अध्याय 4

वाहनों पर कर

अध्याय–4: वाहनों पर कर

4.1 कर प्रशासन

परिवहन विभाग राज्य में वाहनों पर कर का आरोपण एवं संग्रहण, मोटर वाहन अधिनियम 1988, केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989, बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम 1994, और बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली, 1994 के अनुसार करता है। विभाग का नेतृत्व सरकार के स्तर पर प्रधान सचिव द्वारा और विभागीय स्तर पर राज्य परिवहन आयुक्त द्वारा किया जाता है। मुख्यालय में दो संयुक्त राज्य परिवहन आयुक्तों द्वारा राज्य परिहवन आयुक्त की सहायता की जाती है। राज्य को नौ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों[1] तथा 38 जिला परिवहन कार्यालयों में बाँटा गया है। उन्हें, मोटर वाहन निरीक्षक सहायता करते हैं। राज्य में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों का मुख्य कार्य वाहनों को रोड परमिट निर्गत करना है और मोटर वाहनों का निबंधन, फीस और करों का आरोपण एवं संग्रहण एवं चालक अनुज्ञप्ति निर्गत करने का उत्तरदायित्व, जिला परिवहन पदाधिकारियों को सौंपा गया हैं।

4.2 लेखापरीक्षा के परिणाम

वर्ष 2018–19 के दौरान लेखापरीक्षा ने परिवहन विभाग की 49 इकाईयों में से पाँच[2] के अभिलेखों का नमूना जाँच किया। वर्ष 2017–18 के दौरान विभाग द्वारा संग्रह किया गया राजस्व ₹ 1,599.51 करोड़ था, जिसमें से लेखापरीक्षित इकाईयों ने ₹ 378.14 करोड़ संग्रह किए। 3,01,720 मामलों (कुल 3,09,477 मामलों में से) की लेखापरीक्षा जाँच में करों और सड़क सुरक्षा उपकरों का नहीं/कम वसूली, परिवहन वाहनों से उद्ग्रहणीय कर वसूल नहीं किया जाना एवं अन्य अनियमितताएँ ₹ 545.13 करोड़ से सन्निहित 2,70,998 मामले (76 अवलोकनों) उजागर हुए। इसके अलावा, जून 2019 और फरवरी 2020 के बीच वाहनों पर कर एवं शुल्क के वसूली एवं संग्रहण का एक विस्तृत अनुपालन लेखापरीक्षा किया गया, जिसमें लेखापरीक्षा ने ₹ 281.13 करोड़ से सन्निहित अनियमितताएँ पाई गयी। विवरणी **तालिका 4.1** में दिखाया गया है।

तालिका 4.1: लेखापरीक्षा का परिणाम

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	श्रेणियाँ	अवलोकनों की संख्या	राशि
1.	मोटर वाहनों पर कर एवं शुल्क के वसूली एवं संग्रहण की विस्तृत अनुपालन लेखापरीक्षा	**1**	**281.13**
2.	मोटर वाहन करों की वसूली नहीं किया जाना	2	7.59
3.	ट्रैक्टर (वाणिज्य) से एकमुश्त कर का वसूली कम/नहीं किये जाने के कारण सरकारी राजस्व का नुकसान	2	0.38
4.	वाहनों के फिटनेस प्रमाण पत्र के नवीनीकरण नहीं किये जाने के कारण सरकारी राजस्व की हानि	1	7.23
5.	*वाहन*–4.0 सॉफ्टवेयर में सड़क सुरक्षा उपकर के गलत परिमापन के कारण सड़क सुरक्षा उपकर के रूप में सरकारी राजस्व का नुकसान	2	6.13
6.	सामानों की खरीद के लिए आपूर्तिकर्ता को भुगतान के लिए धन की अनियमित निकासी	1	42.23
7.	ऋण के मूलधन एवं ब्याज की वसूली नहीं होने के परिणामस्वरूप सरकार को हानि	1	413.71
8	अन्य	67	67.86
कुल		**77**	**826.26**

विभाग ने अप्रैल 2018 से अप्रैल 2020 के दौरान 43 मामलों में ₹ 5.65 करोड़ के कम आरोपण, कम वसूली एवं अन्य कमियों को स्वीकार किया जो 2018–19 से पहले इंगित किया गया था। 2018–19 के मामलों और पहले के वर्षों के शेष मामलों के जवाब अप्राप्त था (मई 2020)।

---

1 भागलपुर, दरभंगा, छपरा, गया, मुंगेर, मुजफ्फरपुर, पटना, पूर्णिया और सहरसा।

2 **जिला परिवहन कार्यालय**–पटना और पूर्णिया, **क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार**–पटना और पूर्णिया एवं **राज्य परिवहन आयुक्त का कार्यालय**।

4.3 मोटर वाहनों पर कर एवं शुल्क के आरोपण एवं संग्रहण की विस्तृत अनुपालन लेखापरीक्षा

4.3.1 परिचय

राज्य में वाहनों पर करों की वसूली एवं संग्रहण मोटर वाहन अधिनियम, 1988, केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989, बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम 1994, बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली 1994, बिहार मोटर वाहन नियमावली 1992 एवं परिपत्र तथा समय–समय पर जारी किये गए सरकारी आदेश के प्रावधानों द्वारा नियंत्रित है। वाहनों पर करों से वार्षिक प्राप्तियों का विवरण और सरकारी राजस्व में इसकी हिस्सेदारी **तालिका 4.2** में दी गई है।

तालिका 4.2: वाहनों पर करों से प्राप्तियाँ

(₹ करोड़ में)

वर्ष	वाहनों पर करों से वार्षिक प्राप्तियाँ	राज्य की कुल प्राप्तियाँ	राज्य की कुल प्राप्तियाँ के सापेक्ष वार्षिक प्राप्तियाँ का प्रतिशत
2016–17	1,256.67	1,05,584.98	1.19
2017–18	1,599.50	1,17,446.74	1.36
2018–19	2,085.94	1,31,793.45	1.58

(स्रोतः वित्त लेखे, बिहार सरकार)

परिवहन विभाग का मुख्य कार्य निबंधन प्रमाणपत्र, चालक अनुज्ञप्ति, फिटनेस प्रमाण पत्र, व्यापार प्रमाण पत्र, राष्ट्रीय परमिट, अनुबंध ढुलाई परमिट, राज्य ढुलाई परमिट आदि निर्गत करना एवं मोटर वाहनों पर शुल्क, अर्थदण्ड एवं करो के आरोपण और संग्रहण के माध्यम से बिहार राज्य में मोटर परिवहन को विनियमित करना हैं। परिवहन विभाग को किसी भी वाहन को बिना प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र नहीं रखने या बनाये रखने, बिहार में संचालित या परिचालित नहीं करने को सुनिश्चित करने का अधिकार है।

विभाग के प्रमुख कार्यों को दो कम्प्यूटर एप्लीकेशन सॉफ्टवेयर अर्थात **सारथी** (विभिन्न चालक अनुज्ञप्ति जारी करने और शुल्क के भुगतान के लिए विकसित एक एप्लीकेशन) और ***वाहन*** (वाहनों के निबंधन और सड़क शुल्क के भुगतान के लिए विकसित एक एप्लीकेशन) का उपयोग करके फीस और करों के संग्रहण के लिए क्रमशः मई 2008 एवं फरवरी 2009 से कम्प्यूटरीकृत किया गया था। वर्तमान में उन्नत संस्करण यानी **वाहन** 4.0 और **सारथी** 4.0 का उपयोग क्रमशः जनवरी 2017 और मार्च 2018 से किया जा रहा है, जिसमें वाहनों के निबंधन/चालक अनुज्ञप्ति जारी करने से पहले कर/शुल्क की वसूली के लिए अनिवार्य प्रावधान हैं। निबंधित वाहनों और चालक अनुज्ञप्तियों की संख्या का विवरण निम्नानुसार है:

तालिका 4.3: निबंधित वाहनों एवं निर्गत चालक अनुज्ञप्तियों का विवरण

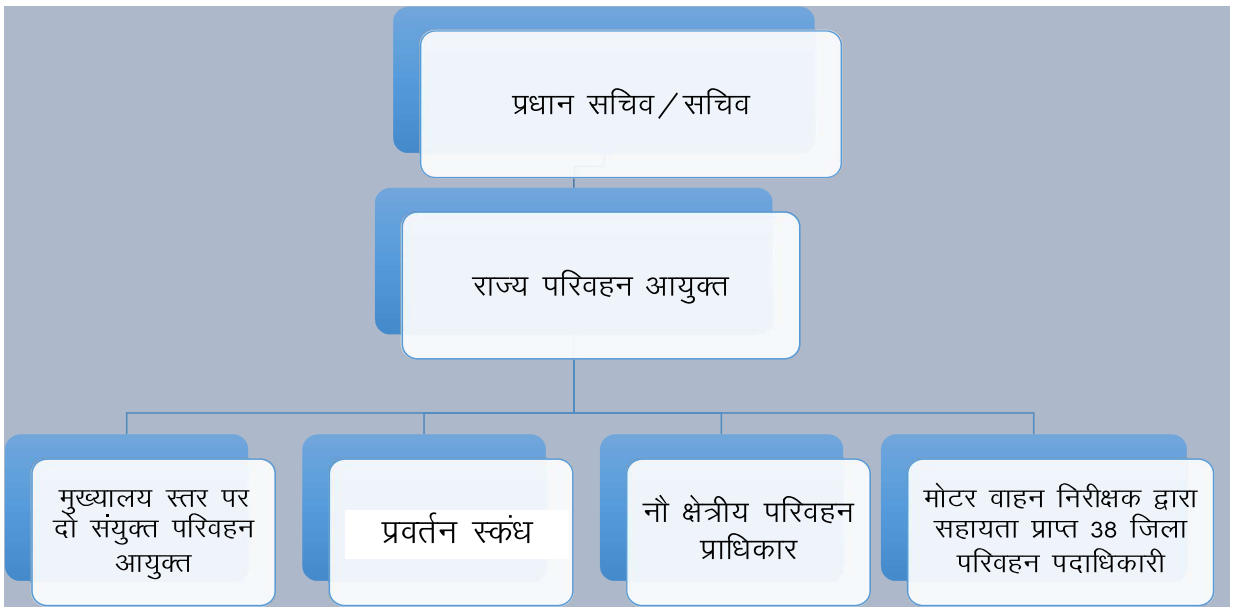
वर्ष	वर्ष के दौरान निबंधित कए गए वाहनों की संख्या	वर्ष के दौरान जारी किए गए चालक अनुज्ञप्ति की संख्या
2016–17	7,63,618	4,44,295
2017–18	11,18,075	3,28,703
2018–19	11,89,161	2,04,618

4.3.2 संगठनात्मक ढांचा

सरकार स्तर पर परिवहन विभाग, प्रधान सचिव/सचिव द्वारा प्रशासित है तथा राज्य परिवहन आयुक्त, विभाग के सर्वोच्च स्तर हैं। राज्य को नौ क्षेत्रिय परिवहन प्राधिकारों तथा 38 जिला

परिवहन कार्यालयों एवं पाँच जाँच चौकी में बॉटा गया है। उनके उत्तरदायित्वों के निर्वहन हेतु मोटर वाहन निरीक्षकों एवं प्रवर्तन उप निरीक्षकों[3] द्वारा सहायता की जाती है।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार राज्य के भीतर वाहनों के परिवहन के लिए परमिट जारी करते है और राज्य परिवहन आयुक्त फिटनेस मानदंड की पूर्ति के लिए लागू परमिट शुल्क जमा करने पर अंतर राज्य परमिट जारी करते हैं एवं जिला परिवहन अधिकारी मोटर वाहनों से संबंधित कर और शुल्क के आरोपण और संग्रहण का काम करते है। विभाग का संगठनात्मक ढांचा निम्नानुसार है।



4.3.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा इस दृष्टि के साथ किया गया कि पता लगाया जा सके कि क्या:

- अधिनियमों तथा नियमावली के प्रावधान एवं विभाग के निर्देश राजस्व की सुरक्षा के लिए पर्याप्त थे और वाहन/सारथी में उचित रूप से परिमापित किए गए थे;
- मोटर वाहन कर, शुल्क और अर्थदण्ड का आरोपण एवं संग्रहण तथा सरकार के खाते में इसका प्रेषण संबंधित अधिनियम और नियमावली के अनुसार किया जाता है;
- विभाग के पास कर, अर्थदण्ड और शुल्क के आरोपण एवं संग्रहण करने एवं परमिट, अनुज्ञप्ति और प्रमाण पत्र जारी करने के लिए पर्याप्त और मजबूत आंतरिक नियंत्रण और निगरानी प्रणाली थी।

4.3.4 लेखापरीक्षा मानदंड

निम्नलिखित लेखापरीक्षा मानदंड में शामिल है:

- मोटर वाहन अधिनियम, 1988;
- केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989;
- बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994;
- बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली, 1994;
- बिहार मोटर वाहन नियमावली, 1992;
- विभाग द्वारा समय–समय पर जारी किए गए अधिसूचनाएँ, परिपत्रों, कार्यकारी और विभागीय आदेशों और निर्देशों;

[3] राज्य परिवहन आयुक्त के कार्यालय से संबंद्ध राज्य में 39 प्रवर्तन उप–निरीक्षक है और जिलो में तैनात किए गए है और 24 मोटर वाहन निरीक्षक संबंधित जिला परिवहन कार्यालयों के नियंत्रण और पर्यवेक्षण के अंतर्गत जिला स्तर पर नियुक्त किए गए है।

- बिहार और ओड़िसा लोक माँग और वसूली अधिनियम, 1914;
- बिहार कोषागर संहिता, 2011;
- कार्यकारी व्यवसाय के नियम;
- बिहार वित्तीय नियमावली।

4.3.5 लेखापरीक्षा का क्षेत्र एवं कार्यपद्धति

वर्ष 2016–17 से 2018–19 की अवधि हेतु लेखापरीक्षा का संचालन जून 2019 से फरवरी 2020 के दौरान किया गया। लेखापरीक्षा के लिए इकाइयों के चयन के लिए, 38 जिलों को दो श्रेणियों 100 करोड़ एवं उससे अधिक राजस्व वाले जिलों तथा 100 करोड़ से कम राजस्व वाले जिलों में बाँटा गया। पहले श्रेणी से, 10 सबसे अधिक राजस्व उत्पादन करने वाले जिलों[4] का चयन किया गया था। दूसरे श्रेणी, से नालंदा को इस श्रेणी में शीर्ष पर रहने के कारण चयन किया गया, औरंगाबाद को चालक और प्रशिक्षण अनुसंधान संस्थान के लिए चयन किया गया था, कैमूर को जांच चौकी इकाई के लिए चयन किया गया और अन्य दो इकाइयाँ (अरवल और शिवहर) यादृच्छिक रूप से चयन किया गया। इसके अलावा, नौ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों में तीन (पटना, पूर्णिया और मुजफ्फरपुर) को यादृच्छिक रूप से लेखापरीक्षा के लिए चुना गया। राज्य परिवहन आयुक्त, बिहार सरकार को सर्वोच्च इकाई होने के कारण लेखापरीक्षा के लिए चुना गया था।

लेखापरीक्षा कार्यपद्धति में अन्तर्दृष्टि समझने के साथ सर्वोच्च इकाई स्तर पर कर प्रशासन से संबंधित अभिलेखों की जाँच, विभाग/एन.आई.सी. से आँकड़े प्राप्त करना, आँकड़ों का लेखापरीक्षा विश्लेषण, क्षेत्रीय इकाईयों (जिला परिवहन अधिकारियों एवं क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों) के अभिलेखों का लेखापरीक्षा साक्ष्य के लिए जाँच एवं सत्यापन, लेखापरीक्षा ज्ञापन, प्रश्नावली जारी करना और लेखापरीक्षित संस्थाओं से उत्तर प्राप्त करना एवं लेखापरीक्षा निष्कर्ष प्राप्त करने लिए आरंभिक सम्मेलन एवं अंतिम सम्मेलन का आयोजन करना शामिल था।

लेखापरीक्षा उद्देश्यों, इसकी कार्यप्रणाली, कार्यक्षेत्र, व्याप्ति, फोकस को समझाने और विभागीय दृष्टिकोण/शंकाओं को दूर करने के लिए परिवहन विभाग के उप सचिव के साथ 27 सितम्बर 2019 को एक प्रारंभिक सम्मेलन आयोजित किया गया। 19 अगस्त 2020 को परिवहन विभाग के सचिव के साथ एक अंतिम सम्मेलन किया गया जिसमे लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा की गई। विभाग की प्रतिक्रिया को लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में समुचित रूप से शामिल किया गया है।

4.3.6 अभिस्वीकृति

भारतीय लेखापरीक्षा एवं लेखा विभाग, लेखापरीक्षा को आवश्यक सूचना और अभिलेख उपलब्ध कराने हेतु परिवहन विभाग के सहयोग को स्वीकार करता है।

4.3.7 सकल राज्य घरेलू उत्पाद के सापेक्ष वाहनों पर करों से राजस्व की प्रवृति

सकल राज्य घरेलू उत्पाद के संबंध में वाहनों पर करों से राजस्व में बढ़ोत्तरी का अनुपात निम्न **तालिका 4.4** में दिया गया है।

तालिका–4.4: सकल राज्य घरेलू उत्पाद के सापेक्ष वाहनों पर करों की प्रवृति

विवरण	2016–17	2017–18	2018–19
सकल राज्य घरेलू उत्पाद (₹ करोड़ में)	3,23,004	3,56,768	3,94,350
सकल राज्य घरेलू उत्पाद के वृद्धि की दर	8.94	10.45	10.53
वाहनों पर करों से प्राप्त राजस्व (₹ करोड़ में)	1,256.67	1,599.51	2,085.94
वाहनों पर करों से प्राप्त राजस्व के वृद्धि की दर	16.23	27.28	30.41

[4] बेगूसराय, भागलपुर, दरभंगा, गया, पूर्वी चंपारण, मुजफ्फरपुर, पटना, पूर्णिया, सिवान और वैशाली।

विवरण	2016–17	2017–18	2018–19
सकल राज्य घरेलू उत्पाद में वाहनों पर कर का प्रतिशत में योगदान	0.39	0.45	0.53
सकल राज्य घरेलू उत्पाद के सापेक्ष वाहनों पर करो से राजस्व का बढ़ोत्तरी का अनुपात	1.82	2.61	2.89

(स्रोतः संबंधित वर्षों का राज्य का वित्त लेखा)

इसके अलावा, यह देखा गया कि बिहार के वाहनों पर कर का बढ़ोत्तरी का अनुपात इसके पड़ोसी राज्य जैसे झारखण्ड[5] और ओडिशा[6] से बेहतर है, जो इन राज्यों की तुलना में बिहार में बेहत्तर प्रशासन को दर्शाता है।

परिवहन विभाग की प्रणाली के मामले

4.3.8 अनियमित अधिसूचना के कारण एकमुश्त कर भुगतान करने वाले वाणिज्यिक वाहनों से सड़क सुरक्षा उपकर का कम आरोपण

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम के अनुसार, व्यक्तिगत वाहनों के निबंधन के समय वाहन के सम्पूर्ण काल हेतु, एकमुश्त कर का भुगतान करना था। पुनः, व्यक्तिगत वाहन (वाणिज्यिक वाहन) के अलावा वाहन को वार्षिक कर का भुगतान करना था। बिहार मोटर वाहन काराधान अधिनियम को विभिन्न वित्त अधिनियम (2011–16) के माध्यम से संशोधित किया गया था, जिसमें कुछ विशिष्ट श्रेणी के वाणिज्यिक वाहनो[7] के लिए एकमुश्त कर का प्रावधान लाया गया था, जो पहले वार्षिक कर के दायरे में आते थे।

परिवहन विभाग ने सड़क सुरक्षा उपकर के आरोपण हेतु बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 की धाारा 6 (क) के अंतर्गत अधिसूचना 2016 में जारी की। यह अधिसूचना यह प्रावधित करता है कि

- प्रत्येक वाहन, जो बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम की धारा 7 (1) (व्यक्तिगत) के अनुसार एकमुश्त कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है ऐसे वाहन के **मूल्य के एक प्रतिशत** की दर से एवं
- धारा 7 (1) के अनुसार एकमुश्त कर का भुगतान करने वाले वाहन के अलावा प्रत्येक वाहन जैसे वाणिज्यिक वाहन इस अधिनियम के तहत **वार्षिक कर के एक प्रतिशत की दर** से भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है।

