सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक–महालेखापरीक्षक का
निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन
परिवहन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली पर



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA

लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा

Dedicated to Truth in Public Interest



उत्तर प्रदेश सरकार

वर्ष 2022 का प्रतिवेदन संख्या–3

भारत के नियंत्रक–महालेखापरीक्षक का
निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन
परिवहन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली पर

उत्तर प्रदेश सरकार
वर्ष 2022 का प्रतिवेदन संख्या–3

विषय–सूची

विवरण	सन्दर्भ	
	प्रस्तर	पृष्ठ सं0
प्राक्कथन	--	v
कार्यकारी सारांश	--	vii-viii
अध्याय–I		
सामान्य		
परिचय	1.1	1
संगठनात्मक ढाँचा	1.2	4
विभाग की राजस्व प्राप्तियाँ	1.3	5
लेखापरीक्षा के उद्देश्य	1.4	6
लेखापरीक्षा के मानदण्ड के स्रोत	1.5	6
लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र	1.6	6
लेखापरीक्षा की कार्यपद्धति	1.7	7
प्रतिवेदन की सामग्री	1.8	7
अभिस्वीकृति	1.9	7
अध्याय–II		
वाहन 4.0, सारथी 4.0 एप्लीकेशन और ई–चालान ऐप का कार्यान्वयन		
परिचय	2.1	9
लेखापरीक्षा परिणाम	2.2	10
वाहन 4.0 और सारथी 4.0 के कार्यान्वयन में विलम्ब	2.2.1	10
सॉफ़्टवेयर / मॉड्यूल / सेवाएं / अनुपलब्ध / कार्यान्वित नहीं होना	2.2.2	12
कर की वापसी के लिए मॉड्यूल	2.2.2.1	12
ऑनलाइन भुगतान के लिए मिलान सॉफ्टवेयर	2.2.2.2	12
अध्याय–III		
सामान्य नियत्रंण		
लेखापरीक्षा परिणाम	3.1	15
कमजोर तार्किक अभिगमन नियंत्रण	3.1.1	15
लीगेसी डेटा और बैकलॉग मॉड्यूल के संबंध में मुद्दे	3.1.2	17
वाहन 4.0 और सारथी 4.0 में अपूर्ण डाटा	3.1.2 (i)	17
वाहन 4.0 और सारथी 4.0 के बैकलॉग मॉड्यूल में कमियाँ	3.1.2 (ii)	18
अध्याय–IV		
वाहन और ई–चालान ऐप में व्यवसायिक नियमों का प्रतिचित्रण		
परिचय	4.1	19
लेखापरीक्षा परिणाम	4.2	19
उ.प्र.रा.स.प.नि. बसों के अतिरिक्त कर के बकाया को अवैध रुप से समाप्त किया जाना	4.2.1	20
गौतम बुद्ध नगर में उ.प्र.रा.स.प.नि. की बसों पर अतिरिक्त का आरोपण न किया जाना	4.2.2	21
अतिरिक्त कर के विलंबित भुगतान पर शास्ति को प्रतिचित्रित करने में विफलता	4.2.3	22

विवरण	सन्दर्भ	
	प्रस्तर	पृष्ठ सं0
इलेक्ट्रिक वाहनों पर कर की अनधिकृत छूट	4.2.4	23
स्वस्थता प्रमाण पत्र में अनियमिततायें	4.2.5	24
स्वस्थता के नवीनीकरण में विलम्ब पर शास्ति प्रावधान को अवैध रुप से हटाना	4.2.5.1	24
वाहनों का स्वस्थता प्रमाण पत्र का नवीनीकरण न किया जाना	4.2.5.2	26
परिवहन वाहन के लिए परमिट जारी करने में अनियमितताएं	4.2.6	27
राष्ट्रीय परमिट के प्राधिकार का नवीनीकरण न किया जाना	4.2.6.1	27
अखिल भारतीय पर्यटक परमिट और राष्ट्रीय परमिट के अंतर्गत आने वाले वाहन पर कोर्ट फीस का कम आरोपण	4.2.6.2	28
लंबित चालान के साथ परमिट/स्वस्थता का नवीनीकरण किया जाना	4.2.7	29
माननीय न्यायालय को विलम्ब से भेजे गए चालान	4.2.8	30
प्रशमन शुल्क की कम वसूली	4.2.9	30
बिना परमिट के चलने वाले वाहनों पर परमिट शुल्क, आवेदन शुल्क और शास्ति को आरोपित न किया जाना	4.2.10	31
जब्त/रोके गए वाहनों के अवमुक्त में विलम्ब	4.2.11	32
अध्याय–V		
एप्लीकेशन नियत्रंण और अन्य अनियमितताएं		
परिचय	5.1	35
लेखापरीक्षा परिणाम	5.2	35
मैक्सी कैब का मोटर कैब के रूप में गलत वर्गीकरण	5.2.1	35
प्रमुख फील्डस में डेटा सत्यापन का अभाव	5.2.2	36
क्यूबिक क्षमता का गलत उल्लेख किया जाना	5.2.2 (i)	36
मैक्सी कैब श्रेणी के वाहनों के अंतर्गत बैठने की क्षमता का त्रुटिपूर्ण डाटा	5.2.2 (ii)	36
वाहनों के पंजीकरण की अमान्य तिथि	5.2.2 (iii)	37
स्वस्थता के लिए अगली निरीक्षण तिथि का उल्लेख नहीं होना	5.2.2 (iv)	37
एक/दो वर्ष से अधिक के लिए स्वस्थता प्रमाण पत्र जारी किया जाना	5.2.2 (v)	38
दस्तावेज़ीकरण की कमी	5.2.3	39
परिवर्तन प्रबंधन के दस्तावेजों की अनुपस्थिति	5.2.3	39
रिपोर्ट मॉड्यूल में कमियाँ	5.2.4	39
विश्लेषिकी पोर्टल	5.2.5	40
अन्य कमियाँ	5.2.6	40

विवरण	सन्दर्भ	
	प्रस्तर	पृष्ठ सं0
सारथी एप्लीकेशन में विसंगतियाँ	5.2.6 (i)	40
ऑन–लाइन भुगतान में अनियमिततायें	5.2.6 (ii)	41
बिना प्रदूषण प्रमाण पत्र के वाहनों का संचालित किया जाना	5.2.6 (iii)	42

परिशिष्टियाँ	परिशिष्ट सं0	पृष्ठ सं0
चयनित इकाइयों द्वारा नकद में करों के संग्रह को दर्शाने वाला विवरण	3.1	45
उ.प्र.रा.स.प.नि. द्वारा अतिरिक्त कर के विलम्बित भुगतान पर शास्ति के प्रतिचित्रण में विफलता दर्शाने वाला विवरण	4.1	46
इलेक्ट्रिक वाहनों पर कर की अनधिकृत छूट को दर्शाने वाला विवरण	4.2	47
स्वस्थता प्रमाण पत्र के नवीनीकरण में विलम्ब पर प्रावधानित शास्ति को अवैध रुप से हटाने के कारण हानि दर्शाने वाला विवरण	4.3	48
वाहनों का स्वस्थता प्रमाण पत्र नवीनीकृत न होने वाला विवरण	4.4	49
राष्ट्रीय परमिट के प्राधिकार के नवीनीकरण न किए जाने के कारण राजस्व के प्रभाव को दर्शाने वाला विवरण	4.5	50
अखिल भारतीय पर्यटक परमिट और राष्ट्रीय परमिट से अच्छादित वाहनों पर कोर्ट फीस के कम आरोपण को दर्शाने वाला विवरण	4.6	51
लंबित चालान के साथ नवीनीकृत किये गये परमिट को दर्शाने वाला विवरण	4.7 A	52
लंबित चालान के साथ नवीनीकृत किये स्वस्थता को दर्शाना वाला विवरण	4.7 B	53
माननीय न्यायालय को विलम्ब से भेजे गये चालान को दर्शाने वाला विवरण	4.8	54
प्रशमन शुल्क की कम वसूली को दर्शाने वाला विवरण	4.9	55
बिना परमिट के संचालित वाहनों पर परमिट शुल्क, आवेदन शुल्क और शास्ति को आरोपित न किये जाने का विवरण	4.10	56
जब्त/रोके गये वाहनों के अवमुक्त में विलम्ब को दर्शाने वाला विवरण	4.11	57
मैक्सी कैब को मोटर कैब के रूप में गलत वर्गीकरण को दर्शाने वाला विवरण	5.1	58
क्यूबिक क्षमता का गलत उल्लेख किये जाने वाला विवरण	5.2	59

विवरण	सन्दर्भ	
	प्रस्तर	पृष्ठ सं0
मैक्सी कैब श्रेणी के वाहनों में बैठने की क्षमता को गलत दर्शाने वाला विवरण	5.3	60
वाहनों के पंजीकरण की अमान्य तिथि को दर्शाने वाला विवरण	5.4	61
ऐसे वाहनों को दर्शाने वाला विवरण जहां स्वस्थता के लिए अगली निरीक्षण तिथि का उल्लेख नहीं किया गया	5.5	62
उन वाहनों को दर्शाने वाला विवरण जिनके लिए एक/दो वर्ष से अधिक के लिए स्वस्थता प्रमाणपत्र जारी किया गया	5.6	63
कर बकायदारो के संबंध में वाहन एप्लीकेशन में दर्शायें गए डेटा में लंबित कर बकाया के साथ–साथ डाटा में कमी को दर्शाने वाला विवरण	5.7	64
बिना पीयूसी के सड़क पर चल रहे वाहनों को दर्शाने वाला विवरण	5.8	65

प्राक्कथन

भारत के नियंत्रक–महालेखापरीक्षक के मार्च 2021 को समाप्त हुए वर्ष के लिए इस प्रतिवेदन को भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश के राज्यपाल को प्रस्तुत किये जाने के लिए तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन में परिवहन विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार में सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली पर निष्पादन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में वर्णित दृष्टान्त वे हैं जो 2016–17 से 2020–21 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान प्रकाश में आए और साथ ही वे जो पूर्ववर्ती के वर्षों में प्रकाश में आए, परन्तु विगत लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में प्रतिवेदित नहीं किया जा सका। 2020–21 के बाद की अवधि से संबंधित दृष्टान्त भी जहां आवश्यक था शामिल किये गये है।

वाहन एप्लीकेशन में उचित एवं सही व्यवसायिक नियमों के प्रतिचित्रण में विसंगति थी। विभाग ने विभिन्न डाटा इनपुट के लिए सत्यापन जाँच सुनिश्चित नहीं की। कार्यान्वयन में विलम्ब के बावजूद, एप्लीकेशन में समाधान और वापसी के लिए कुछ मॉड्यूल्स का अभाव था। विभाग आईटी प्रणाली की सुरक्षा के संबंध में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के महत्वपूर्ण निर्देशों के अनुपालन का आश्वासन देने में विफल रहा। यह लीगेसी डेटा के पूर्ण डिजिटलीकरण को प्राप्त करने में भी विफल रहा और इस प्रकार संबंधित हितधारकों को ऑन–लाइन डेटा/सेवाओं के लाभों से रहना पड़ा।

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप ही लेखापरीक्षा सम्पादित की गई है।

कार्यकारी सारांश

परिवहन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली पर निष्पादन लेखापरीक्षा

कार्यकारी सारांश

"मोटर वाहन विभाग में कम्प्यूटरीकरण" पर निष्पादन लेखापरीक्षा को 31 मार्च 2011 को समाप्त हुए वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (राजस्व प्राप्तियाँ) में शामिल किया गया था। इसके पश्चात् विभाग ने तीन नए सॉफ्टवेयर जैसे– वाहन 4.0, सारथी 4.0 और ई–चालान ऐप को वर्ष 2016–17 से 2020–21 की अवधि के दौरान कार्यान्वित किया। राज्य के कुल राजस्व का लगभग छः प्रतिशत का योगदान परिवहन विभाग देता है। पाँच वर्षों में अर्थात 2016–17 से 2020–21 के दौरान ऑन–लाइन प्रणाली से राजस्व संग्रहण ₹ 20,122.61 करोड़ था। ऑन–लाइन प्रणाली के माध्यम से राजस्व संग्रह वर्ष 2016–17 में 41.03 प्रतिशत से बढ़कर वर्ष 2020–21 में 82.79 प्रतिशत हो गया।

परिवहन विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी आधारित राजस्व संग्रह प्रणाली की निष्पादन लेखापरीक्षा पाँच वर्षों अर्थात 2016–17 से 2020–21 तक की अवधि के लिए यह सुनिश्चित करने के लिए आयोजित की गई थी कि क्या वाहन (वाहनों के लिए एप्लीकेशन), सारथी (ड्राइविंग लाइसेन्स के लिए एप्लीकेशन) और ई–चालान ऐप (प्रवर्तन के लिए) से विभाग के उद्देश्यों की प्राप्ति हुई; क्या वाहन, सारथी और ई–चालान ऐप के लिए सुरक्षा और अन्य सामान्य नियंत्रण परिभाषित किए गए थे और व्यवसायिक आवश्यकता के अनुरूप उनका पालन किया गया था; एवं क्या व्यवसायिक नियमों को ठीक से प्रतिचित्रित किया गया था और सूचना प्रौद्योगिकी एप्लीकेशन में सभी आवश्यक कार्यक्षमताएं प्रदान की गई थीं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि विभाग ने सारथी 4.0 और वाहन 4.0 एप्लीकेशनों को क्रमशः 15 और 7 महीने के विलम्ब से लागू करना प्रारम्भ किया एवं क्रमशः 19 और 37 महीने के विलम्ब के साथ इसको पूर्ण किया। कार्यान्वयन में विलम्ब का कारण अभिलेख में नहीं पाया गया। वाहन एप्लिकेशन में अभी भी मिलान और धनराशि की वापसी के लिए मॉड्यूल की कमी थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि विभाग सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली की सुरक्षा के संबंध में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के महत्वपूर्ण निर्देशों के अनुपालन का आश्वासन देने में विफल रहा। लीगेसी डेटा के पूर्ण डिजिटलीकरण को प्राप्त करने में भी विफल रहा एवं इस प्रकार संबंधित हितधारकों को ऑन–लाइन डेटा/सेवाओं के लाभों से वंचित रहना पड़ा।

अप्रैल 2016 से मार्च 2021 की अवधि के लिए वाहन डाटा के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली विभाग के उचित एवं सही व्यवसायिक नियमों के प्रतिचित्रण में विफल रही जिससे अतिरिक्त कर के आरोपण एवं संग्रहण, अतिरिक्त कर एवं इलेक्ट्रिक वाहन पर कर के विलंबित भुगतान के शास्ति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। स्वस्थता प्रमाण पत्र के विलम्ब से नवीनीकरण पर शास्ति आरोपित नहीं की गई। ऐसे वाहनों को चलने से रोकने के लिए कोई तंत्र नहीं था जिनके लिए स्वस्थता प्रमाण पत्र, परमिट और राष्ट्रीय परमिट के प्राधिकार का नवीनीकरण नहीं किया गया था। इसी प्रकार, परमिट जारी करने, नवीनीकरण या प्राधिकार का नवीनीकरण पर कोर्ट फीस भी आरोपित नहीं किया गया था। अन्य मामलों में, यह देखा गया कि परमिट/फिटनेस का नवीनीकरण बिना प्रशमन शुल्क वसूल किए ही किया गया था। प्रशमन शुल्क के ऑन–लाइन भुगतान के मामले में, जो शुल्क वसूल किया गया था, वह आरोपित किये गए प्रशमन शुल्क की धनराशि से कम था।

लेखापरीक्षा ने यह भी दर्शाया कि विभाग ने विभिन्न डेटा इनपुट्स/आउटपुट्स के लिए सत्यापन जांच सुनिश्चित नहीं गयी थी। इसके परिणामस्वरूप सत्यापन नियंत्रणों की कमी हुई जिसके कारण डेटा की शुद्धता, समग्रता और संपूर्ण डेटा का माइग्रेशन संदिग्ध था। परिवर्तन प्रबंधन और सक्रिय विश्लेषिकी पोर्टल के दस्तावेज़ीकरण का अभाव था। मिलान सॉफ्टवेयर के अभाव में राजस्व के ऑन–लाइन संग्रहण का मिलान शासकीय खाते में जमा धनराशि से नहीं किया जा सका।

लेखापरीक्षा ने निष्कर्ष निकाला कि वाहन 4.0 और सारथी 4.0 एप्लीकेशन के कार्यान्वयन में देरी हुई, सामान्य नियंत्रण में कमियाँ पाई गई, एप्लीकेशन में व्यवसायिक नियम का सही प्रतिचित्रण नहीं किया एवं एप्लीकेशन में उचित सत्यापन की जाँच नहीं थी जिसके कारण उद्देश्यों की उपलब्धि में विफलता रहीं। इसलिए, लेखापरीक्षा ने अनुशंसा की, कि वाहन 4.0 और ई–चालान एप्लिकेशन की प्रणालीगत कमियों की व्यापक समीक्षा की जानी चाहिए जिससे यह सुनिश्चित हो सके कि ऑन–लाइन डेटा/सेवाओं के लाभों को हितधारकों को देने का उद्देश्य प्राप्त किया जा सके। विभाग ने लेखापरीक्षा अनुशंसा को स्वीकार किया एवं बताया कि विभाग द्वारा राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र (रा.सू.वि.के.) के समन्वय से सभी कमियों का समाधान किया जाएगा।

अध्याय–I

सामान्य

अध्याय–I: सामान्य

1.1 सामान्य

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (स.प.रा.मं.) के अन्तर्गत ई–परिवहन परियोजना, भारत सरकार ने मिशन मोड प्रोजेक्ट (मि.मो.प्रो.) के रूप में वर्ष 2002 में राष्ट्रीय ई–गवर्नेंस योजना के अन्तर्गत शामिल किया गया था। परियोजना में नागरिकों को सेवा देने की गुणवत्ता और संभागीय परिवहन कार्यालयों (सं.प.का.) के कार्य के वातावरण में सुधार की परिकल्पना की गई है। राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र (रा.सू.वि.कें.), को सभी राज्यों और केंद्र शासित प्रदेशों में परियोजना के डिजाइन, विकास, रोल आउट और रखरखाव के लिए एवं राज्य के सभी वाहनो के पंजीकरण एवं ड्राइविंग लाइसेंस के डेटा को राज्य रजिस्टर और राष्ट्रीय रजिस्टर में संकलित करने हेतु तकनीकी भागीदारी की जिम्मेदारी सौंपी गयी थी। तदनुसार, वाहन और सारथी एप्लीकेशन्स को लेखापरीक्षा मानदण्ड में वर्णित केंद्रीय और राज्य मोटर यान के अधिनियमों और नियमों द्वारा अनिवार्य कार्यक्षमताओं को सुनिश्चित करने के लिए अवधारणाबद्ध किया गया था।

भारत सरकार (भा.स.) ने, पंजीकृत वाहनों एवं जारी ड्राइविंग लाइसेंस का राष्ट्रीय और राज्य रजिस्टर[1] रखने एवं केंद्र और सुरक्षा एजेंसियों के लिए मूल्यवान डेटा प्रदान करने के लिए राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र (रा.सू.वि.कें.) द्वारा विकसित 'वाहन' और 'सारथी' एप्लिकेशन सिस्टम को राज्य सरकारों को लागू करने का निर्देश दिया था।

वाहनों के लिएः विभाग वाहनों के पंजीकरण/नवीनीकरण, स्वामित्व के हस्तांतरण, पते में परिवर्तन, अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करने, स्वस्थता प्रमाण पत्र जारी करने/नवीकरण, सभी प्रकार के परमिट जारी करने/नवीकरण एवं कर और शास्ति के संग्रह के लिए वाहन एप्लीकेशन का उपयोग कर रहा है। वाहन 1.0 एप्लीकेशन का कार्यान्वयन अक्टूबर 2006 में प्रारम्भ हुआ और अगस्त 2013 तक उत्तर प्रदेश के सभी जनपदों में पूर्ण किया गया। विभाग ने वाहन के नवीनतम संस्करण यथा– वाहन 4.0 को जनवरी 2016 और फरवरी 2019 के मध्य अपने सभी कार्यालयों में कार्यान्वित किया। यह एक वेब आधारित प्रणाली है।

ड्राइविंग लाइसेंस के लिएः विभाग लर्नर ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने, स्थायी ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने/नवीनीकरण एवं शुल्क और शास्ति वसूलने के लिए सारथी एप्लीकेशन का उपयोग कर रहा है। सारथी 2.0 एप्लीकेशन का कार्यान्वयन जून 2011 में प्रारम्भ हुआ और अप्रैल 2013 तक उत्तर प्रदेश के सभी जनपदों में पूर्ण किया गया। विभाग ने सारथी के नवीनतम संस्करण यथा– सारथी 4.0 को अक्टूबर 2016 और मई 2018 के मध्य अपने सभी कार्यालयों में कार्यान्वित किया। यह भी एक वेब आधारित प्रणाली है।

प्रवर्तन के लिएः ई–चालान ऐप, परिवहन प्रवर्तन शाखा और यातायात पुलिस द्वारा उपयोग के लिए एंड्रॉइड आधारित मोबाइल ऐप और बैक–इंड वेब एप्लिकेशन के माध्यम से यातायात उल्लंघन का प्रबंधन करने के लिए एक एकीकृत प्रवर्तन समाधान है। इस ऐप का उपयोग जून 2017 से चालान जारी करने और प्रशमन शुल्क के निस्तारण के लिए किया जाता है।

---

[1] मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 26 और 63, केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 के नियम 23 और 75 के साथ पठित।

नए एप्लीकेशन को शुरू करने का प्राथमिक उद्देश्य सेवाओं को नागरिकों तक पहुँचाना, परिवहन विभाग से सम्बन्धित किसी भी प्रकार की सेवाओं को प्राप्त करने में आने वाली बाधाओं को दूर करना एवं प्रणाली को सुरक्षित, पारदर्शी, लागत प्रभावी और उपयोग के अनुकूल बनाना था। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए, सबसे महत्वपूर्ण मॉड्यूल और ऑन–लाइन सेवा माड्यूल को एक केंद्रीकृत प्लेटफार्म पर समेकित करके, सेवाओं की श्रेणी और गुणवत्ता में सुधार करके, प्रक्रियाओं को अधिक तर्कसंगत और नागरिक अनुकूल बनाकर मौजूदा प्रणाली को नया रूप दिया गया। फ्रंट इंड पर चल रही ऑन–लाइन सेवाओं को बैक–इंड पर सं.प.का. के एप्लीकेशन के साथ एकीकृत किया जा रहा है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि नागरिकों को सं.प.का./स.सं.प.का. में भौतिक रूप से जाने की आवश्यकता कम से कम या समाप्त हो सके। वाहन 4.0[2] और सारथी 4.0[3] को पहले के नागरिक केंद्रित एप्लीकेशन अर्थात् वाहन/सारथी संस्करण 1.0/2.0 को जो अलग–अलग प्लेटफार्मों पर चल रहा था को समान पोर्टल पर जो एक केंद्रीकृत डेटाबेस से जोड़ता है एवं एक ही बिंदु से जी. 2 सी[4]., जी 2 बी.[5] और जी 2 जी[6] के सेवाओं का एक व्यापक सेट प्रदान करता है को एकीकृत करने के लिए संकल्पित किया गया था। पोर्टल के माध्यम से दी जाने वाली सूचना सेवाओं को रीयल–टाइम डेटा एक्सेस और परिष्कृत प्रस्तुति टूल जैसे डैशबोर्ड, भौगोलिक सूचना प्रणाली (भौ.सू.प्र.) आधारित अधिक विशिष्ट डेटा आदि के वर्णन के माध्यम से बढ़ाया जा रहा है। वाहन 4.0 का डेटा सेंटर, राष्ट्रीय डेटा केंद्र (रा.डे.कें.), नई दिल्ली में स्थित है एवं सारथी 4.0 का डाटा सेंटर, रा.डे.कें, हैदराबाद में स्थित है। आपदा रिकवरी स्थल दोनों एप्लीकेशन के लिए रा.डे.कें, भुवनेश्वर में स्थित है।

वाहन 4.0 और सारथी 4.0 में परिचालित प्रमुख मॉड्यूलस इस प्रकार हैं:–

[2] वाहन 4.0 एक केंद्रीकृत, वेब समर्थ एप्लिकेशन है, जो सभी सं0प0का0, डीलरों, नागरिकों, ट्रांसपोर्टरों और विभिन्न अन्य हितधारकों के लिए आसान वेब–आधारित पहुँच की सुविधा प्रदान करता है, जबकि एप्लिकेशन की विन्यासता, राज्य विशिष्ट अनुकूलन को संबोधित करने की अनुमति देती है।

[3] सारथी 4.0 एक कार्यप्रवाह–आधारित एप्लिकेशन है, जो वेब–आधारित, केंद्रीकृत माध्यम में उपलब्ध है, जो ड्राइविंग लाइसेंस, लर्नर लाइसेंस, कंडक्टर लाइसेंस और ड्राइविंग स्कूल लाइसेंस के प्रबंधन में मदद करता है।

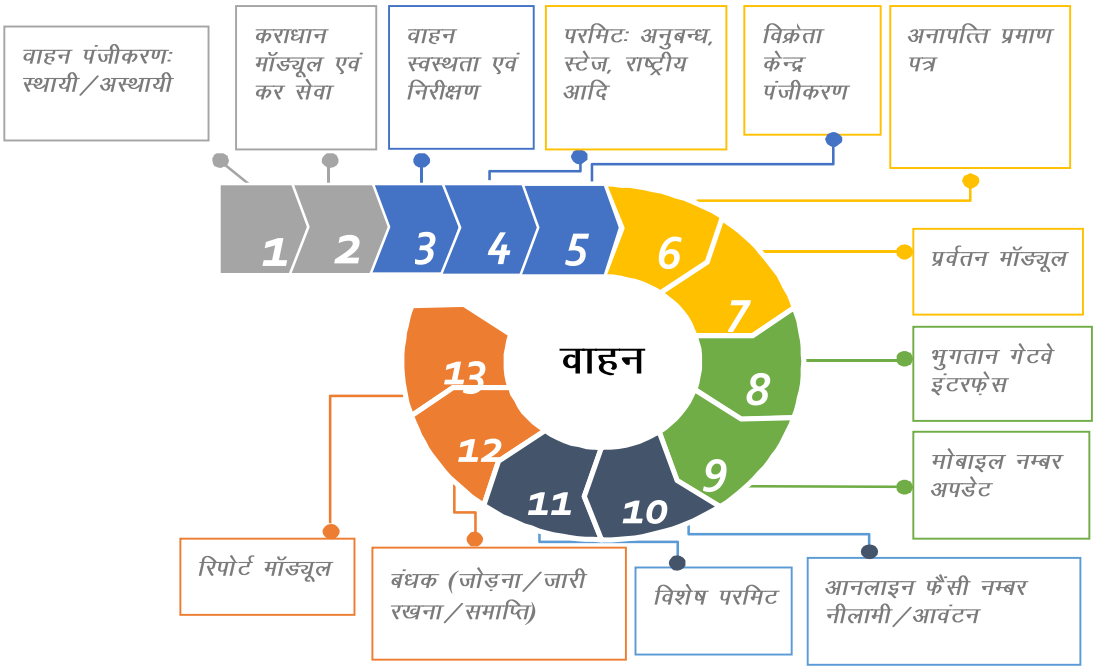
[4] सरकार से उपभोक्ता।

[5] सरकार से व्यवसायिक।

[6] सरकार से सरकार।

चार्ट 1.1: प्रमुख मॉड्यूल्स/वाहन 4.0 में परिचालित सेवाएं

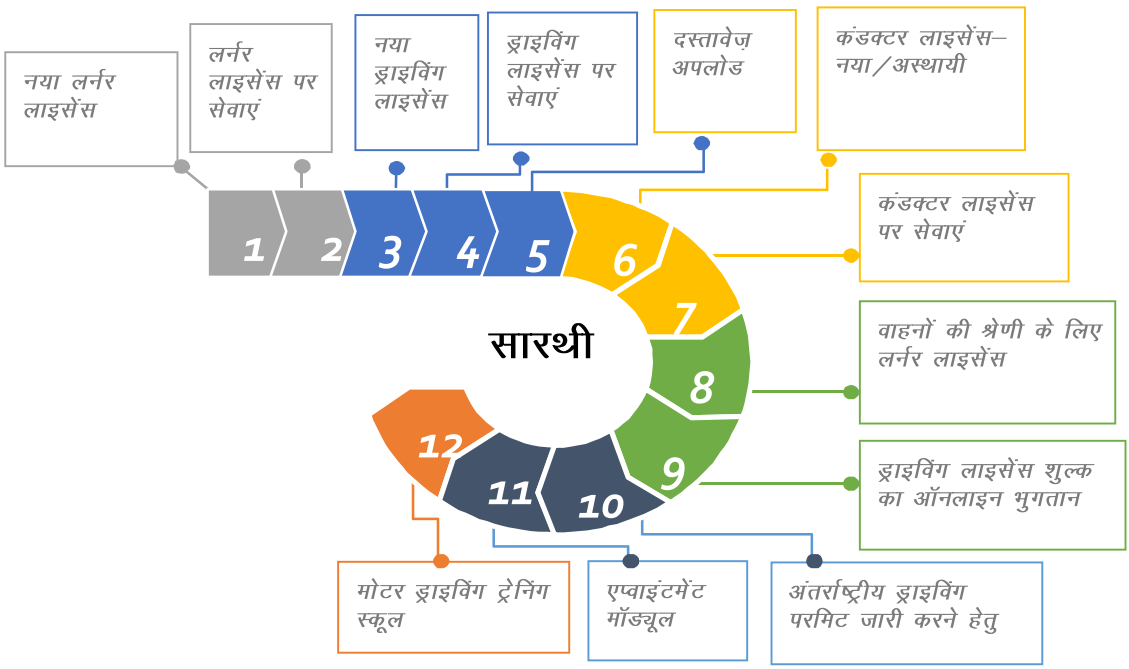
वाहन एप्लीकेशनः प्रमुख मॉड्यूल



(स्रोतः स0प0रा0मं0 की आधिकारिक वेबसाइट से प्राप्त डेटा)

