अध्याय-III: वाहनों, माल और यात्रियों पर कर

3.1 कर प्रशासन

परिवहन विभाग के अन्तर्गत प्राप्तियाँ केन्द्रीय एवं राज्य मोटर वाहन अधिनियमों व इनके अन्तर्गत बनाये नियमों से विनियमित होती है एवं परिवहन विभाग के प्रशासनिक नियंत्रण में है। पथकर और विशेष पथकर से प्राप्तियाँ, राजस्थान राज्य मोटरयान कराधान अधिनियम, 1951, उसके अर्न्तगत बनाये गये नियमों एवं समय-समय पर जारी अधिसूचनायें जो कि राज्य परिवहन आयुक्त के प्रशासनिक नियंत्रण में होते है, से विनियमित होती है।

परिवहन आयुक्त, परिवहन विभाग में विभागाध्यक्ष होता है और उसकी सहायता के लिए पांच अतिरिक्त परिवहन आयुक्त तथा 13 उपायुक्त होते हैं। सम्पूर्ण राज्य 11 क्षेत्रों में विभाजित है जिनमें प्रादेशिक परिवहन अधिकारी एवं पदेन सदस्य प्रादेशिक परिवहन प्राधिकारी, कार्यालय प्रमुख होते है। इसके अलावा 37 वाहन पंजीयन एवं कराधान कार्यालय है जिनमें जिला परिवहन अधिकारी कार्यालय प्रमुख होते है।

3.2 विभाग द्वारा सम्पादित आन्तरिक लेखापरीक्षा

विभाग में वित्तीय सलाहकार के अधीन एक आन्तरिक लेखापरीक्षा समूह है। इस समूह को कर निर्धारण प्रकरणों की मापक जांच करनी होती है जो अनुमोदित योजना, एवं परिचालन समिति द्वारा निर्धारित मापदण्डों के अनुसार किया जाता है ताकि नियमों व अधिनियमों व समय-समय पर जारी विभागीय निर्देशों की पालना को सुनिश्चित किया जा सके।

गत पांच वर्षो की आन्तरिक लेखापरीक्षा की स्थिति निम्नानुसार थी:

वर्ष	लेखापरीक्षा हेतु बकाया इकाइयाँ	वर्ष के दौरान लेखापरीक्षा हेतु ड्यू इकाइयाँ	लेखापरीक्षा हेतु कुल ड्यू इकाइयाँ	वर्ष के दौरान लेखापरीक्षित इकाइयाँ	लेखापरीक्षा से शेष रही इकाइयाँ	कमी प्रतिशत में
2010-11	6	43	49	49	-	-
2011-12	-	43	43	43	-	-
2012-13	-	43	43	43	-	-
2013-14	-	43	43	39	4	9.30
2014-15	4	51	55	45	10	18.18

यह पाया गया कि वर्ष 2014-15 के अन्त में, अवधि 2014-15 तक के 13,039 अनुच्छेद बकाया थे। आन्तरिक लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों के बकाया अनुच्छेदों का वर्षवार विवरण निम्नानुसार है:

वर्ष	1992-93 से 2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	योग
अनुच्छेद	8,485	729	823	957	893	1,152	**13,039**

आन्तरिक लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों के अवधि 2009-10 तक के 8,485 अनुच्छेद बकाया थे। बड़ी संख्या में बकाया अनुच्छेद इस बात की ओर संकेत करते हैं कि विभाग को आन्तरिक लेखापरीक्षा द्वारा उठाये गये आक्षेपों के निस्तारण पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है।

सरकार को, आन्तरिक लेखापरीक्षा समूह द्वारा उठाये गये बकाया अनुच्छेदों के शीघ्र निपटारे के लिए समुचित निर्देश जारी करने चाहिए।

3.3 लेखापरीक्षा के परिणाम

वर्ष 2014-15 के दौरान 28 इकाइयों के अभिलेखों की मापक जांच में लेखापरीक्षा को 7,470 प्रकरणों, में ₹ 33.48 करोड़ की अनियमितताओं का पता चला। ये प्रकरण मुख्यत: निम्नलिखित श्रेणियों में आते हैं:

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	श्रेणी	प्रकरणों की संख्या	राशि
1.	'परिवहन विभाग में सड़क सुरक्षा के उपाय' पर एक अनुच्छेद	1	9.51
2.	कर, शास्ति, ब्याज एवं प्रशमन शुल्क की अवसूली/कम वसूली।	3,934	10.64
3.	कर, मोटर वाहन कर/विशेष पथकर की संगणना न करना/कम करना।	3,513	12.90
4.	अन्य अनियमिततायें	22	0.43
योग		**7,470**	**33.48**

वर्ष के दौरान, विभाग ने 6,004 प्रकरणों में ₹ 14.72 करोड़ के कम निर्धारण एवं अन्य कमियों को स्वीकार किया, जिसमें से ₹ 5.08 करोड़ के 1,766 प्रकरण वर्ष 2014-15 के दौरान तथा शेष पूर्ववर्ती वर्षों में लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में लाये गये थे। वर्ष 2014-15 के दौरान, 2,291 प्रकरणों में ₹ 5.03 करोड़ की राशि वसूल की गई, जिसमें से ₹ 1.25 करोड़ के 421 प्रकरण वर्ष 2014-15 में तथा शेष पूर्ववर्ती वर्षों में ध्यान में लाये गये थे।

'परिवहन विभाग में सड़क सुरक्षा के उपाय' पर एक अनुच्छेद जिसमें निहित राजस्व राशि ₹ 9.51 करोड़ तथा कुछ निदर्शी प्रकरण जिनमें ₹ 26.15 करोड़ सन्निहित है, पर अनुवर्ती अनुच्छेदों 3.4 से 3.9 में चर्चा की गयी है।

3.4 परिवहन विभाग में सड़क सुरक्षा के उपाय

3.4.1 परिचय

देश में सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबन्धन गतिविधियों में सुधार करने एवं सभी स्तरों पर सरकार द्वारा किए जा रहे नीतिगत पहलू को रूप देने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति को मंजूरी दी गई (15 मार्च 2010)। सड़क सुरक्षा नीति में अन्य बातों के साथ सड़क सुरक्षा मुद्दों के बारे में जागरूकता, सुरक्षित सड़क आधारभूत सुविधायें, सुरक्षित वाहन, सुरक्षित वाहन चालक, सड़क सुरक्षा कानूनों को लागू करने इत्यादि को सुनिश्चित किया जाना सम्मिलित किया गया।

राज्य में यद्यपि अभी तक कोई सड़क सुरक्षा नीति नहीं बनाई गई है। राजस्थान सरकार द्वारा सड़क सुरक्षा उपायों को बढ़ाने एवं सड़क दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिये कार्ययोजना तैयार करने हेतु अतिरिक्त मुख्य सचिव की अध्यक्षता में एक उच्चाधिकार प्राप्त समिति का गठन किया गया (18 मार्च 2010)। समिति द्वारा अल्पकालीन एवं दीर्घकालीन कार्ययोजना तैयार की गई जिसे अनुपालना हेतु सम्बन्धित विभागों को भेजी गयी (16 अगस्त 2010)।

यद्यपि कार्ययोजना को निर्धारित समयावधि में लागू करने की सम्बन्धित विभागों[1] की संयुक्त जिम्मेदारी थी, जिसमें परिवहन विभाग सड़क सुरक्षा बढ़ाने हेतु योजनायें एवं कार्यक्रम तैयार करने तथा इनके लागू करने पर निगरानी रखने के लिये जिम्मेदार था। कार्ययोजना में परिवहन विभाग से सम्बन्धित मुख्य बिन्दु जिनकी

[1] वित्त, पुलिस, लोक-निर्माण, शिक्षा, स्वास्थ्य, जिला प्रशासन, राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, गैर सरकारी संस्थाए इत्यादि।

अनुपालना निर्धारित समयावधि में सही तौर पर में सुनिश्चित नही की गई, निम्न प्रकार थी:

क्र. सं.	कार्ययोजना	समयावधि
(अ)	**अल्पकालीन कार्ययोजना**	
1.	चालक लाईसेन्स जारी करने की प्रक्रिया को सुदृढ़ करना।	2 माह
2.	दो पहिया वाहन चालकों के लिये सम्पूर्ण राज्य में हेलमेट पहनना अनिवार्य करना; नशे में वाहन चलाने वाले वाहन चालकों की जांच हेतु विभाग के उडनदस्तों को ब्रेथ ऐनेलाईजर उपलब्ध करवाना।	6 माह
3.	भार वाहनों में ओवरलोडिंग की प्रवृत्ति को सख्ती से रोकना; वाहन चलाते समय मोबाईल के उपयोगकर्ताओं के विरूद्ध सख्त कार्यवाही सुनिश्चित करना; दुर्घटना के कारणों की जांच करना।	निरन्तर
(ब)	**दीर्घकालीन कार्ययोजना**	
1.	सड़क सुरक्षा के उपायों हेतु सड़क सुरक्षा फण्ड बनाना; मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 135 के अन्तर्गत दुर्घटना के कारणों की जांच हेतु स्कीम बनानें के लिए विभाग को अधिक सुसंगठित करना।	1 वर्ष
2.	अन्तर्राज्यीय सीमा पर स्थित कर संग्रहण केन्द्रों पर कम्प्यूटराईज्ड तौल यन्त्र एवं चैकिंग प्लाजा स्थापित करना; संभाग एवं जिला स्तर पर आवासीय मोटर ड्राईविंग ट्रैनिंग इंस्टीट्यूट स्थापित करना; सभी उड़नदस्तों को वाहनों की जांच के लिये ब्रेथ ऐनेलाईजर, इन्टरसेप्टर, स्पीड रडार गन आदि आधुनिक उपकरण उपलब्ध कराना; राजमार्गों पर वाहन चालकों के आराम एवं स्वास्थ्य लाभ के लिये उच्च मार्ग सुविधा केन्द्र स्थापित करना।	2 वर्ष