अभिलेखों (टिप्पणपत्र) के जाँच से पता चलता है कि परिवहन विभाग ने अधिसूचना जारी करते समय सभी एकमुश्त कर भुगतान करने वाले वाहनों से उनके मूल्य के एक प्रतिशत की दर से सड़क सुरक्षा उपकर लगाने की मंजूरी दी थी। उक्त प्रस्ताव को वित्त विभाग की स्वीकृति भी प्राप्त थी। हालाँकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि उक्त अधिसूचना उन वाणिज्यिक वाहनों पर सड़क सुरक्षा उपकर को प्रावधित नहीं किया जो अपने निबंधन के समय एकमुश्त कर का भुगतान करने हेतु उत्तरदायी है।

नमूना जाँचित, जिला परिवहन कार्यालयों और जिला परिवहन कार्यालय सारण में वाहन डाटाबेस की जाँच से पता चला कि 81,177 वाणिज्यिक वाहन (तिपहिया–40,528; हल्के मालवाहक वाहन–25,297; कैब/टैक्सी–7,366 और ई–रिक्सा–7,986) आवश्यक एकमुश्त कर के भुगतान के पश्चात सितम्बर 2016 से मार्च 2019 के बीच निबंधित हुए थे। इसके अलावा, संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारी ने इन वाहनों पर एकमुश्त कर की एक प्रतिशत की दर से ₹ एक करोड़ सड़क सुरक्षा उपकर की वसूली की जो अनियमित था क्योंकि अधिसूचना में एकमुश्त कर के एक प्रतिशत, सड़क सुरक्षा उपकर लगाने का उल्लेख नही था। अधिसूचना (2016) केवल या तो देय वार्षिक कर के एक प्रतिशत की दर से या व्यक्तिगत वाहन के मूल्य के एक प्रतिशत की दर से सड़क सुरक्षा उपकर के आरोपण के बारे में बताता है।

---

5 2016–17 में 0.74, 2017–18 में 1.12 और 2018–19 में 1.57।

6 2016–17 में 1.05, 2017–18 में 3.93 और 2018–19 में 1.66।

7 2011–तिपहिया और हल्के मालवाहक वाहनों, 2013–मोटर कैब, 2014–ट्रैक्टर, 2016–ई–रिक्शा।

यदि सड़क सुरक्षा उपकर के आरोपण से संबंधित अधिसूचना (2016) केवल व्यक्तिगत वाहन के मूल्य के एक प्रतिशत के जगह सभी एकमुश्त कर भुगतान करने वाले वाहन के मूल्य के एक प्रतिशत की दर से सड़क सुरक्षा उपकर का प्रावधान करता तो, आरोप्य सड़क सुरक्षा उपकर ₹ 20.48 करोड़ होता, क्योंकि विभाग का उद्देश्य सभी एकमुश्त कर भुगतान करने वाले वाहनों से चाहे वे किसी श्रेणी के हो, उसके मूल्य के एक प्रतिशत की दर से सड़क सुरक्षा उपकर का आरोपण करना था।

जवाब में, विभाग ने कहा (जून 2020) कि केवल निजी (व्यक्तिगत) वाहन एकमुश्त कर की श्रेणी में आते है जो तथ्यात्मक रूप से गलत था क्योंकि बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम की धारा 7 (3) जैसा कि समय–समय पर संशोधित, वाणिज्यिक वाहनों के कुछ वर्ग से एकमुश्त कर लगाने को प्रावधित करता है। विभाग ने आगे अंतिम सम्मेलन (अगस्त 2020) में कहा कि वाणिज्यिक वाहनों पर अतिरिक्त बोझ नहीं डालने के उद्देश्य से वाणिज्यिक वाहनों से एकमुश्त कर के एक प्रतिशत की दर से सड़क सुरक्षा उपकर वसूलने का सरकार का (वित्त विभाग और राज्य मंत्रिमंडल का) निर्णय था, क्योकि इसका व्यापक प्रभाव था।

हालाँकि, लेखापरीक्षा वित्त विभाग और राज्य मंत्रिमंडल के निर्णय को सत्यापित नहीं कर सका (जैसा कि परिवहन विभाग ने अंतिम सम्मेलन में कहा था) क्योंकि ये अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे।

अनुशंसाः– अपेक्षित अधिसूचना/संशोधन द्वारा स्पष्ट किया जाना चाहिए कि एकमुश्त कर का भुगतान करने वाले वाणिज्यक वाहनों पर सडक सुरक्षा उपकर, एकमुश्त कर के एक प्रतिशत या वाहनों के मूल्य के एक प्रतिशत की दर से हो।

4.3.9 अधिभार आरोपण के लिए अनियमित अधिसूचना

विभिन्न शुल्क पर अधिभार आरोपण के लिए अनियमित अधिसूचना के कारण चालक अनुज्ञप्ति और प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति धारकों पर ₹ 18.52 करोड़ का अनुचित बोझ पड़ा।

लेखापरीक्षा ने राज्य सरकार द्वारा अधिभार आरोपण के लिए जारी किए गए (26 सितम्बर 2017) अधिसूचना की जाँच की और पाया कि मोटर वाहन अधिनियम 1988[8] की धारा 211 शुल्क आदि को प्रावधित करता है तथा किसी भी अधिभार के आरोपण को प्रावधित नहीं करता है। हालाँकि, बिहार सरकार ने विभिन्न सेवाओं को प्रदान करने के लिए निर्धारित विभिन्न शुल्क पर अधिभार लगाने की अधिसूचना जारी करने के लिए इसे गलत तरीके से लागू किया। क्षेत्रीय परिवहन आयुक्त के कार्यालय में संबंधित अभिलेखों/संचिकाओं को प्रस्तुत नहीं किये जाने के कारण उपरोक्त विभागों द्वारा वास्तविक अनुमोदन और पुनरीक्षण का पता लगाने और विश्लेषण करने के लिए लेखापरीक्षा संबंधित संचिका की जाँच नहीं कर सका। राष्ट्रीय सूचना केन्द्र पटना द्वारा उपलब्ध कराए गए आँकड़ों के अनुसार, विभाग द्वारा अप्रैल 2018 से 03 जनवरी 2019 की अवधि के दौरान चालक अनुज्ञप्ति और प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए निर्धारित शुल्क पर ₹ 18.52 करोड़ रूपये का अधिभार वसूला गया, इस प्रकार चालक अनुज्ञप्ति और प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति धारको पर अनुचित बोझ डाला गया।

विभाग ने अपने जवाब (जून और अगस्त 2020) में कहा कि केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली के नियम 32 और 81 में परीक्षण का संचालन करने या मूल्य वर्द्धित सेवा प्रदान करने के लिए उपयोग की जाने वाली स्वचालन और प्रौद्योगिकी की लागत को आवरण करने के लिए अतिरिक्त राशि लगाने का प्रावधान है। विभाग ने आगे कहा कि उपरोक्त नियमावली में परिभाषित अतिरिक्त राशि की वसूली के लिए मोटर वाहन अधिनियम की धारा 211 के तहत अधिभार लगाया गया था।

विभाग का जवाब सही नहीं था, क्योंकि उपरोक्त दोनों वर्णित नियम और मोटर वाहन अधिनियम की धारा 211 में अधिभार आरोपण को प्रावधित नहीं करते हैं। अतः अधिभार लगाने की अधिसूचना अनियमित थी।

---

[8] मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के धारा 211 यह प्रावधित करता है कि काई भी नियम, जिसे राज्य सरकार को इस अधिनियम के अंतर्गत बनाने का अधिकार दिया गया है, इस अधिनियम या इसके अंतर्गत बनाए गए किसी नियम के अनुसार अधिकारियों या प्राधिकारों द्वारा सेवाओं के प्रतिपादन के संबंध में ऐसे शुल्क के आरोपण को प्रावधित करता है।

4.3.10 व्यवसायी स्थल पर वाहनों के निबंधन की प्रणाली में कमी

निबंधन चिन्ह निर्दिष्ट करने के बाद वाहनो का वितरण सुनिश्चित करने के लिए किसी भी विवरणी, बाध्यकारी दायित्व के साथ–साथ व्यवसायियों के लिए निवारक उपाय का नहीं होना विभाग में कमजोर नियंत्रण तंत्र का संकेत है जिसके कारण सड़कों पर बिना निबंधित वाहनों के चलने के साथ–साथ वाहनों के निबंधन और करों और शुल्क के भुगतान में अनुचित देरी हुई।

केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 के नियम 42 में यह प्रावधान है कि कोई भी व्यापार प्रमाण पत्र धारक बिना निबंधन चाहे वह अस्थायी हो या स्थाई के किसी क्रेता को मोटर वाहन सुपुर्द नहीं करेगा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि *वाहन*–4 में व्यवसायी स्थल निबंधन प्रणाली बिहार के सभी 38 जिला परिवहन कार्यालयों मे क्रियाशील थी। ये व्यवसायी वाहनों के क्रेता से मोटर वाहन कर और निबंधन शुल्क संग्रहित कर रहे थे और ई–भुगतान/ऑन–लाइन प्रणाली के माध्यम से इस प्रकार से संग्रहित कर और शुल्क राज्य सरकार के खाते में प्रेषित कर रहे थे। तत्पश्चात वे *वाहन* पोर्टल पर निबंधन के लिए सभी प्रासंगिक दस्तावेज जैसे प्रपत्र–21 बिक्री प्रमाण पत्र, चालान की प्रति आदि अपलोड करते है। सभी आवश्यक दस्तावेजों को अपलोड करने और करों और शुल्क के भुगतान के बाद, व्यवसायी अपलोड किए गए दस्तावेजों की कागजी प्रति को मंजूरी के लिए संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारी/मोटर वाहन निरीक्षक को प्रस्तुत करते है। अनुमोदन होने पर, *वाहन*–4 नए वाहन के लिए निबंधन चिन्ह सृजित करता है। इस प्रक्रिया में, एक नए वाहन के निबंधन के लिए *वाहन* पोर्टल में दो से सात दिन परिमापित की गई है।

वाहन डाटाबेस में व्यवसायी तालिका की जाँच के दौरान, लेखापरीक्षा ने सभी नमूना जाँचित जिलों में पाया कि 4,38,118 वाहनों में से 4,23,897 वाहनों के मामले में 488 अधिकृत व्यवसायियों ने एक दिन से 1997 दिनों के विलम्ब से मोटर वाहन कर और शुल्क का भुगतान किया।

लेखापरीक्षा ने व्यवसायियों द्वारा अपलोड/प्रस्तुत किए गए 4,23,897 मे से 2,920 वाहनों के दस्तावेजों (बिक्री प्रमाण पत्र/प्रपत्र–21) का सत्यापन किया तथा पाया कि ये सभी वाहन, *वाहन* प्रणाली से निबंधन चिन्ह जारी करने से पहले वितरित किए गए थे। लेखापरीक्षा ने जिला परिवहन कार्यालय, शिवहर में भी देखा कि एक अधिकृत व्यवसायी ने दिसम्बर 2018 में 24 वाहनों को वितरित किया और देय कर के भुगतान के बिना निबंधन के लिए आवश्यक दस्तावेजों को मार्च 2019 मे अपलोड किया।

चूँकि इन वाहनों को वाहन के वितरण के समय स्थायी निबंधन चिन्ह आवंटित नहीं किया गया था, अस्थायी निबंधन चिन्ह का आवंटन केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली के नियम 42 के अनुसार अनिवार्य था। अस्थायी निबंधन संख्या के आवंटन से राज्य सरकार को ₹ 3.16 करोड़ **(परिशिष्ट–9)** के अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होती।

बिना निबंधन चिन्ह के वाहनों का वितरण न केवल तत्काल सड़क कर के वसूली एवं निबंधन चिन्ह के साथ वाहन की सुपुर्दगी को सुनिश्चित करने के व्यवसायी–स्थल निबंधन के उद्देश्य को निष्फल किया बल्कि यह इन वाहनों का आसानी से अवैध दुरूपयोग किये जाने का जोखिम था।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि व्यवसायियों द्वारा किसी भी आवधिक विवरणी (वाहनों की बिक्री, कर/शुल्क का प्रेषण, दस्तावेजों को अपलोड करना आदि) की जानकारी को निगरानी और नियंत्रण तंत्र के लिए विभाग द्वारा निर्धारित नहीं किया गया था। इसके अलावा चूककर्त्ता व्यवसायियों जिन्होंने निर्धारित समय में कर एवं शुल्क नहीं जमा किया तथा दस्तावेज अपलोड

नहीं किया के लिए कर/शुल्क के भुगतान तथा दस्तावेजों को अपलोड करने के लिए अनिवार्य बाध्यता या निवारक उपाय प्रावधित नहीं किया।

विभाग ने अंतिम सम्मेलन (अगस्त 2020) में कहा कि अस्थायी निबंधन अधिकार की बात नहीं थी, बल्कि यह वाहन के खरीददार के पसंद का मामला था और इसलिए विभाग ने अस्थायी निबंधन शुल्क नहीं लगाया था। विभाग ने आगे कहा कि *वाहन*–4 के कार्यान्वयन (मई 2017 और फरवरी 2018 के बीच) के बाद, वाहनों को देय कर और शुल्क की वसूली और स्थायी निबंधन चिन्ह के आवंटन के बाद ही सुपुर्द किया गया था। जिला परिवहन कार्यालय, शिवहर के मामलों में यह बताया गया कि एक पखवाड़े के भीतर मोटर वाहन के व्यवसायी से प्राप्त राशि को प्रेषित करने हेतु आवश्यक निर्देश जारी किया गया था।

विभाग का जवाब तर्क संगत नहीं है। इन मामलो में, इनमें से किसी भी वाहन को स्थाई निबंधन चिन्ह्न आवंटन नहीं किया गया था और इसलिए वाहनो की सुपुर्दगी से पहले अस्थाई निबंधन अनिवार्य था। इसके अलावा विभाग ने इस बात का जवाब नहीं दिया कि मोटर वाहनों के क्रेता से वसूली के बाद व्यवसायियों द्वारा वसूले गये कर/राजस्व का समय पर प्रेषण सुनिश्चित करने के लिए एक प्रणाली क्यों नहीं बनाई गई थी।

4.3.11 निजी वाहनों के मालिकों से अर्थदण्ड की अनियमित वसूली

निजी वाहन मालिकों से कर के विलम्ब से भुगतान के लिए अर्थदण्ड के प्रावधान के गलत परिमापन के कारण, विभाग ने ₹ 2.83 करोड़ का अर्थदण्ड वसूला।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 की धारा 7(1) के अनुसार, वाहन के पूरे जीवनकाल के लिए एकमुश्त कर उपर्युक्त अधिनियम के अनुसूची–1 में निर्दिष्ट दर पर निबंधन के समय निजी वाहनों पर लगाया जाएगा। यह आगे प्रावधित करता है कि 1 फरवरी, 1992 से पहले निबंधित निजीं वाहनों, जिनके लिए एकमुश्त कर का भुगतान नहीं किया गया था, को मौजूदा लिए गए कर के समाप्ति के 30 दिनों के अंदर अनुसूची–1 में निर्धारित दरों पर एकमुश्त कर का भुगतान करना होगा अन्यथा बकाये कर पर प्रति माह दो प्रतिशत की दर से ब्याज और बकाया एवं अर्थदण्ड (यदि कोई हो) के साथ लिया जाएगा। इस प्रकार, यह स्पष्ट था कि परिवर्तनकाल के विशेष घटना के दौरान ब्याज लागू था और इसलिए बाद में किसी अन्य देय कर के लिए लागू नहीं था।

लेखापरीक्षा ने नमूना–जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में निजी वाहनों के संबंध में *वाहन* डाटाबेस में मालिक और कर तालिका की जाँच की और पाया कि *वाहन* में बिलम्ब से कर के भुगतान के लिए अर्थदण्ड प्रति माह दो प्रतिशत की दर से परिमापित किया गया था; हालाँकि, अधिनियम/नियमावली के तहत इस तरह का कोई प्रावधान नहीं था। इस प्रकार *वाहन* को ऐसे किसी भी कार्यकारी नियमावली के बिना गलत तरीके से परिमापित किया गया था, जो कि किसी भी कर प्राधिकारियों के साथ ही विभाग द्वारा पता नहीं लगाया गया। विभाग ने अर्थदण्ड लगाकर वाहन मालिकों पर अनुचित बोझ डालना जारी रखा और परिणामस्वरूप कर के देर से भुगतान के लिए 1,35,467 वाहनों से फरवरी 2018 और मार्च 2019 के बीच जिला परिवहन कार्यालयों द्वारा ₹ 2.83 करोड़ की अर्थदण्ड की वसूली की गई।

इसे इंगित किए जाने के बाद विभाग ने कहा (अगस्त 2020) कि लेखापरीक्षा के अवलोकन के आलोक में कार्रवाई शुरू की गई थी।

4.3.12 बसों से संबंधित अधिसूचना में कमी

4.3.12.1 कंपनी निर्मित बसों का वर्गीकरण नही होने के कारण बैठने की क्षमता के अनुसार बसों को बनाया गया जिससे सरकारी राजस्व का नुकसान हुआ

कंपनी निर्मित बसों के लिए श्रेणीकरण नहीं होने के कारण इन को सबसे निम्नतम श्रेणी यथा साधारण श्रेणी के तहत वर्गीकृत किया गया जिससे ₹ 1.08 करोड़ के राजस्व की वसूली प्रभावित हुई।

सितम्बर 2014 से संशोधित बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार, बसों को व्हीलबेस के अनुसार सीटों की संख्या के आधार पर साधारण, सेमी डीलक्स और डिलक्स श्रेणी में वर्गीकृत किया गया था। तदनुसार, करों का भुगतान बसों के मालिकों द्वारा किया जाना था, जिसे पुनः 16 दिसम्बर 2016 के प्रभाव से संशोधित किया, जो प्रावधित करता है कि कंपनी निर्मित बसों के मामले में, कर की गणना व्हीलबेस और बसों की श्रेणी को ध्यान किये बिना अधिकृत एजेसिंयो द्वारा अनुमोदित सीटों के आधार पर की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित 13[9] जिला परिवहन कार्यालयों मे पाया कि निबंधन प्राधिकरणों ने उन वाहनों के वर्गीकरण के प्रावधान के नहीं होने के कारण 736 कंपनी निर्मित बसों के सबसे कम या सामान्य श्रेणी के तहत कर की गणना की। इन वाहनों के व्हीलबेस और कंपनी द्वारा निर्धारित सीट के अनुसार वाहनों को या तो डीलक्स या सेमी डीलक्स के तहत वर्गीकृत किया जाना चाहिए था। अगर गैर कम्पनी निर्मित बसों पर लागू मानदंड को कम्पनी निर्मित बसों पर भी एक समान रूप से लागू किया जाता तो यह वर्गीकरण सम्भव था।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित तीन जिला परिवहन कार्यालयों[10] में आगे पाया कि बैठने की क्षमता और 142 इंच से कम व्हीलबेस वाले कम्पनी निर्मित बस की श्रेणी के निर्धारण का कोई प्रावधान नहीं था और इसलिए 142 इंच से कम व्हीलबेस वाले 299 वाहनों को साधारण श्रेणी के तहत माना गया था, हालाँकि इस अधिसूचना के अनुसार सेमी डीलक्स/डीलक्स श्रेणी के तहत वर्गीकृत किया जाना चाहिए था। इस प्रकार, कम्पनी निर्मित बसों के लिए वर्गीकरण नहीं होने के कारण इन बसों को निम्नतम श्रेणी अर्थात सामान्य श्रेणी के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया, जिससे ₹ 1.08 करोड़ राजस्व की वसूली प्रभावित हुई।

विभाग ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार किया (जून और अगस्त 2020) और कहा कि लेखापरीक्षा अवलोकन के मद्देनजर कम्पनी निर्मित बसो और स्थानीय बसों से कर में एकरूपता लाने के लिए आवश्यक कार्रवाई की जाएगी। विभाग ने आगे उत्तर दिया कि 142 इंच से कम व्हीलबेस वाले बसों के लिए वाहन के वर्गीकरण का प्रावधान नहीं होने के कारण, इन बसों को संबंधित मोटर वाहन निरीक्षक के प्रतिवेदन के आधार पर सामान्य श्रेणी के रूप में वर्गीकृत किया गया था और तदनूसार कर को संग्रह किया गया था। इस प्रकार, यह स्पष्ट था कि कम्पनी निर्मित बसो के लिए श्रेणीकरण नहीं होने के कारण इन बसों को निम्नतम श्रेणी अर्थात् सामान्य श्रेणी के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया था।

---

[9] अरवल, औरंगाबाद, बेगूसराय, दरभंगा, पूर्वी चम्पारण, गया, कैमूर, मुजफ्फरपुर, नालंदा, पटना, पूर्णिया, सिवान और वैशाली।

