

अध्याय – 5

वाहनों, माल एवं यात्रियों पर कर

अध्याय 5: वाहनों, माल एवं यात्रियों पर कर

5.1.1 कर प्रबंध

5.1.1.1 वाहनों पर कर

मोटर वाहनों का पंजीकरण, परमिटों का निर्गम, ड्राईविंग/कंडक्टर लाईसैंसों का निर्गम, टोकन कर, परमिट फीस, लाईसैंस फीस इत्यादि के उद्ग्रहण एवं संग्रहण, मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (एम.वी. अधिनियम), केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989, हरियाणा मोटर वाहन नियम, 1993, पंजाब मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1924 (पी.एम.वी.टी. अधिनियम), हरियाणा राज्य में यथा लागू और पंजाब मोटर वाहन कराधान नियम, 1925 के प्रावधानों के अंतर्गत शासित होते हैं। अपर मुख्य सचिव, हरियाणा सरकार, परिवहन विभाग प्रशासनिक मुखिया हैं तथा परिवहन आयुक्त, जो विभाग के कार्यचालन पर सामान्य अधीक्षण करते हैं, द्वारा सहायता प्राप्त हैं। गैर-परिवहन वाहनों के संबंध में, पंजीकरण एवं लाईसैंसिंग प्राधिकारी की शक्तियों का प्रयोग 62 उप-मंडल कार्यालयों (सिविल) द्वारा किया जा रहा है जबकि माल वाहनों सहित परिवहन वाहनों के संबंध में आर.एल.ए. की शक्तियों का प्रयोग 21 सचिव, क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकारियों (आर.टी.एज) द्वारा किया जा रहा है।

5.1.1.2 यात्री एवं माल कर

यात्री एवं माल कर (पी.जी.टी.) का उद्ग्रहण एवं संग्रहण, हरियाणा राज्य में यथा लागू, पंजाब यात्री एवं माल कराधान अधिनियम, 1952 (पी.पी.जी.टी. अधिनियम) तथा उसके अधीन बनाए गए नियमों के प्रावधानों के अन्तर्गत शासित होते हैं। प्रधान सचिव, हरियाणा सरकार, आबकारी एवं कराधान विभाग सरकारी स्तर पर प्रशासनिक अध्यक्ष हैं। विभाग का समग्र प्रभार आबकारी एवं कराधान आयुक्त (ई.टी.सी.), हरियाणा, पंचकूला के पास निहित है। पी.जी.टी. के उद्ग्रहण एवं संग्रहण से संबंधित कार्य फील्ड में उप-आबकारी एवं कराधान आयुक्तों (डी.ई.टी.सीज) के अधीन सहायक आबकारी एवं कराधान अधिकारियों (ए.ई.टी.ओज) द्वारा किया जाता है।

5.1.2 लेखापरीक्षा के परिणाम

2014-15 में टोकन टैक्स, फिटनेस/नवीकरण फीस, यात्री एवं माल पर कर, पेनल्टी इत्यादि से संबंधित 71 इकाइयों के अभिलेखों की नमूना-जांच ने तालिका 5.1 में निम्नलिखित श्रेणियों के अंतर्गत 3,81,054 मामलों में ₹ 49.10 करोड़ से आवेष्टित अनियमितताएं दर्शाईं।

तालिका 5.1

(₹ करोड़ में)			
क्र. सं.	श्रेणियां	मामलों की संख्या	राशि
1.	पी.पी.जी.टी. अधिनियम, 1952 के अंतर्गत माल कर एवं यात्री कर की वसूली	01	38.69
2.	मोटर वाहन कर में आऊटसोर्सड गतिविधियों से राजस्व का संग्रहण	01	0.54
3.	पंजीकरण प्रमाण-पत्रों के नवीकरण के कारण फिटनेस/नवीकरण फीस की अवसूली	3,57,289	6.71
4.	स्टेज कॅरिज बसों/सिटी बसों के संबंध में टोकन/रोड टैक्स की अवसूली/कम वसूली	202	1.06
5.	ओवरलोडिड वाहनों से जुर्माने की अवसूली	59	0.10
6.	निम्नलिखित की अवसूली/कम वसूली <ul style="list-style-type: none"> ● यात्री कर ● माल कर ● प्राइवेट वाहनों से टोकन टैक्स 	534 880 331	0.98 0.53 0.19
7.	विविध अनियमितताएं	21,757	0.30
योग		3,81,054	49.10

वर्ष के दौरान, विभाग ने 931 मामलों में ₹ 39.58 करोड़ की राशि के अवनिर्धारण तथा कमियां स्वीकार की, जिनमें से 904 मामलों में आवेष्टित ₹ 39.54 करोड़ वर्ष के दौरान तथा शेष पूर्ववर्ती वर्षों में इंगित किए गए थे। विभाग ने 31 मामलों में ₹ 0.05 करोड़ वसूल किए जिनमें से चार मामलों में ₹ 0.01 करोड़ वर्ष 2014-15 से संबंधित तथा शेष पूर्ववर्ती वर्षों में आवेष्टित थे।

₹ 39.28 करोड़ से आवेष्टित महत्वपूर्ण मामले निम्नलिखित अनुच्छेदों में उल्लिखित हैं:

यात्री एवं माल कर

5.2 पी.पी.जी.टी. अधिनियम, 1952 के अंतर्गत माल कर एवं यात्री कर की वसूली

आंतरिक नियंत्रण, मॉनीटरिंग तथा अनुवर्ती कार्रवाई की कमी के कारण कर-निर्धारण प्राधिकारी, चूककर्ता वाहन मालिकों को नोटिस भेजने में विफल रहे परिणामस्वरूप 15,850 मामलों में ₹ 14.59 करोड़ के ब्याज के अतिरिक्त या तो डी.सी.आर.ज को अद्यतन नहीं किया गया या ₹ 24.10 करोड़ की सीमा तक यात्री एवं माल कर की कम वसूली हुई।

माल तथा यात्रियों को ले जाने वाले सभी मोटर वाहन संबंधित जिले, जिसमें वाहन के स्वामी का निवास या व्यापार का स्थान है जहां वाहन को सामान्यतः रखा जाता है, के ए.ई.टी.ओ. के पास पंजीकृत करवाने अपेक्षित हैं। राजस्व के उच्चतम संग्रहण वाले दो जिले फरीदाबाद (पूर्व एवं पश्चिम) तथा गुड़गांव चयन किए गए थे तथा शेष चार जिले रैंडम चयन पद्धति के

आधार पर चयन किए गए थे। 21 जिलों में से छः जिलों में डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) के सात कार्यालयों¹ के 2011-12 से 2013-14 तक की अवधि के अभिलेखों की दिसंबर 2014 तथा अप्रैल 2015 के मध्य यह निर्धारण करने के लिए नमूना-जांच की गई थी कि क्या विभाग में यात्री एवं माल कर की वसूली के लिए यंत्रावली प्रभावी थी। देखी गई महत्वपूर्ण उपलब्धियां निम्नानुसार थी:

5.2.1 माल कर की अवसूली/कम वसूली

राज्य में अथवा राज्य के अन्दर से जाने वाले सार्वजनिक अथवा निजी वाहनों पर एकमुश्त में माल कर उद्ग्राह्य है। दरें 25 मार्च 2011 से मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के अनुसार सकल वाहन भार के आधार पर निर्धारित की गई हैं। दरें, ₹ 4,000 प्रतिवर्ष (10 टन से ज्यादा नहीं), ₹ 5,600 प्रतिवर्ष (10 टन से ज्यादा लेकिन 17 टन से ज्यादा नहीं) और ₹ 12,000 प्रतिवर्ष (17 टन से ज्यादा) हैं। आगे, पी.पी.जी.टी. अधिनियम की धारा 14 (बी) के अनुसार यदि निर्धारित समय के भीतर किसी कर अथवा पेनल्टी का भुगतान नहीं किया जाता है तो वाहन का मालिक कर का भुगतान न की गई राशि पर दो प्रतिशत प्रतिमाह की दर पर ब्याज का भुगतान करने के लिए दायी होगा।

डी.ई.टी.सी. (पी.जी.टी.) के सात कार्यालयों² में 75,105 वाहनों के अभिलेखों से लेखापरीक्षा ने देखा (दिसंबर 2014 से अप्रैल 2015) कि माल ढोने के लिए प्रयुक्त 14,342 सार्वजनिक अथवा निजी वाहनों के मालिकों ने अप्रैल 2011 तथा मार्च 2014 के मध्य विभिन्न अवधियों के लिए या तो ₹ 20.54 करोड़ की राशि का माल कर जमा नहीं करवाया था या विभाग ने मांग एवं संग्रहण रजिस्टर (डी.सी.आरज) अद्यतन नहीं किया था। तथापि, विभाग द्वारा कोई मांग नोटिस जारी नहीं किए गए थे तथा कर-निर्धारण प्राधिकारी भी डी.सी.आरज की समीक्षा करने में विफल रहे। इसके परिणामस्वरूप ₹ 12.37 करोड़ के ब्याज³ के अतिरिक्त ₹ 20.54 करोड़ के माल कर की अवसूली/कम वसूली हुई।

सभी डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) ने तथ्यों को स्वीकार किया तथा बताया कि 359 वाहन मालिकों से ₹ 12.40 लाख के ब्याज के अतिरिक्त ₹ 25.33 लाख की राशि का माल कर वसूल किया गया था तथा ₹ 32.53 करोड़ की बकाया राशि को वसूल करने के लिए शेष वाहन मालिकों को नोटिस जारी किए गए थे।

5.2.2 टैक्सी कार/मैक्सी कैब मालिकों से यात्री कर की अवसूली/कम वसूली

पी.पी.जी.टी. नियमों की धारा 9 (1) (iv) एवं (iv-ए) के अंतर्गत (i) पांच सीट वाली तथा (ii) सात से 12 सीट वाली टैक्सी कार/मैक्सी कैब पर क्रमशः (i) ₹ 3,000 प्रति वर्ष (ii) ₹ 100 प्रति सीट प्रति माह की दर पर यात्री कर उद्ग्राह्य है। कर, समान त्रैमासिक किशतों में, तिमाही जिससे भुगतान संबंधित हो, के आरंभ से 30 दिनों के अंदर भुगतान योग्य है। आगे, पी.पी.जी.टी. अधिनियम के अनुसार ब्याज भी उद्ग्राह्य है।