चार्ट 1.2: प्रमुख मॉड्यूल्स/सारथी 4.0 में परिचालित सेवाएं

सारथी एप्लीकेशनः प्रमुख मॉड्यूल



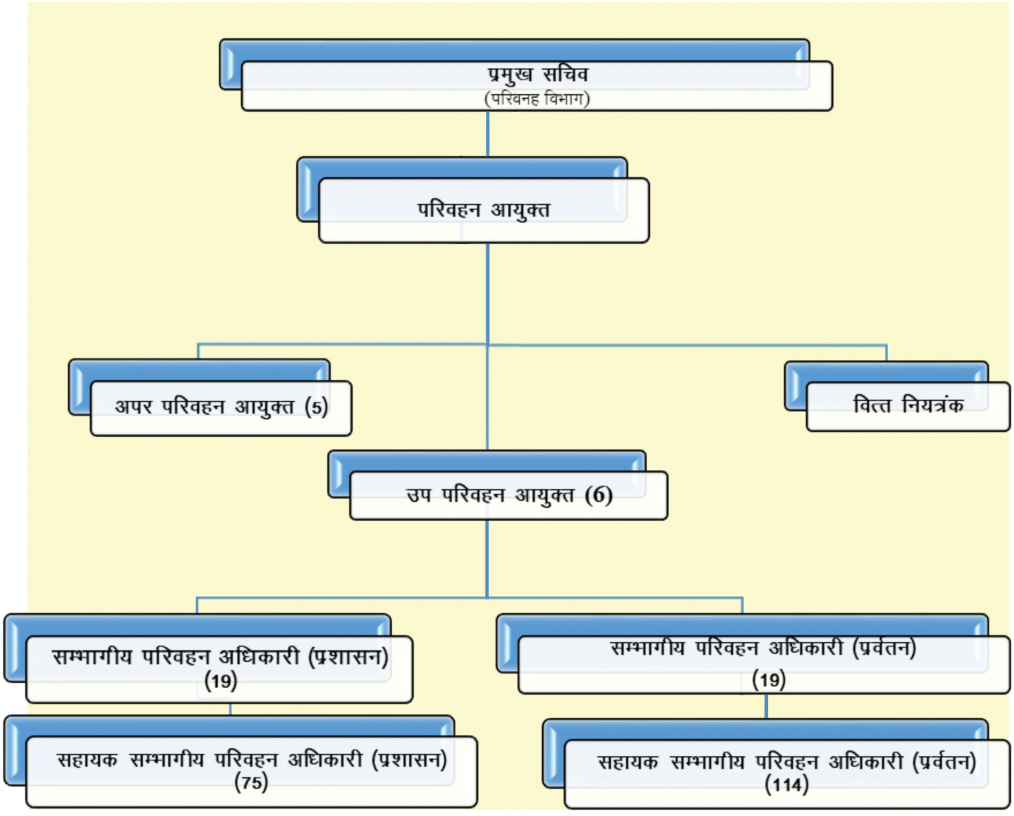
(स्रोतः स0प0रा0मं0 की आधिकारिक वेबसाइट से प्राप्त डेटा)

1.2 संगठनात्मक ढाँचा

प्रमुख सचिव, परिवहन विभाग, उत्तर प्रदेश शासन स्तर पर परिवहन विभाग के प्रशासनिक प्रमुख होते है। करों, शुल्कों और शास्ति के निर्धारण एवं संग्रहण की सम्पूर्ण प्रक्रिया परिवहन आयुक्त (प.आ.) उत्तर प्रदेश द्वारा शासित और पर्यवेक्षित की जाती है, जिनकी सहायता मुख्यालय में पाँच अपर परिवहन आयुक्त एव मण्डल स्तर पर छः उप परिवहन आयुक्त (उ0प0आ0), 19 संभागीय परिवहन अधिकारी (सं.प.अ.) तथा जनपद स्तर पर 75 सहायक संभागीय परिवहन अधिकारी (स.सं.प.अ.) (प्रशासन) करते है। संभागीय परिवहन अधिकारी परिवहन यानो से सम्बन्धित परमिट जारी करने का समग्र कार्य करते हैं। सहायक संभागीय परिवहन अधिकारी परिवहन एवं गैर–परिवहन वाहनों के संबंध में करों और शुल्कों के निर्धारण और आरोपण के कार्य का निर्वहन करते हैं।

राज्य में 114 प्रवर्तन दल जनपद स्तर पर तैनात है। इसके अतिरिक्त, मुख्यालय में दो विशेष प्रवर्तन दल तैनात हैं। ये प्रवर्तन दल, 19 संभागीय परिवहन अधिकारी, (प्रवर्तन) के अधीन काम करते हैं, जो सम्भाग स्तर पर तैनात होते हैं, जो अंततः मुख्यालय से सम्बद्ध होते हैं। संगठनात्मक ढाँचा **चार्ट 1.3** में नीचे वर्णित है।

चार्ट 1.3 – संगठनात्मक ढाँचा



(स्रोतः विभागीय आधिकारिक वेबसाइट)

सूचना प्रौद्यौगिकी गतिविधियों को अपर परिवहन आयुक्त, आईटी द्वारा प्रशासित और पर्यवेक्षित किया जाता है, जिनकी सहायता मुख्यालय में एक संभागीय परिवहन अधिकारी और एक डाटा बेस प्रशासक (डा0बे0प्र0) और जिला स्तर पर 76 डा0बे0प्र0 द्वारा किया जाता है।

1.3 विभाग की राजस्व प्राप्तियाँ

विभाग ने मार्च 2021 तक 3.77 करोड़ वाहनों[7] का पंजीकरण, 1.02 करोड़ ड्राइविंग लाइसेंस (ड्रा.ला.) और 21.56 लाख वाहनों के चालान जारी किए। वर्ष 2016–17 से 2020–2021 के दौरान विभाग की राजस्व प्राप्तियों का विवरण **तालिका–1.1** में दिखाया गया है।

तालिका –1.1

पिछले पाँच वर्षों के दौरान राजस्व प्राप्तियाँ

(₹ करोड में)

वर्ष	कुल राजस्व प्राप्तियाँ	ऑन–लाइन राजस्व प्राप्ति	कुल राजस्व प्राप्ति की तुलना में ऑन–लाइन राजस्व प्राप्ति का प्रतिशत	ऑफ–लाइन राजस्व प्राप्ति
2016-17	5,148.32	2,112.37	41.03	3,035.95
2017-18	6,349.52	3,251.18	51.20	3,098.34
2018-19	6,929.93	4,523.36	65.27	2,406.57
2019-20	7,173.20	5,345.88	74.53	1,827.32
2020-21	5,905.98	4,889.82	82.79	1,016.16
	31,506.95	**20,122.61**	**63.87**	**11,384.34**

(स्रोतः परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना)

राज्य के कुल राजस्व कर (₹ 5,46,203.91 करोड़) में पाँच वर्षों अर्थात 2016–17 से 2020–21 के दौरान परिवहन विभाग का लगभग छः प्रतिशत योगदान था। ऑन–लाइन प्रणाली से राजस्व संग्रह 20,122.61 करोड़ एवं ऑफ–लाइन प्रणाली से 11,384.34 करोड़ था। इस दौरान ऑन–लाइन के माध्यम से राजस्व संग्रह 41.03 प्रतिशत से बढ़कर 82.79 प्रतिशत रहा।

1.4 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

निष्पादन लेखापरीक्षा यह सुनिश्चित करने के लिए की गई थी कि क्या

- वाहन, सारथी और ई–चालान ऐप के कार्यान्वयन से विभाग के उद्देश्यों[8] की प्राप्ति हुई;
- वाहन, सारथी और ई–चालान ऐप के लिए सुरक्षा और अन्य सामान्य नियंत्रण को व्यवसायिक आवश्यकताओं के अनुरूप परिभाषित एवं अनुपालन किया गया था; तथा
- व्यवसायिक नियमों का ठीक से प्रतिचित्रण किया गया था एवं आईटी एप्लिकेशन में सभी आवश्यक कार्यक्षमतायें प्रदान की गई थीं।

[7] परिवहन एवं गैर–परिवहन वाहन।

[8] विभाग स0प0रा0मं0 के उद्देश्यों का पालन करेगा अर्थात नागरिकों को बेहतर सेवाएं, समय–समय पर सरकारी नीतियों का त्वरित कार्यान्वयन, सरकार और विभाग की बेहतर छवि और अन्य सरकारी विभागों तक वाहन की त्वरित पहुँच।

1.5 लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत

लेखापरीक्षा उद्देश्यों की उपलब्धियों का आंकलन करने के लिए लेखापरीक्षा मानदण्ड के स्रोत निम्नलिखित अधिनियम और नियम थे जो वाहनों के पंजीकरण की प्रणाली, लाइसेंस जारी करने, स्वस्थता प्रमाण पत्र, परमिट, मोटर वाहन कर/अतिरिक्त कर आदि का निर्धारण, आरोपण एवं संग्रहण की प्रक्रिया को नियंत्रित करते हैं एवं अन्य संबंधित दस्तावेजः

- मोटर यान अधिनियम, 1988 और केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989;
- उत्तर प्रदेश मोटर यान कराधान अधिनियम, 1997 (उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम);
- इसके तहत बनाए गए उत्तर प्रदेश मोटर यान कराधान नियम, 1998 (उ.प्र.मो.या.क. नियम);
- उत्तर प्रदेश मोटर यान नियम, 1998;
- कैरिज बाइ रोड अधिनियम, 2007 (कै.बा.रो. अधिनियम) और कैरिज बाइ रोड नियम, 2011 (कै.बा.रो. नियम);
- सरकार और विभाग द्वारा जारी अधिसूचनाएं, परिपत्र और आदेश;
- सूचना प्रौद्योगिकी अधिनियम, 2000।

1.6 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र

निष्पादन लेखापरीक्षा में पाँच वर्षों की अवधि अर्थात 2016–17 से 2020–21 तक आच्छादित किया गया है। लेखापरीक्षा ने फरवरी 2021 से जनवरी 2022[9] के दौरान परिवहन आयुक्त (प.आ.) और 12 चयनित संभागीय परिवहन कार्यालयों (सं.प.का.)/सहायक संभागीय परिवहन कार्यालयों (स.सं.प.का.) के कार्यालयों में रखे गए अभिलेखों की जाँच/सत्यापन किया ताकि सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली के कार्यान्वयन और पर्यवेक्षण के स्तर का पता लगाया जा सके।

1.7 लेखापरीक्षा कार्यपद्धति

विभाग के साथ 08 फरवरी 2021 को एक परिचयात्मक गोष्ठी आयोजित की गयी थी जिसमें लेखापरीक्षा के क्षेत्र, मानदण्ड और कार्यपद्धित पर चर्चा की गई। सम्पूर्ण राज्य के लिए वाहन, सारथी और ई–चालान ऐप के डंप डाटा प्राप्त[10] होने पर टेबलु[11] और आईडिया[12] एप्लीकेशन में डाटा का विश्लेषण किया गया है। डाटा विश्लेषण से 30 लेखापरीक्षा परिणाम प्रकाश में आये जो सात सं.प.का./पाँच स.सं.प.का. में बनाए गए प्रति जाँच 20 मामलों के अभिलेखों के साथ नमूना आधार पर प्रति सत्यापित/सत्यापित किए गए थे। सं0प0का0/स0सं0प0का0 के कार्यालयों का चयन[13] डाटा के सामान्यीकरण (दो परिवर्तनशील नामतः एकत्रित राजस्व एवं वाहनों की संख्या) के

---

[9] कोविड –19 महामारी के कारण लेखा परीक्षा का काम रोक दिया गया था।
[10] भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक, नई दिल्ली के सीडीएमए विंग से।
[11] यह एक बिजनेस इंटेलिजेंस डेटा विज़ुअलाइज़ेशन एनालिटिक्स टूल है।
[12] इंटरएक्टिव डाटा एक्ट्रैक्शन एंड एनालिसिस एप्लीकेशन।
[13] सांख्यिकी सलाहकार द्वारा अनुमोदित।

आधार पर (प्र0बि0स0या0न0) प्रतिस्थापन के बिना सरल यादृच्छिक नमूनाकरण पद्धति के माध्यम से 75 जनपदों में से 12 जनपदों (सात सं.प.का.[14] और पाँच स.सं.प.का.[15]) का किया गया था। विभाग के साथ 26 जुलाई 2022 को एक समापन गोष्ठी आयोजित की गई जिसमें लेखापरीक्षा परिणामों पर चर्चा की गई। विभाग के उत्तरों को संबंधित प्रस्तरो में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया है।

1.8 प्रतिवेदन की सामग्री

इस निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में पाँच अध्याय हैं। **अध्याय–I** विभाग का परिचय, संगठनात्मक ढाँचा, राजस्व प्राप्तियाँ, लेखापरीक्षा उद्देश्य, लेखापरीक्षा मानदण्ड और लेखापरीक्षा का क्षेत्र और कार्यप्रणाली प्रस्तुत करता है। **अध्याय–II** एप्लीकेशन और ऑन–लाइन सेवाओं के कार्यान्वयन से संबंधित है, **अध्याय– III** सुरक्षा और सामान्य नियंत्रण में कमियों पर प्रकाश डालता है और **अध्याय– IV** वाहन और ई–चालान ऐप में व्यवसायिक नियमों का गलत प्रतिचित्रण के कारण परिवहन राजस्व की कम वसूली से संबंधित है। **अध्याय–V** एप्लीकेशन कन्ट्रोल में कमियों और अन्य अनियमितताओं पर प्रकाश डालता है। प्रतिवेदन का वित्तीय प्रभाव ₹ 1,033.37 करोड़ है।

1.9 अभिस्वीकृति

लेखापरीक्षा को आवश्यक सूचना एवं अभिलेख उपलब्ध कराने में परिवहन विभाग द्वारा दिए गए सहयोग के लिए लेखापरीक्षा अभिस्वीकार करती है।

[14] सं.प.का. बरेली, सं.प.का. गाजियाबाद, सं.प.का. गोंडा, सं.प.का. कानपुर नगर, सं.प.का. मेरठ, सं.प.का. प्रयागराज और सं.प.का. वाराणसी।

[15] स.सं.प.का. हमीरपुर, स.सं.प.का. कुशीनगर, स.सं.प.का. लखीमपुर खीरी, स.सं.प.का. संत रविदास नगर और स.सं.प.का. सीतापुर।

अध्याय–II

वाहन 4.0, सारथी 4.0 एप्लीकेशन और ई–चालान ऐप का कार्यान्वयन

अध्याय II: वाहन 4.0, सारथी 4.0 एप्लीकेशन और ई–चालान ऐप का कार्यान्वयन

स्नैपशॉट

उत्तर प्रदेश के परिवहन विभाग द्वारा समय–समय पर सरकारी नीतियों के त्वरित कार्यान्वयन एवं नागरिकों के साथ–साथ स्वयं परिवहन विभाग को बेहतर सेवाएं प्रदान करने एवं वाहनों की त्वरित पहुँच/डीएल से सम्बन्धित सूचना को अन्य सरकारी विभागों को उपलब्ध कराने के उद्देश्य से वेब आधारित वाहन, सारथी एवं ई चालान ऐप सॉफ्टवेयर का कार्यान्वयन किया गया। इन सॉफ्टवेयरों को अपने सार्वजनिक उपयोगकर्ताओं को स.प.का. से संबंधित अधिकांश लेन–देन (भुगतान सहित) को सुविधाजनक तरीके से या उसके आसपास के अधिकृत तृतीय पक्ष सेवा प्रदाताओं से कराने के लिए सशक्त बनाने के लिए विकसित किया जा रहा है।

सारथी 4.0 का कार्यान्वयन वाहन 4.0 की तुलना में तुलनात्मक रूप से तेज था। हालांकि, वाहन 4.0 में करों की वापसी के लिए कोई मॉड्यूल शामिल नहीं किया गया है और वापसियों को मैन्युअल रूप से संसाधित किया जा रहा था। विभाग ने प्राप्त धनराशि एवं सरकारी खाते में जमा धनराशि के मिलान के लिए न तो कोई सॉफ्टवेयर विकसित किया एवं न ही मैन्युअल रूप से लेनदेन का मिलान किया।

2.1 परिचय

वाहन एप्लीकेशन का उपयोग वाहनों के पंजीकरण/नवीनीकरण, स्वामित्व के हस्तांतरण, पते में परिवर्तन, एनओसी प्रमाणपत्र जारी करने, स्वस्थता प्रमाण पत्र जारी करने/नवीनीकरण, सभी प्रकार के परमिट जारी करने/नवीनीकरण और करों एवं शास्ति के संग्रह के लिए किया जाता है। सारथी एप्लीकेशन का उपयोग लर्नर ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने, स्थायी ड्राइविंग लाइसेंस जारी/नवीनीकरण एवं शुल्क और शास्ति वसूलने के लिए किया जाता है। ई–चालान ऐप का उपयोग चालान जारी करने और प्रशमन शुल्क के निस्तारण के लिए किया जाता है।

उत्तर प्रदेश में, वाहनों के पंजीकरण के लिए वाहन एप्लीकेशन (यूनिक्स[1] आधारित) नवंबर 2000 में प्रारम्भ किया गया था एवं 77 कार्यालयों (प.आ. कार्यालय और एक विस्तारित पटल कार्यालय सहित) में से परिवहन आयुक्त (प.आ.) कार्यालय सहित 25 संभागीय परिवहन कार्यालयों/सहायक संभागीय परिवहन कार्यालयों (सं.प.का./स.सं.प.का.) में कार्यान्वित किया गया था (दिसंबर 2006 तक)। शेष 52 कार्यालय बिना वाहन एप्लीकेशन के चल रहे थे। इसके अतिरिक्त, विभाग ने 76 सं.प.अ./स.सं.प.अ. कार्यालयों में वाहन 1.0 जीयूआई (ग्राफिकल यूजर इंटरफेस) आधारित एप्लीकेशन लागू किया (2006 से 2013) जबकि प.आ. कार्यालय पुराने संस्करण (यूनिक्स आधारित) पर संचालित था। इसके बाद, विभाग ने 78 सं.प.अ./स.सं.प.अ. कार्यालयों में जिसमें दो विस्तारित पटल कार्यालय और प.आ. कार्यालय शामिल हैं में नवीनतम संस्करण अर्थात वाहन 4.0 को (जनवरी 2016 और फरवरी 2019 के मध्य में) कार्यान्वयन किया।

सारथी 2.0 एप्लीकेशन, ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने के लिए, जीयूआई (ग्राफिकल यूजर इंटरफेस) आधारित एप्लीकेशन को जून 2011 से जुलाई 2013 की अवधि के दौरान 76 सं.प.अ./स.सं.प.अ. कार्यालयों में कार्यान्वियत किया गया था। इसके उपरान्त, विभाग ने 77 सं.प.अ./स.सं.प.अ. कार्यालयों में जिसमें दो विस्तारित पटल कार्यालय शामिल हैं में नवीनतम संस्करण अर्थात सारथी 4.0 को (अक्टूबर 2016 और मई 2018) के मध्य कार्यान्वित किया।

---

[1] कंप्यूटर ऑपरेटिंग सिस्टम।

ई–चालान ऐप, परिवहन प्रवर्तन शाखा और ट्रैफिक पुलिस द्वारा उपयोग के लिए एंड्रॉइड आधारित मोबाइल ऐप और बैक–इंड वेब एप्लीकेशन के माध्यम से ट्रैफ़िक उल्लंघनों का प्रबंधन करने के लिए एक एकीकृत प्रवर्तन समाधान है। इस ऐप का उपयोग जून 2017 से चालान जारी करने एवं प्रशमन शुल्क के निस्तारण के लिए किया जाता है।

2.2 लेखापरीक्षा परिणाम

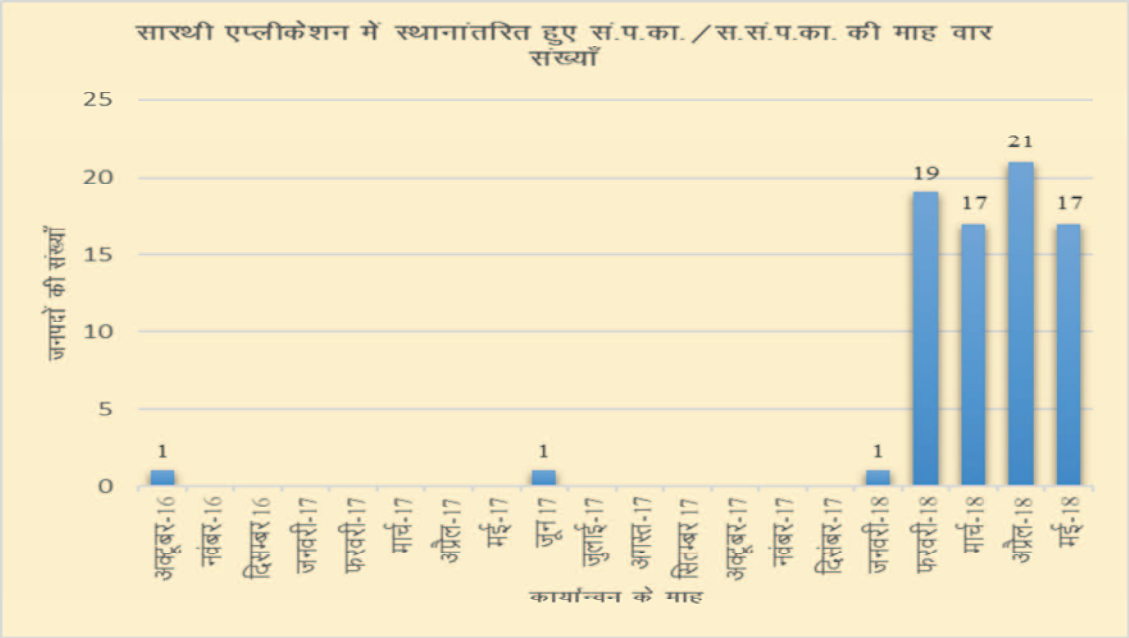
2.2.1 वाहन 4.0 और सारथी 4.0 के कार्यान्वयन में विलम्ब

स.प.रा.मं. द्वारा वाहन 4.0 और सारथी 4.0 एप्लीकेशन्स को 2 जून 2015 को प्रारम्भ किया गया था। यद्यपि, लेखापरीक्षा के पास यह प्रमाणित करने के लिए अभिलेख में कुछ भी नहीं था कि क्या राज्य में वाहन 4.0 और सारथी 4.0 एप्लीकेशन्स के कार्यान्वयन के लिए कोई समय–सीमा निश्चित की गई थी या इन एप्लीकेशन्स के समय पर कार्यान्वयन करने की निगरानी लिए कोई समिति गठित की गई थी। वाहन 4.0 और सारथी 4.0 एप्लीकेशन्स के कार्यान्वयन में विलम्ब था जिसकी चर्चा नीचे की गई है।

सारथी 4.0

स.प.रा.मं के द्वारा इसके प्रारम्भ (जून 2015) से 15 महीने की देरी से नए एप्लीकेशन का कार्यान्वयन प्रारम्भ किया गया। स.सं.प.का. बाराबंकी सारथी 4.0 को प्रारम्भ करने वाली प्रथम इकाई थी (अक्टूबर 2016)। यद्यपि, पहली इकाई को अक्टूबर 2016 में सारथी 2.0 से सारथी 4.0 में स्थानांतरित कर दिया गया था, अंतिम इकाई (सं.प.का, बांदा) को मई 2018 में 19 महीने की अवधि के पश्चात् सारथी 4.0 में स्थानांतरित किया गया। राज्य में दो विस्तार पटलों सहित 77 सं.प.का./स.सं.प.का. में सारथी 4.0 एप्लीकेशन के कार्यान्वयन के माह को **चार्ट 2.1** मे दर्शाया गया है:

चार्ट 2.1: सारथी 4.0 का कार्यान्वयन

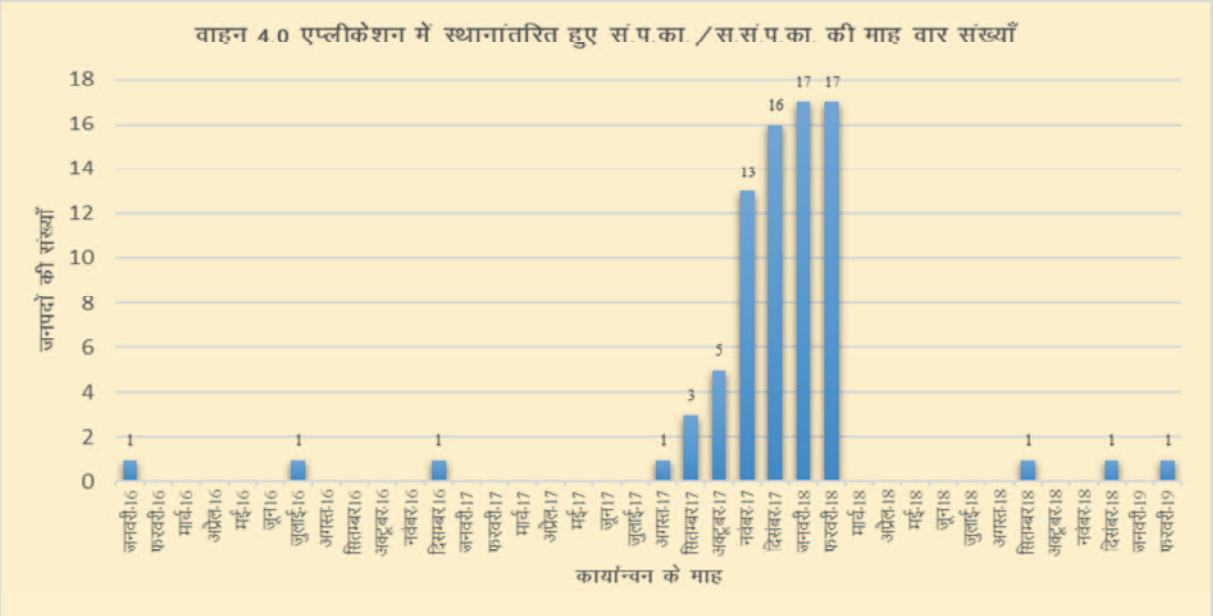


(स्रोतः विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना)

