



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन
परिवहन विभाग की कार्यप्रणाली की
निष्पादन लेखापरीक्षा



लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest



हरियाणा सरकार

वर्ष 2022 की प्रतिवेदन संख्या 4

**भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन**

**परिवहन विभाग की कार्यप्रणाली की
निष्पादन लेखापरीक्षा**

**हरियाणा सरकार
वर्ष 2022 की प्रतिवेदन संख्या 4**

विषय सूची

| | अनुच्छेद | पृष्ठ |
|---|----------|-------|
| प्राक्कथन | | iii |
| कार्यकारी सार | | v-x |
| अध्याय 1 | | |
| प्रस्तावना | | |
| प्रस्तावना | 1.1 | 1 |
| संगठनात्मक संरचना | 1.2 | 1-2 |
| परिचालन और नियामक विंग के कार्य | 1.3 | 2-3 |
| लेखापरीक्षा उद्देश्य | 1.4 | 3 |
| लेखापरीक्षा मानदंड | 1.5 | 4 |
| लेखापरीक्षा का क्षेत्र और पद्धति | 1.6 | 5-6 |
| लेखापरीक्षा परिणामों का संगठन | 1.7 | 6 |
| अध्याय 2 | | |
| वित्तीय और परिचालन निष्पादन | | |
| वित्तीय स्थिति और कार्यचालन परिणाम | 2.1 | 7-9 |
| निधि प्रबंधन | 2.2 | 9-12 |
| कुशल, किफायती, विश्वसनीय, सुरक्षित तथा पर्यावरण के अनुकूल परिवहन सेवाएं प्रदान करना | 2.3 | 12-21 |
| निर्मित बसों की खरीद, निर्माण, संरचना तथा बसों का वितरण | 2.4 | 22-27 |
| बसों का रखरखाव | 2.5 | 27-29 |
| श्रमशक्ति लागत और उत्पादकता | 2.6 | 29-31 |
| किराया नीति | 2.7 | 31 |
| गैर-यातायात प्राप्ति | 2.8 | 31-33 |
| अंतर्राज्यीय मार्गों पर यातायात प्राप्तियां | 2.9 | 33 |
| अध्याय 3 | | |
| सरकारी राजस्व का उद्ग्रहण, निर्धारण, संग्रहण और प्रेषण | | |
| निधि प्रबंधन | 3.1 | 35-36 |
| माल और यात्री परिवहन वाहनों के मालिकों से मोटर वाहन कर की वसूली | 3.2 | 36-38 |
| मोटर वाहन कर के लंबित होने के बावजूद परिवहन वाहन के स्वामित्व का हस्तांतरण | 3.3 | 38-39 |
| गैर-परिवहन वाहन | 3.4 | 39-42 |
| सरकारी राजस्व को खजाने में जमा करना | 3.5 | 42-43 |
| अन्य अनियमितताएं | 3.6 | 43-46 |
| सड़क सुरक्षा | 3.7 | 46-47 |
| वाहन प्रदूषण | 3.8 | 47-49 |

| | | |
|------------------------------|----------|-------|
| | अनुच्छेद | पृष्ठ |
| अध्याय 4 | | |
| आंतरिक नियंत्रण | | |
| आंतरिक नियंत्रण | 4.1 | 51-52 |
| अध्याय 5 | | |
| निष्कर्ष और सिफारिशें | | |
| निष्कर्ष | 5.1 | 53 |
| सिफारिशें | 5.2 | 54 |

परिशिष्ट

| परिशिष्ट | विवरण | संदर्भ | |
|----------|---|----------|-------|
| | | अनुच्छेद | पृष्ठ |
| I | हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन के पास पड़ी अव्ययित निधियों के विवरण | 2.2.3 | 55 |
| II | सामग्री के भुगतान, जो हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन के पास सावधि जमा में रखे गए थे, के विवरण | 2.3.3 | 56 |
| III | लक्षित किलोमीटर प्रति लीटर के विरुद्ध वास्तविक किलोमीटर प्रति लीटर का विवरण | 2.3.2.6 | 57 |
| IV | निर्धारित मानदंडों के विरुद्ध टाटा लो फ्लोर स्टार बसों के कम उपयोग के विवरण | 2.4.3 | 58-59 |
| V | चयनित डिपुओं के 'क' और 'ख' सर्विस अभिलेखों के विवरण | 2.5.1 | 60 |
| VI | चयनित डिपुओं में बसों के रोके जाने के संबंध में विवरण | 2.5.2 | 61 |
| VII | चयनित डिपुओं में अधिक ड्राइवर्स को किए गए अधिक भुगतान के विवरण | 2.6.1 | 62 |
| VIII | 2016-19 के दौरान किराए, सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर की कम वसूली के विवरण | 2.8.1 | 63 |
| IX | 2019-21 के दौरान किराए, सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर की कम वसूली के विवरण | 2.8.1 | 64 |
| X | उन बसों के विवरण जिन्होंने निर्धारित यातायात प्राप्तियां अर्जित नहीं कीं | 2.9 | 65 |
| XI | 2015-20 के दौरान विभिन्न वाहनों पर लगाए गए मोटर वाहन कर की दरों को दर्शाने वाली विवरणी | 3.2 | 66 |
| XII | वसूल न किए गए मोटर वाहन कर का विवरण | 3.2.1 | 67 |

31 मार्च 2020 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत हरियाणा के राज्यपाल को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

इस प्रतिवेदन में भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के (कर्तव्य, शक्तियां एवं सेवा की शर्तें) अधिनियम, 1971 के अंतर्गत परिवहन विभाग, हरियाणा सरकार के परिचालन विंग और नियामक विंग की लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं। इस प्रतिवेदन में 2015-16 से 2019-20 की अवधि को आवृत्त करते हुए 'परिवहन विभाग की कार्यप्रणाली' की निष्पादन लेखापरीक्षा के परिणाम शामिल हैं।

लेखापरीक्षा, भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप की गई है।

कार्यकारी सार

कार्यकारी सार

परिवहन विभाग, केंद्रीय मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (मोटर वाहन अधिनियम), केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989, हरियाणा मोटर वाहन अधिनियम, 2016 और हरियाणा मोटर वाहन नियम, 2016 के प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करता है। परिवहन विभाग, हरियाणा के दो विंग अर्थात् परिचालन विंग और नियामक विंग हैं।

निष्पादन लेखापरीक्षा यह निर्धारित करने के लिए की गई थी कि क्या परिवहन सेवाएं प्रदान करने के लिए परिचालन और वित्तीय योजना विभाग द्वारा तैयार और कुशलतापूर्वक कार्यान्वित की गई थी; परिचालन विंग कुशल, किफायती, विश्वसनीय, सुरक्षित और पर्यावरण के अनुकूल परिवहन सेवाएं प्रदान कर रहा था; सरकारी राजस्व का उद्ग्रहण, निर्धारण, संग्रहण और प्रेषण मौजूदा अधिनियम/नियमों/प्रक्रियाओं के अनुसार कुशलतापूर्वक किया गया था; सड़क दुर्घटनाओं को कम करने और वाहनों से होने वाले प्रदूषण को कम करने के लिए प्रवर्तन कार्य कुशलतापूर्वक किए गए थे; तथा विभाग के प्रभावी एवं कुशल कार्यचालन को सुनिश्चित करने के लिए विभाग में एक पर्याप्त आंतरिक नियंत्रण प्रणाली मौजूद थी।

2015 से 2020 की अवधि के लिए निष्पादन लेखापरीक्षा सितंबर 2020 और अगस्त 2021 के मध्य आयोजित की गई थी। निष्पादन लेखापरीक्षा में पांच अध्याय शामिल हैं जिनमें अध्याय 1 में प्रस्तावना, कार्य, लेखापरीक्षा मानदंड, संगठनात्मक संरचना, लेखापरीक्षा का क्षेत्र और पद्धति शामिल है, अध्याय 2 में परिचालन विंग से संबंधित लेखापरीक्षा परिणाम, अध्याय 3 में नियामक विंग से संबंधित लेखापरीक्षा परिणाम शामिल हैं, अध्याय 4 आंतरिक नियंत्रण पर है और अध्याय 5 निष्कर्ष से संबंधित है।

परिचालन विंग के महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणाम

2015-20 के दौरान वास्तविक प्राप्तियां ₹ 1,254.01 करोड़ से घटकर ₹ 1,105.77 करोड़ रह गईं और बजट अनुमानों पर वास्तविक प्राप्तियों में कमी 2015-20 के दौरान 14 प्रतिशत से बढ़कर 45 प्रतिशत हो गई। परिचालनों से प्राप्त राजस्व भी इसी अवधि के दौरान ₹ 1,152.96 करोड़ से घटकर ₹ 998.84 करोड़ रह गया। वास्तविक से बजट अनुमानों का विचलन प्राप्त और व्यय दोनों के लिए बड़ा था। बजटीय प्राप्तियों के मध्य ₹ 3,197.14 करोड़ का अंतर था जबकि बजटीय व्यय और वास्तविक के मध्य तदनुसार अंतर ₹ 1,399.49 करोड़ था।

(अनुच्छेद 2.2.1)

2008 से 2014 की अवधि के दौरान, जवाहर लाल नेहरू शहरी नवीकरण मिशन योजना के अंतर्गत बसों की खरीद, कंप्रेसड नेचुरल गैस बसों की खरीद, ई-टिकटिंग मशीनों की खरीद और अन्य विशिष्ट उद्देश्यों के लिए ₹ 32.02 करोड़ की निधियां प्राप्त हुई थीं। इसमें से ₹ 21.97 करोड़ का उपयोग मई 2019 और जून 2020 के मध्य उन उद्देश्यों, जिनके लिए निधियां प्रदान की गई थीं, के अलावा अन्य उद्देश्यों के लिए किया गया था।

(अनुच्छेद 2.2.3)

बसों की औसत संख्या 2015-16 में 4,210 से धीरे-धीरे घटकर 2019-20 में 3,118 हो गई। आगे, इसी अवधि के दौरान आठ वर्ष से अधिक पुरानी बसों की संख्या 82 से बढ़कर 582 हो गई। बेड़े में पुरानी बसों की वृद्धि के परिणामस्वरूप, 2015-16 में बसों की औसत संख्या 4,210 से घटकर 2019-20 में 3,718 होने के बावजूद इस अवधि के दौरान ब्रेकडाउन की संख्या 4,118 से बढ़कर 4,841 हो गई।

(अनुच्छेद 2.3.2.1)

परिचालन स्थितियों के विश्लेषण के बिना सभी डिपुओं के लिए ईंधन खपत के लक्ष्य (किलोमीटर प्रति लीटर) निर्धारित किए गए थे। विभाग के पांच किलोमीटर प्रति लीटर के अनिवार्य मानदंडों के विरुद्ध हरियाणा रोडवेज के नमूना-जांच किए गए डिपुओं (ईंधन खपत का लक्ष्य हासिल करने वाले कुरुक्षेत्र डिपो को छोड़कर) में डीजल की औसत खपत 2015-20 की अवधि के दौरान 4.67 और 4.97 किलोमीटर प्रति लीटर के मध्य थी। हालांकि, हरियाणा रोडवेज के सभी डिपुओं के लिए डीजल की औसत खपत 2018-19 में 4.73 किलोमीटर प्रति लीटर से थोड़ा सुधरकर 2019-20 में 4.79 किलोमीटर प्रति लीटर हो गई।

(अनुच्छेद 2.3.2.6)

नमूना-जांच किए गए सभी डिपुओं में हरियाणा रोडवेज बसों द्वारा निर्धारित किलोमीटर पूरी तरह से संचालित नहीं थे। 775.26 लाख निर्धारित किलोमीटरों का परिचालन न करने के परिणामस्वरूप ₹ 86.92 करोड़ की संभावित वसूली नहीं हुई। ये छूटे हुए किलोमीटर मुख्य रूप से परिचालन में बेड़े में कमी, परिचालन के लिए उपलब्ध बेड़े के कम उपयोग और कार्यशालाओं में बसों के लंबे समय तक रुकने के कारण थे।

(अनुच्छेद 2.3.2.7)

वॉल्वो बसों के परिचालन से लाभ 2015-18 के दौरान ₹ 2.27 करोड़ से बढ़कर ₹ 3.64 करोड़ हो गया किंतु 2018-19 में घटकर ₹ 1.42 करोड़ हो गया और 2019-20 में ₹ 0.84 करोड़ के घाटे में बदल गया। इन बसों का परिचालन 493 किलोमीटर प्रति बस प्रतिदिन से घटकर 382 किलोमीटर प्रति बस प्रतिदिन हो गया, जिससे लोगों को सेवा प्रदान करने के साथ-साथ परिचालन तथा वित्तीय निष्पादन प्रभावित हुआ।

(अनुच्छेद 2.3.3)

विभाग को बस चेसिस की खरीद तथा बसों के निर्माण की लागत पर बेड़ा योजना के अधिग्रहण के अंतर्गत ₹ 700.45 करोड़ के कुल बजट प्रावधान के विरुद्ध ₹ 542.97 करोड़ की राशि का अभ्यर्पण करना पड़ा। परिवहन विभाग/उच्च शक्तिप्राप्त क्रय समिति द्वारा तकनीकी विशिष्टताओं के अनिर्णय एवं अंतिम रूप न दिए जाने के कारण विभाग ने 2015-20 के दौरान 995 नई बसें चलाने के लक्ष्य के विरुद्ध केवल 450 साधारण बस चेसिस, 150 मिनी बसें और 18 सुपर लग्जरी बसें खरीदीं। इसके अलावा, इस अवधि के दौरान 1,613 बसों को अनुपयोगी घोषित कर दिया गया जिसके परिणामस्वरूप, परिचालन बेड़ा 2015-16 में 4,208 से घटकर 2019-20 में 3,592 रह गया।

(अनुच्छेद 2.4.1)

हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन द्वारा बसों के निर्माण के बाद बसों को उठाने में असामान्य देरी देखी गई। 642 फेब्रिकेटेड बसों में से 529 को सात दिनों के उपयुक्त समय के बाद भी डिपुओं द्वारा 10 और 333 दिनों के मध्य की देरी से उठाया गया था। इन बसों को समय पर न उठाने के कारण हरियाणा रोडवेज को 2015-19 की अवधि के दौरान ₹ 12.05 करोड़ के राजस्व की संभावित हानि हुई।

(अनुच्छेद 2.4.2)

लो फ्लोर स्टार बसों को समय से पहले बेकार घोषित करना देखा गया था। इन बसों को निर्धारित मानदण्डों अर्थात् सात लाख किलोमीटर के पूर्ण होने से पहले सड़क से हटाने के कारण विभाग को ₹ 3.33 करोड़ की संभावित हानि हुई।

(अनुच्छेद 2.4.3)

नमूना-जांच किए गए डिपुओं में हरियाणा रोडवेज द्वारा निर्धारित निवारक अनुरक्षण अनुसूची का पालन नहीं किया गया था। पांच डिपुओं में 'क' सर्विस करने में 30 प्रतिशत की कमी देखी गई थी। चार डिपुओं में 'ख' सर्विस के मामले में 30 प्रतिशत की कमी देखी गई थी।

(अनुच्छेद 2.5.1)

कार्यशालाओं में बसों को लंबे समय तक रोकने के कारण, सभी आठ नमूना-जांच किए गए डिपुओं को ₹ 4.23 करोड़ के राजस्व की संभावित हानि हुई। कार्यशाला में बसों को अधिक समय तक रखने का मुख्य कारण कार्यशालाओं में तकनीकी स्टाफ की कमी थी।

(अनुच्छेद 2.5.2)

प्रतिदिन श्रमशक्ति उत्पादकता 2015-16 में 71.25 किलोमीटर से घटकर 2019-20 में 50.88 किलोमीटर हो गई। इसके परिणामस्वरूप 2015-16 में प्रभावी किलोमीटर 4,589.29 लाख किलोमीटर से घटकर 2019-20 में 3,701.41 लाख किलोमीटर हो गए।

(अनुच्छेद 2.6)

नमूना-जांच किए गए डिपुओं में वर्ष 2018-19 एवं 2019-20 के दौरान सभी डिपुओं में निर्धारित मानदण्डों से अधिक ड्राइवरों की तैनाती की गई थी। आधिक्य सात से 351 ड्राइवरों के मध्य था और इसके परिणामस्वरूप 2018-20 के दौरान ₹ 34.88 करोड़ का निष्क्रिय वेतन भुगतान हुआ।

(अनुच्छेद 2.6.1)

हरियाणा रोडवेज के बस स्टैंडों पर दुकानों/बूथों को पट्टे पर देने के लिए व्यापक नीतिगत दिशा-निर्देशों में निर्धारित आंतरिक नियंत्रणों के अभाव के परिणामस्वरूप ₹ 1.15 करोड़ के सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर सहित पट्टा किराए की कम वसूली हुई।

(अनुच्छेद 2.8.1)

सरकार ने निर्णय लिया कि अंतर्राज्यीय मार्गों पर यातायात प्राप्ति ₹ 30 प्रति किलोमीटर से कम नहीं होनी चाहिए। यदि प्राप्ति ₹ 25 और ₹ 30 प्रति किलोमीटर के मध्य थी तो मुख्यालय की अनुमति आवश्यक थी। नमूना-जांच किए गए सभी डिपुओं में 459 बसों की यातायात प्राप्ति ₹ 25 से ₹ 30 प्रति किलोमीटर के मध्य थी। आगे, 393 बसों की प्राप्ति ₹ 25 प्रति किलोमीटर से कम थी। मामले पर विभाग की निष्क्रियता के परिणामस्वरूप ₹ 37.01 करोड़ की हानि हुई।

(अनुच्छेद 2.9)

नियामक विंग के महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणाम

नमूना-जांच किए गए आठ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में 14,567 वाहनों में से 2,879 वाहनों के मालिकों ने अप्रैल 2017 से मार्च 2020 के दौरान जुर्माने सहित ₹ 6.90 करोड़ के मोटर वाहन कर की देय राशि जमा नहीं की थी।

(अनुच्छेद 3.2.1)

132 गैर-परिवहन वाहनों, जो मूल रूप से नमूना-जांच किए गए पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों के अलावा अन्य पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों में पंजीकृत थे और नमूना-जांच किए गए पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों को हस्तांतरित कर दिए गए थे, के लिए मोटर वाहन कर मूल पंजीकरण के समय एक्स-शोरूम कीमतों पर नहीं लगाया गया था, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 56.50 लाख के मोटर वाहन कर की कम वसूली हुई।

(अनुच्छेद 3.4.2 (क))

560 वाहन एक्स-शोरूम कीमत से कम कीमत पर पंजीकृत किए गए थे जिसके परिणामस्वरूप ₹ 0.63 करोड़ के मोटर वाहन कर की कम वसूली हुई।

(अनुच्छेद 3.4.2 (ख))

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, अंबाला में कर संग्रहण प्वाइंट पर संगृहीत ₹ 9.99 करोड़ में से केवल ₹ 8.69 करोड़ की राशि खजाने में जमा की गई थी। ₹ 1.30 करोड़ की कम जमा राशि के जोखिम वाले समाधान संबंधी मुद्दे थे।

(अनुच्छेद 3.5)

12 पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों और दो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में अप्रैल 2018 और मार्च 2020 के मध्य जारी ₹ 4.81 करोड़ की 4,957 कम्प्यूटरीकृत नकद प्राप्तियों को उन्हीं व्यक्तियों द्वारा निरस्त कर दिया गया था, जिन्होंने प्राप्तियां सृजित की थीं। इसके परिणामस्वरूप कम्प्यूटरीकृत नकद प्राप्तियों को अनियमित रूप से रद्द कर दिया गया और दुर्विनियोजन की संभावना से इनकार नहीं किया जा सका।

(अनुच्छेद 3.6.3)

753 परिवहन वाहन मालिकों ने अपने वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीकरण नहीं करवाया। फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीकरण न होने के कारण निहितार्थ धन मूल्य ₹ 3.93 करोड़ था। इसके अलावा, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, कुरुक्षेत्र और कैथल में शैक्षणिक संस्थानों द्वारा 29 बसों का उपयोग किया जा रहा था, हालांकि इन बसों के फिटनेस प्रमाण-पत्र समाप्त हो गए थे जिससे स्कूल/कॉलेज जाने वाले बच्चों की सुरक्षा से समझौता किया गया।

(अनुच्छेद 3.7.1)

सिफारिशें

विभाग को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि:

- ❖ योजना बजट के साथ एकीकृत है और बजट का इष्टतम उपयोग किया गया है;
- ❖ निधियों का उपयोग केवल उस विशिष्ट उद्देश्य के लिए किया गया है जिसके लिए निधियां संस्वीकृत की गई थीं;
- ❖ बेड़े की संख्या बढ़ाने के लिए बस चेसिस की खरीद प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए आवश्यक कदम उठाए गए हैं;
- ❖ संबंधित डिपुओं द्वारा बसों की डिलीवरी समय पर स्वीकार की गई है;
- ❖ संबंधित डिपुओं द्वारा दुकानों को पट्टे पर देने से संबंधित अनुबंध/संविदा के नियमों और शर्तों का पालन किया जाना चाहिए; तथा

- ❖ घाटे को कम करने के लिए अंतर्राज्यीय रूट की बसों को लाभदायक रूटों पर चलाया गया है।
- ❖ संबंधित वाहन मालिकों से मोटर वाहन कर और फीस की बकाया राशि की वसूली के लिए कार्रवाई शुरू की गई है और चूककर्ताओं के विरुद्ध उचित कार्रवाई की गई है; तथा
- ❖ डीलरों से प्रेषण जमा करना और पंजीकरण समय पर जारी करना सुनिश्चित करने के लिए एक प्रभावी तंत्र स्थापित किया गया है।

अध्याय 1

प्रस्तावना

परिवहन विभाग की कार्यप्रणाली

अध्याय 1

1.1 प्रस्तावना

परिवहन विभाग, केंद्रीय मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (मोटर वाहन अधिनियम), केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989, हरियाणा मोटर वाहन अधिनियम, 2016 और हरियाणा मोटर वाहन नियम, 2016 के प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करता है। मोटर वाहन अधिनियम में राज्य सरकारों पर एक कुशल सार्वजनिक परिवहन प्रणाली प्रदान करने, वाहनों के पंजीकरण, ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने, सड़क परमिट, वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र और सड़क करों के संग्रहण की जिम्मेदारी निहित है। विभाग की प्रमुख प्राप्तियां¹ माल ढुलाई, स्टेज कैरिज, अनुबंध कैरिज और निजी सेवा वाहनों से आती हैं। वाहनों के पंजीकरण, परमिटों, वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्रों और मोटर वाहन करों के संग्रहण से संबंधित कार्य वाहन² एप्लिकेशन के माध्यम से किए जाते हैं। ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने और लाइसेंसों के नवीनीकरण से संबंधित कार्य सारथी³ एप्लिकेशन के माध्यम से किए जाते हैं।

हरियाणा रोडवेज (रोडवेज), राज्य सरकार का उपक्रम है, जिसे परिवहन विभाग के वाणिज्यिक विंग के रूप में नवंबर 1966 में गठित किया गया था, राज्य में यात्री परिवहन के लिए प्रमुख सेवा प्रदाता है। इसके पास 24 डिपुओं द्वारा संचालित लगभग 3,592 बसों (31 मार्च 2020 तक) का बेड़ा है, जिनमें से प्रत्येक की अध्यक्षता महाप्रबंधक द्वारा की जाती है और संबंधित डिपुओं के अंतर्गत 13 उप-डिपो कार्यरत हैं। ये सेवाएं राज्य के हर हिस्से के साथ-साथ पड़ोसी राज्यों के महत्वपूर्ण स्थलों के लिए प्रदान की जा रही हैं। 2015-20 की अवधि के दौरान बसों ने प्रतिदिन औसतन 11.64 लाख किलोमीटर की दूरी तय की। राज्य सरकार निजी ऑपरेटरों को भी सार्वजनिक परिवहन प्रदान करने की अनुमति देती है। सरकार ने कुछ मार्गों को विशेष रूप से रोडवेज के लिए और कुछ मार्गों को सहायक क्षेत्र में निजी ऑपरेटरों के लिए आरक्षित किया है। किराया संरचना सरकार द्वारा नियंत्रित होती है जो रोडवेज और निजी ऑपरेटरों दोनों के लिए समान है।

1.2 संगठनात्मक संरचना

प्रधान सचिव, परिवहन, परिवहन विभाग के प्रशासनिक प्रमुख हैं। परिचालन विंग की अध्यक्षता निदेशक, राज्य परिवहन द्वारा की जाती है जिसे राज्य सरकार द्वारा नियुक्त किया जाता है। निदेशक की सहायता के लिए मुख्यालय में दो अपर परिवहन आयुक्त और

¹ मोटर वाहनों पर कर, मोटर वाहनों के पंजीकरण के लिए फीस, ड्राइविंग लाइसेंस जारी करना और रोड परमिट आदि।

² वाहन, राष्ट्रीय परिवहन परियोजना के अंतर्गत प्रमुख ई-गवर्नेंस एप्लिकेशन है।

³ सारथी, राष्ट्रीय परिवहन परियोजना के अंतर्गत प्रमुख ई-गवर्नेंस एप्लिकेशन है।

छ: अधिकारी⁴ हैं, महाप्रबंधक क्षेत्रीय स्तर पर 24 डिपो का नेतृत्व करते हैं। प्रत्येक महाप्रबंधक संबंधित डिपो का समग्र प्रभारी होता है जो अपने डिपो में बेड़े के संचालन और नियंत्रण के लिए जिम्मेदार होता है।

बस बॉडी बिल्डिंग का संचालन मुख्य रूप से परिवहन विभाग के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत एक सरकारी कंपनी, हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन के माध्यम से किया जाता है।

राज्य परिवहन आयुक्त की अध्यक्षता वाली नियामक विंग सभी नीतिगत मामलों और लागू अधिनियमों एवं नियमों के प्रबंधन से संबंधित कार्य करती है। राज्य परिवहन आयुक्त की सहायता के लिए मुख्यालय स्तर पर एक सहायक परिवहन आयुक्त सहित सचिव और उप-मंडल अधिकारी होते हैं। प्रत्येक जिले में एक सचिव की अध्यक्षता में 22 क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों के कार्यालय हैं। परिवहन वाहनों के पंजीकरण, वाणिज्यिक वाहनों को परमिट जारी करने, ड्राइविंग लाइसेंस, कंडक्टर लाइसेंस जारी करने, विभिन्न करों के उद्ग्रहण एवं संग्रहण और लागू अधिनियम के प्रवर्तन हेतु क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी उत्तरदायी हैं। निजी उपयोग (गैर-परिवहन) के लिए वाहनों के पंजीकरण और ड्राइविंग लाइसेंस लर्नर/नियमित जारी करने के लिए 73 उप-मंडल अधिकारियों (सिविल) को पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकारियों के रूप में अधिसूचित किया गया है।

1.3 परिचालन और नियामक विंग के कार्य

परिचालन विंग के निम्नलिखित उत्तरदायित्व हैं:

- पुरानी बसों को हटाकर और लगजरी बसों सहित नई बसों को शामिल करके जनता को कुशल बस सेवाएं प्रदान करना;
- पर्यावरण के अनुकूल बसों की संरचना और पेश करना;
- निजी वाहनों के उपयोग को हतोत्साहित करने के लिए बड़े शहरों में सिटी बस सेवाएं प्रदान करना;
- आधुनिक बस टर्मिनलों, बस क्यू शेल्टर्स का निर्माण और कार्यशालाओं का आधुनिकीकरण करना;
- सूचना प्रौद्योगिकी आधारित निगरानी और नियंत्रण प्रणाली प्रदान करना; तथा
- ड्राइवरों और कंडक्टरों तथा अन्य कर्मचारियों को प्रशिक्षण प्रदान करना।

⁴ वरिष्ठ यांत्रिक अभियंता, संयुक्त परिवहन आयुक्त (तकनीकी), मुख्य लेखा अधिकारी, उप-परिवहन नियंत्रक (यातायात), उप-परिवहन नियंत्रक (योजना और संरचना), उड़न दस्ता अधिकारी (यातायात)।

नियामक विंग निम्नलिखित कार्य करता है:

- मोटर वाहनों का पंजीकरण;
- मोटर वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र जारी करना;
- परिवहन वाहनों को परमिट प्रदान करना/नवीकरण करना;
- ड्राइविंग और कंडक्टर लाइसेंस जारी करना;
- ड्राइविंग स्कूलों को लाइसेंस जारी करना;
- प्रदूषण जांच केन्द्रों को अनुमति प्रदान करना;
- स्टेज कैरिज योजनाएं⁵ बनाना;
- सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देना;
- करों और फीसों का संग्रहण; तथा
- मोटर वाहनों के चालकों द्वारा किए गए अपराधों के संबंध में प्रावधानों का प्रवर्तन।

1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निष्पादन लेखापरीक्षा यह निर्धारित करने के लिए की गई थी कि क्या:

- परिवहन सेवाएं प्रदान करने के लिए परिचालन और वित्तीय योजना विभाग द्वारा तैयार और कुशलतापूर्वक कार्यान्वित की गई थी;
- परिचालन विंग कुशल, किफायती, विश्वसनीय, सुरक्षित और पर्यावरण के अनुकूल परिवहन सेवाएं प्रदान कर रहा था;
- सरकारी राजस्व का उद्ग्रहण, निर्धारण, संग्रहण और प्रेषण मौजूदा अधिनियम/नियमों/प्रक्रियाओं के अनुसार कुशलतापूर्वक किया गया था;
- सड़क दुर्घटनाओं को कम करने और वाहनों से होने वाले प्रदूषण को कम करने के लिए प्रवर्तन कार्य कुशलतापूर्वक किए गए थे; तथा
- विभाग के कुशल कार्यचालन को सुनिश्चित करने के लिए विभाग में पर्याप्त आंतरिक नियंत्रण प्रणाली मौजूद थी।