¹ भिवानी, फरीदाबाद (पूर्व), फरीदाबाद (पश्चिम), गुडगांव, जगाधरी, रेवाड़ी तथा रोहतक।

² भिवानी, फरीदाबाद (पूर्व), फरीदाबाद (पश्चिम), गुडगांव, जगाधरी, रेवाड़ी तथा रोहतक।

³ 31 मार्च 2015 तक परिकलित ब्याज।

डी.ई.टी.सी. (पी.जी.टी.) के सात कार्यालयों⁴ में 10,665 वाहनों के अभिलेखों से लेखापरीक्षा ने देखा (दिसंबर 2014 से अप्रैल 2015) कि यात्रियों को ले जाने के लिए उपयोग की गई 1,363 टैक्सी कारों/मैक्सी कैंब के वाहन मालिकों ने अप्रैल 2011 तथा मार्च 2014 के मध्य विभिन्न अवधियों हेतु ₹ 3.26 करोड़ की राशि का यात्री कर या तो जमा नहीं करवाया था या विभाग ने डी.सी.आरज अद्यतन नहीं किए थे। इसके परिणामस्वरूप ₹ 2.00 करोड़ के ब्याज के अतिरिक्त ₹ 3.26 करोड़ की राशि के यात्री कर की अवसूली/कम वसूली हुई।

सभी डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) ने तथ्यों को स्वीकार किया तथा बताया कि चार डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.)⁵ ने 11 वाहन मालिकों से ₹ 63,000 के ब्याज के अतिरिक्त ₹ 1.27 लाख के यात्री कर की वसूली की गई थी तथा ₹ 5.24 करोड़ की शेष राशि वसूल करने के लिए चूककर्ता वाहन मालिकों को नोटिस जारी किए गए थे।

5.2.3 स्कूल/संस्थान बस मालिकों से यात्री कर की कम वसूली

नियम 9(2एफ) (i), के अंतर्गत यदि बस चार्जिज ₹ 200 प्रति सीट से अधिक हो जाते हैं तो शैक्षिक संस्थाओं⁶ तथा निजी स्कूलों के मालिकों को एक वर्ष में नौ माह (जुलाई से मार्च) के लिए क्रमशः ₹ 60 तथा ₹ 20 प्रति सीट का एकमुश्त भुगतान करना होगा। आगे, हरियाणा सरकार की दिनांक 4 अक्टूबर 2013 की अधिसूचना के अनुसार उपर्युक्त कथित कर निजी स्कूलों की केवल नॉन-ए.सी. बसों के मामले में छूट दी गई है। पी.पी.जी.टी. अधिनियम के अनुसार ब्याज भी उद्ग्राह्य है।

डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) फरीदाबाद (पूर्व), फरीदाबाद (पश्चिम) तथा गुडगांव के अभिलेखों से लेखापरीक्षा ने देखा (मार्च तथा अप्रैल 2015) कि स्कूलों/संस्थानों के विद्यार्थियों को ले जाने के लिए उपयोग की गई 135 स्कूल/संस्थान बसों के मालिकों ने अप्रैल 2011 तथा मार्च 2014 के मध्य विभिन्न अवधियों हेतु ₹ 25.97 लाख का यात्री कर या तो जमा नहीं करवाया था या विभाग ने डी.सी.आरज अद्यतन नहीं किए थे। इसके परिणामस्वरूप ₹ 21.41 लाख के ब्याज के अतिरिक्त ₹ 25.97 लाख के यात्री कर की कम वसूली हुई।

सभी डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) ने तथ्यों को स्वीकार किया तथा बताया (मार्च एवं अगस्त 2015) कि 33 मामलों में ₹ 7.07 लाख के ब्याज के अतिरिक्त ₹ 11.34 लाख का यात्री कर वसूल किया गया था तथा ₹ 28.97 लाख की बकाया राशि को वसूल करने के लिए नोटिस जारी किए गए थे।

5.2.4 सिटी बस आपरेटरों से यात्री कर की अवसूली/कम वसूली

पंजाब यात्री एवं माल कराधान (पी.पी.जी.टी.) (हरियाणा संशोधन) नियम, 2004 की धारा 9(2ई), जैसा कि 24 फरवरी 2004 से प्रभावी है, में प्रावधान है कि फरीदाबाद एवं

⁴ भिवानी, फरीदाबाद (पूर्व), फरीदाबाद (पश्चिम), गुडगांव, जगाधरी, रेवाड़ी तथा रोहतक।

⁵ भिवानी, जगाधरी, रेवाड़ी तथा रोहतक।

⁶ "शैक्षिक संस्थान बस" से तात्पर्य एक ओमनी बस है जो एक कालेज, स्कूल अथवा अन्य शैक्षिक संस्थान द्वारा स्वामित्व प्राप्त है तथा इसकी किसी प्रकार की गतिविधियों के संबंध में केवल शैक्षिक संस्थान के विद्यार्थियों अथवा स्टॉफ को लाने-ले जाने के लिए प्रयुक्त की जाती है।