वाहन 4.0

स.प.रा.मं. के द्वारा इसके प्रारम्भ (जून 2015) से सात महीने की देरी से नए एप्लीकेशन का कार्यान्वयन प्रारम्भ किया गया था। स.सं.प.का. बाराबंकी वाहन 4.0 को प्रारम्भ करने वाली प्रथम इकाई थी (जनवरी 2016)। यद्यपि, पहली इकाई को जनवरी 2016 में वाहन 1.0 से वाहन 4.0 में स्थानांतरित कर दिया गया था, अंतिम इकाई (परिवहन आयुक्त कार्यालय) को 37 महीने की अवधि के पश्चात फरवरी 2019 में वाहन 1.0 से वाहन 4.0 में स्थानांतरित किया गया। राज्य में परिवहन आयुक्त कार्यालय और दो विस्तार पटलों सहित 78 स.प.अ./स.स.प.अ. कार्यालयों में वाहन 4.0 के कार्यान्वयन के माह को **चार्ट 2.2** मे दर्शाया गया है।

चार्ट 2.2: वाहन 4.0 का कार्यान्वयन



(स्रोतः विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना)

उपरोक्त चार्ट से, यह देखा जा सकता है कि सारथी 4.0 का कार्यान्वयन तुलनात्मक रूप से तेज था, जिसे 19 महीने की अवधि के अन्दर पूर्ण किया गया था, जबकि वाहन 4.0 एप्लीकेशन को लगभग 37 महीने में कार्यान्वित किया गया।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि वाहन और सारथी वेब आधारित एप्लीकेशन हैं। वाहन 4.0 को वर्ष 2016 में प्रारम्भ किया गया था परन्तु बुनियादी ढाँचे में अभाव के कारण इसका समय से कार्यान्वयन नहीं हो सका, यद्यपि, विभागीय स्तर पर इस योजना के कार्यान्वयन में कोई विलम्ब नहीं हुआ है; बल्कि, योजना की प्रक्रियात्मक आवश्यकता के अनुसार सभी कार्रवाई की गई है।

तथ्य यह है कि वाहन 4.0 और सारथी 4.0 के कार्यान्वयन के लिए कोई समय–सीमा निर्धारित नहीं थी। सारथी 4.0 के पूर्ण कार्यान्वयन के लिए लगे 19 महीनों की तुलना में वाहन 4.0 को 37 महीनों में पूर्ण कार्यान्वित किया गया।

2.2.2 साफ़्टवेयर/मॉड्यूल/सेवाएं/अनुपलब्ध/कार्यान्वित नहीं होना

2.2.2.1 कर की वापसी के लिए मॉड्यूल

उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 12 मोटर वाहन पर करों की वापसी का प्रावधानित करती है यदि ऐसे वाहन का उपयोग कर के भुगतान के बाद से एक माह या उससे अधिक की निरन्तर अवधि के लिए नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, उ.प्र.मो.या.क. नियम, 1998 निम्नानुसार प्रावधानित करता है कि:

(अ) उ.प्र.मो.या.क. नियम, 1998 के नियम 21 में परिवहन वाहन के अतिरिक्त अन्य मोटर वाहन के कर या अतिरिक्त कर की वापसी का प्रावधान है जिसके संबंध में एकमुश्त कर का भुगतान किया गया हो और वाहन को स्थायी रूप से दूसरे राज्य में स्थानांतरित कर दिया गया हो। वाहन के मालिक को दूसरे राज्य के पंजीकरण प्राधिकारी से प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना होगा।

(ब) उ.प्र.मो.या.क. नियम, 1998 के नियम 22 में कर या अतिरिक्त कर की वापसी का प्रावधान है यदि मोटर यान का मालिक अपने मोटर यान को एक महीने या उससे अधिक की अवधि के लिए प्रयोग से वापस ले लेता है। परिवहन यान के अतिरिक्त अन्य मोटर यान के मामले में, पंजीकरण का प्रमाण पत्र और परिवहन यान के मामले में, पंजीकरण का प्रमाण पत्र, कर प्रमाण पत्र, अतिरिक्त कर प्रमाण पत्र, स्वस्थता प्रमाण पत्र और परमिट, यदि कोई हो, कराधान अधिकारी को समर्पित किया जाना चाहिए।

यद्यपि, लेखापरीक्षा के लिए यह सत्यापित करने के लिए अभिलेखों में कुछ भी नहीं था कि करों की वापसी के लिए प्रस्तुत आवेदनों की प्रक्रिया के लिए कोई भी मॉड्यूल वाहन 4.0 एप्लीकेशन में शामिल किया गया है या नहीं किया गया। लेखापरीक्षा ने देखा कि वापसियों को मैन्युअल रूप से संसाधित किया जा रहा था। विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के अनुसार, अवधि 2019 से 2021 के दौरान मैन्युअल रूप से वापसी के लिए ₹ 17.98 लाख की राशि संसाधित की गई।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में कहा कि एनआईसी, भारतीय स्टेट बैंक एवं वित्त विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार के साथ बैठक कर आगे की व्यवस्था करने का प्रयास किया जाएगा।

विभाग का उत्तर टिप्पणी में वर्णित तथ्य की पुष्टि करता है। वाहन 4.0 और सारथी 4.0 के अन्य मॉड्यूल्स को कार्यान्वित किया गया हैं।

2.2.2.2 ऑनलाइन भुगतान के लिए मिलान सॉफ्टवेयर

विभाग ने (नवंबर 2013) में भारतीय स्टेट बैंक (भा.स्टे.बैं.) के साथ कर/अतिरिक्त कर/शुल्क के ई–भुगतान एवं भा.स्टे.बैं. द्वारा उसके संग्रह के लिए सुविधा प्रदान करने के लिए एक समझौता किया। अनुबन्ध का खण्ड–5 प्रावधानित करता हैं कि भा.स्टे.बैं. विभाग की तरफ से संग्रह की गयी धनराशि को सरकारी खाते में प्रेषित करेगा। भा.स्टे.बैं. द्वारा इसे सरकारी खाते में लेनदेन दिवस से अतिरिक्त एक (ले.+1)[2] कार्य दिवस में स्थानांतरित करना था। उपरोक्त का पालन न करने पर अर्थदण्ड का प्रावधान है।

[2] ले.+1 कार्य दिवस जैसा कि आर.बी.आई. द्वारा परिभाषित किया गया है, जहाँ ले. वह दिन है जिस दिन करदाता/शुल्क दाता द्वारा बैंक को पैसा उपलब्ध कराया जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि विभाग को अवधि 2016–17 से 2020–21 के दौरान ऑन–लाइन मोड के माध्यम से राजस्व प्राप्तियों के रूप में ₹ 20,122.61 करोड़ (कुल राजस्व का 64 प्रतिशत) की धनराशि प्राप्त हुई है। यद्यपि, विभाग ने भा.स्टे.बैं. द्वारा प्राप्त धनराशि एवं सरकारी खाते में जमा धनराशि के मिलान के लिए कोई सॉफ्टवेयर विकसित नहीं किया था। इस प्रकार, उस सीमा तक स्वचालन अधूरा है। इसके अतिरिक्त, ऑन–लाइन राजस्व प्राप्तियों का मिलान मैन्युअल रूप से भी नहीं किया गया था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि मिलान सॉफ्टवेयर एनआईसी द्वारा विकसित किया गया है और परीक्षण के चरण में है। इसका कार्यान्वयन शीघ्र ही एनआईसी और भारतीय स्टेट बैंक के समन्वय से सुनिश्चित किया जाएगा।

तथ्य यह है कि ऑन–लाइन प्रणाली के माध्यम से अत्याधिक मात्रा में राजस्व प्राप्त होने के बावजूद, इसके मिलान के लिए कोई तंत्र स्थापित नहीं किया गया है।

निष्कर्ष

विभाग द्वारा सारथी 4.0 और वाहन 4.0 एप्लीकेशन्स के कार्यान्वयन का प्रारम्भ क्रमशः 15 और 7 महीने की विलम्ब के साथ, क्रमशः 19 और 37 महीने की समय सीमा में पूर्ण किया गया। कार्यान्वयन में विलम्ब के बावजूद, एप्लीकेशन्स में मिलान और वापसी के लिए कुछ मॉड्यूल्स का अभाव था।

अध्याय–III

सामान्य नियंत्रण

अध्याय–III: सामान्य नियत्रंण

स्नैपशॉट

सूचना प्रौद्योगिकी सामान्य नियंत्रण आईटी नियंत्रण ढाँचे की नींव हैं। ये सामान्य वातावरण से संबंधित हैं जिसमें आईटी सिस्टम के संचालन, प्रबंधित और अनुरक्षित हैं। सामान्य आईटी नियंत्रण आईटी गतिविधियों के लिए समग्र नियंत्रण का ढाँचा तैयार करते हैं और समग्र नियंत्रण उद्देश्य संतुष्ट हैं का आश्वासन देते हैं। नीति, मार्गदर्शन और प्रक्रिया बुनियादी ढाँचे के साथ–साथ स्वचालित उपकरणों का उपयोग करके सामान्य नियंत्रण कार्यान्वित किए जाते हैं।

विभाग ने सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी सुरक्षा नीति/दिशा निर्देशों का पालन नहीं किया। विभाग प्रणाली तक पहुंचने के लिए बायोमेट्रिक उपकरणों का प्रयोग नहीं कर रहा था एवं वाहन उपयोगकर्ता को 12 घंटे तक का ओटीपी भेजा जाता रहा। वाहन और सारथी के लीगेसी डाटा का डिजिटलीकरण पूर्ण नहीं हुआ था। बैकलॉग मॉड्यूल भी अपर्याप्त था, जहां इनपुट प्रतिबंध या सत्यापन नियंत्रण नहीं थे। इस प्रकार आईटी प्रणाली की सुरक्षा अपर्याप्त थी और वाहन तथा सारथी का डिजिटलीकरण डाटा अपूर्ण था।

3.1 लेखापरीक्षा परिणाम

3.1.1 कमजोर तार्किक अभिगमन नियंत्रण

सूचना प्रणाली सुरक्षा में अनाधिकृत संशोधन से कम्प्यूटरीकृत डाटा का संरक्षण शामिल है। तार्किक अभिगमन नियंत्रण कम्प्यूटर सॉफ्टवेयर द्वारा लगाए गए प्रतिबंध हैं। ये कम्प्यूटर जानकारी प्रणालियों में जवाबदेही एवं पहचानने के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरण हैं एवं प्रणाली, कार्यक्रम, प्रक्रियाओं एवं सूचना के लिए अभिगमन नियंत्रण उपायों को लागू करने हेतु प्रयोग में लाये जाते हैं। ऑपरेटिंग सिस्टम, एप्लीकेशंस सुरक्षा पैकेजों या डेटाबेस का एड–आन के भीतर तार्किक अभिगमन नियंत्रण को अंतर्निहित किया जा सकता है।

लेखापरीक्षा ने सूचना सुरक्षा के संबंध में विभाग की सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली की समीक्षा की और निम्नानुसार पाया:

(i) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने अपनी सुरक्षा नीति/दिशानिर्देश (मार्च, 2013) में निम्नलिखित निर्देश दिए हैं:–

- विशेष वर्णों के साथ जटिल अल्फा–संख्या–पासवर्ड का उपयोग, पासवर्ड को आवधिक रूप से बदलना और वाहन और सारथी एप्लीकेशन के माध्यम से पुराने पासवर्ड का पुनः उपयोग नहीं किये जाने के लिए लागू किया जायें।
- सं.प.आ./स.सं.प.आ. को कार्यालय के वरिष्ठ अधिकारियों/कर्मचारियों को सिस्टम एडमिनिस्ट्रेटर/सं.प.आ. सिस्टम सुपरवाइजर के रूप में लिखित आदेश के माध्यम से नियुक्त करना चाहिए।

लेखा परीक्षा में विशेष रूप से स.प.रा.मं. के उपरोक्त निर्देशों के अनुपालन के बारे में पूछा गया।

विभाग ने अपने उत्तर में (जुलाई, 2022) बताया कि परिवहन विभाग में वाहन 4.0, सारथी 4.0, ई–चालान और ऑन–लाइन पीयूसीसी से संबंधित एप्लीकेशन प्रणाली एनआईसी दिल्ली/हैदराबाद/कोलकाता द्वारा पूरे देश में विकसित की गई है। स.प.रा.मं. के आईटी दिशा–निर्देशों का एनआईसी द्वारा पालन किया जा रहा है।

उत्तर संतोषजनक नहीं है क्योंकि स.प.रा.मं. द्वारा जारी दिशा–निर्देशों के अनुपालन के संबंध में विभाग द्वारा कोई लिखित प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया था।

(ii) सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली/एप्लीकेशन तक अनाधिकृत पहुँच को रोकने के लिए बायोमेट्रिक डिवाइस महत्वपूर्ण उपकरणों में से एक है। लेखापरीक्षा ने देखा कि सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली/एप्लीकेशन तक पहुँच के लिए कोई भी चयनित इकाइयाँ बायोमेट्रिक डिवाइस का उपयोग नहीं कर रही थीं। विभाग ने बायोमैट्रिक उपकरणों के उपयोग पर लेखा परीक्षा के प्रश्न का उत्तर नहीं दिया।

विभाग ने लेखा परीक्षा टिप्पणी (जुलाई 2022) को स्वीकार किया एवं बताया कि एनआईसी के समन्वय से बायोमेट्रिक डिवाइस सिस्टम जल्द ही लागू किया जाएगा।

(iii) सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली/एप्लीकेशन्स तक पहुँच के प्रश्न पर, विभाग ने बताया कि उपयोगकर्ताओं के लिए ओटीपी सत्यापन की एक प्रणाली है। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि ओटीपी प्रत्येक बार उस समय सारथी उपयोगकर्ताओं के पंजीकृत मोबाइल नंबर पर भेजा जाता है, जब वे प्रणाली में लॉग इन करते हैं। हालांकि, वाहन 4.0 उपयोगकर्ता के पंजीकृत मोबाइल नंबर पर भेजे गए ओटीपी 12 घंटे तक मान्य रहता है। इस प्रकार, ओटीपी टाइम–आउट के 12 घंटे की वैधता को कम करने की आवश्यकता है क्योंकि ओटीपी टाइम–आउट के मूल उद्देश्य को ही विफल कर रहा है।

विभाग ने लेखा परीक्षा टिप्पणी (जुलाई 2022) को स्वीकार किया और बताया कि ओटीपी प्रणाली में 12 घंटे की समयावधि को कम करने के लिए एनआईसी के समन्वय से कार्यवाही की जाएगी।

(iv) लेखा परीक्षा ने 12 सं.प.अ./स.सं.प.अ. कार्यालयों में सुरक्षा नीति से संबंधित वाहन 4.0 के डंप डाटा का विश्लेषण किया और देखा कि वाहन 4.0 और सारथी 4.0 वेब समर्थित एप्लीकेशन्स हैं, सं.प.अ./स.सं.प.अ कार्यालय के उपयोगकार्ता किसी भी इंटरनेट कनेक्शन वाले कंप्यूटर से एप्लीकेशन को एक्सेस करने में सक्षम थे, चाहे स्थान और समय कुछ भी हो, यथा कार्यालय के परिसर से बाहर या कार्यालय अवधि से बाहर। इस प्रकार, सं.प.अ./स.सं.प.अ के कार्यालय के उपयोगकर्ता/कैशियर कहीं से भी एवं किसी भी समय मोटर वाहन कर और शुल्क एकत्र करने एवं वाहन मालिकों को प्राप्तियाँ जारी करने में सक्षम थे।

अप्रैल, 2016 से 31 मार्च, 2021 तक की अवधि के लिए परिवहन वाहनों के संबंध में उत्तर प्रदेश के वाहन 4.0 डाटाबेस के विश्लेषण से पता चला कि पूरे ₹ 3,547.69 करोड़ की नगद धनराशि प्राप्त हुई थी एवं इसमें से ₹ 38.31 करोड़ की धनराशि कार्यालय अवधि के बाद (7.00 पी.एम. से 23:56 पी.एम. और 02:43 ए.एम. से 9.59 ए. एम) के मध्य प्राप्त हुई थी। अग्रेतर, उक्त अवधि के लिए 12 चयनित कार्यालयों के आंकड़ों की जाँच से पता चला है कि 11 कार्यालयों[1] मे, कुल 13,64,419 नकद

[1] स.सं.प.का., कुशीनगर को छोड़कर।

पावतियों में से ₹ 11.04 करोड़ मूल्य की 12,508 नकदी पावतियों को कार्यालय अवधि **(परिशिष्ट–3.1)** के बाद सृजित की गईं थी। यह भी अग्रेतर देखा गया कि ₹ 11.04 करोड़ की प्राप्तियों में से सं.प.का.कानपुर नगर में ₹ 8.70 करोड़ (78.80 प्रतिशत) का नकदी संग्रह किया गया था। कार्यालय अवधि के बाद सं.प.का., कानपुर नगर द्वारा इतनी बड़ी धनराशि के नकद संग्रह किये जाने की जांच करने की आवश्यकता है।

विभाग ने लेखा परीक्षा टिप्पणी (जुलाई 2022) को स्वीकार किया और बताया कि एनआईसी को वाहन 4.0 पोर्टल पर कार्यालय अवधि प्रणाली के विकास के बारे में सूचना दी गई है जिसे शीघ्र ही पूरे राज्य में कार्यान्वित किया जाएगा।

3.1.2 लीगेसी डेटा और बैकलॉग मॉड्यूल के संबंध में मुद्दे

किसी भी आईटी परियोजना की सफलता के लिए डाटा की पूर्णता सर्वोपरि है। लीगेसी डाटा डिजिटलीकरण यथा–वाहन 4.0 और सारथी 4.0 के पुराने डाटा के लिए डाटा इन्ट्री की समयसीमा और व्यवस्था के संबंध में एक सुपरिभाषित रणनीति की आवश्यकता है। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के उद्देश्य के अनुसार, परिवहन विभाग के साथ–साथ नागरिकों के लिए बेहतर सेवाओं, सरकारी नीतियों का शीघ्र कार्यान्वयन, वाहन/ड्राइविंग लाइसेंस की सूचना अन्य सरकारी विभागों तक तत्काल पहुँच के लिए, डाटा डिजिटलीकरण आवश्यक है।

डाटा सुरक्षा के हित में, लीगेसी डाटा इन्ट्री पूर्ण किया जाना चाहिए एवं उसका गहन पर्यवेक्षण किया जाना चाहिए। यद्यपि, यह देखा गया कि वाहन 4.0 और सारथी 4.0 के डाटा निम्नविवरणानुसार अपूर्ण थेः

(i) वाहन 4.0 और सारथी 4.0 के अपूर्ण आंकड़े

पंजीकरण प्रमाण पत्र और ड्राइविंग लाइसेंसों के लीगेसी डाटा के डिजिटलीकरण के लिए फरवरी 2013 में उत्तर प्रदेश विकास प्रणाली निगम (उ.प्र.वि.प्र.नि.) से एक अनुबन्ध किया गया था। डिजिटलीकरण का उद्देश्य था कि (i) विभागीय अधिकारियों द्वारा अपने कार्यालय में ही किसी वाहन के डाटा का सत्यापन करना (ii) लोगों के लिए ऑन–लाइन भुगतान की सुविधा उपलब्ध कराना और (iii) अन्य सरकारी विभागों के लिए उपयोगितापूर्ण होना।

डिजीटलीकरण के कार्य में पंजीकरण के मैनुअल अभिलेखों को और वाहन एप्लीकेशन में यूनिक्स डाटा का क्रमशः ₹ 7.50 प्रति अभिलेख और ₹ 2.90 प्रति अभिलेख की दर से डिजिटलीकरण एवं विस्थापन शामिल था।

विभाग द्वारा दी गई सूचना के अनुसार, लेखापरीक्षा ने पाया कि 96,30,732 अभिलेखों में से उ.प्र.वि.प्र.नि. ने केवल 70,87,949 पंजीकरण प्रमाण पत्रों का डिजिटलीकरण किया। इसके अतिरिक्त, 1,40,00,000 अभिलेखों में से 82,94,594 ड्राइविंग लाइसेंस के अभिलेखों का डिजिटलीकरण किया गया।

लेखा परीक्षा में यह भी देखा कि शेष 25,42,783 पंजीकरण अभिलेखों (अर्थात कुल अभिलेखों का लगभग 26.40 प्रतिशत) और शेष 57,05,406 ड्राइविंग लाइसेंस अभिलेखों (कुल अभिलेखो का लगभग 40.75 प्रतिशत) न तो सक्रिय थे और न ही वाहन 4.0 एवं सारथी 4.0. में पोर्ट किये गये।

इस प्रकार, लीगेसी डाटा के डिजिटलीकरण का कार्य अपूर्ण था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि विभाग द्वारा मामलों की जाँच के बाद आवश्यक कार्यवाही की जाएगी।

(ii) वाहन 4.0 और सारथी 4.0 के बैकलॉग मॉड्यूल में कमियाँ

जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, वाहन 4.0 और सारथी 4.0 के लीगेसी डाटा का डिजिटलीकरण अपूर्ण था। शेष लीगेसी डाटा के डिजिटलीकरण के उद्देश्य से वाहन 4.0 और सारथी 4.0 को अलग बैकलॉग डेटा प्रविष्टि मॉड्यूल उपलब्ध कराए गए हैं, जिससे सिस्टम डेटाबेस के लिए डाटा की प्रविष्टि का तरीका मिल जाता है। शेष वाहनों के संबंध में प्राधिकृत कर्मचारी द्वारा स्वामित्व के हस्तांतरण, पते के परिवर्तन, हाइपोथिकेशन, समापन आदि के समय वाहन मालिक द्वारा प्रस्तुत मूल दस्तावेजों के आधार पर बैकलॉग मॉड्यूल में डाटा दर्ज किए जा रहे थे।

वाहन पोर्टल पर उपलब्ध सूचना के अनुसार, बैकलॉग मॉड्यूल के माध्यम से 30 सितंबर, 2021 तक 1,01,588 वाहनों का विवरण दर्ज किया गया है। हालांकि, बैकलॉग मॉड्यूल किए गए अभिलेखों के सृजन के लिए असुरक्षित हैं, जिसका उल्लेख नीचे किया गया है।

वाहन 4.0

लेखा परीक्षा ने पाया कि वाहन 4.0 प्रणाली के बैकलॉग मॉड्यूल में पंजीकरण की तिथि, क्रय की तिथि, कर भुगतान की तिथि, रसीद संख्या आदि जैसे फील्डों में दर्ज डाटा के इनपुट प्रतिबंध या विधिमान्यकरण नहीं थे। इस प्रकार बैकलॉग मॉड्यूल, अमान्य और अप्रमाणित डाटा के इन्ट्री में गंभीर जोखिम उत्पन्न करता है। इसे अध्याय V के प्रस्तर 5.2.2 में शामिल किया गया है।

सारथी 4.0

लेखापरीक्षा ने देखा कि ड्राइविंग लाइसेंस की मूल संख्या, ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने की तिथि, शैक्षिक योग्यता आदि जैसे फील्डों में दर्ज डाटा के इनपुट प्रतिबंध या विधिमान्यकरण बैकलॉग मॉड्यूल में नहीं थे। इस प्रकार बैकलॉग मॉड्यूल, अमान्य और अप्रमाणित डाटा के इन्ट्री में गंभीर जोखिम उत्पन्न करता है।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि लेखापरीक्षा द्वारा इंगित प्रतिबंध वाहन 4.0 के बैकलॉग मॉड्यूल में निहित हैं।

निष्कर्ष

विभाग आईटी प्रणाली की सुरक्षा के संबंध में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के महत्वपूर्ण निर्देशों के अनुपालन का आश्वासन देने में विफल रहा। यह लीगेसी डाटा के डिजिटलीकरण को पूर्ण करने में भी विफल रहा है और इस प्रकार ऑन–लाइन डाटा/सेवाओं के लाभ से संबंधित हितधारकों को वंचित रहना पड़ा। वाहन 4.0 और सारथी 4.0 का बैकलॉग मॉड्यूल अमान्य और अप्रमाणित डेटा के इन्ट्री में गंभीर जोखिम उत्पन्न करता है।

अध्याय–IV

वाहन और ई चालान ऐप में व्यवसायिक नियमों का प्रतिचित्रण

अध्याय–IV: वाहन और ई चालान ऐप में व्यवसायिक नियमों का प्रतिचित्रण

स्नैपशॉट

व्यवसायिक नियमों में किसी संगठन का डाटा आवश्यकताओं, प्रक्रियाओं एवं व्यावसायिक प्रयोजन के बारे में सभी सूचनायें होती है और इसलिए इसका उपयोग सूचना प्रणाली के विकास में किया जा सकता है।

वाहन 4.0 एप्लीकेशन में व्यावसायिक नियमों का अनुपयुक्त प्रतिचित्रण, उन मामलों में स्पष्ट था जहां उ.प्र.रा.स.प.नि. बसों पर अतिरिक्त कर आरोपित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, उ.प्र.रा.स.प.नि. बसों के अतिरिक्त कर के बकाया को जमा किए बिना सिस्टम और अभिलेखों से हटा दिया गया था। सं.प.अ./स.सं.प.अ. के संबंधित कार्यालयों द्वारा न ही सॉफ्ट और न ही हार्ड कॉपी में अतिरिक्त कर के बकायों का कोई अभिलेख रखा गया था। विभाग अतिरिक्त कर के विलम्बित भुगतान पर शास्ति का प्रावधान स्पष्ट रूप से प्रतिचित्रित करने में विफल रहा। इलेक्ट्रिक वाहनों पर कर की अनाधिकृत छूट का त्रुटिपूर्ण प्रतिचित्रण और स्वस्थता के नवीनीकरण में विलम्ब पर शास्ति के प्रावधान को अमान्य रुप से हटाने के मामले, वाहनों के कर संग्रह और स्वस्थता को प्रभावित करते हैं। ऑल इंडिया टूरिस्ट परमिट और नेशनल परमिट के अन्तर्गत आने वाले वाहन पर कोर्ट फीस उपयुक्त रूप से प्रतिचित्रित नहीं की गई थी। ई–चालान ऐप भी, चालानों के उचित निस्तारण के बिना परमिट/स्वस्थता का नवीनीकरण किये जाने की सीमा तक, चालान देरी से माननीय न्यायालय को भेजे गए थे और प्रशमन शुल्क की कम वसूली हुई थी। इस प्रकार, व्यवसायिक नियमों के त्रुटिपूर्ण प्रतिचित्रण के कारण राजस्व की कम/अप्राप्ति हुई।