[10] बेगूसराय, पटना और पूर्णिया।

4.3.12.2 बैठने की क्षमता के निर्धारण एवं 228 ईंच से ज्यादा व्हीलबेस के स्थानीय निर्मित बस की श्रेणी के लिए प्रावधान का नहीं होना

5800 मिमी से ज्यादा (6200 से 10220 मिमी के बीच) व्हीलबेस वाली स्थानीय निर्मित बसों से मोटर वाहन करों का आरोपण और संग्रहण संबंधित जिला परिवहन आधिकारियों/मोटर वाहन निरीक्षकों द्वारा मनमाने तरीके से किया गया, जिसके परिणामस्परूप सम्भावित ₹ 69.41 लाख कम कर का आरोपण हुआ।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम सितम्बर 2014 से यथा संशोधित के प्रावधानों के अनुसार 5800 मिमी (228 ईंच) तक के व्हीलबेस के बसों को सीटों की संख्या तथा व्हीलबेस के आधार पर सामान्य, सेमी डीलक्स और डीलक्स श्रेणी में वर्गीकृत किया गया था।

10[11] जिला परिवहन कार्यालयों में वाहन डाटाबेस के मालिक एवं कर तालिका के लेखापरीक्षा मे पता चला कि 5800 मिमी से ज्यादा (6200 से 10220 मिमी के बीच) व्हीलबेस वाली स्थानीय निर्मित बसों से मोटर वाहन करो का आरोपण और संग्रहण 5800 मिमी से अधिक व्हीलबेस वाले बसों के लिए श्रेणी का निर्धारण करने का प्रावधान नहीं होने के कारण संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों/मोटर वाहन निरीक्षकों द्वारा मनमाने तरीके से किया गया था। इस तथ्य का न तो विभाग ने पता लगाया और न ही संबंधित मोटर वाहन निरीक्षकों द्वारा विभाग के संज्ञान में लाया गया। इसके परिणामस्वरूप सम्भावित ₹ 69.41 लाख कर का कम आरोपण हुआ।

विभाग ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार किया (जून और अगस्त 2020) और कहा कि लेखापरीक्षा अवलोकन के मद्देनजर कंपनी द्वारा बनाई गई बसों एवं स्थानीय निर्मित बसों से कर में एकरूपता लाने के लिए आवश्यक कार्रवाई की जाएगी।

विभाग ने आगे कहा कि संबंधित मोटर वाहन निरीक्षक द्वारा प्रतिवेदित बैठने की क्षमता और व्हीलबेस के आधार पर कर संग्रहित किया गया था और इसलिए मई 2016 और मार्च 2019 के बीच कर का कम आरोपण नहीं किया गया था। विभाग का जवाब गलत है क्योंकि जिला परिवहन पदाधिकारी पूर्णिया ने 62 सीटों के साथ 6200 मिमी से अधिक व्हीलबेस वाले वाहन पर डीलक्स श्रेणी में कर लगाया; हालाँकि जिला परिवहन पदाधिकारी बेगूसराय ने समान बसों के मामलों में 41 और 62 सीटों के बीच सीटों के निर्धारण के बाद कर लगाया।

4.3.13 सारथी में शुल्क का नहीं/गलत परिमापन

बिहार मोटर वाहन नियमावली, 1992 के नियम 4 (2) यह प्रावधित करता है प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति, चालक अनुज्ञप्ति या परिवहन वाहन चलाने के लिए प्राधिकार प्राप्त करने के लिए प्रत्येक आवेदन के साथ बिहार मोटर वाहन नियमावली के नियम 6 या केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 के नियम 32 में निर्दिष्ट शुल्क जमा करना होगा, जो चालक अनज्ञप्ति जारी करने के लिए, परीक्षण या पुन; परीक्षण के लिए जैसा कि वाहन के प्रत्येक वर्ग को चलाने के लिए और स्मार्ट कार्ड जारी करने के लिए क्रमशः ₹ 200, ₹ 300 और ₹ 200 की दर से शुल्क प्रावधित करता है। इसके अलावा, केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 के नियम 32 वाहन के प्रत्येक वर्ग के लिए प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति जारी करने के लिए प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति परीक्षण या पुनः परीक्षण शुल्क क्रमशः ₹ 150 और ₹ 50 प्रावधित करता है। इसके अलावा, बिहार मोटर वाहन कराधान (संशोधित) अधिनियम, 1994 चालक अनुज्ञप्ति के नवीनीकरण के लिए सड़क सुरक्षा उपकर आरोपण को प्रावधित करता है।

इस संबंध में निम्नलिखित लेखापरीक्षा अवलोकन हैः–

[11] औरंगाबाद, बेगूसराय, भागलपुर, गया, कैमूर, मुजफ्फरपुर, नालंदा, पटना, सिवान और वैशाली।

4.3.13.1 *सारथी* सॉफ्टवेयर में सड़क सुरक्षा उपकर के परिमापन न होने के कारण चालक अनुज्ञप्ति के नवीनीकरण के लिए सड़क सुरक्षा उपकर का आरोपण नहीं होना

_सारथी_ सॉफ्टवेयर में सड़क सुरक्षा उपकर का परिमापन नहीं होने के कारण विभाग चालक अनुज्ञप्ति के नवीनीकण पर ₹ 2.29 करोड़ का सड़क सुरक्षा उपकर का आरोपण सुनिश्चित नहीं कर सका। इसके अलावा, संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने आवेदकों से चालक अनुज्ञप्ति/प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति परीक्षण शुल्क ₹ 2.95 करोड़ के अतिरिक्त की वसूली की।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों के *सारथी* डाटाबेस में चालक अनुज्ञप्ति नवीनीकरण के मामलों का जाँच किया और पाया गया कि चालक अनुज्ञप्ति की बैधता के नवीनीकरण के मामलों में सड़क सुरक्षा उपकर का आरोपण नहीं किया गया था क्योंकि सड़क सुरक्षा उपकर को चालक अनुज्ञप्ति के नवीनीकरण के मामले में *सारथी* सॉफ्टवेयर में परिमापन नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि *सारथी* सॉफ्टवेयर को चालक अनुज्ञप्ति के नवीनीकरण के कोटिवार आँकड़ों को तैयार करने के लिए नहीं बनाया गया था। इसलिए उक्त जानकारी के अभाव में सड़क सुरक्षा उपकर के कम आरोपण की गणना निम्नतम कोटि के लिए लागू दर के आधार पर किया गया था।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि सितम्बर 2016 से मार्च 2019 की अवधि के दौरान नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों मे सड़क सुरक्षा उपकर के बिना आरोपण एंव वसूली किए 91,738 चालक अनुज्ञप्ति का नवीनीकरण किया गया। जिला परिवहन पदाधिकारियों के साथ–साथ विभाग भी सड़क सुरक्षा उपकर की वसूली सुनिश्चित नहीं कर सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 2.29 करोड़ के सड़क सुरक्षा उपकर की वसूली नहीं हो पायी जैसा कि **परिशिष्ट–10** में वर्णित है।

इसे इंगित किए जाने के बाद विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि चालक अनुज्ञप्ति के नवीनीकरण के मामले में सड़क सुरक्षा उपकर का कोई प्रावधान नहीं है।

बिहार अधिनियम 11, 2016 के साथ पठित बिहार मोटर वाहन कराधान (संशोधित) अधिनियम 2016 के प्रावधान के अनुसार विभाग का जवाब स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि एक अनुज्ञप्ति की वैधता की अवधि के लिए इस अधिनियम की अनुसूची–IV में निर्दिष्ट दरों पर प्रत्येक अनुज्ञप्तिधारी पर सड़क सुरक्षा उपकर आरोपित और संग्रहित किया जाएगा। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि चालक अनुज्ञप्ति के नवीनीकरण के मामले में जहाँ वैधता को बढ़ाया जाता है सड़क सुरक्षा उपकर लागू नवीनीकरण शुल्क के साथ ही देय है। इसके अलावा, निबंधन प्रमाण पत्रों के नवीनीकरण के मामलों में, नवीनीकरण के समय सड़क सुरक्षा उपकर को आरोपित किया जाता है। इसके अलावा, सड़क सुरक्षा उपकर की अधिसूचना से पहले जारी किए गए चालक अनुज्ञप्तिधारी द्वारा अपने जीवनकाल में कभी भी सड़क सुरक्षा उपकर का भुगतान नहीं किया जाएगा।

अनुशंसाः विभाग को चालक अनुज्ञप्ति के नवीनीकरण के मामलों में सड़क सुरक्षा उपकर लागू करने के मामलों की समीक्षा इस तथ्य के आलोक में कि सड़क सुरक्षा उपकर अनुज्ञप्ति के वैधता के दौरान एकबार आरोपण हो के उद्देश्य से करना चाहिए।

4.3.13.2 *सारथी* सॉफ्टवेयर में चालक अनुज्ञप्ति परीक्षण शुल्क का गलत परिमापन के कारण इसकी अधिक वसूली

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में *सारथी* सॉफ्टवेयर में चालक अनुज्ञप्ति शुल्क का जाँच किया और पाया कि अनुज्ञप्ति प्राधिकारियों द्वारा अक्टूबर 2017 से मार्च 2019 की अवधि के दौरान ₹ 600 की निर्धारित दर के स्थान पर ₹ 700 की वसूली करके 1,82,319 आवेदकों को वाहनों के दो श्रेणियों के लिए नए चालक अनुज्ञप्ति (गैर–परिवहन) जारी किए गए थे। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि *वाहन* में वास्तव में परीक्षण शुल्क ₹ 600 के स्थान पर ₹ 700 के लिए परिमापित किया गया था। इसके परिणामस्वरूप आवेदकों से ₹ 1.82 करोड़ की अधिक शुल्क की वसूली हुई।

4.3.13.3 *सारथी* सॉफ्टवेयर में गलत परिमापन के कारण प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति परीक्षण शुल्क की अधिक वसूली

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में *सारथी* सॉफ्टवेयर में प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति शुल्क का जाँच किया और पाया कि अक्टूबर 2017 से मार्च 2019 की अवधि के दौरान अनुज्ञप्ति प्राधिकारियों द्वारा ₹ 100 के बजाय परीक्षण शुल्क के लिए ₹ 140 प्रति प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति की राशि की वसूली करके 2,81,418 आवेदकों को वाहनों के दो श्रेणियों के लिए प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति (गैर–परिवहन) जारी किया गया था। इसके परिणामस्वरूप आवेदकों से ₹ 1.13 करोड़ के परीक्षण शुल्क की अधिक वसूली हुई।

कंडिका 4.3.13.2 और 4.3.13.3 के जवाब में, विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि परीक्षण शुल्क को 17.11.2016 की अधिसूचना के अनुसार वसूल किया गया था। विभाग ने आगे कहा कि केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली, 1989 और बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली 1992 में उल्लेखित किसी भी अधिनियम/नियम में शुल्क नहीं लगाने का प्रावधान नहीं था।

विभाग का जवाब स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बिहार मोटर वाहन नियमावली 1992 के नियम 4 (2) यह प्रावधित करता हैं कि एक प्रशिक्षु अनुज्ञप्ति, चालक अनुज्ञप्ति या परिवहन वाहन चलाने के लिए एक प्राधिकार प्राप्त करने के लिए परीक्षण के लिए प्रत्येक आवेदन, बिहार मोटर वाहन, नियमावली के नियम 6 या केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली 1989 के नियम 32 में निर्दिष्ट शुल्क के साथ होगा। हालाँकि, विभाग ने उपर्युक्त प्रावधानों में से किसी एक प्रावधान के अनुसार शुल्क परिमापन के स्थान पर उनकी वसूली के लिए दोनों प्रावधानों के अनुसार शुल्क का परिमापन किया जो अधिक और अनियमित था।

अनुशंसाः–विभाग को यह जाँच करनी चाहिए कि कैसे बिना किसी प्राधिकार के सारथी में चालक अनुज्ञप्ति शुल्क की गलत राशि का परिमापन कर चालक अनुज्ञप्ति के आवेदकों पर अनुचित बोझ डाल दिया गया और शीघ्र ही अधिक शुल्क और सड़क सुरक्षा उपकर के संग्रहण की समीक्षा करनी चाहिए।

4.3.14 व्यापार कर के विलम्ब से भुगतान के लिए अर्थदण्ड के आरोपण के लिए प्रावधान की कमी

व्यापार कर के विलम्ब से भुगतान के लिए अर्थदण्ड के आरोपण के प्रावधान को समाहित करने की आवश्यकता हैं।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम एक निर्माता या व्यवसायी के उसके व्यवसाय के दौरान उसके अधिकार में मोटर वाहन पर उसके श्रेणी के आधार पर प्रति वाहन ₹ 150, ₹ 200 और ₹ 250 व्यापार कर आरोपण को प्रावधित करता है।

लेखापरीक्षा ने कर के विलम्ब से भुगतान के लिए अर्थदण्ड लगाने के मौजूदा नियमों/प्रावधानों की जाँच किया और पाया कि मोटर वाहनों के अधिकृत व्यवसायियों द्वारा व्यापार कर के विलम्ब से भुगतान के लिए अर्थदण्ड लगाने का कोई प्रावधान नहीं था। व्यापार कर के विलम्ब से भुगतान के लिए अर्थदण्ड लगाने के प्रावधान नहीं होने के कारण, आठ[12] नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों ने 66 अधिकृत व्यवसायियों से अर्थदण्ड नहीं ले पाया जिन्होंने देय व्यापार कर का भुगतान 16 दिनों से 486 दिनों की विलम्ब से किया था।

जवाब में, विभाग ने कहा (अगस्त 2020) कि व्यापार कर के देर से भुगतान के लिए अर्थदण्ड लगाने का प्रावधान बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली, 1994 के नियम 4 (2) में मौजूद था। उपुर्यक्त नियमावली के नियम 4 (2) में सड़क कर के भुगतान में विलम्ब के लिए जुर्माने का प्रावधान है और इसलिए यह व्यापार कर के विलम्ब से भुगतान के मामले में लागू नहीं था।

[12] औरंगाबाद, बेगूसराय, भागलपुर, दरभंगा, गया, मुजफ्फरपुर, नालंदा और वैशाली।

हालाँकि, अगर विभाग सड़क कर के विलम्ब भुगतान से संबंधित अर्थदण्ड के दर को लागू करता तो विभाग ₹ 1.37 करोड़ अर्थदण्ड का संग्रहण कर पाता।

विभाग ने कहा कि लेखापरीक्षा अवलोकन को देखते हुए मामले को विधि विभाग और वित्त विभाग को भेजा जाएगा।

4.3.15 निवास परिवर्तन के मामले में अनापत्ति प्रमाण–पत्र प्रस्तुत करने में बिलम्ब के लिए अतिरिक्त शुल्क का आरोपण नहीं होना

जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा अतिरिक्त शुल्क के आरोपण नहीं होने एवं *वाहन* में उनके परिमापन नहीं करने के कारण 711 मामलों में अनापत्ति प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने में विलम्ब के लिए ₹ 19.53 लाख के अतिरिक्त शुल्क की वसूली नहीं हुआ।

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 49 (1) यह प्रावधित करता है कि यदि मोटर वाहन का मालिक वाहन के निबंधन के प्रमाण पत्र में दर्ज पते पर निवास करना बंद कर देता है, तो वह पते के किसी भी परिवर्तन के तीस दिनो के भीतर, अपने नए पते को उस निबंधन प्राधिकारी को सूचित करता है जिसके द्वारा निबंधन प्रमाण पत्र जारी किया गया था, जो नए निबंधन प्राधिकारी जिसके अधिकार क्षेत्र में को नया पता वाहन में दर्ज करने के लिए प्रस्तुत करने के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करेगा। इसके अलावा, एक अधिसूचना (दिसम्बर 2016) के अनुसार, नए निबंधन प्राधिकारी को पता बदलने के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र जमा करने में विलम्ब के मामलों में मोटर साइकिल के लिए प्रत्येक महीने या उसके भाग की विलम्ब के लिए ₹ 300 और अन्य वाहनों के लिए ₹ 500 का अतिरिक्त शुल्क लगाया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने छः[13] नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में *वाहन* डाटाबेस की वर्तमान पता पंजी एवं मालिक और शुल्क तालिका का जाँच किया और पाया कि 711 (2,060 में से) वाहन मालिकों ने जनवरी 2017 और दिसम्बर 2019 के बीच नए निबंधन प्राधिकारी (छः जिला परिवहन कार्यालयों) को निबंधन प्रमाण पत्र में पते में परिवर्तन (अनापत्ति प्रमाण पत्र के साथ) के लिए आवेदन किया था। इन वाहनों के लिए अनापत्ति प्रमाण पत्र मार्च 2009 और नवम्बर 2019 के बीच पिछले निबंधन प्राधिकारी द्वारा निर्गत किए गए थे, लेकिन इन वाहनों के मालिकों ने इन अनापति प्रमाण पत्र को एक महीने से 32 महीने तक की देरी से नए निबंधन प्राधिकारी को प्रस्तुत किया था। चूँकि अनापत्ति प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने में देरी के लिए अतिरिक्त शुल्क लगाने का प्रावधान *वाहन* में परिमापन नहीं किया गया था, संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने अनापत्ति प्रमाण पत्र जमा करने में विलम्ब के इन मामलों में अतिरिक्त शुल्क का आरोपण नहीं कर पाया।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि ऑनलाइन अनापत्ति प्रमाण पत्र *वाहन* डाटाबेस में जनवरी 2018 से ही उपलब्ध था, फिर भी *वाहन* में अतिरिक्त शुल्क के आरोपण का परिमापन नहीं किया गया था एवं जनवरी 2018 से पहले 2,060 मामलों को इस संबंध में बनाए गए उपरोक्त पंजी से सत्यापित किया गया था। इस प्रकार, जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा अतिरिक्त शुल्क के आरोपण नहीं करने और *वाहन* में उसके परिमापन नहीं करने के कारण 711 मामलों में अनापत्ति प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने में विलम्ब के लिए ₹ 19.53 लाख के अतिरिक्त शुल्क की वसूली नहीं हुई।

इसे इंगित किए जाने के बाद विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि निवास के परिवर्तन के मामले में अनापत्ति प्रमाण पत्र जमा करने में विलम्ब के लिए अतिरिक्त शुल्क लगाने का परिमापन किया जाएगा और निवास के परिवर्तन के मामले में अनापत्ति प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने में देरी के लिए अतिरक्ति शुल्क की वसूली के लिए संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों को आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे।

---

[13] बेगूसराय, पूर्वी चम्पारण, गया, नालंदा, पटना और सिवान।

4.3.16 वाहनों का फिटनेस प्रमाण पत्र का नवीनीकरण नहीं होना

_वाहन_ डाटाबेस में जानकारी की उपलब्धता के बावजूद, जिला परिवहन पदाधिकारियों ने न तो उन वाहनों को जिनकी फिटनेस प्रमाण पत्र की अवधि समाप्त हो गयी थी के निबंधन/परिमिट रद्द करने के लिए कार्रवाई शुरू की और न ही दोषी वाहन मालिकों को कोई नोटिस जारी किया गया जिसके फलस्वरूप ₹ 187.01 करोड़ के राजस्व का आरोपण नहीं हुआ।

मोटर वाहन अधिनियम के धारा 56 के साथ पठित केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली 1989 के नियम 62 के अनुसार एक परिवहन वाहन को तब तक वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जाएगा, जब तक कि वह फिटनेस प्रमाण पत्र नहीं दे देता है। एक नये पंजीकृत परिवहन वाहन के लिए एक फिटनेस प्रमाण पत्र दो वर्षों के लिए वैध है और तिपहिया एवं हल्के मोटर वाहनों के लिए ₹ 400 और भारी वाहनों के लिए ₹ 600 के निर्धारित परीक्षण शुल्क के भुगतान पर प्रत्येक वर्ष नवीनीकृत किया जाना आवश्यक है जो 29 दिसम्बर 2016 से लागू है। इसके अतिरिक्त सभी श्रेणियों के वाहनों के लिए ₹ 200 का नवीनीकरण शुल्क भी देय है। इसके अनुपालन नहीं होने के मामले में देरी के प्रत्येक दिन के लिए ₹ पचास का अतिरिक्त शुल्क भी लगाया जाना था।

