகாப்பு குழு மாதாந்திர கூட்டத்தை நடத்தாதது

GoTN அந்தந்த மாவட்டங்களில் மேற்கொள்ளப்படும் சாலை பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை ஆய்வு செய்ய மாவட்ட சாலை பாதுகாப்புக் குழுவை (DRSC) அமைத்தது (2008)⁸³. இந்தக் குழு மாவட்ட ஆட்சியர் தலைமையில் செயல்படுகிறது மற்றும் காவல்துறை கண்காணிப்பாளர் உறுப்பினர் செயலராக உள்ளார். இந்தக் குழு மாதத்திற்கு ஒரு முறை கூட வேண்டும். 2021ம் ஆண்டில் கோவிட் பொது முடக்கத்திற்குப் பிறகு

83 20/11/2008 தேதியிட்ட அரசாணை நிலை எண்.1566, உள் (போக்குவரத்து V) துறை.

சென்னை தவிர மற்ற அனைத்து மாவட்டங்களும் கிட்டத்தட்ட ஒவ்வொரு மாதமும் கூட்டத்தை நடத்தியுள்ளன.

தமிழ்நாடு அரசு, சென்னை மாநகரில் சாலை பாதுகாப்பு தொடர்பான பல்வேறு பிரச்சினைகளுக்கு தீர்வு காண சென்னை காவல் ஆணையர் தலைமையில் மாவட்ட சாலை பாதுகாப்புக் குழுவை அமைத்தது. மாநிலத்தின் பிற மாவட்டங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் சென்னை மாநகரில் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாக இருந்தபோதிலும், 2021 முதல் 2023 வரை சென்னை மாவட்டத்தில் எந்தவொரு கூட்டமும் நடத்தப்படவில்லை என்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது.

இது சுட்டிக்காட்டப்பட்டபோது, சென்னை மாவட்டத்திற்கான குழு ஜனவரி 2023ல் உருவாக்கப்பட்டது என்றும், நவம்பர் 2024ல் ஒரு கூட்டம் நடத்தப்பட்டது என்றும் STA பதிலளித்தது (ஜனவரி 2025).

இதனால், தமிழ்நாட்டின் பிற மாவட்டங்களைப் போலல்லாமல், அதிகரித்து வரும் விபத்து விகிதங்கள் இருந்தபோதிலும், சென்னையில் உள்ள DRSC, 2021 முதல் 2023 வரை சந்திக்கத் தவறிவிட்டது. இந்த நடவடிக்கை இல்லாமை நகரத்தின் அதிக விபத்து புள்ளிவிவரங்களுக்கு பங்களித்திருக்கலாம்.

சென்னை மாவட்டத்தில் 2021 மற்றும் 2023க்கு இடையில் கூட்டம் நடத்தப்படாததற்கு அரசிடம் மறுமொழி இல்லை (ஆகஸ்ட் 2025).

2.4.18 கண்காணிப்பு மற்றும் பிற ஒழுங்குமுறை சிக்கல்கள்

2.4.18.1 ஒருங்கிணைப்பு நிறுவனங்களால் நடத்தப்படும் வணிகத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கான விதிகளை வகுப்பதில் தாமதம்

மோட்டார் வாகன (திருத்தம்) சட்டம், 2019, அதன் பரப்பிற்குள் ஒருங்கிணைப்பு நிறுவனங்களை சேர்க்க மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1988ன் பிரிவு 93ஐ திருத்தியுள்ளது. இதன்படி, ஒருங்கிணைப்பு நிறுவனங்கள் என்பது ஒரு மின்னணு இடைத்தரகர் ஆகும். இது பயணிகளையும் ஓட்டுநர்களையும் மோட்டார் வாகனங்கள் மூலம் போக்குவரத்துக்கு இணைக்கிறது. மேலும், முகவர்கள், பரிந்துரைப்பவர்கள் மற்றும் ஒருங்கிணைப்பாளர்களின் உரிமத்திற்காக மோட்டார் வாகன ஒருங்கிணைப்பாளர் வழிகாட்டுதல்கள் 2020⁸⁴ MoRTH வெளியிட்டது. இந்த வழிகாட்டுதல்கள் மாநில அரசுகளால் போக்குவரத்து ஒருங்கிணைப்பு நிறுவனங்களுக்கு உரிமங்களை வழங்குவதற்கும் அவர்களின் வணிகத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கும் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும். இது தொடர்பாக, தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன ஒருங்கிணைப்பு நிறுவன விதிகள், 2023 என்ற வரைவை STA தயாரித்து (நவம்பர் 2023) GoTN ஒப்புதலுக்காக அனுப்பியது. பின்னர், MoRTHதால் வெளியிடப்பட்ட மோட்டார் வாகன ஒருங்கிணைப்பு நிறுவன

84 கோப்பு எண் 16011/9/2019-T உள்ள 27/11/2020 தேதியிட்ட மற்றும் கோப்பு எண் RT-16011/9/2019-T உள்ள 08/12/2020 தேதியிட்ட MoRTH கடிதம்.