⁵ हरियाणा में कुछ मार्गों पर बेरोजगार युवाओं की सहकारी समितियों को स्टेज कैरिज परमिट प्रदान करने की योजना।

1.5 लेखापरीक्षा मानदंड

निष्पादन लेखापरीक्षा निम्नलिखित अधिनियमों, नियमों, मानदंडों और समय-समय पर सरकार/प्रबंधन द्वारा जारी निर्देशों के प्रावधानों के संदर्भ में आयोजित की गई है:

परिचालन विंग

- राज्य सड़क परिवहन उपक्रम संघ⁶ द्वारा निर्धारित निष्पादन मानक और परिचालन मानदंड;
- प्रबंधन द्वारा निर्धारित भौतिक और वित्तीय लक्ष्य/मानदंड;
- विनिर्माताओं के विनिर्देश, बस के जीवन के लिए मानदंड, निवारक रखरखाव अनुसूची, ईंधन दक्षता मानदंड, आदि;
- भारत सरकार और राज्य सरकार के निर्देश तथा अन्य प्रासंगिक नियम और विनियम; और
- केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पुणे⁷ द्वारा निर्धारित निष्पादन मानकों के लिए अखिल भारतीय औसत।

नियामक विंग

- मोटर वाहन अधिनियम, 1988;
- केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989;
- वायु (प्रदूषण की रोकथाम और नियंत्रण) अधिनियम, 1981;
- हरियाणा मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 2016;
- हरियाणा मोटर वाहन कराधान नियम, 2016;
- हरियाणा सड़क सुरक्षा निधि नियम, 2018; तथा
- सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार तथा परिवहन विभाग, हरियाणा द्वारा समय-समय पर जारी अधिसूचनाएं, परिपत्र, आदेश, दिशानिर्देश, नियमावली।

⁶ राज्य सड़क परिवहन उपक्रम संघ, भारत सरकार के सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के तत्वावधान में कार्य करने वाला एक शीर्ष समन्वय निकाय है।

⁷ राज्य परिवहन उपक्रम प्रोफाइल और निष्पादन (2017-18)

1.6 लेखापरीक्षा का क्षेत्र और पद्धति

2015 से 2020 की अवधि के लिए निष्पादन लेखापरीक्षा सितंबर 2020 और अगस्त 2021 के मध्य आयोजित की गई थी। परिवहन विभाग का परिचालन विंग परिचालन दक्षता, वित्तीय प्रबंधन, किराया नीति, गैर-यातायात प्राप्तियों अर्थात् दुकानों एवं बूथों से प्राप्तियों और विभाग के शीर्ष प्रबंधन द्वारा निगरानी से संबंधित कार्य करता है। परिचालन विंग में 24⁸ डिपो थे, प्रत्येक डिपो महाप्रबंधक की अध्यक्षता में कार्य कर रहा था और संबंधित डिपो के अंतर्गत 13⁹ उप-डिपो कार्य कर रहे थे। लेखापरीक्षा जांच में निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन और 24 डिपो में से आठ¹⁰ डिपो के अभिलेखों की संवीक्षा शामिल थी, जिनका चयन मानदंड अर्थात् कोविड-19 महामारी को देखते हुए उच्चतम राजस्व संग्रहण जिले, सबसे प्रदूषित जिले और आसपास के जिले, के आधार पर किया गया था।

परिवहन विभाग का नियामक विंग सरकारी राजस्व के उद्ग्रहण, निर्धारण, संग्रहण और प्रेषण आदि से संबंधित कार्य करता है। नियामक विंग के संबंध में लेखापरीक्षा जांच में राज्य परिवहन आयुक्त, हरियाणा और 24 जिलों में से आठ¹¹ जिलों के अभिलेखों की संवीक्षा शामिल थी, जिनका चयन मानदंड अर्थात् कोविड-19 महामारी को देखते हुए उच्चतम राजस्व संग्रहण जिले, सबसे प्रदूषित जिले और आसपास के जिले, के आधार पर किया गया था। नियामक विंग की लेखापरीक्षा के दौरान 2015-16 से 2019-20 की अवधि के अभिलेखों की नमूना-जांच की गई थी और वाहन एप्लिकेशन पर डेटा के साथ प्रति सत्यापन किया गया।

चयनित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरण/क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण के डेटा की आपूर्ति सेंटर फॉर डाटा मैनेजमेंट एंड एनालिटिक्स, भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के कार्यालय द्वारा की गई थी और चयनित इकाइयों के अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान तथ्यों एवं आंकड़ों को 15 मानकों पर सत्यापित किया गया था। इन 15 मानकों के आधार पर लेखापरीक्षा परिणामों को प्रतिवेदन में उपयुक्त स्थानों पर शामिल किया गया है। इसके अलावा, नियमित लेखापरीक्षा के दौरान देखे गए चयनित जिले से संबंधित इसी तरह के लेखापरीक्षा परिणामों को भी प्रतिवेदन में शामिल किया गया है।

⁸ अंबाला, भिवानी, चंडीगढ़, चरखी दादरी, दिल्ली, फरीदाबाद, फतेहाबाद, फरीदाबाद (सिटी बस सेवा), हिसार, झज्जर, जींद, कैथल, करनाल, कुरुक्षेत्र, नारनौल, नूंह, पलवल, पंचकुला, पानीपत, रेवाड़ी, रोहतक, सिरसा, सोनीपत और यमुनानगर।

⁹ असंध, बहादुरगढ़, डबवाली, गोहाना, हांसी, कालका, लोहारू, नारायणगढ़, नरवाना, पेहोवा, सफीदों, टोहाना और तोशाम।

¹⁰ (i) अंबाला, (ii) फरीदाबाद, (iii) गुरुग्राम, (iv) कैथल, (v) करनाल, (vi) कुरुक्षेत्र, (vii) पंचकुला और (viii) यमुना नगर।

¹¹ (i) अंबाला, (ii) फरीदाबाद, (iii) गुरुग्राम, (iv) कैथल, (v) करनाल, (vi) कुरुक्षेत्र, (vii) पंचकुला और (viii) यमुना नगर।

हरियाणा सरकार के प्रधान सचिव, परिवहन विभाग, परिवहन आयुक्त और निदेशक के कार्यालय के अधिकारियों के साथ दिनांक 4 सितंबर 2020 को एंटी कांफ्रेंस आयोजित की गई थी, जिसमें लेखापरीक्षा पद्धति, कार्यक्षेत्र, उद्देश्यों और मानदंडों पर चर्चा की गई और अंतिम रूप दिया गया था। निष्पादन लेखापरीक्षा के मध्यावधि मूल्यांकन के लिए प्रधान सचिव, हरियाणा सरकार, परिवहन विभाग के साथ दिनांक 25 फरवरी 2021 को एक बैठक भी आयोजित की गई थी।

हरियाणा सरकार के प्रधान सचिव, परिवहन विभाग, अपर परिवहन आयुक्त के साथ परिवहन विभाग के अधिकारियों के साथ दिनांक 3 दिसंबर 2021 को एग्जिट कांफ्रेंस आयोजित की गई थी जिसमें लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर चर्चा की गई थी। एग्जिट कांफ्रेंस के विचार-विमर्श और लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के उत्तरों को प्रतिवेदन में उचित रूप से शामिल किया गया है। तथापि, विभाग ने लेखापरीक्षा परिणामों का कोई औपचारिक उत्तर प्रस्तुत नहीं किया।

1.7 लेखापरीक्षा परिणामों का संगठन

अध्याय 2 में परिवहन विभाग के परिचालन विंग से संबंधित लेखापरीक्षा परिणामों को शामिल किया गया है। अध्याय 3 में नियामक विंग से संबंधित लेखापरीक्षा परिणामों को शामिल किया गया है तथा अध्याय 4 आंतरिक नियंत्रण पर है और अध्याय 5 लेखापरीक्षा निष्कर्षों से संबंधित है।

अध्याय 2

वित्तीय और परिचालन निष्पादन

अध्याय 2

वित्तीय और परिचालन निष्पादन

2.1 वित्तीय स्थिति और कार्यचालन परिणाम

2015-20 की पांच वर्षों की अवधि के लिए रोडवेज की वित्तीय स्थिति की गणना नहीं की जा सकी क्योंकि प्रपत्र लेखे 2015-16 से बकाया हैं। विभाग द्वारा 08 सितंबर 2021 को लेखापरीक्षा को प्रस्तुत किए गए 2015-16 के प्रपत्र लेखों में निष्पादन लेखापरीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अस्थायी कार्यचालन परिणामों की तुलना में कुछ विसंगतियां थीं। एक समान दृष्टिकोण अपनाने और राजस्व प्राप्तियों एवं व्यय, परिचालन राजस्व व्यय और अन्य घटकों का तुलनीय मूल्यांकन करने के लिए प्रत्येक डिपो के महाप्रबंधक से प्राप्त मासिक कार्यचालन परिणामों के आधार पर निदेशक राज्य परिवहन कार्यालय द्वारा संकलित 2015-16 से 2019-20 की अवधि के लिए विभिन्न वित्तीय और परिचालन मानकों पर डेटा का विश्लेषण के लिए उपयोग किया गया था, जैसा कि **तालिका 2.1** में दिया गया है।

तालिका 2.1: 2015-20 की अवधि के लिए अनंतिम कार्यचालन परिणाम

| क्र.सं. | विवरण | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 |
|---------|----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 1 | कुल राजस्व ¹ | 1,254.01 | 1,265.13 | 1,273.42 | 1,189.53 | 1,105.77 |
| 2 | परिचालन राजस्व ² | 1,152.96 | 1,160.29 | 1,151.20 | 1,082.35 | 998.84 |
| 3 | कुल व्यय | 1,740.63 | 1,862.86 | 1,948.39 | 2,038.15 | 1,979.73 |
| 4 | परिचालन व्यय ³ | 1,688.02 | 1,809.71 | 1,885.83 | 1,959.80 | 1,899.47 |
| 5 | परिचालन हानि (4-2) | 535.06 | 649.42 | 734.63 | 877.45 | 900.63 |
| 6 | वर्ष की हानि (3-1) | 486.62 | 597.73 | 674.97 | 848.62 | 873.96 |
| 7 | संचित हानि | 3,767.02 | 4,364.75 | 5,039.72 | 5,888.34 | 6,762.29 |
| 8 | नियत लागत | | | | | |
| | (i) कार्मिक लागत ⁴ | 786.35 | 830.83 | 890.61 | 922.77 | 1,060.71 |
| | (ii) मूल्यहास | 42.75 | 40.75 | 43.36 | 43.75 | 43.75 |
| | (iii) ब्याज | 37.50 | 38.50 | 38.15 | 38.50 | 38.50 |
| | (iv) अन्य नियत लागत ⁵ | 195.55 | 210.68 | 223.68 | 230.42 | 240.83 |
| | कुल नियत लागत | 1,062.15 | 1,120.76 | 1,195.80 | 1,235.44 | 1,383.79 |
| 9 | परिवर्तनीय लागत | | | | | |
| | (i) ईंधन - डीजल | 465.89 | 522.23 | 516.73 | 568.03 | 486.07 |

1 वित्त लेखों के आंकड़े और तालिका में शामिल डेटा मेल नहीं खाते क्योंकि निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा ने समेकित मासिक कार्यचालन परिणामों के आधार पर डेटा की आपूर्ति की जो निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा द्वारा 2015-20 की अवधि के लिए संकलित किए गए थे।

2 परिचालन राजस्व में टिकटों की बिक्री, अग्रिम बुकिंग, पास और सीजन टिकट, रियायती पासों की प्रतिपूर्ति आदि शामिल हैं।

3 परिचालन व्यय में डीजल, ओवरटाइम, स्पेयर पार्ट्स, मरम्मत एवं रखरखाव, वेतन एवं मजदूरी, मोटर वाहन कर आदि पर व्यय शामिल हैं।

4 वेतन और मजदूरी।

5 अनुग्रहपूर्वक राशि, मोटर वाहन कर और दिशा शुल्क, आदि।

| क्र.सं. | विवरण | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 |
|----------------------------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|
| | (ii) टायर एवं ट्यूब, तेल और स्पेयर पार्ट्स | 76.52 | 78.82 | 74.63 | 68.19 | 71.96 |
| | (iii) अन्य परिवर्तनीय लागत ⁶ | 136.07 | 141.05 | 161.23 | 166.49 | 37.91 ⁷ |
| कुल परिवर्तनीय लागत | | 678.48 | 742.10 | 752.59 | 802.71 | 595.94 |
| 10 | प्रभावी किलोमीटर परिचालित (लाख में) | 4,589.28 | 4,601.87 | 4,299.96 | 4,053.07 | 3,701.41 |
| 11 | प्रति किलोमीटर आय (₹ में) (1/10) | 27.32 | 27.49 | 29.61 | 29.35 | 29.87 |
| 12 | प्रति किलोमीटर नियत लागत (₹ में) (8/10) | 23.15 | 24.35 | 27.81 | 30.48 | 37.39 |
| 13 | परिवर्तनीय लागत प्रति किलोमीटर (₹ में) (9/10) | 14.78 | 16.13 | 17.50 | 19.81 | 16.10 |
| 14 | लागत प्रति किलोमीटर (₹ में) (3/10) | 37.93 | 40.48 | 45.31 | 50.29 | 53.49 |
| 15 | शुद्ध हानि प्रति किलोमीटर (₹ में) (14-11) | 10.61 | 12.99 | 15.70 | 20.94 | 23.62 |
| 16 | यातायात राजस्व प्रति किलोमीटर (₹ में) (2/10) | 25.12 | 25.21 | 26.77 | 26.70 | 26.99 |
| 17 | परिचालन हानि प्रति किलोमीटर (₹ में) (5/10) | 11.66 | 14.11 | 17.08 | 21.65 | 24.33 |

हरियाणा रोडवेज का कुल राजस्व 2015-16 में ₹ 1,254.01 करोड़ से मामूली रूप से बढ़कर 2017-18 में ₹ 1,273.42 करोड़ हो गया और उसके बाद राजस्व 2018-19 में घटकर ₹ 1,189.53 करोड़ रह गया तथा 2019-20 में और घटकर ₹ 1,105.77 करोड़ रह गया। 2015-16 से 2018-19 के दौरान कुल व्यय में निरंतर वृद्धि देखी गई और वर्ष 2019-20 के दौरान मामूली कमी आई। रोडवेज को सभी वर्षों में घाटा हुआ और 2015-20 के दौरान संचित घाटा ₹ 3,767.02 करोड़ से बढ़कर ₹ 6,762.29 करोड़ हो गया। घाटे में वृद्धि के कारणों में वाहन उत्पादकता में कमी (*अनुच्छेद 2.3.2.2*), घटते लोड फैक्टर (*अनुच्छेद 2.3.2.3*), अतिरिक्त परिचालन कर्मचारियों की तैनाती के कारण श्रमशक्ति लागत में वृद्धि (*अनुच्छेद 2.6*) और बस का किराया रोडवेज की बढ़ती परिचालन लागत के अनुरूप न होना (*अनुच्छेद 2.7*) थे।

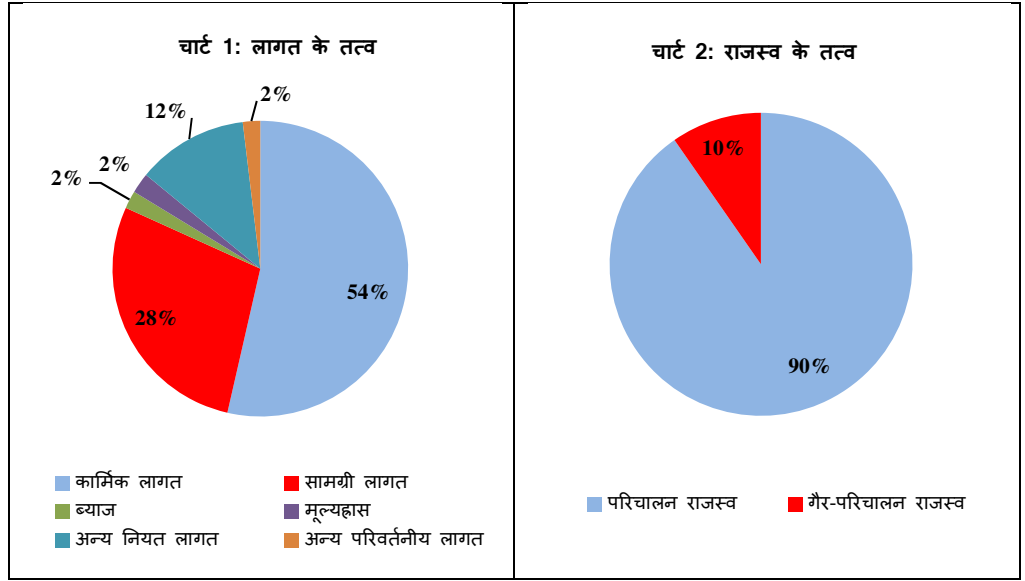
एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों एवं आंकड़ों की पुष्टि की।

2.1.1 लागत और राजस्व के तत्व

कार्मिक लागत और सामग्री लागत, लागत के प्रमुख तत्व हैं। 2019-20 के लिए लागत और राजस्व का विभाजन क्रमशः *चार्ट 1 और चार्ट 2* में दिया गया है।

⁶ ओवरटाइम (नवंबर 2018 तक), यात्रा भत्ता और बस इंजनों की ओवरहालिंग।

⁷ 2018-19 से 2019-20 तक अन्य परिवर्तनीय लागतों में तेज गिरावट का कारण नवंबर 2018 से ओवरटाइम नीति को समाप्त करना था।



2.2 निधि प्रबंधन

2.2.1 राजस्व प्राप्ति एवं राजस्व व्यय की प्रवृत्ति

परिवहन विभाग के परिचालन विंग की आय का मुख्य स्रोत परिचालन राजस्व है जो टिकटों की बिक्री, अग्रिम बुकिंग, पास एवं सीजन टिकट, रियायती पास के विरुद्ध प्रतिपूर्ति आदि के कारण प्राप्त होता है। 2015-20 की अवधि के दौरान परिचालन विंग (परिवहन विभाग) के बजट अनुमानों और वास्तविक प्राप्तियों के विवरण **तालिका 2.2** में दिए गए हैं।

तालिका 2.2: परिचालन विंग के बजट अनुमानों और वास्तविक प्राप्तियों के विवरण

(₹ करोड़ में)

| वर्ष | परिवहन विभाग द्वारा वित्त विभाग को प्रस्तुत अनुमानित प्राप्तियां | वित्त विभाग द्वारा अनुमोदित बजट अनुमान | वास्तविक प्राप्तियां | कमी (प्रतिशत में) | परिचालन राजस्व (वास्तविक प्राप्तियों के विरुद्ध प्रतिशत में) |
|---------|--|--|----------------------|-------------------|--|
| 2015-16 | 1,325.00 | 1,450.00 | 1,254.01 | 195.99 (14) | 1,152.96 (92) |
| 2016-17 | 1,370.00 | 1,865.00 | 1,265.13 | 599.87 (32) | 1,160.96 (92) |
| 2017-18 | 1,365.00 | 1,970.00 | 1,273.42 | 696.58 (35) | 1,151.20 (90) |
| 2018-19 | 1,480.00 | 2,000.00 | 1,189.53 | 810.47 (41) | 1,082.35 (91) |
| 2019-20 | 1,345.00 | 2,000.00 | 1,105.77 | 894.23 (45) | 998.84 (90) |
| कुल | 6,885.00 | 9,285.00 | 6,087.86 | 3,197.14 (34) | 5,546.31 (91) |

स्रोत: बजट दस्तावेज और वास्तविक प्राप्तियों के संबंध में निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा द्वारा प्रदान की गई जानकारी।

2015-20 के दौरान वास्तविक प्राप्तियां ₹ 1,254.01 करोड़ से घटकर ₹ 1,105.77 करोड़ रह गईं और बजट अनुमानों पर वास्तविक प्राप्तियों में कमी 2015-16 में 14 प्रतिशत से बढ़कर 2019-20 में 45 प्रतिशत हो गई। परिचालनों से प्राप्त राजस्व, जो प्राप्तियों का मुख्य स्रोत है, भी इसी अवधि के दौरान ₹ 1,152.96 करोड़ से घटकर ₹ 998.84 करोड़ रह गया। प्रत्येक वर्ष वित्त विभाग द्वारा निर्धारित प्राप्तियों का बजट अनुमान परिवहन विभाग द्वारा अनुमानित प्राप्तियों से काफी अधिक था। पांच वर्ष की अवधि के दौरान परिवहन विभाग द्वारा ₹ 6,885 करोड़

की अनुमानित प्राप्ति के विरुद्ध वित्त विभाग ने ₹ 9,285 करोड़ की बजट प्राप्ति का अनुमान लगाया, जबकि वास्तविक प्राप्ति ₹ 6,087.86 करोड़ (बजट अनुमान से 34 प्रतिशत कम) थी। वित्त विभाग द्वारा प्राप्तियों के उच्च अनुमान का औचित्य अभिलेख में उपलब्ध नहीं था।

2015-20 की अवधि के दौरान परिचालन विंग (परिवहन विभाग) के बजट अनुमान और वास्तविक राजस्व व्यय का विवरण **तालिका 2.3** में दिया गया है।

तालिका 2.3: बजट अनुमानों और वास्तविक राजस्व व्यय के विवरण

(₹ करोड़ में)

| वर्ष | बजट अनुमान | वास्तविक व्यय | बचत (प्रतिशत में) |
|------------|------------------|-----------------|----------------------|
| 2015-16 | 2,029.53 | 1,740.63 | 288.90 (14) |
| 2016-17 | 2,149.43 | 1,862.86 | 286.57 (13) |
| 2017-18 | 2,240.79 | 1,948.39 | 292.40 (13) |
| 2018-19 | 2,253.20 | 2,038.15 | 215.05 (10) |
| 2019-20 | 2,296.30 | 1,979.73 | 316.57 (14) |
| कुल | 10,969.25 | 9,569.76 | 1,399.49 (13) |

स्रोत: बजट दस्तावेज और वास्तविकों के संबंध में निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा द्वारा प्रदान की गई जानकारी।

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि वास्तविक व्यय 2015-20 की अवधि के दौरान बजट अनुमानों से कम था और इसी अवधि के दौरान बचत 10 से 14 प्रतिशत के मध्य थी।

वास्तविकों से बजट अनुमानों के विचलन, प्राप्ति और व्यय दोनों के लिए बड़े थे। पांच वर्षों की अवधि के दौरान बजट प्राप्तियों के मध्य ₹ 3,197.14 करोड़ का अंतर था जबकि बजटीय व्यय और वास्तविक व्यय के मध्य का अंतर ₹ 1,399.49 करोड़ था।

2.2.2 योजना

लोगों की बढ़ती मांगों से निपटने के लिए कुशल और प्रभावी परिवहन सेवाएं प्रदान करने के लिए परिवहन विभाग के लिए उपयुक्त नीति और कार्यक्रम तैयार करना आवश्यक था।

विभाग में दीर्घकालिक/अल्पकालिक योजना तैयार करने से संबंधित अभिलेख उपलब्ध नहीं थे। एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि विभाग द्वारा अल्पकालिक/दीर्घकालिक योजनाएं तैयार नहीं की जा रही थीं और भविष्य में अपने उद्देश्यों/लक्ष्यों की बेहतर उपलब्धि के लिए इन्हें तैयार करने का आश्वासन दिया। परिणामस्वरूप, बेड़े की संवर्द्धन, मरम्मत एवं अनुरक्षण गतिविधियों, परिचालन निष्पादन तथा निगरानी में कमियां थीं, जैसा कि अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

परिचालन निष्पादन पर असर डालने वाले प्रमुख घटकों पर बजट का उपयोग **तालिका 2.4** में दिया गया है।

तालिका 2.4: 2015-20 के दौरान प्रमुख घटकों के संबंध में बजट अनुमान और वास्तविक व्यय

(₹ करोड़ में)

| घटक | बजट अनुमान | वास्तविक व्यय | अव्ययित राशि (प्रतिशत में) |
|-----------------|-----------------|---------------|----------------------------|
| चेसिस की खरीद | 700.45 | 157.48 | 542.97 (78) |
| प्रमुख कार्य | 475.00 | 459.75 | 15.25 (3) |
| मशीनरी और उपकरण | 5.50 | 1.30 | 4.20 (76) |
| कुल | 1,180.95 | 618.53 | 562.42(48) |

चेसिस, प्रमुख कार्यों, मशीनरी और उपकरणों की खरीद के लिए अनुमानित बजट के विरुद्ध 48 प्रतिशत की बचत हुई। योजना के अभाव में, विभाग बसों की परिचालन आवश्यकता का अनुमान लगाने और बस बेड़े को सड़क योग्य स्थिति में रखने के लिए आवश्यक निधियों के आबंटन के बाद पर्याप्त सड़क योग्य बस बेड़े की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं कर सका। इसके साथ ही, बस की चेसिस की खरीद को अंतिम रूप देने में देरी के परिणामस्वरूप बजट आवंटन का कम उपयोग हुआ, जिसकी चर्चा **अनुच्छेद 2.4.1** में विस्तार से चर्चा की गई है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों एवं आंकड़ों की पुष्टि की। तथापि, इस संबंध में विभाग का उत्तर प्रतीक्षित है (जनवरी 2022)।

विभाग को योजना और निधि प्रबंधन में सुधार की आवश्यकता है।

2.2.3 निधियों का विचलन

हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन की स्थापना हरियाणा रोडवेज के विभिन्न डिपो की बसों की बाँटी बनाने के लिए की गई थी। उच्च शक्तिप्राप्त क्रय समिति द्वारा बस चेसिस की खरीद को अंतिम रूप दिया जाता है और निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा, चंडीगढ़ द्वारा संसाधित किया जाता है और बस चेसिस को चेसिस विनिर्माता से सीधे बाँटी फैब्रिकेशन कार्य के लिए हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन के सुपुर्द किया जाता है और बाद में तैयार की गई बसों को परिचालन के लिए निदेशक, राज्य परिवहन हरियाणा के आबंटन के अनुसार डिपो के सुपुर्द किया जाता है।

जवाहर लाल नेहरू शहरी नवीकरण मिशन योजना, जिसमें हरियाणा में केवल फरीदाबाद को शामिल किया गया था, को 3 दिसंबर 2005 को शुरू किया गया था और 31 मार्च 2014 को बंद कर दिया गया था। परिवहन विभाग द्वारा विशिष्ट उद्देश्यों अर्थात् जवाहर लाल नेहरू शहरी नवीकरण मिशन के अंतर्गत बसों की खरीद (₹ 8.50 करोड़), इलेक्ट्रिक बस टिकटिंग मशीन की खरीद (₹ एक करोड़) और बस स्टैंड का कम्प्यूटरीकरण (₹ 0.92 करोड़), कंप्रेसड नेचुरल गैस बसों की खरीद (₹ 4.41 करोड़), आदि के लिए अप्रैल 2008 और फरवरी 2014 के मध्य की अवधि के दौरान ₹ 32.02 करोड़ प्राप्त किए गए थे। प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में इन निधियों को चूक से बचाने के लिए समय-समय पर इन निधियों को हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन की बहियों में रखा गया था। 31 मार्च 2019 तक, हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग

कॉर्पोरेशन के पास ₹ 32.02 करोड़ की शेष राशि थी जिसे बैंकों के पास सावधि जमा में रखा गया था जैसा कि **परिशिष्ट I** में दर्शाया गया है।

वर्ष 2019-21 के दौरान ₹ 32.02 करोड़ में से परिवहन विभाग की ओर से हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉर्पोरेशन द्वारा कंप्यूटर हार्डवेयर की खरीद, एसी वॉल्वो बसों की खरीद, मर्सिडीज बेंज बसों और मिनी बसों के मोबिलाइजेशन अग्रिम के लिए ₹ 21.97 करोड़ की राशि खर्च की गई थी जैसा कि **परिशिष्ट II** में दिया गया है।

लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया (अगस्त 2021) कि अप्रैल 2008 और फरवरी 2014 के मध्य की अवधि के दौरान विशिष्ट उद्देश्य के लिए ₹ 32.02 करोड़ की निधियां प्राप्त हुई थी जिनमें से ₹ 21.97 करोड़ का उपयोग मई 2019 और जून 2020 के मध्य उस उद्देश्य, जिसके लिए निधियां प्रदान की गई थी, के अलावा अन्य उद्देश्य के लिए किया गया था। समय पर निधियों का उपयोग न करने और निधियों को जिस प्रयोजन के लिए दिया गया था, उसके अलावा अन्य प्रयोजनों के लिए विपथित करने के कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। अव्ययित शेष, जिसे ब्याज सहित अनुदान संस्वीकृत करने वाले प्राधिकारी को लौटाना आवश्यक है, अभी भी सावधि जमा में पड़ा हुआ है।

इन निधियों के लिए संस्वीकृतियों और उपयोगिता प्रमाण-पत्रों की प्रतियां अगस्त 2021 में और फिर जनवरी 2022 में निदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा, चंडीगढ़ के कार्यालय से मांगी गई थी। तथापि, सूचना प्राप्त नहीं हुई थी। फलस्वरूप इन अप्रयुक्त निधियों को संबंधित अनुदानों के लिए संस्वीकृतियों और उपयोगिता प्रमाण-पत्रों से जोड़ने की लेखापरीक्षा में जांच नहीं की जा सकी थी।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने आश्वासन दिया कि लेखापरीक्षा को सूचित करते हुए मामले की जांच की जाएगी। जांच के परिणामों को संप्रेषित करने वाले विभाग से कोई और प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है (जनवरी 2022)।

विभाग को निधियों के विपथन को रोकने के लिए कदम उठाने और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि निधियों का उपयोग केवल उस विशिष्ट उद्देश्य के लिए किया जाता है जिसके लिए निधियां प्राप्त की गई थी।