3.4.2 लेखापरीक्षा के उद्देश्य एवं क्षेत्र

सड़क सुरक्षा उपायों को बढ़ाने के लिए तैयार की गई कार्ययोजना के क्रियान्वयन में विभाग की कार्यकुशलता तथा प्रभावोत्पादकता को सुनिश्चित करने के उद्देश्य परिवहन विभाग में सड़क सुरक्षा उपायों की लेखापरीक्षा की गई। हमनें प्रोबेबिलीटी प्रोपोर्शन टू साईज सैम्पलिंग (पीपीएस) के आधार पर राज्य के 33 जिलों में से आठ जिलों[2] (25 प्रतिशत) का चयन किया। लेखापरीक्षा के दौरान पांच प्रादेशिक परिवहन अधिकारी (प्रा.प.अ.) एवं तीन जिला परिवहन अधिकारी (जि.प.अ.) कार्यालयों के 2011-12 से 2013-14 के अभिलेखों की मापक जांच की गई।

[2] प्रादेशिक परिवहन अधिकारी: बीकानेर, दौसा, जयपुर, कोटा एवं उदयपुर; जिला परिवहन अधिकारी: बांसवाड़ा, झुन्झुनु एवं राजसमन्द।

3.4.3 राज्य में सड़क दुर्घटनाओं व कारणों की प्रवृत्ति

2011-12 से 2013-14 के दौरान राज्य में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या एवं इसके परिणामस्वरूप हताहतों की संख्या के साथ-साथ पूरे भारत में सड़क दुर्घटनाओं के तथ्यात्मक आंकड़े निम्न प्रकार हैं:

(संख्या में)

वर्ष	राज्य सांख्यिकी			राष्ट्रीय सांख्यिकी		
	सड़क दुर्घटनाओं की संख्या	जनहानि	घायल	सड़क दुर्घटनाओं की संख्या	जनहानि	घायल
2011	23,245	9,232	28,666	4,97,686	1,42,485	5,11,394
2012	22,969	9,528	28,135	4,90,383	1,38,258	5,09,667
2013	23,592	9,724	27,424	4,86,476	1,37,572	4,94,893
योग	**69,806**	**28,484**	**84,225**	**14,74,545**	**4,18,315**	**15,15,954**

स्रोत: भारत सरकार के सड़क परिवहन एवं उच्चमार्ग मत्रांलय एवं परिवहन विभाग का सांख्यिकी सार।

उपरोक्त से यह पता चलता है कि राज्य में 69,806 सड़क दुर्घटनाओं में 28,484 व्यक्तियों की जनहानि हुई, जो कि दुर्घटनाओं में जनहानि के राष्ट्रीय औसत से बहुत अधिक था। राज्य में जनहानि अनुपात 2.45 दुर्घटनाओं में एक था जबकि राष्ट्रीय स्तर पर जनहानि अनुपात 3.52 दुर्घटनाओं में एक था। सड़क दुर्घटनाओं के कारणों का विस्तृत विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

(संख्या में)

वर्ष	चालक की गलती	यात्री की गलती	सड़क की खराब स्थिति	खराब मौसम	वाहन में यांत्रिकी खराबी	पशु/ पशु गाडियां	अन्य	योग
2011	22,576	5	282	14	16	–	352	23,245
2012	21,939	16	209	30	28	4	743	22,969
2013	22,120	–	203	76	72	14	1,107	23,592
योग	**66,635**	**21**	**694**	**120**	**116**	**18**	**2,202**	**69,806**

स्रोत: विभाग का सांख्यिकी सार।

उपरोक्त से यह पता चलता है कि 95 प्रतिशत से अधिक सड़क दुर्घटनायें वाहन चालक की गलती के कारण हुई थी, जो कि वाहन चालकों के लिए शिक्षण एवं प्रशिक्षण के साथ-साथ अनुज्ञापत्र जारी करने की प्रक्रिया को बेहतर बनाने की आवश्यकता को बताता है।

आठ प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी कार्यालयों की मापक जांच में पाया गया कि प्रवर्तन उपायों एवं कार्ययोजना की पालना के साथ-साथ

सड़क सुरक्षा हेतु आवश्यक अन्य सुधारात्मक उपायों में कई कमियां थीं, जिनका आगे के पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है:

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.4.4 अल्पकालीन कार्ययोजना

3.4.4.1 दो पहिया वाहन चालकों के लिए हेलमेट अनिवार्य करना

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 129 एवं राजस्थान मोटर वाहन नियम, 1990 के नियम 8.28 के अनुसार प्रत्येक व्यक्ति को सार्वजनिक स्थान पर कोई भी दो पहिया मोटर वाहन को सम्मिलित करते हुए मोटर साईकिल चलाते अथवा पीछे की सीट पर सवारी करते समय, सड़क दुर्घटना में सिर की चोट से सुरक्षा के लिए सुरक्षात्मक टोपी अर्थात भारतीय मानक ब्यूरों के मानकों को पूरा करने वाला हेलमेट पहनना चाहिए। राज्य सरकार ने अधिसूचना दिनांक 5 जुलाई 2002 द्वारा पीछे की सीट पर सवारी करने वालों एवं पगड़ीधारी सिक्ख चालकों को तथा जिला मुख्यालय के अतिरिक्त राज्य की अन्य नगर पालिका सीमाओं के मामलों में उक्त नियमों में छूट प्रदान की थी। जबकि सड़क सुरक्षा नीति से सम्बन्धित सरकार की कार्ययोजना के अनुसार छः माह में सम्पूर्ण राज्य में दो पहिया वाहन चालकों के लिए हेलमेट पहनना अनिवार्य किया जाना था।

चयनित इकाइयों में, जिला स्तरीय यातायात प्रबन्धन समिति[3] (टी.एम.सी.) की बैठकों से सम्बन्धित पत्रावलियों की समीक्षा में, पाया गया कि दो पहिया वाहन चालकों के लिए हेलमेट पहनना अनिवार्य किया जाने से सम्बन्धित कार्ययोजना पर बार-बार विचार-विमर्श किया गया। इसके अतिरिक्त यह पाया गया कि राज्य सरकार ने राज्य के खण्ड मुख्यालयों की नगरपालिका सीमाओं से भिन्न क्षेत्रों में पीछे बैठने वाली सवारियों को शिथिलता एवं राजस्थान राज्य की समस्त नगरपालिकाओं की सीमाओं से भिन्न क्षेत्रों को छूट प्रदान की थी (1 अप्रेल 2015)। हालांकि अन्त में सरकार द्वारा 1 अप्रेल 2015 की अधिसूचना को विखण्डित करते हुए उक्त नियम के प्रावधानों को सम्पूर्ण राज्य में लागू कर दिया गया (28 अक्टूबर 2015)। राज्य में हेलमेट पहनना अनिवार्य किये जाने से सम्बन्धित कार्ययोजना के क्रियान्वयन में देरी विभाग/सरकार की शिथिलता को दर्शाता है।

दुर्घटनाओं में सम्मिलित वाहनों से सम्बन्धित आँकडों के विश्लेषण से यह पता चलता है कि लगभग 22 प्रतिशत सड़क दुर्घटनाओं में दो पहिया वाहन शामिल थे लेकिन चयनित इकाइयों में मापक जांच किये गये चालानों में दो पहिया वाहन चालकों द्वारा हेलमेट नहीं पहनने से सम्बन्धित एक भी चालान विभाग द्वारा नहीं बनाया गया।

[3] राज्य सरकार द्वारा धारा 215(3) के अन्तर्गत सड़क सुरक्षा कार्यक्रमों से सम्बन्धित कार्य करने के लिए 28 जून 2008 को प्रत्येक जिले में बनाई गई।

3.4.4.2 सड़क सुरक्षा सप्ताह मनाकर जनसाधारण में सतर्कता उत्पन्न करना

सम्पूर्ण देश में प्रत्येक वर्ष जनवरी के प्रथम सप्ताह में सड़क सुरक्षा सप्ताह मनाया जाता है। राजस्थान में भी सड़क सुरक्षा सप्ताह के दौरान प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी द्वारा विभिन्न गतिविधियां जैसे सड़क सुरक्षा से सम्बन्धित विज्ञापन, नुक्कड़ नाटक, साईकिल रैली, प्रश्नोत्तरी प्रतियोगितायें, वाद-विवाद प्रतियोगितायें आयोजित की जाती है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि अवधि 2011-14 के दौरान सम्बन्धित यातायात प्रबन्धन समिति एवं विभाग द्वारा सड़क सुरक्षा सप्ताह से सम्बन्धित कार्यक्रम तैयार किये गये, लेकिन विभाग द्वारा प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी कार्यालयों को इस हेतु कोई फण्ड/राशि आवंटित नहीं की गयी सिवाय वर्ष 2012-13 के जब चार[4] प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी को ₹ 10.50 लाख का आवंटन किया गया।

