இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை - 2012

இலங்கை போக்குவரத்துச் சபையின் 2012 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளபடியான நிதி நிலைமைக்கூற்று மற்றும் அத்திகதியில் முடிவடைந்த ஆண்டிற்கான விபரமான வருமானக்கூற்று, உரிமை மூலதன மாற்றங்கள் கூற்று, காசுப்பாய்ச்சல் கூற்று மற்றும் முக்கிய கணக்கீட்டுக் கொள்கைகளையும் ஏனைய வெளிப்படுத்தல் தகவல்களின் பொழிப்புக்களையும் உள்ளடக்கிய 2012 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டுக்கான நிதிக்கூற்றுக்கள் 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 13(1) ஆம் பிரிவு மற்றும் 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை அதிகாரச்சட்டத்தின் 24 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் இலங்கை சனநாயக சோசலிசக் குடியரசு அரசியலைமைப்பின் 154(1) ஆம் உறுப்புரையிலுள்ள ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் எனது பணிப்பின் கீழ் கணக்காய்வு செய்யப்பட்டன. நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் 14(2)(சீ) பிரிவின் பிரகாரம் சபையின் ஆண்டறிக்கையுடன் பிரசுரிக்கப்பட வேண்டுமென நான் கருதும் எனது கருத்துரைகளும் அவதானிப்புகளும் இவ்வறிக்கையில் காண்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

1.2 நிதிக்கூற்றுக்களுக்கான முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பு

இந்நிதிக்கூற்றுக்களை இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்க தயாரித்து நியாயமாகச் சமர்ப்பித்தல் மற்றும் மோசடி அல்லது தவறுகளின் காரணமாக ஏற்படக்கூடிய பொருண்மையான பிறழ் கூற்றுக்களிலிருந்து விடுபட்ட நிதிக்கூற்றுக்களைத் தயாரிப்பதற்கு அவசியமானதென முகாமைத்துவம் நிர்ணயிக்கின்ற அத்தகைய உள்ளகக் கட்டுப்பாடுகள் என்பவற்றிற்கு முகாமைத்துவம் பொறுப்பாக உள்ளது.

1.3 கணக்காய்வாளரின் பொறுப்பு

அதியுயர் கணக்காய்வு நிறுவனங்களின் சர்வதேச நியமங்களுக்கு ஒத்ததாக (ஐஎஸ்எஸ்ஏஐ 1000 - 1810) இலங்கை கணக்காய்வு நியமங்களுக்கு இணங்க எனது இந் நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பான ஓர் அபிப்பிராயத்தை வெளிப்படுத்துவது எனது பொறுப்பாகும்.

1.4 பாதகமான அபிப்பிராயத்திற்கான அடிப்படை

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் விபரிக்கப்பட்ட விடயங்களின் விளைவாக நிதி நிலைமைக்கூற்றில், விபரமான வருமானக் கூற்றில், உரிமை மாற்றக் கூற்றிலும் காசுப்பாய்ச்சல் கூற்றிலும் அறிக்கையிடப்பட்ட அல்லது அறிக்கையிடப்படாத அல்லது விடயங்கள் மற்றும் மூலங்களுக்குரிய எந்தவிதமான தேவைப்பாடுகளும் காணப்பட்டனவா என்பது குறித்து தீர்மானிப்பதற்கு என்னால் முடியாதிருந்தது.

2. நிதிக்கூற்றுக்கள்

2.1 பாதகமான அபிப்பிராயம்

இந்த அறிக்கையின் 2.2 ஆம் பந்தியில் காண்பிக்கப்பட்ட விடயங்களின் காரணமாக ஓர் அடிப்படையை வழங்குவதற்கும் உரிய கணக்காய்வுச் சான்றுகளைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கும் எனக்கு முடியாதிருந்தது. இதன் காரணமாக நிதிக்கூற்றுக்கள் தொடர்பாக என்னால் அபிப்பிராயம் ஒன்றைத் தெரிவிக்க முடியாதுள்ளது.