2.3 कुशल, किफायती, विश्वसनीय, सुरक्षित तथा पर्यावरण के अनुकूल परिवहन सेवाएं प्रदान करना

2.3.1 सार्वजनिक परिवहन में रोडवेज की हिस्सेदारी

2015-20 की अवधि के लिए राज्य में सार्वजनिक परिवहन की हिस्सेदारी के विवरण **तालिका 2.5** में दिए गए हैं।

तालिका 2.5: राज्य में सार्वजनिक परिवहन का विवरण

| क्रमांक | विवरण | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 |
|---------|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1 | वर्ष के अंत में धारित रोडवेज बसें | 4,208 | 4,122 | 4,142 | 3,843 | 3,592 |
| 2. | किलोमीटर योजना पर किराये की बसें | - | - | - | - | 462 |
| 3 | वर्ष के अंत में धारित निजी स्टेज कैरिज बसें | 859 | 1,041 | 1,157 | 1,192 | 1,192 |
| 4 | सार्वजनिक परिवहन के लिए कुल बसें (1+2+3) | 5,067 | 5,163 | 5,299 | 5,035 | 5,246 |
| 5 | रोडवेज का प्रतिशतता हिस्सा | 83.05 | 79.84 | 78.17 | 76.33 | 77.28 |
| 6. | निजी ऑपरेटरों का प्रतिशतता हिस्सा | 16.95 | 20.16 | 21.83 | 20.67 | 22.72 |
| 7 | अनुमानित जनसंख्या (लाख में) | 273.18 | 277.12 | 280.98 | 284.80 | 288.55 |
| 8. | प्रति एक लाख जनसंख्या पर कुल बसों के लिए वाहन घनत्व (क्रमांक 4/7) | 18.55 | 18.63 | 18.86 | 17.68 | 18.18 |
| 9 | प्रति एक लाख जनसंख्या पर रोडवेज बस (किलोमीटर योजना पर किराये की बसों सहित) का वाहन घनत्व {क्रमांक (1+2)/7} | 15.40 | 14.87 | 14.74 | 13.49 | 14.05 |

स्रोत: निदेशक, राज्य परिवहन द्वारा प्रदान किए गए आंकड़े।

2015-20 की अवधि के दौरान 4,500 बसों के स्वीकृत बेड़े के मुकाबले, हरियाणा रोडवेज द्वारा प्रदान की गई उपलब्ध बसें 4,208 से घटकर 3,592 हो गईं। तथापि, हरियाणा रोडवेज ने 2019-20 में किलोमीटर योजना पर 462 बसों को किराये पर लेकर परिचालित बसों की संख्या में वृद्धि की, इस प्रकार उपलब्ध बसों की संख्या 4,054 हो गई जो अभी भी स्वीकृत बेड़े की संख्या से 446 बसें कम थी। इसके अलावा, जनता के लिए बस सेवा की उपलब्धता में कमी आई और परिचालन की मात्रा 2015-16 में 4,589.28 लाख प्रभावी किलोमीटर से घटकर 2019-20 में 3,701.41 लाख प्रभावी किलोमीटर हो गई जैसा कि **अनुच्छेद 2.1** में चर्चा की गई है, हालांकि प्राइवेट स्टेज कैरिज बसों की संख्या 859 (2015-16) से बढ़कर 1,192 (2019-20) हो गई। परिणामस्वरूप, 2015-16 से 2019-20 की अवधि के दौरान रोडवेज का प्रतिशतता हिस्सा 83.05 प्रतिशत से घटकर 77.28 प्रतिशत रह गया।

रोडवेज बसों की उपलब्धता प्रति लाख जनसंख्या पर 2015-16 में 15.40 से घटकर 2018-19 में 13.49 हो गई। किलोमीटर योजना पर 462 बसों को किराये पर लेने के कारण वर्ष 2019-20 में ये बढ़कर 14.05 बसें हो गई। इस प्रकार, रोडवेज को जनता को पर्याप्त परिवहन सेवा प्रदान करने के अपने उद्देश्य को पूरी तरह से प्राप्त करने में कठिनाइयों का सामना करना पड़ा।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि की।

2.3.2 परिचालन निष्पादन

विभाग के परिचालन निष्पादन का मूल्यांकन विभिन्न मापदंडों जैसे क्षमता उपयोग, वाहन उत्पादकता, भार घटक, ईंधन लागत तथा वाहनों की मरम्मत एवं रखरखाव पर किया गया था। इस संबंध में लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर आगामी अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:

2.3.2.1 बेड़े की संख्या तथा आयु रूपरेखा

राज्य सरकार ने निर्धारित (मई 2013) किया था कि आठ वर्ष पुरानी और सात लाख किलोमीटर की दूरी तय करने वाली बसों को अनुपयोगी किया जाना चाहिए। बसों को समय से पहले अनुपयोगी घोषित करने के मामले में राज्य सरकार की अनुमति अपेक्षित थी। मार्च 2020 तक रोडवेज के पास 3,592 बसों का बेड़ा था। पांच वर्षों (2015-20) के दौरान रोडवेज की बसों के बेड़े की संख्या तथा आयु रूपरेखा के साथ-साथ ब्रेक-डाउन की संख्या, मरम्मत एवं रखरखाव की लागत और प्रति बस मरम्मत की औसत लागत का संक्षिप्त विवरण **तालिका 2.6** में दिया गया है।

तालिका 2.6: बसों के बेड़े तथा आयु रूपरेखा का वर्ष-वार विवरण

| क्रमांक | विवरण | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 |
|---------|---|----------|----------|----------|---------|----------|
| 1. | वर्ष के आरंभ में बसों की कुल संख्या | 4,212 | 4,208 | 4,122 | 4,142 | 3,843 |
| 2. | वर्ष के दौरान अतिरिक्त | 180 | 193 | 269 | 183 | 168 |
| 3. | वर्ष के दौरान रद्द की गई बसें | 184 | 279 | 249 | 482 | 419 |
| 4. | वर्ष के अंत तक रखी गई बसें (1+2-3) | 4,208 | 4,122 | 4,142 | 3,843 | 3,592 |
| 5. | बसों की औसत संख्या | 4,210 | 4,165 | 4,132 | 3,993 | 3,718 |
| 6. | आठ वर्ष से अधिक पुरानी बसों की संख्या (क्रमांक 4 में से) | 82 | 102 | 194 | 220 | 582 |
| 7. | ब्रेक डाउन की संख्या | 4,118 | 5,034 | 4,817 | 4,784 | 4,841 |
| 8. | मरम्मत एवं रखरखाव की लागत (₹ लाख में) | 8,392.75 | 8,733.18 | 8,347.15 | 7,817.8 | 8,072.26 |
| 9. | प्रति बस मरम्मत एवं रखरखाव की औसत लागत (₹ लाख में) (8/5) | 1.99 | 2.10 | 2.02 | 1.96 | 2.17 |
| 10. | प्रति बस ब्रेक डाउन की औसत संख्या (क्रमांक 7/क्रमांक 5) | 0.978 | 1.209 | 1.166 | 1.198 | 1.302 |

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है कि बसों की औसत संख्या 2015-16 में 4,210 से धीरे-धीरे घटकर 2019-20 में 3,718 रह गई। साथ ही, 2015-20 की अवधि के दौरान आठ वर्ष से अधिक पुरानी बसों की संख्या 82 से धीरे-धीरे बढ़कर 582 हो गई। इसी अवधि के दौरान मरम्मत की औसत लागत ₹ 1.99 लाख से बढ़कर ₹ 2.17 लाख प्रति बस हो गई। पुरानी बसों की संख्या में वृद्धि के परिणामस्वरूप इस अवधि के दौरान ब्रेकडाउन की औसत संख्या प्रति बस बढ़कर 1.3 हो गई, जो 2015-16 से प्रति बस ब्रेकडाउन पर 33.13 प्रतिशत की वृद्धि को दर्शाता है। बसों द्वारा कवर किए गए प्रभावी किलोमीटर 2016-17 में 4,601.87 लाख किलोमीटर से घटकर 2019-20 में 3,701.41 किलोमीटर रह गए।

2015-20 की अवधि के दौरान, राज्य सरकार ने चैसिस की खरीद तथा बस बाँडी के निर्माण के लिए ₹ 700.45 करोड़ संस्वीकृत किए लेकिन विभाग उक्त राशि से केवल ₹ 157.48 करोड़ का ही उपयोग कर सका। नए बेड़े को शामिल न करने का मुख्य कारण विभाग की दुविधा तथा तकनीकी विशिष्टताओं को अंतिम रूप देने में विफलता थी जैसा कि अनुवर्ती **अनुच्छेद 2.4.1** में वर्णित है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने तथ्यों एवं आंकड़ों की पुष्टि की और बताया कि हरियाणा सरकार की नई पहल के अनुसार जहां दैनिक यात्रा बहुत अधिक होने की उम्मीद नहीं है तथा इन पुरानी बसों की क्षमता के अनुरूप है और सामाजिक दायित्वों को पूरा करने विशेष रूप से सरकारी स्कूलों की छात्राओं को लाने-ले जाने के लिए बसों को सेवामुक्त करने की समय अवधि को संशोधित करके आठ वर्ष के स्थान पर 10 वर्ष कर दिया गया है। विभाग का उत्तर लेखापरीक्षा मुद्दे से संबंधित नहीं था जो कम दूरी की यात्राओं के अलावा नियमित संचालन में उपयोग की जा रही अधिक उम्र की बसों के लिए मरम्मत की बढ़ी हुई लागत और ब्रेकडाउन से संबंधित था।

2.3.2.2 वाहन उत्पादकता

वाहन उत्पादकता का तात्पर्य एक वर्ष में प्रतिदिन प्रत्येक बस द्वारा तय किए गए औसत किलोमीटर से है। विभाग की वाहन उत्पादकता तथा आठ वर्ष से अधिक आयु के बेड़े की प्रतिशतता का विवरण *तालिका 2.7* में दिया गया है।

तालिका 2.7: वाहन उत्पादकता तथा अधिक आयु के बेड़े की प्रतिशतता के विवरण

| क्रमांक | विवरण | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 |
|---------|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1. | वाहन उत्पादकता (प्रति बस प्रतिदिन तय किए गए किलोमीटर) | 302 | 304 | 290 | 281 | 275 |
| 2. | प्रत्येक वर्ष के अंत में बसों की कुल संख्या | 4,208 | 4,122 | 4,142 | 3,843 | 3,592 |
| 3. | वर्ष के अंत में आठ वर्ष से अधिक की पुरानी बसों का निश्चित आयु से अधिक का बेड़ा (संख्या में) | 82 | 102 | 194 | 220 | 582 |
| 4. | वर्ष के अंत में आठ वर्ष से अधिक की पुरानी बसों का निश्चित आयु से अधिक का बेड़ा (प्रतिशत में) | 1.95 | 2.47 | 4.68 | 5.72 | 16.20 |

स्रोत: निदेशक, राज्य परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़े।

वाहन उत्पादकता में 2015-16 में 302 किलोमीटर से थोड़ा सुधार हुआ और 2016-17 में 304 किलोमीटर हो गई लेकिन बेड़े में पुरानी बसों की वृद्धि के कारण 2019-20 तक धीरे-धीरे घटकर 275 किलोमीटर हो गई। वाहन उत्पादकता में गिरावट के अन्य कारणों में परिचालन हेतु उपलब्ध बेड़े का कम उपयोग (*अनुच्छेद 2.3.2.7*) और कार्यशाला में बसों का लंबे समय तक रुकना (*अनुच्छेद 2.5.2*) था। लेखापरीक्षा में शामिल किए गए पांच वर्षों के दौरान बसों की कम वाहन उत्पादकता के कारण विभाग की परिचालन लागत की वसूली नहीं हुई और इसके परिणामस्वरूप परिचालन हानि हुई।

2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए अखिल भारतीय वाहन उत्पादकता के आंकड़े उपलब्ध थे तथा हरियाणा का निष्पादन *तालिका 2.8* में वर्णित है।

तालिका 2.8: हरियाणा रोडवेज के निष्पादन के साथ-साथ अखिल भारतीय सर्वश्रेष्ठ निष्पादन के विवरण

| वर्ष | हरियाणा रोडवेज (प्रति बस प्रतिदिन तय किए गए किलोमीटर) | रैंक | राज्य सड़क परिवहन उपक्रम की कुल संख्या | ऑल इंडिया बेस्ट परफॉर्मेंस प्रोडक्टिविटी ऑन फ्लीट होल्ड किलोमीटर रन प्रति बस प्रतिदिन (राज्य परिवहन उपक्रम का नाम) |
|---------|---|------|--|--|
| 2015-16 | 302 | 16 | 37 | 541 (स्टेट एक्सप्रेस ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन लिमिटेड तमिलनाडु) |
| 2016-17 | 304 | 18 | 41 | 613 (पेप्सू रोड ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन) |
| 2017-18 | 290 | 18 | 35 | 530 (स्टेट एक्सप्रेस ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन लिमिटेड तमिलनाडु) |

धारित बेड़े की वाहन उत्पादकता के संबंध में अखिल भारतीय निष्पादन पर 2015-16 में 37 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों में से हरियाणा रोडवेज 16वें स्थान पर रहा तथा 2016-17 और 2017-18 के दौरान क्रमशः 41 और 35 राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों में से 18वें स्थान पर खिसक गया।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि बेड़े में पुरानी बसों की वृद्धि के कारण वाहन उत्पादकता में कमी आई है।

2.3.2.3 भार घटक

परिवहन विभाग के क्षमता उपयोग को भार घटक के रूप में मापा जाता है, जो ढोए जानेवाले यात्रियों की संख्या की प्रतिशतता को दर्शाता है। 2015-20 की अवधि के लिए बस के प्रति किलोमीटर परिचालन की लागत, वास्तविक भार घटक, शत प्रतिशत भार घटक पर अर्जित किया जाने वाला प्रति किलोमीटर परिचालन राजस्व तथा ब्रेक-ईवन फैक्टर के विवरण तालिका 2.9 में दिए गए हैं।

तालिका 2.9: लागत प्रति किलोमीटर, वास्तविक भार घटक, अर्जित होने वाला परिचालन राजस्व तथा ब्रेक-ईवन भार घटक

| क्रमांक | विवरण | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 |
|---------|--|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1. | लागत प्रति किलोमीटर (₹ में) | 37.93 | 40.48 | 45.31 | 50.29 | 53.49 |
| 2. | वास्तविक भार घटक (प्रतिशत में) | 75.29 | 68.76 | 67.87 | 70.77 | 69.58 |
| 3. | यातायात प्राप्तियां (₹ प्रति किलोमीटर में) | 25.12 | 25.21 | 26.77 | 26.70 | 26.99 |
| 4. | 100 प्रतिशत भार घटक पर प्रति किलोमीटर परिचालन राजस्व (₹ में) | 33.36 | 36.66 | 39.44 | 37.73 | 38.79 |
| 5. | परिचालन राजस्व पर ही विचार करते हुए ब्रेक-ईवन ⁸ भार घटक (प्रतिशत में) | 113.70 | 110.42 | 114.88 | 133.29 | 137.90 |

यह अवलोकित किया गया था कि पांच वर्ष की अवधि के दौरान प्रति किलोमीटर लागत ₹ 37.93 से बढ़कर ₹ 53.49 (41.02 प्रतिशत) हो गई, जबकि प्रति किलोमीटर राजस्व ₹ 25.12 से बढ़कर ₹ 26.99 (केवल 7.44 प्रतिशत) ही हुआ। 2015-20 की अवधि के दौरान

⁸ ब्रेक-ईवन वह बिंदु है जिस पर कुल लागत और कुल राजस्व समान हैं।

वास्तविक भार घटक 67.87 और 75.29 प्रतिशत के मध्य रहा। ब्रेक-ईवन भार घटक काफी अधिक और अप्राप्य बना हुआ है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि वर्तमान परिदृश्य में ब्रेक-ईवन प्वाइंट प्राप्त करना संभव नहीं था क्योंकि राज्य सरकार द्वारा बस किराये में वृद्धि की अनुमति नहीं थी।

2.3.2.4 परिचालनों की लागत की वसूली

रोडवेज अपने परिचालनों की लागत की वसूली करने में भी सक्षम नहीं था। वर्ष 2015-20 की अवधि के दौरान, प्रति किलोमीटर शुद्ध हानि में वृद्धि की प्रवृत्ति दिखाई दी, साथ ही परिचालन की लागत की वसूली में वर्ष दर वर्ष दबाव बना रहा। 2015-20 की अवधि के लिए प्रति किलोमीटर परिचालन लागत, प्रति किलोमीटर आय और प्रति किलोमीटर शुद्ध हानि का विवरण **तालिका 2.1** में दर्शाया गया है।

विभाग 2015-20 की अवधि के दौरान बेड़ा चलाकर अपनी कमाई से लागत वसूल नहीं कर पाया था। इसी अवधि के दौरान प्रति प्रभावी किलोमीटर श्रमशक्ति लागत में वृद्धि (**अनुच्छेद 2.6**) और किराये का संचालन की लागत के अनुरूप न होने (**अनुच्छेद 2.7**) के कारण प्रति किलोमीटर शुद्ध हानि ₹ 10.61 प्रति किलोमीटर से बढ़कर ₹ 23.62 प्रति किलोमीटर हो गई थी।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि की थी।

2.3.2.5 हरियाणा रोडवेज द्वारा परिचालित बेड़े के प्रभावी प्रति व्यक्ति किलोमीटर

लागत, सड़कों पर भीड़भाड़ और पर्यावरणीय प्रभाव के मामले में व्यक्तिगत परिवहन पर सार्वजनिक परिवहन के निश्चित लाभ हैं। सार्वजनिक परिवहन सेवाओं को उन लाभों को प्रभावी ढंग से प्राप्त करने के लिए पर्याप्त होना चाहिए। प्रभावी प्रति व्यक्ति किलोमीटर को एक राज्य के सार्वजनिक परिवहन द्वारा एक वर्ष में तय किए गए किलोमीटरों की कुल संख्या के अनुपात के रूप में परिभाषित किया जाता है। 2015-20 की अवधि के लिए हरियाणा रोडवेज द्वारा परिचालित प्रभावी प्रति व्यक्ति किलोमीटर की स्थिति **तालिका 2.10** में दी गई है।

तालिका 2.10: 2015-20 के दौरान परिचालित प्रभावी किलोमीटर, अनुमानित जनसंख्या और प्रति व्यक्ति किलोमीटर प्रति वर्ष के विवरण

| क्रमांक | विवरण | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 |
|---------|-------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1. | परिचालित प्रभावी किलोमीटर (लाख में) | 4,589.28 | 4,601.87 | 4,299.96 | 4,053.07 | 3,701.41 |
| 2. | अनुमानित जनसंख्या (लाख में) | 273.18 | 277.12 | 280.98 | 284.80 | 288.55 |
| 3. | प्रति व्यक्ति किलोमीटर प्रति वर्ष | 16.80 | 16.61 | 15.30 | 14.23 | 12.83 |

उपर्युक्त तालिका 2015-20 की अवधि के दौरान परिचालित प्रभावी किलोमीटरों में गिरावट दर्शाती है जबकि इस अवधि के दौरान अनुमानित जनसंख्या में वृद्धि हुई है। कमी का प्राथमिक कारण बेड़े की संख्या में कमी है (**अनुच्छेद 2.3.2.1**)।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने उपर्युक्त तथ्यों से सहमति व्यक्त की और बताया कि आठ वर्ष से अधिक पुरानी बसें और नई बस चेसिस की खरीद न होना प्रभावी किलोमीटर की कम मात्रा और प्रति व्यक्ति किलोमीटर घटने के कारण थे।

2.3.2.6 ईंधन दक्षता और लक्ष्य

ईंधन दक्षता को वाहन द्वारा प्रति लीटर ईंधन की खपत के औसत किलोमीटरों के रूप में परिभाषित किया जाता है। राज्य परिवहन विभाग ने अपर मुख्य सचिव, परिवहन विभाग, हरियाणा सरकार की अध्यक्षता में दिसंबर 2015 और मई 2018 के मध्य विभिन्न बैठकें कीं जिनमें निदेशक, राज्य परिवहन सहित विभाग के अन्य अधिकारियों ने भाग लिया और निदेशक, राज्य परिवहन ने अपने आदेशों को दोहराया कि सामान्य बसों के लिए पांच किलोमीटर प्रति लीटर (किलोमीटर प्रति लीटर) किसी भी कीमत पर स्वीकार नहीं किया जाएगा। विवरण **परिशिष्ट III** में दिए गए हैं।

हरियाणा रोडवेज के सभी डिपुओं के लिए डीजल की औसत खपत 2018-19 में 4.73 किलोमीटर/लीटर से थोड़ा बेहतर होकर 2019-20 में 4.79 किलोमीटर/लीटर हो गई। 2015-20 की अवधि के दौरान हरियाणा रोडवेज के नमूना-जांच किए गए डिपुओं में डीजल की औसत खपत 4.67 और 4.97 किलोमीटर/लीटर के मध्य थी।

ईंधन दक्षता पर चयनित आठ डिपुओं के निष्पादन का आकलन करने पर, यह अवलोकित किया गया था कि आठ चयनित डिपुओं में से केवल कुरुक्षेत्र डिपो ने 2015-20 की अवधि के दौरान पांच किलोमीटर प्रति लीटर का लक्ष्य प्राप्त किया था जबकि चार⁹ डिपुओं ने केवल एक से दो वर्षों के लिए वांछित लक्ष्य प्राप्त किया था। इन चार डिपुओं में से फरीदाबाद और करनाल डिपुओं ने क्रमशः 2015-16 में 5.16 किलोमीटर/लीटर तथा 2018-19 में 5.17 किलोमीटर/लीटर हासिल किया था। गुरुग्राम और कैथल डिपुओं ने क्रमशः 2016-18 तथा 2015-17 में लक्ष्य हासिल किया था। तीन डिपुओं ने 2015 से 2020 तक किसी भी वर्ष में लक्ष्य प्राप्त नहीं किया था। 2015-20 की अवधि के दौरान न्यूनतम बेंचमार्क के प्रति नमूना-जांच किए गए डिपुओं में ₹ 21.68 करोड़ मूल्य के 39.86 लाख लीटर डीजल की अधिक खपत का आकलन किया गया था।

इसके अलावा, यह देखा गया है कि सभी डिपुओं के लिए किलोमीटर प्रति लीटर के सार्वभौमिक लक्ष्य को बिना किसी विश्लेषण अथवा डिपुओं में बसों के बेड़े की आयु प्रोफाइल के संदर्भ में परिचालन स्थितियों, प्रत्यक्ष भीड़भाड़ तथा अन्य प्रासंगिक कारकों से संबंधित आंकड़ों का अध्ययन किए बिना निर्धारित किया गया था। ऐसे सार्वभौमिक लक्ष्यों को निर्धारित करने से प्राप्त करने योग्य परिचालन क्षमता को बढ़ाने के उद्देश्यों के प्रति निगरानी में सहायता नहीं मिलती है।

2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए अखिल भारतीय ईंधन दक्षता के आंकड़े उपलब्ध थे और अन्य राज्यों की रोडवेज ने बेहतर निष्पादन किया। 2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए उदाहरण स्थिति **तालिका 2.11** में प्रदान की गई है।

⁹ फरीदाबाद, गुरुग्राम, कैथल और करनाल।

तालिका 2.11: हरियाणा रोडवेज के निष्पादन के साथ-साथ अखिल भारतीय सर्वश्रेष्ठ निष्पादन के विवरण

| वर्ष | हरियाणा रोडवेज (किलोमीटर प्रति लीटर) | रैंक | अखिल भारतीय सर्वश्रेष्ठ निष्पादनकर्ता (किलोमीटर प्रति लीटर) (राज्य परिवहन उपक्रम का नाम) |
|---------|--------------------------------------|-------------------|--|
| 2015-16 | 4.74 | 17 ^{वां} | 5.62 {तमिलनाडु राज्य परिवहन निगम (कुंबकोणम)} |
| 2016-17 | 4.75 | 20 ^{वां} | 5.68 {तमिलनाडु राज्य परिवहन निगम (कुंबकोणम)} |
| 2017-18 | 4.74 | 18 ^{वां} | 5.69 {तमिलनाडु राज्य परिवहन निगम (कुंबकोणम)} |

स्रोत: केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पुणे द्वारा बनाया गया राज्य परिवहन उपक्रम रूपरेखा और निष्पादन रिपोर्ट।

जैसा कि तालिका से स्पष्ट है कि सकल किलोमीटर पर अखिल भारतीय ईंधन दक्षता (किलोमीटर प्रति लीटर में) में हरियाणा रोडवेज का रैंक 17^{वां} (2015-16) से फिसलकर 20^{वां} (2016-17) स्थान पर आ गया और 2017-18 में सुधार करते हुए यह 18^{वां} स्थान पर पहुंच गया जबकि तमिलनाडु राज्य परिवहन निगम (कुंबकोणम) 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के दौरान क्रमशः 5.62 किलोमीटर/लीटर, 5.68 किलोमीटर/लीटर और 5.69 किलोमीटर/लीटर के साथ शीर्ष पर रहा।

इसके अलावा, पड़ोसी राज्यों में, उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम ने 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के दौरान क्रमशः 5.2, 5.24 और 5.25 किलोमीटर/लीटर हासिल किया। इसी प्रकार, राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम ने भी इसी अवधि के दौरान क्रमशः 5.00, 5.06 और 5.10 किलोमीटर/लीटर हासिल किया।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान (3 दिसंबर 2021) विभाग ने उपर्युक्त वर्णित तथ्यों से सहमति जताई और बताया कि किलोमीटर प्रति लीटर में सुधार के लिए संबंधित डिपुओं द्वारा आवश्यक कदम उठाने के लिए अनुदेश जारी किए जाएंगे। साथ ही, विभाग ने राज्य की सड़कों की स्थिति और अन्य परिस्थितियों के अनुसार अलग-अलग मानदंड तय करने का भी आश्वासन दिया है।

2.3.2.7 छूटे हुए किलोमीटर

एक विशेष अवधि के लिए आबंटित मार्गों पर रोडवेज बसों (किलोमीटर योजना पर किराये की बसों सहित) द्वारा परिचालित किए जाने वाले कुल किलोमीटरों को निर्धारित किलोमीटर के रूप में जाना जाता है, जबकि राजस्व अर्जित करने के लिए रोडवेज बसों द्वारा वास्तव में तय की गई दूरी को 'प्रभावी किलोमीटर' के रूप में जाना जाता है। रोडवेज कई बार निर्धारित मार्गों और यात्राओं की पूरी संख्या को परिचालित करने में सक्षम नहीं होता है। ऐसी यात्राओं की दूरी जो परिचालित नहीं की जा सकती 'छूटे हुए किलोमीटर' के रूप में जानी जाती है।

नमूना-जांच किए गए डिपुओं में अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि हरियाणा रोडवेज की बसों (किलोमीटर योजना पर किराये की बसों सहित) द्वारा निर्धारित किलोमीटर पूरी तरह से परिचालित नहीं किए गए थे। उपलब्ध बसों के अनुसार निर्धारित किलोमीटरों, प्रभावी किलोमीटरों, छूटे हुए किलोमीटरों, छूटे हुए किलोमीटरों की

प्रतिशतता और छूटे हुए किलोमीटरों के कारण वसूल¹⁰ नहीं की गई राशि के विवरण **तालिका 2.12** में दिए गए हैं।

तालिका 2.12: निर्धारित किलोमीटर, प्रभावी किलोमीटर और छूटे हुए किलोमीटर के विवरण और छूटे हुए किलोमीटर के कारण वसूल नहीं की गई राशि

| डिपो का नाम | निर्धारित किलोमीटर | प्रभावी किलोमीटर | छूटे हुए किलोमीटर | निर्धारित किलोमीटर से छूटे हुए किलोमीटर की प्रतिशतता | वसूल नहीं की गई राशि (₹ करोड़ में) |
|-------------|--------------------|------------------|-------------------|--|------------------------------------|
| | (लाख में) | | | | |
| | 1 | 2 | 3 (1-2) | | |
| अंबाला | 1,195.02 | 1,115.34 | 79.68 | 6.67 | 6.09 |
| फरीदाबाद | 665.09 | 643.94 | 21.15 | 3.18 | 1.65 |
| गुरुग्राम | 1,091.79 | 881.25 | 210.54 | 19.28 | 33.64 |
| कैथल | 852.79 | 773.70 | 79.09 | 9.27 | 6.58 |
| करनाल | 1,235.52 | 962.55 | 272.97 | 22.09 | 27.72 |
| कुरुक्षेत्र | 171.29 | 167.11 | 4.18 | 2.44 | 0.32 |
| पंचकुला | 102.16 | 98.27 | 3.89 | 3.81 | 0.16 |
| यमुनानगर | 993.37 | 889.61 | 103.76 | 10.45 | 10.76 |
| कुल | 6,307.03 | 5,531.77 | 775.26 | 12.29 | 86.92 |

लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि नमूना-जांच किए गए डिपो 775.26 लाख निर्धारित किलोमीटरों का परिचालन न करने के कारण ₹ 86.92 करोड़ की संभावित वसूली नहीं कर सके। ये छूटे हुए किलोमीटर मुख्य रूप से परिचालन में बेड़े में कमी (**अनुच्छेद 2.3.2.1**), परिचालन के लिए उपलब्ध बेड़े के कम उपयोग (**अनुच्छेद 2.4.3**) और कार्यशालाओं में बसों के लंबे समय तक रुकने (**अनुच्छेद 2.5.2**) के कारण थे।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि की। विभाग ने विस्तृत उत्तर देने की इच्छा भी व्यक्त की थी जो प्राप्त नहीं हुआ है (दिसंबर 2021)।