कुछ कल्याण संस्थाओं/गैर सरकारी संगठनों (एन.जी.ओ.) को लोगों में सड़क सुरक्षा से सम्बन्धित जागरूकता लाने के लिये ऑडियो विजुअल प्रस्तुति, स्थानीय भाषा में फिल्म, इंटरैक्टिव गेम्स, प्रश्नोत्तरी, लोक संगीत इत्यादि विकसित करने के लिये कहा गया था। वर्ष 2012-13 के दौरान 12 एन.जी.ओ. द्वारा इन गतिविधियों पर सरकार द्वारा उपलब्ध धन में से ₹ 30.08 लाख व्यय किये गये।

3.4.4.3 वाहन प्रवर्तन मॉडयूल का क्रियान्वयन नहीं होना

वाहनों/वाहन चालकों के विरूद्ध अपराधों/अपराधियों के इतिहास का संधारण/पुनरावृत्ति से सम्बन्धित प्रवर्तन गतिविधियों का मानवीय रूप से संधारण एक चुनौतीपूर्ण कार्य है। नेशनल इन्फोरमेशन सेन्टर (एन.आई.सी.) द्वारा वाहन पंजीयन से सम्बन्धित सम्पूर्ण जानकारी के स्वचालित प्रबन्धन के लिये वाहन सॉफ्टवेयर तैयार किया गया। प्रवर्तन कार्यों से सम्बन्धित कार्यो के लिये वाहन सॉफ्टवेयर में प्रवर्तन मॉड्यूल डिजाइन किया गया। वाहन सॉफ्टवेयर के प्रवर्तन मॉडयूल में वाहनों से सम्बन्धित अपराधों को प्रतिदिन कम्प्यूटर डाटाबेस में डालना था। यह कम्प्यूटर डाटाबेस बार-बार अपराध करने वाले वाहन चालकों की पहचान एवं ऐसे वाहन चालकों के विरूद्ध कठोर कार्यवाही करने के लिये राज्य एवं राष्ट्रीय रजिस्टर में साझा किया जा जाना था।

चयनित कार्यालयों की मापक जांच में पाया गया कि यद्यपि वाहन सॉफ्टवेयर सभी कार्यालयों में कार्य कर रहा था लेकिन प्रवर्तन मॉड्यूल क्रियाशील नहीं था। इसके अतिरिक्त प्रादेशिक परिवहन अधिकारी, जयपुर कार्यालय में अपराध करने वाले वाहनों के विरूद्ध बनाये गये चालान एवं लगाये गये/वसूल किये गये जुर्माने से

[4] प्रादेशिक परिवहन अधिकारी: चित्तौड़गढ़ और जयपुर; जिला परिवहन अधिकारी: भरतपुर और धौलपुर।

सम्बन्धित ऑफलाईन प्रविष्टियां बाद में वाहन के मॉड्यूल में की जा रही थी। लेकिन इस प्रकार की प्रविष्टियां अन्य चयनित कार्यालयों में नहीं की जा रही थी।

3.4.4.4 वाहनों की संयुक्त जांच

विभाग के प्रशासनिक प्रतिवेदन के अनुसार, सड़क सुरक्षा उपायों के सम्बन्ध में समय-समय पर परिवहन विभाग, पुलिस एवं जिला प्रशासन के संयुक्त दलों द्वारा संयुक्त जांच अभियान चलाये जाते हैं ताकि यात्री वाहनों के अवैध संचालन को रोका जा सके। संयुक्त जांच दलों के वर्ष 2011-12 से 2013-14 के आंकड़ों के विश्लेषण में पाया गया कि जांच किये गये कुल वाहनों में से लगभग 86 प्रतिशत वाहन ट्रक थे जबकि सड़क दुर्घटनाओं में इनकी भागीदारी 20 प्रतिशत से भी कम थी। सड़क दुर्घटनाओं में कार/जीपों की भागीदारी लगभग 28 प्रतिशत थी जबकि इन वाहनों की जांच 3.99 से 5.20 प्रतिशत के मध्य थी जो कि यात्री वाहनों की जांच पर कम ध्यान को प्रकट करती है।

3.4.4.5 वाहनों में ओवरलोडिंग

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 113(3)(बी) के अनुसार पंजीयन प्रमाण-पत्र में उल्लेखित भार क्षमता से अधिक भार को लेकर कोई भी व्यक्ति, किसी भी वाहन अथवा ट्रेलर को सार्वजनिक स्थान पर न तो चलायेगा न कारण बनेगा, न ही चलाने की अनुमति देगा।

वर्ष 2010-11 से 2013-14 के दौरान कुल जांच किये गये वाहनों के अभिलेखों की समीक्षा में पाया गया कि ओवरलोडिंग वाहनों के संचालन में वृद्धि की प्रवृत्ति पायी गयी, जैसा कि नीचे दर्शाये गये विवरण से प्रकट होता है:

वर्ष	कुल पंजीकृत वाहनों की संख्या	जांचे गये वाहनों की संख्या	जांचे गये वाहनों का प्रतिशत	ओवरलोड वाहनों के चालानों की संख्या	ओवरलोड वाहनों से प्राप्त प्रशमन राशि	
					कुल प्रशमन राशि (₹ करोड़ में)	प्रति चालान प्रशमन राशि (₹ में)
2010-11	79,87,355	36,13,662	45.24	1,55,801	114.96	7,379
2011-12	89,85,568	30,63,995	34.10	1,43,324	86.94	6,066
2012-13	1,00,72,035	26,41,555	26.23	1,42,717	89.78	6,291
2013-14	1,11,84,430	21,44,742	19.18	1,38,495	91.80	6,628

स्रोत: विभाग का सांख्यिकी सार।

वाहनों की जांच में उड़नदस्तों की दक्षता

मोटर वाहन नियमों की अनुपालना हेतु वर्ष 2012-13 के दौरान विभाग में 265 उड़नदस्ते थे (48 प्रर्वतन उडनदस्तों सहित)। विभाग में 23 जुलाई 2012 से अतिरिक्त परिवहन आयुक्त (प्रवर्तन) के अधीन पृथक से एक प्रवर्तन विंग स्थापित

की गई। प्रवर्तन विंग के अधिकारियों का मुख्य कार्य सड़क पर वाहनों की जांच के दौरान मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों एवं इसके अन्तर्गत बनाये गये नियमों की अनुपालना सुनिश्चित करना है।

उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है कि वर्ष 2010-11 से 2013-14 के दौरान उड़नदस्तों द्वारा जांच किये गये एवं बनाये गये चालानों की संख्या में कमी की प्रवृत्ति रही। यद्यपि राज्य में पंजीकृत वाहनों की संख्या में वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2013-14 में 40.03 प्रतिशत की वृद्धि हुई, लेकिन इसी अवधि के दौरान राज्य में पंजीकृत कुल वाहनों की संख्या में से उडनदस्तों द्वारा जांच किये गये वाहनों की संख्या 45.24 प्रतिशत से घटकर 19.18 प्रतिशत रह गयी।

विभाग द्वारा सूचित किया गया कि 31 मार्च 2014 को 265 स्वीकृत उड़नदस्तों के विरूद्ध केवल 158 उड़नदस्ते ही कार्यरत थे। सड़क सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिये विभाग को प्रवर्तन गतिविधियों को मजबूत करने की आवश्यकता है।

ओवरलोडिंग की न्यूनतम जुर्माना राशि में सरकार द्वारा शिथिलता प्रदान करना

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 194 में ओवरलोडिंग के लिये न्यूनतम जुर्माना राशि ₹ 2,000 के साथ अधिक भार के लिये राशि ₹ 1,000 प्रति टन के प्रभार वसूली तथा अधिक भार को ऑफ-लोडिंग करने का प्रावधान है।

यह देखा गया कि राज्य सरकार द्वारा जुलाई 2010 में उपरोक्त प्रावधानों को, तीन टन तक ₹ 500, तीन टन से दस टन तक ₹ 1,000 प्रति टन एवं दस टन से अधिक भार पर ₹ 1,500 प्रति टन से, प्रतिस्थापित कर दिया गया। इसके परिणामस्वरूप प्रति चालान जुर्माना राशि जो 2010-11 में ₹ 7,379 थी घटकर 2013-14 में ₹ 6,628 रह गयी।

इस प्रकार निवारक प्रभाव की धारणा से लगाये गये न्यनूतम एवं अतिरिक्त जुर्माना राशि में वर्ष 2010 में कमी कर दी गयी। इसके अतिरिक्त न्यूनतम जुर्माना राशि ₹ 2,000 हटाने के कारण 2011-14 के दौरान राज्य सरकार को ओवरलोडिंग वाहनों के 4,24,536 चालानों में राशि ₹ 84.91 करोड़ से वंचित रहना पड़ा।

ओवरलोड वाहनों को माल उतारे बिना जाने देना

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 114 एवं राजस्थान मोटर वाहन नियम, 1990 के नियम 8.3 के अनुसार यदि कोई भार वाहन अथवा ट्रेलर, प्रतिबन्धों का उल्लंघन करता हुआ पाया जाता है तो ड्राईवर को निर्देश दिया जाना चाहिये कि वह अधिक भार को स्वयं के जोखिम पर वाहन से उतारे तथा तब तक वाहन अथवा ट्रेलर को उस स्थान से नहीं हटाये जब तक अधिक भार को कम नहीं कर दिया जाये।

यह देखा गया कि ओवरलोडेड वाहनों से अधिक भार को नहीं उतारा जा रहा था क्योंकि चयनित इकाइयों के मापक जांच किये गये चालानों में ऑफ-लोड करने का कोई साक्ष्य संलग्न नहीं पाया गया। विभाग के सांख्यिकी आँकड़ों से यह

पता चलता है कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान ऑफ-लोड करवाये गये वाहनों की संख्या लगभग 50 प्रतिशत रही, जैसा कि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