लेखापरीक्षा ने परिवहन वाहनों (तिपहिया, हल्के माल वाहन, कैब/टैक्सी, ई–रिक्शा, माल गाड़ी और बस) के संबंध में नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों और जिला परिवहन कार्यालय सारण में *वाहन* डाटाबेस में मालिक, कर एवं फिटनेस तालिका का जाँच किया और पाया कि नमूना जाँचित किए गए 3,19,575 वाहनों में से 91,808 वाहन जनवरी 2017 और जनवरी 2020 के बीच बिना वैध फिटनेस प्रमाण पत्र के चलाए गए हालाँकि देय कर की वसूली की गई थी। फिटनेस की समाप्ति से संबंधित सूचना *वाहन* साफ्टवेयर में उपलब्ध था लेकिन जिला परिवहन पदाधिकारी/मोटर वाहन निरीक्षक द्वारा न तो कोई कार्रवाई की गई और न ही अयोग्य वाहनों को रोकने के लिए प्रवर्तन स्कंध को सूची प्रस्तुत की गई। जिला परिवहन पदाधिकारियों ने न तो इन वाहनों जिनके फिटनेस प्रमाण पत्र की समय सीमा समाप्त हो गई थी के निबंधन/परमिट को रद्द करने के लिए कार्रवाई शुरू की और न ही दोषी वाहन मालिकों को कोई सूचना भेजी गयी। ऐसे वाहनों का चलना सार्वजनिक सुरक्षा के जोखिम से भरा हुआ है।

इसके परिणामस्वरूप, ₹ 187.01 करोड़ (₹ 3.85 करोड़ परीक्षण शुल्क, ₹ 1.84 करोड़ नवीनीकरण शुल्क और ₹ 181.32 करोड़ अतिरिक्त शुल्क सहित) के राजस्व की वसूली नहीं हुई जैसा कि **परिशिष्ट–11** में वर्णित है।

विभाग ने अपने जवाब (अगस्त 2020) में कहा कि मोटर वाहन कर अधिनियम में कोई प्रावधान नहीं था जो मोटर वाहन कर की वसूली से पहले फिटनेस प्रमाण पत्र सुनिश्चित करने को प्रावधित करता है। विभाग ने आगे कहा कि वैध फिटनेस प्रमाण पत्र के बिना सड़क पर चलने वाले वाहनों के लिए भारी अर्थदण्ड का प्रावधान था।

वाहन सॉफ्टवेयर में वाहनों की फिटनेस की समाप्ति के बारे में जानकारी की उपलब्धता के अनुसार जिला परिवहन पदाधिकारी/मोटर वाहन निरीक्षक को अयोग्य वाहन को चलने से रोकने के लिए आवश्यक कार्रवाई कर लेना चाहिए था तथा इन वाहनों से वसूलनीय फिटनेस नवीनीकरण शुल्क के रूप में राजस्व को आवर्धन करना चाहिए था। इसके अलावा, इस प्रकार के वाहन सुरक्षा एवं पर्यावर्णीय खतरा पैदा करता है जिसे जिम्मेदार प्राधिकारियों के द्वारा ससमय कम किया जाना चाहिए।

अनुशंसाः– राजस्व संग्रहण एवं सुरक्षा एवं पर्यावर्णीय सरोकार दोनों के हित में विभाग को उन वाहनों जिनकी फिटनेस समाप्त हो गयी है के संबंध में चेतावनी जारी करने के लिए तंत्र में आवश्यक स्वचालन करना चाहिए जिससे प्राधिकारी आवश्यक कार्यवाही के लिए तत्पर हो जाए।

4.3.17 वाहनों का निबंधन

वाहन सॉफ्टवेयर में निबंधन एवं निबंधन प्रमाण पत्र के मुद्रण की सत्यापन जाँच और नियंत्रण की कमी के कारण, 2,374 वाहनों को एमनेस्टी योजना[14] (5 जुलाई 2017 से 30 जून 2018) के तहत पंजीकृत किया गया था, जिसके कारण कर और अर्थदण्ड की कम वसूली हुई और 180 वाहनों के मामलों में, कर की वसूली के बिना निबंधन प्रमाण पत्र जारी किया। इसके अलावा, 396 वाहनों को कर की वसूली के बिना निबंधन संख्या आवंटित किया गया।

4.3.17.1 नए खरीदे गए बिना निबंधित वाहनों द्वारा सर्वक्षमा योजना का लाभ उठाना

निश्चित तिथि निर्धारित नहीं करने और अधिसूचना के माध्यम से बिना निबंधित वाहनों के लिए सर्वक्षमा का विस्तार करने के कारण सर्वक्षमा योजना की अधिसूचना के बाद निबंधित वाहनों ने भी इसका लाभ प्राप्त किया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.30 करोड़ का राजस्व नुकसान हुआ।

परिवहन विभाग ने 05 जुलाई 2017 से 04 जनवरी 2018 तक कर चूककर्ता निबंधित/बिना निबंधित ट्रैक्टर–ट्रेलर और अन्य सभी प्रकार के कर दोषी निबंधित/बिना निबंधित वाणिज्यिक/माल वाहक वाहनों के लिए वाहन खरीद की निश्चित तिथि निर्धारित किए बिना सर्वक्षमा योजना अधिसूचित किया जिसे 30 जून 2018 तक आगे बढ़ा दिया गया था। यह योजना प्रावधित करता है किः

(1) कर चूककर्ता निबंधित/बिना निबंधित ट्रैक्टर–ट्रेलर को जिसका उपयोग कृषि/वाणिज्यिक गतिविधियों में किया जाता हैं, अधिसूचना जारी करने की तिथि से छः महीने की अवधि के भीतर ₹ 25,000 की एकमुश्त राशि की जमा होने पर निबंधित/नियमित किया जाएगा।

(2) अन्य सभी प्रकार के निबंधित/बिना निबंधित वाणिज्यिक/मालवाहक वाहन, जो कर चूककर्ता है, को अधिसूचना जारी होने की तिथि से छः महीने के भीतर 25 प्रतिशत अर्थदण्ड के साथ देय कर के जमा होने पर निबंधित/नियमित किया जाएगा और उस पर नीलामवाद का मामला वापस ले लिया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों (जिला परिवहन कार्यालय, गया और अरवल को छोड़कर) और जिला परिवहन कार्यालय, सारण के *वाहन* डाटाबेस के मालिक और कर तालिका की जाँच किया और पाया कि सर्वक्षमा योजना के अंतर्गत निबंधित 2,374 वाहन (ट्रैक्टर–1,024, तिपहिया–293, हल्के मालवाहक वाहन–385, मैक्सी कैव–303 और ई रिक्शा–369) वैसे थे जिन्हें इस योजना के अधिसूचना की तिथि के बाद खरीदा गया था। सर्वक्षमा योजना की अधिसूचना की तिथि से पहले ये कर चूककर्ता नहीं थे, लेकिन निश्चित तिथि निर्धारित नहीं होने और अधिसूचना के माध्यम से बिना निबंधित वाहनों के लिए सर्वक्षमा योजना का विस्तार करने के कारण, उन्होंने इस योजना का लाभ अनुचित रूप से ट्रैक्टर के मामले में देय अर्थदण्ड के साथ वाहन बिक्री मूल्य के 4.5 प्रतिशत के स्थान पर ₹ 25,000 की एकमुश्त राशि का भुगतान कर लिया। अन्य श्रेणी के वाहनों के मामलों में बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली, 1994 के नियम 4(2) के अनुसार विलम्ब से भुगतान के लिए 200 प्रतिशत अर्थदण्ड के स्थान पर उन्हें देय कर और केवल 25 प्रतिशत अर्थदण्ड के भुगतान के बाद निबंधित किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.30 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

---

[14] सर्वक्षमा योजना के अनुसार (1) कर चूककर्ता को निबंधित/बिना निबंधित ट्रैक्टर–ट्रेलर, जिसका उपयोग कृषि/वाणिज्यिक गतिविधियों में किया जाता हैं, अधिसूचना जारी करने की तिथि से छः महीने की अवधि के भीतर ₹ 25,000 की एकमुश्त राशि जमा होने पर, भुगतेय कर/अर्थदण्ड के क्षमादान पर, जो भी इस प्रकार के वाहनों पर हो, दिया जाएगा तथा इस प्रकार के वाहन निबंधित/नियमित होंगे।
(2) अन्य सभी प्रकार के निबंधित/बिना निबंधित वाणिज्यिक/मालवाहक वाहन, जो कर चूककर्ता है, को अधिसूचना जारी होने की तिथि से छः महीने के भीतर 25 प्रतिशत अर्थदण्ड के साथ देय कर के जमा होने पर निबंधित/नियमित किया जाएगा और उस पर नीलामवाद का मामला वापस ले लिया जाएगा।

विभाग ने अपने जवाब (जून और अगस्त 2020) में कहा कि संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों को जुर्माने की वसूली हेतु आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे।

4.3.17.2 कर की वसूली के बिना निबंधन प्रमाण पत्र का वितरण

संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने निबंधन प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर और अनुमोदन के समय ₹ 1.19 करोड़ के देय कर की वसूली सुनिश्चित नहीं की।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 समय–समय पर यथा संशोधित की धारा 5 के साथ पठित धारा 7 (1) प्रावधित करता है कि निबंधन के समय निर्धारित दर से वाहनों के लागत मूल्य पर पूरे जीवन–काल के लिए एकमुश्त कर लगाया जाएगा, जिसका अर्थ है कि जिला परिवहन पदाधिकारी वाहनों के निबंधन के समय कर के भुगतान सुनिश्चित करने के लिए जिम्मेदार थे। इसके अलावा, बिहार वित्तीय नियमावली के नियम 37 प्रावधित करता है कि सभी लेन–देन को तुरंत लेखा करना चाहिए और प्राप्त राशि को सरकार के खाते में विधिवत जमा किया जाना चाहिए।

नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों (जिला परिवहन कार्यालय, भागलपुर और वैशाली को छोड़कर) में *वाहन* डाटाबेस के निबंधन अभिलेख, निबंधन प्रमाण पत्र का निर्गमन और कर तालिका के जाँच में लेखापरीक्षा ने पाया कि मार्च 2015 से मार्च 2019 के अवधि के दौरान एकमुश्त कर भुगतान करने वाले 1,29,853 वाहनों का निबंधन किया गया। उसमें से 180 वाहनों (ट्रैक्टर–115, तिपहिया–15, हल्के मालवाहक वाहन–17, मोटर कैब/मैक्सी कैब–12, मोटर कार–16 और ई–रिक्शा–5) के मामलों में अगस्त 2016 से सितम्बर 2019 के बीच वाहनों के मालिकों को निबंधन प्रमाण पत्र जारी किए गए थे, लेकिन उनके मोटर वाहन करों को *वाहन* डाटाबेस में जमा नहीं पाया गया था जो कर की वसूली के रखरखव के लिए बनाई गई एकमात्र प्रणाली थी। संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने निबंधन प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर और अनुमोदन के समय देय कर की वसूली सुनिश्चित नहीं की जो कर्तव्यों का निर्वहन करते समय उनकी ओर से उचित कर्मनिष्ठता की कमी को इंगित करता है। यह *वाहन* में उचित सत्यापन और निविष्ट नियत्रंण की कमी का भी संकेत करता है जिसके परिणामस्वरूप ₹ 1.19 करोड़ के कर का आरोपण नहीं हुआ जैसा कि **परिशिष्ट–12** में वर्णित है।

विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि सबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों को जवाब देने के लिए आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे। हाँलाकि, उत्तर प्राप्त नहीं हुए (जनवरी 2021)।

4.3.17.3 एकमुश्त कर की वसूली के बिना निबंधन चिन्ह का निर्धारण

संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने आवेदन की स्वीकृति और इसके परिणामस्वरूप *वाहन*–2.0 में निबंधन चिन्ह् का सृजन के समय ₹ 2.22 करोड़ के देय कर की वसूली सुनिश्चित नहीं की।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 समय–समय पर यथासंशोधित की धारा–5 तथा धारा 7 (8), प्रावधित करता है कि वाहनों के लागत मूल्य पर पूरे जीवनकाल के लिए निर्धारित दर से एकमुश्त कर लगाया जाएगा। पुनः बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली के नियम 4 (2) प्रावधित करता है कि नियत तिथि से 15 दिनों के भीतर कर का भुगतान न करने की स्थिति में देय कर के 25 से 200 प्रतिशत तक अर्थदण्ड लगाया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में *वाहन* डाटाबेस के मालिक और कर तालिका की जाँच किया और पाया कि 53,644 नमूना जाँचित एकमुश्त कर भुगतान करने वाले वाणिज्यिक वाहनों में से 396 मोटर वाहनो (ट्रैक्टर–202, तिपहिया–91, हल्के मालवाहक वाहन–22, मैक्सी/कैब–34 और ई–रिक्शा–47) के मालिकों ने जनवरी 2016 से फरवरी 2018 के बीच अपने निबंधन के समय एकमुश्त कर का भुगतान नहीं किया। हालाँकि देय एकमुश्त कर के भुगतान नहीं होने के कारण निबंधन प्रमाण पत्र

जारी नहीं किया गया था, लेकिन *वाहन*–2.0 में निबंधन के लिए उनके आवेदन को स्वीकार किया गया और निबंधन चिन्ह बनाने के लिए संशोधित किया गया। लेखापरीक्षा ने पाया कि एकमुश्त कर का भुगतान नहीं करने की सूचना *वाहन* डाटाबेस में जिला परिवहन पदाधिकारियों के पास उपलब्ध थी, फिर भी उन्होंने अर्थदण्ड नहीं लगाया और एकमुश्त कर की वसूली के लिए नीलामवाद पत्र दायर नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप आरोप्य अर्थदण्ड सहित ₹ 2.22 करोड़ के एकमुश्त कर की वसूली नहीं हुई। इसके अलावा, उचित निबंधन प्रमाण पत्र के बिना इन वाहनों का सड़क पर चलने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता है जो सड़क सुरक्षा और बचाव के लिए भी चिंता का विषय है।

इंगित किए जाने पर, विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि चूककर्त्ता वाहन मालिकों को माँग–पत्र जारी करने और कर की वसूली करने के लिए संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों को आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे।

अनुशंसाः– विभाग को *वाहन* सॉफ्टवेयर में आवश्यक नियंत्रण को शामिल करके वाहनों के निबंधन से पहले देय कर की वसूली सुनिश्चित करनी चाहिए।

4.3.18 कृषि श्रेणी में ट्रैक्टर और ट्रैक्टर ट्रेलर संयोजन के निबंधन के लिए दिशानिर्देशों का अभाव

ट्रैक्टर और ट्रैक्टर ट्रेलर के निबंधन के लिए दिशानिर्देशों/सहायक दस्तावेजों के नहीं होने के कारण, सात जिला परिवहन पदाधिकारियों ने 8,969, ट्रैक्टर या ट्रैक्टर–ट्रेलर संयोजन को मनमाने तरीके से कृषि श्रेणी के तहत निबंधित किया जिससे ₹ 25.22 करोड़ के राजस्व का नुकसान हुआ।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 की धारा 4 कृषि के उद्देश्यों के लिए पूरी तरह से उपयोग किये जाने वाले मोटर वाहन पर कर से छुट को प्रावधित करता है, कृषि उत्पादों के परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहन इस धारा के उद्देश्य के लिए नहीं होगा, केवल कृषि के उद्देश्य के लिए पूरी तरह से इस्तेमाल हुआ माना जाता है। इसके अलावा, मोटर वाहन कराधान अधिनियम 1994 की धारा 7(7) यह प्रावधित करता है कि कृषि उपज के परिवहन के लिए इस्तेमाल किए जाने वाले ट्रैक्टर और ट्रेलर को एक साथ संयोजित कर 25 एचपी की क्षमता वाले ट्रैक्टरों के लिए ₹ 3,000 और 25 एचपी से अधिक क्षमता वाले ट्रैक्टरों के लिए ₹ 5,000 की दर से एकमुश्त कर लगाया जाएगा।

इसके अलावा, बिहार वित्त अधिनियम, 2014 द्वारा संशोधित बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम 1994 की धारा 7 (8) के अनुसार वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए इस्तेमाल किए गए ट्रैक्टर पर वाहन के पूरे जीवनकाल के लिए एकमुश्त कर लगाया जाएगा, जो मूल्य वर्धित कर को छोड़कर ट्रैक्टर की लागत का 4.5 प्रतिशत है; बर्शते कि ट्रैक्टर के ट्रेलर के निबंधन के समय कोई सड़क कर नहीं लगाया गया हो।

उपरोक्त प्रावधान से यह स्पष्ट है कि ट्रैक्टर या टैक्टर–ट्रेलर संयोजन के लिए दो अलग–अलग कर स्लैब (पर्याप्त अंतर का होना) निर्धारित है; लेकिन कृषि श्रेणी या वाणिज्यिक श्रेणी के तहत निबंधन के लिए पात्रता मानदंड तय करने के लिए कोई नियमावली या दिशानिर्देश या दस्तावेज/घोषणाएँ निर्धारित नहीं की गई, जिसके कारण जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा विवेकाधीन शक्तियों का उपयोग मनमाने तरीके से किया गया, जिससे राजस्व संभावनाओं में बाधा उत्पन्न हुआ जैसा कि नीचे दर्शाया गया हैं ;

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में वाहन डाटाबेस के निबंधन अभिलेख, मालिक और कर तालिका की जाँच की और सात[15] जिला परिवहन कार्यालयों में पाया कि 8,969 (28,684 में से) ट्रैक्टर और ट्रैक्टर ट्रेलर संयोजन अप्रैल 2016 और मार्च 2019 के बीच

[15] बेगूसराय, भागलपुर, दरभंगा, गया, कैमूर, पूर्णिया एवं सिवान।

₹ 5,000 या ₹ 3,000 की दर से एकमुश्त कर का भुगतान करके कृषि श्रेणी के तहत निबंधित किए गए थे। हालाँकि, निबंधन अभिलेख के सत्यापन के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि निबंधन के समय इन वाहन मालिकों ने केवल ट्रैक्टर का उल्लेख करके आवेदन किया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि इन जिला परिवहन पदाधिकारियों में 19,715 मामलों में उन्हें वाणिज्यिक श्रेणी के तहत मानते हुए 4.5 प्रतिशत की दर से कर की वसूली किया जबकि 8,969 मामलों में बिना किसी सहायक दस्तावेजों जो यह सुनिश्चित कर सके कि उनका उपयोग पूरी तरह से कृषि के उद्देश्य से किया जाएगा, उन्हे कृषि श्रेणी के अंतर्गत मानते हुए ₹ 3,000/5,000 की दर से कर की वसूली किया। इस प्रकार, यह स्पष्ट था कि कृषि श्रेणी के अंतर्गत ट्रैक्टर के निबंधन के लिए एक विशिष्ट दिशानिर्देश के नहीं होने के कारण जिला परिवहन पदाधिकारियों ने मनमाने तरीके से कर की वसूली किया।

यह उल्लेखनीय है कि नमूना जाँचित 15 जिला परिवहन कार्यालयों में से आठ[16] में कोई भी ट्रैक्टर कृषि श्रेणी में निबंधित नहीं पाया गया, जबकि चार[17] जिला परिवहन कार्यालयों में अप्रैल 2016 से मार्च 2019 के बीच 52 प्रतिशत (14,597 मे से 7,667) से अधिक ट्रैक्टर या ट्रैक्टर ट्रेलर संयोजन कृषि श्रेणी में निबंधित किए गए थे। इसमें जिला परिवहन कार्यालय भागलपुर भी शामिल है, जहाँ मई 2017 से कोई भी ट्रैक्टर–ट्रेलर वाणिज्यिक श्रेणी में निबंधित नहीं किया गया था, जो यह दर्शाता है कि जिला परिवहन पदाधिकारियों भागलपुर सहित इन जिला परिहवन पदाधिकारियों द्वारा विवेकाधिकार का दुरूपयोग किया गया था।

इस प्रकार, दिशानिर्देशों/सहायक दस्तावेजों के नहीं होने के कारण सात जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा 8969 ट्रैक्टर या ट्रैक्टर–ट्रेलर संयोजन को कृषि श्रेणी के अंतर्गत निबंधन करने के विवेकाधिकार का प्रयोग करने के कारण राजस्व की कमी हुई और इसके परिणामस्वरूप ₹ 25.22 करोड़ के राजस्व का नुकसान हुआ।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने आंशिक रूप से उन मामलों से संबंधित लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार किया (अगस्त 2020) जहाँ सभी ट्रैक्टर को या तो कृषि श्रेणी के अंतर्गत या वाणिज्यिक श्रेणी के अंतर्गत निबंधित किया गया था। विभाग ने आगे कहा कि ट्रैक्टर मालिक से इसके उपयोग के संबंध में प्रमाण पत्र प्राप्त करने और समय–समय पर जाँच सुनिश्चित करने के लिए सभी जिला परिवहन कार्यालयों को आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि निबंधित ट्रैक्टर का उपयोग इच्छित उद्देश्य के लिए किया गया था।