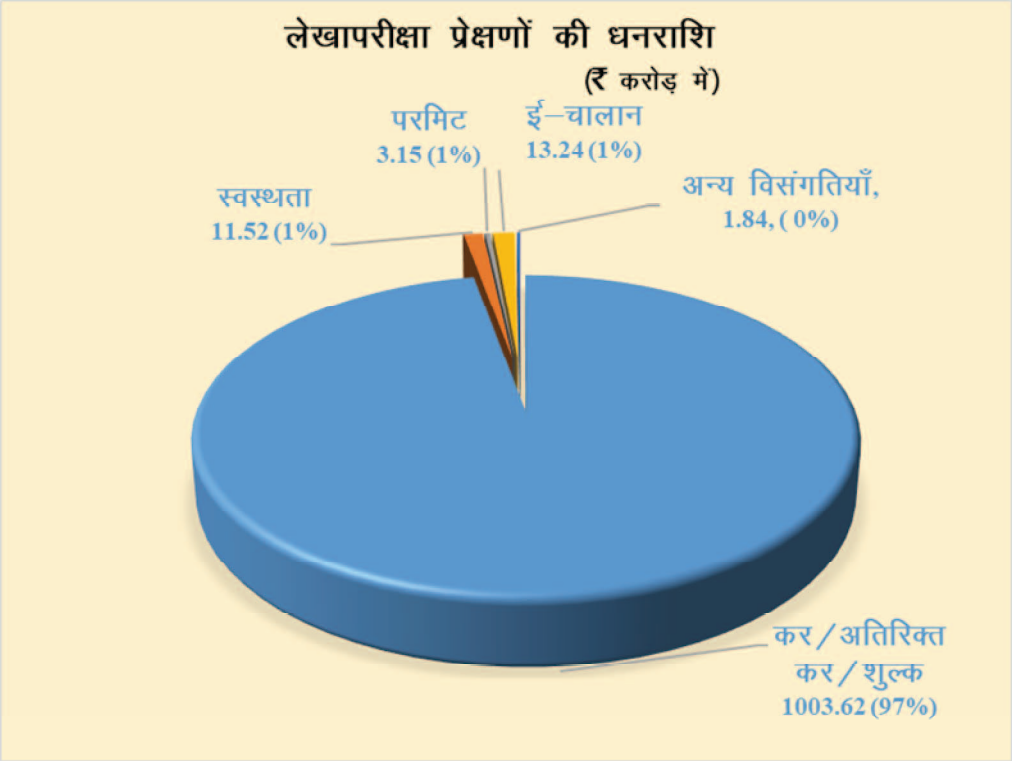
4.1 परिचय

परिवहन विभाग की राजस्व वसूली केंद्र सरकार के साथ–साथ राज्य सरकार के विभिन्न अधिनियम एवं नियमावली द्वारा नियंत्रित होती है। इसके अतिरिक्त, समय–समय पर जारी विभिन्न अधिसूचनाएं, परिपत्र और सरकारी आदेश भी लगाए जाने वाले करों एवं शुल्क की दरों को नियंत्रित करते हैं। इसलिए यह अत्यंत महत्वपूर्ण है कि सभी व्यवसायिक नियमों एवं प्रक्रियाओं को वाहन एप्लीकेशन और ई–चालान ऐप में समय पर सही रुप से प्रतिचित्रित एवं अद्यतन किया जाये।

4.2 लेखापरीक्षा परिणाम

लेखापरीक्षा विश्लेषण में इन एप्लीकेशनों में व्यवसायिक नियमों की त्रुटिपूर्ण प्रतिचित्रण के कारण वाहन एप्लीकेशन एवं ई–चालान ऐप द्वारा करों और शुल्क के निर्धारण में विभिन्न विसंगतियाँ संज्ञान में आयीं। इस अध्याय में लेखापरीक्षा टिप्पणियों की सन्निहित धनराशि ₹ 1,033.37 करोड़ है जिसे **चार्ट 4.1** में दर्शाया गया है एवं आगामी प्रस्तरों में चर्चा की गई है।

चार्ट 4.1



वाहन एप्लीकेशन में कमियाँ

4.2.1 उ.प्र.रा.स.प.नि. बसों के अतिरिक्त कर के बकाया को अवैध रुप से समाप्त किया जाना

उत्तर प्रदेश मोटर यान कराधान (उ.प्र.मो.या.क.) अधिनियम, 1997 यथा संशोधित 2009 की धारा 4(1) में कर के आरोपण का प्रावधान और तदानुसार विभाग द्वारा वाहन 4.0 एप्लीकेशन में प्रतिचित्रित किया गया था। इसके अतिरिक्त, उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 6[1] राज्य परिवहन उपक्रम के स्वामित्व या नियंत्रण वाले सार्वजनिक सेवा वाहनों पर अक्टूबर 2009 से अतिरिक्त कर आरोपण को प्रावधानित करता है।

प्रमुख सचिव, परिवहन विभाग ने उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम (उ.प्र.रा.स.प.नि.) को इस प्रकार एकत्रित कुल देय अतिरिक्त कर को सीधे कोषागार में जमा करने एवं मूल चालान को संबंधित सं.प.का. को एक प्रति के साथ उ.प्र.रा.स.प.नि. के मुख्यालय में जमा करने का निर्देश (फरवरी 2006) दिया गया था। इसी प्रकार, उ.प्र.रा.स.प.नि. की बसों पर अतिरिक्त कर अप्रैल 2017 तक केंद्रीकृत व्यवस्था के अन्तर्गत उ.प्र.रा.स.प.नि. मुख्यालय द्वारा लखनऊ कोषागार में जमा किया जा रहा था।

परिवहन आयुक्त (प.आ.) ने उ.प्र.रा.स.प.नि. के प्रबंध निदेशक को मई 2017 से उ.प्र.रा.स.प.नि. की बसों का अतिरिक्त कर ऑन–लाइनमोड के माध्यम से जमा करने के लिए कहा (अप्रैल 2017)। उक्त पत्र में, प.आ. ने निम्नलिखित निर्देश जारी किए थेः

- सभी स.सं.प.अ. (प्रशासन) को उ.प्र.रा.स.प.नि. बसों के संबंध में अतिरिक्त कर की बकाया धनराशि का विवरण अप्रैल 2017 तक जैसा कि वाहन एप्लीकेशन में दर्शाया

[1] जैसा कि अक्टूबर 2009 में प्रतिस्थापित किया गया।

गया है, हार्ड और सॉफ्ट कॉपी में रखना चाहिये। उन्होंने आगे की अवधि के लिए अतिरिक्त कर जमा करने के उद्देश्य से वाहन एप्लीकेशन में कर निस्तारित करने का भी निर्देश दिया।

• यह भी कहा गया था कि अतिरिक्त कर की बकाया धनराशि के निस्तारण के लिए अलग से निर्देश जारी किये जाएगें।

• केंद्रीकृत योजना के अन्तर्गत अप्रैल 2017 तक जमा किए गए अतिरिक्त कर के समायोजन की प्रक्रिया अप्रैल 2017 तक के अतिरिक्त कर की बकाया धनराशि के साथ मिलान के पश्चात की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2017 तक उ.प्र.रा.स.प.नि. वाहनों से ₹ 919.68 करोड़[2] अतिरिक्त कर वसूल किया जाना था। यद्यपि, प.आ के उपर्युक्त आदेश के कारण, मार्च 2017 तक के अतिरिक्त कर के बकाया को वाहन एप्लीकेशन से बाहर रखा गया और इसलिए, प्रणाली का अनुश्रवण तंत्र बाहर रहा। यह भी देखा गया कि अतिरिक्त कर की बकाया धनराशि के निस्तारण के लिए अलग से कोई पृथक निर्देश जारी नहीं किया गया था।

इसके अतिरिक्त, चयनित इकाइयों में, लेखापरीक्षा ने देखा कि प.आ. के आदेश का उल्लंघन करते हुए, कर निस्तारण से पहले वाहन एप्लीकेशन में दिखाए गए अतिरिक्त कर के बकाया का कोई अभिलेख सं.प.अ./स.सं.प.अ. के संबंधित कार्यालयों द्वारा सॉफ्ट या हार्ड कॉपी में नहीं रखा गया था। विभाग ने 48 माह व्यतीत हो जाने के पश्चात भी, उक्त बकाया के समायोजन हेतु कोई कार्यवाही प्रारम्भ नहीं की थी।

इस कारण से उ.प्र.रा.स.प.नि. वाहनों पर अतिरिक्त कर बकाया की वसूली की अनुश्रवण/नियंत्रण किसी भी स्तर पर नहीं की जा सकी।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि उ.प्र.रा.स.प.नि. बसों के अतिरिक्त कर ऑन–लाइन जमा करने के उद्देश्य से वाहन 4.0 में निर्धारित व्यवस्था के अनुसार अतिरिक्त कर बकाया धनराशि की जानकारी वाहन–वार संरक्षित करते हुए राज्य में अतिरिक्त कर ऑन–लाइन जमा करने की व्यवस्था लागू की गई थी। उ.प्र.रा.स.प.नि. राज्य सरकार की एक संस्था है एवं अतिरिक्त कर के बकाया की धनराशि के समायोजन के संबंध में उचित कार्यवाही की जाएगी।

विभाग का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बकाया अतिरिक्त कर की धनराशि की वाहन–वार सूचना को किसी भी स्तर पर संरक्षित नहीं किया गया था एवं यह वाहन 4.0 एप्लीकेशन में भी परिलक्षित नही हैं।

[2] प.आ. कार्यालय द्वारा दी गई सूचना।

4.2.2 गौतम बुद्ध नगर में उ.प्र.रा.स.प.नि. की बसों पर अतिरिक्त कर का आरोपण न किया जाना

उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 6[3] में राज्य परिवहन उपक्रम के स्वामित्व या नियंत्रण वाले सार्वजनिक सेवा वाहनों पर अक्टूबर 2009 से अतिरिक्त कर के आरोपण का प्रावधान है।

सं.प.का. गाजियाबाद की लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया कि जनपद गौतम बुद्ध नगर में संचालित उ.प्र.रा.स.प.नि. की बसों पर देय अतिरिक्त कर जमा नहीं किया जा रहा था। सं.प.का. द्वारा लेखापरीक्षा को जमा का कोई प्रमाण प्रस्तुत (अगस्त 2021) नहीं किया था। सं.प.का. द्वारा अभिलेख प्रस्तुत न करने के कारण, लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय प्रबंधक, उ.प्र.रा.स.प.नि. गौतम बुद्ध नगर (अगस्त 2021) और प्रबंध निदेशक, उ.प्र.रा.स.प. नि. (नवंबर 2021) से अतिरिक्त कर जमा करने का प्रमाण उपलब्ध करने का अनुरोध किया था, यद्यपि, उनके द्वारा भी इसको प्रस्तुत नहीं किया गया था। उपरोक्त से स्पष्ट है कि गौतम बुद्ध नगर जनपद में संचालित उ.प्र.रा.स.प.नि. की बसों पर अतिरिक्त कर जमा नहीं किया गया था। विभाग अथवा सं.प.का. द्वारा इस अतिरिक्त कर के आरोपण एवं वसूली के प्रयास नहीं किये गये थे।

गौतमबुद्धनगर में 31 मार्च 2021 तक, 364[4] बसें संचालित थीं। इन बसों द्वारा कर दिया जा रहा था। परन्तु इन बसों पर अतिरिक्त कर आरोपित नहीं किया जा रहा था एवं अतिरिक्त कर के भुगतान के बिना ये सड़क पर संचालित हो रही थीं। यह भी देखा गया कि इन बसों को वाहन एप्लीकेशन में प्रतिचित्रित किये गये अतिरिक्त कर लगाने के लिए फीचर के अन्तर्गत आच्छादित नहीं किया गया था। विभाग द्वारा इन बसों पर मैनुअल रूप से अतिरिक्त कर आरोपित करने हेतु कोई कार्यवाही नहीं की गयी थी। परिणामस्वरूप, विभाग इन बसों पर अक्टूबर 2009 से मार्च 2021 की अवधि तक ₹ 77.40 करोड़ की धनराशि का भुगतान न करने पर अतिरिक्त कर एवं शास्ति से वंचित रहा।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया एवं बताया कि प्रकरण में बकाया धनराशि ₹ 77.40 करोड़ में से ₹ 24.47 करोड़ जमा कर दिए गए हैं।

4.2.3 अतिरिक्त कर के विलम्बित भुगतान पर शास्ति प्रतिचित्रित करने में विफलता

उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम[5], 1997 के अन्तर्गत, राज्य परिवहन उपक्रम के स्वामित्व या नियंत्रण में कोई भी, सार्वजनिक सेवा वाहन उत्तर प्रदेश में किसी भी सार्वजनिक स्थान पर संचालित नहीं किया जाएगा जब तक कि देय कर के अतिरिक्त राज्य सरकार द्वारा अधिसूचित अतिरिक्त कर का भुगतान न कर दिया गया हो। अग्रेतर, उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम[6], 1997 के साथ पठित उ.प्र.मो.या.क. नियमावली[7], 1998 के अनुसार, जहाँ

---

[3] जैसा कि अक्टूबर 2009 में प्रतिस्थापित किया गया।

[4] स.सं.प.का., गौतम बुद्ध नगर ने दिनांक 08.08.2021 को 31.03.21 तक की सूचना प्रदान की।

[5] उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 6(1)।

[6] उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 9 (1) और (3)।

[7] उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम की धारा 6(1) के साथ पठित उ.प्र.मो.या.क. नियमावली, 1998 का नियम 24।

कर या अतिरिक्त कर का अदायगी निर्दिष्ट अवधि (प्रत्येक कैलेंडर माह की 15 तारीख) में भुगतान नही किया जाता है तो देय कर/अतिरिक्त के पाँच प्रतिशत प्रति माह की दर से अतिरिक्त कर या उसका भाग के लिए (देय धनराशि से अधिक नहीं) अर्थदण्ड देय होगा। प्रमुख सचिव, परिवहन विभाग ने उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम (यूपीएसआरटीसी) को निर्देशित (फरवरी 2006) किया था कि संग्रहित किया गया कुल देय अतिरिक्त कर को सीधे कोषागार में जमा करे और उ.प्र.रा.स.प.नि. के मुख्यालय को मूल चालान तथा एक प्रति संबंधित सं.प.का. में जमा करे। वर्ष के अंत में, उ.प्र.रा.स.प.नि. मिलान एवं समायोजन करेगा। इस व्यवसायिक नियमावली का प्रतिचित्रण करते समय, इस नियमावली के लिए अर्थदण्ड की धारा को भी वाहन एप्लीकेशन में प्रतिचित्रित किया जाना चाहिए था।

लेखापरीक्षा ने जनवरी 2018[8] से मार्च 2021 तक की अवधि के लिए 12 सं.प.का./स.सं.प.का. के अभिलेखों की नमूना–जांच की एवं देखा कि उ.प्र.रा.स.प.नि. द्वारा 20,441 प्रकरणों में से 19,530 प्रकरणों में, अतिरिक्त कर का भुगतान 1 से 29 माह के विलंब से किया गया था परन्तु विभाग, अर्थदण्ड का आरोपण एवं वसूली नहीं कर सका क्योंकि इसे वाहन 4.0 एप्लीकेशन में प्रतिचित्रित नहीं किया गया था। विभाग ने एप्लीकेशन में अतिरिक्त कर पर अर्थदण्ड के प्रावधान को प्रतिचित्रित करने हेतु कोई कार्यवाही प्रारम्भ नहीं की थी। परिणामस्वरूप, उ.प्र.रा.स.प.नि. से ₹ 6.00 करोड़ का अर्थदण्ड न तो आरोपित किया जा सका और न ही वसूल किया जा सका जैसा कि **परिशिष्ट–4.1** में वर्णित है।

पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदन वर्ष 2019–20 में उ.प्र.रा.स.प.नि. द्वारा अतिरिक्त कर के विलंबित भुगतान पर अर्थदण्ड आरोपित न करने के कारण राजस्व की हानि से संबंधित कमी को प्रकाश में लाया गया था, परन्तु विभाग द्वारा पूर्व लेखापरीक्षा टिप्पणियों के संबंध में कोई कार्यवाही नहीं की गयी।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि उत्तर प्रदेश मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1997 एवं उत्तर प्रदेश मोटर वाहन कराधान नियमावली, 1998 के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम की बसों के अतिरिक्त कर पर अर्थदण्ड देय नहीं है।

विभाग का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि उत्तर प्रदेश मोटर यान कराधान नियमावली, 1998 के नियम 24 में प्रावधान है कि जहाँ मोटर यान के संबंध में कर या अतिरिक्त कर का भुगतान धारा 9 की उप–धारा (1) में निर्दिष्ट अवधि में नहीं किया गया है तो देय कर/अतिरिक्त के पाँच प्रतिशत प्रति माह की दर से अतिरिक्त कर या उसका भाग के लिए अर्थदण्ड देय होगा। धारा 9(1) वाहनों द्वारा कर जमा करने की समय सीमा को निर्धारित करती है जबकि धारा 6 कर के साथ अतिरिक्त कर के भुगतान को प्रावधानित करती है। इस प्रकार, धारा 9(1) के साथ पठित धारा 6 अतिरिक्त कर जमा करने की समय सीमा को निर्धारित करती है। विभाग को अधिनियम की धारा 9(1) में संशोधन कर अतिरिक्त कर जमा करने की समय सीमा का स्पष्ट उल्लेख करना चाहिए तथा वाहन 4.0 एप्लीकेशन में तद्नुसार व्यवस्था करनी चाहिए।

[8] जनवरी 2018 से पहले की अवधि को पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में पहले ही प्रतिवेदित किया जा चुका है।

संस्तुति 1:

विभाग अतिरिक्त कर एवं संबंधित अर्थदण्ड के आरोपण हेतु उ.प्र.रा.स.प.नि. की सभी बसों का प्रतिचित्रण सुनिश्चित करने पर विचार कर सकता है।

4.2.4 इलेक्ट्रिक वाहनों पर कर की अनधिकृत छूट

उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 4 के अनुसार, परिवहन वाहन के अतिरिक्त कोई भी मोटर वाहन उत्तर प्रदेश में किसी भी सार्वजनिक स्थान पर तब तक संचालित नहीं किया जाएगा जब तक कि ऐसे मोटर वाहन के संबंध में लागू दर पर एकमुश्त कर का भुगतान न कर दिया गया हो। हालांकि, अक्टूबर 2009 में किए गए संशोधन के अनुसार, बैटरी या सौर ऊर्जा से संचालित होने वाले मोटर वाहनों को कर के भुगतान से छूट प्रदान की गई थी। उत्तर प्रदेश सरकार ने एक अधिसूचना[9] (23 जून 2020) जारी की थी जो उत्तर प्रदेश में निर्मित इलेक्ट्रिक वाहनों पर कर में छूट को प्रावधानित करती है। विभाग को उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 4 के अन्तर्गत कर छूट हेतु उत्तर प्रदेश में निर्मित इलेक्ट्रिक वाहनों का विवरण वाहन एप्लीकेशन में प्रतिचित्रित करना चाहिए था जिससे किसी भी डीलर द्वारा किसी प्रकार की हेराफेरी न की जा सके।

पंजीकृत इलेक्ट्रिक वाहनों के डेटा के विश्लेषण में ज्ञात हुआ कि राज्य में 24 जून 2020 से 31 मार्च 2021 के दौरान 924 इलेक्ट्रिक वाहनों को बिना कर भुगतान के पंजीकृत किया गया था। 924 वाहनों में से 238 इलेक्ट्रिक वाहन चयनित 12 सं.प.का. से नौ में संचालित हो रहे थे। पाँच चयनित सं.प.का./स.सं.प.का. में 54 बिना कर भुगतान पंजीकृत इलेक्ट्रिक वाहनों के सत्यापन के दौरान, यह देखा गया कि इन सभी वाहनों को संबंधित डीलर द्वारा डीलर प्वाइंट पंजीकरण योजना के माध्यम से पंजीकृत किया गया था। यद्यपि, सभी वाहन उत्तर प्रदेश के बाहर निर्मित किए गए थे, सिस्टम में न तो डीलर ने सही डाटा इनपुट दर्ज किया न ही सिस्टम ने चेसिस नंबर से, इन वाहनों के निर्माण के स्थान की सही पहचान की। विभाग ने वाहन एप्लीकेशन के माध्यम से उत्तर प्रदेश के बाहर निर्मित इलेक्ट्रिक वाहनों पर कर के आरोपण हेतु कोई कार्यवाही प्रारम्भ नहीं की। परिणामस्वरूप, ₹ 54.24 लाख के कर का आरोपण नहीं किया गया था **(परिशिष्ट–4.2)**।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि इन प्रकरणों की जाँच कर आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

संस्तुति 2:

विभाग नियमानुसार इलेक्ट्रिक वाहनों पर करों के आरोपण का प्रतिचित्रण सुनिश्चित करने पर विचार कर सकता है।

4.2.5 स्वस्थता प्रमाणपत्र में अनियमितताएं

मो.या. अधिनियम[10], 1988 और के.मो.या. नियमावली[11], 1989 में प्रावधान है कि एक परिवहन वाहन को तब तक पंजीकृत नहीं माना जाएगा जब तक कि उसके पास

[9] संख्या 2/2020/576/XXX–4–2020–8(19)2018 टी.पी. लखनऊ दिनांक 23 जून, 2020।
[10] मो.या. अधिनियम, 1988 की धारा 56, 84 और 86।

स्वस्थता का प्रमाण पत्र न हो। एक नए पंजीकृत परिवहन वाहन के संबंध में जारी किया गया स्वस्थता प्रमाण पत्र दो वर्ष के लिए वैध होता है और उसके पश्चात प्रत्येक वर्ष इसे नवीनीकृत कराना आवश्यक होता है।

राज्य में 31 मार्च 2021 तक कुल 21,19,300 वाहनों को परिवहन वाहनों के रूप में पंजीकृत किया गया था, जिनके लिए स्वस्थता प्रमाण पत्र आवश्यक था। इन वाहनों में से 2,49,896 वाहन नमूना जाँच में 12 सं.प.का./स.सं.प.का. में पंजीकृत थे। विभाग को स्वस्थता प्रमाण पत्र जारी करने से संबंधित प्रावधानों का सही प्रतिचित्रण सुनिश्चित करना चाहिये। लेखापरीक्षा ने स्वस्थता प्रमाण पत्र जारी करने के सम्बन्ध में निम्नलिखित अनियमितताएं पायी।

4.2.5.1 स्वस्थता के नवीनीकरण में विलम्ब पर शास्ति प्रावधान को अवैध रुप से हटाना

के.मो.या. नियमावली[12] में मोटरसाइकिल, तिपहिया/हल्के वाहनों और मध्यम/भारी वाहनों के लिए स्वस्थता प्रमाणपत्र के नवीनीकरण के लिए क्रमशः ₹ 200, ₹ 400 और ₹ 600 का परीक्षण शुल्क निर्धारित हैं। अग्रेतर, उ0प्र0मो0या0 नियमावली, 1998 के नियम 39 (4) के अनुसार, चूक के मामले में, निर्धारित परीक्षण शुल्क के बराबर एक अतिरिक्त धनराशि भी आरोपणीय है। अग्रेतर, भारत सरकार (भा.स.) ने स्वस्थता प्रमाण पत्र के नवीनीकरण में देरी के लिए ₹ 50 प्रतिदिन आरोपित[13] (दिसंबर 2016) किया था। हालांकि, माननीय उच्च न्यायालय, लखनऊ पीठ के निर्णय (मार्च 2019) के परिप्रेक्ष्य में, उत्तर प्रदेश सरकार ने दिसंबर 2016 में भारत सरकार द्वारा आरोपित किये गए अतिरिक्त शुल्क को वापस[14] (अप्रैल 2019) ले लिया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि उत्तर प्रदेश सरकार के उक्त निर्णय के लिए वाहन एप्लीकेशन में संशोधन करते समय, विभाग ने स्वस्थता प्रमाण पत्र के नवीनीकरण में विलम्ब के मामले में निर्धारित परीक्षण स्वस्थता शुल्क के बराबर अतिरिक्त धनराशि को भी गलती से हटा दिया।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (स.प.रा.मं.) ने उन वाहनों के स्वस्थता प्रमाण पत्र की वैधता महामारी के कारण 31 अक्टूबर 2021 तक बढ़ा[15] दी थी, जिनकी स्वस्थता 1 फरवरी 2020 तक समाप्त हो गयी थी।

लेखापरीक्षा ने मई[16] 2019 से जनवरी 2020 के दौरान विलम्ब से नवीनीकृत किए गए वाहनों के स्वस्थता प्रमाणपत्र का विश्लेषण किया और पाया कि राज्य में 1,90,482 वाहनों के स्वस्थता प्रमाणपत्र विलम्ब से नवीनीकृत किए गए थे। इनमें से चयनित 12 सं.प.का./स.सं.प.का. में 54,770 वाहनों के स्वस्थता प्रमाणपत्रों का नवीनीकरण 1 से

---

[11] के.मो.या. नियम, 1989 का नियम 62।
[12] के.मो.या. नियम, 1989 का नियम 81।
[13] अधिसूचना संख्या जी.एस.आर. 1183(ई) दिनांक 29.12.2016।
[14] क्रमांक 158 (श.) सं. प्रा./2019 दिनांक 29.04.2019।
[15] स.प.रा.मं. अधिसूचना संख्या आरटी–11036/35/2020–एमवीएल दिनांक 30 सितंबर 2021।
[16] उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा ₹ 50 प्रतिदिन की शास्ति वापस लेने के बाद का माह।

3,327 दिनों[17] की देरी से किया गया था। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि यद्यपि, उपरोक्त वाहनों के स्वस्थता प्रमाण पत्रों का नवीनीकरण विलम्ब से किया गया था परन्तु स्वस्थता शुल्क के बराबर आरोपणीय अतिरिक्त धनराशि आरोपित नहीं की गई थी।

यद्यपि वाहन एप्लीकेशन में इसे अप्रैल 2019 से पूर्व में प्रतिचित्रित किया गया था, विभाग ने भारत सरकार द्वारा आरोपित किये गये केवल ₹ 50 प्रतिदिन को हटाने के स्थान पर दोनों शास्तियों के प्रावधानों को हटा दिया। वाहन एप्लीकेशन से शास्ति के फीचर को हटाने के समय, विभाग ने एनआईसी द्वारा किए गए उचित संशोधनों की अनुश्रवण नहीं की और परिणामस्वरूप, दोनों शास्तियाँ हटा दी गयी थी। इस प्रकार, ₹ 2.50 करोड़ के स्वस्थता शुल्क के समतुल्य अतिरिक्त धनराशि का आरोपण एवं वसूली नहीं की जा सकी **(परिशिष्ट–4.3)**।

विभाग ने अपने उत्तर में (जुलाई 2022) में बताया कि यदि वाहन को निरीक्षण की निर्धारित तिथि के अन्दर स्वस्थता के लिए प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो उत्तर प्रदेश मोटर यान नियमावली, 1998 के नियम 39 में स्वस्थता शुल्क के बराबर धनराशि का भुगतान करने का प्रावधान है। ऑन–लाइन स्वस्थता सिस्टम प्रारम्भ होने पर वाहन स्वामी को स्वस्थता निरीक्षण की तिथि चुनने की सुविधा दी गई है। यदि वाहन स्वामी चयनित तिथि पर वाहन को निरीक्षण के लिए प्रस्तुत नहीं करता है, तो फिर से वाहन पोर्टल पर जाकर निरीक्षण तिथि का चयन कर सकता है, जिसके लिए निरीक्षण शुल्क फिर से जमा करना होगा। इसलिए, उक्त शास्ति के प्रावधान को हटाया नहीं गया है।

विभाग का उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि स्वस्थता पूर्ण होने के पश्चात वाहन स्वामी अपनी सुविधा के अनुसार निरीक्षण तिथि का चयन करता है और इस तिथि के पश्चात भी जो स्वस्थता या निरीक्षण तिथि की समाप्ति के पश्चात होती है, शास्ति आरोपित नहीं की जाती है। जबकि उत्तर प्रदेश मोटर यान नियमावली, 1998 के नियम 39 के उप–नियम 2 एवं 4 के अनुसार, यदि वाहन पूर्व निर्धारित एनआईडी तक प्रस्तुत नहीं किया जाता है, तो स्वस्थता शुल्क के बराबर धनराशि आरोपित की जाएगी।