गुड़गांव जिलों में नगर निगम सीमा के भीतर सड़कों पर बसें चलाने के लिए परमिट धारकों द्वारा साधारण हाफ-बॉडी तथा फुल-बॉडी बसों के संबंध में क्रमशः ₹ 4,200 तथा ₹ 7,000 की दर पर मासिक यात्री कर भुगतान किया जाना अपेक्षित है। आगे, पी.पी.जी.टी. अधिनियम के अनुसार ब्याज भी उद्ग्राह्य है।

डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) फरीदाबाद (पूर्व) तथा गुड़गांव के कार्यालयों के अभिलेखों से लेखापरीक्षा ने देखा (मार्च तथा अप्रैल 2015) कि 142 बसों में से 10 स्टेज कैरिज निजी बस आपरेटरों के मालिकों ने अप्रैल 2011 तथा मार्च 2014 के मध्य विभिन्न अवधियों हेतु ₹ 4.54 लाख का यात्री कर या तो जमा नहीं करवाया था या विभाग ने डी.सी.आरज अद्यतन नहीं किए थे। इसके परिणामस्वरूप ब्याज सहित ₹ 5.11 लाख के यात्री कर की कम वसूली हुई।

डी.ई.टी.सीज (पी.जी.टी.) फरीदाबाद (पूर्व) तथा गुड़गांव ने तथ्यों को स्वीकार किया तथा मार्च 2015 में बताया कि संबंधित वाहन मालिकों को नोटिस जारी किए जाएंगे तथा बकाया राशि वसूल करने के प्रयास किए जाएंगे। वसूली पर अगली प्रगति रिपोर्ट प्रतीक्षित है (नवंबर 2015)।

कर-निर्धारण प्राधिकारियों द्वारा डी.सी.आरज की आवधिक समीक्षा करना तथा यदि यह पता लगे कि मालिकों का कम कर-निर्धारण किया गया था अथवा किसी वर्ष कर-निर्धारण से बच गए थे अथवा देय राशि से कम कर उद्गृहीत किया गया था तो तीन वर्ष की अवधि के भीतर किसी भी समय मालिकों को नोटिस भेजना अपेक्षित है। आंतरिक नियंत्रण, मानीटरिंग तथा अनुवर्ती कार्रवाई की कमी के कारण कर-निर्धारण प्राधिकारी उपर्युक्त मामलों में नोटिस भेजने में विफल रहे परिणामतः डी.सी.आरज या तो अद्यतन नहीं हुए या 15,850 मामलों में ₹ 14.59 करोड़ के ब्याज के अतिरिक्त ₹ 24.10 करोड़ की सीमा तक यात्रियों एवं माल कर की कम वसूली हुई।

यह इंगित किए जाने पर, सात डी.ई.टी.सीज ने अगस्त 2015 तक 403 मामलों में ₹ 20.10 लाख के ब्याज के अतिरिक्त ₹ 37.94 लाख का यात्री एवं माल कर वसूल किया था।

उपर्युक्त बिंदु जून 2015 में सरकार को प्रतिवेदित किए गए थे; उत्तर प्राप्त नहीं हुए हैं (नवंबर 2015)।

परिवहन विभाग

5.3 मोटर वाहन कर में आऊटसोर्सड गतिविधियों से राजस्व का संग्रहण

एच.एस.आर.पीज स्नेप लॉक, जो बेहतर सुरक्षा के लिए अनिवार्य था, के बिना लगाई गई थी; नए पंजीकृत वाहनों पर एच.एस.आर.पीज लगाना 27 तथा 81 प्रतिशत के मध्य श्रृंखलित रहा तथा पुराने वाहनों पर एच.एस.आर.पीज का प्रतिस्थापन आरंभ नहीं किया गया। मॉनीटरिंग तथा अनुवर्ती कार्रवाई की कमी के कारण विभाग चूककर्ता पी.सी.सी. मालिकों/ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूलों से लंबित लाइसेंस फीस वसूल करने के लिए नोटिस जारी करने में विफल रहा परिणामस्वरूप ₹ 7 लाख की लाइसेंस फीस की वसूली नहीं हुई।

मोटर वाहनों पर उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटें (एच.एस.आर.पीज) लगाने, वाहन मालिकों को प्रदूषण नियंत्रणाधीन सर्टीफिकेट (पी.यू.सी.सी.) जारी करने के लिए प्रदूषण चैक केन्द्रों को लाइसेंसों का जारी/नवीकरण तथा लोगों को ड्राइविंग ट्रेनिंग देने के लिए ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूलों को लाइसेंस जारी करने तथा नवीकरण करने का प्रावधान है। तथापि, राज्य सरकार ने ये गतिविधियां प्राइवेट पार्टियों को आऊटसोर्स की थी।

2011-12 से 2014-15 वर्षों के लिए राज्य के 21 जिलों में से 7 जिलों⁷ में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण (आर.टी.एज) तथा पंजीकरण प्राधिकारी (मोटर वाहन) {आर.एज. (एम.वीज)} के कार्यालयों के अभिलेखों की दिसंबर 2014 तथा मई 2015 के मध्य यह निर्धारण करने के लिए नमूना-जांच की गई थी कि क्या आऊटसोर्सड गतिविधियों से राजस्व के संग्रहण की प्रणाली विभाग में प्रभावी थी। देखे गए महत्वपूर्ण परिणाम निम्नानुसार हैं:

5.3.1 उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटें (एच.एस.आर.पीज) लगाने के लक्ष्य की अप्राप्ति

केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, (सी.एम.वी.आर.) के नियम 50 के साथ पठित 22 अगस्त 2001 के 'नए उच्च सुरक्षा पंजीकरण प्लेटें आर्डर' के केन्द्रीय सरकार अधिनियम के अनुसार सभी नए पंजीकृत वाहनों पर नियमों में यथा निर्धारित विनिर्देशनों तथा मानकों के अनुसार एच.एस.आर.पीज लगवाना अनिवार्य होगा। पहले से ही पंजीकृत वाहनों के मामले में, ऐसी पंजीकरण प्लेटें आदेश के प्रकाशन की तिथि से दो वर्षों के अंदर लगाई जानी थी। हरियाणा सरकार ने उच्चतम न्यायालय के दिनांक 13 अक्टूबर 2011 के निदेश के बाद एच.एस.आर.पी. स्कीम कार्यान्वित की। परिवहन विभाग, हरियाणा ने मैसर्स लिंक उत्सव रजिस्ट्रेशन प्लेटस, प्राइवेट लिमिटेड, नई दिल्ली के साथ 27 अप्रैल 2012 को अनुबंध किया था तथा कार्य 25 मई 2012 से शुरू कर दिया गया था।

अनुबंध के क्लॉज 10.5.2.1 के अनुसार, वाहन मालिक से मूल्य की रसीद तथा पंजीकरण प्राधिकारी से अनुमोदन की प्राप्ति की तिथि से चार दिनों के अंदर संबंधित अफिक्शेशन स्टेशन पर फिक्शेशन के लिए एच.एस.आर.पी. तैयार हो जानी चाहिए। राज्य में आर.टी.एज तथा आर.ए. (एम.वीज) कार्य के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार थे तथा इसे मानीटर करने के लिए निर्देश दिए गए थे। यह सुनिश्चित करने के लिए भी निर्देश दिए थे कि कोई भी पंजीकरण प्रमाण-पत्र एच.एस.आर.पी. लगाए बिना जारी नहीं किया गया था।

⁷ अंबाला, फरीदाबाद, गुड़गांव, झज्जर, रोहतक, सिरसा तथा यमुनानगर।

लेखापरीक्षा ने देखा (दिसंबर 2014 से मई 2015) कि जून 2012 तथा मार्च 2015 के मध्य 8,54,257 मोटर वाहन पंजीकृत किए गए थे। एच.एस.आर.पीज केवल 4,06,108 वाहन पर लगाई गई थी। शेष 4,48,149 वाहन (52 प्रतिशत) पर 31 मार्च 2015 तक एच.एस.आर.पीज नहीं लगाई गई थी। नए पंजीकृत मोटर वाहन पर एच.एस.आर.पीज लगाने के लिए 24 रजिस्ट्रिंग प्राधिकरणों में लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी 27 तथा 81 प्रतिशत के मध्य श्रृंखलित थी। कमी के लिए कारण पूछे गए थे किंतु कोई उत्तर प्रदान नहीं किया गया था।

आगे, यह अवलोकित किया गया कि एच.एस.आर.पीज के बदलने के लिए जून 2012 से पहले पुराने पंजीकृत वाहनों से संबंधित डाटा जुलाई 2015 तक हस्तांतरित नहीं किया गया था चूंकि, परियोजना के शुरू होने से दो वर्षों से भी ज्यादा बीत गए थे।

सभी पंजीकरण प्राधिकारियों ने उत्तर दिया (मार्च से मई 2015) कि नए वाहनों के पंजीकरण का डाटा सीधे एच.एस.आर.पी. ठेकेदार को हस्तांतरित कर दिया गया था तथा एच.एस.आर.पीज लगवाने की जिम्मेदारी वाहन मालिकों की थी। पंजीकरण प्राधिकारियों के उत्तर तर्कसंगत नहीं थे क्योंकि सभी आर.टी.एज/आर.एज को यह सुनिश्चित करना अपेक्षित था कि एच.एस.आर.पी. लगवाए बिना कोई भी पंजीकरण प्रमाण-पत्र जारी न किया जाए। पुराने पंजीकृत वाहनों के मामलों में, परिवहन विभाग ने बताया (अगस्त 2015) कि एन.आई.सी. ने वेब सर्विस द्वारा फर्म को पुराने वाहनों का डाटा भेज दिया है। तथापि, इस संबंध में कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी। इस प्रकार, आर.टी.एज/आर.एज की ओर से मानीटरिंग की कमी थी जो उच्चतम न्यायालय के उस निर्णय⁸ का उल्लंघन थी जिसमें निर्धारित किया गया था कि 'एच.एस.आर.पी.' को लगाना सांविधिक आदेश है जो न केवल राज्य की सुरक्षा के हित में है बल्कि काफी हद तक जनता के हित का भी ध्यान रखता है। इसलिए, भारतीय संविधान के अनुच्छेद 129 के अनुसार उच्चतम न्यायालय के सांविधिक प्रावधानों/आदेशों की अनुपालना करना प्रत्येक राज्य सरकार और संघ क्षेत्र के लिए केवल वांछनीय ही नहीं बल्कि अनिवार्य है।