अनुशंसाः– सरकार आसान पहचान के लिए क्रमशः कृषि श्रेणी और वाणिज्यिक श्रेणी के अंतर्गत ट्रैक्टरों के लिए निबंधन चिन्ह् के प्रकार निर्दिष्ट करने और दिशानिर्देशों को निर्धारित करने पर विचार कर सकती है।

---

[16] अरवल, औरंगाबाद, पूर्वी चम्पारण, मुजफ्फरपुर, नालंदा, पटना, शिवहर एवं वैशाली।

[17] भागलपुर, गया, कैमूर एवं सिवान।

4.3.19 कर/शुल्क का आरोपण

4.3.19.1 मोटर वाहन कर की वसूली नहीं होना

जिला परिवहन पदाधिकारियों के *वाहन* डाटाबेस में चूककर्त्ता वाहन मालिकों द्वारा मोटर वाहन करो का भुगतान नहीं करने की जानकारी उपलब्ध होने के बावजूद, उन्होंने प्रबंधन सूचना प्रणाली के माध्यम से कर चूककर्त्ता सूची बनाने के लिए *वाहन* के कर तालिका की जाँच या समीक्षा नहीं की। परिणामस्वरूप, जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा कर चूककर्त्ता को कोई माँग पत्र जारी नहीं किया गया और फलस्वरूप ₹ 15.13 करोड़ अर्थदण्ड सहित ₹ 22.79 करोड़ कर (सड़क कर : ₹ 7.56 करोड़ और सड़क सुरक्षा उपकर : ₹ 9.58 लाख) की वसूली नहीं की गई।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 की धारा 5 यह प्रावधित करता है कि एक निबंधित मोटर वाहन का प्रत्येक मालिक निर्धारित दर से ऐसे वाहन पर कर का भुगतान करेगा।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 की धारा 5 एवं 9 के अनुसार प्रत्येक निबंधित मोटर वाहन का मालिक कर पदाधिकारियों जिसके अधिकार क्षेत्र में वाहन निबंधत है, को वार्षिक वाहन कर का भुगतान करेगा। पुनः उपरोक्त अधिनियम के धारा 6 (अ) के तहत देय वार्षिक कर के एक प्रतिशत के दर से सड़क सुरक्षा उपकर वसूल करने का प्रावधान है। निवास/व्यवसाय में बदलाव की स्थिति में मोटर वाहन मालिक नये कर पदाधिकारी को कर का भुगतान कर सकता है बशर्त्ते उसके पास पिछले कर पदाधिकारी द्वारा निर्गत अनापत्ति प्रमाण–पत्र हो। इसके अतिरिक्त, कर पदाधिकारी वाहन मालिक को कर के भुगतान से छूट दे सकता है। बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली की नियम 4(2) यह प्रावधित करता है कि किसी वाहन का कर 90 दिनों के अधिक समय तक का बकाया है तो कर पदाधिकारी देय करों के 25 प्रतिशत से 200 प्रतिशत तक अर्थदण्ड लगा सकता है।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों और जिला परिवहन कार्यालय सारण में वाहन डाटाबेस में चूककर्त्ता, मालिक और कर तालिका की जाँच किया और पाया की कर चूककर्त्ता की सूची वाहन सॉफ्टवेयर द्वारा अद्यतन नहीं की गई थी और अपूर्ण चूककर्त्ता की सूची बनाई गई थी। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि वाहन ने स्वचालन के माध्यम से वाहन मालिक को ई–नोटिस जारी नहीं किया। इसलिए, संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा मैन्युअल रूप से माँग पत्र जारी किए जा रहे थे।

नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों और जिला परिवहन कार्यालय, सारण में अभिलेखों के जाँच करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि वार्षिक कर भुगतान करने वाले 26,702 परिवहन वाहन (जनवरी 2005 और दिसम्बर 2018 के बीच निबंधित) में से 7,767 परिवहन वाहनों के मालिकों ने अप्रैल 2016 और मार्च 2019 के बीच की अवधि से संबंधित अपने मोटर वाहन कर का भुगतान नहीं किया। इनमें से किसी भी मामलों में साक्ष्य जैसे पते का परिवर्तन निबंधन प्रमाण पत्र का समर्पण या संबंधित जिला परिवहन कार्यालयों के क्षेत्राधिकार में वाहनों का परिचालन नहीं होना अभिलेखों पर नहीं था।

हालाँकि, चूककर्त्ता *वाहन* मालिकों द्वारा मोटर वाहन करो का भुगतान न करने की जानकारी *वाहन* डाटाबेस में जिला परिवहन पदाधिकारी के पास उपलब्ध थी, उन्होंने प्रबंधन सूचना प्रणाली के माध्यम से कर चूककर्त्ता सूची बनाने के लिए *वाहन* की कर तालिका की जाँच या समीक्षा नहीं की। परिणामस्वरूप, जिला परिहवन पदाधिकारियों द्वारा कर चूककर्त्ता को कोई माँग पत्र निर्गत नहीं किया गया और फलस्वरूप ₹ 15.13 करोड़ अर्थदण्ड सहित ₹ 22.79 करोड़ कर (सड़क करः ₹ 7.56 करोड़ और सड़क सुरक्षा उपकरः ₹ 9.58 लाख) की वसूली नहीं हुआ।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार किया (अगस्त 2020) और कहा कि बकाया कर की वसूली हेतु संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारी को आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे।

अनुशंसा : विभाग को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कर के त्वरित भुगतान को सुनिश्चित करने के लिए *वाहन* डाटाबेस में आवश्यक जाँचों को शामिल करके कर चूककर्त्ता को वास्तविक समय आधार पर माँग पत्र जारी किया जाए।

4.3.19.2 एकमुश्त कर का कम आरोपण

संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने निबंधन प्रमाण पत्र जारी करने से पहले मैन्युअल रूप से बिहार मोटर वाहन कराधान, अधिनियम के धारा 8 के अनुसार एकमुश्त कर की वसूली सुनिश्चित नहीं की क्योंकि सभी मामलों में निबंधन प्रमाण पत्र, कर के पुनरीक्षण के बाद निर्गत किये गये थे, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 54.68 लाख कर का कम आरोपण हुआ।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 की धारा 5 प्रावधित करता है कि एक निबंधित मोटर वाहन का प्रत्येक मालिक निर्धारित दरो के अनुसार ऐसे वाहन पर कर का भुगतान करेगा। इसके अलावा, उपर्युक्त अधिनियम की धारा 7 के अनुसार वाहनों के निबंधन के समय वाहन के कर रहित मूल्य का आठ से 12 प्रतिशत की दर से (07 सितम्बर 2018 से प्रभावी) कर लगाया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों (जिला परिवहन कार्यालय, शिवहर को छोड़कर) में *वाहन* डाटाबेस के मालिक और कर तालिका की जाँच किया और पाया कि पूर्व संशोधित दरो[18] पर एकमुश्त कर के भुगतान के बाद सितम्बर 2018 (7 सितम्बर 2018 या उसके बाद) और फरवरी 2019 के बीच 2,307 व्यक्तिगत वाहन और 803 एकमुश्त कर भुगतान करने वाले वाणिज्यिक परिवहन वाहन निबंधित किए गए थे। इन सभी मामलों में वाहनों को कर दरो में पुनरीक्षण के बाद निबंधन किया गया था और इसलिए इन वाहनों के मालिकों को संशोधित कर अर्थात् निबंधन की तिथि पर लागू दर पर एकमुश्त कर का भुगतान करना आवश्यक था। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि अधिसूचना की तिथि (7 सितम्बर 2018) से कर की संशोधित दर *वाहन* सॉफ्टवेयर में परिमापन नहीं किया गया था बल्कि इसे 10 सितम्बर 2018 को, ई–रिक्शा को छोड़कर जिसे 25 जनवरी 2019 को, परिमापन किया गया था। हालाँकि, संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने मैन्युअल रूप से एकमुश्त कर की वसूली को बिहार मोटर वाहन कराधान, अधिनियम के धारा 8 के अनुसार निबंधन पत्र जारी करने से पहले सुनिश्चित नहीं किया, क्योंकि सभी मामलों में निबंधन प्रमाण पत्र कर के पुनरीक्षण के बाद जारी किए गए थे, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 54.68 लाख कर का कम आरोपण हुआ।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि चूककर्त्ता वाहन मालिको को ई–नोटिस जारी करने के लिए संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों को आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे।

अनुशंसाः विभाग को कर की दर में परिवर्त्तन का परिमापन *वाहन* साफ्टवेयर में अधिसूचना जारी होने की तिथि से सुनिश्चित करना चाहिए।

4.3.19.3 तिमाही विधि से कर के अनियमित वसूली के बाद एकमुश्त कर भुगतान करने वाले वाणिज्यिक वाहनों का निबंधन

तिमाही विधि से कर के अनियमित वसूली के बाद एकमुश्त कर भुगतान करने वाले वाणिज्यिक वाहनों के निबंधन के परिणामस्वरूप अर्थदण्ड सहित ₹ 32.87 लाख कर का कम आरोपण हुआ।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 की धारा 5 प्रावधित करता है कि निबंधित मोटर वाहन के प्रत्येक मालिक पर निर्दिष्ट दरों पर देय कर का आरोपण किया जाएगा। बिहार वित्त अधिनियम, 2014 (19 सितम्बर 2014 और 7 सितम्बर 2018 से प्रभावी) के अनुसार ट्रैक्टर

[18] 7 सितम्बर 2018 से पहले, व्यक्तिगत वाहनों पर कर की दर वाहन की कीमत का सात प्रतिशत था और ई–रिक्शा पर कर की दर वाहनों की कीमत का 3.5 प्रतिशत था।

(वाणिज्यिक) और मोटर कैब/जीप टैक्सी पर पूरे जीवन काल के लिए अधिसूचना में निर्दिष्ट दर पर एकमुश्त कर लगाया जाएगा। इसके अलावा, बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली, 1994 के नियम 4 (2) के साथ पठित बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 के धारा 7 के प्रावधान के अंतर्गत कर के भुगतान में 15 दिनों से अधिक देरी होने पर देय कर पर 25 प्रतिशत से 200 प्रतिशत तक अर्थदण्ड लगाया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में *वाहन* डाटाबेस में मालिक और कर तालिका का जाँच किया और फरवरी 2016 और फरवरी 2019 के बीच निबंधित एकमुश्त कर भुगतान करने वाले परिवहन वाहनो (ट्रैक्टर और मोटर टैक्सी/जीप टैक्सी) के संबंध में चार[19] जिला परिवहन कार्यालयों में पाया कि 27 मोटर कैब/जीप मैक्सी और दो ट्रैक्टर (वाणिज्यिक) एकमुश्त कर के स्थान पर त्रैमासिक/कम कर के भुगतान पर निबंधित किए गए थे जो *वाहन* में उचित सत्यापन की कमी का संकेत है। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि नौ वाहनों ने अपने करों का आगे भुगतान नहीं किया और 29 वाहनों में से 16 वाहनों को 15 वर्षों के लिए निबंधन प्रमाण पत्र जारी किया गया। इस प्रकार जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा उक्त अधिनियम/नियमावली के प्रावधानों का घोर उल्लंघन कर देय कर के बिना वसूली के निबंधन प्रमाण पत्र जारी किया गया, जो एक गंभीर मुद्दा है जिसके परिणामस्वरूप अर्थदण्ड सहित ₹ 32.87 लाख के कम कर का आरोपण हुआ।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों को बकाया कर की वसूली के लिए आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे।

4.3.20 एकमुश्त कर के विलम्ब से भुगतान के लिए परिवहन वाहनों से अर्थदण्ड की वसूली नहीं किया जाना

कर के विलम्ब से भुगतान के लिए अर्थदण्ड को न ही *वाहन* द्वारा गणना की गई और न ही जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा आरोपण किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 1.54 करोड़ के एकमुश्त कर का आरोपण नहीं किया गया।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 की धारा 23 के साथ पठित बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली, 1994 के नियम 4 (2), नियत तिथि के भीतर कर का भुगतान न करने की स्थिति में देय कर के 25 से 200 प्रतिशत के बीच अर्थदण्ड लगाने को प्रावधित करता है। इस प्रावधान को *वाहन* सॉफ्टवेयर में परिमापन किया गया था जो मोटर वाहनों के राज्य पंजी को विकसित करने के लिए था।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में *वाहन* डाटाबेस के मालिक और कर तालिका का जाँच किया और पाया कि 88,931 नमूना जाँचित वाहनों में से 1,333 वाहनों के मालिकों ने अप्रैल 2016 और मार्च 2019 के बीच 31 से 3,749 दिनों की विलम्ब से अपने एकमुश्त कर का भुगतान किया। एकमुश्त कर का विलम्ब से भुगतान उपर्युक्त नियमावली के अनुसार अर्थदण्ड को आकर्षित करता है जिसे *वाहन* सॉफ्टवेयर मे विधिवत रूप से परिमापित किया गया था। इसके बावजूद, कर के विलम्ब से भुगतान के लिए अर्थदण्ड को न ही *वाहन* द्वारा गणना किया गया और न ही जिला परिवहन पदाधिकारियों द्वारा आरोपण किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 1.54 करोड़ के एकमुश्त कर का आरोपण नहीं किया गया।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार किया (अगस्त 2020) और कहा कि अर्थदण्ड की वसूली के लिए संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों को आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे। विभाग ने आगे कहा कि यह समस्या *वाहन*–2.0 में थी जिसे *वाहन*–4.0 में सुधारा गया था। हालाँकि, एकमुश्त कर के देर से भुगतान के लिए परिवहन वाहनों से अर्थदण्ड का आरोपण नहीं होने के मामले *वाहन*–4.0 में भी जारी है।

अनुशंसाः विभाग को कर के विलम्ब से भुगतान के मामले में अर्थदण्ड का आरोपण वाहनों की खरीद की तिथि से सुनिश्चित करना चाहिए।

[19] भागलपुर, गया, कैमूर एवं मुजफ्फरपुर।

4.3.21 अधिकृत वाहन व्यवसायियों से व्यापार कर की वसूली नहीं किया जाना

274 व्यवसायियों में से 94 व्यवसायियों ने 2017–18 और 2018–19 की अवधि के दौरान अपने व्यवसाय के दौरान अपने अधिकार वाले मोटर वाहनों के संबंध में या तो व्यापार कर का भुगतान नहीं किया या कम भुगतान किया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 53.06 लाख के व्यापार कर का आरोपण नहीं/कम हुआ।

बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 की धारा 6 एक निर्माता या व्यवसायी के उसके व्यवसाय के दौरान उसके अधिकार में मोटर वाहन पर उसके श्रेणी के आधार पर प्रति वाहन ₹150, ₹ 200 और ₹ 250 के दर से व्यापार कर आरोपण को प्रावधित करता है।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में व्यापार कर पंजी, प्रतिवेदन और विवरणी की जाँच की और पाया कि सात[20] जिला परिवहन कार्यालयों ने व्यापार प्रमाणपत्र धारक अधिकृत विक्रेताओं से व्यापार कर के आरोपण और संग्रहण के लिए कोई अभिलेख संधारित नहीं किया। शेष आठ जिला परिवहन कार्यालयों जिन्होंने अभिलेख संधारित किया था, में से सात जिला परिवहन कार्यालय में लेखापरीक्षा के लिए उपलब्ध कराए गए विवरणी जाँच में पता चला कि 274 व्यवसायियों में से 94 व्यवसायियों ने 2017–18 और 2018–19 की अवधि के दौरान अपने व्यवसाय के दौरान अपने अधिकार में मोटर वाहनों के संबंध में या तो अपने व्यापार कर का भुगतान नहीं किया या कम भुगतान किया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 53.06 लाख के व्यापार कर का आरोपण नहीं/कम हुआ।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि प्रणाली ऑनलाइन हो गई थी और चूककर्त्ता व्यवसायियों से शुल्क की वसूली हेतु संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारी को आवश्यक निर्देश जारी किए गये थे। विभाग ने आगे कहा कि व्यापार कर की वसूली की प्रणाली ऑनलाइन कर दी गई थी। हालाँकि, ऑनलाइन प्रणाली की शुरूआत के बाद, व्यवसायियों द्वारा वाहनों के प्राप्ति के समय, के स्थान पर वाहनों के बिक्री के समय पर व्यापार कर आरोपित किया जा रहा था, जो अनियमित था।

4.3.22 परमिट का निर्गमन

मोटर वाहन अधिनियम की धारा 81 और 84 यह प्रावधित करता है कि बिना वैध फिटनेस वाले वाहनों को और जिसके विरूद्ध कर बकाया है को कोई परमिट स्वीकृत नहीं किया जाएगा।

बिहार मोटर वाहन कराधान नियमावली, 1992 के नियम 80 के साथ पठित मोटर वाहन अधिनियम के धारा 66 में यह प्रावधित किया गया है कि मोटर वाहन का कोई भी मालिक वैध परमिट के बिना किसी भी सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन के रूप में वाहन का उपयोग नहीं करेगा या उपयोग की अनुमति नहीं देगा। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 81 के अनुसार, एक अस्थायी परमिट के अलावा अन्य परमिट, अपने जारी होने की तिथि से पाँच वर्ष की अवधि के लिए वैध रहेगा। इसके अलावा, परिवहन विभाग ने मालगाड़ी, अनुबंधित वाहन, बस, इत्यादि के मामलों में परमिट के निर्गत/नवीनीकरण के लिए आवेदन/परमिट शुल्क को संशोधित किया (मई 2017) और पाँच वर्ष के लिए परमिट की स्थिति में परिवर्त्तन या नवीनीकरण या निर्गमन के लिए एक प्रसंस्करण शुल्क आरंभ किया।

---

[20] औरंगाबाद, बेगुसराय, भागलपुर, दरभंगा, गया, मुजफ्फरपुर एवं वैशाली।

4.3.22.1 मालगाड़ी के लिए राष्ट्रीय परमिट के प्राधिकरण का नवीनीकरण नहीं किया गया

राष्ट्रीय परमिट पंजी को संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों द्वारा न ही अद्यतन किया गया न ही भौतिक सत्यापन किया गया, परिणामस्वरूप संयुक्त शुल्क और प्राधिकरण शुल्क ₹ 6.29 करोड़ की राशि की वसूली नहीं हुई।

मोटर वाहन अधिनियम की धारा 81 यह प्रावधित करता है एक राष्ट्रीय परमिट उसके जारी होने या नवीनीकरण की तिथि से पाँच वर्ष के लिए वैध रहेगा। इसके अलावा, केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली के नियम 87 यह प्रावधित करता है कि राष्ट्रीय परमिट के लिए एक प्राधिकरण हर वर्ष बनाया जाएगा और एक समय में एक वर्ष से अधिक के लिए वैध नहीं होगा। संबंधित प्राधिकारी, प्राधिकरण के समाप्ति के 15 दिनों के अंदर यदि प्राधिकरण को नवीनीकृत नहीं किया जाता है तो परमिट धारक को उसके स्पष्टीकरण के लिए कि क्यों न आपका परमिट रद्द कर दिया जाए का नोटिस जारी करेगा और पंद्रह दिनों के अंदर कोई स्पष्टीकरण नहीं प्राप्त होता है तब इस स्थिति में परमिट को रद्द कर देगा।

एक वाहन के राष्ट्रीय परमिट को अधिकृत करने हेतु प्राधिकरण के लिए प्रति वर्ष संयुक्त शुल्क ₹ 16,500 और गृह राज्य के लिए प्रतिवर्ष प्राधिकरण शुल्क ₹ 1,000 अप्रैल 2012 से देय था।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों (पटना, पूर्णिया और मुजफ्फरपुर) में राष्ट्रीय परमिट पंजी और *वाहन* डाटाबेस की जाँच की और पाया कि राष्ट्रीय परमिट के अंतर्निहित 9,759 मालवाहक वाहनों मे से 2,249 ने एक वर्ष से अधिक की वैधता अवधि समाप्त होने के बाद भी राष्ट्रीय परमिट प्राधिकरण के नवीनीकरण के बिना सड़कों पर (मार्च 2014 और मार्च 2019 के बीच) चलाया था। इन वाहन मालिकों ने इन परमिटों का समर्पण नहीं किया। *वाहन* सॉफ्टवेयर में भी सभी जानकारी उपलब्ध थी लेकिन न ही विभाग के संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों या न ही प्रवर्तन स्कंध ने इन वाहनों का पता लगाया जैसा कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 192 के अंतर्गत प्रावधित किया गया है। संबंधित क्षेत्रीय प्राधिकारों ने परमिट रद्द करने के लिए उन परमिट धारकों को नोटिस जारी नहीं किया। राष्ट्रीय परमिट पंजी को संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों द्वारा न ही अद्यतन किया गया और न ही भौतिक सत्यापन किया गया जो राष्ट्रीय परमिट के वैधता के दौरान अनुवर्ती प्राधिकरण के नियंत्रण एवं अनुश्रवण तंत्र की कमी को इंगित किया। परिणामस्वरूप, संयुक्त शुल्क और प्राधिकरण शुल्क ₹ 6.29 करोड़ की राशि की वसूली नहीं हुआ।