2.3.3 गुरुग्राम डिपो द्वारा वोल्वो बसों का परिचालन

गुरुग्राम डिपो के बेड़े में गुरुग्राम और चंडीगढ़ के मध्य परिचालन के लिए 2015-18 के दौरान 20 तथा 2018-20 के दौरान 17 वोल्वो बसें थीं। 2017-18 के दौरान तीन वोल्वो बसों को अनुपयोगी घोषित कर दिया गया। बसों की संख्या, प्राप्ति एवं व्यय, परिचालित किलोमीटरों सहित इन वोल्वो बसों का निष्पादन **तालिका 2.13** में विस्तृत रूप में दिया गया है।

तालिका 2.13: वोल्वो बसों द्वारा प्राप्ति एवं व्यय तथा परिचालित किलोमीटरों के विवरण

| | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 |
|--------------------------------------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| बसों की संख्या | 20 | 20 | 20 | 17 | 17 |
| यातायात प्राप्ति (₹ लाख में) | 2,167.01 | 2,124.36 | 2,213.60 | 1,840.17 | 1,543.92 |
| कुल व्यय (₹ लाख में) | 1,940.25 | 1,909.61 | 1,849.88 | 1,697.93 | 1,627.99 |
| कुल परिचालित किलोमीटर (लाख में) | 35.97 | 32.94 | 32.10 | 25.56 | 23.73 |
| लाभ/हानि (₹ लाख में) | 226.76 | 214.75 | 363.71 | 142.25 | (-) 84.07 |
| प्रति बस प्रतिदिन तय किए गए किलोमीटर | 493 | 451 | 440 | 412 | 382 |

स्रोत: गुरुग्राम डिपो द्वारा प्रदान किए गए आंकड़े।

¹⁰ वसूल नहीं की गई राशि = प्रति किलोमीटर औसत मार्ग प्राप्ति - प्रति किलोमीटर औसत परिवर्तनीय लागत।

इन वॉल्वो बसों के परिचालन से लाभ 2015-18 के दौरान ₹ 2.27 करोड़ से बढ़कर ₹ 3.64 करोड़ हो गया। यह 2018-19 में घटकर ₹ 1.42 करोड़ हो गया और 2019-20 में ₹ 0.84 करोड़ का घाटा हुआ। इन बसों का परिचालन 493 किलोमीटर प्रति बस प्रतिदिन से घटकर 382 किलोमीटर प्रति बस प्रतिदिन हो गया, जिससे लोगों को सेवा प्रदान करने के साथ-साथ परिचालन तथा वित्तीय निष्पादन प्रभावित हुआ। 2015-16 से 2019-20 तक प्रतिदिन प्रति बस किलोमीटरों में गिरावट के अन्य कारणों में ब्रेकडाउन/रखरखाव के कारण कार्यशाला में अधिक ठहराव, तैनाती न करना, 2018 में राज्यव्यापी हड़ताल, आदि शामिल हैं।

लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि 2015 से 2020 के दौरान प्रति किलोमीटर प्राप्तियां ₹ 65.80 के औसत के साथ ₹ 60.25 और ₹ 72.01 के मध्य थी। इसके विपरीत, 2015 से 2020 के दौरान प्रति किलोमीटर व्यय ₹ 60.05 प्रति किलोमीटर के औसत व्यय के साथ ₹ 53.94 और ₹ 68.61 के मध्य था। 2015-20 की अवधि के दौरान प्रति किलोमीटर राजस्व में वृद्धि की दर आठ प्रतिशत थी और प्रति किलोमीटर व्यय में तदनुसूची वृद्धि 27 प्रतिशत थी। इसने इन सेवाओं के परिचालन की वित्तीय व्यवहार्यता पर प्रतिकूल प्रभाव डाला है जो परिचालन निष्पादन में कमी से जुड़ा हुआ है जैसा कि प्रतिदिन प्रति बस द्वारा तय किए गए किलोमीटर 2015-16 में 493 से घटकर 2019-20 में 382 हो गए।

इसके अलावा, वोल्वो बसों के संबंध में अभिलेखों (बिन कार्ड्स) की संवीक्षा के दौरान, यह देखा गया था कि सात वोल्वो बसों में लगातार अंतराल पर विभिन्न पुर्जों को बदला गया था। इन पुर्जों में फ्यूल टैंक, अल्टरनेटर, इंजन फ्लाय व्हील असेंबली, ट्रेक रॉड, टर्बोचार्जर, वाल्व, ब्रेक हाउसिंग, इंटर-कूलर तथा कंप्रेसर शामिल थे जिनका मूल्य ₹ 0.53 लाख और ₹ 1.61 लाख प्रति पुर्जे के मध्य था और इन्हें सात और 487 दिनों के मध्य दो से चार बार बदला गया था। इनमें से अधिकांश पुर्जों¹¹ को थोड़े समय के अंदर ही बदल दिया गया था।

डिपो वारंटी द्वारा कवर किए गए प्रतिस्थापनों के दस्तावेजी साक्ष्य और शीघ्र प्रतिस्थापन के लिए औचित्य प्रदान करने में विफल रहा। विभाग द्वारा परिचालन क्षमता को 493 किलोमीटर प्रति बस प्रतिदिन से घटाकर 382 किलोमीटर प्रति बस प्रतिदिन करने का कोई कारण नहीं बताया गया।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान, विभाग ने मामले को देखने और उस पर विस्तृत प्रतिक्रिया देने का आश्वासन दिया। विभाग की ओर से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है (दिसंबर 2021)।

¹¹ बस संख्या 1501 में ₹ 0.71 लाख की लागत वाले ईंधन टैंक को 50 दिनों के अंदर बदल दिया गया, बस संख्या 5302 में ₹ 0.55 लाख की लागत वाले अल्टरनेटर को 18 अप्रैल 2019, 16 मई 2019, 23 मई 2019 और 21 अगस्त 2019 को चार बार बदला गया तथा बस संख्या 1503, 4603, 5303 में ₹ 1.38 लाख की लागत वाले ब्रेक हाउसिंग पार्ट 25 और 403 दिनों के मध्य बदले गए थे।

2.4 निर्मित बसों की खरीद, निर्माण, संरचना तथा बसों का वितरण

2.4.1 बस चेसिस की खरीद तथा निर्माण हेतु निधियों के बजट आबंटन का उपयोग न करना

हरियाणा राज्य में यथा लागू पंजाब बजट मैनुअल के अनुच्छेद 5.3 में प्रावधान है कि बजट अनुमान यथासंभव सटीक होने चाहिए और प्रत्येक मद के संबंध में शामिल किए जाने वाले प्रावधान वित्तीय वर्ष के दौरान किए जाने वाले संभावित व्यय पर आधारित होने चाहिए।

निदेशक, राज्य परिवहन विभाग ने 2015-20 की अवधि के दौरान बस बेड़े के विस्तार के लिए प्रतिस्थापित/जोड़ी जाने वाली बस चेसिस की खरीद तथा बसों के निर्माण की लागत पर बेड़ा योजना के अधिग्रहण और विभागीय वाहनों (कार/जीपों) के अंतर्गत ₹ 700.45 करोड़ के बजट प्रावधान के विरुद्ध ₹ 157.48 करोड़ का व्यय किया था। 2015-20 की अवधि के दौरान बजट प्रावधान और वास्तविक व्यय का विवरण **तालिका 2.14** में दिया गया है।

तालिका 2.14: 2015-20 के दौरान बजट प्रावधान, वास्तविक व्यय का विवरण

(₹ करोड़ में)

| वर्ष | बजट प्रावधान | वास्तविक व्यय |
|------------|---------------|---------------|
| 2015-16 | 156.90 | 21.92 |
| 2016-17 | 163.55 | 13.59 |
| 2017-18 | 180.00 | 95.72 |
| 2018-19 | 100.00 | 22.17 |
| 2019-20 | 100.00 | 4.08 |
| कुल | 700.45 | 157.48 |

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है, विभाग को ₹ 700.45 करोड़ के कुल बजट प्रावधान के विरुद्ध ₹ 542.97 करोड़ की राशि का अभ्यर्पण करना पड़ा। लेखापरीक्षा ने 2015-20 की अवधि के दौरान साधारण बसें खरीदने की प्रक्रिया के संबंध में निम्नलिखित घटनाक्रमों को देखा:

- वर्ष 2015-16 के दौरान विभाग ने बस बेड़े के विस्तार हेतु 995¹² बसों की खरीद के लिए ₹ 156.90 करोड़ का बजट प्राप्त किया। तथापि, विभाग ने केवल 600 स्टैंडर्ड बस चेसिस की खरीद का प्रस्ताव तैयार किया। तदनुसार, मुख्यमंत्री ने 600 स्टैंडर्ड बस चेसिस (भारत स्टेज-III उत्सर्जन मानक की 300 और भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानक की 300) की खरीद के लिए प्रशासनिक अनुमोदन दिया (जून 2015)। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार ने अधिसूचना (अगस्त 2015) जारी की थी जिसमें 1 अक्टूबर 2015 से हरियाणा राज्य की बसों सहित भारी वाणिज्यिक वाहनों के लिए भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानक को पूरा करना अनिवार्य था। इस अधिसूचना के आधार पर, भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानक की मात्र 300 बस चेसिस खरीदने के लिए 28 नवंबर 2015 को ई-निविदा आमंत्रित की गई थी। तत्पश्चात, पूर्व-

¹² 995 बस चेसिस: 600 साधारण बस चेसिस, एचवीएसी की 10 बस चेसिस, कबाड़ के प्रतिस्थापन के प्रति 170 साधारण बस चेसिस तथा वर्ष 2014-15 के लिए 215 साधारण बस चेसिस का बैकलॉग।

बोली बैठक के दौरान, एक बोलीदाता के अनुरोध पर तकनीकी विशिष्टताओं को संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया था। परिवहन मंत्री ने अवलोकित किया (जनवरी 2016) कि विस्तृत निविदा आमंत्रण सूचना में दिए गए मौजूदा तकनीकी विनिर्देश इंगित करते हैं कि एक ही फर्म/स्रोत का पक्ष लिया गया था। इसलिए विभाग द्वारा निविदा को निरस्त कर दिया था। परिणामस्वरूप, विभाग बस बेड़े के विस्तार हेतु बस चेसिस खरीदने के लिए बजट का उपयोग करने में विफल रहा।

- वर्ष 2016-17 के दौरान, विभाग ने 595¹³ साधारण बस चेसिस की खरीद हेतु ₹ 163.55 करोड़ का बजट प्राप्त किया। विभाग ने संशोधित तकनीकी विनिर्देश के साथ भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानकों को पूरा करने वाली 300 बस चेसिस की खरीद के लिए ई-निविदा आमंत्रित की (मई 2016)। विभाग ने 15 दिसंबर 2016 एवं 23 दिसंबर 2016 को क्रमशः 50 एवं 250 बस चेसिस की आपूर्ति के लिए दो आपूर्ति आदेश दिए। विभाग मार्च 2017 तक केवल 50 बसों की सुपुर्दगी ले सका और शेष 250 बस चेसिस की आपूर्ति 2017-18 के दौरान की गई थी। निविदा प्रक्रिया को अंतिम रूप देने में विलंब के कारण विभाग वर्ष 2016-17 के लिए उपर्युक्त आबंटित बजट का उपयोग नहीं कर सका।
- वर्ष 2017-18 के दौरान विभाग ने 589¹⁴ साधारण बस चेसिस की खरीद के लिए ₹ 180 करोड़ का बजट प्राप्त किया। तथापि, विभाग ने दिनांक 13 सितंबर 2017 के आपूर्ति आदेश के अंतर्गत केवल 150 साधारण बस चेसिस खरीदी तथा जनवरी 2018 और अप्रैल 2018 के मध्य डिलीवरी प्राप्त की। दर्ज नहीं किए गए कारणों से कम संख्या में बस चेसिस की खरीद के कारण विभाग आबंटित बजट का उपयोग नहीं कर सका।
- वर्ष 2018-19 के दौरान विभाग ने बस चेसिस की खरीद के लिए ₹ 100 करोड़ का बजट प्राप्त किया। विभाग ने 367 साधारण बस चेसिस की खरीद के लिए ई-निविदाएं आमंत्रित की (जून 2018)। हालांकि, तकनीकी विशिष्टताओं को अंतिम रूप न देने के कारण इन 367 साधारण बस चेसिस को खरीदने की प्रक्रिया मार्च 2019 तक पूरी नहीं हुई थी। इस प्रकार विभाग आबंटित बजट का उपयोग नहीं कर सका।
- वर्ष 2019-20 के दौरान, विभाग ने बस चेसिस की खरीद हेतु ₹ 100 करोड़ का बजट प्राप्त किया। विभाग सितंबर 2019 तक तकनीकी विशिष्टताओं को अंतिम रूप न देने के कारण 367 बस चेसिस की खरीद की पिछली प्रक्रिया को पूरा नहीं कर सका और उसके बाद अप्रैल 2020 से भारत स्टेज-VI उत्सर्जन मानक के कार्यान्वयन को बताते

¹³ 595 साधारण बस चेसिस: 350 साधारण बस चेसिस, 245 साधारण बस चेसिस कबाड़ के प्रतिस्थापन के प्रति।

¹⁴ 589 साधारण बस चेसिस: 300 साधारण बस चेसिस, 289 साधारण बस चेसिस कबाड़ के प्रतिस्थापन के प्रति।

हुए विभाग ने 367 के बजाय 100 बस चेसिस खरीदने का निर्णय लिया। इन 100 बस चेसिस की खरीद प्रक्रिया को विनिर्माता और हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन की मार्च 2020 तक क्रमशः चेसिस की आपूर्ति/निर्माण में असमर्थता के कारण अंतिम रूप नहीं दिया गया था। हालांकि, मानक बसों के लिए भारत स्टेज-VI मानदंडों का पालन करने के निर्णय के विपरीत विभाग ने 28 जनवरी 2020 को भारत स्टेज-IV उत्सर्जन मानक वाली 18 सुपर लग्जरी बसों के लिए आपूर्ति आदेश दिया और भारत स्टेज-VI उत्सर्जन मानक के लागू होने से ठीक पहले मार्च 2020 में इन सुपर लग्जरी बसों की डिलीवरी प्राप्त की।

यदि विभाग ने 367 साधारण बसों की खरीद प्रक्रिया को समय पर पूरा करने के लिए कड़े प्रयास किए होते, जैसे कि उसने 2019-20 में 18 सुपर लग्जरी बसों की खरीद के लिए किए, तो भारत स्टेज-VI उत्सर्जन मानक के कार्यान्वयन से बहुत पहले डिलीवरी ली जा सकती थी।

परिवहन विभाग/उच्च शक्तिप्राप्त क्रय समिति द्वारा निर्णय लेने और तकनीकी विशिष्टताओं को अंतिम रूप देने में अकथनीय देरी के कारण वर्षों से बेड़े की संख्या में कमी आई है। 2015-20 के दौरान 995 नई बसें शुरू करने के लक्ष्य के विरुद्ध विभाग केवल 450 साधारण बस चेसिस, 150 मिनी बसें और 18 सुपर लग्जरी बसें खरीद सका, जबकि इस अवधि के दौरान 1,613 बसों को अनुपयोगी घोषित कर दिया गया था। परिणामस्वरूप, परिचालन बेड़ा 2015-16 में 4,208 से घटकर 2019-20 में 3,592 रह गया।

बेड़े की संख्या बढ़ाने के लिए विभाग को बस चेसिस की खरीद प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए कदम उठाने चाहिए।

2.4.2 बसों को उठाने में विलंब

बस चेसिस की खरीद को उच्च शक्तिप्राप्त क्रय समिति द्वारा अंतिम रूप दिया जाता है और खरीद की प्रक्रिया निदेशालय राज्य परिवहन कार्यालय द्वारा की जाती है। बस चेसिस सीधे हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन को सुपुर्द की जाती हैं। बस चेसिस के निर्माण के बाद निदेशालय राज्य परिवहन द्वारा किए गए आबंटन के अनुसार बसों को संबंधित डिपुओं में पहुंचाया जाता है।

संवीक्षा के दौरान, यह देखा गया था कि हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन द्वारा बसों के निर्माण के बाद डिपुओं ने बसों को समय पर नहीं उठाया था। कुछ मामलों में, संबंधित डिपुओं द्वारा हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन से बसों को उठाने में असामान्य देरी हुई थी। हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन से डिपुओं द्वारा असामान्य देरी से उठाई गई फेब्रिकेटेड बसों का विवरण **तालिका 2.15** में दिया गया है।

तालिका 2.15: डिलीवरी के लिए तैयार फेब्रिकेटेड बसों, जिन्हें देरी से उठाया गया था, के विवरण

| वर्ष | डिलीवरी के लिए तैयार फेब्रिकेटेड बसों | बसों जिनकी डिलीवरी देरी से ली गई | सात दिन की छूट के बाद बसों को उठाने में विलंब | दिनों की संख्या जिनमें बसों सड़क पर नहीं आईं | वाहन उपयोगिता प्रतिदिन (किलोमीटर में) | प्रति किलोमीटर संभावित ¹⁵ राजस्व की हानि (₹ में) | बसों को न उठाने के कारण हानि (₹ लाख में) |
|---------|---------------------------------------|----------------------------------|---|--|---------------------------------------|---|--|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 = (4 x 5 x 6) |
| 2015-16 | 167 | 163 | 19 से 333 | 20,829 | 302 | 10.34 | 650.42 |
| 2016-17 | 24 | 24 | 85 से 125 | 2,318 | 304 | 9.08 | 63.98 |
| 2017-18 | 321 | 303 | 13 से 111 | 17,544 | 290 | 9.27 | 471.64 |
| 2018-19 | 130 | 39 | 10 से 43 | 953 | 281 | 6.90 | 18.48 |
| कुल | 642 | 529 | | | | | 1,204.52 |

स्रोत: हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन, गुरुग्राम द्वारा प्रदान किए गए आंकड़े।

सात दिनों की उचित समय अवधि की छूट देने के बाद भी डिपुओं द्वारा 642 फेब्रिकेटेड बसों में से 529 बसों को देरी से उठाया गया। हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन डिलीवरी के लिए तैयार बसों के लिए संबंधित डिपुओं को सूचना देने के संबंध में कोई फाइल/प्रलेखन अभिलेख नहीं रख रहा था। हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन के अभिलेखों में विलंब का कोई कारण नहीं पाया गया कि डिपो बसों की सुपुर्दगी लेने के लिए अनिच्छुक क्यों थे। इस प्रकार, इन बसों को समय पर न उठाने के कारण हरियाणा रोडवेज को 2015-19 की अवधि के दौरान ₹ 12.05 करोड़ के संभावित राजस्व की हानि हुई।

हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन, गुरुग्राम ने बताया (दिसंबर 2021) कि रिक्विजिशन/मांग नोट के अनुसार जैसे और जब बसों डिलीवरी के लिए तैयार थीं, संबंधित डिपुओं को टेलीफोन पर सूचित किया जा रहा था।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि की।

विभाग को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि संबंधित डिपुओं द्वारा बसों की डिलीवरी समय पर प्राप्त की जाए।

2.4.3 सेमी लो फ्लोर स्टार बसों का उपयोग और समय से पहले बेकार घोषित करना

राज्य सरकार ने एक बस की अपेक्षित आयु आठ वर्ष तथा सात लाख किलोमीटर (अनुपयोगी घोषित करने के लिए दोनों शर्तों को पूरा किया जाना है) की दूरी निर्धारित की थी (जून 2013)। बसों को समय से पहले अनुपयोगी घोषित करने के मामले में राज्य सरकार की अनुमति अपेक्षित थी।

महानिदेशक, राज्य परिवहन, हरियाणा ने 2008-09 के दौरान ₹ 5.95 करोड़¹⁶ की लागत से

¹⁵ संभावित हानि की गणना संबंधित वर्ष के लिए बस किलोमीटरों के नुकसान x प्रति किलोमीटर अंशदान के आधार पर की गई है। प्रति किलोमीटर अंशदान = प्रति किलोमीटर यातायात प्राप्त घटा प्रति किलोमीटर परिवर्तनीय लागत।

¹⁶ ₹ 17.50 लाख प्रति बस।

34 सेमी लो फ्लोर स्टार बसें खरीदी थीं। इन बसों को पांच¹⁷ डिपुओं को आबंटित किया गया था और इन डिपुओं द्वारा जनवरी-फरवरी 2009 में सड़क पर उतारा गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इन बसों ने सात लाख किलोमीटर की निर्धारित दूरी को तय नहीं किया था और फरवरी 2020 तक उनका उपयोग 18 से 86 प्रतिशत के मध्य था (परिशिष्ट IV)। इसके बाद इनका परिचालन नहीं किया गया था। इन डिपुओं ने खुले बाजार से स्पेयर पार्ट्स की अनुपलब्धता और इन बसों की मरम्मत के लिए कुशल श्रमशक्ति न होने के कारणों का हवाला देते हुए निदेशक, राज्य परिवहन से बसों को समय से पहले अनुपयोगी घोषित करने का अनुरोध किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि अभिलेख में कोई दस्तावेज नहीं है जो यह दर्शाता हो कि क्या संबंधित डिपुओं ने इन बसों के परिचालन चरण के दौरान आने वाली कठिनाइयों के बारे में निदेशक, राज्य परिवहन को सूचित किया था।

यह विभाग का उत्तरदायित्व था कि वह बसों की सड़क योग्यता सुनिश्चित करने के लिए पुर्जों और मरम्मत करने हेतु तकनीकी जनशक्ति की उपलब्धता सुनिश्चित करे। परिणामस्वरूप, इन बसों को निर्धारित मानदण्डों अर्थात् सात लाख किलोमीटर के पूर्ण होने से पहले सड़क से हटाने के कारण विभाग को ₹ 3.33 करोड़ की संभावित हानि हुई थी जैसा कि *परिशिष्ट IV* में वर्णित है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने तथ्यों और आंकड़ों की पुष्टि की थी और विस्तृत उत्तर देने का आश्वासन दिया था। विभाग से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (दिसंबर 2021)।

विभाग को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि संबंधित डिपुओं द्वारा निर्धारित सीमा के अनुसार बसों का उपयोग किया गया है।

2.4.4 भारत सरकार द्वारा शुरू किए गए सुरक्षा मानकों को शामिल न करना

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार ने 'बस बॉडी संरचना और अनुमोदन के लिए अभ्यास संहिता' में संशोधन अधिसूचित किया (मई 2014) जिसके अंतर्गत यह निर्धारित किया गया था कि सभी प्रकार की टाइप I, टाइप II और टाइप III सार्वजनिक सेवा बसों में ऑडियो/विजुअल या ऑडियो-विजुअल सूचना प्रणाली प्रदान की जाएगी ताकि यात्रियों को आपातकालीन बचाव के प्रावधानों, गंतव्य, बस स्टॉप आदि के बारे में बस के अंदर सूचित किया जा सके। यह व्यवस्था यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने के लिए शुरू की गई थी। इसके अलावा, सार्वजनिक सेवा बसों के लिए यह भी अपेक्षित था कि यात्रियों की त्वरित निकासी के लिए आपात स्थिति घोषित करने के लिए ड्राइवर द्वारा संचालित किया जाने वाला आपातकालीन घोषणा स्विच, ऑडियो हूटर और दृश्य लाल ब्लिंकिंग लाइट, और बस के बाहर एम्बर लाइट प्रदान की जाए। प्रदान की गई जानकारी चित्रलेख के रूप में होगी। शब्दों, अक्षरों और संख्याओं को एक ही चिह्न पर संयोजन में चित्रलेख को पूरक करना था।

¹⁷

अंबाला: 9 बसें; कुरुक्षेत्र: 8 बसें, पानीपत: 2 बसें, कैथल: 2 बसें और चंडीगढ़: 13 बसें।

हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन की लेखापरीक्षा के दौरान, गुरुग्राम डिपो की छः बसों, जो 2017 के दौरान या उसके बाद सुपुर्द की गई थी, की लेखापरीक्षा द्वारा यादृच्छिक रूप से जांच की गई थी। इन बसों में ऊपर बताई गई सुरक्षा विशिष्टताएं नहीं पाई गई थीं।

महाप्रबंधक, हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन, गुरुग्राम ने पुष्टि की कि प्रोटोटाइप बस में इन सुविधाओं को शामिल करने के बावजूद इन सुविधाओं को प्रदान नहीं किया गया था और भविष्य में बसों के निर्माण कार्य के दौरान बसों में इन सुरक्षा सुविधाओं को शामिल करने का आश्वासन दिया।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने बताया कि इन सुविधाओं को वर्तमान में हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन में बनने वाली बसों में शामिल किया जा रहा है। हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन द्वारा तैयार की गई बसों में इन सुविधाओं की अनुपलब्धता चिंता का विषय है।

2.5 बसों का रखरखाव

2.5.1 बसों के निवारक अनुरक्षण में विलंब के परिणामस्वरूप बड़ा ब्रेकडाउन और इंजनों की पूर्ण ओवरहॉलिंग

बसों को अच्छी रनिंग स्थिति में रखने और ब्रेकडाउन/अन्य यांत्रिक विफलताओं को कम करने के लिए निवारक रखरखाव एक महत्वपूर्ण हिस्सा है। हरियाणा रोडवेज ने प्रत्येक 18,000 किलोमीटर पर निवारक रखरखाव कार्यक्रम (क एवं ख सर्विस)¹⁸ निर्धारित किए थे। डिपुओं को निवारक अनुरक्षण अनुसूची का कड़ाई से पालन करना था और नियमित रूप से रिपोर्ट तैयार करनी थी।

परिशिष्ट V में दिए गए विवरण के अनुसार 2015-20 की अवधि के दौरान सात डिपुओं में क एवं ख सर्विस की निर्धारित निवारक रखरखाव अनुसूची का पालन नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि निवारक अनुरक्षण अर्थात 'क' एवं 'ख' सर्विस समय पर नहीं की गई थी। पांच¹⁹ डिपुओं में 'क' सर्विस करने में 30 प्रतिशत की कमी देखी गई। चार²⁰ डिपुओं में 'ख' सर्विस के मामले में 30 प्रतिशत की कमी देखी गई। अंबाला डिपो में निवारक अनुरक्षण काफी कम था क्योंकि चयनित अवधि के दौरान 'क' सर्विस में 36.66 प्रतिशत और 'ख' सर्विस में 39.45 प्रतिशत की कमी थी। 'क' एवं 'ख' सर्विस के निष्पादन में कमी के कारण, विभाग को इंजनों की बड़ी ओवरहॉलिंग पर ₹ 1.49 करोड़ का व्यय करना पड़ा। हालांकि, कैथल डिपो ने तुलनात्मक रूप से बेहतर निष्पादन किया क्योंकि इसने 'क' और 'ख' सर्विस के निवारक रखरखाव में क्रमशः 9.58 और 8.48 प्रतिशत की कमी सूचित की थी तथा 22 इंजनों को

¹⁸ 'क' सर्विस: इंजन ऑइल, ऑइल फिल्टर बदलना; 'ख' सर्विस: हब ग्रीसिंग और ब्रेक निरीक्षण।

¹⁹ अंबाला, करनाल, कुरुक्षेत्र, पंचकुला और यमुनानगर।

²⁰ अंबाला, गुरुग्राम, कुरुक्षेत्र और यमुनानगर।

ओवरहॉलिंग के लिए भेजा था और केंद्रीय कार्यशाला, करनाल से इंजनों की प्रमुख मरम्मत पर ₹ 0.18 करोड़ का व्यय किया था।

लेखापरीक्षा ने आगे अवलोकित किया कि अंबाला एवं कैथल डिपुओं में बस-वार अभिलेखों का अनुरक्षण नहीं किया गया था। इसके अभाव में, लेखापरीक्षा यह पता नहीं लगा सकी कि केन्द्रीय कार्यशाला, करनाल को भेजे गए इंजन उन बसों के थे जिनके निवारक अनुरक्षण में काफी विलंब हुआ था।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान (3 दिसंबर 2021), विभाग ने मामले को देखने और उस पर विस्तृत उत्तर प्रस्तुत करने का आश्वासन दिया। तथापि, विभाग की ओर से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (दिसंबर 2021)।

2.5.2 बसों को यथोचित समय से अधिक तक कार्यशाला में रोकने के कारण राजस्व की हानि

मरम्मत एवं रखरखाव के उद्देश्यों के लिए संबंधित कार्यशाला में बसों को ले जाना अपेक्षित है तथा कार्यशालाओं में बसों को रोकना उचित समय सीमा के भीतर होना चाहिए।

2015-20 की अवधि हेतु चयनित डिपुओं के अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, यह पाया गया था कि कार्यशालाओं में बसों को औसतन 76 दिन की देरी के साथ 16 और 510 दिनों के मध्य की अवधि के लिए रोका गया था। 2015-20 के दौरान कार्यशाला में दिनों की रोक के साथ बसों की संख्या का विवरण **तालिका 2.16** में दिया गया है।

तालिका 2.16: कार्यशाला में रोके जाने की अवधि सहित बसों की संख्या का विवरण

(संख्या में)

| सीमा दिनों में | 2015-16 | | 2016-17 | | 2017-18 | | 2018-19 | | 2019-20 | | कुल | |
|----------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|------------|---------------|
| | बस | दिन | बस | दिन | बस | दिन | बस | दिन | बस | दिन | बस | दिन |
| 16-100 | 16 | 920 | 48 | 2,256 | 51 | 2,421 | 61 | 2,931 | 28 | 1,652 | 204 | 10,180 |
| 101-200 | 5 | 711 | 7 | 816 | 12 | 1,609 | 13 | 1,710 | 4 | 560 | 41 | 5,406 |
| 201 और अधिक | 7 | 2,521 | 1 | 479 | 1 | 324 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 3,324 |
| कुल | 28 | 4,519 | 56 | 3,551 | 64 | 4,354 | 74 | 4,641 | 32 | 2,212 | 254 | 19,277 |