5.3.2 स्नैप लॉक्स का न लगाना

एच.एस.आर.पीज आदेश की शर्त संख्या 4 (viii) के अनुसार बेहतर सुरक्षा के लिए वाहनों के पिछले हिस्से में कम से कम दो नान-रिमूवएबल/नान-रियूजएबल स्नैप लॉक सिस्टम के साथ एच.एस.आर.पीज लगाई जाएगी। राज्य सरकार किसी अनुमोदित परीक्षण एजेंसी को नियुक्त कर सकती है, जो एम्बोसिंग/अफिक्सिंग स्टेशनज तथा सड़कों पर, उनकी गुणवत्ता तथा निष्पादन जांचने के लिए, नियमित तथा रैंडम आधार पर एच.एस.आर.पीज की आवधिक जांच/मूल्यांकन/परीक्षण तथा प्रमाणीकरण करेगी।

सात जिलों के आर.टी.एज/आर.एज कार्यालयों के अभिलेखों से लेखापरीक्षा ने देखा (दिसंबर 2014 से मार्च 2015) कि केवल ब्लाइंड रिबेटस के साथ 4,06,108 मोटर वाहनों में एच.एस.आर.पीज लगाई गई थी। ये एच.एस.आर.पीज बिना स्नैप लॉक के थी जो बेहतर सुरक्षा के लिए अनिवार्य था। स्नैप लॉक्स की अनुपस्थिति ने वाहनों को चोरी तथा नंबर प्लेटों का अनाधिकृत रूप से बदलने से सुरक्षित करने की सारी प्रक्रिया के वास्तविक उद्देश्य को नकार दिया।

⁸ मनिन्दर सिंह बिट्टा बनाम यूनियन ऑफ इंडिया और ओ.आर.एस. (रिट पेटिशन © 2005 की संख्या 510 दिनांक 7 फरवरी 2012.

परिवहन विभाग ने बताया (अगस्त 2015) कि विभिन्न एजेसियों को एच.एस.आर.पीज तथा स्नैप लॉक की जांच/मूल्यांकन/गुणवत्ता के परीक्षण के लिए शुल्क सूचित करने के लिए अनुरोध किया गया था। यह दर्शाता है कि अनुबंध के अनुसार प्लेटस की गुणवत्ता को सुनिश्चित करने में विभाग विफल रहा था।

5.3.3 रायल्टी की अप्राप्ति/कम प्राप्ति/कम जमा

अनुबंध की क्लॉज 14.1 तथा 14.3 के अनुसार रियायत की संस्वीकृति के बदले में रियायत ग्राही, वाहन मालिकों से एच.एस.आर.पीज की बिक्री (लोकल बिक्री कर, वैट आदि निकालकर) द्वारा एकत्रित की गई राशि पर पांच प्रतिशत रायल्टी के रूप में राज्य सरकार को भुगतान करेगा। प्राधिकारी अपने आप को संतुष्ट करें कि ठेकेदार एच.एस.आर.पीज के लगाने पर राशि का वास्तविक संग्रहण सूचित कर रहा है।

(i) परिवहन विभाग, हरियाणा में डाटा के विश्लेषण ने दर्शाया कि रियायतग्राही ने एच.एस.आर.पीज के लगाने के कारण 31 मार्च 2015 तक ₹ 19.62 करोड़ की राशि संगृहीत की। इस प्रकार, ₹ 98.05 लाख की रायल्टी सरकारी खाते में जमा करवाई जानी अपेक्षित थी। तथापि, रियायतग्राही ने ₹ 80.65 लाख जमा किए परिणामतः ₹ 17.40 लाख की रायल्टी कम जमा हुई।

(ii) सात जिलों के अभिलेखों से भी लेखापरीक्षा ने देखा (दिसंबर 2014 से मई 2015) कि जून 2012 तथा मार्च 2015 के मध्य पंजीकृत किए गए 8,54,257 मोटर वाहनों में से 4,06,108 नए वाहनों पर एच.एस.आर.पीज लगाई गई थी। चूंकि, विभाग शेष 4,48,149 वाहनों पर एच.एस.आर.पीज लगवाने में विफल रहा, सरकार ₹ 29.87 लाख की रायल्टी से वंचित रही जो ऐसे वाहनों पर एच.एस.आर.पीज लगाने पर संघटित की जा सकती थी।

सभी पंजीकरण प्राधिकारियों ने बताया कि एच.एस.आर.पीज को लगवाना वाहन मालिकों की जिम्मेदारी थी। उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि यह सुनिश्चित करना आर.टी.एज तथा आर.एल.ए. (एम.वी.) की जिम्मेदारी थी कि कोई पंजीकरण प्रमाण-पत्र एच.एस.आर.पीज लगाए बिना जारी न किया जाए। इस प्रकार, आर.टी.ए./आर.एज की ओर से मॉनीटरिंग की कमी थी।