क्र. स.	वर्ष	चालानों की संख्या	ऑफ-लोड किये गये वाहनों की संख्या	बिना ऑफ-लोड के मुक्त वाहनों की संख्या	
				वाहनों की संख्या	प्रतिशतता
1.	2011-12	1,43,324	74,769	68,555	47.83
2.	2012-13	1,42,717	72,571	70,146	49.15
3.	2013-14	1,38,495	65,842	72,653	52.46

स्रोत: विभाग का सांख्यिकी सार।

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि लगभग 50 प्रतिशत ओवरलोडेड भार वाहनों को अधिक भार को उतारे बिना जाने दिया गया क्योंकि विभाग द्वारा अधिक भार को ऑफ-लोडिंग करने के लिये कोई कार्यवाही नहीं की गयी। इससे न केवल सड़कों को नुकसान पहुंचता है अपितु यह सड़क उपयोग करने वालों के जीवन को भी खतरे में डालता है।

खनन गतिविधियों में शामिल ओवरलोड वाहनों के विरूद्ध कार्यवाही का अभाव

हमने सात[5] चयनित जिलों में खनन विभाग से माह मार्च 2014 के दौरान खनन गतिविधियों में लगे वाहनों की सूचना एकत्रित की। हमने प्रति जिले में अधिकतम सकल भार के 100 वाहनों का चयन किया। इन वाहनों के कुल भार का पंजीयन अभिलेखों में उल्लेखित पंजीकृत भार क्षमता से तुलनात्मक अध्ययन में यह पाया गया कि सभी चयनित वाहन ओवरलोडेड थे, लेकिन परिवहन विभाग द्वारा इन वाहनों के अधिक भार को ऑफ-लोड करवाये जाने एवं जुर्माना राशि की वसूली की कोई कार्यवाही नहीं की गयी। ये ओवरलोडेड वाहन यातायात के साथ-साथ मानव जीवन के लिये भी खतरनाक है। यदि विभाग द्वारा इन वाहनों के विरूद्ध कार्यवाही की जाती तो केवल 700 ओवरलोडेड वाहनों से ही राशि ₹ 2.25 करोड़[6] की प्रशमन राशि/जुर्माने की वसूली हो सकती थी। अत: सम्पूर्ण राज्य में खनन गतिविधियों में शामिल ओवरलोडेड भार वाहनों से भारी राजस्व की प्राप्ति की संभावना से इन्कार नहीं किया जा सकता।

3.4.4.6 दुर्घटनाओं के कारणों की जांच

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 135 में राज्य सरकार को सड़क दुर्घटनाओं के कारणों की जांच हेतु योजनाएं बनाने हेतु प्राधिकृत किया गया है। इसके अतिरिक्त सड़क सुरक्षा से सम्बन्धित सरकार की कार्ययोजना के अनुसार, विभाग को प्रत्येक दुर्घटना के कारणों की जांच, इसकी रिपोर्ट एवं सड़क दुर्घटनाओं की

[5] बांसवाडा, बीकानेर, दौसा, जयपुर, झुन्झुनु, राजसमन्द एवं उदयपुर।
[6] यह राशि नोटिफिकेशन दिनांक 22 जुलाई 2010 के अनुसार बनती है।

पुनरावृत्ति रोकने हेतु उपाय तलाश किये जाने थे। चयनित इकाइयों के अभिलेखों की मापक जांच में पाया गया कि प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी द्वारा इस सम्बन्ध में कोई कार्य नहीं किया गया। विभाग द्वारा बताया गया (जून 2015) कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 135 के तहत कोई योजना अभी तक नहीं बनायी गयी है।

यह भी पाया गया कि प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी द्वारा उनके क्षेत्राधिकार में सड़क दुर्घटनाओं के बढ़ते खतरों पर नियन्त्रण के मापदण्ड हेतु जिला पुलिस के साथ सूचनाओं के आदान-प्रदान की कोई व्यवस्था नही बनायी थी। यद्यपि चयनित इकाइयों में सड़क सुरक्षा कार्ययोजना की क्रियान्विति हेतु सम्बन्धित विभागों की भागीदारी के साथ यातायात प्रबन्धन समिति की बैठकें आयोजित की गई थी लेकिन प्रभावी समन्वय के लिये न तो कोई सूचना थी और न ही कोई तंत्र था।

3.4.4.7 मासिक प्रगति प्रतिवेदन में विसंगतियाँ

प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी द्वारा किये गये कार्यों की मासिक समीक्षा हेतु 36 अनिवार्य तालिकाओं का एक मासिक प्रगति प्रतिवेदन परिवहन आयुक्त को प्रस्तुत किया जाता है। चयनित इकाइयों में सड़क सुरक्षा से सम्बन्धित दो तालिकाओं की मापक जांच में पाया गया कि:

- प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी द्वारा किये गये सड़क सुरक्षा सम्बन्धित उपायों हेतु तालिका संख्या 35 निर्धारित है। यह तालिका सभी चयनित इकाइयों में रिक्त पायी गयी। मासिक प्रगति प्रतिवेदन में पंचायत से जिला स्तर तक आयोजित बैठकें, जागरूकता कार्यक्रम आयोजित करने, वाहन चालकों की आंखों की जांच, ड्राईविंग ट्रैक पर टेस्ट, स्कूल वाहनों की जांच इत्यादि से सम्बन्धित कोई सूचनाएं नहीं भेजी गई। इस प्रकार, मासिक प्रगति प्रतिवेदन में प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी द्वारा किये गये सड़क सुरक्षा सम्बन्धित उपायों की सूचना की जानकारी नहीं दी गयी।

- जिले में सड़क दुर्घटनाओं से सम्बन्धित तालिका संख्या 34 भी रिक्त पायी गयी। जिला पुलिस से सड़क दुर्घटनाओं से सम्बन्धित सूचनाएं प्राप्त करने की कोई व्यवस्था प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी स्तर पर नहीं पायी गई। जिले में हुई सड़क दुर्घटनाओं की सूचना के अभाव में प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी सड़क दुर्घटनाओं के कारणों को चिन्हित करने या उनके समाधान करने की स्थिति में नहीं थे।

3.4.5 दीर्घकालीन कार्ययोजना

3.4.5.1 सड़क सुरक्षा के लिये धनराशि का आवंटन एवं उपयोग

राज्य सरकार द्वारा वर्ष 2012-13 के बजट भाषण में ₹ 10.00 करोड़ के प्रारम्भिक अंशदान से एक सड़क सुरक्षा फण्ड बनाने की घोषणा की गयी। यह फण्ड राज्य स्तरीय सड़क सुरक्षा परिषद (एस.आर.एस.सी.) द्वारा राज्य में सड़क सुरक्षा उपायों हेतु लिये गये निर्णयों की क्रियान्विति हेतु बनाया गया था। इस फण्ड का उपयोग मुख्यत: सम्बन्धित विभागों में सड़क सुरक्षा सम्बन्धित उन कार्यो के लिये किया जाना था जिनके लिये नियमित बजट में प्रावधान नही था अथवा बजट की कमी थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2012-13 से पूर्व तक सड़क सुरक्षा उपायों हेतु कोई बजट आवंटित नहीं किया गया था। 2012-13 एवं 2013-14 के दौरान सड़क सुरक्षा फण्ड के अन्तर्गत प्रतिवर्ष ₹ 500.08 लाख का आवंटन किया गया, सड़क सुरक्षा उपायों के लिये विभाग द्वारा क्रमश: ₹ 75.79 लाख एवं ₹ 24.28 लाख का व्यय किया गया तथा शेष राशि जिस कार्य हेतु आवंटित की गई थी उस पर उपयोग किये बिना समर्पित कर दी गई। विभाग द्वारा बताया गया (जून 2015) कि समय पर आवंटन नहीं होने के कारण बजट समर्पित किया गया। स्वीकृत राशि वित्तीय वर्ष की समाप्ति से कुछ समय पूर्व ही आवंटित करने के कारण बहुत से सड़क सुरक्षा उपाय जैसे ई-चालान, यातायात पुलिस का आधुनिकीकरण, सड़क सुरक्षा के लिये ओरियेन्टेशन कार्यक्रम इत्यादि प्रभावित हुए।

3.4.5.2 कम्प्यूटराईज्ड तौल यंत्र की स्थापना का अभाव

सड़क सुरक्षा के सम्बन्ध में सरकार की कार्ययोजना के अनुसार ओवरलोड भार वाहनों पर सख्ती से रोकथाम के लिये अन्तर्राज्यीय सीमाओं पर स्थित कर संग्रहण केन्द्रों पर कम्प्यूटराईज्ड तौल यंत्र स्थापित किये जाने थे। विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना एवं चालानों की समीक्षा में पाया गया कि ओवरलोड वाहनों की पहचान हेतु विभाग द्वारा न तो कम्प्यूटराईज्ड तौल यंत्र स्थापित किये गये एवं न ही प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी को पोर्टेबल तौल यंत्र उपलब्ध कराये गये। यह भी पाया गया कि ओवरलोड वाहनों के चालान बनाये गये एवं जुर्माना वसूल किया गया लेकिन इसका कोई प्रमाण नहीं था कि वाहनों का भार मापा गया था क्योंकि ओवरलोड वाहनों के 2,400 मापक जांच किये गये चालानों मे से 1,697 चालानों में वजन का प्रमाण जैसे तौल यंत्र की पर्ची अथवा अन्य कोई प्रमाण नहीं पाये गये। ओवरलोड वाहनों के वजन की जांच के लिये कोई वैकल्पिक व्यवस्था नहीं होने के कारण मानवीय रूप से ही ओवरलोड की पुष्टि करनें के उपरान्त उन्हें जाने के अनुमति दे दी गई। विभाग ने बताया (जून 2015) कि 16 कर संग्रहण केन्द्रों पर कम्प्यूटराईज्ड तौल यंत्र स्थापित किया जाना प्रक्रियाधीन है।