विभाग ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार किया (जून और अगस्त 2020) और कहा कि नियमित अनुश्रवण की सुविधा के लिए परमिट शुल्क की प्रकिया स्वचालित (ऑनलाइन) की जा रही थी और आगे कहा गया है कि संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों को लेखापरीक्षा द्वारा प्रदान किए गए आँकड़े को सत्यापित करने और आवश्यक कार्रवाई करने के लिए निर्देश जारी किए गए थे।

अनुशंसाः विभाग को वैध परमिट और प्राधिकरण के साथ चलने वाले वाहनों पर नियंत्रण के लिए राष्ट्रीय परमिट पंजी को अद्यतन करने को सुनिश्चित करने के लिए अनुश्रवण तंत्र निर्धारित करना चाहिए।

4.3.22.2 परिवहन वाहनों के परमिट धारकों से प्रसंस्करण शुल्क का वसूली नहीं किया जाना।

₹ 1,000 के प्रसंस्करण शुल्क के वसूली के बिना 29,625 मालगाड़ी, 1,165 बस और 5,571 अनुबंधित मालवाहक वाहनों को परमिट जारी किए गए, जिससे ₹ 3.64 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

बिहार मोटर वाहन नियमावली के नियम 74, अलग प्रकार के वाहनों के परमिट से संबंधित विभिन्न प्रकार के शुल्क प्रावधित करता है। मालवाहक वाहन/अनुबंधित वाहन/बस के

परमिट/नवीनीकरण के प्रत्येक आवेदन के लिए मई 2017 में प्रसंस्करण शुल्क को संशोधित कर ₹ 1,000 किया गया था, जिसे नवंबर 2019 से *वाहन* सॉफ्टवेयर में परिमापित किया गया था।

नमूना जाँचित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों में परमिट पंजी और मालवाहक *वाहन*, बस और अनुबंधित वाहनों के मैन्युअल रूप से निर्गत स्थायी परमिट के जाँच करने पर लेखापरीक्षा ने पाया कि 23 मई 2017 से 31 मार्च 2019 के दौरान ₹ 1,000 के प्रसंस्करण शुल्क की वसूली के बिना 29,625 मालवाहक वाहन, 1,165 बस और 5,571 अनुबंधित वाहनों को परमिट जारी किया गया। शुल्क का संग्रहण न ही *वाहन* में परिमापन किया गया था और न ही इसके संग्रहण को संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरों द्वारा मैन्युअल रूप से सुनिश्चित किया गया जाना उपरोक्त अधिसूचना का घोर उल्लंघन था। यह अधिनियम/नियमावली के प्रावधानों का अनुपालन करने में पदाधिकारियों की ओर से उचित कर्मठता की कमी का संकेत है, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 3.64 करोड़ का राजस्व नुकसान हुआ।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों को परिवहन वाहनों के परमिट धारकों से प्रसंस्करण शुल्क की वसूली के लिए आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे।

4.3.22.3 परमिट शुल्क के अंतर का वसूली नहीं किया जाना।

संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों ने पाँच वर्ष के लिए परमिट जारी करने या नवनीकरण करने या परमिट की स्थिति में परिवर्तन के लिए संशोधित शुल्क का आरोपण नहीं किया था क्योंकि संबंधित प्रावधानों को *वाहन* में परिमापन नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 28.90 लाख का राजस्व नुकसान हुआ।

बिहार मोटर वाहन कराधान नियमवली, 1992 के नियम 80 के साथ पठित मोटर वाहन अधिनियम की धारा 66 यह प्रावधित करता है कि कोई भी मोटर वाहन मालिक बिना वैध परमिट के किसी भी सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन के रूप में वाहन का उपयोग नही करेगा। मोटर वाहन अधिनियम के धारा 81 के अनुसार, अस्थायी परमिट के अलावा एक परमिट उसके जारी होने की तिथि से पाँच वर्ष की अवधि के लिए वैध है। इसके अलावा, परिवहन विभाग ने मालवाहक वाहन, अनुबंधित वाहन और बस आदि के मामले में परमिट जारी करने/नवीनीकरण के लिए आवेदन/परमिट शुल्क को संशोधित किया (मई 2017) और पाँच वर्ष के लिए परमिट जारी करने या नवीनीकरण करने या उसके स्थिति में परिवर्तन के लिए एक प्रसंस्करण शुल्क शुरू किया।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों के अभिलेखों की जाँच की और पाया कि मई और नवम्बर 2017 के दौरान 608 परमिट जारी किए गये थे। हालाँकि, संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों ने पाँच वर्ष के लिए परमिट जारी करने या नवीनीकरण करने या परमिट की स्थिति में परिवर्तन के लिए संशोधित शुल्क[21] का आरोपण नहीं किया था क्योंकि संबंधित प्रावधानों को *वाहन* में परिमापन नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 28.90 लाख का राजस्व नुकसान हुआ।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों को परमिट शुल्क का अंतर राशि की वसूली हेतु आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे।

[21]

(राशि ₹ में)

वाहन की श्रेणी	संशोधन पूर्व दर	संशोधित दर (23.05.2017 से प्रभावी)
बस	2,000	7,000
मालवाहक	2,000	7,000
तिपहिया	1,500	3,000
मैक्सी/कैब	6,000	15,000

4.3.22.4 बसों को परमिट जारी करने में प्रभावी नियंत्रण की कमी होना

बसों को परमिट जारी करने में प्रभावी नियंत्रण नहीं होने के कारण, तीन मामलों में आवेदक को परमिट प्राप्त करने के लिए कई बार ₹ 3,000 परमिट शुल्क जमा करना पड़ा था।

मोटर वाहन अधिनियम 1988 की धारा 74 के प्रावधान के अंतर्गत, उपधारा (3) के प्रावधान के अनुसार, एक क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, एक आवेदन पर, आवेदन के अनुसार या इस तरह के संशोधन के अनुसार उसे योग्य माना जाता है तब अनुबंधित वाहन परमिट दे सकता है या इस तरह के परमिट को देने से इनकार कर सकता है। इसके अलावा, मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 68 के खंड (3)(सी–ए) के अनुपालन में, 05 फरवरी 2018 के बिहार सरकार की अधिसूचना के अनुसार, 3,284 मार्गों की एक सूची प्रकाशित की गई, जो बसों को चलाने के लिए निश्चित किया गया, जिसमें विभागीय अधिसूचना द्वारा 23 जनवरी 2019 को 377 मार्गों को जोड़ा गया।

नमूना जाँचित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों को परमिट जारी करने से संबंधित अभिलेखों/संचिकाओं के जाँच के दौरान निम्नलिखित अनियमितताएँ पायी गयीः

- क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार पटना में 2016–19 के दौरान 1480 बसों को परमिट जारी किए गए थे, इसमें से 722 विवादित आवेदन क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार के विभिन्न बैठकों मे विचार किए गए। इन 722 आवेदनों में से, 384 बसें ऐसी थी जिनके समय सारणी एक ही थे। आगे की लेखापरीक्षा जाँच से पता चला कि यद्यपि परिवहन विभाग द्वारा माँर्गों की एक व्यापक सूची प्रकाशित की गई थी, लेकिन किसी विशेष मार्ग पर अनुमोदित बसों की संख्या और आवृति को जानने के लिए बसों के मार्ग–वार विवरण दिखाने के लिए समय सारणी/मार्ग पंजी नहीं बनाया गया था। समय सारणी/मार्ग पंजी नहीं रहने के कारण, कार्यालय यह पता लगाने में असमर्थ था कि क्या किसी नए आवेदक द्वारा माँगी गई वांछित समय सारणी पहले ही किसी को आवंटित कर दी गई थी। तीन मामलों में, इस तरह के अभिलेखों का रखरखाव नहीं होने के कारण आवेदक को परमिट प्राप्त करने के लिए कई बार ₹ 3,000 का परमिट शुल्क जमा करना पड़ा था। परमिट के प्रत्येक पुनर्विचार (समय सारणी समान होने के कारण) के लिए, समय के सुधार के लिए शुल्क के रूप में ₹ 3,000 का सुधार शुल्क लिया जा रहा था और प्रस्तावित समय सारणी के खिलाफ आपत्ति उठाने वाले व्यक्ति से ₹ 1,000 का शुल्क वसूला जा रहा था।
- लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, पूर्णिया में इसी तरह की अनियमितताओं को पाया जहाँ बस मालिक संघ की सिफारिश पर एक बस के समय सारणी की मंजूरी दी जा रही थी, जो अनियमित थी। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, मुजफ्फरपुर में लेखापरीक्षा ने पाया कि वर्ष 2016–17 से 2018–19 के दौरान केवल सात बैठकें (परमिट जारी करने हेतु मार्ग और बस के संचालन के समय का अंतिम रूप देने के लिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार/राज्य परिवहन आयुक्त एवं बसों के मालिकों के बीच) आयोजित की गई थीं, जिसके कारण परमिट जारी करने में चार महीने से 11 महीनें तक की देरी हुई।

इस प्रकार बसों के मार्ग परमिट के आवंटन नहीं होने/देरी से जारी होने के कारण वे अद्यतन कर और उचित फिटनेस प्रमाण–पत्र, प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र, बीमा आदि का भुगतान करने के बावजूद उसे चला नहीं सकते थे, जिससे वाहन मालिकों को अवसुलनीय नुकसान हुआ। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, पटना में समय सारणी/मार्ग पंजी का रखरखाव नहीं होने के कारण सरकार को मार्ग का अंतिम पड़ाव सुनिश्चित करने, ग्रामीण परिवहन, यातायात के भीड़ को कम करने, शहरी परिवहन में सुधार, सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा और पर्यावरण की सुरक्षा बढ़ाने आदि में कठिनाई का सामना करना पड़ सकता है।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने परमिट शुल्क प्रक्रिया के स्वचालन के माध्यम से और बसों के मार्ग/समय के अनुमोदन के प्रक्रिया के स्वचालन के माध्यम से विशेष मार्ग पर वाहन के चलने के मुद्दे को हल करने का आश्वासन दिया (जून 2020)।

4.3.22.5 स्थायी परमिट जारी करते समय प्रभावी नियंत्रण की कमी

स्थायी परमिट जारी करने में प्रभावी नियंत्रण न होने के कारण, 16 मामलों में वाहनों के पिछले परमिट को रद्द किए बिना एक से अधिक परमिट जारी किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, मुजफ्फरपुर में बसों के परमिट पंजी और संबंधित संचिकाओ की जाँच किया और पाया कि अक्टूबर 2018 से नवम्बर 2019 के दौरान 881 बसों के परमिट जारी किए गए थे। आठ बसों (421 नमूना–जाँचित में से) के मामलों में कर और वैध फिटनेस सुनिश्चित किए बिना अप्रैल और सितम्बर 2019 के बीच स्थायी परमिट जारी किए गए थे।

अभिलेखो की जाँच से पता चला कि इन वाहनों के मालिक ने स्थायी परमिट के लिए आवेदन किया था, हालाँकि संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार ने परमिट जारी करने से पहले निबंधन प्रमाण पत्र, कर के भुगतान के प्रमाण में चालान, फिटनेस प्रमाण पत्र आदि का सत्यापन नहीं किया है, जो *वाहन* डाटाबेस में उपलब्ध था।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार मुजफ्फरपुर में, लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि अप्रैल 2016 से नवंबर 2019 की अवधि के दौरान 823 बसों को परमिट जारी किये गए थे। इनमें से 16 मामलों में, जैसा स्थायी परमिट पंजी से स्पष्ट था कि, वाहनों के पिछले परमिट को रद्द किए बिना एक से अधिक परमिट जारी किए गए थे। इसके अलावा, पहले जारी किए गए परमिट को रद्द किए बिना 80 मालवाहक वाहन और 16 अनुबंधित वाहन परमिट भी जारी किए गए थे।

इसी तरह, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, पटना ने पिछले परमिट को रद्द किए बिना 1,451 मालवाहक वाहनों को परमिट जारी किया। यह इंगित करता है कि कमजोर नियंत्रण के कारण एक ही वाहन को दो बार परमिट जारी किए गए थे।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून 2020) कि संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों को स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे ताकि दोषी पदाधिकारियों के प्रति जिम्मेदारी तय की जा सके।

अनुशंसाः विभाग को बसों की उचित निगरानी करने के लिए में बसों से संबंधित सभी जानकारी जैसे फिटनेस और परमिट की स्थिति को *वाहन* डाटाबेस शामिल करना चाहिए।

4.3.23 सरकारी राजस्व का संग्रहण और सरकारी खाते मे इसका प्रेषण

बिहार वित्तीय नियमावली 2005 के नियम 37 में कहा गया है कि यह देखना विभागीय प्राधिकार की प्राथमिक जिम्मेदारी है कि सरकार के सभी राजस्व प्राप्ति सही ढंग से, तुरंत निर्धारण, वसूली और उचित शीर्ष के अंतर्गत सरकारी खाते में बिना किसी विलम्ब के जमा की जाती है। परिवहन विभाग ने एकत्रित राजस्व को राज्य सरकार के खाते मे त्वरित प्रेषण के लिए निर्देश जारी किया (जनवरी 2016)। इसके अलावा, परिवहन विभाग द्वारा जारी किए गए कार्यकारी निर्देशों (फरवरी 2018) के अनुसार ऑनलाइन सरकारी प्राप्तियाँ एवं खाता प्रणाली (ओग्रास) के माध्यम से सभी मोटर वाहन करों को सरकारी खाते में जमा किया जाना था।

4.3.23.1 ऑनलाइन सरकारी प्राप्तियाँ एवं खाता प्रणाली चालान के लम्बित रहने के कारण सरकारी खाते में राजस्व जमा नहीं किया जाना

संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने सरकारी कोषागार से चालान का मिलान नहीं किया और परिणामस्वरूप तीन करोड़ की राशि सरकारी खाते से बाहर रही।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में दैनिक नगद संग्रहण पंजी, बैंक विवरण, ऑनलाइन सरकारी प्राप्तियाँ एवं खाता प्रणाली चालान का जाँच किया और दो[22] जिला परिवहन कार्यालयों मे पाया कि फरवरी 2018 और दिसंबर 2018 के बीच काउन्टर के ड्रॉप बॉक्स में तीन करोड़ की राशि के लिए 11 ऑनलाइन सरकारी प्राप्तियाँ एवं खाता प्रणाली चालान (ई–चालान) सृजित किये गये एवं उसे भारतीय स्टेट बैंक में जमा किए गए। हालाँकि, इन ऑनलाइन सरकारी प्राप्तियाँ एवं खाता प्रणाली चालान से संबंधित धन सरकारी खाते में जमा नहीं पाया गया, क्योंकि ये संबंधित कोषागार अनुसूची में नहीं पाए गए थे। संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारियों ने सरकार के कोषागार से इन चालानों का समाधान नहीं किया और सरकारी खाता में इन राशि को लाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की, परिणामस्वरूप तीन करोड़ की राशि सरकारी खाते के बाहर रही।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून 2020) कि कोषागार सत्यापन के बाद अंतर राशि को जमा करने के लिए संबंधित जिला परिवहन कार्यालयों को आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे।

4.3.23.2 चालू बैंक खाते में संग्रहित सरकारी राजस्व का रखा जाना

जनवरी 2018 से मार्च 2019 के दौरान प्रत्येक माह ₹ 97.98 लाख से ₹ 5.65 करोड़ के बीच सरकारी राजस्व चालू बैंक खाते में पड़ा रहा।

जिला परिवहन कार्यालय, पटना में दैनिक नकद/माँग पत्र संग्रहण पंजी के जाँच (जनवरी 2019) में, लेखापरीक्षा ने पाया कि दैनिक नकद संग्रहण/माँग पत्र को इंडियन बैंक के चालू खाते में जमा किया गया था और उसके बाद संग्रहित राशि काउंटर पर ड्रॉप बॉक्स ऑनलाइन सरकारी प्राप्तियाँ एवं खाता प्रणाली के माध्यम से सरकारी खाते में स्थानांतरित की गई थी।

दैनिक नकद संग्रहण पंजी और इंडियन बैंक, गांधी मैदान, के बैंक खाता विवरण के जाँच में पाया गया कि सरकारी खाते में हस्तांतरित राशि, बैंक खाते में वास्तविक शेष राशि के स्थान पर इसके नकद काउण्टरों पर करो और शुल्क के दैनिक संग्रहण पर आधारित थी। परिणामस्वरूप, जनवरी 2018 से मार्च 2019 के दौरान चालू बैंक खाते में प्रत्येक माह ₹ 97.98 लाख से ₹ 5.65 करोड़ के बीच सरकारी राजस्व पड़ा रहा। इस प्रकार, ₹ 5.65 करोड़ की सीमा तक सरकारी राजस्व सरकारी खाते से बाहर रहा और इंडियन बैंक के चालू खाते में पड़ा रहा।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून 2020) कि अन्य बैंक के चेक/ड्राफ्ट के माध्यम से वसूल की गई राशि को सरकारी खाते में भेजने में दो से तीन दिन लग गए।

विभाग ने आगे कहा (अगस्त 2020) कि सुविधा और सुरक्षा के मुद्दे के कारण, इसके नकद काउंटर पर करों और शुल्क के संग्रह की गई राशि पहले उसी भवन में स्थित बैंक खाते में जमा किया गया और बाद में सरकारी खाते में प्रेषित किया गया। इसके अलावा विभाग ने कहा कि जिला परिवहन कार्यालय, पटना को आवश्यक निर्देश जारी किए गए थे कि वे संबंधित बैंक को बैंक खाते में रखी गई पूरी राशि को समय पर सरकारी खाते में प्रेषित करने के लिए निर्देश जारी करें।

---

[22] गया और वैशाली।

हालाँकि, तथ्य यह है कि सरकारी राजस्व को बैंक खाते में रखना और उसके बाद सरकारी खाते में प्रेषण की प्रथा 15 नमूना–जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों में से केवल जिला परिवहन कार्यालय, पटना में प्रचलित था। इसके अलावा, किसी भी समय बैंक खाते में उपलब्ध शेष राशि को सरकारी खाते में स्थानांतरित नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, जनवरी 2018 से मार्च 2019 के दौरान प्रत्येक माह ₹ 97.98 लाख से ₹ 5.65 करोड़ के बीच सरकारी राजस्व चालू बैंक खाते में पड़ा रहा।

सरकारी खाते से बाहर लगातार रखे गए सरकारी राशि और सभी मामलों में ऑनलाइन सरकारी प्राप्तियाँ एवं खाता प्रणाली को न अपनाने पर विभाग ने कोई जवाब नहीं दिया।

4.3.23.3 अगले वित्तीय वर्ष में सरकारी खाते में राजस्व का हस्तांतरित किया जाना

29 और 31 मार्च 2019 के बीच विभिन्न नकद काउंटरों से शुल्क और करो के रूप में ₹ 4.16 करोड़ की राशि एकत्र की गई थी, लेकिन अप्रैल 2019 अर्थात् अगले वित्तीय वर्ष के दौरान राज्य सरकार के खाते में हस्तांतरित/प्रेषित की गई थी जो अनियमित थी।

नमूना जाँचित आठ[23] जिला परिवहन कार्यालयों में वर्ष 2018–19 के प्रेषण पंजी, ऑनलाइन सरकारी प्राप्तियां एवं खाता प्रणाली चालान, बैंक विवरण और कोषागार अनुसूची के जाँच में लेखापरीक्षा ने पाया कि 29 और 31 मार्च 2019 के बीच विभिन्न नकदी काउंटरों से शुल्क और करों के रूप में ₹ 4.16 करोड़ की राशि एकत्र की गई थी। यह राशि अप्रैल 2019, अर्थात् अगले वित्तीय वर्ष में राज्य सरकार के खाते में हस्तांतरित/ प्रेषित की गई थी, जो अनियमित थी और उपरोक्त प्रावधानों/निर्देशों के विपरीत था।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि इस तरह की अनियमितता से बचने के लिए सावधानी बरती जाएगी। विभाग ने आगे 31 मार्च तक राशि जमा नहीं करने का कारण 29 मार्च और 30 मार्च को बैंक बंद रहना बताया। जवाब तथ्यात्मक रूप से गलत था क्योंकि बैंक 29 मार्च और 30 मार्च को खुला हुआ था।