5.3.4 प्रदूषण चैक केन्द्रों के लाइसेंसों का नवीकरण न करना

हरियाणा मोटर वाहन नियम, 1993 के नियम 162-ए में प्रावधान है कि प्रत्येक मोटर वाहन को परिवहन विभाग द्वारा, या परिवहन विभाग द्वारा विधिवत प्राधिकृत किसी प्रदूषण जांच केन्द्र (पी.सी.सी.) द्वारा 6 मास की अवधि के लिए जारी एक वैध “प्रदूषण नियंत्रणाधीन प्रमाण-पत्र (पी.यू.सी.सी.)” रखना होगा। पी.सी.सी. लाइसेंस के जारी तथा नवीकरण की फीस ₹ 2,500 प्रति वर्ष होगी।

पी.सी.सी. मालिक को दसवीं पास, मोटर मैकेनिक में आई.टी.आई. डिप्लोमा के साथ एक तकनीकीशयन होना चाहिए तथा उसके पास छोटी मरम्मत के लिए एक वर्कशॉप होनी चाहिए। उसे भारत सरकार द्वारा अनुमोदित स्मोक मीटर तथा एक एग्जास्ट गैस ऐनालाइजर की खरीद का सबूत प्रस्तुत करना चाहिए। प्रवर्तन अधिकारी उसके अधिकार क्षेत्र में आने वाले किसी भी पी.सी.सी. की कार्य प्रणाली की जांच कर सकता है। यदि कोई पी.सी.सी. मालिक उपर्युक्त नियमों

एवं शर्तों का उल्लंघन कर रहा है, तो वह पी.सी.सी. की गतिविधि को रोकने तथा पी.सी.सी. को निलंबित/रद्द करने का आदेश दे सकता है।

पांच⁹ आर.टी.एज. के कार्यालयों में अभिलेखों से लेखापरीक्षा ने देखा (दिसंबर 2014 से मई 2015) कि 629 लाइसेंसों में से पी.सी.सी.जे के 110 लाइसेंसों का जनवरी 2011 तथा दिसंबर 2014 के मध्य की अवधि के लिए मालिकों द्वारा नवीकरण नहीं करवाए जा रहे थे। विभाग ने न तो 2011-12 से 2013-14 की अवधियों के लिए ₹ 6.10 लाख की लंबित लाइसेंस फीस वसूल करने के लिए नोटिस जारी किए थे और न ही लाइसेंस निलंबित/रद्द किए गए।

चार आर.टी.एज. ने मई 2015 में बताया कि चूककर्त्ताओं को नोटिस जारी कर दिए जाएंगे।

5.3.5 ड्राइविंग ट्रेनिंग स्कूलों के लाइसेंसों का नवीकरण न कराना

सी.एम.वी. नियमों के नियम 24 (4) के अनुसार किसी व्यक्ति को जो एक ड्राइविंग स्कूल का रखरखाव या स्थापना करना चाहता है, लाइसेंसिंग प्राधिकारी पांच वर्षों की अवधि के लिए ₹ 2,500 के भुगतान पर लाइसेंस दे सकता है अथवा नवीकरण कर सकता है। परिसर जहां पर स्कूल या स्थापना की जानी प्रस्तावित है, उस पर या तो आवेदनकर्त्ता का स्वामित्व हो या उसके द्वारा पट्टे पर ली गई हो या उसके नाम पर किराए पर ली गई हो। स्टाफ की न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता दसवीं पास है तथा ड्राइविंग प्रशिक्षक भी कम से कम पांच वर्ष का ड्राइविंग अनुभव तथा मोटर मैकेनिक में प्रमाणीकरण रखता है। वाहन केवल प्रशिक्षण प्रदान करने के उद्देश्य से उपलब्ध होते हैं तथा वाहन को नियंत्रित करने तथा रोकने के लिए प्रशिक्षक को समर्थ बनाने हेतु वाहन दोहरी नियंत्रण सुविधा से युक्त होता है। उसे स्कूल के परिसर, इसके द्वारा अनुरक्षित अभिलेख तथा रजिस्ट्रों को लाइसेंसिंग प्राधिकारी द्वारा निरीक्षण के लिए हर उपयुक्त समय पर खुला रखना चाहिए।

चार¹⁰ आर.टी.एज. के कार्यालयों में अभिलेखों से लेखापरीक्षा ने देखा (दिसंबर 2014 से मई 2015) कि 67 ड्राइविंग प्रशिक्षण स्कूलों में से 35 ने, वैधता अवधि की समाप्ति के बाद अपने लाइसेंसों का नवीकरण नहीं करवाया था। तथापि, विभाग ने न तो चूककर्त्ता ड्राइविंग स्कूल मालिकों से ₹ 1.01 लाख की लंबित लाइसेंस फीस वसूलने के लिए नोटिस जारी किया था और न ही लाइसेंस निलंबित/रद्द किया था।

आर.टी.ए. रोहतक तथा गुड़गांव ने बताया (मई 2015) कि वसूली के लिए चूककर्त्ताओं को नोटिस जारी कर दिए जाएंगे।