4.2.5.2 वाहनों का स्वस्थता प्रमाण पत्र का नवीनीकरण न किया जाना

मो.या. अधिनियम[18], 1988 और के.मो.या. नियमावली[19], 1989 में प्रावधान है कि एक परिवहन वाहन को तब तक पंजीकृत नहीं माना[20] जाएगा जब तक कि उसके पास स्वस्थता का प्रमाण पत्र न हो। एक नए पंजीकृत परिवहन वाहन के संबंध में जारी किया गया स्वस्थता प्रमाण पत्र दो वर्ष के लिए वैध होता है और उसके पश्चात प्रत्येक वर्ष इसे नवीनीकृत कराना आवश्यक है।

स्वस्थता प्रमाण पत्र के बिना वाहन का संचालन मो.या. अधिनियम[21], 1988 के प्रावधानों के अन्तर्गत ₹ 5,000[22] की दर से प्रशमन योग्य है।

---

[17] 30 दिनों तक का विलम्ब–17,332 वाहन, धनराशि ₹ 79.92 लाख; 31 से 180 दिनों के मध्य विलम्ब–7,318 वाहन, धनराशि ₹ 32.47 लाख; 181 से 365 दिनों के मध्य विलम्ब–8,689 वाहन, धनराशि ₹ 41.14 लाख; एवं एक वर्ष से अधिक विलम्ब–21,431 वाहन, धनराशि ₹ 96.43 लाख।

[18] मो.या. अधिनियम, 1988 की धारा 56, 84 और 86।

[19] के.मो.या. नियमावली, 1989 का नियम 62 और 81।

[20] मो.या. अधिनियम, 1988 की धरा 56।

[21] मो.या. अधिनियम, 1988 की धारा 192।

के.मो.या. नियमावली तिपहिया/हल्के वाहनों और मध्यम/भारी वाहनों के लिए क्रमशः ₹ 400 और ₹ 600 का परीक्षण शुल्क निर्धारित हैं। इसके अतिरिक्त, सभी श्रेणी के वाहनों के मामले में ₹ 200 का नवीनीकरण शुल्क भी आरोपणीय है। उ.प्र.मो.या. नियमावली[23], 1998 के प्रावधान के अनुसार, चूक के मामले में, निर्धारित परीक्षण शुल्क के बराबर एक अतिरिक्त धनराशि भी आरोपणीय है।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (स.प.रा.मं.) ने उन वाहनों के स्वस्थता प्रमाण पत्र की वैधता महामारी के कारण 31 अक्टूबर 2021 तक बढ़ा[24] दी थी, जिनकी स्वस्थता 1 फरवरी 2020 तक समाप्त हो गयी थी।

डाटा के विश्लेषण पर, लेखापरीक्षा ने देखा कि लेखापरीक्षा अवधि के दौरान, राज्य में 5,77,036 वाहन बिना स्वस्थता प्रमाण पत्र के संचालित हो रहे थे, जिनमें से 12 चयनित सं.प.का./स.सं.प.का. में 1,51,454 वाहन संचालित थे। अग्रेतर, मार्च 2017[25] से जनवरी 2020 की अवधि के दौरान, राज्य में 2,60,868 वाहन बिना स्वस्थता प्रमाण पत्र के संचालित हो रहे थे, जिनमें से 12 चयनित सं.प.का./स.सं.प.का. में से 11 में 17,939 वाहन संचालित थे। इन 17,939 वाहनों के स्वस्थता प्रमाण पत्र की वैधता का नवीनीकरण 31 मार्च 2021 तक लंबित था। यद्यपि, ये वाहन सड़क पर संचालित[26] थे।

प्रत्येक चयनित सं.प.का./स.सं.प.का. में 20 वाहनों के सत्यापन के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि 220 वाहनों में से 37 वाहनों की स्वस्थता का नवीनीकरण (जनवरी 2022) किया गया था और 183 वाहनों की स्वस्थता अभी भी नवीनीकृत नहीं की गयी थी। इस प्रकार, यह अनुमानित है कि 17,939 वाहनों में से लगभग 83 प्रतिशत अर्थात 14,890 वाहनों के अभी भी बिना स्वस्थता प्रमाण पत्र के चलने की संभावना थी। परिणामस्वरूप, विभाग अनुमानित ₹ 9.02 करोड़ के स्वस्थता शुल्क एवं शास्ति से वंचित रहा **(परिशिष्ट–4.4)**।

वाहन एप्लीकेशन इस सीमा तक त्रुटिपूर्ण है कि वह परिवहन वाहनों के संबंध में मोटर यान (मो.या.) कर का भुगतान स्वीकार कर रहा है, जिनकी स्वस्थता का नवीनीकरण लंबित है। इसके अतिरिक्त, मो.या. अधिनियम के उपरोक्त प्रावधान के अनुसार, इन वाहनों को पंजीकृत नहीं माना जाएगा, परन्तु इन वाहनों का पंजीकरण वाहन एप्लीकेशन द्वारा निरस्त/निष्क्रिय नहीं किया गया था क्योंकि इन वाहनों को सक्रिय दर्शाया गया था।

विभाग ने अपने उत्तर में (जुलाई 2022) बताया कि बिना स्वस्थता प्रमाण पत्र के वाहन संचालित पाए जाने पर चालान की स्थिति में ही शास्ति लेने का प्रावधान है। अतः आपत्ति स्वीकार योग्य नहीं है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए स्वस्थता प्रमाण पत्र न रखने वाले वाहनों को भी वाहन एप्लीकेशन में सक्रिय

---

[22] अधिसूचना दिनांक 07 जून 2019 के द्वारा।

[23] उ.प्र.मो.या. नियमावली, 1998 का नियम 39।

[24] स.प.रा.मं. की अधिसूचना संख्या आरटी–11036/35/2020–एमवीएल दिनांक 30 सितंबर 2021।

[25] मार्च 2017 से पहले की अवधि को पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में पहले ही प्रतिवेदित किया जा चुका है।

[26] डंप डेटा से पता चलता है कि ये सक्रिय हैं और न तो समर्पण किया और न ही पंजीकरण रद्द किया गया था।

दर्शाया गया है। इसके अतिरिक्त, तथ्य यह है कि वाहन एप्लीकेशन इस सीमा तक त्रुटिपूर्ण है कि यह उन वाहनों के मो.या. कर जमा करने की अनुमति दे रहा है जिनके स्वस्थता प्रमाण पत्र लंबित हैं।

संस्तुति 3:

विभाग देय शास्ति सहित स्वस्थता शुल्क के आरोपण का प्रतिचित्रण सुनिश्चित करने पर विचार कर सकता है।

4.2.6 परिवहन वाहन के लिए परमिट जारी करने में अनियमितताएं

मो.या. अधिनियम, 1988 की धारा 66 के अनुसार, प्रत्येक परिवहन वाहन के स्वामी को अपने वाहन को संचालित करने के लिए संभागीय या राज्य परिवहन प्राधिकरण से परमिट प्राप्त करना आवश्यक है।

राज्य में 31 मार्च 2021 तक कुल 21,19,299 वाहनों को परिवहन वाहनों के रूप में पंजीकृत किया गया था, जिन्हें संचालित करने के लिए परमिट की आवश्यकता होती है, जिनमें से चयनित 12 सं.प.का./स.सं.प.का. में 2,49,896 वाहन पंजीकृत थे। इस संबंध में अनियमितताओं का वर्णन निम्नवत है।

4.2.6.1 राष्ट्रीय परमिट के प्राधिकार का नवीनीकरण नहीं किया जाना

मो.या. अधिनियम[27], 1988 के अन्तर्गत, एक परमिट, अस्थायी परमिट के अतिरिक्त पाँच वर्ष की अवधि के लिए प्रभावी होगा। के.मो.या. नियमावली[28] के अनुसार, राष्ट्रीय परमिट के लिए प्राधिकार एक वर्ष के लिए है। परिवहन आयुक्त के आदेश (फरवरी 2000) के अनुसार, संबंधित प्राधिकारी परमिट धारक को प्राधिकार की समाप्ति के 15 दिनों के भीतर नोटिस जारी करेगा और उससे स्पष्टीकरण की मांग करेगा कि क्यो न प्राधिकार का नवीनीकरण न कराये जाने के मामले में परमिट को रद्द कर दिया जाय तथा निर्धारित समय के अन्दर कोई स्पष्टीकरण प्राप्त नहीं होने पर परमिट रद्द कर दिया जाये। राष्ट्रीय परमिट के प्राधिकार के लिए समेकित शुल्क ₹ 16,500[29] प्रति वर्ष के साथ आवेदन शुल्क[30] ₹ 1,000 शासकीय खाते में जमा किया जाना था।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (स.प.रा.मं.) ने उन वाहनों के परमिट की वैधता महामारी के कारण 31 अक्टूबर 2021 तक बढ़ा[31] दी थी, जिनकी परमिट की वैधता 1 फरवरी 2020 तक समाप्त हो गई थी।

डाटा के विश्लेषण में लेखापरीक्षा ने देखा कि लेखापरीक्षा अवधि के दौरान राज्य में पंजीकृत 15,987 परिवहन वाहन बिना परमिट के प्राधिकार के संचालित हो रहे थे, जिनमें से 3,072 वाहन सात चयनित सं.प.का. में पंजीकृत थे। अप्रैल 2018[32] से जनवरी

---

[27] मो.या. अधिनियम, 1988 की धारा 81।

[28] के.मो.या. नियमावली, 1989 का नियम 87(3)।

[29] भारत सरकार सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय आदेश संख्या आरटी.16031/6/2010.टी दिनांक 2 अप्रैल 2012।

[30] के.मो.या. नियमावली, 1989 के नियम 87 के अनुसार।

[31] स.प.रा.मं. अधिसूचना संख्या। आरटी–11036/35/2020–एमवीएल दिनांक 30 सितंबर 2021।

[32] अप्रैल 2018 से पहले की अवधि को पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में पहले ही प्रतिवेदित की जा चुका है।

2020 के दौरान राज्य में पंजीकृत 15,738 वाहन बिना परमिट के प्राधिकार के संचालित हो रहे थे जिनमें से सात चयनित सं.प.का. में 3,072 वाहन पंजीकृत थे। यह भी पाया गया कि 3,072 वाहनों के परमिट के प्राधिकार की वैधता का नवीनीकरण 31 मार्च 2021 तक सभी चयनित सं.प.का. में लंबित थे। यह सभी सूचना वाहन एप्लीकेशन में भी उपलब्ध थी जिसका राज्य और सं.प.का. स्तर पर विश्लेषण किया जाना आवश्यक था। अग्रेतर, विभाग की प्रवर्तन शाखा न तो इन वाहनों का पता लगा सकी और न ही विभाग इन परमिट धारकों को परमिट रद्द करने के लिए नोटिस जारी कर सका। सं.प.का./स.सं.प.का. के साथ विभाग ने उनके परमिटों के स्वतः निलंबन/निरस्तीकरण के लिए वाहन 4.0 में सुविधा जोड़ने के लिए कोई कार्यवाही प्रारम्भ नहीं की।

प्रत्येक सात चयनित सं.प.का. में 20 वाहनों के अभिलेखों के सत्यापन के दौरान, यह पाया गया कि 140 वाहनों में से, 100 वाहनों के प्राधिकार प्रमाण पत्रों का नवीनीकरण किया गया था और 40 वाहनों के प्राधिकार प्रमाण पत्र अभी भी नवीनीकृत (जनवरी 2022) नहीं किए गए थे। इस प्रकार यह अनुमानित है कि 3,072 वाहनों में से 28.57 प्रतिशत अर्थात् 878 वाहनों का नवीनीकरण नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, अनुमानित ₹ 1.54 करोड़ की धनराशि के प्राधिकार के लिए समेकित शुल्क और आवेदन शुल्क वसूल नहीं किया गया था **(परिशिष्ट–4.5)**।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि विभाग द्वारा इस मामले की जांच कर आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

4.2.6.2 अखिल भारतीय पर्यटक परमिट और राष्ट्रीय परमिट के अंतर्गत आने वाले वाहन पर कोर्ट फीस का कम आरोपण

उत्तर प्रदेश कोर्ट फीस अधिनियम, 1870 के प्रावधान के अनुसार, परमिट जारी करने, परमिट के नवीनीकरण और परमिट के प्राधिकार पर कोर्ट फीस का आरोपण किया जायेगा। उत्तर प्रदेश सरकार ने राज्य परिवहन प्राधिकरण के लिए ''यूपी कोर्ट फीस अधिनियम, 1870'' की अनुसूची 2 में संशोधन[33] (अप्रैल 1989) किया है। राज्य परिवहन प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र के अन्तर्गत सेवाओं के लिए कोर्ट फीस को ₹ 10 के स्थान पर ₹ 200 में परिवर्तित किया गया था। राष्ट्रीय परमिट और अखिल भारतीय परमिट से संबंधित परमिट का कार्य राज्य परिवहन प्राधिकरण से संभागीय परिवहन प्राधिकरणों को सौंप दिया गया है। इसलिए, इस व्यवस्था के अनुसार, उनसे परमिट संबंधित कार्यों के आवेदन पर, ₹ 200 कोर्ट फीस संग्रहित किया जाना चाहिए था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि अप्रैल 2016 से मार्च 2021 के दौरान, राज्य में 4,49,917 वाहनों के परमिट जारी एवं रद्द करने, परमिट का नवीनीकरण और परमिट के प्राधिकार का नवीनीकरण हुआ। इनमें से 1,61,005 मामले छः सं.प.का. एवं प.आ. कार्यालय के थे और कोर्ट फीस की धनराशि ₹ 200 के स्थान पर ₹ 100 की दर से आरोपित की गयी थी। सत्यापन के दौरान, लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि सं.प.का. गाजियाबाद में कोर्ट फीस ₹ 200 को मैनुअल रूप से आरोपित एवं संग्रहित किया जा रहा था।

इस संबंध में वित्त नियंत्रक, परिवहन विभाग द्वारा इंगित किए जाने पर (24 जुलाई 2019) अपर परिवहन आयुक्त, आईटी ने वाहन एप्लीकेशन में विसंगति के संशोधन के

[33] अधिसूचना संख्या –698/सत्रह–वी–1–1(ए)/(18)/1989, दिनांक 10.04.1989 के द्वारा।

लिए एनआईसी को पत्र लिखा था। यद्यपि, मार्च 2021 तक वाहन एप्लीकेशन में इसका प्रतिचित्रण नहीं किया गया है। वाहन एप्लीकेशन में त्रुटिपूर्ण प्रतिचित्रण तथा अन्य चयनित सं.प.का./प.आ. कार्यालय में इसे मैनुअल रूप से संग्रहित न करने के परिणामस्वरूप, ₹ 1.61 करोड़ की कोर्ट फीस आरोपित नहीं की जा सकी **(परिशिष्ट–4.6)**।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि इस मामले की विभाग द्वारा जाँच कर आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

4.2.7 लंबित चालान के साथ परमिट/स्वास्थता का नवीनीकरण

ई–चालान डाटाबेस को वाहन डाटाबेस के साथ एकीकृत किया गया था, परन्तु लंबित चालानों के बावजूद, कई मामलों में वाहन स्वामी अपने परमिट/स्वस्थता के नवीनीकरण के लिए आवेदन करने में सक्षम थे एवं उन्हें जारी भी किया जा रहा था। यदि विभाग, परमिट/स्वस्थता के नवीनीकरण के समय चालान की धनराशि जमा करा लेता, तो यह अधिक समय से लंबित चालानों को कम कर सकता था।

डाटा विश्लेषण के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि राज्य में 16,234 वाहनों (जून 2017 से मार्च 2021 तक) के लंबित चालानों के साथ स्वस्थता और परमिट का नवीनीकरण किया गया था, जिनमें से 12 में से 12 चयनित सं.प.का./स.सं.प.का. से संबंधित 3,511 मामले थे। लेखापरीक्षा ने दो चयनित सं.प.का./स.सं.प.का. में 67 मामलों का सत्यापन किया और पाया कि वाहन के परमिट/स्वस्थता का नवीनीकरण किया गया था, यद्यपि वाहन के विरुद्ध चालान लंबित था और मालिक/चालक द्वारा निस्तारित नहीं कराया गया था। चालान धनराशि की वसूली एवं वाहन एप्लीकेशन को अद्यतन करने हेतु विभाग द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गयी। परिणामस्वरूप, ₹ 13.21 करोड़ की धनराशि के लंबित चालानों के प्रशमन शुल्क की वसूली के बिना वाहन के परमिट/स्वस्थता का नवीनीकरण किया गया था **(परिशिष्ट– 4.7)**।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार की अधिसूचना संख्या 584(ई) दिनांक 25.09.2019 द्वारा में की गई व्यवस्था के अनुसार ई–चालान के मामले में परमिट/स्वस्थता के नवीनीकरण पर कोई प्रतिबन्ध नहीं है।

तथ्य यह है कि लंबित चालानों की वसूली नहीं की जा सकी। चालान धनराशि एक महत्वपूर्ण राजस्व है एवं इसे स्वस्थता/परमिट के नवीनीकरण के समय वसूल किया जाना चाहिए।

ई–चालान ऐप में अनियमिततायें

परिवहन प्रवर्तन शाखा एवं यातायात पुलिस द्वारा उपयोग के लिए ई–चालान ऐप यातायात उल्लंघनों को प्रबंधित करने के लिए एक एंड्रॉइड आधारित मोबाइल ऐप और बैक–इंड वेब एप्लीकेशन के द्वारा एक एकीकृत प्रवर्तन समाधान है। इस ऐप का उपयोग चालान जारी करने और प्रशमन शुल्क के निस्तारण के लिए किया जाता है।

4.2.8 माननीय न्यायालय को विलम्ब से भेजे गये चालान

मो.या. अधिनियम[34],1988 उस कार्यरत अधिकारी को वाहनों को/वाहनों के पंजीकरण प्रमाण पत्र को जब्त करने के लिए अधिकृत करता है, यदि उस अधिकारी के पास यह मानने का कारण है कि वाहन, मो.या. अधिनियम,1988 के प्रावधानों[35] के उल्लंघन कर संचालित हो रहा है। माननीय उच्च न्यायालय, इलाहाबाद, के निर्णय के परिप्रेक्ष्य में परिवहन आयुक्त ने आदेश[36] (दिसंबर 2010) दिया कि मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 207 के अन्तर्गत जब्त वाहनों के खिलाफ जारी चालान के दिनांक से सात दिनों के अन्दर अग्रेतर कानूनी कार्यवाही के लिए माननीय न्यायालय को अग्रेषित किया जाये।

12 चयनित इकाइयों के डेटा विश्लेषण के दौरान यह देखा गया कि ई–चालान ऐप के माध्यम से जारी किए गए 18,387 चालान, जब्त/चालान की तारीख से सात दिनों के पश्चात् (जून 2017[37] और मार्च 2021 के मध्य) माननीय न्यायालय को भेजे गए थे। ये जब्ती/चालान मो.या. अधिनियम, 1988 की धारा 207 के अन्तर्गत प्रवर्तन दल के विभिन्न अधिकारियों द्वारा मो.या. अधिनियम, 1988 की धारा 3, धारा 4, धारा 39 और धारा 66 के उल्लंघन के लिए जारी किए गए थे। लेखापरीक्षा ने तीन स.सं.प.का के अभिलेखों का सत्यापन किया और पाया कि 100 प्रतिशत चालान विलम्ब से न्यायालय को भेजे गए थे। इन वाहनों पर प्रवर्तन अधिकारियों द्वारा प्रशमन शुल्क आरोपित गया था। यद्यपि, विभाग ने इन चालानों को 8 से 1,184 दिनों[38] तक के विलम्ब से अग्रेतर कानूनी कार्यवाही के लिए न्यायालय को भेजा था। विभाग द्वारा निर्धारित समय में न्यायालय को चालान डिजिटल रूप में प्रेषित करने तथा इन चालानों को न्यायालय में स्वतः प्रेषण हेतु एप्लीकेशन को अद्यतन करने की कोई कार्यवाही नहीं की गयी थी **(परिशिष्ट–4.8)**।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि विभाग द्वारा इस मामले की जांच कर आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

संस्तुति 4:

विभाग यह सुनिश्चित करने पर विचार कर सकता है कि चालान अदालत में समय पर, डिजिटल रूप से स्थानांतरित कर दिया जाये यदि संभव हो तो।

---

[34] मो.या. अधिनियम, 1988 की धारा 207।

[35] धारा 3 (एक वैध ड्राइविंग लाइसेंस के बिना), धारा 4 (वाहन चलाने वाला अवयस्क व्यक्ति), धारा 39 (अपंजीकृत वाहन चलाना) और/या धारा 66 (I) (परमिट की आवश्यकता)।

[36] आदेश संख्याः 418 (जी) आईएनएफ/2010–24 (रिट) आईएनएफ/2008 दिनांक 30 दिसंबर 2010।

[37] ई–चालान ऐप के संचालन की तिथि।

[38] 30 दिनों तक का विलम्ब, 913 वाहन; 31 से 180 दिनों के मध्य विलम्ब, 10,727 वाहन; 181 से 365 दिनों के मध्य विलम्ब, 3,676 वाहन और एक वर्ष से अधिक विलंब वाले 3,071 वाहन।

4.2.9 प्रशमन शुल्क की कम वसूली

उत्तर प्रदेश सरकार ने (जुलाई 2020) मोटर यान अधिनियम, 1988 के अन्तर्गत विभिन्न अपराधों के लिए प्रशमन शुल्क अधिसूचित[39] किया है। अधिसूचना के अनुसार, प्रशमन शुल्क बार–बार होने वाले अपराधों के संबंध में अधिक था।

डाटा विश्लेषण के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि राज्य में 240 चालान वाले वाहनों (जुलाई 2019 से मार्च 2021 तक) से प्रशमन शुल्क की कम वसूली हुई थी, जिसमें 12 में से 9 चयनित सं.पका/स.सं.प.का. से सम्बन्धित 55 वाहन थे। लेखापरीक्षा ने पाँच चयनित सं.प.का./स.सं.प.का. से संबंधित नौ मामलों का सत्यापन किया और देखा कि ऑन–लाइन भुगतान के मामलों में, वसूल किए गए प्रशमन शुल्क की धनराशि आरोपित किये गए प्रशमन शुल्क की धनराशि से कम थी।

विभाग ने ऑन–लाइन भुगतान के माध्यम से प्रशमन शुल्क की कम वसूली को रोकने एवं एप्लीकेशन को अद्यतन करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की थी। परिणामस्वरूप, ₹ 2.76 लाख की धनराशि के प्रशमन शुल्क की कम वसूली हुई थी **(परिशिष्ट–4.9)**।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि विभाग द्वारा इस मामले की जांच कर आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

संस्तुति 5:

विभाग यह सुनिश्चित करने पर विचार कर सकता है कि अपराधों के लिए आरोपित वास्तविक प्रशमन शुल्क वाहन स्वामी से वसूल किया जाये।

अन्य अनियमितताएं

4.2.10 बिना परमिट के चलने वाले वाहनों पर परमिट शुल्क, आवेदन शुल्क एवं शास्ति को आरोपित न किया जाना

मो.या. अधिनियम[40], 1988 के अन्तर्गत, एक परमिट अस्थायी परमिट के अतिरिक्त पाँच वर्षो की अवधि के लिए प्रभावी होगा एवं मोटर वाहन स्वामी वाहन का प्रयोग परिवहन वाहन के रुप में अथवा वाहन के प्रयोग की अनुमति किसी भी सार्वजनिक स्थान पर बिना परमिट के नही करेगा। उ.प्र.मो.या.क. नियमावली[41] में नये परमिट के जारी करने, इसके नवीनीकरण एवं आवेदन शुल्क के लिए दरें निर्धारित हैं। उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा दरों का पुनरीक्षण[42] (फरवरी 2019) किया गया। अग्रेतर, बिना परमिट के वाहन का संचालन होने पर मो.या. अधिनियम[43] के अन्तर्गत ₹ 10,000 की दर[44] से प्रशमन योग्य है।

---

[39] संख्या 10/2020/752/XXX–4–2020–1(सा)/2017।
[40] मो.या. अधिनियम की धारा 81 और 66।
[41] उ.प्र.मो.या.क. नियमावली का नियम 125।
[42] अधिसूचना संख्या 4/2019/215/30–4–2019–4(02)/2010 दिनांक 26 फरवरी 2019।
[43] मो.या. अधिनियम की धारा 192ए।
[44] आदेश दिनांक 30.07.2020 के द्वारा।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (स.प.रा.मं.) ने उन वाहनों के परमिट की वैधता महामारी के कारण 31 अक्टूबर 2021 तक बढ़ा[45] दी थी, जिनकी परमिट की वैधता 1 फरवरी 2020 तक समाप्त हो गई थी।

डाटा के विश्लेषण पर, लेखापरीक्षा ने देखा कि लेखापरीक्षा अवधि के दौरान, राज्य में 80,021 परिवहन वाहन बिना परमिट के संचालित हो रहे थे, जिनमें से 43,406 वाहन सात चयनित सं.प.का एवं प.आ. कार्यालय में संचालित थे। अप्रैल 2016 से जनवरी 2020 के दौरान, राज्य में 53,607 वाहन बिना परमिट के संचालित हो रहे थे, जिनमें से 1,340 वाहन एक चयनित इकाई (सं.प.का, गोंडा) और प.आ. कार्यालय में संचालित थे। यह भी पाया गया कि इन 1,340 वाहनों के परमिट की वैधता का नवीनीकरण 31 मार्च 2021 तक लंबित था। साथ ही, इन वाहन स्वामियों द्वारा वाहनों का प्रयोग न करने के लिए कर वापसी के लिए आवेदन एवं पजीकरण प्रमाण पत्र समर्पण नहीं किया गया। परमिट की वैधता की समाप्ति जैसी जानकारी वाहन डाटाबेस में उपलब्ध थी। इसके बावजूद विभाग द्वारा इन मामलों का पता नहीं लगाया जा सका। सं.प.का., गोंडा के साथ–साथ प.आ. कार्यालय ने भी इन परमिट धारकों को नोटिस जारी करने के लिए कोई कार्यवाही प्रारम्भ नहीं की।

प्रत्येक चयनित सं.प.का में 20 वाहनों के सत्यापन के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि इन वाहनों के परमिट जनवरी 2022 तक नवीनीकृत नहीं किए गए थे। इस प्रकार, 1,340 वाहनों का परमिट नवीनीकरण नहीं किया गया था एवं बिना परमिट के सड़क पर संचालित हो रहे थे। परिणामस्वरूप, परमिट शुल्क, आवेदन शुल्क एवं शास्ति की धनराशि ₹ 1.84 करोड़ की वसूली नहीं हुई थी **(परिशिष्ट– 4.10)**।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि विभाग द्वारा इस मामले की जाँच कर आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

संस्तुति 6:

विभाग देय शास्ति सहित परमिट शुल्क की वसूली सुनिश्चित करने पर विचार कर सकता है।

4.2.11 जब्त/रोके गए वाहनों के अवमुक्त में विलम्ब

उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 22 राज्य सरकार के अधिकारी को एक मोटर वाहन को जब्त करने या रोके रहने के लिए अधिकृत करती है, यदि उसके पास यह मानने का पर्याप्त कारण है कि वाहन का उपयोग कर, अतिरिक्त कर अथवा शास्ति के भुगतान के बिना किया जा रहा है। वाहन को जब्त करने वाला अधिकारी ऐसी जब्ती की रिपोर्ट कराधान अधिकारी को भेजेगा। उपर्युक्त तरीके से जब्त या रोके गए वाहनों को कर, अतिरिक्त कर, शास्ति अथवा देय किसी अन्य राशि के भुगतान पर अधिकारी द्वारा तत्काल अवमुक्त किया जायेगा।