3.4.5.3 वाहन चालक लाईसेन्स

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 3 के अनुसार जब तक किसी व्यक्ति के पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वाहन चालक लाईसेन्स नहीं हो तब तक वह व्यक्ति सार्वजनिक स्थान पर वाहन नहीं चला सकता। वाहन चालक लाईसेन्स के सम्बन्ध में पाई गयी कमियां नीचे दर्शायी गयी है:

- मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 9(3) के अनुसार किसी भी आवेदक को वाहन चालक लाईसेन्स जारी नहीं किया जावेगा जब तक कि वह केन्द्र सरकार द्वारा निर्धारित परीक्षा को लाईसेन्स प्राधिकारी की सन्तुष्टि के साथ पास नहीं कर ले। इस प्रकार की परीक्षा के मानदण्ड केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 15 में निर्धारित किये गये हैं। विभाग के आदेश दिनांक 2 फरवरी 2009 के अनुसार यह परीक्षा अनिवार्य रूप से ड्राईविंग ट्रैक पर ली जानी थी। विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना में पाया गया कि 51 जिला परिवहन अधिकारी कार्यालयों में से 21 कार्यालयों में ड्राईविंग ट्रैक नहीं थे (फरवरी 2015), जो स्पष्टतया वाहन चालक लाईसेन्स जारी करने से पूर्व ली जाने वाली परीक्षा के लिये वांछित आधारभूत सुविधाओं के अभाव को दर्शाता है।

- सड़क सुरक्षा के सम्बन्ध में सरकार की कार्ययोजना के अनुसार राज्य में कुशल वाहन चालक तैयार करने के उद्देश्य से वाहन चालकों को प्रशिक्षण देने हेतु जिला एवं सम्भाग स्तर पर मार्च 2013 तक आवासीय वाहन चालक प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना की जानी थी। चयनित इकाइयों के अभिलेखों की समीक्षा एवं विभाग द्वारा उपलब्ध कराई सूचना में यह पाया गया कि केवल दो स्थानों अजमेर एवं उदयपुर में ही आवासीय वाहन चालक प्रशिक्षण संस्थान स्थापित किये गये थे। दो वर्ष व्यतीत होने के उपरान्त भी सभी सम्भाग एवं जिला स्तर पर यह योजना लागू नहीं की गई।

- मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 180 एवं 181 के अनुसार अनधिकृत व्यक्ति को वाहन चलाने की अनुमति देने एवं बिना वैध लाईसेन्स के वाहन चलाने पर तीन महीने तक की सजा अथवा जुर्माना अथवा दोनों से दण्डित किया जावेगा। 5,200 मापक जांच किये गये चालानों में से बिना वैध वाहन चालक लाईसेन्स के अपराध से सम्बन्धित 180 चालानों में पाया गया कि वाहन को केवल जुर्माना लगा कर मुक्त कर दिया गया। जनजीवन एवं सार्वजनिक सम्पत्ति को खतरे में डालने वाले वाहन मालिकों के विरूद्ध कोई कार्यवाही नहीं की गई।

3.4.5.4 उड़नदस्तों के पास उपकरणों की उपलब्धता का अभाव

सड़क सुरक्षा के सम्बन्ध में सरकार की कार्ययोजना के अनुसार नशे में वाहन चलाने वाले एवं वाहन चलाते समय मोबाईल फोन का उपयोग करने वाले वाहन चालकों के विरूद्ध सख्त कार्यवाही सुनिश्चित की जानी थी। नशे में अथवा किसी नशीली वस्तु के प्रभाव में वाहन चलाना मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा

185 के अन्तर्गत दण्डनीय है। इसके अतिरिक्त मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 112 के अनुसार कोई भी व्यक्ति किसी स्थान पर वाहन की निर्धारित अधिकतम एवं न्यूनतम गति सीमा से अधिक या कम गति पर वाहन नहीं चला सकता अथवा वाहन चलाने की अनुमति नहीं दे सकता। राज्य सरकार अथवा राज्य सरकार द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत कोई प्राधिकारी संतुष्ट हो जाता है कि सड़क अथवा पुल की प्रकृति के कारण अथवा जनता की सुरक्षा अथवा सुविधा के हित में मोटर वाहनों की गति पर पाबन्दी लगाना आवश्यक है, सरकारी राजपत्र में अधिसूचना द्वारा अथवा उचित स्थान पर यातायात संकेतक अथवा चिन्ह लगाकर, किसी वाहन अथवा वाहनों की श्रेणी के लिए अधिकतम/न्यूनतम गति सीमा, जो वह उचित समझें, निर्धारित कर सकता हैं।

वाहन चलाते समय सीट बैल्ट के उपयोग नहीं करने, मोबाईल फोन का उपयोग करने, निर्धारित गति सीमा से अधिक गति से वाहन चलाने, लेन तोड़ने, खतरनाक तरीके से वाहन चलाने इत्यादि की पहचान के लिए विभाग द्वारा इन्टरसेप्टर एवं नशे में वाहन चलाने वाले वाहन चालकों की जांच के लिए ब्रेथ एनेलाईजर का उपयोग किया जाता हैं।

विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना (जून 2015) के अनुसार 5[7] प्रादेशिक परिवहन अधिकारियों एवं 10[8] जिला परिवहन अधिकारियों को क्रमशः पांच इन्टरसेप्टर और 17 ब्रेथ एनेलाईजर उपलब्ध करवाये गये जबकि, सम्बन्धित प्रादेशिक परिवहन अधिकारी बीकानेर, दौसा, कोटा एवं उदयपुर ने बताया कि उनके क्षेत्राधिकार में ऐसे कोई उपकरण उपलब्ध नहीं है, यह जांच का विषय है।

इस प्रकार, नशे में वाहन चलाने, अधिक गति सीमा से सम्बन्धित सड़क सुरक्षा उपायों के प्रवर्तन हेतु उड़नदस्तों के पास आवश्यक उपकरणों का अभाव था।

3.4.5.5 फिटनेस प्रमाण-पत्र

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 56 एवं केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 62 के अनुसार कोई परिवहन वाहन तब तक वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जावेगा जब तक वह निर्धारित प्रारूप में निर्धारित प्राधिकारी द्वारा जारी फिटनेस प्रमाण-पत्र प्राप्त नहीं कर लेता है। इसके अतिरिक्त राजस्थान मोटर वाहन नियम, 1990 के नियम 4.2-ए के अनुसार एक परिवहन वाहन यदि वह पुनः पंजीकरण नहीं करवाता है तो उसके प्रथम पंजीकरण की तिथि के 15 वर्ष पश्चात वैध रूप से पंजीकृत नहीं माना जावेगा। मोटर वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र के सम्बन्ध में पाई गई कमियां अग्रलिखित पैराग्राफों में दर्शायी गयी हैं:

[7] प्रादेशिक परिवहन अधिकारी: अजमेर, चित्तौड़गढ़, पाली, सीकर एवं जिला परिवहन अधिकारी: बाड़मेर में प्रत्येक को एक इन्टरसेप्टर।

[8] प्रादेशिक परिवहन अधिकारी: बीकानेर (2), जोधपुर (2), अलवर (2), उदयपुर (2), सीकर (2), पाली (1), कोटा (2), दौसा (1), अजमेर (1) एवं जिला परिवहन अधिकारी भीलवाड़ा (2)

- **परिवहन वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र के नवीनीकरण का अभाव**

केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 81 के अनुसार नये परिवहन वाहनों के मामले में फिटनेस प्रमाण-पत्र दो वर्ष के लिए वैध होगा अन्यथा यह ₹ 100 के निर्धारित शुल्क के भुगतान पर प्रतिवर्ष नवीनीकृत किया जावेगा।

राज्य में वाहनों के पंजीकरण एवं इनकी यांत्रिक फिटनेस के विश्लेषण के दौरान पाया गया कि 15 वर्ष में परिवहन श्रेणी में पंजीकृत वाहनों में से 2011-12 से 2013-14 के दौरान 7,25,854 वाहनों के मामले में फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीनीकरण नहीं हुआ जैसा कि नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:

(संख्या में)

क्र. सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	योग
1.	गत 2 से 15 वर्ष के दौरान पंजीकृत परिवहन वाहन जिनकी फिटनेस वर्ष के दौरान बकाया हो गई।	4,13,933	4,58,002	5,09,580	13,81,515
2.	वर्ष के दौरान जारी कुल फिटनेस प्रमाण-पत्र।	2,96,859	3,06,501	2,64,510	8,67,870
3.	वर्ष के दौरान जारी नये वाहनों के फिटनेस प्रमाण-पत्र।	71,666	76,613	63,930	2,12,209
4.	वर्ष के दौरान पुराने वाहनों के नवीनीकृत फिटनेस प्रमाण-पत्र (2-3)।	2,25,193	2,29,888	2,00,580	6,55,661
5.	पुराने वाहन जिनकी फिटनेस वर्ष के दौरान ड्यू होने के बाद भी नवीनीकरण नहीं हुई (1-4)।	1,88,740	2,28,114	3,09,000	7,25,854
6.	₹ 100 प्रति वाहन की दर से अप्राप्त न्यूनतम फिटनेस शुल्क।	1,88,74,000	2,28,11,400	3,09,00,000	7,25,85,400