स्रोत: संबंधित डिपुओं से संकलित किए गए आंकड़े।

जैसा कि उपर्युक्त तालिका से स्पष्ट है, 204 बार, जब बसों को 16 से 100 दिनों तक कार्यशाला में रखा गया था, 10,180 संभावित परिचालन दिवस खो दिए गए थे। इसी प्रकार 41 मामलों में, जहां बसों को 101 से 200 दिनों तक कार्यशाला में रखा गया था, 5,406 संभावित परिचालन दिवस खो दिए गए थे। 9 मामलों में, बसों को 201 दिनों से अधिक समय तक रखा गया था और 3,324 संभावित परिचालन दिवस खो दिए गए थे।

लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि कार्यशालाओं में बसों को लंबे समय तक रोकने के कारण, आठ चयनित डिपुओं को ₹ 4.23²¹ करोड़ (**परिशिष्ट VI**) के संभावित राजस्व हानि हुई जिसकी गणना कार्यशालाओं में 15 दिनों की रोक का मार्जिन देने के बाद संभावित परिचालन दिनों के

²¹ अंबाला: ₹ 123.96 लाख, फरीदाबाद: ₹ 5.11 लाख, गुरुग्राम: ₹ 35.98 लाख, कैथल: ₹ 27.62 लाख, करनाल: ₹ 50.85 लाख, कुरुक्षेत्र: ₹ 21.78 लाख, पंचकुला: ₹ 106.84 लाख और यमुनानगर: ₹ 51.05 लाख।

नुकसान के आधार पर की गई थी। कार्यशाला में बसों को अपेक्षाकृत अधिक समय तक रखने के मुख्य कारण आकस्मिक मरम्मत, इंजन की मरम्मत, ईंधन पंप की मरम्मत आदि थे जिन्हें कार्यशाला में तकनीकी कर्मचारियों की कमी के कारण समय पर पूरा नहीं किया जा सका था। सभी चयनित डिपुओं में वर्षों से कार्यशाला स्टाफ की भारी कमी थी। 2015-16 के दौरान, सात डिपुओं में कार्यशालाओं में स्वीकृत 1,744 पदों के विरुद्ध 50 प्रतिशत से अधिक की कमी के साथ पदस्थापित पद केवल 747 कार्यरत थे। 2016-17 और 2017-19 के दौरान कमी बढ़कर 1,063 और 1,137 हो गई। 2019-20 में, तकनीकी कर्मचारियों की कमी थोड़ी कम होकर 1,095 हो गई लेकिन यह अभी भी बहुत अधिक थी।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने कार्यशालाओं द्वारा किए गए विभिन्न मरम्मत कार्यों हेतु लिए गए समय के संबंध में मानदंड तय करने का आश्वासन दिया। तथापि, विभाग ने कार्यशालाओं में बसों को अधिक समय तक रोके जाने के कारणों के संबंध में कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया।

2.6 श्रमशक्ति लागत और उत्पादकता

2015-20 के दौरान, हरियाणा रोडवेज की कुल स्थिर²² और परिवर्तनीय²³ लागत ₹ 9,569.76 करोड़ थी। श्रमशक्ति²⁴ और ईंधन की लागत²⁵ ₹ 7,050.22 करोड़ थी जो इस अवधि के लिए कुल स्थिर और परिवर्तनीय लागत का 73.67 प्रतिशत थी। श्रमशक्ति लागत कुल लागत का 46.93 प्रतिशत थी। लागत, प्रभावी किलोमीटरों, बसों की संख्या के साथ तैनात की गई श्रमशक्ति *तालिका 2.17* में दी गई है।

तालिका 2.17: श्रमशक्ति लागत और उत्पादकता के विवरण

| क्रमांक | विवरण | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 |
|---------|---|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1 | कुल श्रमशक्ति (संख्या में) | 17,646 | 16,968 | 16,004 | 19,663 | 19,932 |
| 2 | श्रमशक्ति लागत (₹ करोड़ में) | 786.35 | 830.83 | 890.61 | 922.77 | 1,060.71 |
| 3 | प्रभावी किलोमीटर (लाख में) | 4,589.28 | 4,601.87 | 4,299.96 | 4,053.07 | 3,701.41 |
| 4 | प्रति प्रभावी किलोमीटर लागत (₹ में) (क्रमांक 2/क्रमांक 3) | 17.13 | 18.05 | 20.71 | 22.77 | 28.66 |
| 5 | प्रति व्यक्ति प्रतिदिन उत्पादकता (किलोमीटर) {क्रमांक 3*1,00,000/ (क्रमांक 1 x 365 दिन)} | 71.25 | 74.30 | 73.61 | 56.47 | 50.88 |
| 6 | कुल बसें (संख्या में) | 4,208 | 4,122 | 4,142 | 3,843 | 3,592 |
| 7 | प्रति बस श्रमशक्ति (क्रमांक 1/क्रमांक 6) | 4.19 | 4.12 | 3.86 | 5.12 | 5.55 |

स्रोत: निदेशक, राज्य परिवहन विभाग द्वारा प्रदान किए गए आंकड़े।

प्रतिदिन श्रमशक्ति उत्पादकता 2015-16 में 71.25 किलोमीटर से घटकर 2019-20 में 50.88 किलोमीटर हो गई है। बेड़े में कमी (*अनुच्छेद 2.3.2.1*), परिचालन के लिए उपलब्ध बेड़े का कम उपयोग (*अनुच्छेद 2.4.3*), परिचालन कर्मचारियों की अधिक तैनाती (*अनुच्छेद 2.6.1*)

²² ₹ 5,997.94 करोड़।

²³ ₹ 3,571.82 करोड़।

²⁴ ₹ 4,491.27 करोड़।

²⁵ ₹ 2,558.95 करोड़।

तथा कार्यशाला में बसों के लंबे समय तक रुकने (**अनुच्छेद 2.5.2**) के कारण श्रमशक्ति उत्पादकता में कमी आई। परिणामस्वरूप प्रभावी किलोमीटर भी 2015-16 में 4,589.28 लाख किलोमीटर से घटकर 2019-20 में 3,701.41 लाख किलोमीटर हो गए, जबकि प्रति बस श्रमशक्ति 2015-16 में 4.19 प्रति बस से बढ़कर 2019-20 में 5.55 प्रति बस हो गई। प्रतिदिन प्रति व्यक्ति अखिल भारतीय औसत उत्पादकता का डाटा केवल 2016-17 के लिए उपलब्ध था जो कि 59.88 किलोमीटर था। 2016-17 में प्रति व्यक्ति 74.30 किलोमीटर प्रतिदिन की औसत उत्पादकता के साथ हरियाणा रोडवेज अखिल भारतीय आधार पर आठवें स्थान पर रहा। 2016-17 में प्रति व्यक्ति 117.60 किलोमीटर प्रतिदिन के साथ उत्तर प्रदेश की औसत उत्पादकता सबसे अधिक थी।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान विभाग ने बताया कि बेड़े में नई बसों को शामिल न करना वाहन उत्पादकता में कमी का मुख्य कारण था।

2.6.1 ड्राइवरों और कंडक्टरों की अधिक तैनाती

राज्य सरकार ने परिचालन बेड़े के अनुसार ड्राइवरों और कंडक्टरों के लिए सिटी बसों के लिए 1:2.5 तथा अन्य हेतु 1:1.4 के अनुपात में मानदंड निर्धारित किए थे। मानदंडों से ऊपर कोई भी अधिकता राज्य के राजकोष पर अनावश्यक वित्तीय बोझ डालेगी।

चयनित डिपुओं में अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि 2018-19 और 2019-20 के दौरान मानदंडों से अधिक ड्राइवरों की संख्या सात और 351 ड्राइवरों के मध्य थी जिसके परिणामस्वरूप 2018-20 के दौरान ₹ 34.88 करोड़ का निष्क्रिय वेतन भुगतान हुआ (**परिशिष्ट VII**)। 2015-20 के दौरान कैथल डिपो में निर्धारित मानदंडों के संबंध में अतिरिक्त कंडक्टर तैनात किए गए थे और शेष सात डिपुओं में उसी अवधि हेतु विभिन्न वर्षों में अतिरिक्त कंडक्टर तैनात किए गए थे।

तथापि, 2018-19 और 2019-20 के दौरान सभी डिपुओं में निर्धारित मानदंडों से अधिक ड्राइवरों को तैनात किया गया था।

महाप्रबंधक, अंबाला डिपो ने बताया (अक्टूबर 2020) कि ड्राइवरों को अधिकृत संस्वीकृत बेड़े के अनुसार तैनात किया गया था, जो वास्तविक बेड़े की संख्या से अधिक थे। फरीदाबाद डिपो ने बताया (जुलाई 2021) कि अन्य डिपुओं से स्थानांतरण के कारण अधिक ड्राइवर और कंडक्टर तैनात किए गए थे। कुरुक्षेत्र तथा यमुना नगर डिपुओं ने बताया (फरवरी-मार्च 2021) कि अतिरिक्त कर्मचारियों को अन्य इयूटी जैसे कैश ब्रांच, पास ब्रांच, फलाइंग इयूटी, यार्ड इयूटी, स्टैंड इयूटी आदि पर तैनात किया जा रहा था। यह अनियमित था क्योंकि ड्राइवरों की इयूटी के अलावा अन्य सेवाओं के लिए अधिशेष ड्राइवरों की तैनाती के लिए प्रतिनियुक्ति/अधिशेष समामेलन की औपचारिक प्रक्रिया अपेक्षित थी। इन पदों के संबंध में 2015-16 से 2019-20 के दौरान संस्वीकृत संख्या एवं तैनाती की स्थिति यमुनानगर एवं कुरुक्षेत्र डिपुओं सहित सभी आठ चयनित डिपुओं से मांगी गई थी (4 जनवरी 2022) और केवल छः डिपुओं से प्रतिक्रिया प्राप्त हुई थी। यह कैथल व करनाल डिपुओं से प्राप्त नहीं हुई थी। यह आकलन किया गया है

कि अधिशेष ड्राइवों को कैश ब्रांच, पास ब्रांच, फ्लाइंग ड्यूटी में तैनात करना अनियमित था और उन्हें उन संवर्गों में अधिशेष के रूप में घोषित करके या औपचारिक प्रक्रिया के माध्यम से प्रतिनियुक्ति पर लेकर समामेलन करना अपेक्षित था। विभाग प्रत्येक डिपो में बेड़े के संबंध में अपनी संस्वीकृत संख्या की समीक्षा करे और तदनुसार इसे ठीक करे। अतिरिक्त कर्मचारियों को विभाग अथवा किसी अन्य विभाग में स्टाफ कार ड्राइवों की ड्यूटी आदि करने के लिए समायोजित किया जा सकता है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि ड्राइवों की अधिक तैनाती से संबंधित मामला विचाराधीन था और फिलहाल राज्य परिवहन आयुक्त के कार्यालय एवं अन्य विभागों में समायोजन का विकल्प तलाशा जा रहा है। जहां तक कंडक्टरों की बात है तो उन्हें पहले से ही किराये की बसों में समायोजित किया जा रहा है।

2.7 किराया नीति

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 67 (1)(i) के अनुसार, राज्य सरकार समय-समय पर आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ, स्टेज कैरिज के अधिकतम और न्यूनतम किराये तय करने के निर्देश जारी कर सकती है।

राज्य सरकार ने 30 जून 2016 से 10 पैसे प्रति किलोमीटर प्रति यात्री (13.33 प्रतिशत) की दर से दिनांक 01.04.2015 से किराया 75 पैसे से बढ़ाकर 85 पैसे कर दिया (जून 2016)। किराये में संशोधन की कवायद 2019 में की गई थी लेकिन किराये में इस आधार पर संशोधन नहीं किया गया था कि आम जनता के हित में बस किराया बढ़ाने की कोई आवश्यकता नहीं है। इसके बाद, किराया 100 किलोमीटर तक 85 पैसे से बढ़ाकर 100 पैसे प्रति किलोमीटर प्रति यात्री (17.64 प्रतिशत) तथा 100 किलोमीटर से ऊपर 105 पैसे प्रति किलोमीटर प्रति यात्री कर दिया गया था (मई 2020)।

तथापि, परिचालन की कुल लागत 2015-16 में ₹ 37.93 प्रति किलोमीटर से बढ़कर 2019-20 में ₹ 53.49 हो गई अर्थात् 41.02 प्रतिशत की वृद्धि। लेखापरीक्षा ने अवलोकित किया कि यात्री किराये में वृद्धि बसों के परिचालन की बढ़ती लागत के अनुरूप नहीं थी। इसलिए विभाग को सक्रिय रूप से परिचालन लागत प्रबंधन की दक्षता का अनुकूलन और सुधार करना चाहिए।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि वह बसों के परिचालन की बढ़ती लागत के साथ यात्री किराये में वृद्धि के विकल्प का पता लगाएगा।

2.8 गैर-यातायात प्राप्ति

2.8.1 दुकानों/बूथों को पट्टे पर देना

हरियाणा रोडवेज के बस स्टैंडों पर दुकानों/बूथों आदि को पट्टे पर देने के लिए व्यापक नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार, नीलामी/आबंटन के माध्यम से आबंटन की अवधि तीन वर्ष है। किराये की राशि को हर वित्तीय वर्ष में 10 प्रतिशत बढ़ाना आवश्यक है।

नीतिगत दिशा-निर्देशों के अनुसार महाप्रबंधक को दुकानों का कब्जा देने से पहले सभी दुकानों के ठेकेदारों के साथ एक अनुबंध करना अपेक्षित था और आबंटियों को अग्रिम रूप से तिमाही आधार पर किराया जमा करना आवश्यक था। लेखा अधिकारी समयबद्धता और किराये की सही वसूली के लिए जिम्मेदार है। महाप्रबंधक द्वारा निर्धारित समय पर जांच की जानी थी। किराये के भुगतान में विलंब में जुर्माने²⁶ का उद्ग्रहण और ठेका²⁷ रद्द करना शामिल था। बोलीदाताओं को दुकानों का कब्जा लेने से पहले बैंक गारंटी²⁸/सावधि जमा प्रस्तुत करना अपेक्षित था। इसके अलावा, निदेशक, राज्य परिवहन ने निर्देश जारी किया (दिसंबर 2016) कि बस स्टैंड पर दुकानों व अन्य किराये वाली सुविधाओं से किराये की वसूली ऑनलाइन ही की जानी चाहिए।

किराये की कम वसूली

वर्ष 2016-20 की अवधि के लिए यमुना नगर डिपो में पांच दुकानों के सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर सहित पट्टा किराये से संबंधित उपलब्ध नकद प्राप्ति पर्चियों के आधार पर लेखापरीक्षा ने निम्नानुसार कम वसूली अवलोकित की:

- अप्रैल 2016 से जून 2019 की अवधि (आचार संहिता के मद्देनजर तीन माह की विस्तारित पट्टा अनुबंध अवधि सहित) के दौरान पांच दुकानों के सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर सहित ₹ 136.82²⁹ लाख की देय राशि के विरुद्ध ₹ 66.02³⁰ लाख का पट्टा किराया वसूल किया गया था। इस प्रकार, पांच दुकानों के इन पट्टेदारों से ₹ 70.80 लाख की राशि कम वसूल की गई थी (परिशिष्ट VIII)।

इसके अलावा, जुलाई 2019 से मार्च 2021 की अवधि के लिए छः दुकानों के सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर सहित ₹ 73.92³¹ लाख की देय राशि के विरुद्ध ₹ 29.98³² लाख का पट्टा किराया वसूल किया गया था। इस प्रकार, पट्टेदारों से पट्टा किराया और वस्तु एवं सेवा कर के कारण ₹ 43.94³³ लाख की राशि कम वसूल की गई थी (परिशिष्ट IX)।

यह इंगित किए जाने पर, दो पट्टेदारों से वसूली के माध्यम से ₹ 8.46³⁴ लाख की राशि जमा की गई थी। डिपुओं में किराये का भुगतान न होने के कारण कारण बताओ नोटिस एवं दुकानों के निरस्त किए गए ठेके के संबंध में अभिलेख उपलब्ध नहीं थे।

²⁶ देय राशि पर दो प्रतिशत प्रति माह की दर पर।

²⁷ यदि किराए के भुगतान में विलंब एक माह से अधिक था।

²⁸ चार महीने के किराए के बराबर और अनुबंध की समाप्ति के बाद तीन महीने की वैधता के साथ।

²⁹ किराया: ₹ 117 लाख + सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर: ₹ 19.82 लाख।

³⁰ किराया: ₹ 59.51 लाख + सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर: ₹ 6.51 लाख।

³¹ किराया: ₹ 62.64 लाख + वस्तु एवं सेवा कर: ₹ 11.28 लाख।

³² केवल किराए के कारण जमा ₹ 29.98 लाख।

³³ किराया: ₹ 32.66 लाख + वस्तु एवं सेवा कर: ₹ 11.28 लाख।

³⁴ 25 मार्च 2021 और 27 मार्च 2021 को साइकिल स्टैंड से नवंबर, दिसंबर 2019 और जनवरी 2020 माह का किराया ₹ 6.75 लाख तथा 25 मार्च 2021 को हॉट एंड कोल्ड शॉप से नवंबर 2019 माह का किराया ₹ 1.71 लाख।

लेखापरीक्षा ने आगे अवलोकित किया कि पट्टा किराया नीति में निर्धारित अनुसार महाप्रबंधक द्वारा किराया रजिस्टर का न तो ठीक से रखरखाव किया गया था और न ही हस्ताक्षर/जांच की गई थी। लेखा अधिकारी की ओर से भी चूक हुई थी जिसने किराया वसूली की निगरानी नहीं की थी।

इस प्रकार, निर्धारित आंतरिक नियंत्रण के अनुपालन में कमी के कारण 2016-21 की अवधि के लिए सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर सहित ₹ 1.15 करोड़ के किराये की कम वसूली हुई।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने बताया कि प्राथमिकी दर्ज कर ली गई है और विभागीय कार्रवाई के लिए जांच अधिकारी नियुक्त कर दिया गया है। जांच के परिणाम लेखापरीक्षा को सूचित कर दिए जाएंगे।

2.9 अंतर्राज्यीय मार्गों पर यातायात प्राप्ति

सरकार ने निर्णय लिया (फरवरी 2014) कि अंतर्राज्यीय मार्गों पर यातायात प्राप्ति ₹ 30 प्रति किलोमीटर से कम नहीं होनी चाहिए। यदि प्राप्ति ₹ 25 और ₹ 30 प्रति किलोमीटर के मध्य थी तो मुख्यालय की अनुमति आवश्यक थी। महाप्रबंधकों को ऐसे रूटों को बंद करने पर विचार करने के निर्देश दिए गए थे जो ₹ 25 प्रति किलोमीटर से कम अर्जन कर रहे थे।

2015-20 की अवधि हेतु अंतर्राज्यीय मार्ग प्राप्ति के निष्पादन विवरणों की संवीक्षा के दौरान यह पाया गया कि डिपो अपनी बसें उन अंतर्राज्यीय मार्गों पर चला रहे थे जिनमें 459 बसों को ₹ 25 प्रति किलोमीटर से ₹ 30 प्रति किलोमीटर के मध्य यातायात प्राप्ति हुई तथा 393 बसों को ₹ 25 प्रति किलोमीटर से कम यातायात प्राप्ति हुई, जैसा कि **परिशिष्ट X** में विवरण दिया गया है।

डिपो को 459 बसें चलाने के लिए मुख्यालय से अनुमति प्राप्त करनी अपेक्षित थी जहां यातायात प्राप्ति ₹ 25 और ₹ 30 प्रति किलोमीटर के मध्य थी। तथापि, मांगी गई अनुमति से संबंधित अभिलेख, यदि कोई हो, चयनित डिपोओं में नहीं पाया गया था। इसके अलावा, चयनित डिपोओं, जहां यातायात प्राप्ति ₹ 25 प्रति किलोमीटर से कम थी, में बसों को बंद करने पर विचार करने के लिए महाप्रबंधकों द्वारा प्रस्तावों की पहल लेखापरीक्षा को नहीं मिली। विभाग द्वारा मामले पर निष्क्रियता के परिणामस्वरूप ₹ 37.01 करोड़ की हानि हुई।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, विभाग ने मामले की जांच करने और विस्तृत प्रतिक्रिया देने का आश्वासन दिया। विभाग से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है (दिसंबर 2021)।

विभाग वर्ष-दर-वर्ष बढ़ते अपने घाटे को कम करने के लिए अंतर्राज्यीय रूट की बसों को लाभदायक मार्गों पर चलाकर विवेकपूर्ण और तर्कसंगत ढंग से कार्य कर सकता है।

अध्याय 3

सरकारी राजस्व का उद्ग्रहण, निर्धारण,
संग्रहण और प्रेषण

अध्याय 3

सरकारी राजस्व का उद्ग्रहण, निर्धारण, संग्रहण और प्रेषण

3.1 निधि प्रबंधन

3.1.1 राजस्व और व्यय की प्रवृत्ति

2015-20 की अवधि के दौरान परिवहन विभाग के नियामक विंग के संशोधित बजट अनुमान तथा वास्तविक प्राप्तियां तालिका 3.1 में दी गई हैं।

तालिका 3.1: नियामक विंग के बजट अनुमान तथा वास्तविक प्राप्तियों के विवरण

(₹ करोड़ में)

| वर्ष | संशोधित बजट अनुमान | वास्तविक प्राप्तियां | संशोधित बजट अनुमान पर वृद्धि (+)/कमी (-) (संशोधित बजट अनुमान के विरुद्ध प्रतिशत में) |
|---------|--------------------|----------------------|--|
| 2015-16 | 1,316.00 | 1,400.38 | (+) 84.38 (6.41) |
| 2016-17 | 1,600.60 | 1,583.06 | (-) 16.94 (1.06) |
| 2017-18 | 2,500.00 | 2,777.57 | (+) 277.57 (11.10) |
| 2018-19 | 2,950.00 | 2,908.29 | (-) 41.71 (1.41) |
| 2019-20 | 3,500.00 | 2,915.76 | (-) 584.24 (16.69) |
| कुल | 11,866.60 | 11,585.06 | (-) 281.54 (2.37) |

स्रोत: संबंधित वर्षों के बजट दस्तावेज तथा वित्त लेखे।

जैसा कि ऊपर से स्पष्ट है, वर्ष 2015-16 तथा 2017-18 के दौरान बजट अनुमानों पर वास्तविक प्राप्तियों में 6.41 प्रतिशत से 11.10 प्रतिशत की वृद्धि हुई। वर्ष 2016-17, 2018-19 और 2019-20 में बजट अनुमानों की तुलना में वास्तविक प्राप्तियों में कमी आई थी। वास्तविक प्राप्ति में कमी 1.06 प्रतिशत से 16.69 प्रतिशत के मध्य रही। विभाग ने अनुमान से कम वाहनों (बड़े ट्रकों) के पंजीकरण के लिए बजट अनुमान से वास्तविक प्राप्ति में कमी को जिम्मेदार ठहराया। कुल मिलाकर, वास्तविक प्राप्तियां 2015-16 में ₹ 1,400.38 करोड़ से बढ़कर 2019-20 में ₹ 2,915.76 करोड़ हो गईं। 2017-19 के दौरान वास्तविक प्राप्ति में वृद्धि का मुख्य कारण 28 मार्च 2017 से लागू मोटर वाहन कर की दरों में वृद्धि थी। इस संबंध में अधिसूचना हरियाणा मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 2016 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए जारी की गई थी, जिसे 19 सितंबर 2016 को घोषित किया गया था। तथापि, 4 अप्रैल 2018 को पारित एक संशोधन अधिनियम द्वारा 1 अप्रैल 2017 से अधिनियम को प्रभावी बना दिया गया था। इन अधिनियमों के माध्यम से हरियाणा में यथा लागू पंजाब यात्री एवं माल कर अधिनियम, 1952 को भी निरस्त कर दिया गया था। यात्री एवं माल कर को यात्री एवं माल वाहनों के संबंध में उद्गृहीत किया गया था तथा अलग प्रमुख शीर्ष '0042-यात्री एवं माल पर कर' के अंतर्गत जमा किया गया था। यात्री एवं माल कर का प्रबंधन आबकारी एवं कराधान विभाग के पास था।

2015-20 की अवधि के दौरान नियामक विंग के बजट अनुमान और वास्तविक व्यय का विवरण **तालिका 3.2** में दिया गया है।

तालिका 3.2: नियामक विंग के बजट अनुमान और वास्तविक व्यय के विवरण

(₹ करोड़ में)

| वर्ष | संशोधित बजट अनुमान | वास्तविक व्यय | बचत (-)/आधिक्य (+) (प्रतिशत में) |
|------------|--------------------|---------------|----------------------------------|
| 2015-16 | 20.16 | 18.72 | (-) 1.44 (7.14) |
| 2016-17 | 34.44 | 28.57 | (-) 5.87 (17.04) |
| 2017-18 | 40.32 | 38.23 | (-) 2.09 (5.18) |
| 2018-19 | 92.85 | 55.79 | (-) 37.06 (39.91) |
| 2019-20 | 75.88 | 57.54 | (-) 18.34 (24.17) |
| कुल | 263.65 | 200.55 | 63.10 (23.94) |

स्रोत: संबंधित वर्षों के बजट दस्तावेज और वित्त लेखे।

इन सभी वर्षों के दौरान वास्तविक व्यय संशोधित बजट अनुमान से कम था। व्यय में कमी 5.18 प्रतिशत से 39.91 प्रतिशत के मध्य थी और इसका मुख्य कारण सड़क सुरक्षा पर कम व्यय था क्योंकि संबद्ध विभागों द्वारा ड्राइविंग, प्रशिक्षण और अनुसंधान संस्थान का निर्माण आरंभ नहीं किया गया था। तथापि, वास्तविक व्यय 2015-16 में ₹ 18.72 करोड़ से बढ़कर 2019-20 में ₹ 57.54 करोड़ हो गया।

परिवहन वाहन

3.2 माल और यात्री परिवहन वाहनों के मालिकों से मोटर वाहन कर की वसूली

हरियाणा मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 2016 की धारा 3 में प्रावधान है कि राज्य में उपयोग किए जाने वाले या उपयोग के लिए रखे गए सभी मोटर वाहनों पर कर एवं जुर्माना ऐसी दर पर उद्गृहीत एवं एकत्रित किया जाएगा जैसा कि सरकार द्वारा समय-समय पर अधिसूचित की गई हो। सरकार ने समय-समय पर जारी अधिसूचनाओं¹ द्वारा हरियाणा राज्य में पंजीकृत सभी श्रेणी के वाहनों के लिए मोटर वाहन कर की दरों को अधिसूचित किया।

29 सितंबर 2017 की अधिसूचना के नोट (डी) में प्रावधान है कि:

- नए वाहन के मामले में, कर उसकी खरीद की तारीख से 30 दिनों के अंदर देय है;
- हरियाणा राज्य में पहले से पंजीकृत परिवहन वाहनों के मामले में कर तिमाही/वर्ष के आरंभ होने के 30 दिनों के अंदर त्रैमासिक/वार्षिक आधार पर देय है तथा मासिक आधार पर कर का भुगतान करने वाली हरियाणा और अन्य राज्यों की स्टेज कैरिज बसों के मामले में माह की शुरुआत से 10 दिनों के अंदर; तथा
- अन्य राज्य से हरियाणा में स्थानांतरित वाहन के मामले में वाहन को हरियाणा में रखने की तिथि से 30 दिनों के अंदर।

¹ अधिसूचना संख्या 13/15/2010-6टी(आई) दिनांक 28 मार्च 2017, 29 सितंबर 2017 और 31 मई 2019.