डाटा विश्लेषण के दौरान यह देखा गया कि राज्य में 5,511 वाहनों को कर/शुल्क/प्रशमन शुल्क (जून 2017 से मार्च 2021 तक) के भुगतान के बाद भी 4 दिनों से लेकर 1,355 दिनों तक के विलम्ब से अवमुक्त किया गया था। इनमें से,

[45] स.प.रा.मं. अधिसूचना संख्या आरटी–11036/35/2020–एमवीएल दिनांक 30 सितंबर 2021।

268 वाहनों को 11 चयनित सं.प.का./स.सं.प.का. में 6 दिनों से 1,248 दिनों[46] तक के विलम्ब से अवमुक्त किया गया था। लेखापरीक्षा ने तीन चयनित स.सं.प.का के अभिलेखों का सत्यापन किया और पाया कि 33 वाहनों को बकाया भुगतान की तारीख से 6 दिनों से 1,248 दिनों तक के विलम्ब से अवमुक्त किया गया था। इस प्रकार, अधिकारियों द्वारा 100 प्रतिशत वाहनों को विलम्ब से अवमुक्त किया गया था जबकि रोके गए वाहनों को देय धनराशि के भुगतान पर अधिकारियों द्वारा तत्काल अवमुक्त कर दिया जाना चाहिए था **(परिशिष्ट– 4.11)**।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि विभाग द्वारा इस मामले की जाँच कर आवश्यक कार्यवाही की जायेगी।

निष्कर्ष

वाहन 4.0 एप्लीकेशन में विभाग के उचित एवं सही व्यवसायिक नियमों के प्रतिचित्रण में विभिन्न विसंगतियाँ थीं जिससे अतिरिक्त कर, शुल्क एवं प्रशमन शुल्क के आरोपण एवं संग्रहण पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। उत्तर प्रदेश में निर्मित नहीं होने वाले इलेक्ट्रिक वाहनों को कर में अनधिकृत छूट की अनुमति दी गई थी। इसके कारण अनुश्रवण और राजस्व की वसूली के सम्बन्ध में कमियाँ रहीं। चालानों के लिए प्रशमन शुल्क की वसूली के संबंध में ई चालान ऐप भी त्रुटिपूर्ण पायी गयी और डिजिटल रूप में चालान निर्धारित समय के अन्दर स्वचालित रूप से न्यायालय को प्रेषित नहीं किये।

[46] 30 दिनों तक का विलम्ब–41 वाहन; 31 से 180 दिनों के मध्य का विलम्ब–112 वाहन; 181 से 365 दिनों के मध्य का विलम्ब– 41 वाहन एवं एक वर्ष से अधिक का विलम्ब–74 वाहन।

अध्याय–V

एप्लीकेशन नियंत्रण एवं अन्य अनियमितताएं

अध्याय-V: एप्लीकेशन नियंत्रण एवं अन्य अनियमितताएं

स्नैपशॉट

एप्लीकेशन नियंत्रण एक व्यक्तिगत एप्लीकेशन प्रणाली के इनपुट, प्रोसेसिंग और आउटपुट फ़ंक्शंस पर नियंत्रित होते हैं। यह मैनुअल या स्वचालित हो सकता है। एप्लीकेशन नियंत्रण का उद्देश्य डाटा प्रविष्टियों की पूर्णता, शुद्धता एवं वैधता सुनिश्चित करना है।

लेखापरीक्षा में डाटा की अपूर्णता, अपर्याप्त सत्यापन जाँच, त्रुटिपूर्ण इनपुट नियंत्रण एवं अन्य अनियमितताओं के मामले देखे गए और विभाग ने इन मामलों में एनआईसी के साथ समन्वय कर कार्यवाही करने का आश्वासन दिया है।

5.1 परिचय

एप्लीकेशन नियंत्रण डाटा की शुद्धता, पूर्णता, वैधता, सत्यापन एवं स्थिरता सुनिश्चित करने में मदद करते हैं और इस प्रकार एप्लीकेशन एवं उससे जुड़े डाटा की गोपनीयता, प्रमाणिकता और उपलब्धता को सुनिश्चित करते हैं।

इस संबंध में लेखापरीक्षा परिणामों का उल्लेख निम्नलिखित प्रस्तरों में किया गया है:–

5.2 लेखापरीक्षा परिणाम

5.2.1 मैक्सी कैबो का मोटर कैबो के रूप में त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण

मोटर यान अधिनियम, 1988 की धारा 2 (22) के अंतर्गत 'मैक्सी कैब' के रूप में किसी भी मोटर वाहन का निर्माण या अनुकूलन छः से अधिक किन्तु बारह से अनधिक यात्रियों का, जिसके अंतर्गत चालक नहीं हैं को किराए या वहन करने के लिए किया जाता है। इसी तरह, धारा 2 (25) के अन्तर्गत 'मोटर कैब' के रूप में किसी भी मोटर वाहन का निर्माण या अनुकूलन अधिक से अधिक छः यात्रियों का, जिसके अन्तर्गत चालक नही है को किराए या वहन करने के लिए किया जाता है।

वाहनों के डाटा विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि लेखापरीक्षा अवधि अप्रैल 2016 से मार्च 2021 के दौरान 8 से 27 यात्रियों की क्षमता वाले 2,405 वाहनों को राज्य में मैक्सी कैब/बस के स्थान पर मोटर कैब के रूप में पंजीकृत किया गया था। इन 2,405 वाहनों में से 267 वाहन मैक्सी कैब/बस के स्थान पर मोटर कैब के रूप में पंजीकृत थे, जिनमें नमूने में चयनित किये गये 12 सं.प.का./स.सं.प.का में से 11 में आठ से 14 के बैठने की क्षमता थी। **(परिशिष्ट–5.1)**

118 मैक्सी कैब से संबंधित डाटा के सत्यापन के दौरान, यह पाया गया कि वाहन एप्लीकेशन में डाटा की त्रुटिपूर्ण फीडिंग या चेक/एप्लीकेशन नियंत्रण की अनुपस्थिति के कारण 118 मैक्सी कैब को मोटर कैब के रूप में त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण किया गया था। अतः यह स्पष्ट है कि मैक्सी कैब में बैठने की क्षमता के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण के कारण वाहन एप्लीकेशन के माध्यम से मोटर यान अधिनियम, 1988 के प्रावधानों के अनुसार जाँच/प्रतिबंधित को नहीं किया गया था। मैक्सी कैब के त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण के कारण

परमिट शुल्क[1] पर प्रभाव पड़ सकता है क्योकि मैक्सी कैब के लिए परमिट शुल्क मोटर कैब के शुल्क से अधिक है।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि संबंधित विषय पर विभाग द्वारा प्रकरणों की जाँच कर एनआईसी से समन्वय कर आवश्यक व्यवस्था सुनिश्चित कर उचित कार्यवाही की जायेगी।

5.2.2 प्रमुख फील्ड्स में डाटा सत्यापन का अभाव

2016–17 से 2020–21 की अवधि के लिए चयनित 12 सं.प.का./स.सं.प.का. में वाहन और सारथी डाटाबेस के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि कुछ प्रमुख क्षेत्रों में अपर्याप्त डाटा सत्यापनो के कारण कई अभिलेखों में त्रुटिपूर्ण डाटा/मूल्य शामिल थे। इसका विवरण निम्नवत है:

(i) क्यूबिक क्षमता का त्रुटिपूर्ण अंकन

लेखापरीक्षा अवधि के दौरान पंजीकृत वाहनों के डाटा विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि राज्य में 7,122 वाहन '0' क्यूबिक क्षमता के साथ पंजीकृत थे। इनमें से 2,557 वाहन '0' क्यूबिक क्षमता के साथ चयनित 12 सं.प.का./स.सं.प.का. में पंजीकृत थे **(परिशिष्ट–5.2)**। इन वाहनों के निर्माण एवं मॉडल के अनुसार क्यूबिक क्षमता जीरो से ज्यादा होनी चाहिए थी। लेखापरीक्षा ने 2,557 मामलों में से चयनित सभी स.प.का/स.सं.प.का. के 211 मामलों की जाँच की एवं पाया कि सभी प्रकरणें में, क्यूबिक क्षमता शून्य के रूप में उल्लिखित थी।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात् वाहन पंजीकरण के समय वाहन का मूल डाटा होमोलोगेशन पोर्टल के माध्यम से दर्ज किया जाता है, जिस पर वाहन संबंधी विवरण वाहन निर्माता द्वारा भरा जाता है। इसलिए क्यूबिक क्षमता में बदलाव की कोई संभावना नहीं है। तथापि विभाग द्वारा प्रकरणों की जाँच कर प्रकरणों में उचित कार्यवाही की जायेगी।

लेखापरीक्षा ने डाटा का विश्लेषण किया और पाया कि फरवरी 2019 में वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात मार्च 2019 से जनवरी 2021 तक, कुछ वाहनों को शून्य क्यूबिक क्षमता के साथ पंजीकृत किया गया था जो दर्शाता है कि वाहन 4.0 प्रणाली में आवश्यक जाँच उपलब्ध नही थी।

(ii) मैक्सी कैब श्रेणी के वाहनों के अंतर्गत बैठने की क्षमता का त्रुटिपूर्ण डाटा

डाटा के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि 31 मार्च 2021 तक राज्य में 89 वाहन यात्रियों के बैठने की क्षमता के त्रुटिपूर्ण डाटा के साथ पंजीकृत थे। इनमें से चयनित 12 स.प.का/स.सं.प.का. में से पाँच सं.प.का/स.सं.प.का में बैठने की क्षमता का त्रुटिपूर्ण डाटा वाले 27 वाहन पंजीकृत थे। सीटों की संख्या 14 से 32 तक दर्ज की गई थी, हालांकि इन वाहनों में बैठने की क्षमता इतनी नहीं थी क्योंकि इन वाहनों के लिए अधिकृत रूप से बैठने की क्षमता 12 सीटो तक ही थी। इसका विवरण **(परिशिष्ट–5.3)** में दिया गया है।

[1] उ.प्र.मो.या. नियम, 1998 के नियम 125 के अनुसार

लेखापरीक्षा ने चयनित किये गए सं.प.का/स.सं.प.का. के 27 मामलों में से 21 मामलों का सत्यापन किया और पाया कि सभी मामलों में बैठने की क्षमता का गलत उल्लेख किया गया था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात, बैठने की क्षमता की त्रुटिपूर्ण प्रविष्टि नहीं की जा सकती थी। यद्यपि, विभाग द्वारा मामलों की जाँच कर प्रकरणों में उचित कार्यवाही की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने डाटा का विश्लेषण किया और पाया कि फरवरी 2019 में वाहन 4.0 प्रणाली के लागू होने के पश्चात अप्रैल 2019 से मार्च 2021 तक त्रुटिपूर्ण बैठने की क्षमता वाले वाहनों का पंजीकरण किया गया जो दर्शाता है कि वाहन 4.0 प्रणाली में आवश्यक जाँच उपलब्ध नहीं थी।

(iii) वाहनों के पंजीकरण की अमान्य तिथि

लेखापरीक्षा अवधि के दौरान पंजीकृत वाहनों के डाटा विश्लेषण से ज्ञात हुआ किए कि राज्य में 81 वाहनों की पंजीकरण की तिथि क्रय की तिथि से पूर्व की थी। इनमें से चयनित 12 में से 8 सं.प.का./स.सं.प.का. से संबंधित 21 वाहन थे **(परिशिष्ट–5.4)**। इन वाहनों के पंजीकरण की तिथि, खरीद की तिथि से पूर्व 1 से 710 दिनों[2] के मध्य की थी।

चयनित किये गए कार्यालयों के सत्यापन के दौरान यह पाया गया कि इन 21 वाहनों में से आठ वाहनो को अन्य राज्यों से अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त कर सात वाहनो को राज्य में पंजीकृत किया गया था। सत्यापन जाँच एवं इनपुट नियंत्रण के अभाव के कारण वाहनों के पंजीकरण डाटा का त्रुटिपूर्ण अंकन किया गया था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात, विक्रय तिथि से पहले पंजीकरण की प्रविष्टि नहीं की जा सकती थी। यद्यपि, विभाग द्वारा मामलों की जाँच कर प्रकरण में उचित कार्यवाही की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने डाटा का विश्लेषण किया और पाया कि फरवरी 2019 में वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात, कुछ वाहनों को विक्रय तिथि से पहले जून 2019 से मार्च 2020 तक पंजीकृत किया गया था जो दर्शाता है कि वाहन 4.0 प्रणाली में आवश्यक जाँच उपलब्ध नहीं थे।

संस्तुति 7:

विभाग को प्रणाली में त्रुटिपूर्ण एवं अपूर्ण डाटा को लेने से रोकने के लिए इन–बिल्ट इनपुट और वैलिडेशन नियंत्रण रखने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए।

(iv) स्वस्थता निरीक्षण के लिये अगली तिथि का उल्लेख न किया जाना

उ0 प्र0 मो0 या0 नियमावली, 1998 के नियम 39 (2) के अनुसार, पंजीकरण प्राधिकारी या अधिकृत परीक्षण स्टेशन, जिसके द्वारा स्वस्थता प्रमाण पत्र जारी किया गया था,

[2] 30 दिन तक का विलंब–13 वाहन; 31 से 180 दिनों के मध्य विलंब–तीन वाहन; 181 से 365 दिनों के मध्य का विलंब–चार वाहन एवं 1 वर्ष से अधिक विलम्ब–एक वाहन ।

उस पर वाहन के अगले निरीक्षण के लिए तिथि अनुलेखित कर सकता है एवं मालिक द्वारा वाहन को तदनुसार निरीक्षण के लिए प्रस्तुत किया जायेगा।

वाहन एप्लीकेशन के डाटा विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि 31 मार्च 2021 तक, राज्य में संचालित 1,83,530 वाहनों के संबंध में स्वस्थता के लिए अगली निरीक्षण तिथि (अ.नि.ति.) का उल्लेख नहीं किया गया था। इनमें से चयनित 12 सं.प.का./स.सं.प.का. में 48,823 वाहन संचालित थे **(परिशिष्ट–5.5)**। लेखापरीक्षा ने सभी चयनित सं.प.का/स.सं.प.का. में 48,823 वाहनों में से 240 मामलों की पुष्टि की और यह पाया गया कि सभी प्रकरणों में अ.नि.ति. का कोई उल्लेख नहीं था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि 15 फरवरी 2019 से सम्पूर्ण राज्य में ऑन–लाइन स्वस्थता प्रणाली प्रारम्भ होने के पश्चात स्वस्थता तिथि के चयन की सुविधा वाहन मालिकों को दी गई है। तथापि विभाग द्वारा मामलों की जाँच कर प्रकारणें में उचित कार्यवाही की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने डाटा का विश्लेषण किया और देखा कि फरवरी 2019 में वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के बाद, उ0प्र0मो0या0 नियमावली 1998 के नियम 39(2) के अनुसार मार्च 2019 से मार्च 2021 तक वाहन एप्लीकेशन द्वारा अ.नि.ति. उत्पन्न नहीं की गयी थी। इससे ज्ञात होता है कि वाहन 4.0 प्रणाली में आवश्यक जाँच उपलब्ध नहीं थे। अग्रेतर, उ0प्र0मो0या0 नियमावली 1998 के नियम 39(4) के अनुसार स्वस्थता नवीनीकरण में विलम्ब के लिए वाहन एप्लीकेशन द्वारा शास्ति आरोपित नहीं की जा सकी थी।

संस्तुति 8:

विभाग को उ0प्र0मो0या0 नियमावली, 1998 के नियम 39 (2) के अनुसार स्वस्थता प्रमाण पत्र के नवीनीकरण के लिए स्लॉट के चयन का प्रावधान करना चाहिए।

(v) एक/दो वर्ष से अधिक के लिए स्वस्थता प्रमाण पत्र जारी किया जाना

के0मो0या0 नियमावली, 1989 के नियम 62 के अनुसार (नवंबर 2018 में संशोधित) परिवहन वाहन के संबंध में स्वस्थता का प्रमाण पत्र दिया जायेगा और ऐसा प्रमाण पत्र नए परिवहन वाहन के लिए आठ वर्ष तक दो–दो वर्ष के लिए वैध होगा एवं आठ वर्ष से अधिक पुराने वाहनों के स्वस्थता प्रमाणपत्र का नवीनीकरण एक वर्ष के लिए किया जाएगा। स्वस्थता प्रमाण पत्र का नवीनीकरण निरीक्षण अधिकारी या अधिकृत परीक्षण स्टेशन द्वारा निर्दिष्ट परीक्षण करने के बाद ही किया जाएगा।

डाटा के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि 2,06,544 मामलों में स्वस्थता प्रमाण पत्र की वैधता परिवहन वाहनों के संबंध में स्वस्थता जाँच की तारीख से एक/दो साल (3 दिन से 6,395 दिनों तक) से अधिक के लिए वैध दिखाई गई थी।

इनमें से 12 सं.प.का./स.सं.प.का. से संबंधित 58,548 मामलों में स्वस्थता प्रमाणपत्रों की वैधता, स्वस्थता जाँच की तारीख से एक/दो साल से अधिक के लिए (3 दिनों से लेकर 5,021 दिनों[3] तक) वैध दिखाई गई थी **(परिशिष्ट–5.6)**।

[3] 30 दिन तक का विलंब–5,474 वाहन; 31 से 180 दिन के मध्य का विलंब–तीन वाहन; 181 से 365 दिन के मध्य विलंब–20 वाहन; तथा एक वर्ष से अधिक विलंब–53,051 वाहन।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि वाहन 4.0 प्रणाली के प्रारम्भ होने के पश्चात, वाहन सॉफ्टवेयर द्वारा केंद्रीय मोटर वाहन नियमावली में दी गई स्वस्थता वैधता की अवधि के अनुसार स्वस्थता वैधता प्रदान की जाती है। यद्यपि विभाग द्वारा मामले की जाँच कर उचित कार्यवाही की जाएगी।

लेखापरीक्षा ने डाटा का विश्लेषण किया और देखा कि फरवरी 2019 में वाहन 4.0 प्रणाली के कार्यान्वयन के बाद, वाहन सॉफ्टवेयर द्वारा मार्च 2019 से मार्च 2021 तक परिवहन वाहनों के मामले में एक/दो वर्षों से अधिक के लिए स्वस्थता वैधता प्रदान की गई थी जो दर्शाता है कि आवश्यक जाँच वाहन 4.0 प्रणाली में उपलब्ध नहीं था।

5.2.3 अभिलेखीकरण में कमी

एक बार प्रणाली प्रारम्भ हो जाने के पश्चात, पर्याप्त लेखापरीक्षा सत्यापन सुनिश्चित करने के लिए प्रणाली में अधिकृत परिवर्तन, परीक्षण एवं अभिलेखीकरण सुनिश्चित करने के लिए परिवर्तन नियंत्रण स्थापित किया जाना चाहिए। परिवर्तनों के अनुरोध पर विभाग के उच्च–स्तरीय कार्यकारियों द्वारा हस्ताक्षर किए जाने चाहिए एवं सभी परिवर्तनों को वास्तविक रूप में उपयोग में लाने से पहले उनका परीक्षण किया जाना चाहिए।

परिवर्तन प्रबंधन के अभिलेखों का न होना

वाहन 4.0, सारथी 4.0 एप्लीकेशन और ई–चालान ऐप में त्रुटियों या कमियों के लिए संशोधन प्रणाली की निगरानी विभागीय अधिकारियों और एनआईसी कार्मिकों वाली परियोजना समिति द्वारा किया जाता है। तथापि, परिवर्तन प्रबंधन की प्रक्रिया को न तो प्रलेखित किया गया एवं न ही लेखापरीक्षा को प्रस्तुत किया गया था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया और बताया कि इस प्रकरण में लेखापरीक्षा द्वारा दी गई सलाह पर उचित कार्यवाही की जाएगी।

संस्तुति 9:

लेखापरीक्षा सत्यापन को सुनिश्चित करने के लिए विभाग को परिवर्तन प्रबंधन का अभिलेखीकरण किया जाना चाहिए।

5.2.4 प्रतिवेदन मॉड्यूल में कमियाँ

उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 4 एवं 6 के अन्तर्गत किसी भी मोटर वाहन का उपयोग किसी भी सार्वजनिक स्थान पर तब तक नहीं किया जायेगा जब तक कि ऐसे मोटर वाहन के संबंध में लागू दर पर कर और अतिरिक्त कर, (जैसा कि राज्य सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा समय–समय पर निर्दिष्ट किया गया हो) की अदायगी न कर दी गयी हो। इसके अतिरिक्त, उ.प्र.मो.या.क. अधिनियम, 1997 की धारा 9 एवं उ.प्र.मो.या.क. नियमावली, 1998 के नियम 24 के अंतर्गत समय पर कर की अदायगी नहीं करने के मामले में शास्ति आरोपित किया जाना निर्धारित है।

वाहन 4.0 एप्लीकेशन कर के बकायेदारो की सूची तैयार करने में सहायक है तथापि, एप्लीकेशन बकायेदारो को नोटिस उत्पन्न कर प्रेषित करने में सक्षम नहीं है। 31 मार्च 2021 की कर बकायेदारो की सूची के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि चयनित 12 सं.प.का.

/स.सं.प.का. में, 1,52,329 परिवहन वाहन जिनका कर बकाया ₹ 986.10 करोड़ था, कर बकायेदारो की सूची में परिलक्षित हो रहे थे। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने एक विसंगति देखी कि उपरोक्त वाहनों के अतिरिक्त, 31,813 वाहन कर बकायेदारो की सूची में कर बकाया कॉलम में एनए टिप्पणी के साथ एप्लीकशन में परिलक्षित हो रहे थे **(परिशिष्ट–5.7)**। इसलिए, लेखापरीक्षा द्वारा इन वाहनों के वास्तविक बकाया का पता नहीं लगाया जा सका।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया और बताया कि विभाग द्वारा मामले की जाँच के बाद प्रकरण में उचित कार्यवाही की जाएगी।

5.2.5 विश्लेषिकी पोर्टल

विभिन्न परिवहन सेवाओं के माध्यम से उत्पन्न डाटा की मात्रा एवं जटिलता को ध्यान में रखते हुए, एनआईसी द्वारा वाहन और सारथी एप्लीकेशन में एक विश्लेषिकी पोर्टल लागू किया गया है। एनआईसी ने जावा स्क्रिप्ट लाइब्रेरी, इलास्टिक सर्च और टेक्स्ट सर्च जैसे ओपन सोर्स बिजनेस इंटेलिजेंस (बी.आई.) टूल्स को अपनाया है। एक ओपन सोर्स डाटाबेस पोस्टग्रे एसक्यूएल का उपयोग सभी आवश्यक डाटा रिपॉजिटरी के लिए किया जाता है। कुशल निर्णय लेने एवं पूर्वानुमान को सक्षम करने के उद्देश्य से प्रावधानित पोर्टल, निम्नलिखित प्रमुख उद्देश्य को पूरा करता है:

- व्यवसायिक सूचना पोर्टल वाहन, सारथी एप्लीकेशन और अन्य परिवहन संबंधी डाटा से संबंधित विश्लेषण और रिपोर्टिंग आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए तथा व्यापक डैशबोर्ड, वाहन और सारथी एप्लीकेशन में महत्वपूर्ण विश्लेषण कुंजी प्रदर्शन संकेतक (कु.प्र.सं.) का विश्लेषण और निगरानी करने के लिए।
- वाहन एप्लीकेशन पर पंजीकरण प्रमाणपत्रों एवं सारथी एप्लीकेशन पर ड्राइविंग लाइसेंस के विवरण का त्वरित पहुँच के लिए उन्नत, तेज और व्यापक खोज उपयोगिता।
- संरक्षित डाटा के आधार पर भविष्य में होने वाली घटनाओं का पूर्वानुमान लगाने के लिए उन्नत विश्लेषण का उपयोग करना।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एनआईसी द्वारा अभी तक परिवहन विभाग को विश्लेषिकी पोर्टल का लॉगिन पासवर्ड उपलब्ध नहीं कराया गया था। अतः विभाग विश्लेषिकी पोर्टल के लाभों से वंचित रहा था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में बताया कि एनआईसी के साथ समन्वय करने के बाद विश्लेषिकी पोर्टल के लिए लॉगिन आईडी प्राप्त की जायेगी।

संस्तुति 10:

विभाग को एनआईसी के समन्वय से विश्लेषिकी पोर्टल को सक्रिय करना चाहिए।

5.2.6 अन्य कमियाँ

(i) सारथी एप्लीकेशन में विसंगतियाँ

कार्यालय परिवहन आयुक्त की लेखापरीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि कार्यालय स.सं.प.का, बदायूं द्वारा जारी किए गए 2,762 ड्राइविंग लाइसेंस संदिग्ध पाए गए (अक्टूबर 2016) एवं इसलिए, प्रकरण की जाँच सं.प.का, (प्रवर्तन), मुरादाबाद द्वारा की जा रही थी। मामले की गंभीरता को देखते हुए, स.सं.प.का, बदायूं ने प.आ. कार्यालय से इन संदिग्ध ड्राइविंग लाइसेंसों को ब्लैकलिस्ट करने का अनुरोध किया (अप्रैल 2018) ताकि लाइसेंस धारकों को ऑनलाइन नवीनीकरण और अन्य ऑन–लाइन सेवाओं का लाभ लिये जाने से रोका जा सके। प.आ. कार्यालय ने इन संदिग्ध लाइसेंसों को ब्लैकलिस्ट में डालने के लिए एनआईसी को एक पत्र (अप्रैल 2018) जारी किया। हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि ये ड्राइविंग लाइसेंस अभी भी एम–परिवहन एप[4] में सक्रिय रूप में दिखाई दे रहे थे। इसके अतिरिक्त, विभाग द्वारा लेखापरीक्षा को जाँच आख्या की प्रति भी प्रस्तुत नहीं की गयी।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया और बताया कि विभाग द्वारा मामलों की जाँच करने के बाद, एनआईसी के साथ समन्वय कर उचित व्यवस्था की जाएगी।

(ii) ऑन–लाइन भुगतान में मिलान का अभाव

विभाग ने शुल्क/करों के ई–भुगतान एवं उसके संग्रहण की सुविधा प्रदान करने के लिए भारतीय स्टेट बैंक (भा.स्टे.बै.) के साथ एक समझौता ज्ञापन (स.ज्ञा.) निष्पादित किया (नवंबर 2013)[5]। समझौता ज्ञापन का खंड 5 (iii) संग्रहण के हस्तांतरण को सरकारी खाते में स्थानांतरित करने हेतु प्रावधानित करता है। अग्रेतर यह भी प्रावधानित करता है कि भा.स्टे.बै. को संग्रहण को लेनदेन दिवस से अतिरिक्त एक (ले.+1)[6] कार्य दिवसों में इसे स्थानांतरित करना था। इसके अतिरिक्त, उपखंड (iii) में निर्दिष्ट भुगतान में विलम्ब के मामले में खंड 5 (iv) के अनुसार, भा.स्टे.बै. की प्रचलित बैंक दर से 2 प्रतिशत अधिक की दर से "विलंबित अवधि" के लिए ब्याज का भुगतान भी करेगा।

इस संबंध में, जैसा कि पूर्व में बताया गया था, कि लेखापरीक्षा ने देखा कि भा.स्टे.बै. द्वारा सरकारी खाते में ऑन–लाइन संग्रहित किए गए एवं जमा किए गए शुल्क/करों के मिलान के लिए कोई मिलान सॉफ्टवेयर नहीं था।