வழிகாட்டுதல்கள் 2024 வரைவின் அடிப்படையில் வரைவு விதிகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. வரைவு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன ஒருங்கிணைப்பு நிறுவன விதிகள், 2024, 3 ஜூலை 2024 அன்று அரசு ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டது. இருப்பினும், அரசு ஒப்புதல் நிலுவையில் உள்ளது (நவம்பர் 2024).

இதை ஏற்றுக்கொண்டு அரசின் தீவிர பரிசீலனையில் உள்ளது என்றும் விரைவில் உத்தரவுகள் வெளியிடப்படும் என்றும் அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025). இருப்பினும், கூறப்பட்டபடி எந்த பதிலும் வழங்கப்படவில்லை (டிசம்பர் 2025).

2.4.18.2 பிற மாநில பதிவு ஆம்னி பேருந்துகள் மீது அனைத்திந்திய சுற்றுலா அனுமதி (All India Tourist Permit) மீறல்களுக்கு எதிரான அமலாக்க நடவடிக்கைகள்

பிற மாநிலங்களில் பதிவு செய்யப்பட்ட ஆம்னி பேருந்துகள் தமிழ்நாட்டில் நிலைப் பேருந்துகளாக இயங்கி வருகின்றன. அதே நேரத்தில் அந்தந்த சொந்த மாநிலங்களில் சாலை வரிகளை தொடர்ந்து செலுத்துகின்றன. இதனால் மாநிலத்திற்கு கணிசமான வருவாய் பற்றாக்குறை ஏற்பட்டுள்ளது. இந்தப் சிக்கல்களைத் தடுக்க, ஜூன் 2024 வரை காலக்கெடுவை நிர்ணயித்து, பிற மாநிலங்களில் பதிவுசெய்யப்பட்டு தமிழ்நாட்டிற்குள் தொடர்ந்து இயங்கி வரும் அனைத்து ஆம்னி பேருந்துகளும், தமிழ்நாட்டில் தங்கள் வாகனங்களை மீண்டும் பதிவு செய்யுமாறு GoTN உத்தரவிட்டது. இருப்பினும், பதிவுகளின் ஆய்வில், ஏப்ரல் 2025 நிலவரப்படி தமிழ்நாட்டில் 415 பிற மாநில பதிவு ஆம்னி பேருந்துகள் GoTN உத்தரவுகளை மீறி இயங்குகின்றன என்பது கவனிக்கப்பட்டது. இந்த வாகனங்களில் 393 பேருந்துகளை (95 விழுக்காடு) 21 நபர்கள் வைத்திருப்பதை தணிக்கை கண்டறிந்தது. எனவே, பிற மாநிலங்களில் பதிவு செய்யப்பட்டு தமிழ்நாட்டிற்குள் இயங்கும் ஆம்னி பேருந்துகளின் செயல்பாடு மாநில வருவாய் இழப்பிற்கு வழிவகுக்கிறது. இது முன்னுரிமை அடிப்படையில் தீர்க்கப்பட வேண்டும்.

தமிழகத்திற்குள் நுழையும் பிற மாநில ஆம்னி பேருந்துகளை சரிபார்க்கவும், முறைகேடுகளுக்கு வரி மற்றும் கூட்டுத்தொகை கட்டணம் வசூலிக்கவும் அனைத்து எல்லை சோதனைச் சாவடிகளும் அறிவுறுத்தப்படுவதாக அரசு ஒப்புக் கொண்டு (ஆகஸ்ட் 2025) பதிலளித்தது.

2.4.19 பிற நேர்வுகள்

தமிழ்நாடு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டு நிதி அமைக்கப்படாதது:

TNMVT சட்டம், 1974ன் பிரிவு 10ன்படி தமிழ்நாடு ஊரகச் சாலைகள் மேம்பாட்டு நிதியத்தை (Tamil Nadu Rural Road Development Fund-TNRRDF) GoTN அமைக்க வேண்டும். கிராமப்புறங்களில் பொது சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்கும் பராமரிப்பதற்கும் வரியில் 10 விழுக்காட்டிற்கு மிகாமல் செலுத்தப்பட வேண்டும். இது தொடர்பாக, GoTN, TNRRDFஐ அமைக்கவில்லை என்பதையும் நிதிக்கான

செயல்பாட்டு வழிகாட்டுதல்களை வெளியிடவில்லை என்பதையும் (ஜூலை 2024) தணிக்கை கவனித்தது.

TNRRDFஐ அமைப்பது அரசின் செயல்பாட்டில் உள்ளது என்று அரசு பதிலளித்தது (ஆகஸ்ட் 2025).

பரிந்துரை 2.7

துறை

(அ) போக்குவரத்து விதிமீறல்களைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கும், சாலை பாதுகாப்பை மேம்படுத்துவதற்கும் தற்போதுள்ள அமலாக்க பொறிமுறையை வலுப்படுத்தலாம் மற்றும்

(ஆ) தரவை ஒருங்கிணைத்து மீறுபவர்களைக் கண்காணிக்கவும் அடையாளம் காணவும் பங்குதாரர்களுடன் கூட்டு கட்டணத்தை வசூலிக்கலாம்.