अधिसूचना के नोट (के) में प्रावधान है कि यदि माल ढोने वाले वाहन के मालिक, मासिक/तिमाही आधार पर कर का भुगतान करते हुए, एक वर्ष के लिए कर जमा करते हैं तो वार्षिक कर पर 10 प्रतिशत की छूट उपलब्ध है। तथापि, यदि वाहन मालिक समय पर कर का भुगतान नहीं करता है तो अधिसूचना के नोट (डी) में देरी के प्रत्येक दिन के लिए देय कर के 0.5 प्रतिशत की दर से जुर्माना लगाने का प्रावधान है, इस शर्त के अधीन कि जुर्माने की राशि देय कर की राशि से अधिक नहीं होगी। कर एवं जुर्माने के अतिरिक्त, विलंबित अवधि के लिए देय कर एवं जुर्माने पर एक² प्रतिशत प्रति माह की साधारण दर से ब्याज भी वसूलनीय है (अधिनियम की धारा 10(2))। वर्ष 2015-20 के दौरान विभिन्न वाहनों पर लगाए गए मोटर वाहन कर की दरों को दर्शाने वाली तालिका **परिशिष्ट XI** में दी गई है।

लेखापरीक्षा ने सभी चयनित जिलों में मोटर वाहन कर एवं जुर्माने की अवसूली/कम वसूली के मामले देखे, जैसा कि नीचे अनुच्छेद 3.2.1 से 3.2.3 में दिया गया है:

3.2.1 मोटर वाहन कर की कम वसूली

नमूना-जांच किए गए सभी आठ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों से संबंधित 14,567 मामलों के संबंध में देय कर एवं भुगतान किए गए कर से संबंधित वाहन डाटा की संवीक्षा में 2,879 वाहनों (14,567 का 19.76 प्रतिशत) के संबंध में ₹ 6.90 करोड़ के कर एवं जुर्माने के कम जमा होने का खुलासा किया है जैसा कि **परिशिष्ट XII** में दिया गया है।

विभाग ने भुगतान न करने के मामलों का अनुसरण नहीं किया।

संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों ने बताया कि संबंधित वाहन मालिकों को नोटिस जारी किए जाएंगे।

3.2.2 जुर्माने की वसूली न करना

चयनित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में अप्रैल 2017 से मार्च 2020 की अवधि के लिए वाहन पर उपलब्ध परिवहन वाहनों की व्हीकल हिस्ट्री शीट्स की संवीक्षा से पता चला कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, गुरुग्राम में 21 सिटी बसों और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, कैथल में 44 स्टेज कैरिज बसों के मालिकों ने 11 और 359 दिनों के मध्य के विलंब के साथ ₹ 1.27 करोड़³ का मोटर वाहन कर जमा करवाया। विलंबित भुगतान पर ₹ 17.03 लाख का जुर्माना वसूलनीय था जबकि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों ने केवल ₹ 3.92 लाख की जुर्माना राशि वसूल की जिसके परिणामस्वरूप 58 मामलों में ₹ 12.24 लाख के जुर्माने की कम वसूली हुई तथा सात मामलों में ₹ 0.87 लाख की जुर्माना राशि की वसूली नहीं हुई।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों ने बताया कि वाहन मालिकों को नोटिस जारी किए जाएंगे और वसूली की जाएगी।

² हरियाणा मोटर वाहन (संशोधन) अधिनियम, 2018 के माध्यम से 1.5 प्रतिशत के लिए प्रतिस्थापित।

³ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी गुरुग्राम (₹ 0.24 करोड़) और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी कैथल (₹ 1.03 करोड़)।

3.2.3 मध्यवर्ती अवधि से संबंधित मोटर वाहन कर

चयनित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में उपलब्ध माल/यात्री वाहनों से संबंधित व्हीकल हिस्ट्री शीट की संवीक्षा से पता चला कि तीन⁴ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में यद्यपि 49 वाणिज्यिक वाहनों के मालिकों ने अप्रैल 2015 से जनवरी 2020 तक विभिन्न मध्यस्थ महीनों के लिए ₹ 11.49 लाख का मोटर वाहन कर जमा नहीं करवाया था, अनुवर्ती अवधि के लिए भुगतान स्वीकार किए गए थे। इस प्रकार, बिना किसी अंतराल के निरंतर अवधि के लिए मोटर वाहन कर के भुगतान को लागू करने के लिए कोई तंत्र नहीं था।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों ने बताया कि मामले की जांच की जाएगी।

विभाग लंबित करों की वसूली सुनिश्चित करने के लिए सिस्टम में नियंत्रण रख सकता है।

3.3 मोटर वाहन कर के लंबित होने के बावजूद परिवहन वाहन के स्वामित्व का हस्तांतरण

क) राज्य से बाहर हस्तांतरित वाहनों के संबंध में

केंद्रीय मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 48(1), धारा 50(1) और केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 55(3) में प्रावधान है कि जिस राज्य में वाहन पंजीकृत किया गया था, उसके अलावा किसी अन्य राज्य में वाहन के हस्तांतरण के मामले में नए पंजीकरण चिह्न की प्रदानगी के लिए अनापत्ति प्रमाण-पत्र की आवश्यकता है। नियमों के नियम 58(1)(सी) में अनापत्ति प्रमाण-पत्र जारी करने के लिए आवेदन की तिथि तक मोटर वाहन कर के भुगतान का प्रावधान है। इसके अलावा, दिनांक 29 सितंबर 2017 की अधिसूचना के नोट (डी) में विलंब के प्रत्येक दिन हेतु देय कर के 0.5 प्रतिशत की दर से जुर्माने का प्रावधान है, इस शर्त के अधीन कि जुर्माने की राशि देय कर की राशि से अधिक नहीं होगी।

चयनित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में वाहन सॉफ्टवेयर पर उपलब्ध परिवहन वाहनों की व्हीकल हिस्ट्री शीट की संवीक्षा से पता चला कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी, गुरुग्राम ने मोटर वाहन कर के अद्यतित भुगतान को सुनिश्चित किए बिना मई 2018 में अन्य राज्यों में वाहनों के हस्तांतरण के दो मामलों में अनापत्ति प्रमाण-पत्र जारी किए। यद्यपि इन वाहनों के विरुद्ध अप्रैल 2016 तथा दिसंबर 2017 के मध्य की अवधि के लिए ₹ 0.55 लाख का मोटर वाहन कर एवं जुर्माना लम्बित था, इन अवधियों के कर को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों द्वारा साफ दर्शाया गया था तथा अनापत्ति प्रमाण-पत्र जारी किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप ₹ 0.55 लाख के राजस्व को छोड़ने के अलावा अनापत्ति प्रमाण-पत्र का अनियमित निर्गमन हुआ।

⁴ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी अंबाला, कुरुक्षेत्र और गुरुग्राम।

ख) राज्य के भीतर हस्तांतरित वाहन

हरियाणा मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 2016 की धारा 6 में प्रावधान है कि यदि किसी मोटर वाहन के संबंध में लगाया जाने वाला कर मालिक द्वारा भुगतान नहीं किया जाता है और ऐसे मालिक ने कर का भुगतान करने से पहले ऐसे मोटर वाहन के स्वामित्व को हस्तांतरित कर दिया है तो वह व्यक्ति, जिसे मोटर वाहन का स्वामित्व हस्तांतरित किया गया है, उक्त कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा।

चयनित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में वाहन सॉफ्टवेयर पर उपलब्ध परिवहन वाहनों की व्हीकल हिस्ट्री शीट्स की संवीक्षा से पता चला कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी, गुरुग्राम ने लंबित मोटर वाहन कर का भुगतान सुनिश्चित किए बिना अप्रैल 2018 तथा अगस्त 2018 के मध्य राज्य के अंदर तीन परिवहन वाहनों के हस्तांतरण की अनुमति दी। यद्यपि इन वाहनों के विरुद्ध जुलाई 2016 तथा मार्च 2018 की अवधि के लिए ₹ 1.50 लाख का मोटर वाहन कर एवं जुर्माना लंबित था, इन अवधियों के कर को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों द्वारा साफ दर्शाया गया था तथा हस्तांतरण की अनुमति दी गई थी। इसके अलावा, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी ने उपर्युक्त प्रावधान के अंतर्गत नए मालिकों से ₹ 1.50 लाख के लंबित कर और जुर्माने की वसूली सुनिश्चित नहीं की।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी गुरुग्राम ने बताया कि मामले की जांच की जाएगी।

विभाग चूककर्ताओं के विरुद्ध उचित कार्रवाई आरंभ कर सकता है।

3.4 गैर-परिवहन वाहन

3.4.1 अन्य राज्यों से खरीदे गए वाहनों/निजी वाहनों में परिवर्तित किए गए व्यावसायिक वाहनों से मोटर वाहन कर की वसूली

सरकार ने दिनांक 29 सितंबर 2017 की अधिसूचना के जरिए निजी प्रयोजन हेतु उपयोग किए जाने वाले वाहनों पर देय मोटर वाहन कर की दर को अधिसूचित किया, जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:

| क्र.सं. | मोटर वाहनों की श्रेणी | कर की दर |
|---|---|--|
| निजी प्रयोजन के लिए वाहन | | |
| (i) दो पहिया वाहन | | |
| (क) | ₹ 0.75 लाख की लागत तक | वाहन की लागत का चार प्रतिशत एकमुश्त देय |
| (ख) | ₹ 0.75 लाख से अधिक और ₹ दो लाख तक की लागत | वाहन की लागत का छः प्रतिशत एकमुश्त देय |
| (ग) | ₹ दो लाख की लागत से अधिक | वाहन की लागत का आठ प्रतिशत एकमुश्त देय |
| (ii) दुपहिया वाहन के अलावा अन्य वाहन | | |
| (क) | ₹ छः लाख की लागत तक | वाहन की लागत का पांच प्रतिशत एकमुश्त देय |
| (ख) | ₹ छः लाख से अधिक तथा ₹ 20 लाख तक की लागत | वाहन की लागत का आठ प्रतिशत एकमुश्त देय |
| (ग) | ₹ 20 लाख की लागत से अधिक | वाहन की लागत का 10 प्रतिशत एकमुश्त देय |

अधिसूचना के नोट (बी)(iv) में प्रावधान है कि पहले से पंजीकृत वाहनों के मामले में वाहन की लागत, उसी प्रकार के वाहन की वर्तमान एक्स-शोरूम कीमत के बराबर होगी, जिस पर राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र को किए गए भुगतान हेतु प्रत्येक वर्ष के लिए आठ प्रतिशत की दर से छूट दी जाएगी। तिमाही के लिए कर की गणना के मामले में, छूट की गणना दो प्रतिशत प्रति तिमाही की दर से की जाएगी। कुल अनुमत अधिकतम छूट 64 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी।

चयनित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों में निजी वाहन के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि 18 पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों⁵ में 103 वाहन मालिकों ने अन्य राज्यों से वाहन खरीदे और अपने वाहनों को इन पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों में पंजीकृत किया या निजी प्रयोजनों के लिए इन वाहनों का उपयोग करने हेतु जुलाई 2015 और मार्च 2020 के मध्य इन पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों में पंजीकृत वाणिज्यिक कार खरीदी। तथापि, पंजीकरण के समय विभाग ने इन वाहन मालिकों को निर्धारित दरों से अधिक छूट की अनुमति दी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 12.47 लाख के मोटर वाहन कर की कम वसूली हुई।

संबंधित पंजीकरण प्राधिकारियों ने बताया कि वसूली के बाद लेखापरीक्षा को सूचित किया जाएगा।

3.4.2 एक ही प्रकार के वाहनों के डीलरों द्वारा दर्शाई गई एक्स-शोरूम कीमतों का प्रभाव

दिनांक 29 सितंबर 2017 की अधिसूचना के नोट (बी)(ii) में प्रावधान है कि नए वाहन के मामले में मोटर वाहन कर की गणना के लिए मोटर वाहन की लागत एक्स-शोरूम कीमत होगी। परिवहन आयुक्त, हरियाणा, चंडीगढ़ ने स्पष्ट किया (18 जून 2013) कि वाहन की एक्स-शोरूम कीमत, केंद्रीय तथा राज्य करों/शुल्कों एवं अन्य खर्चों सहित वाहन की कीमत है।

लेखापरीक्षा ने ऐसे उदाहरण देखे जहां एक्स-शोरूम कीमतों पर मोटर वाहन कर नहीं लगाया गया था जैसा कि नीचे दिया गया है:

क) चयनित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों में निजी वाहनों के पंजीकरण से संबंधित अभिलेखों की नमूना-जांच के दौरान, परिवहन आयुक्त और नौ पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकारियों⁶ के कार्यालयों में यह पाया गया था कि चयनित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों में स्वामित्व के हस्तांतरण पर 132 गैर-परिवहन वाहन पंजीकृत किए गए थे। ये वाहन चयनित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों के अलावा अन्य में मूल रूप से पंजीकृत थे। इन वाहनों को ₹ 8.98 करोड़ की एक्स-शोरूम कीमत पर पंजीकृत किया जाना अपेक्षित था जबकि पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों ने इन वाहनों को ₹ 1.42 करोड़ की कीमत पर पंजीकृत किया। फलस्वरूप, ₹ 7.01 लाख का मोटर वाहन कर लगाया गया जबकि ₹ 63.51 लाख उद्गृहीत किया जाना अपेक्षित था। इसके परिणामस्वरूप, ₹ 56.50 लाख के मोटर वाहन कर का कम उद्ग्रहण हुआ।

⁵ अंबाला शहर, अंबाला कैंट, लाडवा, कलायत, गुल्हा, कैथल, पटौदी, गुरुग्राम (उत्तर), गुरुग्राम (दक्षिण) सोहाना में, करनाल, असंध, घरौंडा, बड़खल, बल्लभगढ़, फरीदाबाद, बिलासपुर, जगाधरी और कालका।

⁶ थानेसर, लाडवा, पेहोवा, कलायत, गुल्हा, कैथल, पटौदी, गुरुग्राम (दक्षिण) और गुरुग्राम (उत्तर)।

संबंधित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकारियों ने बताया कि मामले की जांच की जाएगी।

- ख) चयनित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों में निजी वाहनों के पंजीकरण के दौरान उद्ग्रहीत मोटर वाहन कर के अभिलेखों की नमूना-जांच के दौरान, परिवहन आयुक्त और 18 पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकारियों⁷ के कार्यालयों में यह पाया गया था कि 560 वाहन एक्स-शोरूम कीमत से कम कीमत पर पंजीकृत किए गए थे। इस प्रकार, ₹ 3.71 करोड़ के स्थान पर ₹ 3.08 करोड़ का मोटर वाहन कर उद्ग्रहीत एवं संगृहीत किया गया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 0.63 करोड़ के मोटर वाहन कर का कम उद्ग्रहण हुआ।

पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकारियों ने बताया कि नोटिस जारी किए जाएंगे और वसूली के बाद लेखापरीक्षा को सूचित किया जाएगा।

- ग) चयनित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों में अभिलेखों की नमूना-जांच के दौरान, पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरण, गुरुग्राम (उत्तर) में यह पाया गया था कि पांच मामलों में वाहन दिसंबर 2017 और दिसंबर 2019 के मध्य पंजीकृत किए गए थे, जिनमें मोटर वाहन कर एक्स-शोरूम कीमत से अधिक मूल्य पर उद्ग्रहीत एवं संगृहीत किया गया था। ₹ 3.17 लाख का मोटर वाहन कर एकत्र किया गया था जबकि ₹ 1.44 लाख का मोटर वाहन कर उद्ग्रहीत किया जाना था। इसके परिणामस्वरूप इन वाहन मालिकों से ₹ 1.73 लाख⁸ की राशि के मोटर वाहन कर अधिक प्रभारण हुआ।

पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरण, गुरुग्राम (उत्तर) ने बताया कि मामले की जांच की जाएगी।

3.4.3 वाहन के पंजीकरण के समय मोटर वाहन कर की वसूली

हरियाणा मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 2016 की धारा 3 और परिवहन आयुक्त, हरियाणा, चंडीगढ़ की दिनांक 29 सितंबर 2017 की अधिसूचना⁹ में कैंपर वैन के मामले में वाहन की लागत के बारह प्रतिशत की दर से मोटर वाहन कर के उद्ग्रहण का प्रावधान है।

जहां किसी मोटर वाहन के संबंध में देय कर का भुगतान निर्दिष्ट समय के अंदर मालिक या वाहन रखने वाले व्यक्ति द्वारा नहीं किया गया है, तो देय कर के भुगतान के अलावा, वह विलंब के प्रत्येक दिन के लिए देय कर के 0.5 प्रतिशत की दर से जुर्माना और हरियाणा मोटर वाहन कर अधिनियम, 2016 की धारा 10 (2) के अंतर्गत देय तिथि से चूक जारी रहने तक

⁷ अंबाला शहर, अंबाला कैंट, थानेसर, पेहोवा, गुल्हा, कैथल, पटौदी, गुरुग्राम (दक्षिण), गुरुग्राम (उत्तर), इंद्री, करनाल, असंध, कालका, फरीदाबाद, नारायणगढ़, शाहबाद, कलायत और बड़खल।

⁸ ₹ 3,16,740 (उद्ग्रहीत वास्तविक मोटर वाहन कर) - ₹ 1,44,166 (देय मोटर वाहन कर)।

⁹ संख्या 13/15/2010-6टी(आई)।

एक प्रतिशत प्रति माह की दर से साधारण ब्याज का भुगतान करने के लिए भी उत्तरदायी होगा। जुर्माने की वास्तविक राशि देय कर की राशि से अधिक नहीं होगी।

चयनित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों में निजी वाहन मालिकों के पंजीकरण से संबंधित अभिलेखों की नमूना-जांच के दौरान 13 पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों¹⁰ (मोटर वाहन) में यह देखा गया था कि वाहनों का पंजीकरण करते समय नमूना-जांच किए गए 27,900 वाहनों में से 41 निजी वाहनों (कैंपर वैन) में पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों ने निर्धारित दर से कम दर पर मोटर वाहन कर उद्गृहीत किया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 15.51 लाख की सीमा तक कम मोटर वाहन कर संगृहीत हुआ।

पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकारियों ने बताया कि संबंधित वाहन मालिकों को नोटिस जारी किए जाएंगे और वसूली के बाद लेखापरीक्षा को सूचित किया जाएगा।

विभाग चुककर्ताओं के विरुद्ध कार्रवाई आरंभ कर सकता है।

3.5 सरकारी राजस्व को खजाने में जमा करना

पंजाब वित्तीय नियम (हरियाणा राज्य) भाग 1 के नियम 2.2 और 2.4 में प्रावधान है कि सभी सरकारी प्राप्तियों को संगृहीत होते ही कैश बुक में दर्ज किया जाना चाहिए और इसे आहरण एवं संवितरण अधिकारी द्वारा सत्यापित किया जाना चाहिए। कैश बुक को नियमित रूप से बंद किया जाना चाहिए तथा पूरी तरह से जांच की जानी चाहिए। नकद प्राप्त उसी दिन या अगले कार्य दिवस तक खजाने में जमा की जानी चाहिए। खजाने में जमा की गई प्राप्त का समेकित विवरण प्रत्येक माह की 15 तारीख तक प्राप्त किया जाना चाहिए, जिसकी तुलना रोकड़-बही में की गई पोस्टिंग से की जानी चाहिए। तत्पश्चात, इस आशय का हस्ताक्षरित और दिनांकित प्रमाण-पत्र दर्ज किया जाना चाहिए। यदि कोई विसंगति पाई जाती है तो उसे खजाना अधिकारी के साथ पत्राचार के माध्यम से ठीक करवाया जा सकता है।

चयनित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में नकदी के अभिलेखों के सत्यापन के दौरान, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, अंबाला में यह देखा गया था कि 2019-20 के दौरान कर संग्रहण प्वाइंट¹¹ पर संगृहीत कुल प्राप्त राशि ₹ 9.99 करोड़ में से ₹ 8.69 करोड़ की राशि खजाने¹² में जमा होते देखी गई थी, जो ₹ 1.30 करोड़ के कम जमा के जोखिम वाले समाधान के मामलों को दर्शाती है। समेकित खजाना रजिस्टर के माध्यम से खजाना कार्यालय के साथ मिलान के रूप में निर्धारित आंतरिक नियंत्रण का रखरखाव नहीं किया गया था।

परिवहन आयुक्त ने बताया (दिसंबर 2021) कि संबद्ध डेटा, राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र से प्राप्त किया गया है तथा सितंबर 2019 माह की विसंगतियों का समाधान किया गया है और पाया

¹⁰ नारायणगढ़, थानेसर, लाडवा, पेहोवा, शाहबाद, कलायत, गुहला, कैथल, पटौदी, गुरुग्राम (उत्तर), फरीदाबाद, बड़खल और बल्लभगढ़

¹¹ जैसा कि परिवहन आयुक्त के कार्यालय में उपलब्ध उपयोगकर्ता आईडी में दर्शाया गया है।

¹² जैसा कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी, अंबाला के कर संग्रहण प्वाइंट डेटा में दर्शाया गया है।

गया है कि ये प्रविष्टियां अन्य क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारणों से संबंधित हैं। राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र ने इन विसंगतियों को दूर करने के लिए किसी भी सूचना प्रौद्योगिकी सक्षम तंत्र को योग्य नहीं बनाया है और प्रत्येक प्रविष्टि को व्यक्तिगत रूप से जांचना आवश्यक है जिसमें समय लगेगा। इसके अलावा, परिवहन आयुक्त ने सूचित किया (दिसंबर 2021) कि उन्होंने संगृहीत एवं कोषागार में जमा धन के मध्य ₹ 5,842 के अंतर का आकलन किया था और इसे खजाने में जमा करवा दिया गया है।

विभाग प्राप्ति की जमा राशि का मिलान करने के लिए कार्रवाई आरंभ कर सकता है तथा किसी भी कम प्राप्ति के लिए उचित कार्रवाई कर सकता है। समेकित खजाना प्राप्ति रजिस्टर का रखरखाव करने और खजाना अधिकारियों के साथ रसीदों का मिलान करने की भी आवश्यकता है।

3.6 अन्य अनियमितताएं

3.6.1 व्यापार फीस की वसूली

केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 33 में प्रावधान है कि वाहनों के डीलर/विनिर्माता के कब्जे में मोटर वाहन को पंजीकरण की आवश्यकता से छूट दी जाएगी, बशर्ते कि संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी से व्यापार प्रमाण-पत्र प्राप्त किया गया हो। नियम 37 में प्रावधान है कि व्यापार प्रमाण-पत्र जारी करने या नवीकरण की तारीख से बारह माह की अवधि के लिए जारी या नवीकृत किया जाता है। इसके अलावा, नियम 34 में प्रावधान है कि व्यापार प्रमाण-पत्र की प्रदानगी या नवीकरण के लिए आवेदन नियम 81 में निर्दिष्ट उचित फीस सहित किया जाना चाहिए। नियम 81 के अंतर्गत व्यापार प्रमाण-पत्र जारी/नवीकरण के लिए फीस निम्नानुसार है:

| वाहन | प्रति व्यापार प्रमाण-पत्र व्यापार फीस | |
|-----------------|---------------------------------------|-------------------|
| | 28 दिसंबर 2016 तक | 29 दिसंबर 2016 से |
| दो पहिया | ₹ 50 | ₹ 500 |
| थ्री/फोर व्हीलर | ₹ 200 | ₹ 1,000 |

चयनित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में व्यापार प्रमाण-पत्र जारी करने और नवीकरण से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि तीन क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों¹³ में 256 डीलरों/विनिर्माताओं में से 83 के व्यापार प्रमाण-पत्र अप्रैल 2015 से मार्च 2020 की अवधि के दौरान नवीकरण हेतु देय थे, किंतु डीलरों ने व्यापार प्रमाण-पत्रों को नवीकृत नहीं करवाया। विभाग ने इन मामलों में उपर्युक्त नियम 33 के प्रावधान को लागू करने हेतु कोई कार्रवाई नहीं की। इसके अतिरिक्त ₹ 2.08 लाख की व्यापार फीस की भी वसूली नहीं की जा सकी।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों ने बताया कि वसूली की जाएगी।

¹³

अंबाला, कुरुक्षेत्र और कैथल।

3.6.2 वाहन चालन प्रशिक्षण केन्द्रों के लाइसेंस का नवीकरण

केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 24 में प्रावधान है कि कोई भी व्यक्ति लाइसेंसिंग प्राधिकारी द्वारा दिए गए लाइसेंस के बिना मोटर वाहन किराये पर चलाने या प्रदान करने हेतु निर्देश देने के लिए किसी भी ड्राइविंग स्कूल या प्रतिष्ठान की स्थापना या रखरखाव नहीं करेगा। नियम 25 में प्रावधान है कि दिया गया लाइसेंस पांच वर्ष की अवधि के लिए लागू होगा और इसकी समाप्ति की तारीख से कम से कम साठ दिन पहले किए गए आवेदन पर नवीकृत किया जा सकता है। नियम 32 (इसके अंतर्गत दी गई तालिका का क्रमांक 10) में ड्राइविंग स्कूल या स्थापना को लाइसेंस जारी/नवीकरण करने के लिए 29 दिसंबर 2016 (29 दिसंबर 2016 से पहले ₹ 2,500) से ₹ 10,000 की फीस के उद्ग्रहण का प्रावधान है।

चयनित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में अनुरक्षित वाहन ड्राइविंग प्रशिक्षण रजिस्टर के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि तीन क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों¹⁴ में 135 ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्रों में से 20 के लाइसेंस समाप्त हो गए थे और नवंबर 2015 से मार्च 2020 की अवधि के दौरान नवीकरण हेतु देय थे। तथापि, ड्राइविंग प्रशिक्षण केंद्रों ने लाइसेंसों का नवीकरण नहीं करवाया। विभाग ने इन मामलों में उपर्युक्त नियम 24 के प्रावधान को लागू करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। इसके अतिरिक्त, ₹ 1.78 लाख की लाइसेंस फीस की वसूली नहीं की जा सकी।

संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों ने बताया कि संबंधित वाहन प्रशिक्षण केन्द्रों से राशि वसूल की जाएगी।

3.6.3 कम्प्यूटरीकृत नकद प्राप्तियों का अनियमित निरस्तीकरण

चयनित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों के कार्यालयों की नकद प्राप्तियों के अभिलेखों की नमूना-जांच के दौरान, 12 पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों¹⁵ और दो क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों¹⁶ में यह देखा गया था कि अप्रैल 2018 और मार्च 2020 के मध्य सृजित ₹ 4.81 करोड़ की 4,957 कम्प्यूटरीकृत नकद प्राप्तियों को उन्हीं व्यक्तियों द्वारा निरस्त कर दिया गया था, जिन्होंने प्राप्तियां सृजित की थीं। उसी व्यक्ति द्वारा प्राप्तियां निरस्त करने की कार्यप्रणाली जिसने इसे सृजित किया है, सरकारी धन के दुरुपयोग के जोखिम से भरा है। सृजित की गई प्राप्ति को निरस्त करने के लिए स्पष्ट प्रक्रिया तथा अलग प्राधिकारी होना चाहिए। इन प्राप्तियों को निरस्त करने के लिए उच्च प्राधिकारी की अनुमति भी नहीं ली गई थी। इसके परिणामस्वरूप कम्प्यूटरीकृत नकद प्राप्तियों को अनियमित रूप से निरस्त किया गया और दुर्विनियोजन की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकारियों और क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों ने बताया कि मामले की जांच की जाएगी।

¹⁴ कैथल, फरीदाबाद और गुरुग्राम।

¹⁵ अंबाला शहर, अंबाला कैट, शाहबाद, पंचकुला, रादौर, बड़खल, बल्लभगढ़, फरीदाबाद, असंध, करनाल, इंद्री और घरौंडा।

¹⁶ गुरुग्राम और यमुनानगर।

3.6.4 निर्धारित समय के भीतर वाहनों का पंजीकरण न करना तथा उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेट न लगाना

परिवहन आयुक्त ने दिनांक 29 मार्च 2017 को एक अधिसूचना¹⁷ जारी की जिसमें निर्दिष्ट किया गया कि वाहन मालिक संबंधित डीलर को सभी कर, फीस और उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेट फीस जमा करेगा। केंद्रीय मोटर वाहन नियम के नियम 50 में प्रावधान है कि सभी नए पंजीकृत वाहनों पर निर्धारित विनिर्देशों वाली उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटें लगाई जानी चाहिए। परिवहन विभाग, हरियाणा ने ठेकेदार के साथ 27 अप्रैल 2012 को हरियाणा राज्य में उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटों की आपूर्ति करने और लगाने के लिए एक अनुबंध किया था। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की दिनांक 4 दिसंबर 2018 अधिसूचना संख्या जी.एस.आर. 1162 (ई) के अनुसार, तीसरे पंजीकरण चिह्न सहित उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेट, जहां अपेक्षित हो, 1 अप्रैल 2019 को या उसके बाद विनिर्मित वाहन के साथ वाहन विनिर्माताओं द्वारा उनके डीलरों को आपूरित की जाएगी और डीलर ऐसी प्लेटों पर पंजीकरण का चिह्न लगाएंगे और उन्हें वाहन पर लगा देंगे। डीलर फाइल का कार्य पूरा करेगा और फाइल की हार्ड कॉपी दो कार्य दिवसों के भीतर निश्चित रूप से पंजीकरण प्राधिकारी को प्रस्तुत की जाएगी और पंजीकरण प्राधिकारी सात कार्य दिवसों के भीतर डीलर को पंजीकरण प्रमाण-पत्र जारी करेगा। डीलर को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वाहन मालिक को पंजीकरण प्रमाण-पत्र सौंपे जाने से पहले उसके परिसर में उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेट लगा दी गई है और वाहन पर उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेट लगाए बिना कोई भी वाहन डीलर के परिसर से बाहर नहीं जाएगा।

चयनित पंजीकरण एवं लाइसेंसिंग प्राधिकरणों के मोटर वाहन कर के अभिलेखों की संवीक्षा में पता चला कि 13 पंजीकरण प्राधिकरणों¹⁸ में 291 मोटर वाहनों के मालिकों ने मई 2017 और मार्च 2020 के मध्य मोटर वाहन कर तथा वाहनों के पंजीकरण के लिए फीस के रूप में डीलरों के पास ₹ 62.04 लाख जमा करवाए। तथापि, उनके वाहनों के पंजीकरण प्रमाण-पत्र बिक्री/कर राशि जमा करवाने की तारीख से 10 से 22 माह बीत जाने के बाद भी जारी नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने वाहन एप्लिकेशन पर यथा उपलब्ध उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटों को लगाने से संबंधित आंकड़ों से भी देखा कि 2019-20 के दौरान उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटें लगाने के लिए 13,21,276 प्राधिकार स्लिपें जारी की गई थीं। हालांकि, 11 अगस्त 2021 तक केवल 10,48,178 वाहनों पर उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटें लगाई गई थी और 2,73,098¹⁹ वाहन उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटें लगाए जाने हेतु लंबित थे।

वाहनों का पंजीकरण न होने के मामले में, संबंधित पंजीकरण प्राधिकारियों ने बताया कि संबंधित डीलरों को नोटिस जारी किए जाएंगे। विभाग द्वारा उक्त वाहनों पर उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटें न लगाने के कारण सूचित नहीं किए गए थे।

¹⁷ नंबर 17926-18023.