कार्यालय परिवहन आयुक्त के अभिलेखों की नमूना जाँच के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि आयुक्त ने भा.स्टे.बै. को सूचित किया (अगस्त 2015) कि जिला देवरिया में डीलर प्वाइंट पंजीकरण योजना के तहत शुल्क/कर की धनराशि डीलर द्वारा जमा की गई थी (जुलाई 2015) परन्तु यह धनराशि दो–तीन दिन बाद डीलर के खाते में वापस लौट गयी थी। इससे इस तथ्य की पुष्टि हुई कि स.ज्ञा. के प्रावधान के अनुसार शुल्क/करों के ऑन–लाइन संग्रहण को पूरी तरह से सरकारी खाते में जमा नहीं किया गया था।

इस संबंध में, विभाग ने अप्रैल 2015 से जून 2015 तक की अवधि के प्रकरण की समीक्षा की (अगस्त 2015) एवं पाया कि भा.स्टे.बै. की एमआईएस रिपोर्ट के अनुसार शुल्क/कर

---

[4] नगरिको और परिवहन आपरेटरो के लिए विभिन्न परिवहन संबंधी सेवाओं तक पहुँच के लिए मोबाइल आधारित एप्लीकेशन।

[5] 16 सितम्बर, 2020 को नवीनीकृत किया गया।

[6] ले.+1 का कार्य दिवस आरबीआई द्वारा परिभाषित किया गया है, जहां बैंक को करदाता द्वारा उपलब्ध कराए गए धन को उसी दिन रखा जाता है।

की धनराशि ₹ 160.52 करोड़ थी और एनआईसी पोर्टल की एमआईएस रिपोर्ट के अनुसार, यह धनराशि ₹ 161.60 करोड़ थी। इस प्रकार, धनराशि का अंतर ₹ 1.08 करोड़ पाया गया। इसके अतिरिक्त, परिवहन आयुक्त ने एनआईसी और भा.स्टे.बै. को इस तरह के राजस्व के अंतर को रोकने के लिए 15 दिनों के अन्दर एक राजस्व मिलान सॉफ्टवेयर तैयार करने का निर्देश दिया था (अगस्त 2015)।

विभाग ने अग्रेतर, अप्रैल 2015 से मार्च 2016 की अवधि के मामले की समीक्षा की (मई 2016) और पाया कि भा.स्टे.बै. के स्क्रॉल के अनुसार, 1,201.95 करोड़ की धनराशि जमा की गई थी, जबकि, एनआईसी पोर्टल से उत्पन्न रिपोर्ट के अनुसार ₹ 1,232.92 करोड़ जमा के रूप में दिखाया गया था। इस प्रकार, भा.स्टे.बै. स्क्रॉल रिपोर्ट और एनआईसी पोर्टल के मध्य ₹ 30.97 करोड़ धनराशि का अंतर पाया गया था। यह अंतर किसी मिलान साफ्टवेयर के न होने के कारण भी था।

अग्रेतर, लेखापरीक्षा ने मिलान के विश्लेषण के लिए अप्रैल 2016 से मार्च 2021 की अवधि से संबंधित डंप डाटा की माँग की लेकिन वाँछित डाटा विभाग या भा.स्टे.बै. द्वारा उपलब्ध नहीं कराया जा सका था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया और कहा कि एनआईसी द्वारा मिलान सॉफ्टवेयर विकसित किया गया है जोकि परीक्षण के चरण में है। इसका क्रियान्वयन शीघ्र ही एनआईसी और भारतीय स्टेट बैंक के समन्वय से सुनिश्चित किया जाएगा।

तथ्य यह है कि परिवहन आयुक्त के निर्देश (अगस्त 2015) के पाँच वर्ष से अधिक समय व्यतीत हो जाने के पश्चात भी मिलान सॉफ्टवेयर विकसित नहीं किया जा सका था। इस सॉफ्टवेयर के अभाव में, लेखापरीक्षा द्वारा यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या भा.स्टे.बै. द्वारा संग्रहण की गई शुल्क/कर की धनराशि पूर्णतः एवं समय पर सरकारी खाते में जमा की गयी अथवा जमा नही की गयी थी।

संस्तुति 11:

विभाग को भा.स्टे.बै. द्वारा राजस्व के ऑन–लाइन संग्रहण एवं सरकारी खाते में इसे समय पर जमा करने के मिलान के लिए एक मिलान सॉफ्टवेयर को शीघ्रता से लागू करना चाहिए।

(iii) 'प्रदूषण नियंत्रण' प्रमाण पत्र के बिना वाहनों का संचालन किया जाना

के0मो0या0 नियमावली, 1989 के नियम 115 (7) में प्रावधानित करता है कि जिस दिनांक को मोटर वाहन को पहली बार पंजीकृत किया गया था, उस तारीख से एक वर्ष की अवधि पूर्ण होने के पश्चात, ऐसे प्रत्येक वाहन के पास एक वैध "प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण पत्र" (प्र.नि.प्र.) होगा। राज्य सरकार द्वारा इस उद्देश्य के लिए अधिकृत एजेंसी द्वारा जारी किया गया हो वह छः महीने के लिए वैध होगा। इसके अतिरिक्त, स.प.रा.मं. ने वाहन डाटाबेस के साथ प्र.नि. प्रमाणपत्र को जोड़ने के लिए एक अधिसूचना जारी की थी (जून 2018)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि स.प.रा.मं. (जून 2018) द्वारा जारी अधिसूचना के विरूद्ध राज्य में प्र.नि. प्रमाण पत्र को वाहन डाटाबेस से जोड़ने की प्रक्रिया अप्रैल 2019 से प्रारम्भ की गई।

वाहनों के डाटा के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि राज्य में दिनांक 31.03.2021 तक 3,77,87,504 वाहन पंजीकृत थे। इनमें से 54,21,948 वाहन बिना प्र.नि. प्रमाणपत्र के सड़क पर संचालित थे।

इसके अतिरिक्त, 12 चयनित किये गये इकाइयों में, डाटा के विश्लेषण से ज्ञात हुआ कि दिनांक 31.03.2021 तक कुल 95,26,035 वाहन पंजीकृत किए गए थे। इनमें से चयनित

इकाइयों में 14,81,367 वाहन प्र.नि. प्रमाणपत्र के बिना सड़क पर अनियमित संचालित थे। **(परिशिष्ट–5.8)**।

चयनित किये गये सं.प.का./स.सं.प.का. में 20 वाहनों के सत्यापन के दौरान, यह पाया गया कि सभी 240 वाहनों द्वारा अधिकृत परीक्षण एजेंसी से प्र.नि. प्रमाण पत्र प्राप्त नहीं किया गया था।

विभाग ने अपने उत्तर (जुलाई 2022) में लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार किया एवं कहा कि प्र.नि. प्रमाण पत्र प्राप्त करने के संबंध में उचित अनुपालन किया जाएगा।

संस्तुति 12:

विभाग को प्र.नि. प्रमाणपत्रों का समय पर नवीनीकरण सुनिश्चित करना चाहिए और वाहन मालिकों को एसएमएस अलर्ट भेजने के लिए एनआईसी के समन्वय से वाहन 4.0 एप्लीकेशन में उपयुक्त संशोधन करना चाहिए।

निष्कर्ष:

डाटा यथार्थता, वास्तविकता एवं संपूर्ण डाटा के माइग्रेशन को प्रभावित करने वाले सत्यापन नियंत्रणों में कुछ कमियाँ थीं। परिवर्तन प्रबंधन के अभिलेखीकरण का अभाव था। अपूर्ण प्रतिवेदन मॉड्यूल बकाया की वास्तविक स्थिति उत्पन्न नहीं कर सका इसलिए विभाग अपने राजस्व की वसूली के लिए कार्यवाही करने में सक्षम नहीं था। मिलान सॉफ्टवेयर के अभाव में राजस्व के ऑन–लाइन संग्रहण का मिलान शासकीय खातों में जमा धनराशि से नहीं किया जा सका था।

तान्या सिंह

लखनऊ **(तान्या सिंह)**

दिनांक 9 दिसम्बर 2022 **महालेखाकार (लेखापरीक्षा-II),**
उत्तर प्रदेश

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली **(गिरीश चंद्र मुर्मू)**

दिनांक 14 दिसम्बर 2022 **भारत के नियंत्रक–महालेखापरीक्षक**

परिशिष्टियाँ

परिशिष्ट–3.1
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 3.1.1 (iv))
चयनित इकाइयों द्वारा नकद में करों के संग्रह को दर्शाने वाला विवरण

(धनराशि ₹ में)

वर्ष	सं.प.का./स.सं.प.का. का नाम		24 घंटे के दौरान संग्रहित कुल नकदी		कार्यालय समय के बाद (07:00 पीएम से 09:59 एएम) नकद प्राप्त किया			
			प्राप्तियों की संख्या	धनराशि (करोड़ में)	रसीदों की संख्या	कार्यालय समय के बाद नकदी प्राप्ति का समय		धनराशि (करोड़ में)
2016-17 से 2020-21	सं.प.का	बरेली	1,61,043	106.26	241	7:00:02 पीएम	9:58:20 एएम	0.16
	सं.प.का	गाजियाबाद	1,59,962	124.26	170	7:00:00 पीएम	9:59:54 एएम	0.11
	सं.प.का	गोंडा	22,276	21.87	9	7:58:51 पीएम	9:51:57 एएम	0.00
	सं.प.का	कानपुर नगर	2,84,190	209.74	10,356	7:00:00 पीएम	9:38:25 पीएम	8.70
	सं.प.का	मेरठ	88,341	67.21	206	7:01:03 पीएम	9:59:43 एएम	0.20
	सं.प.का	प्रयागराज	2,08,961	159.28	1,063	7:00:07 पीएम	9:59:50 एएम	1.47
	सं.प.का	वाराणसी	2,37,268	198.49	80	7:01:44 पीएम	9:59:57 एएम	0.06
	स.सं.प.का	हमीरपुर	18,254	14.85	18	7:18:12 पीएम	9:52:37 एएम	0.01
	स.सं.प.का	कुशीनगर	28,870	29.53	0	0	0	0
	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	70,485	52.93	255	7:00:17 पीएम	9:54:04 एएम	0.21
	स.सं.प.का	सन्त रविदास नगर	25,031	24.09	64	7:03:32 पीएम	9:43:08 एएम	0.10
	स.सं.प.का	सीतापुर	59,738	43.47	46	9:14:34 एएम	9:59:38 एएम	0.02
योग			**13,64,419**	**1,051.99**	**12,508**			**11.04**

स्रोत: लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट–4.1
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.3)
उ.प्र.रा.स.प.नि. द्वारा अतिरिक्त कर के विलम्बित भुगतान पर शास्ति कि प्रतिचित्रण में विफलता दर्शाने वाला विवरण

(धनराशि ₹ में)

क्रम सं0	इकाई का नाम		प्रकरणों की संख्या	लेखापरीक्षा द्वारा जाँचे गए प्रकरणों की संख्या	ऐसे प्रकरणों की संख्या जिनमें आंकड़ों के विश्लेषण के माध्यम से टिप्पणी की गयी	जमा की गई धनराशि	अवधि (अतिरिक्त कर पर आरोपणीय शास्ति)	विलम्ब से जमा के महीनें	अतिरिक्त कर जमा करने में विलम्ब पर आरोपणीय शास्ति की कुल धनराशि
1	सं.प.का	बरेली	6,498	6,498	6,343	11,30,54,075	02/2018 to 03/2021	1 to 13	1,00,01,378
2	सं.प.का	गाजियाबाद	1,301	1,301	1,295	5,20,73,419	09/2018 to 03/2021	1 to 29	1,04,89,248
3	सं.प.का	गोंडा	1,168	1,168	1,165	2,25,06,150	01/2019 to 03/2021	1 to 13	20,57,841
4	सं.प.का	कानपुर नगर	943	943	548	4,60,34,100	01/2020 to 03/2021	1 to 14	1,08,42,207
5	सं.प.का	मेरठ	1,496	1,496	1,484	4,41,79,021	09/2019 to 05/2021	1 to 19	68,02,950
6	सं.प.का	प्रयागराज	3	3	3	43,503	03/2020 to 01/2020	4 to 10	7,734
7	सं.प.का	वाराणसी	891	891	891	2,30,27,000	02/2019 to 03/2021	1 to 13	34,72,269
8	स.सं.प.का	हमीरपुर	1,882	1,882	1,865	3,34,41,750	01/2018 to 02/2020	1 to 2	16,73,504
9	स.सं.प.का	कुशीनगर	705	705	661	1,17,04,500	08/2018 to 02/2020	1 to 4	5,93,925
10	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	2,157	2,157	2,137	5,05,54,375	11/2017 to 03/2021	1 to 26	60,80,856
11	स.सं.प.का	सन्त रविदास नगर	285	285	285	53,13,750	01/2018 to 03/2021	1 to 13	3,28,713
12	स.सं.प.का	सीतापुर	3,112	3,112	2,853	7,19,54,868	07/2017 to 04/2021	1 to 25	76,47,018
योग			**20,441**	**20,441**	**19,530**	**47,38,86,511**	**07/2017 to 05/2021**	**1 to 29**	**5,99,97,643**

स्रोत: लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट–4.2
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.4)
इलेक्ट्रिक वाहनो पर कर की अनधिकृत छूट को दर्शाने वाला विवरण।

(धनराशि ₹ में)

क्रम सं0	इकाई का नाम		23.06.20 के बाद पंजीकृत वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिसमें डाटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाया गया	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति पाई गई	अवधि जिसमें वाहन पंजीकृत हुए	वाहनों की वास्तविक संख्या जिनमें आपत्ति पाई गई	आरोपणीय कर की धनराशि
1	सं.प.का	बरेली	2	2			06/2020 to 03/2021	2	1,54,399
2	सं.प.का	गाजियाबाद	53	53			06/2020 to 03/2021	53	27,86,107
3	सं.प.का	गोंडा	5	5	5	5	06/2020 to 03/2021	5	40,073
4	सं.प.का	कानपुर नगर	46	46			06/2020 to 03/2021	46	11,03,229
5	सं.प.का	मेरठ	53	53	20	20	06/2020 to 03/2021	53	6,14,450
6	सं.प.का	प्रयागराज	34	34			06/2020 to 03/2021	34	3,28,469
7	सं.प.का	वाराणसी	35	35	20	20	06/2020 to 03/2021	35	3,13,920
8	स.सं.प.का	कुशीनगर	9	9	8	8	06/2020 to 03/2021	9	76,522
9	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	1	1	1	1	06/2020 to 03/2021	1	7,144
योग			**238**	**238**	**54**	**54**	**06/2020 to 03/2021**	**238**	**54,24,313**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट- 4.3
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.5.1)
स्वस्थता प्रमाण पत्र के नवीनीकरण में विलम्ब पर प्रावधानित शास्ति को अवैध रुप से हटाने के कारण हानि दर्शाने वाला विवरण

(धनराशि ₹ में)

क्रम सं0	इकाई का नाम		पंजीकृत वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिसमें डाटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाया गया	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति पाई गई	अवधि जिसमें स्वस्थता समाप्त हो गई	भारी, मध्यम और अन्य वाहनों की संख्या	भारी और मध्यम वाहनों में फिटनेस शुल्क के बराबर (₹ 600) प्रति वाहन सन्निहित धनराशि	वाणिज्यिक हल्के वाहनों, तिपहिया और दुपहिया वाहनों की संख्या	वाणिज्यिक हल्के वाहनों में फिटनेस शुल्क के बराबर, तिपहिया और दुपहिया (₹ 400, ₹ 200) प्रति वाहन सन्निहित धनराशि	कुल वाहन	कुल सन्निहित धनराशि	विलम्ब की सीमा*
1	सं.प.का	बरेली	20,079	5,330	20	20	05/2019 से 01/2020	1,663	9,97,400	3,667	14,70,800	5,330	24,68,200	1 से 2310
2	सं.प.का	गाजियाबाद	34,285	7,013	20	20	05/2019 से 01/2020	1,410	8,45,000	5,603	22,41,000	7,013	30,86,000	1 से 2614
3	सं.प.का	गोंडा	6,243	1,071	20	20	05/2019 से 01/2020	240	1,44,000	831	3,35,200	1,071	4,79,200	1 से 3300
4	सं.प.का	कानपुर नगर	45,830	10,778	20	20	05/2019 से 01/2020	3,728	22,15,800	7,050	28,25,000	10,778	50,40,800	1 से 2634
5	सं.प.का	मेरठ	23,292	3,580	20	20	05/2019 से 01/2020	1,056	6,33,600	2,524	10,10,200	3,580	16,43,800	1 से 1866
6	सं.प.का	प्रयागराज	40,192	9,151	20	20	05/2019 से 01/2020	2,925	17,55,000	6,226	24,91,400	9,151	42,46,400	1 से 2909
7	सं.प.का	वाराणसी	46,734	10,507	20	20	05/2019 से 01/2020	2,276	13,64,800	8,231	32,97,400	10,507	46,62,200	1 से 3327
8	स.सं.प.का	हमीरपुर	3,664	626	20	20	05/2019 से 01/2020	207	1,24,000	419	1,68,000	626	2,92,000	1 से 2750
9	स.सं.प.का	कुशीनगर	8,108	1,784	20	20	05/2019 से 01/2020	375	2,25,000	1,409	5,70,200	1,784	7,95,200	1 से 2714
10	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	7,487	1,580	20	20	05/2019 से 01/2020	638	3,82,600	942	3,76,800	1,580	7,59,400	1 से 2726
11	स.सं.प.का	संत रविदास नगर	4,553	1,557	20	20	05/2019 से 01/2020	281	1,68,400	1,276	5,17,200	1,557	6,85,600	1 से 2749
12	स.सं.प.का	सीतापुर	9,429	1,793	20	20	05/2019 से 01/2020	576	3,45,600	1,217	4,91,000	1,793	8,36,600	1 से 2608
योग			**2,49,896**	**54,770**	**240**	**240**	**05/2019 से 01/2020**	**15,375**	**92,01,200**	**39,395**	**1,57,94,200**	**54,770**	**2,49,95,400**	**1 से 3327**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

नोट *: 30 दिनों तक का विलम्ब–17,332 वाहन, राशि ₹ 79.92 लाख; 31 से 180 दिनों के मध्य का विलम्ब–7,318 वाहन, राशि ₹ 32.47 लाख; 181 से 365 दिनों के मध्य का विलम्ब–8,689 वाहन, राशि ₹ 41.14 लाख; एवं एक वर्ष से अधिक का विलम्ब–21,431 वाहन, राशि ₹ 96.43 लाख।

परिशिष्ट- 4.4
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.5.2)
वाहनों का स्वस्थता प्रमाण पत्र नवीनीकृत न होने वाला विवरण

(धनराशि ₹ में)

क्रम सं0	इकाई का नाम		पंजीकृत वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिसमें डेटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाया गया	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति* पाई गई	अवधि जिसमें स्वस्थता समाप्त हुआ	भारी और मध्यम वाहनों की संख्या (₹ 600+ ₹ 600+ ₹ 200) प्रति वाहन	भारी और मध्यम वाहनों में सन्निहित राशि	वाणिज्यिक, तिपहिया एवं दुपहिया वाहनों की संख्या (₹ 400 + ₹ 400 + ₹ 200) और (₹ 200+ ₹ 200+ ₹ 200) प्रति वाहन	हल्के वाहनों के वाणिज्यिक, तिपहिया एवं दुपहिया वाहनों में सन्निहित धनराशि	कुल वाहन*	सभी वाहनों में सन्निहित धनराशि	शास्ति	कुल सन्निहित धनराशि
1	सं.प.का	बरेली	20,079	671	20	11	12/2019 से 01/2020	66	92,400	497	4,97,000	563	5,89,400	28,15,000	34,04,400
2	सं.प.का	गाजियाबाद	34,285	588	20	19	12/2019 से 01/2020	60	84,000	429	4,27,000	489	5,11,000	24,45,000	29,56,000
3	सं.प.का	गोंडा	6,243	1,798	20	18	03/2017 से 01/2020	222	3,10,800	1,272	12,72,000	1,494	15,82,800	74,70,000	90,52,800
4	सं.प.का	कानपुर नगर	45,830	1,153	20	5	12/2019 से 01/2020	186	2,60,400	761	7,59,800	947	10,20,200	47,35,000	57,55,200
5	सं.प.का	मेरठ	23,292	227	20	19	01/2020 से 01/2020	24	33,600	164	1,64,000	188	1,97,600	9,40,000	11,37,600
6	सं.प.का	वाराणसी	46,734	4,573	20	20	08/2019 से 01/2020	583	8,16,200	3,223	32,21,800	3,806	40,38,000	1,90,30,000	2,30,68,000
7	स.सं.प.का	हमीरपुर	3,664	1,131	20	16	03/2017 से 01/2020	167	2,33,800	759	7,59,000	926	9,92,800	46,30,000	56,22,800
8	स.सं.प.का	कुशीनगर	8,108	2,543	20	19	03/2017 से 01/2020	218	3,05,200	1,887	18,87,000	2,105	21,92,200	1,05,25,000	1,27,17,200
9	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	7,487	1,724	20	18	03/2017 से 01/2020	289	4,04,600	1,146	11,46,000	1,435	15,50,600	71,75,000	87,25,600
10	स.सं.प.का	संत रविदास नगर	4,553	1,621	20	18	03/2017 से 01/2020	254	3,55,600	1,104	11,04,000	1,358	14,59,600	67,90,000	82,49,600
11	स.सं.प.का	सीतापुर	9,429	1,910	20	20	03/2017 से 01/2020	250	3,50,000	1,329	13,28,600	1,579	16,78,600	78,95,000	95,73,600
योग			**2,09,704**	**17,939**	**220**	**183**	**03/2017 से 01/2020**	**2,319**	**32,46,600**	**12,571**	**1,25,66,200**	**14,890**	**1,58,12,800**	**7,44,50,000**	**9,02,62,800**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

* लेखापरीक्षा ने प्रत्येक सं.प.का./स.सं.प.का.में 20 मामलों का सत्यापन किया और 220 मामलों में से 183 मामलों को पाया, इस प्रकार लगभग 83 प्रतिशत मामलों को कुल आपत्तिगत वाहनों के रूप में लिया गया है। 17,939*83%=14,890 मामलों को कुल वाहनों के रूप में लिया गया है और सं.प.का./स.सं.प.का. के लिए विभाजन, आईडिया सॉफ्टवेयर द्वारा यादृच्छिकीकरण के बाद वाहनों की संख्या का चयन किया गया।

परिशिष्ट- 4.5
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.6.1)
राष्ट्रीय परमिट के प्राधिकार के नवीनीकरण न किए जाने के कारण राजस्व के प्रभाव को दर्शाने वाला विवरण

(धनराशि ₹ में)

क्रम सं0	इकाई का नाम		राष्ट्रीय परमिट से आच्छादित कुल वाहनों की संख्या	माल वाहनों की संख्या जिसमें डेटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाया गया	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति सही पाई गई	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति* पाई गयी	अवधि जिसमें प्राधिकार समाप्त हुआ	समेकित शुल्क प्रति वाहन	नवीनीकरण आवेदन शुल्क प्रति वाहन	कुल शुल्क प्रति वाहन	कुल सन्निहित राजस्व
1	सं.प.का.	बरेली	2,424	116	20	2	34	12/2019 से 01/2020	16,500	1,000	17,500	5,95,000
2	सं.प.का.	गाजियाबाद	5,961	1,377	20	8	403	02/2019 से 01/2020	16,500	1,000	17,500	70,52,500
3	सं.प.का.	गोंडा	2,015	71	20	5	14	04/2018 से 01/2020	16,500	1,000	17,500	2,45,000
4	सं.प.का.	कानपुर नगर	6,302	281	20	3	78	12/2019 से 01/2020	16,500	1,000	17,500	13,65,000
5	सं.प.का.	मेरठ	4,019	162	20	6	47	12/2019 से 01/2020	16,500	1,000	17,500	8,22,500
6	सं.प.का.	प्रयागराज	6,431	834	20	10	233	02/2019 से 01/2020	16,500	1,000	17,500	40,77,500
7	सं.प.का.	वाराणसी	2,729	231	20	6	69	01/2020 से 01/2020	16,500	1,000	17,500	12,07,500
योग			**29,881**	**3,072**	**140**	**40**	**878**	**04/2018 से 01/2020**				**1,53,65,000**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

* लेखापरीक्षा ने प्रत्येक सं.प.का. में 20 मामलों का सत्यापन किया और 140 मामलों में से 40 मामलों को सही पाया इस प्रकार 28.57 प्रतिशत मामलों को आपत्तिगत वाहनों के रूप में लिया गया है। 3,072*28.57% = 878 मामले लिए गए और सं.प.का./स.सं.प.का.के विभाजन के लिए, आईडिया सॉफ्टवेयर द्वारा यादृच्छिकीकरण के बाद वाहनों की संख्या का चयन किया गया।

परिशिष्ट- 4.6
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.6.2)
अखिल भारतीय पर्यटक परमिट (अ.भा.प.प.) और राष्ट्रीय परमिट (रा.प.) से अच्छादित वाहनों पर कोर्ट फीस के कम आरोपण को दर्शाने वाला विवरण

(धनराशि ₹ में)

क्रम सं0	इकाई का नाम		एनपी और एआईटीपी से आच्छादित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिसमें डाटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाये गये	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति पाई गई	अवधि जिसमें कोर्ट शुल्क आरोपित किया जाना था	आरोपणीय कोर्ट शुल्क की धनराशि (₹ 200) प्रति वाहन	आरोपित कोर्ट शुल्क की धनराशि (₹ 100) प्रति वाहन	कुल कम आरोपित धनराशि
1	सं.प.का.	बरेली	20,224	20,224	20	20	04/2016 से 03/2021	40,44,800	20,22,400	20,22,400
2	सं.प.का.	गोंडा	2,253	2,253	20	20	04/2016 से 03/2021	4,50,600	2,25,300	2,25,300
3	सं.प.का.	कानपुर नगर	51,343	51,343	20	20	04/2016 से 03/2021	1,02,68,600	51,34,300	51,34,300
4	सं.प.का.	मेरठ	31,049	31,049	20	20	04/2016 से 03/2021	62,09,800	31,04,900	31,04,900
5	सं.प.का.	प्रयागराज	31,033	31,033	20	20	04/2016 से 03/2021	62,06,600	31,03,300	31,03,300
6	सं.प.का.	वाराणसी	22,239	22,239	20	20	04/2016 से 03/2021	44,47,800	22,23,900	22,23,900
7	परिवहन आयुक्त कार्यालय (अ.भा.प.प.)		2,864	2,864	20	20	04/2016 से 03/2021	5,72,800	2,86,400	2,86,400
योग			**1,61,005**	**1,61,005**	**140**	**140**	**04/2016 से 03/2021**	**3,22,01,000**	**1,61,00,500**	**1,61,00,500**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट- 4.7 अ
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.7)
लंबित चालान के साथ नवीनीकृत किये गये परमिट को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं0	इकाई का नाम		वाहनों की संख्या जिसमें डेटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाये गये	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति पाई गई	अवधि जिसमें चालान किया गया	अवधि जिसमें परमिट जारी किये गये	दिनों* की सीमा जिसके मध्य चालान के बाद परमिट जारी किये गये	वसूल नहीं की गयी धनराशि (चालान धनराशि ₹ में)
1	सं.प.का.	बरेली	6			12/2020 से 03/2021	02/2021 से 03/2021	14 से 79	2,06,672
2	सं.प.का.	गोंडा	7			03/2020 से 02/2021	11/2020 से 03/2021	23 से 342	49,250
3	सं.प.का.	कानपुर नगर	122			07/2020 से 02/2021	10/2020 से 03/2021	7 से 246	60,28,500
4	सं.प.का.	मेरठ	5			02/2021 से 03/2021	02/2021 से 03/2021	2 से 23	55,500
5	सं.प.का.	प्रयागराज	34			02/2020 से 03/2021	11/2020 से 03/2021	2 से 361	11,55,150
6	सं.प.का.	वाराणसी	71			06/2017 से 03/2021	05/2018 से 03/2021	2 से 626	36,31,050
7	स.सं.प.का.	हमीरपुर	88	20	20	02/2018 से 03/2021	04/2018 से 03/2021	3 से 990	34,09,175
8	स.सं.प.का.	कुशीनगर	41			09/2018 से 03/2021	03/2019 से 03/2021	1 से 620	10,41,900
9	स.सं.प.का.	लखीमपुर खीरी	1			जनवरी -21	फरवरी -21	50	1,000
10	स.सं.प.का.	संत रविदास नगर	8			10/2020 से 02/2021	12/2020 से 03/2021	3 से 149	5,52,500
11	स.सं.प.का.	सीतापुर	7	7	7	10/2020 से 12/2020	11/2020 से 03/2021	9 से 171	1,76,000
योग			**390**	**27**	**27**	**06/2017 से 03/2021**	**04/2018 से 03/2021**	**1 से 990**	**1,63,06,697**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