स्रोत: विभाग का सांख्यिकी सार।

उपरोक्त से यह प्रदर्शित होता है कि परिवहन वाहन बिना वैध फिटनेस प्रमाण-पत्र प्राप्त किये संचालित थे एवं यह मानव जीवन एवं यातायात के लिये खतरनाक थे। इसके परिणामस्वरूप फिटनेस प्रमाण-पत्र नवीनीकरण शुल्क के रूप में राशि ₹ 7.26 करोड़ की अप्राप्ति भी रही।

- **प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी स्तर पर फिटनेस जांच केन्द्रों की स्थापना का अभाव**

केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के नियम 62 के नीचे दिये उपबन्ध के अनुसार फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीनीकरण केवल निर्धारित परीक्षण जो निरीक्षण अधिकारी या प्राधिकृत जांच केन्द्र द्वारा किये जाने के उपरान्त ही किया जावेगा।

यह पाया गया कि चयनित इकाइयों में विभाग द्वारा कोई फिटनेस जांच केन्द्र स्थापित नहीं किया गया। सम्बन्धित प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी द्वारा बताया गया कि वाहनों की समुचित यांत्रिक स्थिति सुनिश्चित करने के लिए निर्दिष्ट परीक्षण हेतु प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी स्तर पर कोई उपकरण उपलब्ध नही करवाये गये जिसके परिणामस्वरूप बिना समुचित फिटनेस के वाहनों का संचालन हो रहा था। विभाग द्वारा उपलब्ध करवायी गयी सूचना (जून 2015) के अनुसार वाहन फिटनेस जांच केन्द्र नियमन योजना-2011 के अन्तर्गत कोटा में एक एवं उदयपुर में दो निजी फिटनेस जांच केन्द्रों को फिटनेस जांच हेतु प्राधिकृत किया गया था।

3.4.6 निष्कर्ष एवं सिफारिशें

केन्द्र सरकार द्वारा राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति को मार्च 2010 में मंजूरी दी गयी। राजस्थान सरकार द्वारा सड़क सुरक्षा के उपाय बढ़ाने हेतु कार्य योजना तैयार करने हेतु एक समिति का गठन किया गया। सरकार द्वारा पूर्व की अधिसूचना को विखण्डित करते हुये सम्पूर्ण राज्य में हेलमेट पहनने की अनिवार्यता 28 अक्टूबर 2015 को लागू किया। परिवहन विभाग द्वारा कार्य योजना के क्रियान्वयन में कई कमियां ध्यान में आयीं। विभाग को निम्न बिन्दुओं पर अपना ध्यान देना चाहिए:

- 51 जिला परिवहन अधिकारी कार्यालयों में से 21 कार्यालयों में ड्राईविंग ट्रैक, जिस पर चालक लाईसेन्स जारी करने से पूर्व परीक्षा होती है उपलब्ध नहीं थे। इसके अतिरिक्त, कुशल वाहन चालक तैयार करने के उद्देश्य से सम्भाग स्तर और जिला स्तर पर आवासीय वाहन चालक प्रशिक्षण संस्थानों को स्थापित करना चाहिए था।

  सरकार को चालक लाईसेन्स प्रक्रिया को सुदृढ़ करना चाहिए तथा चालकों की कार्यकुशलता एवं कार्यक्षमता को बढ़ाने हेतु प्रशिक्षण देना चाहिए। आधारभूत सुविधाओं को बढ़ाने के लिये 'चालक परीक्षण ट्रैक' स्थापित किये जाने चाहिए।

- विभाग के वार्षिक बजट में सड़क सुरक्षा सप्ताह के उपायों हेतु प्रर्याप्त धन राशि उपलब्ध नहीं करवायी गयी जिससे पता चलता है कि विभाग द्वारा सड़क सुरक्षा उपायों को प्राथमिकता नहीं दी गयी।

  सरकार को पर्याप्त राशि आवंटित करनी चाहिए ताकि दृश्य और श्रवण माध्यम एवं अन्य तरीकों से लोगों में जागरूकता लायी जा सके।

- प्रवर्तन वाहन सॉफ्टवेयर का मॉड्यूल जो कि अपराध प्रकरणों की पहचान करने हेतु बनाया गया था, क्रियान्वित नहीं था।

  सरकार को सभी प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी कार्यालयों पर वाहन सॉफ्टवेयर मॉड्यूल के शीघ्र क्रियान्वयन हेतु प्रभावी कदम उठाने चाहिए जिससे कि विगत में किये गये अपराधों की आसानी से पहचान कर बार-बार अपराध करने वालों पर सख्त कार्यवाही की जा सके।

- प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी को गति सीमा से अधिक गति से वाहन चलाने, खतरनाक तरीके से एवं नशे में वाहन चलाने वालों को पहचान करने हेतु पर्याप्त उपकरण उपलब्ध नहीं करवाना।

  वाहन चलाते समय मोबाईल फोन का उपयोग करने, निर्धारित गति सीमा से तेज वाहन चलाने, खतरनाक तरीके से एवं नशे में वाहन चलाने इत्यादि की पहचान के लिये उड़नदस्तों को आवश्यक उपकरण उपलब्ध कराने चाहिए।

- पिछले 15 वर्षों की अवधि में परिवहन श्रेणी में पंजीकृत 7,25,824 वाहनों का वर्ष 2011-12 से 2013-14 में फिटनेस प्रमाण-पत्र का नवीनीकरण नहीं हुआ। चयनित इकाइयों में विभाग द्वारा कोई फिटनेस जांच केन्द्र स्थापित नहीं किया गया। वाहनों की समुचित यांत्रिक स्थिति सुनिश्चित करने के लिये प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/जिला परिवहन अधिकारी कार्यालयों को आवश्यक उपकरण उपलब्ध नहीं करवाये गये थे।

  सरकार को वाहन डाटाबेस की प्रबन्धन सूचना प्रणाली के आधार पर वाहन के स्वामियों जिनके पास वैध फिटनेस प्रमाण-पत्र नहीं हैं को नोटिस/एस.एम.एस. से सूचित करने की सुविधा उपलब्ध करानी चाहिए। प्रादेशिक परिवहन अधिकारी/ जिला परिवहन अधिकारी स्तर पर फिटनेस केन्द्र स्थापित करने हेतु तुरन्त कदम उठाने चाहिए।

- विभाग द्वारा अन्तर्राज्जीय सीमाओं पर स्थित कर संग्रहण केन्द्रों पर ओवरलोड भार वाहनों की पहचान हेतु कम्प्यूटर तौल यन्त्र स्थापित नहीं किये गये थे।

  सरकार को कम्प्यूटर तौल यन्त्र स्थापित कर ओवरलोड भार वाहनों की कड़ाई से रोकथाम करनी चाहिए। ओवरलोड वाहनों, अत्यधिक ऊंचाई, अत्यधिक आयाम और अत्यधिक सवारी वाहनों के विरूद्ध सख्त कार्यवाही करनी चाहिए।

3.5 गैर परिवहन वाहनों से एकबारीय कर की अवसूली/कम वसूली

अधिसूचना दिनांक 9 मार्च 2010 यथा संशोधित अधिसूचना दिनांक 26 मार्च 2012 के अनुसार एकबारीय कर सभी गैर परिवहन वाहनों पर जो राज्य में रखे गये है अथवा जिनका उपयोग हो रहा है पर राज्य सरकार द्वारा निर्धारित दरों से आरोपित कर वसूल किया जायेगा। इसके अतिरिक्त अधिसूचना दिनांक 9 मार्च 2011 के अनुसार देय कर पर 10 प्रतिशत की दर से अधिभार भी देय है।

13 प्रादेशिक परिवहन/जिला परिवहन कार्यालयों[9] के वर्ष 2012-13 से 2013-14 के अभिलेखों की मापक जांच (सितम्बर 2014 और मार्च 2015 के मध्य) में यह देखा गया कि 108 गैर परिवहन वाहनों के सम्बन्ध में एकबारीय कर और अधिभार वाहन स्वामियों द्वारा या तो जमा नहीं कराया गया अथवा कम जमा कराया गया। इसके परिणामस्वरूप एकबारीय कर व अधिभार की राशि ₹ 1.18 करोड़ की अवसूली/कम वसूली रही।

इसको ध्यान में लाये जाने पर (सितम्बर 2014 और जून 2015 के मध्य), सरकार ने बताया (जुलाई 2015) कि 14 वाहनों के सम्बन्ध में राशि ₹ 62.29 लाख वसूलनीय नहीं है क्योंकि ये वाहन अपनी गति सीमा की वजह से संनिर्माण उपस्कर वाहन की श्रेणी में आते है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि निमार्णकर्ता की अधिकृत वेबसाईट पर वाहन की गति सीमा 50 किलोमीटर प्रति घण्टा से अधिक बतायी गयी है और केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली 1989 के नियम 2(सीए) के नीचे दिये स्पष्टीकरण के अनुसार यदि वाहन की अधिकतम गति सीमा 50 किलोमीटर प्रति घण्टा से कम है तो वह संनिर्माण उपस्कर वाहन की श्रेणी में माना जा सकता है। इसलिए इन वाहनों से आक्षेपित राशि वसूलनीय है।