¹⁸ (i) अंबाला शहर, (ii) अंबाला कैंट, (iii) बराड़ा, (iv) गुरुग्राम (उत्तर), (v) नारायणगढ़, (vi) थानेसर, (vii) लाडवा, (viii) पेहोवा, (ix) शाहबाद, (x) बड़खल, (xi) बल्लभगढ़, (xii) फरीदाबाद और (xiii) पंचकुला।

¹⁹ (7,201-डीलर + 2,65,897-वेंडर)।

विभाग को उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटों के निर्धारण की निगरानी के लिए प्रभावी प्रणाली स्थापित करने की आवश्यकता है।

3.7 सड़क सुरक्षा

3.7.1 परिवहन वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीकरण

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 56 के अंतर्गत सार्वजनिक स्थान पर वाहन का उपयोग करने के लिए परिवहन वाहन हेतु फिटनेस प्रमाण-पत्र होना अनिवार्य है। केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 62 के अधीन फिटनेस प्रमाण-पत्र जारी करने से पहले की जाने वाली आवश्यक जांच नीचे तालिका में दी गई है। यदि निर्धारित प्राधिकारी इस बात से संतुष्ट है कि वाहन अब अधिनियम की अपेक्षाओं का अनुपालन नहीं करता है, तो वे लिखित में दर्ज कारणों के साथ किसी भी समय फिटनेस प्रमाणपत्र को रद्द कर सकते हैं। इस तरह के रद्दीकरण की तिथि पर, वाहन के पंजीकरण का प्रमाण-पत्र तब तक निलंबित माना जाता है जब तक कि नया फिटनेस प्रमाण-पत्र प्राप्त नहीं कर लिया जाता। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने वाहन की फिटनेस जांच करने के लिए फीस और फिटनेस प्रमाण-पत्र की प्रदानगी/नवीकरण के लिए फीस निम्नानुसार निर्धारित²⁰ की है:

| क्र.सं. | वाहन का प्रकार | राशि |
|--|--|---|
| फिटनेस प्रमाण-पत्र की प्रदानगी/नवीकरण के लिए परीक्षा आयोजित करना | | |
| क | मोटरसाइकिल | मैनुअल: ₹ 200 स्वचालित: ₹ 400 |
| ख | तीन पहिया या हल्का मोटर वाहन या क्वाड्रिसाइकिल | मैनुअल: ₹ 400 स्वचालित: ₹ 600 |
| ग | मध्यम या भारी मोटर वाहन | मैनुअल: ₹ 600 स्वचालित: ₹ 1,000 |
| मोटर वाहन के लिए फिटनेस प्रमाण-पत्र की प्रदानगी या नवीकरण | | ₹ 200 फिटनेस प्रमाण-पत्र की समाप्ति के बाद विलंब के प्रत्येक दिन के लिए ₹ 50 की अतिरिक्त फीस लगाई जाएगी। |

केंद्रीय मोटर वाहन नियमावली के नियम 62 में प्रावधान है कि वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र की वैधता निम्नानुसार है:

| क्र.सं. | विवरण | अवधि |
|---------|---|---|
| 1. | नया परिवहन वाहन | दो वर्ष |
| 2. | परिवहन वाहनों के संबंध में फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीकरण | एक वर्ष आठ वर्ष पुराने वाहनों के लिए दो वर्ष और आठ वर्ष से अधिक पुराने वाहनों के लिए एक वर्ष (2 नवंबर 2018 से प्रभावी) |
| 3. | ई-रिक्शा और ई-कार्ट के संबंध में फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीकरण | तीन वर्ष |

²⁰ अधिसूचना दिनांक 29 दिसंबर 2016

चयनित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में 2,110 परिवहन वाहनों की फिटनेस के संबंध में वाहन पर उपलब्ध सूचना की संवीक्षा से पता चला कि सात²¹ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों में 753 वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र मई 2015 और मार्च 2020 के मध्य समाप्त हो गए थे। हालांकि, वाहनों के मालिक अपने वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्रों के नवीकरण के लिए उपस्थित नहीं हुए। फिटनेस प्रमाण-पत्रों का नवीकरण न होने के कारण 31 मार्च 2021 को फीस एवं जुर्माने सहित निहितार्थ धन मूल्य ₹ 3.93 करोड़ था।

इसके अलावा, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, कुरुक्षेत्र और कैथल में शैक्षणिक संस्थानों की 29 बसें सक्रिय थीं, हालांकि इन बसों के फिटनेस प्रमाण-पत्र 12 से 42 महीने पहले समाप्त हो गए थे। शिक्षण संस्थानों द्वारा इन वाहनों का उपयोग स्कूल/कॉलेज जाने वाले बच्चों को लाने एवं वापस छोड़ने के लिए किया जा रहा था और फिटनेस प्रमाण-पत्र के अभाव में इन वाहनों को चलाने से स्कूल/कॉलेज जाने वाले बच्चों की सुरक्षा से समझौता किया गया।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों ने बताया कि संबंधित वाहन मालिकों को नोटिस जारी किए जाएंगे।

3.8 वाहन प्रदूषण

3.8.1 प्रदूषण जांच केंद्रों से लाइसेंस फीस/जुर्माने की वसूली न करना

हरियाणा मोटर वाहन नियम, 1993 के नियम 162ए के अनुसार, प्रदूषण नियंत्रण प्रमाण-पत्र परिवहन विभाग या अधिकृत प्रदूषण जांच केंद्र द्वारा जारी किया जाएगा। हरियाणा सरकार की दिनांक 24 मई 2016 की अधिसूचना के अनुसार प्रदूषण जांच केंद्रों को प्राधिकार ₹ 500 प्रति वर्ष फीस के भुगतान पर जारी/नवीकृत किया जाता है। प्रदूषण जांच केंद्र द्वारा प्राधिकार के नवीकरण के लिए आवेदन लाइसेंस की समाप्ति से कम से कम 15 दिन पहले जमा करना आवश्यक है, ऐसा न करने पर ₹ 100 प्रति सप्ताह की दर से विलंब फीस वसूल की जानी है।

चयनित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों के प्रदूषण जांच केंद्रों से संबंधित अभिलेखों की नमूना-जांच के दौरान छः क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों²² में यह देखा गया था कि 933 प्रदूषण जांच केंद्रों में से 418 ने जनवरी 2017 और जनवरी 2020 के मध्य समाप्त होने वाली अवधि के बाद अपने प्राधिकार का नवीकरण नहीं करवाया था। विभाग ने चूककर्ताओं से प्राधिकार फीस वसूल करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की और न ही इन प्रदूषण जांच नियंत्रण केंद्रों के अनधिकृत संचालन को रोकने के लिए कदम उठाए। प्राधिकार के गैर-नवीकरण में जुर्माने सहित ₹ 32.52 लाख का राजस्व निहितार्थ था।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों ने बताया कि नोटिस जारी किए जाएंगे और वसूली की जाएगी।

²¹ यमुनानगर, फरीदाबाद, अंबाला, कुरुक्षेत्र, कैथल, पंचकुला और गुरुग्राम।

²² अंबाला, कुरुक्षेत्र, कैथल, पंचकुला, फरीदाबाद और गुरुग्राम।

3.8.2 प्रदूषण जांच केंद्रों का संयुक्त निरीक्षण

परिवहन विभाग ने सितंबर 2015²³ में प्रदूषण जांच केंद्र की कार्यप्रणाली में सुधार के लिए अपने अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत सभी क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरणों को विस्तृत निर्देश जारी किए थे जिनमें यह प्रावधान शामिल था कि परिवहन विभाग के अधिकारी किसी भी समय प्रदूषण जांच केंद्र का निरीक्षण कर सकते हैं।

इन निर्देशों के अनुपालन हेतु उचित आश्वासन प्राप्त करने के लिए परिवहन विभाग और लेखापरीक्षा द्वारा 22 जुलाई 2021 को क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण, गुरुग्राम के अधिकार क्षेत्र में आने वाले चार प्रदूषण जांच केंद्रों में एक संयुक्त निरीक्षण किया गया था। चार प्रदूषण जांच केंद्रों की कार्यप्रणाली की जांच दिनांक 4 सितंबर 2015 के निर्देशों के आठ मानकों के विरुद्ध की गई थी। संयुक्त निरीक्षण का परिणाम नीचे सारणीबद्ध है:

| क्र.सं. | जांच किए गए मामले | टिप्पणी |
|---------|---|--|
| 1 | जांच करने की अनुमति प्रदान करने का प्रमाण-पत्र | दो केंद्रों ने प्रमाण-पत्र दिखाया जबकि दो ने नहीं दिखाया |
| 2 | सार्वजनिक दृश्य के लिए केंद्र के नाम के बारे में बैनर/बोर्ड/होर्डिंग का प्रदर्शन | एक केंद्र ने प्रदर्शित किया जबकि तीन ने प्रदर्शित नहीं किया |
| 3 | प्रदूषण जांच के लिए निर्धारित प्रभारों का प्रदर्शन | दो केंद्रों ने प्रदर्शित किया जबकि दो ने प्रदर्शित नहीं किया |
| 4 | विनिर्माता द्वारा जारी किया गया ऑपरेटर प्रशिक्षण प्रमाण-पत्र | किसी केंद्र ने प्रमाण-पत्र नहीं दर्शाया |
| 5 | नवीनतम अंशांकन प्रमाण-पत्र | एक केंद्र ने दिखाया जबकि तीन ने नहीं दिखाया |
| 6 | उत्सर्जन मानदंडों का प्रदर्शन | कोई केंद्र प्रदर्शित नहीं |
| 7 | विनिर्माता/आपूर्तिकर्ता के साथ गैस विश्लेषक/स्मोक मीटर का वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध | दो केंद्रों ने दर्शाया जबकि दो ने नहीं दर्शाया |
| 8 | क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी को मासिक रिपोर्टों का प्रस्तुतीकरण | कोई केंद्र मासिक रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं कर रहा था |

विभाग को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि प्रदूषण जांच केंद्र निर्धारित नियम प्रावधानों का पालन करता है।

संयुक्त निरीक्षण का परिणाम विभाग को जारी कर दिया गया है। विभाग ने कहा कि प्रदूषण जांच केंद्रों के विरुद्ध उचित कार्रवाई की जाएगी।

3.8.3 प्रदूषण नियंत्रण केंद्र में अनियमितताएं

परिवहन विभाग, हरियाणा सरकार ने सितंबर 2015²⁴ में प्रदूषण जांच केंद्रों को संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी को प्रपत्र 8 में मासिक रिपोर्ट भेजने का निर्देश दिया था। इसके अलावा, परिवहन विभाग के अधिकारी को किसी भी समय प्रदूषण जांच केंद्र का निरीक्षण करने के लिए अधिकृत किया गया था।

²³ पत्र संख्या 39663-95 दिनांक 4 सितंबर 2015

²⁴ पत्र संख्या 39663-95 दिनांक 4 सितंबर 2015

चयनित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों के अभिलेखों की नमूना-जांच के दौरान, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण कुरुक्षेत्र, कैथल और गुरुग्राम में यह देखा गया था कि 2019-20 के दौरान, न तो प्रदूषण जांच केंद्रों ने संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी को प्रपत्र 8 में आवश्यक मासिक रिपोर्ट भेजी और न ही संबंधित क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारी ने प्रदूषण जांच केंद्रों से लंबित रिपोर्ट प्राप्त करने या उन पर अनुवर्ती कार्रवाई करने के लिए कदम उठाए थे। यह पुष्टि करने के लिए अभिलेख में कुछ भी नहीं था कि विभाग के अधिकारियों ने अपने अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत प्रदूषण जांच केंद्रों का कोई निरीक्षण किया था या नहीं।

क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों ने बताया कि मामले की जांच की जाएगी।

विभाग को प्रदूषण नियंत्रण केंद्र पर निगरानी के लिए एक प्रभावी प्रणाली स्थापित करने की आवश्यकता है।

अध्याय 4
आंतरिक नियंत्रण

4.1 आंतरिक नियंत्रण

आंतरिक नियंत्रण और निगरानी प्रबंधन गतिविधि के आवश्यक घटक हैं। संगठन के रणनीतिक, परिचालन, अनुपालन और रिपोर्टिंग उद्देश्यों को प्राप्त करने में उपयोगी होने के लिए आंतरिक नियंत्रणों की संरचना को समुचित रूप से तैयार और कार्यान्वित किया जाना चाहिए। इसके अलावा, आंतरिक नियंत्रणों की निगरानी यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक है कि नियंत्रण कुशलतापूर्वक कार्य कर रहे हैं। निगरानी में मुद्दों की पहचान करने और इन मुद्दों को सुधारात्मक कार्रवाई के लिए उपयुक्त पक्षों को संप्रेषित करने के लिए मूल्यांकन का उपयोग शामिल है। अध्याय 2 और अध्याय 3 में चर्चा की गई अनियमितताएं, कमियां और गैर-अनुपालन अपर्याप्त आंतरिक नियंत्रण तंत्र के संकेतक हैं। आंतरिक लेखापरीक्षा, जो आंतरिक नियंत्रण तंत्र का अभिन्न अंग है, भी त्रुटिपूर्ण पाई गई। परिचालन और नियामक कार्यों के संबंध में आंतरिक नियंत्रण तंत्र में देखी गई कमियों का विवरण नीचे दिया गया है:

- बसों के संचालन के लिए आवश्यक वस्तुओं पर 48 प्रतिशत की बचत के साथ वर्षों से बजट में लगातार बचत देखी गई थी। जवाहर लाल नेहरू शहरी नवीकरण मिशन के अंतर्गत विशिष्ट उद्देश्यों के लिए प्राप्त अनुदान का उपयोग नहीं किया गया और अन्य उद्देश्यों के लिए विपथित किया गया था। रोडवेज के प्रपत्र लेखे 2015-16 से बकाया थे। ये खराब वित्तीय प्रबंधन के संकेतक थे।
- पर्याप्त बस बेड़े को सड़क पर रखने के लिए आवश्यक नई बसों की खरीद के लिए निविदाओं को अंतिम रूप देने में अपर्याप्त योजना और निर्णय न लेना था।
- सार्वजनिक परिवहन में रोडवेज की हिस्सेदारी में गिरावट, बेड़े का पुराना होना, वाहन की उत्पादकता में गिरावट, लोड फैक्टर, निर्धारित किलोमीटरों का संचालन न होना, प्रभावी किलोमीटर में कमी और लक्ष्यों की प्राप्ति न होना कमजोर परिचालन नियंत्रण का संकेत है। मानकों से अधिक ईंधन की खपत पर अपर्याप्त नियंत्रण और घटती ईंधन दक्षता ने भी कमजोर नियंत्रण तंत्र की ओर इशारा किया।
- बॉडी के निर्माण के बाद बसों को उठाने में असामान्य देरी, बसों को समय से पहले बेकार घोषित करना और कार्यशालाओं में लंबी अवधि के लिए बसों को रोकना विभाग द्वारा कमजोर निगरानी को दर्शाता है।
- एक ओर अपेक्षित स्टाफ की संख्या से अधिक ड्राइवरों एवं कंडक्टरों की तैनाती और सुचारू संचालन के लिए अपेक्षित तकनीकी स्टाफ में 50 प्रतिशत से अधिक की कमी, त्रुटिपूर्ण श्रमशक्ति प्रबंधन की ओर इशारा करती है।
- विभाग विभिन्न प्रकार के वाणिज्यिक वाहनों से मोटर वाहन कर की देय राशि की वसूली नहीं कर सका। यह कमजोर नियामक नियंत्रणों और निगरानी को इंगित करता है।

- वाहनों के डीलरों/विनिर्माताओं से व्यापार फीस की वसूली न होने, वाहन चालक प्रशिक्षण स्कूल से लाइसेंस फीस की वसूली न करने और वाहनों के पंजीकरण प्रमाण-पत्र जारी न करने के मामले कमजोर नियामक नियंत्रण को इंगित करते हैं।
- सरकारी राजस्व की कम जमा राशि और सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना नकद प्राप्तियों को रद्द करने से विभाग के दुर्विनियोजन का जोखिम प्रकट हुआ।
- वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीकरण न करने और प्रदूषण नियंत्रण केंद्रों द्वारा केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के प्रावधानों के उल्लंघन के मामले इंगित करते हैं कि विभाग द्वारा मानदंडों को अपनाया नहीं गया था।
- नियोजित इकाइयों के विरुद्ध आंतरिक लेखापरीक्षा करने में 39 प्रतिशत की कमी थी।

अध्याय 2 और अध्याय 3 में चर्चा की गई अनियमितताओं से पता चलता है कि आंतरिक नियंत्रण तंत्र में सुधार की काफी गुंजाइश है।

अध्याय 5

निष्कर्ष और सिफारिशें

अध्याय 5

निष्कर्ष और सिफारिशें

5.1 निष्कर्ष

- विभाग बसों की परिचालन आवश्यकताओं की रणनीति बनाने और रोडवेज के पर्याप्त बेड़े को स्वस्थ स्थिति में रखने के लिए नियमित मरम्मत एवं रखरखाव कार्यों को करने के लिए आवश्यक निधियों के आबंटन में विफल रहा।
- पिछले कुछ वर्षों में बजट का समग्र रूप से कम उपयोग हुआ था और परिचालन निष्पादन को प्रभावित करने वाले घटकों के लिए बजट का कम उपयोग अधिक था। परिवहन विभाग/हरियाणा विद्युत क्रय समिति द्वारा निर्णय न लेने तथा तकनीकी विशिष्टताओं को अंतिम रूप न देने/बार-बार संशोधन करने के कारण विभाग संस्वीकृत किए गए ₹ 700.45 करोड़ के विरुद्ध चेसिस की खरीद तथा बस बॉडी के निर्माण के लिए केवल ₹ 157.48 करोड़ का उपयोग कर सका। केवल 450 साधारण बस चेसिस खरीदी गई थी, जबकि इस अवधि के दौरान 1,613 बसों को अनुपयोगी घोषित कर दिया गया था, जिसके परिणामस्वरूप बेड़े की संख्या में कमी आई थी।
- वाहन उत्पादकता 2015-16 में 302 किलोमीटर से थोड़ा सुधार करते हुए 2016-17 में 304 किलोमीटर हो गई थी तथा बेड़े में पुरानी बसों की वृद्धि, परिचालन हेतु उपलब्ध बेड़े के कम उपयोग और कार्यशाला में बसों के लंबे समय तक रुकने के कारण 2019-20 में घटकर 275 किलोमीटर हो गई थी। पुरानी बसों, उपलब्ध बसों का कम उपयोग और बसों के निवारक रखरखाव में देरी ने विभाग के परिचालन और वित्तीय निष्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव डाला।
- विभाग के पास मोटर वाहन अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों के अनुपालन को सुनिश्चित करने के लिए तंत्र/आंतरिक नियंत्रण नहीं था और विभिन्न प्रकार के वाणिज्यिक वाहनों से मोटर वाहन कर की राशि जमा न करने/कम जमा करने के मामले देखे गए थे। आगे, वाहनों के डीलरों/विनिर्माताओं से व्यापार फीस की वसूली न होने, वाहन चालक प्रशिक्षण स्कूल से लाइसेंस फीस की वसूली न करने के मामले भी देखे गए। इससे राजस्व की वसूली पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।
- ऐसे उदाहरण देखे गए जहां विभाग कानूनी/नियामक आवश्यकताओं का अनुपालन सुनिश्चित नहीं कर सका जैसे उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटें न लगाना, वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीकरण न करना, प्रदूषण नियंत्रण केंद्र द्वारा केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के प्रावधानों का अनुपालन न करना।

5.2 सिफारिशें

विभाग को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि:

- ❖ योजना बजट के साथ एकीकृत है और बजट का इष्टतम उपयोग किया गया है;
- ❖ निधियों का उपयोग केवल उस विशिष्ट उद्देश्य के लिए किया गया है जिसके लिए निधियां संस्वीकृत की गई थीं;
- ❖ बेड़े की संख्या बढ़ाने के लिए बस चेसिस की खरीद प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए आवश्यक कदम उठाए गए हैं;
- ❖ संबंधित डिपुओं द्वारा बसों की डिलीवरी समय पर स्वीकार की गई है;
- ❖ संबंधित डिपुओं द्वारा दुकानों को पट्टे पर देने से संबंधित अनुबंध/संविदा के नियमों और शर्तों का पालन किया जाना चाहिए; तथा
- ❖ घाटे को कम करने के लिए अंतर्राज्यीय रूट की बसों को लाभदायक रूटों पर चलाया गया है।
- ❖ संबंधित वाहन मालिकों से मोटर वाहन कर और फीस की बकाया राशि की वसूली के लिए कार्रवाई शुरू की गई है और चूककर्ताओं के विरुद्ध उचित कार्रवाई की गई है; तथा
- ❖ डीलरों से प्रेषण जमा करना और पंजीकरण समय पर जारी करना सुनिश्चित करने के लिए एक प्रभावी तंत्र स्थापित किया गया है।

चण्डीगढ़

दिनांक:

(विशाल बंसल)

प्रधान महालेखाकार (लेखापरीक्षा), हरियाणा

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक:

(गिरीश चंद्र मुर्मू)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

परिशिष्ट

परिशिष्ट I

(संदर्भ: अनुच्छेद 2.2.3; पृष्ठ 12)

हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन के पास पड़ी अव्ययित निधियों के विवरण

| क्र. सं. | विवरण | प्राप्ति का माह | राशि (₹ करोड़ में) |
|----------|--|---------------------------|--------------------|
| 1 | इलेक्ट्रिक बस टिकटिंग मशीन की खरीद और बस स्टैंड का कम्प्यूटरीकरण | अप्रैल 2008 | 1.00 |
| 2 | हरियाणा रोडवेज का कम्प्यूटरीकरण, हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन | अप्रैल 2009 | 0.92 |
| 3 | जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन योजना के अंतर्गत बसों की खरीद (15 वातानुकूलित वॉल्वो लो फ्लोर बसें) | दिसंबर 2009 | 1.45 |
| 4 | जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन योजना के अंतर्गत बसों की खरीद (15 वातानुकूलित वॉल्वो लो फ्लोर बसें) | दिसंबर 2009 से मार्च 2013 | 7.05 |
| 5 | जवाहर लाल नेहरू राष्ट्रीय शहरी नवीकरण मिशन योजना के अंतर्गत बसों की खरीद के लिए विभाग की 30 प्रतिशत भागीदारी | अप्रैल 2010 से मार्च 2013 | 1.90 |
| 6 | वर्ष 2013-14 के दौरान चेसिस के लिए प्राप्त शेष राशि | मई 2010 से मार्च 2013 | 0.76 |
| 7 | हरियाणा रोडवेज की कार्यशाला के लिए कार्यशाला मशीनरी एवं उपकरणों की खरीद | अप्रैल 2009 | 0.25 |
| 8 | तीन साइलेंट जनरेटिंग सेट | अप्रैल 2009 | 0.25 |
| 9 | चार पहिया बैलेंसिंग मशीन 02 ईटीपी | अप्रैल 2009 | 0.15 |
| 10 | फेब्रिकेटेड लागत सहित 50 कंप्रेसड नेचुरल गैस बसों की खरीद | अप्रैल 2009 | 4.41 |
| 11 | परामर्श प्रभारों का भुगतान | अप्रैल 2010 | 1.96 |
| 12 | ई-टिकटिंग मशीनें | मई 2011 | 4.25 |
| 13 | 12वें वित्त आयोग की सिफारिश पर सरकारी भवनों के फेस लिफ्टिंग के कार्य हेतु प्राप्त निधियां | फरवरी 2010 से फरवरी 2014 | 6.67 |
| 14 | बसों का निर्माण | मई 2010 | 1.00 |
| | कुल | | 32.02 |

परिशिष्ट II

(संदर्भ: अनुच्छेद 2.2.3; पृष्ठ 12)

सामग्री के भुगतान, जो हरियाणा रोडवेज इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन के पास सावधि जमा में रखे गए थे, के विवरण

| क्र. सं. | विवरण | भुगतान की तिथि | राशि (₹ करोड़ में) |
|----------|---|----------------------------------|--------------------|
| 1 | हरियाणा राज्य इलेक्ट्रॉनिक्स विकास निगम लिमिटेड | 28 मई 2019 | 1.13 |
| 2 | मैसर्ज वॉल्वो ग्रुप इंडिया प्राइवेट लिमिटेड को ₹ 5 लाख प्रति बस की दर से 6 पूर्णतः निर्मित सुपर लज्जरी बसों की आपूर्ति हेतु मोबिलाइज़ेशन अग्रिम | 7 मार्च 2020 | 0.30 |
| 3 | मैसर्ज डेमलर इंडिया कमर्शियल व्हीकल्स प्राइवेट लिमिटेड को ₹ 5 लाख प्रति बस की दर से 12 पूर्णतः निर्मित सुपर लज्जरी बसों की आपूर्ति हेतु मोबिलाइज़ेशन अग्रिम | 6 मार्च 2020 | 0.60 |
| 4 | बीमा प्रीमियम के भुगतान के लिए मैसर्ज ओरिएंटल इंश्योरेंस कंपनी, चंडीगढ़ | 6 मार्च 2020 से 23 मार्च 2020 | 0.67 |
| 5 | हरियाणा चिकित्सा सेवा निगम लिमिटेड, पंचकुला | 18 मई 2020 | 0.03 |
| 6 | मैसर्ज वीई कॉमर्शियल व्हीकल्स लिमिटेड को पूरी तरह से निर्मित 150 मिनी बसों की खरीद के लिए 60 प्रतिशत अग्रिम | 27 मई 2020 | 14.96 |
| 7 | कंप्यूटर हार्डवेयर और उससे संबंधित मदों की आपूर्ति के लिए मैसर्ज हारट्रॉन | 4 जून 2020 | 1.36 |
| 8 | पूरी तरह से निर्मित 6 बसों की खरीद के लिए मैसर्ज वॉल्वो ग्रुप इंडिया प्राइवेट लिमिटेड | 18 जून 2020 | 4.24 |
| | कुल | | 23.29 |
| 9 | मिनी बसों के बीमा के एवज में डिपुओं से प्राप्त कम राशि | 0.40 | 1.32 |
| 10 | हरियाणा रोडवेज के कम्प्यूटरीकरण के लिए कम अनुदान | 0.92 | |
| | निधियों का शुद्ध विचलन | | 21.97 |

परिशिष्ट III

(संदर्भ: अनुच्छेद 2.3.2.6; पृष्ठ 18)

लक्षित किलोमीटर प्रति लीटर के विरुद्ध वास्तविक किलोमीटर प्रति लीटर का विवरण

| | 2015-16 | 2016-17 | 2017-18 | 2018-19 | 2019-20 | कुल |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|
| लक्ष्य (किलोमीटर प्रति लीटर में) | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 5.00 |
| अंबाला | | | | | | |
| वास्तविक किलोमीटर प्रति लीटर में | 4.88 | 4.84 | 4.80 | 4.79 | 4.84 | 4.83 |
| अंतर | 0.12 | 0.16 | 0.20 | 0.21 | 0.16 | 0.17 |
| अधिक/कम डीजल खपत (लाख लीटर में) | 1.32 | 1.63 | 1.89 | 1.79 | 1.27 | 7.90 |
| डीजल की अधिक/कम लागत (₹ लाख में) | 60.23 | 83.63 | 102.64 | 112.36 | 77.26 | 436.12 |
| फरीदाबाद | | | | | | |
| वास्तविक किलोमीटर प्रति लीटर में | 5.16 | 4.98 | 4.97 | 4.81 | 4.92 | 4.97 |
| अंतर | -0.16 | 0.02 | 0.03 | 0.19 | 0.08 | 0.03 |
| अधिक/कम डीजल खपत (लाख लीटर में) | -0.84 | 0.09 | 0.18 | 0.89 | 0.39 | 0.71 |
| डीजल की अधिक/कम लागत (₹ लाख में) | -38.66 | 4.53 | 9.71 | 56.37 | 24.14 | 56.09 |
| गुरुग्राम | | | | | | |
| वास्तविक किलोमीटर प्रति लीटर में | 3.12 | 5.06 | 5.01 | 4.94 | 4.91 | 4.61 |
| अंतर | 1.88 | -0.06 | -0.01 | 0.06 | 0.09 | 0.39 |
| अधिक/कम डीजल खपत (लाख लीटर में) | 6.97 | -0.24 | -0.04 | 0.27 | 0.38 | 7.34 |
| डीजल की अधिक/कम लागत (₹ लाख में) | 321.65 | -12.15 | -2.13 | 16.90 | 23.09 | 347.36 |
| कैथल | | | | | | |
| वास्तविक किलोमीटर प्रति लीटर में | 5.01 | 5.01 | 4.98 | 4.82 | 4.85 | 4.93 |
| अंतर | -0.01 | -0.01 | 0.02 | 0.18 | 0.15 | 0.07 |
| अधिक/कम डीजल खपत (लाख लीटर में) | -0.11 | -0.08 | 0.15 | 1.15 | 0.76 | 1.87 |
| डीजल की अधिक/कम लागत (₹ लाख में) | -5.06 | -3.95 | 8.03 | 72.40 | 46.12 | 117.54 |
| करनाल | | | | | | |
| वास्तविक किलोमीटर प्रति लीटर में | 4.88 | 4.80 | 4.73 | 5.17 | 4.83 | 4.88 |
| अंतर | 0.12 | 0.20 | 0.27 | -0.17 | 0.17 | 0.12 |
| अधिक/कम डीजल खपत (लाख लीटर में) | 1.04 | 1.91 | 2.29 | -1.20 | 1.11 | 5.15 |
| डीजल की अधिक/कम लागत (₹ लाख में) | 47.26 | 98.46 | 123.91 | -84.77 | 66.56 | 251.42 |
| कुरुक्षेत्र | | | | | | |
| वास्तविक किलोमीटर प्रति लीटर में | 5.02 | 5.00 | 5.03 | 5.02 | 5.02 | 5.02 |
| अंतर | -0.02 | 0.00 | -0.03 | -0.02 | -0.02 | -0.02 |
| अधिक/कम डीजल खपत (लाख लीटर में) | -0.15 | 0.00 | -0.22 | -0.16 | -0.12 | -0.65 |
| डीजल की अधिक/कम लागत (₹ लाख में) | -6.76 | 0.00 | -11.99 | -10.10 | -7.27 | -36.12 |
| पंचकुला | | | | | | |
| वास्तविक किलोमीटर प्रति लीटर में | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 4.54 | 4.58 | 1.82 |
| अंतर | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.46 | 0.42 | 3.18 |
| अधिक/कम डीजल खपत (लाख लीटर में) | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 2.08 | 2.42 | 4.50 |
| डीजल की अधिक/कम लागत (₹ लाख में) | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 132.10 | 147.47 | 279.57 |
| यमुनानगर | | | | | | |
| वास्तविक किलोमीटर प्रति लीटर में | 4.68 | 4.70 | 4.61 | 4.61 | 4.74 | 4.67 |
| अंतर | 0.32 | 0.30 | 0.39 | 0.39 | 0.26 | 0.33 |
| अधिक/कम डीजल खपत (लाख लीटर में) | 2.81 | 2.56 | 3.17 | 2.88 | 1.62 | 13.04 |
| डीजल की अधिक/कम लागत (₹ लाख में) | 128.99 | 132.42 | 172.90 | 182.82 | 98.90 | 716.03 |
| अधिक डीजल खपत (लाख लीटर में) | | | | | | 39.86 |
| डीजल की अधिक लागत (₹ लाख में) | | | | | | 2,168.01 |
| कुल मिलाकर डीजल रोडवेज की औसत खपत (किलोमीटर प्रति लीटर) | 4.74 | 4.75 | 4.74 | 4.73 | 4.79 | 4.75 |