2.4.20

முடிவுரை

குறிப்பிடத்தக்க தாமதங்கள் மற்றும் நடைமுறை சிக்கல்கள் இருந்ததால் GoTNக்கு வருவாய் இழப்பு ஏற்பட்டது என்பதை வாகன பதிவு செயல்முறையின் பகுப்பாய்வு வெளிப்படுத்துகிறது. மேலும், கிடைக்கக்கூடிய விருப்ப எண்கள் குறித்து வெளிப்படைத்தன்மை இல்லாததாலும் மற்றும் பல ஒதுக்கீடுகளுக்கு ஒரே அலைபேசி எண்களைப் பயன்படுத்துவதாலும், பதிவுச் செயல்பாட்டில் முன்னேற்றம்/சீர்திருத்தம் தேவைப்படுகிறது. அரசாணையின் காலக்கெடுவை மீறி BS-IV வாகனங்களின் சட்டவிரோதமாக பதிவு, G-வரிசை வாகனங்களை தனியார் வாங்குதல், ஒரே/தவறான அடிச்சட்ட எண்களைக் கொண்ட வாகனங்கள் மற்றும் பதிவின் போது வாகனங்களை தவறாக வகைப்படுத்துதல் ஆகியவை அமைப்பில் கட்டுப்பாடுகள் மற்றும் செயல்திறன் இல்லாததைக் காட்டுகின்றன என்பதையும் காண்புரைகள் சுட்டிக்காட்டுகின்றன.

DL வழங்குவதில் நம்பத்தகாத பிறந்த தேதி, தவறான அலைபேசி எண்கள் மற்றும் செல்லாத ஆதார் எண் தவிர ஒரே நாளில் அசாதாரண எண்ணிக்கையிலான ஓட்டுநர் சோதனைகள் நடத்தப்பட்டது. மேலும், செல்லுபடியாகாத பதிவு எண்கள், இல்லாத வாகனங்களைப் பயன்படுத்துவதைக் குறிக்கின்றன. செல்லுபடியாகும் அனுமதிசீட்டு மற்றும் தகுதி சான்றிதழ் இல்லாமல் வாகனம் இயக்குவது, தகுதி சோதனை நடத்தாமல் FC வழங்குவது போன்ற நேர்வுகள் சாலை பாதுகாப்பிற்கு அச்சுறுத்தலை ஏற்படுத்துகின்றன.

மின்னணு கட்டண முறைமையில் ஒத்திசைவு பொறிமுறை இல்லாதது நிதி நிர்வாகத்தில் உள்ள பலவீனத்தை சுட்டிக்காட்டுகிறது. 2019-20 முதல் 2023-24 காலகட்டத்தில் பல்வேறு வாகனங்களை வாங்குபவர்களிடமிருந்து ₹1,753 கோடி வருவாய் வசூலிக்காதது, நிதி இழப்புக்கு வழிவகுப்பதோடு வருவாய் கசிவைத் தடுப்பதிலும், வருவாய்

வசூலில் செயல்திறனைத் தடுப்பதிலும் துறையின் மந்தமான அணுகுமுறையை காட்டுகிறது.

ஐம்பத்தைந்து விழுக்காட்டிற்கும் அதிகமான RTOக்களில், சரியான ஓட்டுநர் சோதனை தடங்கள் இல்லாததால், பொது சாலைகள் அல்லது தனியார் மைதானங்களில் சோதனைகள் நடத்தப்பட வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்பட்டது. இந்த பற்றாக்குறை ஓட்டுநர் மதிப்பீட்டு தரத்தில் சமரசம் செய்து கொள்வதோடு பாதுகாப்பு கவலைகளையும் எழுப்புகிறது. இதேபோல், AFMS மற்றும் RVSF போன்ற நவீன வசதிகள் தமிழ்நாட்டில் செயல்படுத்தப்படவில்லை. ஐம்பத்தினான்கு விழுக்காட்டிற்கும் அதிகமான தொழில்நுட்ப பணியிடங்கள் காலியாக இருப்பதால் முக்கியமான பணியாளர் பற்றாக்குறை, சேவை வழங்கல் மற்றும் சாலை பாதுகாப்பை பாதிக்கிறது. MVI-II பிரிவில் 93 விழுக்காடு காலியிடங்கள் துறை வழங்கும் சேவைகளை மேலும் பாதிக்கிறது.

மின்னணு வடிவம் மூலம் மின்னணு அபராத இரசீது குறித்த TCன் அறிவுறுத்தல்களை அமலாக்க அதிகாரிகள் பின்பற்றாதது, வாஹன், சாரதி, மின்னணு அபராத இரசீது போன்ற தற்போதுள்ள தொகுதிகளுடன் ஒருங்கிணைப்பு இல்லாதது, திறமையான மேற்பார்வை மற்றும் அமலாக்கத்தை தடுப்பதோடு பல மீறல்கள் சரிபார்க்கப்படாமல் இருக்க அனுமதிக்கிறது. இந்த முறைகேடுகள், வருவாய் வசூலில் உள்ள இடைவெளிகளுடன் இணைந்து பொது நிதி கசிவு மற்றும் பலவீனமான அமலாக்க வழிமுறைகளுக்கு வழிவகுத்தன.