4.3.23.4 ऑनलाइन रसीदों का अनियमित उत्पादन

कर संग्रहण रसीदें अनुक्रम में नहीं बनाई गई थी जैसे कि पहले रसीद संख्या बाद की तिथियों में बनाई गई थी जबकि बाद की रसीद संख्या पहले की तिथियों में बनाई गई थी। जिला परिवहन पदाधिकारियों ने भी इस प्रकार के अनियमित संख्याओं के सृजन का पता नहीं लगाया।

लेखापरीक्षा ने सात[24] नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों के वाहन डाटाबेस में व्यवसायी स्थल ऑनलाइन संग्रहण प्रतिवेदन की जाँच किया और पाया कि कर संग्रहण रसीदे अनुक्रम में नहीं बनाई गई थी जैसे कि पहले रसीद संख्या बाद की तिथियों में बनाई गई थी जबकि बाद की रसीद संख्या पहले की तिथियों में बनाई गई थी। चूँकि, ये प्रणाली द्वारा सृजित संख्या है, इसलिए क्रम सख्या और तिथि में फेरबदल नहीं होना चाहिए। जिला परिवहन पदाधिकारियों ने भी इस प्रकार के अनियमित संख्याओं के सृजन का पता नहीं लगा पाया। प्रणाली के सत्यापन नियंत्रण में यह कमी न केवल अनियमित संख्या सृजन करती है, बल्कि धोखाधड़ी के जोखिम से भी भरी होती है।

---

[23] अरवल, बेगूसराय, भागलपुर, दरभंगा, गया, नालन्दा, पटना एवं वैशाली।

[24] औरंगाबाद, बेगूसराय, भागलपुर, दरभंगा, पूर्वी चम्पारण, नालन्दा एवं सिवान।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि व्यवसायी वार राजस्व के संग्रहण और प्रेषण की विस्तृत प्रतिवेदन वाहन डाटाबेस के अंतर्गत सूचित नहीं की जा रही थी, जिसके परिणामस्वरूप अलग–अलग व्यवसायियों द्वारा कर का संग्रहण और सरकार के खाते में प्रेषण को सुनिश्चित एवं सत्यापित नहीं किया जा सका।

इसे इंगित किए जाने के बाद विभाग ने कहा (अगस्त 2020) कि मामलों की जाँच की जा रही थी।

अनुशंसाः विभाग को बिना किसी विलम्ब के सभी सरकारी राजस्व को सरकार के खाते में प्रेषित करना सुनिश्चित करना चाहिए।

4.3.24 प्रदूषण परीक्षण स्थल के डाटाबेस का रखरखाव नहीं होना

142 प्रदूषण परीक्षण स्थल का अनुज्ञप्ति नवम्बर 2018 तक नवीनीकृत नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप नवीनीकरण शुल्क के रूप में ₹ 24.30 लाख राजस्व का कम आरोपण हुआ।

केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली का नियम 115 (7) यह प्रावधित करता है कि निबंधन के एक वर्ष के बाद प्रत्येक वाहन को राज्य सरकार द्वारा अधिकृत एजेंसी द्वारा जारी किया गया वैध 'प्रदूषण नियंत्रण' प्रमाण पत्र रखना होगा। प्रमाण पत्र की वैधता छः महीने होगी और उसके बाद, निर्धारित सीमा के भीतर पाये जाने पर प्रदूषण जाँच केन्द्र निर्धारित शुल्क के भुगतान पर नए प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र जारी करेगे।

लेखापरीक्षा ने नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों और क्षेत्रीय परिवहन आयुक्त के कार्यालय में प्रदूषण परीक्षण स्थलो से संबंधित अभिलेखों की जाँच की और पाया कि विभाग ने बिहार में 508 निजी परीक्षण केन्द्रों को अधिकृत (जून 2004 से मार्च 2019 तक) किया था। 508 में से 142 प्रदूषण परीक्षण स्थल का अनुज्ञप्ति नवम्बर 2018 तक नवीनीकृत नहीं किया गया था, जिसके परिणामस्वरूप नवीनीकरण शुल्क के रूप में ₹ 24.30 लाख राजस्व का कम आरोपण हुआ। राज्य परिवहन आयुक्त का कार्यालय और नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों के पास 31 मार्च 2019 तक राज्य में कार्यरत परीक्षण स्थलों की संख्या के बारे में कोई डाटाबेस नहीं था। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालय के पास मार्च 2019 तक वाहन सॉफ्टवेयर में प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र के साथ या उसके बिना चलने वाले वाहनों के बारे में कोई डाटाबेस/जानकारी नहीं थी।

इसे इंगित किए जाने के बाद, विभाग ने कहा (अगस्त 2020) कि प्रदूषण परीक्षण स्थल और प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र से संबंधित मुद्दों को कम्प्यूटरीकृत किया गया था। विभाग ने आगे कहा कि 142 प्रदूषण जाँच स्थलों में से 110 का नवीनीकरण किया गया था। हालाँकि, विभाग ने वाहन सॉफ्टवेयर में मार्च 2019 तक प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र के साथ या उसके बिना चलने वाले वाहनों एवं सभी प्रदूषण जाँच स्थलो के डाटाबेस के सूचना के नही होने के मामलों में कोई जवाब नहीं दिया।

आंतरिक नियंत्रण तंत्र

विभाग को अधिनियम/नियमावली के उचित कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए एक प्रभावी आंतरिक नियंत्रण तंत्र विकसित करना चाहिए। यह शीघ्र और कुशल निर्णय लेने के लिए विश्वसनीय वित्तीय और प्रबंधन सूचना प्रणाली के निर्माण में भी मदद करता है एवं *वाहन* तथा *सारथी* पर उचित सत्यापन नियंत्रण के विरूद्ध पर्याप्त सुरक्षा प्रदान करता है।

4.3.25 राजस्व का बकाया

4.3.25.1 राजस्व के बकायों का विश्लेषण

नमूना जाँचित जिला परिवहन कार्यालयों/क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारों में पंजी IX[25] और राजस्व के बकायों का प्रतिवदेन/विवरणी के जाँच से पता चला कि दो[26] जिला परिवहन पदाधिकारियों एवं क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, मुजफ्फरपुर ने राजस्व के बकाये से संबंधित कोई अभिलेख संधारित नहीं किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि 15[27] जिला परिवहन कार्यालय/क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार में, 31 मार्च 2019 तक राजस्व का बकाया ₹ 203.86 करोड़ था। 2016–17 से 2018–19 के दौरान राजस्व के बकायों की स्थिति को नीचे दी गई तालिका मे दर्शाया गया है :

तालिका 4.5: 2016–19 के दौरान राजस्व के बकायों के लंबित नीलामवाद मामला

(₹ करोड़ में)

वर्ष	प्रारंभ शेष		वर्ष के दौरान संयोजन		वर्ष के दौरान संग्रहित राशि		बकाया का अंतशेष	
	मामलों की संख्या	राशि	मामलों की संख्या	राशि	मामलों की संख्या	राशि	मामलों की संख्या	राशि
2016–17	12,422	125.20	1,766	6.00	185	4.32	14,003	126.87
2017–18	14,003	126.87	1,899	4.91	271	0.81	15,630	130.97
2018–19	15,630	130.97	5,043	73.76	218	0.88	20,612	203.86

लेखापरीक्षा जाँच से पता चला कि 2016–17 की शुरूआत में कर चूककर्त्ता वाहन मालिकों के खिलाफ ₹ 125.20 करोड़ का बकाया था जो 2018–19 मे बढकर ₹ 203.86 करोड़ (62.83 प्रतिशत) हो गया। 2016–19 के दौरान विभाग ने ₹ 209.87 करोड़ के राजस्व के बकाये से केवल ₹ 6.01 करोड़ (2.86 प्रतिशत) की वसूली की। विभाग के पास तीन वर्षों से अधिक के बकाये का विवरण उपलब्ध नही था। इससे पता चलता है कि विभाग के पास राजस्व बकाये से संबंधित उचित डाटाबेस नहीं था और उसने बकाये को कम करने के लिए पर्याप्त प्रयास नहीं किये गये।

इसे इंगित किये जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून 2020) कि राजस्व बकाया की राशि के परिसमापन हेतु संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार/जिला परिवहन पदाधिकारी को आवश्यक निर्देश जारी किए गये थे।

4.3.25.2 नीलामवाद का मामला बकाये की वसूली के बिना वापस आना

अधिनियमों या नियमावलियों के अनुसार अप्रभावी अनुवर्त्ती कार्रवाई के कारण ₹ 7.01 करोड़ के राजस्व बकाये की राशि की वसूली नहीं की जा सकी।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार पटना मे परिवहन वाहनों के कर चूककर्त्ता वाहन मालिकों के राजस्व के बकाये के लंबित मामलों के अभिलेखों की जाँच में लेखापरीक्षा ने पाया कि 225 (827 में से) वाहन मालिकों के विरुद्ध अवधि 2009–10 से 2015–16 के बकाया राशि ₹ 7.01 करोड़ की वसूली के लिए नीलामवाद दायर किया गया था। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि नीलामवाद मामलों[28] की स्थापना के नौ साल के बाद भी, राजस्व के वकाया की वसूली नहीं की जा

---

25 पंजी–IX माँग पत्र की एक पंजी और इसे आवश्यक अधिकारी द्वारा बनाये रखा जाता हैं।

26 पटना और पूर्णिया।

27 जिला परिवहन कार्यालयः अरवल, औरंगाबाद, बेगुसराय, भागलपुर, दरभंगा, पूर्वी चम्पारण, गया, कैमूर, मुजफ्फरपुर, नांलदा, शिवहर, सिवान और वैशाली; क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारः पटना और पूर्णिया।

28 नीलामवाद मामलाः जब प्रमाण पत्र अधिकारी संतुष्ट हो जाता है कि क्लेक्टर को देय कार्ड सार्वजनिक माँग देय हो, तो वह निर्धारित प्रपत्र में एक प्रमाण पत्र पर हस्ताक्षर कर सकता है, जिसमें कहा गया है कि माँग देय है और प्रमाण पत्र उसके कार्यालय में दाखिल करने का कारण होगा।

सकी एवं जिला परिवहन पदाधिकारी, पटना के पास गलत पता/अनुसरणीय/मृत्यु इत्यादि टिप्पणी कर वापस किया गया। हालाँकि चूककर्ता की पूर्ण विवरणी बनाये रखने की जिम्मेदारी संबंधित जिला परिवहन पदाधिकारी की थी। नीलामवाद पदाधिकारी, बकाया की राशि की वसूली मे विफल रहा एवं दोषी के विरूद्ध कोई भी कार्यवाही नहीं की। इस प्रकार, अधिनियमों एवं नियमावलियों के अनुसार अप्रभावी अनुवर्त्ती के कारण ₹ 7.01 करोड़ राजस्व बकाये की राशि की वसूली नहीं की जा सकी। इसे इंगित करने के बाद, विभाग ने बताया (जून 2020) कि राजस्व के बकाया की वसूली हेतु संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार/जिला परिवहन पदाधिकारी को आवश्यक दिशानिर्देश दिये गये हैं। विभाग ने आगे बताया (अगस्त 2020) कि *वाहन–4* डाटाबेस में सभी प्रांसगिक जानकारी को शामिल करने हेतु प्रणाली में आवश्यक जाँच शामिल किये गये थे। विभाग द्वारा संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार/जिला परिवहन पदाधिकारी को राजस्व के बकाये की वसूली हेतु आवश्यक निर्देश भी दिया गया।

4.3.25.3 बकाया की वसूली हेतु निगरानी और अनुवर्त्ती तंत्र का अभाव

कर चूककर्त्ता वाहन मालिकों के विरूद्ध जुलाई 2002 से अगस्त 2007 तक 30 मामलों मे ₹ 1.99 करोड़ की बकाया राशि वसूली हेतु लंबित थीं, जिसके लिए 2007–08 की अवधि के दौरान नीलामवाद दायर किये गये थे।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, पटना में नीलामवाद के मामलों की पंजी की जाँच से पता चला कि जुलाई 2002 से अगस्त 2007 तक 30 मामलों मे ₹ 1.99 करोड़ की राशि वसूली हेतु लंबित थी जिसके लिए 2007–08 की अवधि के दौरान नीलामवाद दायर किये गये थे। क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, पटना द्वारा नीलामवाद, राजस्व बकाया की तिथि से दो वर्षों से अधिक विलम्ब के बाद दायर किया गया था जबकि उन्हें सूचना की अवधि के समाप्त होने के 45 दिनों के अंदर नीलामवाद दायर करना था। इस प्रकार, नीलामवाद दायर करने में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, पटना द्वारा की गई विलम्ब के कारण बकाया की राशि की वसूली नही हो सकी।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि नीलामवाद दायर होने के 12 वर्षों के बाद भी, उपरोक्त वर्णित 30 मामलों मे बकाया की वसूली नहीं की जा सकी। अभिलेखों की जाँच से पता चला कि सभी मामले केवल एक ही परिवार के सदस्य से संबंधित था और अधियाची अधिकारी (जिला परिवहन पदाधिकारी, कैमूर) द्वारा सूचना के बावजूद भी ये वाहन 2012 तक बिहार में चल रहे थे, उन वाहनों की जब्ती और निलामी करके बकाये की राशि की वसूली हेतु नीलामवाद पदाधिकारी द्वारा कोई भी कार्रवाई नही की गई। इसके अलावा, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, पटना ने इन चूककर्त्ता वाहन मालिकों से राजस्व बकाये की वसूली के लिए बिना कोई कार्रवाई किये नियमित रूप से परमिट जारी (2017 से 2019 के बीच) किया।

आगे यह पाया गया कि निश्चित समय सीमा के भीतर राजस्व बकाया राशि के प्रभावी और त्वरित प्राप्ति हेतु नीलामवाद के दायर एवं निपटारा हेतु विभाग के पास कोई व्यवस्था नहीं थी। इसलिए, अनुवर्त्ती और अनुश्रवण तंत्र की अनुपस्थिति के कारण, ₹ 1.99 करोड़ राजस्व बकाया राशि की वसूली लंबित था।

इसे इंगित किये जाने के बाद, विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, पटना और जिला परिवहन पदाधिकरी कैमूर को वाहनों और अंचल संपत्तियों की नीलामी कर राजस्व के बकायों की वसूली हेतु आवश्यक निर्देश जारी किये गये थे।

4.3.25.4 मामलों की अनुचित अनुश्रवण के कारण बकाया सरकारी राजस्व की वसूली नहीं किया जाना

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार या विभाग की ओर से प्रभावी अनुवर्त्ती और अनुश्रवण तंत्र की अनुपस्थिति के कारण, चार वर्ष के बाद भी ₹ 3.51 करोड़ की सरकारी राशि की वसूली नहीं की जा सकी।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, पटना में नीलामवाद मामलों की अभिलेखों की जाँच के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि बिहार राज्य सड़क परिवहन निगम ने ऋणी मेसर्स गिरीश इन्फ्रास्ट्रक्चर प्राइवेट लिमिटेड, हैदराबाद के विरूद्ध ₹ 3.51 करोड़ की राशि के लिए एक नीलामवाद दायर करने की अधियाचना नीलामवाद पदाधिकारी, पटना से की (जून 2015) थी। इसके बाद, बकाया की वसूली हेतु एक नीलामवाद दायर किया गया (जुलाई 2015)। हालाँकि, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार/विभाग की ओर से प्रभावी अनुवर्त्ती और अनुश्रवण तंत्र की अनुपस्थिति के कारण, सरकार का बकाया ₹ 3.51 करोड़ की राशि चार वर्षों के अंतराल के बाद भी वसूली नहीं की जा सकी।

इसे इंगित किये जाने के बाद विभाग ने कहा (जून और अगस्त 2020) कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार पटना को वाहनों या चल/अचल संपत्तियों की नीलामी कर राजस्व के बकाये की वसूली करने हेतु आवश्यक निर्देश जारी किये गये थे। हालाँकि, विभाग ने अनुवर्त्ती और अनुश्रवण तंत्र की कमी जिसके कारण सरकारी बकाया की वसूली नहीं हो सका पर कोई जवाब नहीं दिया।

4.3.25.5 अनुवर्ती तंत्र की कमी के कारण सरकारी बकाये की वसूली नहीं किया जाना

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार के द्वारा अनुवर्ती कार्य की कमी के कारण और मोटर वाहन निरीक्षक द्वारा क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार के आदेश के अनुपालन नहीं करने के कारण ₹ 1.08 करोड़ की वसूली नहीं की जा सकी।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार, पटना मे नीलामवाद मामलों के अभिलेखों संचिकाओं की जाँच के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि बिहार राज्य सड़क परिवहन निगम ने दिसम्बर 2011 में ऋणी मेसर्स ईडेन ट्रान्सपोर्ट प्रा0 लि0, कोलकाता के विरूद्ध ₹ 1.21 करोड़ एवं ₹ 37.13 लाख के राजस्व बकाया की वसूली के लिए नीलामवाद दायर करने के लिए नीलामवाद पदाधिकारी, पटना से अधियाचना किया। इसके बाद नीलामवाद ऋणी के विरूद्ध वाद सं 07/2011 और 08/2011 द्वारा नीलामवाद दायर किया गया। बाद में बिहार राज्य सड़क परिवहन निगम द्वारा कर बकाये को संशोधित (जुलाई 2013) कर ₹ 71.21 लाख और ₹ 36.41 लाख कर दिया गया और तदनुसार नीलामवाद पदाधिकारी को एक संशोधित अधियाचना अग्रेषित (जुलाई 2013) किया गया। बकाये राशि की वसूली के लिए सुनवाई 16 नवंबर 2013 को किया गया जिसमें जिला परिवहन पदाधिकारी पटना को निर्देशित (क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकर द्वारा) किया गया कि राजस्व बकाया की वसूली तक चूककर्त्ता के नौ बसो को कब्जा में रखा जाय। तदनुसार, जिला परिवहन पदाधिकारी, पटना ने बसों को कब्जा मे लिया और इसकी सूचना (06 दिसंबर 2013) को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार को दिया जिसने मोटर वाहन निरीक्षकों को कब्जा में लिये गये वाहनों का मूल्यांकन करने हेतु निर्देश (20 अगस्त 2016) दिया। यद्यपि, दो वर्ष और पाँच माह के बीत जाने बाद भी इस दिशा में मोटर वाहन निरीक्षक द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई। इसके अलावा, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार द्वारा मामले की कोई अनुवर्त्ती कार्रवाई अभिलेख में नही पाया गया। इस प्रकार, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार द्वारा अनुवर्त्ती कार्रवाई की कमी के कारण और मोटर वाहन निरीक्षक द्वारा क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार के आदेश के अनुपालन नहीं करने के कारण ₹ 1.08 करोड़ की वसूली लेखापरीक्षा की तिथि (फरवरी 2020) तक नहीं हो सका।

विभाग ने बताया (जून और अगस्त 2020) की क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकार को संबंधित मोटर वाहन निरीक्षक के विरूद्ध जबावदेही तय करने हेतु निर्देश जारी किये गये थे। हालाँकि, विभाग राजस्व के बकाये की राशि ₹ 1.08 करोड़ की वसूली पर कोई जवाब नहीं दिया।

4.3.26 प्रवर्त्तन स्कंध मे निगरानी की अनुपस्थिति

परिवहन विभाग के प्रवर्त्तन स्कंध की जिम्मेदारी, वाहनों जिसके पास वैध परमिट नहीं है को जब्त करना तथा और अर्थदण्ड का आरोपण और संग्रहण करना है जैसा कि केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली 1989 और बिहार मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1994 में प्रावधित है। प्रवर्तन उप निरीक्षक को जिला परिवहन पदाधिकारी के नियंत्रण में तैनात किया जाता है, जिन्हें वाहनों को जब्त करने और अर्थदण्ड जमा करने हेतु जब्ती और मुद्राप्राप्ति रसीद दी जाती है। परिवहन विभाग के निर्देशानुसार, जब्ती रसीद की द्वितीयक प्रति इसके उपयोग के बाद वापस करना होता है।

जिला परिवहन प्राधिकार के कार्यालय, वैशाली मे अभिलेखों की जाँच के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया (जून 2019) कि जिला परिवहन पदाधिकारी ने मुद्राप्राप्ति रसीद की 11 खंड और जब्ती रसीद की चार खंड प्रवर्त्तन उप निरीक्षक को जारी किया (जून 2016 से मई 2018 के बीच)। हालाँकि, प्रवर्त्तन उप निरीक्षक को जब्ती रसीद एवं मुद्राप्राप्ति रसीद के उपयोगिता से संबंधित आवश्यक प्रतिवेदन जिला परिवहन पदाधिकारी को जमा किये बिना स्थांनातरित (जून 2018) किया गया। इस जानकारी के अभाव में, लेखापरीक्षा में राजस्व के वास्तविक संग्रह का सत्यापन नहीं किया जा सका।

