

भारत में (हाइब्रिड और) इलेक्ट्रिक वाहनों का तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण हेतु योजना पर सीएजी की निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट

भारत में (हाइब्रिड और) इलेक्ट्रिक वाहनों का तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण हेतु योजना (फेम इंडिया) पर भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक (सीएजी) की 2026 की निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट नं 10 आज संसद में पेश की गई।

यह योजना (फेम-I) भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा अप्रैल 2015 से शुरू करते हुए दो साल की अवधि के लिए ₹795 करोड़ के बजट के साथ शुरू की गई थी। बाद में इस योजना को मार्च 2019 तक बढ़ा दिया गया और इसका बजट ₹795 करोड़ से बढ़ाकर ₹895 करोड़ कर दिया गया। योजना का दूसरा चरण (फेम-II) अप्रैल 2019 से मार्च 2024 की अवधि के लिए ₹10,000 करोड़ के बजट के साथ शुरू किया गया था, जिसे बाद में बढ़ाकर ₹11,500 करोड़ कर दिया गया। इस योजना को पांच घटकों के माध्यम से लागू किया गया - मांग प्रोत्साहन; चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर; प्रौद्योगिकी प्लेटफॉर्म (आरएंडडी); पायलट परियोजनाएं; और सूचना, शिक्षा और संचार।

लेखापरीक्षा के मुख्य निष्कर्ष इस प्रकार हैं:

मांग प्रोत्साहन

फेम इंडिया स्कीम के पहले चरण (चरण-I) के तहत, मंत्रालय ने बिना किसी विस्तृत परियोजना रिपोर्ट या समय-सीमा के मांग प्रोत्साहन वितरण तंत्र (डीआईडीएम) पोर्टल विकसित किया। डीआईडीएम में मांग प्रोत्साहन दावों के आद्योपांत प्रसंस्करण और संवितरण के लिए कोई तंत्र नहीं था। इसके अलावा, पोर्टल पर नवंबर 2017 से मार्च 2019 के दौरान मांग प्रोत्साहन के दावों/संस्वीकृति/संवितरण का कोई डेटा नहीं था।

स्कीम के दूसरे चरण (चरण-II) के लिए नया डीआईडीएम पोर्टल बनाने का काम चरण-I पोर्टल में कमियों पर विचार किए बिना उसी विक्रेता (पहले चरण वाले) को सौंप दिया गया। दावों के प्रसंस्करण के लिए किसी भी समयसीमा के अभाव में, लेखापरीक्षा प्रोत्साहन वितरण तंत्र की देरी या प्रभावशीलता का आकलन नहीं कर सका। योजना की अधिकांश अवधि के लिए पोर्टल को वाहन/सारथी पोर्टल के साथ एकीकृत नहीं किया गया था।

ई-बसों के संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि चरण-I के दौरान, 10 शहरों में तय संख्या के अनुसार 425 ई-बसों को तैनात किया गया था। दूसरे चरण के दौरान, 6,862 ई-बसों के लक्ष्य के मुकाबले 5,195 ई-बसें तैनात की गईं। इसके अतिरिक्त, मंत्रालय ने ई-बसों के निष्पादन की निगरानी के लिए एक केन्द्रीय सर्वर विकसित नहीं किया, जैसा कि परिकल्पना की गई थी।