3.6 एकमुश्त कर की बकाया किस्तों की अवसूली/कम वसूली

राजस्थान मोटरयान कराधान अधिनियम, 1951 की धारा 4-सी के अन्तर्गत सभी परिवहन वाहनों पर एकमुश्त कर का आरोपण राज्य सरकार द्वारा समय-समय पर जारी अधिसूचनाओं के अनुसार निर्धारित दरों से किया जायेगा। एकमुश्त कर का सम्पूर्ण भुगतान एक साथ या एक वर्ष की अवधि में तीन समान किश्तों में किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त 9 मार्च 2011 की अधिसूचना के अनुसार, कर पर 10 प्रतिशत अधिभार भी देय है।

10 प्रादेशिक परिवहन कार्यालयों/जिला परिवहन कार्यालयों[10], के वर्ष 2011-12 से 2013-14 के अभिलेखों की मापक जांच में यह देखा गया (जून 2014 और मार्च 2015 के मध्य) कि 312 परिवहन वाहनों के स्वामियों द्वारा एकमुश्त कर का

[9] प्रादेशिक परिवहन कार्यालय: चित्तौड़गढ़, पाली; जिला परिवहन कार्यालय: बारां और कोटपुतली।

[10] प्रादेशिक परिवहन कार्यालय: जोधपुर, पाली और उदयपुर; जिला परिवहन कार्यालय: बाड़मेर, ब्यावर, जैसलमेर, जालौर, सिरोही, श्रीगंगानगर और राजसमन्द।

भुगतान तीन समान किश्तों में करने का विकल्प दिया गया था। स्वामियों ने द्वितीय और/तृतीय किश्तों का भुगतान या तो नहीं किया अथवा देय राशि से कम किया। कराधान अधिकारियों ने देय कर की राशि की वसूली हेतु कोई कार्यवाही प्रारम्भ नहीं की। इसके परिणामस्वरूप एकमुश्त कर की राशि ₹ 1.35 करोड़ की अवसूली रही।

इसको ध्यान में लाये जाने पर (सितम्बर 2014 से जून 2015 के मध्य) सरकार ने बताया (जुलाई 2015) कि 37 वाहनों के सम्बन्ध में ₹ 12.41 लाख वसूल किये जा चुके हैं। शेष वाहनों के सम्बन्ध में उत्तर प्रतीक्षित है (नवम्बर 2015)।

3.7 शासकीय धन का गबन

सामान्य वित्तीय एवं लेखा नियम (जी.एफ. एण्ड ए.आर.) के नियम 7 और 27 के अनुसार नियन्त्रक अधिकारी का यह देखने का कर्तव्य है कि सरकार की बकाया का सही एवं शीघ्रतापूर्वक निर्धारण, संग्रहण एवं लेखांकन किया जाकर उन्हें शीघ्र ही कोषागार में जमा करवाया जाये। इसके अतिरिक्त नियम 48(5) के अनुसार जब सरकारी कर्मचारी की अभिरक्षा से सरकारी धन राशि को कोषागार या बैंक में जमा करवाया जाता है तो ऐसा भुगतान करने वाला कार्यालय अध्यक्ष कोषागार की या बैंक की रसीद से रोकड़ पुस्तिका में की गयी प्रविष्टियों का मिलान करेगा तथा उसके बाद उसे अनुप्रमाणित करने से पूर्व इसका समाधान करेगा कि राशि वास्तव में कोषागार या बैंक में जमा करा दी गयी है। परिवहन विभाग के कार्यालय आदेश नम्बर 34/2004 दिनांक 3 जुलाई 2004 के अनुसार यदि वाहनों के पंजीयन से प्राप्त कर एवं फीस की कम वसूली की गयी है अथवा राजकोष में कम राशि जमा करायी गयी है तो अन्तर की राशि मय शास्ति/ ब्याज के डीलर को जमा करानी होगी। सरकार की अधिसूचना एस.ओ. 50 दिनांक 1 मई 2003 के अनुसार प्रत्येक मास या उसके भाग के लिये देय राशि का 1.5 प्रतिशत की दर से शास्ति निर्धारित की है।

परिवहन आयुक्त के कार्यालय आदेश 45/2002 दिनांक 9 अक्टूबर 2002 और 50/2002 दिनांक 23 अक्टूबर 2002 के अनुसार कार्यालय द्वारा एकत्रित राशि अगले दिन आवश्यक रूप से सरकारी खाते में जमा करा दी जानी चाहिए।

3.7.1(i) कार्यालय जिला परिवहन अधिकारी श्रीगंगानगर की अवधि अप्रेल 2011 से मार्च 2014 की रोकड़ पुस्तिका, बैंक राजस्व संग्रहण पंजिका और टी.वाई.-11 की समीक्षा में पाया गया (मार्च 2015) कि रोकड़ पुस्तिका में सरकारी धन को प्राप्त किया जाना एवं बैंक में जमा कराया जाना दर्शाया गया था। जबकि वास्तव में ये राशियाँ रोकड़िया द्वारा 1 से 191 दिन की देरी से जमा करवायी गयी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 11.74 करोड़ का अस्थाई गबन हुआ जिस पर ₹ 11.26 लाख की शास्ति वसूलनीय है।

(राशि ₹ में)

क्र. सं.	वर्ष	राशि जो विलम्ब से जमा कराई गई	विलम्ब की अवधि	शास्ति 1.5 प्रतिशत प्रत्येक मास या उसके भाग के लिए
1.	2011-12	3,25,02,480	2 से 32 दिन	3,05,785
2.	2012-13	1,51,59,700	11 से 30 दिन	1,02,150
3.	2013-14	6,96,91,310	1 से 191 दिन	7,18,466
योग		**11,73,53,490**		**11,26,401**

(ii) अवधि मार्च 2011 से मार्च 2014 की रोकड़ पुस्तिका की मापक जांच में पाया गया कि रोकड़ पुस्तिका का पूरा प्रारम्भिक शेष निर्धारित अवधि में बैंक में जमा नहीं कराया गया। बड़ी राशि बिना किसी कारण के रोककर आंशिक राशि अगले दिन जमा करवायी गयी। परिणामस्वरूप ₹ 16.63 करोड़ एक से पांच दिन के विलम्ब से जमा करवाये गये जिस पर ₹ 24.95 लाख की शास्ति बनती है।

समान प्रकृति का आक्षेप निरीक्षण प्रतिवेदन अवधि अप्रेल 2010 से मार्च 2011 में लिया गया था जिसमें ₹ 21.66 करोड़ के विलम्ब से जमा कराने तथा ₹ 32.50 लाख ब्याज की हानि का मामला विभाग के ध्यान में लाया गया था फिर भी, इस प्रकार की अनियमितता का रहना यह प्रकट करता है कि विभाग द्वारा कोई उपयुक्त उपाय नहीं किया गया।

इस प्रकार, कमजोर आन्तरिक नियन्त्रण प्रणाली और नियमों और प्रावधानों की अनुपालना न करने के कारण सरकारी धन को विलम्ब से जमा कराने के कारण अवधि अप्रेल 2010 से मार्च 2014 के दौरान ₹ 68.71 लाख की हानि हुई।

प्रकरण विभाग के ध्यान में लाया गया तथा सरकार को प्रतिवेदित किया (मार्च 2015 एवं जून 2015 के मध्य)। सरकार ने बताया (अगस्त 2015) कि चूककर्त्ता से ₹ 11.26 लाख की वसूली के प्रयास किये जा रहे है।

3.7.2 जिला परिवहन कार्यालय श्रीगंगानगर के अवधि 2011-12 से 2013-14 की रोकड़ पुस्तिका, बैंक राजस्व संग्रहण पंजिका और टी.वाई.-11 की मापक जांच में यह पाया गया (मार्च 2015) कि रोकड़िया द्वारा रोकड़ पुस्तिका के अनुसार ₹ 32.74 लाख एकत्रित किया गया किन्तु उस राशि को कोषालय में जमा नहीं कराया गया। इस प्रकार जिला परिवहन अधिकारी द्वारा परिवहन आयुक्त एवं सामान्य वित्तीय लेखा नियमों के निर्देशों की अनुपालना न करने के कारण धन को कोषालय से बाहर रखा गया और सरकारी धन ₹ 32.74 लाख का गबन हुआ। बैंक में जमा नहीं करायी गयी राशियों का संक्षिप्त विवरण

निम्न तालिका में दर्शाया गया है:

क्र. सं.	संग्रहण की दिनांक	रोकड़ पुस्तिका पृष्ठ संख्या	राशि (₹ में)	टिप्पणी
1.	31.10.2011	54	20,35,000	जिला परिवहन अधिकारी द्वारा रोकड़ पुस्तिका का सत्यापन नहीं किया गया।
2.	2.11.2011	54	7,96,000	जिला परिवहन अधिकारी द्वारा रोकड़ पुस्तिका का सत्यापन नहीं किया गया।
3.	25.10.2012	40	4,43,100	कोई टिप्पणी नहीं।
योग			**32,74,100**	

मामला विभाग को बताया गया (मार्च 2015 और अप्रेल 2015 के मध्य) और सरकार को प्रतिवेदित (मार्च 2015 और जून 2015 के मध्य) किया गया। विभाग ने अवगत कराया गया (अगस्त 2015) कि रोकड़िया ने पूर्व में ही ₹ 12.74 लाख अलग-अलग दिनांक में जमा करा दिये गये थे जो कि भूलवश रोकड़ पुस्तिका में दर्ज होने से रह गये थे। यह भी अवगत कराया कि ₹ 20 लाख मार्च 2015 के अन्तिम सप्ताह में जमा करा दिये गये हैं।