इसे इंगित किये जाने के बाद, विभाग ने बताया (अगस्त 2020) कि समेकित अर्थदण्ड का संग्रहण हस्तचलित उपकरण से शुरू किया जा चुका था। विभाग ने आगे कहा कि जिला परिवहन कार्यालय, वैशाली के मामले मे आवश्यक विस्तृत प्रतिवेदन प्राप्त की गई थी एवं उसे लेखापरीक्षा हेतु उपलब्ध कराया जायेगा।

निष्कर्ष:

विभागों को नियमों और कानूनों को प्रभावी ढंग से लागू करने और सरकारी राजस्व सुरक्षित रखने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता है कि क्योंकि लेखापरीक्षा मे उल्लेखित अनियमितताएं लगभग ₹ 281.13 करोड़ है जो 2018–19 की अवधि के दौरान वाहनों पर करो से कुल राजस्व संग्रहण का 13 प्रतिशत है। विभाग को सड़क सुरक्षा उपकर लगाने से संबंधित अपनी अधिसूचना को पुनः जाँच करना चाहिए जिसके परिणामस्वरूप सड़क सुरक्षा उपकर का कम संग्रहण हुआ। वाहनों के निबंधन, चालक अनुज्ञप्ति जारी करना, परमिट जारी करना, फिटनेस प्रमाण–पत्र जारी करना, राजस्व के बकाये की वसूली हेतु विभाग द्वारा स्थापित प्रणाली का अतिसावधानी से पालन करना चाहिए। परमिट शुल्क प्रक्रिया का एवं बस के मार्ग/समय के अनुमोदन की प्रक्रिया को स्वचालित करने की आवश्यकता है। विभाग को व्यापार कर के वसूली, मोटर वाहन कर के नही/कम वसूली और फिटनेस प्रमाणपत्र के नवीनीकरण नहीं होने आदि में देखी गई कमियों को दूर करने तथा समय पर उल्लंघन का पता लगाने और सुधार करने हेतु अपने क्षेत्र के पदाधिकारियों पर पर्याप्त नियंत्रण रखने हेतु अभ्यास करने की आवश्कता है।

4.4 बिहार राज्य पथ परिवहन निगम के ऋण के समायोजन में परिवहन विभाग द्वारा तथ्यों का भ्रामक प्रस्तुतीकरण

विभाग ने राजपत्र अधिसूचना मे निगम की संपत्तियों के अधिग्रहण से ₹ 874.81 करोड़ की वसूली दिखाई किंतु यह हितधारकों के लिए तथ्यों की गलत प्रस्तुति थी, क्योकिं भूमि के रूप में अधिग्रहण की गई सम्पत्ति पहले से ही राज्य सरकार की थी एवं वर्त्तमान तिथि में भवन का कोई मूल्य नहीं था।

राज्य परिवहन आयुक्त, बिहार के कार्यालय के अभिलेखों[29] के जाँच के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया (जनवरी 2019) कि माननीय उच्चतम न्यायालय एवं माननीय उच्च न्यायालय[30] पटना के आदेश के अनुपालन में परिवहन विभाग ने फरवरी 2016 में बिहार राज्य पथ परिवहन निगम को अपने सेवानिवृत/मृत कर्मचारियों के वेतन भुगतान के लिए ₹ 318.24 करोड़ का ऋण दिया। स्वीकृत्यादेश के नियमों एवं शर्तों के अनुसार, बिहार राज्य पथ परिवहन निगम द्वारा ऋण को दस बराबर किश्तों मे चुकाया जाना था, यदि सरकार द्वारा इसे एक वर्ष के अन्दर शेयर पूंजी में परिवर्त्तित नहीं करे।

बिहार सरकार के वित्त लेखा 2017–18 के अनुसार पूर्व के अवसरों पर प्रदान किये गये ऋण को शामिल करते हुए 31 मार्च 2018 को बिहार राज्य पथ परिवहन निगम पर बकाया ऋण ₹ 874.81 करोड़ था। 2005–12 के दौरान भी वेतन और अन्य भत्तो के भुगतान के लिए बिहार सरकार ने निगम को ऋण दिया। स्थापना व्यय एवं आवर्तित प्रकृति के व्यय हेतु वेतन के भुगतान के लिए बिहार राज्य पथ परिवहन निगम को 13 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ऋण दिया गया था (जबकि सरकार के लिए उधार ली गई धनराशि की औसत लगात 6 से 10 प्रतिशत थी)। बिहार राज्य पथ परिवहन निगम वर्षों से घाटे में रहा जिससे इसके ऋण चुकाने की क्षमता प्रभावित हुई।

लेखापरीक्षा ने पाया कि विभाग बिहार राज्य पथ परिवहन निगम के भौतिक सम्पत्तियों[31] के अधिग्रहण से 31 मार्च 2018 तक लंबित सम्पूर्ण ऋण की राशि (मूलधन) ₹ 874.81 करोड़ की वसूली (मार्च 2019) की और इस संबंध में दिनांक 22.02.2019 को एक अधिसूचना जारी किया। उक्त अधिसूचना मे भूमि के वास्तविक मूल्यांकन को ₹ 615.60[32] करोड़ दर्शाया गया एवं ऋण की राशि को मिलाने के लिए शोधराशि को भवन (सुल्तान पैलेस) के मूल्य में जोड़ते हुए अधिग्रहण की जाने वाली भूमि की कीमत बढ़ा कर ₹ 874.81 करोड़ कर दिया गया।

वित्त विभाग नें मूल राशि की वसूली के प्रस्ताव को स्वीकृत करते समय टिप्पणी की थी कि बकाये ब्याज को बिहार राज्य पथ परिवहन निगम की अन्य सम्पत्तियों पर कब्जा करके भविष्य में समायोजित किया जाना चाहिए।

इस लेन–देन की निरंतरता में लेखापरीक्षा ने पाया कि बिहार सरकार ने आगे का समायोजन किया एवं पुस्तक हस्तांतरण के माध्यम से बिहार राज्य पथ परिवहन निगम को सब्सीडी प्रदान किया एवं शीर्ष आर–7055 "सड़क परिवहन के लिए ऋण" के अधीन स्वयं परिवहन विभाग ने बकाये ऋण के वसूली के लिए उसी राशि को नौ कोषागार चालान के माध्यम से जमा किया जाना भी दिखाया। इस प्रकार, वर्ष 2018–19 के वित्त लेखा में ₹ 874.81 करोड़ के बकाये मूलधन की कुल राशि का पुनर्भुगतान दिखाया गया एवं अधिसूचना के अनुसार इस लेन देन के विरुद्ध संपत्ति प्राप्त किया हुआ दिखाया गया।

---

[29] बिहार राज्य पथ परिवहन निगम को अग्रीम एवं ऋण से संबंधित रोकड़ बही एवं संचिका एवं अन्य प्रासंगिक अभिलेखों जैसे कि बिहार राज्य पथ परिवहन निगम का माँग पत्र, कैबिनेट नोट, स्वीकृत्यादेश, भुगतान अभिश्रव इत्यादि।

[30] उच्चतम न्यायालय की सिविल संख्या 1994 का 7290 एवं उच्च न्यायालय को 2012 को सी.डब्ल्यू सं. 9207

[31] सुलतान पैलेस में भूमि (4.80 एकड़) एवं बांकीपुर (2.50 एकड़); सुल्तान पैलेस में भवन।

[32] सुल्तान पैलेस में; ₹ 324 करोड़ एवं बांकीपुर; ₹ 291.60 करोड़।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि 28 फरवरी 2019 को लंबित ऋण पर ब्याज की कुल बकाया राशि ₹ 1011.10 करोड़ थी। ब्याज की राशि की वसूली के लिए विभाग ने कोई माँग जारी नहीं किया।

लेखापरीक्षा अवलोकन के जवाब में विभाग ने बताया (जुलाई 2020) कि विभागीय अधिसूचना (25 फरवरी 2019) के अनुसार ₹ 874.81 करोड़ सबसिडी के रूप में प्रदान की गई थी एवं पुस्तक हस्तांतरण के माध्यम से सम्पूर्ण ऋण राशि (मूलधन) ₹ 874.81 करोड़ को समायोजित किया गया था। हालाँकि, विभाग ब्याज की वसूली पर कोई जवाब नहीं दिया।

लेखापरीक्षा ने बिहार राज्य पथ परिवहन निगम के अभिलेखों से पाया कि बिहार सरकार दोनों ही भूमि को पहले हीं प्राप्त कर चुकी थी। इसके बावजूद परिवहन विभाग ने भूमि जो पहले से ही इसके पास था का पुनर्ग्रहण दिखाने के लिए एक अधिसूचना जारी किया एवं भूमि का मूल्य ₹ 615.60[33] करोड़ लगाया।

भवन का स्वामित्व बिहार राज्य पथ परिवहन निगम के पास था। लेखापरीक्षा ने पाया कि सुल्तान पैलेस का भवन 1962 से पूर्व अस्तित्व में था एवं बिहार राज्य पथ परिवहन निगम के वार्षिक लेखा के महत्वपूर्ण लेखा नीतियों के अनुसार, भवन का उपयोगी जीवन केवल 20 वर्ष लिया गया था। इसलिए बिहार सरकार द्वारा केवल इस लेन–देन के लिए भवन का मूल्यांकन काल्पनिक रूप से ₹ 259.21 करोड़ किया गया था।

इस प्रकार, उक्त के अनुसार, यद्धपि विभाग ने राजपत्र अधिसूचना में बिहार राज्य पथ परिवहन निगम के सम्पति के अधिग्रहण से ₹ 874.81 करोड़ की वसूली दिखाया, यह हितधारकों के लिए भ्रामक था, क्योंकि भूमि के रूप में अधिग्रहित सम्पति पहले से ही राज्य सरकार की थी और सरकार इस संबंध में किसी भी राशि की वसूली नही की। इससे सरकारी खजाने पर ₹ 874.81 करोड़ का एवं व्याज प्राप्ति नहीं होने के कारण ₹ 1,011.10 करोड़ का बोझ पड़ा। यद्यपि जैसा ऊपर इंगित किया गया है, भूमि राज्य सरकार की थी एवं भवन का जीवन समाप्त हो चुका था, इस प्रकार, यह लेन–देन खुद को विवेकपूर्ण वित्तीय रिर्पोटिंग को नहीं बताता है।

अनुशंसाः सरकार को निगमों को आवर्त्तक स्थापना व्यय, जो कि राजस्व प्रकृति का है, इन उद्देश्यों के लिए ऋण के बदले कुछ संस्थाओं के कर्ज चुकाने की क्षमताओं को ध्यान में रखते हुए इन निगमों को अनुदान देना चाहिए जो लेने देन के प्रकृति को सही से प्रतिबिंबित करता हो। इस प्रकार के ऋण सरकार के पूँजीगत व्यय के प्रकृति को अतिरंजित करता है।

2. जिन ऋणों को चुकाया नहीं जा सकता हो उसे बही समायोजन, जो दोनों के लेन देन एवं वित्तीय विवरणों की सही प्रस्तुती में बाधा डालता है, के बदले खत्म कर देना चाहिए एवं उपयुक्त रूप से सरकार के वित्तीय विवरण एवं संस्था के खाते में लिखा जाना चाहिए।

3. विभाग फरवरी 2019 की अपनी अधिसूचना की समीक्षा कर सकता है, क्योंकि यह कर दाताओं एवं अन्य हितधारकों को एक भ्रामक चित्र प्रस्तुत करता है।

---

[33] सुल्तान पैलेस में ₹ 324 करोड़ एवं बांकीपुर ₹ 291.60 करोड़

4.5 धर्मकाँटा के निर्माण में निरर्थक व्यय

आठ करोड़ रूपया खर्च करने के बावजूद तीन धर्मकाँटा को परिवहन विभाग को दिसम्बर 2015/जनवरी 2016 में सुपूर्द करने के बाद भी उसे 2019 तक कार्यशील नहीं किया जा सका था। इसके अलावा, सरकार ने वैसे पदाधिकारियों जिनकी पदस्थापना मूल रूप से धर्मकाँटा स्थल के लिए हुई थी किन्तु उनकी तैनाती राज्य परिवहन निगम/जिला परिवहन कार्यालय, पटना कार्यालय में किया गया था, के वेतन एवं भत्तों के भुगतान के रूप में ₹ 75.98 लाख का व्यय किया।

बिहार वित्त नियमावली का नियम 9 प्रावधित करता है कि लोक निधि से व्यय करने वाले अथवा व्यय हेतु अधिकृत करने वाले प्रत्येक सरकारी कर्मचारी को वित्तीय औचित्य के उच्च मानदंड से शासित होना चाहिए एवं ऐसा उम्मीद किया जाता है कि सरकारी धन के खर्च में वही सर्तकता बरतेगा जैसा कि एक साधारण विवेक का आदमी अपना धन खर्च करने में बरतता हैं।

राज्य परिवहन आयुक्त के कार्यालय में अभिलेखों के जाँच (जनवरी 2019) में, लेखापरीक्षा ने पाया कि मुख्यमंत्री, बिहार के आदेश (जून 2014) के अनुसार अतिभार की समस्या को नियंत्रित करने के लिए सरकार ने चार स्थलों यथा– बिहटा, फतुहा, ट्रान्सपोर्ट नगर (पटना) एवं मसौढ़ी (पटना) में धर्मकाँटा बनाने का निर्णय लिया। तदनुसार, इन धर्मकाँटों के निर्माण का कार्य सड़क निर्माण विभाग को दिया गया जिसने आगे इस कार्य को बिहार राज्य पूल निर्माण निगम लिमिटेड को दे दिया एवं तदनुसार परिवहन विभाग द्वारा अगस्त 2014 में प्रशासनिक स्वीकृति प्रदान किया गया। पुनः, ₹ 2.39 करोड़ प्रति धर्मकाँटा की दर से ₹ 9.57 करोड़ के प्राक्कलन की तकनीकी स्वीकृति प्रदान (अगस्त 2014) की गई एवं बाद में विभाग ने उनके निर्माण के लिए ₹ आठ करोड़ किस्तों (दिसम्बर 2014 एवं दिसम्बर 2015 के बीच) में बिहार राज्य पूल निर्माण निगम लिमिटेड को स्थानांतरित किया।

यह पाया गया कि भूमि अधिग्रहण संबंधित समस्याओं के कारण मसौढ़ी धर्मकाँटा के निर्माण का कार्य प्रारंभ नहीं किया गया था। फतुहाँ, ट्रान्सपोर्ट नगर (पटना) एवं बिहटा में धर्मकाँटा निर्माण (प्रत्येक स्थल पर दो धर्मकाँटा यंत्र) के बाद, बिहार राज्य पूल निर्माण निगम लिमिटेड ने इन धर्मकाँटो को परिवहन विभाग को दिसम्बर 2015 एवं जनवरी 2016 में सुपूर्द कर दिया। तीन प्रवर्त्तन उप निरीक्षक (प्रत्येक जगह के लिए एक) को धर्मकाँटा का परिग्रह करने के लिए विभाग द्वारा अधिकृत (दिसम्बर 2015) किया गया था तथा अधिकारियों को धर्मकाँटा के रख–रखाव एवं देखभाल के लिए जिम्मेदार बनाया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इन धर्मकाँटों के सुपूर्दगी के बाद मानव बल[34] एवं आधारभूत संरचना[35] के अभाव में इन्हें कार्यशील नहीं किया गया था। अकार्यशील अवधि के दौरान अधिष्ठापित औजारों के टूटने फूटने के कारण आगे मरम्मत की आवश्यकता थी। आगे, वार्षिक रख रखाव निविदा हेतु ₹ 27.56 लाख की निर्धारित राशि बिहार राज्य पूल निर्माण निगम लिमिटेड के पास रहा। कार्यकारी एजेंसी एवं विक्रेता जिसने यंत्र का अधिष्ठापन किया था ने धर्मकाँटा के टूट–फूट का कारण निष्क्रियता एवं अनुपयोग बताया। उन्होंने बताया कि इन धर्मकाँटों को कार्यशील बनाने के लिए पुनः मरम्मत की जरूरत है एवं इसके लिए ₹ 10.03 लाख के अतिरिक्त प्राक्कलन को जमा (सितम्बर 2017) किया।

---

[34] धर्मकाँटा के लिए आवश्यक कर्मचारी को या तो विलम्ब से तैनात किया गया या तैनात नहीं किया गया।

[35] धर्मकाँटों के लिए बिजली कनेक्शन का अभाव, धर्मकाँटों में जल जमाव की स्थिति, जब्त वाहनों के पार्किंग की व्यवस्था नहीं होना, सम्पर्क सड़क (ट्रान्सपोर्ट नगर) का अभाव आदि।

आगे यह पाया गया कि ट्रान्सपोर्टनगर, पटना में धर्मकाँटा की स्थापना को चुनौती देने वाले एक निकटवर्ती प्लॉट धारक द्वार रिट याचिका के बाद माननीय उच्च न्यायालय, पटना ने ट्रान्सपोर्ट नगर धर्मकाँटा के निर्माण को हटाने हेतु पटना नगर निगम को निर्देश (अप्रैल 2019) दिया क्योंकि पटना नगर निगम से अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त किये बिना ट्रान्सपोर्ट नगर में धर्मकाँटा की स्थापना गैरकानूनी था। बाद में, परिवहन विभाग ने ट्रान्सपोर्ट नगर के एक धर्मकाँटा जिसपर माननीय उच्च न्यायालय ने आदेश जारी किया था को रजौली (नवादा) स्थानांतरित करने का निर्णय लिया एंव ₹ 1.04 करोड़ (तकनीकी रूप से स्वीकृत) के प्राक्कलन को प्रशासनिक स्वीकृति हेतु प्रस्तुत (जनवरी 2020) किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि विभाग ने बिहटा एवं फतूहा में बचे हुए धर्मकाँटा को जनवरी 2020 तक कार्यशील बनाने में असफल रहा। इस दौरान विभाग ने अतिभार के कारण जुर्माना एवं अर्थदण्ड के संग्रहण में कमी के अलावा अतिभार, सड़क दुर्घटना एवं कम वजन के कारण राजस्व हानि को नहीं रोक सका। इस प्रकार, धर्मकाँटा के निर्माण का उद्देश्य अप्राप्त रहा एवं ₹ आठ करोड़ का व्यय निरर्थक रहा।

लेखापरीक्षा अवलोकन के आलोक में विभाग ने बताया (जुलाई 2020) कि ट्रान्सपोर्टनगर में एक धर्मकाँटा एवं फतूहा के धर्मकाँटा को कार्यशील कर दिया गया था। परिवहन विभाग ने आगे बताया कि ट्रान्सपोर्टनगर के एक धर्मकाँटा को रजौली (नवादा) स्थानांतरित कर दिया गया था एवं बिहटा का धर्मकाँटा शीघ्र ही कार्यशील होगा।

धर्मकाँटा के भौतिक सत्यापन के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि कार्यशील धर्मकाँटा को कभी भी पूरी क्षमता से उपयोग नहीं किया गया क्योंकि इन धर्मकाँटा पर औसतन प्रतिदिन केवल दो से तीन वाहनों का भार लिया गया है।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि सरकार ने कार्यकारी सहायक[36] जो मुल रूप से धर्मकाँटा स्थल के लिए पदस्थापित थे किन्तु उन्हें राज्य परिवहन आयुक्त/जिला परिवहन अधिकारी, पटना कार्यालय में तैनात किया गया था, के वेतन एवं भत्तों के भुगतान पर ₹ 75.98 लाख का व्यय किया गया था। जिला परिवहन कार्यालय में स्वीकृत बल पहले से कार्यशील था।

विभाग ने बताया कि धर्मकाँटा के लिए नियुक्त कर्मियों को जिला परिवहन कार्यालय, पटना एवं मुख्यालय स्तर पर तैनात किया गया था क्योंकि धर्मकाँटा की मामला पटना उच्च न्यायालय स्तर पर लंबित था। हालाँकि तथ्य यह है कि ट्रान्सपोर्ट नगर के मात्र एक धर्मकाँटा का मामला पटना उच्च न्यायालय में लंबित था एवं इसलिए इन कर्मियों को दूसरे धर्मकाँटा पर पदस्थापित करना चाहिए था।

---

[36] नवम्बर 2016 में 16 कार्यपालक सहायक, दिसम्बर 2016 से फरवरी 2019 तक 16 कार्यपालक सहायक और मार्च 2019 से मार्च 2020 तक 15 कार्यपालक सहायक।