स्रोत: चयनित डिपुओं और निदेशक, राज्य परिवहन विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए डेटा।

परिशिष्ट IV

(संदर्भ: अनुच्छेद 2.4.3; पृष्ठ 26)

निर्धारित मानदंडों के विरुद्ध टाटा लो फ्लोर स्टार बसों के कम उपयोग के विवरण

| क्र. सं. | वाहन संख्या | सड़क पर उतारने की तिथि | बेकार घोषित करने/सड़क से हटाने की तारीख | तय किए गए किलोमीटर | कम तय की गई दूरी | बसों के उपयोग की प्रतिशतता | बसों के अनुपयोग की प्रतिशतता | हानि (₹ लाख में) |
|-----------------|-------------------|------------------------|---|--------------------|------------------|----------------------------|------------------------------|------------------|
| अंबाला | | | | | | | | |
| 1. | एच.आर. 37 बी 9438 | 05 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 2,45,266 | 4,54,734 | 35 | 65 | 11.38 |
| 2. | एच.आर. 37 बी 9439 | 05 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 2,36,525 | 4,63,475 | 34 | 66 | 11.55 |
| 3. | एच.आर. 37 सी 1949 | 05 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 1,25,797 | 5,74,203 | 18 | 82 | 14.35 |
| 4. | एच.आर. 37 सी 1950 | 05 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 1,82,866 | 5,17,134 | 26 | 74 | 12.95 |
| 5. | एच.आर. 37 सी 1951 | 05 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 1,72,423 | 5,27,577 | 25 | 75 | 13.13 |
| 6. | एच.आर. 37 सी 1952 | 05 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 2,90,451 | 4,09,549 | 41 | 59 | 10.33 |
| 7. | एच.आर. 37 सी 1955 | 05 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 2,56,434 | 4,43,566 | 37 | 63 | 11.03 |
| 8. | एच.आर. 37 सी 1957 | 05 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 2,08,714 | 4,91,286 | 30 | 70 | 12.25 |
| 9. | एच.आर. 37 सी 1958 | 05 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 2,25,304 | 4,74,696 | 32 | 68 | 11.90 |
| चण्डीगढ़ | | | | | | | | |
| 10. | एच.आर. 68-9356 | 17 फरवरी 2009 | 19 अप्रैल 2017 | 3,41,776 | 3,58,224 | 49 | 51 | 8.93 |
| 11. | एच.आर. 68-9357 | 17 फरवरी 2009 | 07 जनवरी 2017 | 3,60,196 | 3,39,804 | 51 | 49 | 8.58 |
| 12. | एच.आर. 68-9358 | 17 फरवरी 2009 | 07 अप्रैल 2017 | 2,94,045 | 4,05,955 | 42 | 58 | 10.15 |
| 13. | एच.आर. 68-9359 | 17 फरवरी 2009 | 11 जनवरी 2017 | 2,81,004 | 4,18,996 | 40 | 60 | 10.50 |
| 14. | एच.आर. 68-9360 | 17 फरवरी 2009 | 31 मई 2017 | 2,39,550 | 4,60,450 | 34 | 66 | 11.55 |
| 15. | एच.आर. 68-9361 | 17 फरवरी 2009 | 06 अप्रैल 2017 | 2,21,999 | 4,78,001 | 32 | 68 | 11.90 |
| 16. | एच.आर. 68-9362 | 17 फरवरी 2009 | 28 मई 2017 | 3,57,806 | 3,42,194 | 51 | 49 | 8.58 |
| 17. | एच.आर. 68-9363 | 17 फरवरी 2009 | 07 मार्च 2017 | 2,90,587 | 4,09,413 | 42 | 58 | 10.15 |
| 18. | एच.आर. 68-9364 | 17 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 3,70,261 | 3,29,739 | 53 | 47 | 8.23 |

| क्र. सं. | वाहन संख्या | सड़क पर उतारने की तिथि | बेकार घोषित करने/सड़क से हटाने की तारीख | तय किए गए किलोमीटर | कम तय की गई दूरी | बसों के उपयोग की प्रतिशतता | बसों के अनुपयोग की प्रतिशतता | हानि (₹ लाख में) |
|--------------------|------------------|------------------------|---|--------------------|------------------|----------------------------|------------------------------|------------------|
| 19. | एच.आर. 68-9365 | 17 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 2,78,918 | 4,21,082 | 40 | 60 | 10.50 |
| 20. | एच.आर. 68-9366 | 17 फरवरी 2009 | 20 मई 2017 | 3,76,505 | 3,23,495 | 54 | 46 | 8.05 |
| 21. | एच.आर. 68-9367 | 17 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 2,34,902 | 4,65,098 | 34 | 66 | 11.55 |
| 22. | एच.आर. 68-9369 | 17 फरवरी 2009 | 20 मई 2017 | 2,80,383 | 4,19,617 | 40 | 60 | 10.50 |
| कैथल | | | | | | | | |
| 23. | एच.आर. 64-9370 | 13 फरवरी 2009 | 12 फरवरी 2019 | 4,46,064 | 2,53,936 | 64 | 36 | 6.30 |
| 24. | एच.आर. 64-9371 | 13 फरवरी 2009 | 12 फरवरी 2019 | 6,01,038 | 98,962 | 86 | 14 | 2.45 |
| कुरुक्षेत्र | | | | | | | | |
| 25. | एच.आर. 65-3020 | 29 जनवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 4,79,069 | 2,20,931 | 68 | 32 | 5.60 |
| 26. | एच.आर. 65-3581 | 29 जनवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 3,17,154 | 3,82,846 | 45 | 54 | 9.45 |
| 27. | एच.आर. 65-3582 | 29 जनवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 3,43,520 | 3,56,480 | 49 | 51 | 8.93 |
| 28. | एच.आर. 65-3583 | 29 जनवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 4,49,845 | 2,50,155 | 64 | 36 | 6.30 |
| 29. | एच.आर. 68-9352 | 04 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 2,94,545 | 4,05,455 | 42 | 58 | 10.15 |
| 30. | एच.आर. 68-9353 | 04 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 2,91,031 | 4,08,969 | 42 | 58 | 10.15 |
| 31. | एच.आर. 68-9354 | 04 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 3,99,182 | 3,00,818 | 57 | 43 | 7.53 |
| 32. | एच.आर. 68-9355 | 04 फरवरी 2009 | 31 मार्च 2017 | 3,34,234 | 3,65,766 | 48 | 52 | 9.10 |
| पानीपत | | | | | | | | |
| 33. | एच.आर. 68-9368 | 24 फरवरी 2009 | 23 फरवरी 2017 | 3,13,754 | 3,86,246 | 45 | 55 | 9.63 |
| 34. | एच.आर. 37सी-1956 | 13 फरवरी 2009 | 12 फरवरी 2019 | 3,12,903 | 3,87,097 | 45 | 55 | 9.63 |
| कुल | | | | | | | | 333.20 |

परिशिष्ट V

(संदर्भ: अनुच्छेद 2.5.1; पृष्ठ 27)

चयनित डिपुओं के क और ख सर्विस अभिलेखों के विवरण

| डिपो का नाम | अंबाला | गुरुग्राम | कैथल | करनाल | कुरुक्षेत्र | पंचकुला ¹ | यमुनानगर |
|---|----------|-----------|--------|--------|-------------|----------------------|----------|
| कवर किए गए कुल किलोमीटर (लाख किलोमीटर में) | 1,131.11 | 56.54 | 787.11 | 983.52 | 1,046.79 | 235.8 | 908.19 |
| देय सर्विस कुल क | 6,284 | 314 | 4,373 | 5,465 | 5,815 | 1,310 | 5,045 |
| वास्तविक रूप से की गई | 3,980 | 272 | 3,954 | 3,765 | 3,522 | 816 | 3,529 |
| कमी (संख्या में) | 2,304 | 42 | 419 | 1,700 | 2,293 | 494 | 1,516 |
| कमी (प्रतिशत में) | 36.66 | 13.38 | 9.58 | 31.11 | 39.43 | 37.71 | 30.05 |
| देय सर्विस कुल ख | 6,284 | 314 | 4,373 | 5,465 | 5,815 | 1,310 | 5,045 |
| कुल की गई ख सर्विस | 3,805 | 102 | 4,002 | 4,432 | 3,906 | 986 | 3,442 |
| कमी (संख्या में) | 2,479 | 212 | 371 | 1,033 | 1,909 | 324 | 1,603 |
| कमी (प्रतिशत में) | 39.45 | 67.52 | 8.48 | 18.9 | 32.83 | 24.73 | 31.77 |
| प्रमुख मरम्मत अर्थात 'ग' सर्विस पर किया गया व्यय (₹ लाख में) | 149.23 | 4.17 | 17.75 | 58.02 | 15.19 | 4.93 | 15.62 |
| केंद्रीय कार्यशाला करनाल में 'ग' सर्विस के लिए भेजे गए इंजनों की संख्या | 355 | 10 | 22 | 119 | 25 | 6 | 22 |

¹ पंचकुला डिपो मई 2018 में स्थापित किया गया था। इसलिए, तालिका में केवल 2018-20 की अवधि के विवरण ही दिए गए थे।

परिशिष्ट VI

(संदर्भ: अनुच्छेद 2.5.2; पृष्ठ 28)

चयनित डिपुओं में बसों के रोके जाने के संबंध में विवरण

| वर्ष | प्राप्त राजस्व (प्रति किलोमीटर) | प्रतिदिन बस का उपयोग किलोमीटर में | कार्यशाला में रोकी गई बसें | राजस्व की हानि (₹ लाख में) |
|--------------------|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| अंबाला | | | | |
| 2015-16 | 8.95 | 326.98 | 1,314 | 38.45 |
| 2016-17 | 8.48 | 328.24 | 1,099 | 30.59 |
| 2017-18 | 8.35 | 301.63 | 1,227 | 30.90 |
| 2018-19 | 5.56 | 284.90 | 873 | 13.83 |
| 2019-20 | 5.97 | 296.47 | 576 | 10.19 |
| कुल | | | | 123.96 |
| फरीदाबाद | | | | |
| 2015-16 | 8.78 | 286.25 | 26 | 0.65 |
| 2016-17 | 8.46 | 281.06 | 141 | 3.35 |
| 2018-19 | 6.84 | 233.55 | 33 | 0.53 |
| 2019-20 | 6.00 | 247.70 | 39 | 0.58 |
| कुल | | | | 5.11 |
| गुरुग्राम | | | | |
| 2017-18 | 17.95 | 293.56 | 355 | 18.70 |
| 2018-19 | 12.45 | 276.55 | 126 | 4.33 |
| 2019-20 | 13.44 | 340.58 | 283 | 12.95 |
| कुल | | | | 35.98 |
| कैथल | | | | |
| 2015-16 | 8.42 | 350.61 | 166 | 4.90 |
| 2016-17 | 8.98 | 345.75 | 233 | 7.23 |
| 2017-18 | 9.45 | 325.22 | 173 | 5.32 |
| 2018-19 | 7.88 | 330.21 | 334 | 8.69 |
| 2019-20 | 7.63 | 285.98 | 68 | 1.48 |
| कुल | | | | 27.62 |
| कुरुक्षेत्र | | | | |
| 2015-16 | 8.70 | 340.44 | 167 | 4.90 |
| 2016-17 | 8.86 | 351.99 | 93 | 2.90 |
| 2017-18 | 9.35 | 316.66 | 193 | 5.71 |
| 2018-19 | 7.70 | 313.82 | 159 | 3.84 |
| 2019-20 | 7.67 | 291.91 | 194 | 4.43 |
| कुल | | | | 21.78 |
| करनाल | | | | |
| 2015-16 | 9.08 | 343.58 | 106 | 3.31 |
| 2016-17 | 8.68 | 341.67 | 861 | 25.53 |
| 2017-18 | 9.40 | 325.92 | 326 | 9.99 |
| 2018-19 | 7.86 | 320.26 | 332 | 8.35 |
| 2019-20 | 26.23 | 291.19 | 48 | 3.67 |
| कुल | | | | 50.85 |
| पंचकुला | | | | |
| 2015-16 | 8.66 | 426.83 | 1483 | 54.82 |
| 2016-17 | 5.85 | 400.29 | 75 | 1.75 |
| 2017-18 | 7.63 | 410.56 | 718 | 22.49 |
| 2018-19 | 4.04 | 404.78 | 1389 | 22.71 |
| 2019-20 | 4.38 | 333.22 | 348 | 5.07 |
| कुल | | | | 106.84 |
| यमुनानगर | | | | |
| 2015-16 | 10.20 | 341.73 | 470 | 16.38 |
| 2016-17 | 9.92 | 340.12 | 212 | 7.15 |
| 2017-18 | 11.63 | 329.74 | 377 | 14.45 |
| 2018-19 | 9.91 | 300.41 | 269 | 8.00 |
| 2019-20 | 10.77 | 267.89 | 176 | 5.07 |
| कुल | | | | 51.05 |
| कुल योग | | | | 423.19 |

परिशिष्ट VII

(संदर्भ: अनुच्छेद 2.6.1; पृष्ठ 30)

चयनित डिपुओं में अधिक ड्राइवरों को किए गए अधिक भुगतान के विवरण

| वर्ष | अधिक सीमा (संख्या में) | न्यूनतम कुल वेतन (₹ में) | परिहार्य व्यय (₹ लाख में) |
|--------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| अंबाला | | | |
| 2018-19 | 9 से 38 | 30,029 | 73.67 |
| 2019-20 | 37 से 53 | 33,125 | 178.88 |
| कुल | | | 252.55 |
| फरीदाबाद | | | |
| 2018-19 | 15 से 224 | 31,013 | 264.85 |
| 2019-20 | 8 से 351 | 35,033 | 682.98 |
| कुल | | | 947.83 |
| गुरुग्राम | | | |
| 2018-19 | 94 से 144 | 25,061 | 359.88 |
| 2019-20 | 101 से 143 | 28,785 | 425.15 |
| कुल | | | 785.03 |
| कैथल | | | |
| 2018-19 | 7 से 26 | 28,916 | 63.62 |
| 2019-20 | 14 से 29 | 31,875 | 88.1 |
| कुल | | | 151.72 |
| करनाल | | | |
| 2018-19 | 13 से 42 | 30,029 | 109.61 |
| 2019-20 | 41 से 55 | 34,125 | 188.37 |
| कुल | | | 297.98 |
| कुरुक्षेत्र | | | |
| 2018-19 | 30 से 77 | 29,805 | 228.90 |
| 2019-20 | 46 से 76 | 33,125 | 280.24 |
| कुल | | | 509.14 |
| पंचकुला | | | |
| 2018-19 | 28 से 65 | 31,013 | 131.46 |
| 2019-20 | 33 से 65 | 34,125 | 245.9 |
| कुल | | | 377.36 |
| यमुनानगर | | | |
| 2018-19 | 13 से 31 | 30,029 | 73.27 |
| 2019-20 | 20 से 31 | 31,875 | 92.76 |
| कुल | | | 166.03 |
| कुल योग | | | 3,487.64 |

परिशिष्ट VIII

(संदर्भ: अनुच्छेद 2.8.1; पृष्ठ 32)

2016-19 के दौरान किराए, सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर की कम वसूली के विवरण

| क्र. सं. | विवरण | देय किराया | उपलब्ध प्राप्तियों के अनुसार जमा किराया | किराए की कम जमा राशि | देय सेवा कर | देय वस्तु एवं सेवा कर | कुल सेवा कर और वस्तु एवं सेवा कर | उपलब्ध प्राप्तियों के अनुसार वस्तु एवं सेवा कर/सेवा कर की वास्तविक जमा राशि | सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर की कम जमा राशि |
|----------|---------------------------|--------------------|---|----------------------|-----------------|-----------------------|----------------------------------|---|--|
| 1 | साइकिल स्टैंड, यमुनानगर | 54,18,750 | 28,15,000 | 26,03,750 | 2,86,875 | 6,31,125 | 9,18,000 | 2,35,410 | 6,82,590 |
| 2 | साइकिल स्टैंड, जगाधरी | 38,14,800 | 17,36,820 | 20,77,980 | 2,01,960 | 4,44,312 | 6,46,272 | 2,39,385 | 4,06,887 |
| 3 | गौरव कोल्ड ड्रिंक, जगाधरी | 4,29,165 | 1,68,680 | 2,60,485 | 22,721 | 49,985 | 72,706 | 3,960 | 68,746 |
| 4 | साइकिल स्टैंड, रादौर | 7,15,275 | 1,47,200 | 5,68,075 | 37,868 | 83,309 | 1,21,176 | 7,425 | 1,13,751 |
| 5 | एगो जूस, यमुनानगर | 13,22,175 | 10,83,440 | 2,38,735 | 69,998 | 1,53,995 | 2,23,992 | 1,64,414 | 59,578 |
| | कुल | 1,17,00,165 | 59,51,140 | 57,49,025 | 6,19,421 | 13,62,725 | 19,82,146 | 6,50,594 | 13,31,552 |

₹ 70.80 लाख:- ₹ 57.49 लाख + ₹ 13.31 लाख।

परिशिष्ट IX

(संदर्भ: अनुच्छेद 2.8.1; पृष्ठ 32)

2019-21 के दौरान किराए, सेवा कर/वस्तु एवं सेवा कर की कम वसूली के विवरण

(₹ में)

| क्र. सं. | विवरण | देय किराया | उपलब्ध प्राप्तियों के अनुसार जमा किया गया किराया | किराए की कम जमा राशि | देय वस्तु एवं सेवा कर | वसूल की गई वस्तु एवं सेवा कर | वस्तु एवं सेवा कर सहित देय राशि |
|----------|------------------------------------|------------------|--|----------------------|-----------------------|------------------------------|---------------------------------|
| 1 | साइकिल स्टैंड, यमुनानगर | 20,25,900 | 9,00,200 | 11,25,700 | 3,64,662 | शून्य | 14,90,362 |
| 2 | साइकिल स्टैंड, जगाधरी | 15,36,000 | 2,88,000 | 12,48,000 | 2,76,480 | शून्य | 15,24,480 |
| 3 | हरीश कुमार हॉट एंड कोल्ड, यमुनानगर | 15,30,000 | 11,90,000 | 3,40,000 | 2,75,400 | शून्य | 6,15,400 |
| 4 | साइकिल स्टैंड, रादौर | 4,09,500 | 2,72,500 | 1,37,000 | 73,710 | शून्य | 2,10,710 |
| 5 | मनियारी शॉप, यमुनानगर | 4,89,600 | 2,25,700 | 2,63,900 | 88,128 | शून्य | 3,52,028 |
| 6 | कैन्टीन, जगाधरी | 2,73,600 | 1,21,600 | 1,52,000 | 49,248 | शून्य | 2,01,248 |
| | कुल | 62,64,600 | 29,98,000 | 32,66,600 | 11,27,628 | | 43,94,228 |

परिशिष्ट X

(संदर्भ: अनुच्छेद 2.9; पृष्ठ 33)

उन बसों के विवरण जिन्होंने निर्धारित यातायात प्राप्ति अर्जित नहीं कीं

| वर्ष | कमाई करने वाली बसों की संख्या | | कम प्राप्त यातायात प्राप्ति (वास्तविक आय और ₹ 30 प्रति किलोमीटर की दर से की जाने वाली आय के मध्य अंतर के आधार पर गणना की गई है) | | कुल |
|----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|---|---|-----------------|
| | ₹ 25 प्रति किलोमीटर से कम | ₹ 25 से ₹ 30 प्रति किलोमीटर के मध्य | ₹ 25 प्रति किलोमीटर से कम आय (₹ लाख में) | ₹ 25 और ₹ 30 प्रति किलोमीटर के मध्य की आय (₹ लाख में) | |
| अंबाला | | | | | |
| 2015-16 | 15 | 26 | 219.71 | 194.09 | 413.80 |
| 2016-17 | 23 | 19 | 78.62 | 32.55 | 111.17 |
| 2017-18 | 9 | 23 | 37.52 | 37.42 | 74.94 |
| 2018-19 | 8 | 25 | 63.42 | 72.34 | 135.76 |
| 2019-20 | 6 | 27 | 31.6 | 87.74 | 119.34 |
| कुल (₹ लाख में) | | 120 | 430.87 | 424.14 | 855.01 |
| फरीदाबाद | | | | | |
| 2015-16 | 29 | 12 | 281.05 | 71.43 | 352.48 |
| 2016-17 | 23 | 9 | 53.95 | 6.85 | 60.80 |
| 2017-18 | 27 | 13 | 72.32 | 42.38 | 114.70 |
| 2018-19 | 14 | 13 | 85.13 | 64.83 | 149.96 |
| 2019-20 | 15 | 7 | 129.82 | 42.85 | 172.67 |
| कुल (₹ लाख में) | | 54 | 622.27 | 228.34 | 850.61 |
| गुरुग्राम | | | | | |
| 2015-16 | 28 | 10 | 85.20 | 44.89 | 130.09 |
| 2016-17 | 12 | 8 | 20.31 | 6.14 | 26.45 |
| 2017-18 | 15 | 10 | 36.78 | 26.07 | 62.85 |
| 2018-19 | 14 | 7 | 39.85 | 11.06 | 50.91 |
| 2019-20 | 14 | 12 | 60.29 | 23.69 | 83.98 |
| कुल (₹ करोड़ में) | | 47 | 242.43 | 111.85 | 354.28 |
| कैथल | | | | | |
| 2015-16 | 2 | 7 | 39.25 | 56.23 | 95.48 |
| 2016-17 | 4 | 5 | 15.09 | 4.24 | 19.33 |
| 2017-18 | 3 | 4 | 34.93 | 11.76 | 46.69 |
| 2018-19 | 3 | 4 | 22.46 | 16.31 | 38.77 |
| 2019-20 | 1 | 5 | 2.73 | 16.14 | 18.87 |
| कुल (₹ लाख में) | | 25 | 114.46 | 104.68 | 219.14 |
| करनाल | | | | | |
| 2015-16 | 12 | 14 | 79.11 | 124.84 | 203.95 |
| 2016-17 | 13 | 10 | 27.25 | 21.45 | 48.70 |
| 2017-18 | 9 | 12 | 14.56 | 26.35 | 40.91 |
| 2018-19 | 6 | 14 | 19.62 | 36.41 | 56.03 |
| 2019-20 | 3 | 21 | 8.1 | 69.75 | 77.85 |
| कुल (₹ लाख में) | | 71 | 148.64 | 278.80 | 427.44 |
| कुरुक्षेत्र (पेहोवा सहित) | | | | | |
| 2015-16 | 9 | 11 | 142.84 | 102.46 | 245.30 |
| 2016-17 | 10 | 10 | 33.24 | 25.01 | 58.25 |
| 2017-18 | 4 | 13 | 33.57 | 67.13 | 100.70 |
| 2018-19 | 1 | 9 | 28.85 | 31.32 | 60.17 |
| 2019-20 | 0 | 16 | 0 | 62.44 | 62.44 |
| कुल (₹ लाख में) | | 59 | 238.50 | 288.36 | 526.86 |
| पंचकुला | | | | | |
| 2015-16 | 3 | 3 | 33.82 | 9.87 | 43.69 |
| 2016-17 | 4 | 2 | 9.65 | 1.53 | 11.18 |
| 2017-18 | 2 | 6 | 1.69 | 23.9 | 25.59 |
| 2018-19 | 1 | 4 | 0.17 | 6.03 | 6.20 |
| 2019-20 | 1 | 3 | 1.21 | 4.31 | 5.52 |
| कुल (₹ लाख में) | | 18 | 46.54 | 45.64 | 92.18 |
| यमुनानगर | | | | | |
| 2015-16 | 14 | 12 | 80.8 | 57.72 | 138.52 |
| 2016-17 | 13 | 14 | 21.09 | 17 | 38.09 |
| 2017-18 | 9 | 10 | 41.54 | 22.49 | 64.03 |
| 2018-19 | 10 | 13 | 68.25 | 26.13 | 94.38 |
| 2019-20 | 4 | 16 | 20.45 | 20.45 | 40.90 |
| कुल (₹ करोड़ में) | | 65 | 232.13 | 143.79 | 375.92 |
| कुल योग (₹ लाख में) | | 459 | 2,075.84 | 1,625.60 | 3,701.44 |

परिशिष्ट XI

(संदर्भ: अनुच्छेद 3.2; पृष्ठ 37)

2015-20 के दौरान विभिन्न वाहनों पर लगाए गए मोटर वाहन कर की दरों को दर्शाने वाली विवरणी

| क्र.सं. | वाहन का विवरण | कर के उद्ग्रहण हेतु मानदंड | कर संग्रहण की श्रेणी |
|---------|---|--|--|
| 1 | माल वाहन | भार क्षमता (i) 25 टन और उससे अधिक तक (ii) 28 टन और उससे अधिक तक | ₹ 300 से ₹ 22,500 प्रति वर्ष ₹ 300 से ₹ 25,300 प्रति वर्ष वार्षिक/त्रैमासिक रूप से देय |
| 2 | मैक्सी कैब | बैठने की क्षमता ड्राइवर को छोड़कर चार से बारह सीटें | ₹ 600 से ₹ 1,450 प्रति सीट प्रति वर्ष त्रैमासिक रूप से देय |
| 3 | एंबुलेंस | सरकारी/सांविधिक/निजी | वाहन की लागत का एक प्रतिशत से छः प्रतिशत (एकमुश्त) |
| 4 | स्टेज कैरिज बसें | (i) ड्राइवर को छोड़कर 30 से 32 सीटों वाली (ii) ड्राइवर को छोड़कर 52 और उससे अधिक सीटों वाली | ₹ 6,000 और ₹ 12,000 प्रति माह मासिक रूप से देय |
| 5 | शैक्षिक संस्थागत वाहन | ड्राइवर को छोड़कर छः से तैंतीस और अधिक सीटें | ₹ 3,000 से ₹ 7,000 (साधारण बस) वार्षिक ₹ 6,000 से ₹ 15,000 (वातानुकूलित बस) वार्षिक वार्षिक रूप से देय |
| 6 | शैक्षिक संस्थागत वाहन (अनुबंध बसें) | ड्राइवर को छोड़कर छः से तैंतीस और अधिक सीटें | ₹ 5,000 से ₹ 10,000 (साधारण बस) वार्षिक ₹ 12,000 से ₹ 30,000 (वातानुकूलित बस) वार्षिक वार्षिक रूप से देय |
| 7 | अनुबंध कैरिज वाहन/पर्यटक बस | साधारण/डीलक्स/लग्जरी वातानुकूलित बसें | ₹ 2,050 से ₹ 4,750 प्रति सीट प्रति वर्ष मासिक/त्रैमासिक रूप से देय |
| 8 | निजी सेवा वाहन | चालक को छोड़कर छः से बारह और बारह से अधिक सीटों वाले | ₹ 1,450 से ₹ 2,050 प्रति सीट प्रति वर्ष त्रैमासिक रूप से देय |
| 9 | सिटी बस सेवा | साधारण/डीलक्स/वातानुकूलित बसें | ₹ 6,270 से ₹ 17,390 प्रति माह मासिक रूप से देय |

परिशिष्ट XII

(संदर्भ: अनुच्छेद 3.2.1; पृष्ठ 37)

वसूल न किए गए मोटर वाहन कर का विवरण

| क्र. सं. | वाहन का प्रकार | नमूना-जांच किया गया लेखापरीक्षा नमूना | आपत्ति में शामिल मामले | आपत्ति में शामिल क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण | कम भुगतान किए गए कर तथा जुर्माने की राशि (₹ करोड़ में) |
|------------|-----------------|---------------------------------------|------------------------|--|--|
| 1 | माल वाहन | 9,599 | 1,496 | सभी आठ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण | 4.17 |
| 2 | मैक्सी कैब | 3,191 | 929 | सभी आठ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण | 1.37 |
| 3 | एंबुलेंस | 190 | 54 | पाँच ² क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण | 0.25 |
| 4 | स्टेज कैरिज | 114 | 23 | तीन ³ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण | 0.15 |
| 5 | शैक्षिक संस्थान | 1,218 | 322 | सभी आठ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण | 0.38 |
| 6 | अनुबंध कैरिज | 130 | 43 | दो ⁴ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण | 0.53 |
| 7 | निजी सेवा वाहन | 125 | 12 | तीन ⁵ क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण | 0.05 |
| कुल | | 14,567 | 2,879 | | 6.90 |

² अंबाला, कुरुक्षेत्र, कैथल, गुरुग्राम और फरीदाबाद।

³ अंबाला, यमुना नगर और गुरुग्राम।

⁴ गुरुग्राम और फरीदाबाद।

⁵ अंबाला, फरीदाबाद और कैथल।

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

www.cag.gov.in/ag/haryana/hi