नोट *: 30 दिनों तक का विलम्ब–41 वाहन, धनराशि ₹ 34.73 लाख; 31 से 180 दिनों के मध्य का विलम्ब–56 वाहन, धनराशि ₹ 89.17 लाख; 181 से 365 दिनों के मध्य का विलम्ब–210 वाहन, धनराशि ₹ 23.18 लाख; एवं एक वर्ष से अधिक का विलम्ब–83 वाहन, धनराशि ₹ 15.99 लाख।

परिशिष्ट- 4.7 ब
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.7)
लंबित चालान के साथ नवीनीकृत किये स्वस्थता को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं0	इकाई का नाम		वाहनों की संख्या जिसमें डाटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाये गये	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति पाई गई	अवधि जिसमें चालान किया गया	अवधि जिसमें स्वस्थता का नवीनीकरण किया गया	दिनों* की सीमा जिसके मध्य चालान के बाद स्वस्थता जारी की गयी	वसूल नहीं की गयी धनराशि (चालान धनराशि ₹ में)
1	सं.प.का.	बरेली	50			10/2020 से 03/2021	12/2020 से 03/2021	3 से 144	10,59,138
2	सं.प.का.	गाजियाबाद	6			02/2021 से 03/2021	02/2021 से 03/2021	2 से 50	1,00,250
3	सं.प.का.	गोंडा	32			10/2019 से 02/2021	11/2020 से 03/2021	4 से 532	4,94,000
4	सं.प.का.	कानपुर नगर	952			07/2020 से 03/2021	07/2020 से 03/2021	1 से 264	4,37,09,600
5	सं.प.का.	मेरठ	35			06/2017 से 03/2021	10/2017 से 03/2021	1 से 609	8,07,350
6	सं.प.का.	प्रयागराज	376			01/2020 से 03/2021	01/2020 से 03/2021	1 से 441	1,21,95,950
7	सं.प.का.	वाराणसी	457			06/2017 से 03/2021	09/2017 से 03/2021	1 से 1284	1,80,23,700
8	स.सं.प.का.	हमीरपुर	732	20	20	07/2017 से 03/2021	03/2018 से 03/2021	1 से 1267	2,45,82,761
9	स.सं.प.का.	कुशीनगर	346			09/2018 से 03/2021	10/2018 से 03/2021	1 से 909	1,21,26,125
10	स.सं.प.का.	लखीमपुर खीरी	11			जनवरी -21	01/2021 से 03/2021	11 से 81	74,000
11	स.सं.प.का.	संत रविदास नगर	58			09/2020 से 03/2021	10/2020 से 03/2021	2 से 163	22,79,300
12	स.सं.प.का.	सीतापुर	66	20	20	10/2020 से 03/2021	10/2020 से 03/2021	1 से 172	8,19,700
योग			**3,121**	**40**	**40**	**06/2017 से 03/2021**	**09/2017 से 03/2021**	**1 से 1284**	**11,62,71,874**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

नोट* : 30 दिनों तक का विलम्ब–422 वाहन, धनराशि ₹ 1.51 करोड़; 31 से 180 दिनों के मध्य का विलम्ब–1,671 वाहन, धनराशि ₹ 6.52 करोड़; 181 से 365 दिनों के मध्य का विलम्ब–549 वाहन, धनराशि ₹ 2.18 करोड़; एवं एक वर्ष से अधिक का विलम्ब– 479 वाहन, धनराशि ₹ 1.43 करोड़।

परिशिष्ट - 4.7 अ + परिशिष्ट - 4.7 ब

योग	**390**	**27**	**27**	**06/2017 से 03/2021**	**04/2018 से 03/2021**	**1 से 990**	**1,63,06,697**
योग	**3,121**	**40**	**40**	**06/2017 से 03/2021**	**09/2017 से 03/2021**	**1 से 1284**	**11,58,04,374**
4.7 योग	**3,511**	**67**	**67**	**06/2017 से 03/2021**	**09/2017 से 03/2021**	**1 से 1284**	**13,21,11,071**

नोट* : 30 दिनों तक का विलम्ब–463 वाहन, राशि ₹ 1.85 करोड़; 31 से 180 दिनों के मध्य का विलम्ब–1,727 वाहन, राशि ₹ 7.41 करोड़; 181 से 365 दिनों के मध्य का विलम्ब–759 वाहन, राशि ₹ 2.41 करोड़; एवं एक वर्ष से अधिक का विलम्ब–562 वाहन, राशि ₹ 1.59 करोड़।

परिशिष्ट - 4.8
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.8)
माननीय न्यायालय को विलम्ब से भेजे गये चालान को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं0	इकाई का नाम		वाहनों की संख्या जिसमें डाटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाये गये	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति पाई गई	अवधि जिसमें चालान किया गया	अवधि जिसमें चलान को न्यायालय अग्रेषित किया गया	विलम्ब की अवधि दिनों में*
1	सं.प.का.	बरेली	816			07/2017 से 11/2020	01/2018 से 03/2021	8 से 691
2	सं.प.का.	गाजियाबाद	246			06/2017 से 12/2020	12/2017 से 02/2021	8 से 546
3	सं.प.का.	गोंडा	188			07/2018 से 01/2021	08/2018 से 03/2021	8 से 498
4	सं.प.का.	कानपुर नगर	447			01/2020 से 01/2021	01/2020 से 03/2021	17 से 251
5	सं.प.का.	मेरठ	2,343			06/2017 से 01/2021	07/2017 से 03/2021	8 से 822
6	सं.प.का.	प्रयागराज	565			01/2020 से 01/2021	01/2020 से 03/2021	8 से 437
7	सं.प.का.	वाराणसी	648			06/2017 से 12/2020	02/2018 से 03/2021	8 से 1,184
8	स.सं.प.का.	हमीरपुर	4,161	20	20	06/2017 से 02/2021	10/2017 से 03/2021	8 से 1,054
9	स.सं.प.का.	कुशीनगर	536			04/2018 से 03/2021	07/2018 से 03/2021	8 से 1,026
10	स.सं.प.का.	लखीमपुर खीरी	3,486	20	20	06/2017 से 01/2021	08/2017 से 03/2021	8 से 842
11	स.सं.प.का.	संत रविदास नगर	388			01/2020 से 01/2021	02/2020 से 03/2021	11 से 212
12	स.सं.प.का.	सीतापुर	4,563	20	20	06/2017 से 02/2021	08/2017 से 03/2021	8 से 891
योग			**18,387**	**60**	**60**	**06/2017 से 03/2021**	**07/2017 से 03/2021**	**8 से 1,184**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

नोट *: 30 दिनों तक का विलम्ब – 913 वाहन; 31 से 180 दिनों के मध्य का विलम्ब–10,727 वाहन; 181 से 365 दिनों के मध्य का विलम्ब–3,676 वाहन; और एक वर्ष से अधिक का विलम्ब– 3,071 वाहन।

परिशिष्ट - 4.9
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.9)
प्रशमन शुल्क की कम वसूली को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं0	इकाई का नाम		वाहनों की संख्या जिनका चालान किया गया	वाहनों की संख्या जिसमें डाटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाये गये	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति पाई गई	अवधि जिसमें चालान किया गया	देय शास्ति	जमा धनराशि	कम वसूल की गयी धनराशि
1	सं.प.का.	बरेली	1	1			जनवरी -21	17,000	14,000	3,000
2	सं.प.का.	गाजियाबाद	36	36			08/2019 से 03/2021	8,58,400	7,20,850	1,37,550
3	सं.प.का.	गोंडा	2	2	2	2	07/2019 से 08/2020	23,500	19,500	4,000
4	सं.प.का.	मेरठ	4	4	4	4	11/2020 से 03/2021	95,100	69,300	25,800
5	स.सं.प.का.	हमीरपुर	1	1	1	1	दिसम्बर -19	42,750	40,750	2,000
6	स.सं.प.का.	कुशीनगर	8	8			12/2019 से 08/2020	1,20,400	93,250	27,150
7	स.सं.प.का.	लखीमपुर खीरी	1	1	1	1	जुलाई -20	3,500	1,000	2,500
8	स.सं.प.का.	संत रविदास नगर	1	1			मार्च -21	80,000	8,000	72,000
9	स.सं.प.का.	सीतापुर	1	1	1	1	अगस्त -19	5,500	3,100	2,400
योग			**55**	**55**	**9**	**9**	**07/2019 से 03/2021**	**12,46,150**	**9,69,750**	**2,76,400**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट - 4.10
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.10)
बिना परमिट के संचालित वाहनों पर परमिट शुल्क, आवेदन शुल्क और शास्ति को आरोपित न किये जाने का विवरण

(धनराशि ₹ में)

क्रम सं0	इकाई का नाम		वाहनों का प्रकार	वाहनों की संख्या जिसमें डाटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाया गया	कुल वाहनों की संख्या जिसमें डेटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाया गया	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति पाई गई	अवैध परमिट की अवधि	आवेदन शुल्क	परमिट शुल्क	कुल शुल्क	शास्ति ₹ 10,000 प्रति मामले की दर से	कुल धनराशि
1	सं.प. का.	गोंडा	दुपहिया मोटरसाईकिल	1	891	20	20	04/2016 से 01/2020	6,73,100	30,51,250	37,24,350	89,10,000	1,26,34,350
			तिपहिया परि.	388									
			भारी माल वाहन	129									
			भारी यात्री वाहन	36									
			हल्का माल वाहन	40									
			हल्का मोटर वाहन	6									
			हल्का यात्री वाहन	265									
			मध्यम माल वाहन	16									
			मध्यम यात्री वाहन	10									
2	परिवहन आयुक्त कार्यालय		हल्का यात्री वाहन	427	449			10/2019 से 01/2020	2,81,400	10,08,000	12,89,400	44,90,000	57,79,400
			हल्का मोटर वाहन	2									
			मध्यम यात्री वाहन	11									
			भारी यात्री वाहन	9									
योग				**1,340**	**1,340**	**20**	**20**	**04/2016 से 01/2020**	**9,54,500**	**40,59,250**	**50,13,750**	**1,34,00,000**	**1,84,13,750**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट - 4.11
(संदर्भित प्रस्तर संख्या 4.2.11)
जब्त/रोके गये वाहनों के अवमुक्त में विलम्ब को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं0	इकाई का नाम		वाहनों की संख्या जिसमें डेटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पाया गया	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति पाई गई	अवधि जिसमें भुगतान किया गया	अवधि जिसमें वाहन अवमुक्त किये गये	भुगतान के बाद दिनों में विलम्ब*
1	सं.प.का.	बरेली	104			06/2017 से 02/2019	07/2017 से 01/2020	6 से 400
2	सं.प.का.	गाजियाबाद	8			06/2017 से 07/2017	जुलाई-17	7 से 45
3	सं.प.का.	गोंडा	7			07/2018 से 08/2018	01/2020 से 02/2020	512 से 546
4	सं.प.का.	कानपुर नगर	1			जनवरी -20	जनवरी -20	24
5	सं.प.का.	मेरठ	15			07/2017 से 06/2018	02/2018 से 10/2020	147 से 1,124
6	सं.प.का.	वाराणसी	3			08/2018 से 07/2019	जनवरी -20	207 से 524
7	स.सं.प.का.	हमीरपुर	67	20	20	06/2017 से 02/2020	03/2018 से 01/2021	13 से 1,248
8	स.सं.प.का.	कुशीनगर	45			05/2018 से 01/2020	11/2018 से 09/2020	7 से 637
9	स.सं.प.का.	लखीमपुर खीरी	14	12	12	07/2017 से 06/2020	09/2017 से 06/2020	7 से 245
10	स.सं.प.का.	संत रविदास नगर	3			जनवरी -20	फरवरी -20	16 से 25
11	स.सं.प.का.	सीतापुर	1	1	1	फरवरी -19	जनवरी -20	346
योग			**268**	**33**	**33**	**06/2017 से 06/2020**	**07/2017 से 10/2020**	**6 से 1,248**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

नोट*: 30 दिनों तक का विलम्ब–41 वाहन; 31 से 180 दिनों के मध्य का विलम्ब–112 वाहन; 181 से 365 दिनों के मध्य का विलम्ब–41 वाहन; और एक वर्ष से अधिक की विलम्ब–74 वाहन।

परिशिष्ट– 5.1
(सन्दर्भित प्रस्तर संख्या 5.2.1)
मैक्सी कैब को मोटर कैब के रूप में गलत वर्गीकरण को दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	इकाइयों के नाम		आपत्तिगत वाहनों की कुल संख्या जिन्हें गलत वर्गीकृत किया गया था	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	सत्यापित डाटा में से वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति सही पायी गयी	वास्तविक बैठने की क्षमता की सीमा वाहन एप्लीकेशन में दर्शायी गयी
1	सं.प.का	बरेली	5	4	4	8
2	सं.प.का	गाजियाबाद	64	20	20	8 to 9
3	सं.प.का	कानपुर नगर	7	7	7	8
4	सं.प.का	मेरठ	43	20	20	8 to 13
5	सं.प.का	प्रयागराज	4	3	3	8
6	सं.प.का	वाराणसी	9	7	7	8
7	स.सं.प.का	हमीरपुर	13	9	9	8 to 10
8	स.सं.प.का	कुशीनगर	7	6	6	8 to 9
9	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	9	9	9	8
10	स.सं.प.का	सन्त रविदास नगर	13	13	13	8
11	स.सं.प.का	सीतापुर	93	20	20	8 to 14
योग			**267**	**118**	**118**	**8 to 14**

स्रोत: लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट - 5.2
(सन्दर्भित प्रस्तर संख्या 5.2.2 (i))
क्यूबिक क्षमता का गलत उल्लेख किये जाने वाला विवरण

क्रम संख्या	इकाइयों का नाम		क्यूबिक क्षमता को 'शून्य' दर्शाने वाले पंजीकृत वाहनों की संख्या	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	सत्यापित डाटा में से वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति सही पायी गयी
1	सं.प.का	बरेली	103	20	20
2	सं.प.का	गाजियाबाद	959	20	20
3	सं.प.का	गोंडा	10	10	10
4	सं.प.का	कानपुर नगर	709	20	20
5	सं.प.का	मेरठ	260	20	20
6	सं.प.का	प्रयागराज	90	20	20
7	सं.प.का	वाराणसी	59	20	20
8	स.सं.प.का	हमीरपुर	26	20	20
9	स.सं.प.का	कुशीनगर	134	20	20
10	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	57	20	20
11	स.सं.प.का	सन्त रविदास नगर	1	1	1
12	स.सं.प.का	सीतापुर	149	20	20
योग			**2,557**	**211**	**211**

स्रोत: लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट - 5.3
(सन्दर्भित प्रस्तर संख्या 5.2.2 (ii))
मैक्सी कैब श्रेणी के वाहनों में बैठने की क्षमता को गलत दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	इकाई का नाम		वाहनों की संख्या जिसमें डाटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पायी गयी	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	सत्यापित डाटा में से वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति सही पायी गयी	वाहनों के प्रकार जिनमें आपत्ति पायी गयी	अधिकृत अधिकतम स्वीकृति बैठने की क्षमता	वास्तविक बैठने की क्षमता की सीमा वाहन एप्लीकेशन में दर्शायी गयी
1	सं.प.का	गाजियाबाद	22	18	18	मैक्सी कैब्स	12	14 to 15
2	सं.प.का	मेरठ	2	1	1	मैक्सी कैब्स	12	14
3	सं.प.का	वाराणसी	1	1	1	मैक्सी कैब्स	12	32
4	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	1			मैक्सी कैब्स	12	14
5	स.सं.प.का	सीतापुर	1	1	1	मैक्सी कैब्स	12	14
योग			**27**	**21**	**21**		**12**	**14 to 32**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट - 5.4
(सन्दर्भित प्रस्तर संख्या 5.2.2 (iii))
वाहनों के पंजीकरण की अमान्य तिथि को दर्शाने का विवरण

क्रम संख्या	इकाई का नाम		वाहनों की संख्या जिसमें डेटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पायी गयी	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	सत्यापित डाटा में से वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति सही पायी गयी	अवधि की सीमा जिसमें वाहन की खरीद से पहले पंजीकरण दर्शाया गया (दिनों में *)
1	सं.प.का	बरेली	1	1	1	344
2	सं.प.का	गाजियाबाद	3	1	1	01 से 710
3	सं.प.का	कानपुर नगर	4	3	3	26 से 208
4	सं.प.का	मेरठ	1			2
5	सं.प.का	प्रयागराज	5	3	3	1 से 123
6	सं.प.का	वाराणसी	3	2	2	7 से 10
7	स.सं.प.का	कुशीनगर	3	3	3	02 से 364
8	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	1	1	1	2
योग			**21**	**14**	**14**	**1 से 710**

स्रोतः लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

नोट*: 30 दिनों तक का विलम्ब–13 वाहन; 31 से 180 दिनों के मध्य का विलम्ब–3 वाहन; 181 से 365 दिनों के मध्य का विलम्ब–4 वाहन; और एक वर्ष से अधिक का विलम्ब–1 वाहन।

परिशिष्ट - 5.5
(सन्दर्भित प्रस्तर संख्या 5.2.2 (iv))
ऐसे वाहनों को दर्शाने वाला विवरण जहां स्वस्थता के लिए अगली निरीक्षण तिथि का उल्लेख नहीं किया गया

क्रम संख्या	इकाई का नाम		वाहनों की संख्या जिसमें डेटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पायी गयी	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	सत्यापित डाटा में से वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति सही पायी गयी
1	सं.प.का	बरेली	5,851	20	20
2	सं.प.का	गाजियाबाद	6,583	20	20
3	सं.प.का	गोंडा	1,353	20	20
4	सं.प.का	कानपुर नगर	244	20	20
5	सं.प.का	मेरठ	7,817	20	20
6	सं.प.का	प्रयागराज	9,219	20	20
7	सं.प.का	वाराणसी	11,098	20	20
8	स.सं.प.का	हमीरपुर	897	20	20
9	स.सं.प.का	कुशीनगर	1,426	20	20
10	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	1,449	20	20
11	स.सं.प.का	सन्त रविदास नगर	1,216	20	20
12	स.सं.प.का	सीतापुर	1,670	20	20
योग			**48,823**	**240**	**240**

स्रोत: लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट - 5.6
(सन्दर्भित प्रस्तर संख्या 5.2.2 (v))
उन वाहनों को दर्शाने वाला विवरण जिनके लिए एक/दो वर्ष से अधिक के लिए स्वस्थता प्रमाणपत्र जारी किया गया

क्रम संख्या	इकाई का नाम		वाहनों की संख्या जिसमें डाटा विश्लेषण के माध्यम से प्रेक्षण पायी गयी	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	सत्यापित डाटा में से वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति सही पायी गयी	एक/दो वर्ष से अधिक के लिये जारी किये गये प्रमाणपत्रों की वैद्यता की अवधि (दिनों में *)
1	सं.प.का	बरेली	4,933	20	20	3 से 1824
2	सं.प.का	गाजियाबाद	7,501	20	20	3 से 731
3	सं.प.का	गोंडा	763	20	20	3 से 405
4	सं.प.का	कानपुर नगर	11,237	20	20	3 से 4795
5	सं.प.का	मेरठ	5,371	20	20	3 से 736
6	सं.प.का	प्रयागराज	9,778	20	20	3 से 4616
7	सं.प.का	वाराणसी	11,681	20	20	3 से 3334
8	स.सं.प.का	हमीरपुर	518	20	20	3 से 386
9	स.सं.प.का	कुशीनगर	1,436	20	20	3 से 5021
10	स.सं.प.का	लखीमपुर खीरी	1,688	20	20	3 से 737
11	स.सं.प.का	सन्त रविदास नगर	1,338	20	20	3 से 732
12	स.सं.प.का	सीतापुर	2,304	20	20	3 से 737
योग			**58,548**	**240**	**240**	**3 से 5,021**

स्रोत: लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

नोट*: 30 दिनों तक का विलम्ब–5,474 वाहन; 31 से 180 दिनों की देरी के मध्य का विलम्ब–3 वाहन; 181 से 365 दिनों की देरी के मध्य का विलम्ब–20 वाहन; और एक वर्ष से अधिक का विलम्ब–53,051 वाहन।

परिशिष्ट - 5.7
(सन्दर्भित प्रस्तर संख्या 5.2.4)
कर बकायदारो के संबंध में वाहन एप्लीकेशन में दर्शाये गए डाटा में लंबित कर बकाया के साथ–साथ डाटा में कमी को दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	इकाई का नाम		वाहन एप्लीकेशन में प्रदर्शित बकाया कर		प्रकरणों की संख्या जिनके मामलों में बकाया कर की धनराशि 'एन.ए' के रूप में दर्शायी गयी
			प्रकरणों की संख्या (गणना)	धनराशि (करोड़ में)	
1	सं.प.का.	बरेली	11,940	82.34	2,585
2	सं.प.का.	गाजियाबाद	35,423	199.21	3,645
3	सं.प.का.	गोंडा	3,293	24.21	1,739
4	सं.प.का.	कानपुर नगर	17,514	148.70	3,093
5	सं.प.का.	मेरठ	19,135	101.44	2,219
6	सं.प.का.	प्रयागराज	26,652	170.98	5,408
7	सं.प.का.	वाराणसी	25,347	162.81	9,790
8	स.सं.प.का.	हमीरपुर	2,577	13.74	444
9	स.सं.प.का.	कुशीनगर	1,999	8.18	580
10	स.सं.प.का.	लखीमपुर खीरी	2,519	30.65	672
11	स.सं.प.का.	सन्त रविदास नगर	2,093	11.88	651
12	स.सं.प.का.	सीतापुर	3,837	31.96	987
		योग	**1,52,329**	**986.10**	**31,813**

सोत: लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

परिशिष्ट - 5.8
(सन्दर्भित प्रस्तर संख्या 5.2.6 (iii))
बिना पीयूसी प्रमाण पत्र के सड़क पर चल रहे वाहनों को दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	इकाइयों का नाम		कुल पंजीकृत वाहन 31.03. 2021 तक	कुल वाहनों की संख्या जिनका पी यू सी सी 2019–21 के बीच समाप्त हो गई	अप्रैल 2019 से फरवरी 2020 के बीच पंजीकृत वाहनों की संख्या, जिनके पंजीकरण के बाद एक बार भी पी. यू. सी. सी. के लिये आवेदन नहीं किया	31.03.2021 को कुल पंजीकृत वाहनों की तुलना में समाप्त पी यू सी सी वाले वाहनों का प्रतिशत	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित वाहनों की संख्या	सत्यापित डाटा में से वाहनों की संख्या जिनमें आपत्ति सही पायी गयी
1	सं.प.का.	बरेली	9,05,302	85,119	51,657	15.11	20	20
2	सं.प.का.	गाजियाबाद	12,19,917	1,87,218	25,325	17.42	20	20
3	सं.प.का.	गोंडा	4,14,667	12,479	35,145	11.48	20	20
4	सं.प.का.	कानपुर नगर	15,23,518	1,19,584	71,711	12.56	20	20
5	सं.प.का.	मेरठ	9,34,613	1,43,742	24,022	17.95	20	20
6	सं.प.का.	प्रयागराज	14,42,769	1,48,275	91,251	16.60	20	20
7	सं.प.का.	वाराणसी	11,72,366	1,50,946	65,269	18.44	20	20
8	स.सं.प.का.	हमीरपुर	1,54,375	6,776	12,202	12.29	20	20
9	स.सं.प.का.	कुशीनगर	4,59,955	10,804	46,345	12.42	20	20
10	स.सं.प.का.	लखीमपुर खीरी	5,52,141	39,818	43,962	15.17	20	20
11	स.सं.प.का.	सन्त रविदास नगर	2,36,849	19,452	16,807	15.31	20	20
12	स.सं.प.का.	सीतापुर	5,09,563	25,620	47,838	14.42	20	20
योग			**95,26,035**	**9,49,833**	**5,31,534**	**14.93**	**240**	**240**

स्रोत: लेखापरीक्षा परिणामों के आधार पर उपलब्ध सूचना

संक्षेप एवं पारिभाषिक शब्दावली

स.सं.प.अ.	सहायक संभागीय परिवहन अधिकारी
व्य.बु.	व्यवसायिक बुद्धिमत्ता
स.मा.व.अ.	सड़क मार्ग द्वारा वहन अधिनियम
डा.प्र.वि.के.	डाटा प्रबंधन एवं विश्लेषण केन्द्र
के.मो.या.	केन्द्रीय मोटर यान
डा.बे.प्र.	डाटा बेस प्रशासक
ड्रा.ला.	ड्राइविंग लाइसेंस
उ.प.आ.	उप परिवहन आयुक्त
स.व्य.से.	सरकार से व्यवसायिक सेवाएं
स.ना.से.	सरकार से नागरिक सेवाएं
स.स.	सरकार से सरकार
भौ.सू.प्र.	भौगोलिक सूचना प्रणाली
भा.स.	भारत सरकार
ग्रा.यू.इं.	ग्राफिकल यूज़र इंटरफ़ेस
इं.डा.ए.ए.	इंटरएक्टिव डाटा एक्सट्रैक्शन एंड एनालिसिस
सू.प्रौ.	सूचना प्रौद्योगिकी
प्र.का.नि.सं.	प्रमुख कार्य निष्पादन संकेतक
मि.मो.प्रो.	मिशन मोड प्रोजेक्ट
स.प.रा.मं.	सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय
स.ज्ञा.	समझौता ज्ञापन
मो.या.	मोटर यान
रा.डा.के.	राष्ट्रीय डाटा केन्द्र
रा.सू.वि.के.	राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केन्द्र
अ.नि.ति.	अगली निरीक्षण तिथि
अ.प्र.पत्र	अनापत्ति प्रमाण पत्र
ए.बा.पा.	एक बारगी पासवर्ड
सं.प.अ.	संभागीय परिवहन अधिकारी
भा.स्टे.बैं.	भारतीय स्टेट बैंक
प्र.बि.स.या.न.	प्रतिस्थापन के बिना सरल यादृच्छिक नमूनाकरण
ले.+1	लेनदेन दिवस+1 (लेनदेन के बाद अगले दिन)
प.आ.	परिवहन आयुक्त
उ.प्र.वि.प्र.नि.	उत्तर प्रदेश विकास प्रणाली निगम
उ.प्र.मो.या.क.	उत्तर प्रदेश मोटर यान कराधान
उ.प्र.रा.स.प.नि.	उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
एचटीटीपीएसः//सीएजी.जीओवी.इन