इस प्रकार, लगाई गई एच.एस.आर.पी.जे बिना स्नेप लाक के थी जो बेहतर सुरक्षा के लिए अनिवार्य था, नए पंजीकृत वाहनों पर एच.एस.आर.पी.जे का लगाना 27 तथा 81 प्रतिशत के मध्य श्रृंखलित था तथा पुराने वाहनों पर एच.एस.आर.पी.जे की रिप्लेसमेंट शुरू नहीं की गई थी। रायल्टी के वास्तविक संग्रहण/रायल्टी के कम जमा को सुनिश्चित करने के लिए कोई मॉनीटरिंग नहीं थी। मॉनीटरिंग तथा अनुवर्ती कार्रवाई की कमी के कारण, विभाग चूककर्त्ता

⁹ अंबाला, बहादुरगढ़, गुड़गांव, रोहतक तथा यमुनानगर।

¹⁰ अंबाला, गुड़गांव, रोहतक तथा यमुनानगर।

पी.सी.सी. मालिकों/ड्राईविंग प्रशिक्षण स्कूलों से लंबित लाइसेंस फीस वसूलने के लिए नोटिस जारी करने में विफल रहा था परिणामतः ₹ 7 लाख की लाइसेंस फीस की वसूली नहीं हुई।

मामला जुलाई 2015 में सरकार को प्रतिवेदित कर दिया था, उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (नवंबर 2015)।

5.4 सरकारी प्राप्तियों का संदिग्ध दुरुपयोग

नियंत्रण अधिकारी द्वारा वित्तीय नियमों की अनुपालना न करने के परिणामस्वरूप ₹ 4.46 लाख के सरकारी धन का संदिग्ध दुरुपयोग हुआ।

पंजाब वित्तीय नियम (पी.एफ.आर.) के नियम 2.2 तथा 2.7 जैसे हरियाणा सरकार द्वारा अपनाए गए अनुसार एक आहरण तथा सवितरण अधिकारी (डी.डी.ओ.) स्वयं को संतुष्ट करे कि सभी वित्तीय लेन-देन जैसे ही वे होते हैं, कौश बुक में दर्ज किए जाते हैं तथा उसके द्वारा सत्यापित किए जाते हैं। नियम 2.7 तत्रैव प्रावधान करता है कि अधिकारी, जो कौश बुक का प्रभारी नहीं है, सरकार की ओर से धन प्राप्त करता है, के द्वारा राशि को ट्रेजरी/बैंक में उसी दिन या अगले दिन सुबह जमा करना अपेक्षित है। नियम 2.2 (iii) के अंतर्गत कार्यालय के प्रमुख द्वारा कौश बुक में सभी प्रविष्टियों के योगों सहित सभी प्रविष्टियां को जांचना भी अपेक्षित है या कौश बुक को लिखने वाले से अन्य किसी जिम्मेदार अधिकारी द्वारा यह करवाया जाए तथा हस्ताक्षर करें कि सभी प्रविष्टियां सही हैं। नियम 2.2 (v) के अनुसार, सभी प्रेषणों की एक समेकित रसीद आगामी महीने की 15 तारीख तक ट्रेजरी से प्राप्त की जानी चाहिए तथा कौश बुक में प्रविष्टियों से तुलना की जानी चाहिए।

पंजीकरण तथा लाइसेंसिंग प्राधिकारी (मोटर वाहन) {आर.एल.ए. (एम.वीज)}, भिवानी के वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के दैनिक संग्रहण रजिस्टर (डी.सी.आर.)/समेकित ट्रेजरी रसीद रजिस्टर (सी.टी.आर.), रसीद बुक्स तथा आर.सी. रजिस्टर से लेखापरीक्षा ने देखा (नवंबर 2014) कि मई, जून तथा सितंबर 2012 की अवधियों के लिए ड्राईविंग लाइसेंसों के जारी/नवीकरण के कारण ₹ 12.68 लाख की राशि संगृहीत की गई थी। ₹ 12.68 लाख में से, ₹ 4.46 लाख की राशि संग्रहण के तीन वर्ष बीत जाने के बाद भी ट्रेजरी/सरकारी खाते में जमा नहीं की गई थी। नियंत्रण अधिकारी ने न तो मई से सितंबर 2012 की अवधि के लिए डी.सी.आर. की जांच/हस्ताक्षर किए थे और न ही अप्रैल 2012 से मई 2013 तक की अवधि के लिए ट्रेजरी अभिलेख के साथ डी.सी.आर. में प्रविष्टियों का क्रास सत्यापन किया गया था। इस प्रकार, नियंत्रण अधिकारी द्वारा वित्तीय नियमों की अनुपालना न करने के परिणामस्वरूप ₹ 4.46 लाख के सरकारी धन का संदिग्ध दुरुपयोग हुआ।

आर.एल.ए. (एम.वी.) भिवानी ने तथ्यों को स्वीकार किया तथा बताया (अगस्त तथा अक्टूबर 2015) कि ₹ 3.86 लाख की राशि वसूल कर ली गई थी तथा जुलाई तथा अक्टूबर 2015 में सरकारी कोषालय में जमा कर दी गई थी। तथापि, ₹ 60,000 की शेष राशि वसूल करने के लिए नोटिस जारी किया गया था (नवंबर 2015)।

मामला जुलाई 2015 में सरकार को प्रतिवेदित कर दिया था; उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (नवंबर 2015)।