इससे पता चलता है कि राशि लेखापरीक्षा द्वारा 12 मार्च 2015 को ध्यान में लाये जाने के बाद जमा करायी गयी। इसके अतिरिक्त, विभाग द्वारा जमा कराये गये चालानों की समीक्षा में पाया गया कि ₹ 4.43 लाख 16 अक्टूबर 2012 को पूर्व में ही जमा करा दिये गये जिनकी प्राप्ति रोकड़ पुस्तिका में बाद में 25 अक्टूबर 2012 को दर्शायी गयी थी। इससे यह दर्शित होता है कि चालान किसी ओर संव्यवहारों का था। रोकड़ पुस्तिका में संव्यवहारों को दर्ज नहीं करना, रोकड़ शेष का रोकड़ पुस्तिका के अनुसार शेष के साथ मिलान की प्रणाली में गम्भीर कमी को दर्शाता है।

3.8 मोटर वाहनों पर कर की वसूली नहीं करना

राजस्थान मोटरयान कराधान अधिनियम, 1951 की धारा 4 और 4बी तथा इस अधिनियम के अन्तर्गत बनाये गये नियमों के अनुसार सभी मोटर वाहनों, जिनका राज्य में उपयोग किया गया है अथवा जो उपयोग हेतु रखे गये हैं, पर मोटर वाहन कर एवं विशेष पथकर का आरोपण एवं संग्रहण राज्य सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित दरों से किया जायेगा। इसके अतिरिक्त, दिनांक 9 मार्च 2011 की अधिसूचना के अनुसार, कर पर पांच प्रतिशत अधिभार भी देय है।

आठ प्रादेशिक परिवहन कार्यालयों[11] एवं 16 जिला परिवहन कार्यालयों[12] के 2011-12 से 2013-14 की अवधि के पंजीयन अभिलेखों, कर खातों एवं सामान्य

[11] अलवर, अजमेर, बीकानेर, चित्तौड़गढ़, जोधपुर, कोटा, पाली और उदयपुर।

[12] बाड़मेर, बारां, ब्यावर, बूंदी, डीडवाना, जयपुर, जैसलमेर, जालौर, झुन्झुनु, करौली, कोटपूतली, प्रतापगढ़, राजसमन्द, सिरोही, श्रीगंगानगर और सवाईमाधोपुर।

सूची पंजिकाओं की मापक जांच के दौरान पाया (मई 2014 तथा मार्च 2015 के मध्य) कि 5,538 वाहनों के वाहन स्वामियों द्वारा अप्रेल 2011 तथा मार्च 2014 के मध्य की अवधि के लिए मोटर वाहन कर एवं विशेष पथकर का भुगतान नहीं किया गया। अभिलेखों में इस तरह की कोई टिप्पणी नहीं पायी गई कि उक्त वाहन सड़क पर नहीं चल रहे थे या अन्य जिले/राज्य को स्थानान्तरित कर दिये गये। कराधान अधिकारियों द्वारा बकाया कर के लिये कोई कार्यवाही प्रारम्भ नहीं की गयी थी। इसके परिणामस्वरूप नीचे दर्शाये अनुसार कर व अधिभार राशि ₹ 18.05 करोड़ की अवसूली/कम वसूली रही:

क्र. सं.	वाहनों की श्रेणी	वाहनों की संख्या	कर की अवधि	राशि (₹ करोड़ में)	कार्यालय का नाम जहां अनियमितता पायी गयी
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	भार वाहन	1,547	अप्रेल 2011 से मार्च 2014	3.04	प्रादेशिक परिवहन कार्यालय-अलवर, अजमेर, बीकानेर, चित्तौड़गढ़, जोधपुर, कोटा, पाली और उदयपुर; जिला परिवहन कार्यालय-बाड़मेर, बारां, ब्यावर, बूंदी, डीडवाना, जैसलमेर, जालौर, झुन्झुनु, करौली, कोटपूतली, राजसमन्द, सिरोही, श्रीगंगानगर और सवाईमाधोपुर।
2.	संविदा वाहन (चालक को छोडकर 13 व्यक्तियों तक की बैठक क्षमता वाले)	2,103	अप्रेल 2011 से मार्च 2014	3.85	प्रादेशिक परिवहन कार्यालय-अलवर, अजमेर, बीकानेर, चित्तौड़गढ़, जोधपुर, कोटा, पाली और उदयपुर; जिला परिवहन कार्यालय-बाड़मेर, बारां, ब्यावर, बूंदी, डीडवाना, जैसलमेर, जालौर, झुन्झुनु, करौली, कोटपूतली, प्रतापगढ़, राजसमन्द, सिरोही, श्रीगंगानगर और सवाईमाधोपुर।
3.	संविदा वाहन (चालक को छोड़कर 13 व्यक्तियों से अधिक की बैठक क्षमता वाले)	81	अप्रेल 2011 से मार्च 2014	2.13	प्रादेशिक परिवहन कार्यालय-अलवर, जोधपुर, चित्तौड़गढ़, और उदयपुर; जिला परिवहन कार्यालय-बाड़मेर, ब्यावर, बूंदी, और झुन्झुनु।
4.	मंजिली वाहन	575	अप्रेल 2011 से मार्च 2014	3.90	प्रादेशिक परिवहन कार्यालय-अलवर, अजमेर, जोधपुर, और उदयपुर; जिला परिवहन कार्यालय-बाड़मेर, बारां, डीडवाना, जयपुर, जालौर, झुन्झुनु, करौली, राजसमन्द, श्रीगंगानगर और सवाईमाधोपुर।
5.	संलग्नक भार वाहन	441	अप्रेल 2011 से मार्च 2014	1.42	प्रादेशिक परिवहन कार्यालय-अजमेर, बीकानेर, चित्तौड़गढ़, जोधपुर, कोटा, पाली और उदयपुर; जिला परिवहन कार्यालय- ब्यावर, डीडवाना, झुन्झुनु, कोटपूतली, राजसमन्द, सिरोही, श्रीगंगानगर और सवाईमाधोपुर।
6.	बिना अनुज्ञापत्र के यात्री वाहन	97	अप्रेल 2011 से मार्च 2014	1.19	प्रादेशिक परिवहन कार्यालय-अलवर, जोधपुर, और बीकानेर; जिला परिवहन कार्यालय- जयपुर, झुन्झुनु, करौली, कोटपूतली, और श्रीगंगानगर।

7.	डम्पर/टिप्पर	694	अप्रेल 2011 से मार्च 2014	2.52	प्रादेशिक परिवहन कार्यालय-अलवर, अजमेर, बीकानेर, चित्तौड़गढ़, जोधपुर, कोटा, पाली और उदयपुर; जिला परिवहन कार्यालय-बाड़मेर, बारां, ब्यावर, डीडवाना, जैसलमेर, जालोर, झुन्झुनु, कोटपूतली, राजसमन्द, सिरोही, और सवाईमाधोपुर।
योग		**5,538**		**18.05**	

प्रकरणों के ध्यान में लाये जाने पर (जून 2014 से जून 2015 के मध्य) सरकार ने बताया (जुलाई 2015) कि 900 वाहनों के सम्बन्ध में ₹ 2.24 करोड़ की वसूली कर ली गयी और 67 वाहनों के सम्बन्ध में ₹ 0.30 करोड़, एकमुश्त कर आदि जमा कराने के कारण वसूलनीय नहीं थे। बकाया प्रकरणों में वसूली की प्रगति की रिपोर्ट प्रतीक्षित थी (नवम्बर 2015)।

3.9 राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम के मंजिली वाहनों के सम्बन्ध में विशेष पथ कर और अधिभार का कम आरोपण

राजस्थान सरकार, परिवहन विभाग की अधिसूचना दिनांक 11 जून 2008 के अनुसार बेड़ा स्वामी के मंजिली वाहनों पर विशेष पथकर, बेड़े के समस्त वाहनों जिसका उपयोग मंजिली वाहनों के रूप में हुआ है या उपयोग हेतु रखे जाते हैं, की चेसिस की लागत का 2.05 प्रतिशत की दर से देय होगा। इसके अतिरिक्त, 9 मार्च 2011 की अधिसूचना के अनुसार, देय कर पर निर्धारित दर से अधिभार भी देय है। मासिक कर प्रत्येक माह के 14वें दिन या उससे पहले जमा करा दिया जाना चाहिए।

प्रादेशिक परिवहन कार्यालय, जयपुर के वर्ष 2013-14 के मासिक प्रतिवेदनों की समीक्षा में पाया (अक्टूबर और नवम्बर 2014 के मध्य) गया कि राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम द्वारा संचालित 1,738 मंजिली वाहनों पर विशेष पथकर, वाहनों की स्थिति, माह में कुल जारी व समर्पित पंजीकरणों की संख्या का मिलान उस माह में कर हेतु उपलब्ध वाहनों की स्थिति से न करने के कारण, नहीं लगाया गया। जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.56 करोड़ के विशेष पथकर व अधिभार की अवसूली रही।

ध्यान में लाये जाने पर (अक्टूबर 2014 और जून 2015 के मध्य), सरकार ने अपने उत्तर (जुलाई 2015) में, जारी नये पंजीयन प्रमाण-पत्र, निरस्त पंजीयन प्रमाण-पत्र और राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम में उपलब्ध वाहनों की संशोधित स्थिति प्रस्तुत की। हालांकि वाहनों की संख्या में अन्तर रहने के कारण नहीं बताये गये। इसके अतिरिक्त, सरकार द्वारा प्रस्तुत संशोधित स्थिति का मिलान राजस्थान राज्य पथ परिवहन निगम द्वारा प्रस्तुत प्रतिवेदन से नहीं हुआ।