परीक्षण और प्रमाणन

परीक्षण एजेंसियों ने फेम इंडिया योजना के कार्यान्वयन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। उन्हें योजना के तहत पात्रता के लिए इलेक्ट्रिक वाहनों का परीक्षण और प्रमाणन करना था, साथ ही स्थानीयकरण दिशानिर्देशों का अनुपालन करना था, और योग्य मांग प्रोत्साहन की राशि का निर्धारण करना था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि भारी उद्योग मंत्रालय ने परीक्षण एजेंसियों द्वारा परीक्षण और पात्रता मूल्यांकन रिपोर्ट जारी करने के लिए समय-सीमा तय नहीं की थी। इसके अलावा, परीक्षण एजेंसियों ने भी योजना के तहत परीक्षण और पात्रता मूल्यांकन रिपोर्ट जारी करने के लिए किसी सख्त समय-सीमा का पालन नहीं किया। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि योजना के दिशानिर्देशों/ अधिसूचनाओं के उल्लंघन में 952 अयोग्य इलेक्ट्रिक वाहनों (ई-बसों के अलावा) के लिए ₹6.78 करोड़ के मांग प्रोत्साहन को मंजूरी दी गई थी।

चार्जिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर

पर्याप्त पब्लिक चार्जिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर स्थापित करने के लिए कोई औपचारिक रोडमैप नहीं था, जो कि बड़े स्तर पर इलेक्ट्रिक वाहनों (ईवी) को अपनाने के लिए एक प्रमुख रुकावट थी।

चरण-I के दौरान, कुल 539 चार्जिंग स्टेशनों में से 497 चालू किए गए। हालांकि, चरण-II में, 'सिटीज़' परियोजना के अंतर्गत अनुमोदित कुल 2,877 चार्जिंग स्टेशनों में से 148 (5 प्रतिशत) को चालू किया गया जबकि 'सिटीज़' परियोजना के शेष चार्जिंग स्टेशनों और 'हाइवे एवं एक्सप्रेसवे' के अंतर्गत अनुमोदित सभी 1,576 चार्जिंग स्टेशनों को नगण्य/ कोई प्रगति नहीं होने के कारण रद्द कर दिया गया। चरण-II में नगण्य प्रगति की जिम्मेदारी परियोजनाओं की गैर-व्यवहार्यता और अपस्ट्रीम इन्फ्रास्ट्रक्चर की उच्च लागत के कारण कार्यान्वयन एजेंसियों की अनइच्छुकता को दी गई। साथ ही, मंत्रालय ने तीन तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) को 8,412 चार्जिंग स्टेशन सौंप दिए। हालांकि, मार्च 2024 तक ओएमसी द्वारा कोई भी चार्जिंग स्टेशन चालू नहीं किया गया।

प्रौद्योगिकी विकास (आरएंडडी)

प्रौद्योगिकी विकास घटक फेम इंडिया योजना का एक प्रमुख तत्व था जिसका उद्देश्य ईवी बाजार को आत्मनिर्भर बनाना था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि मंत्रालय ने चरण-I के दौरान 16 परियोजनाओं पर कार्य किया जिनमें से सिर्फ नौ ही पूरी हो पायी। मंत्रालय ने चार परियोजनाओं की कार्यान्वयन एजेंसियों के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर नहीं किए थे जिसके परिणामस्वरूप उनकी भूमिकाओं और जिम्मेदारियों के संबंध में स्पष्टता की कमी हुई तथा निरीक्षण और निगरानी अपर्याप्त रही, नतीजतन, उनमें से तीन परियोजनाएं समय से पहले ही बंद करनी पड़ी।

सूचना, शिक्षा और संचार (आईईसी)

सूचना, शिक्षा एवं संचार (आईईसी) योजना का एक महत्वपूर्ण घटक था क्योंकि उपभोक्ताओं के बीच इलेक्ट्रिक वाहनों (ईवी) के प्रति कम जागरूकता को इलेक्ट्रिक मोबिलिटी को बड़े पैमाने पर और तेजी से अपनाने में एक बड़ी रुकावट माना गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि मंत्रालय ने कोई उपयुक्त आईईसी प्रोग्राम नहीं बनाया और आईईसी गतिविधियाँ को तदर्थ आधार पर चलाया। इसके अलावा, योजना के चरण-I एवं चरण-II के दौरान आईईसी गतिविधियों हेतु आवंटित कुल ₹48 करोड़ में से मंत्रालय केवल ₹7.52 करोड़ ही व्यय कर सका।