2.2 நிதிக்கூற்றுக்கள் மீதான கருத்துரைகள்

2.2.1 நிறுவனம் தொடர்ச்சியான நிலைத்திருத்தல்

சபை தொடர்ச்சியாக நட்டம் அடைந்ததன் காரணமாக் தேறிய சொத்துக்கள் பாரியளவில் நெருக்கடிக்குள்ளாகிய காரணத்தால் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையில் தேறிய சொத்துக்கள் ரூபா 25,538,505,650 தொகையான மறைப் பெறுமதியைக் கொண்டிருந்ததுடன் இதன் காரணமாக திறைசேரியின் அல்லது அரசாங்கத்தின் வேறு நிதி உதவி இன்றி தொடர்ச்சியாக நடாத்திச் செல்வதில் நிச்சயமற்ற தன்மை காணப்பட்டது.

2.2.2 கணக்கீட்டு நியமங்கள்

பின்வரும் இலங்கை கணக்கீட்டு நியமங்களிற்கு இணங்காத சந்தர்ப்பங்கள் கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 01

I. நியமத்தால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட மாதிரியை அடிப்படையாகக் கொண்டு விபரமான வருமானக் கூற்று தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

II. காசுப்பாய்ச்சல் கூற்றில் முன்னைய ஆண்டிற்கான தகவல்கள் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

III. உரிமை மூலதன மாற்றங்கள் கூற்றில் காண்பிக்கப்படும் சகல பதிவும் விபரமாக சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் இதற்கிணங்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

IV. கணக்கீட்டு கொள்கைகளின் படி, சபையால் கணக்குகள் வரலாற்றுக் கிரய அடிப்படையிலான போதிலும் கம்பனி ஒன்றின் பங்குகளில் முதலீடு செய்யப்பட்ட கிரயம் ரூபா 250,000 தொகையான முதலீடுகள் நியாயப் பெறுமதி அடிப்படையில் பெறுமதியிடப்பட்டு நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் கணக்கீட்டுக் குறிப்புக்களில் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

V. முன்னைய ஆண்டிற்குரித்தாக மூலதன விடயங்களில் ஏதேனும் வேறுபாடு மேற்கொள்ளப்படுவதாயின் அவ் வேறுபாடுகள் தொடர்பாக நிதிக்கூற்றுக்களில் வெளிப்படுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும் மீளாய்வாண்டின் போது திறைசேரி பங்கு மூலதனத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட ரூபா 637.85 மில்லியன் தொகையான வேறுபாடுகள் தொடர்பாக வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 07

I. மீளாய்வாண்டின் இறுதித் திகதியில் உள்ளவாறு ரூபா 141.13 மில்லியன் தொகையான சேமிப்புக் கணக்குகளின் மீதி நிதிக்கூற்றுக்களில் காசு மற்றும் காசிற்குச் சமனானவற்றின் கீழ் காண்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் கடன் மற்றும் பெறவேண்டியவையாக முதலீட்டின் கீழ் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

II. காசுப்பாய்ச்சற் கூற்றில் நிதியீட்டற் செயற்பாடுகளாகக் காண்பிக்கப்பட வேண்டிய ரூபா 293.85 மில்லியன்

தொகையான குத்தகை வட்டி மற்றும் ரூபா 145.61 மில்லியன் தொகையான ஏனைய நிதிக் கிரயங்கள் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளின் கீழ் காண்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் ரூபா 511.33 மில்லியன் தொகையான அரசாங்க மானியங்கள் முதலீட்டு நடவடிக்கைகளின் கீழ் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

(இ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் - 08

நியமத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட தேவைப்பாடுகளிற்கு இணங்கும் வகையிலும் வெளிப்படுத்தல்களிற்கு அமைவாகவும் இன்றி பின்வரும் முன்னைய காலப்பகுதிக்குரித்தான சீராக்கங்கள் மீளாய்வாண்டின் போது மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்தன.

I. உரிமை மூலதன மாற்றங்கள் கூற்றில் காண்பிக்கப்பட்ட ரூபா 1,189.78 மில்லியன் தொகையான முன்னைய ஆண்டிற்கான சீராக்கம்.

II. முன்னைய ஆண்டிற்குரித்தான ரூபா 73.38 மில்லியன் தொகையான ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணங்களின் கிரய மாற்றங்கள் மற்றும் ரூபா 182.03 மில்லியன் தொகையான திரண்ட பெறுமானத்தேய்விற்கான ஒதுக்கங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்ட சீராக்கம்.

III. முன்னைய ஆண்டிற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட ரூபா 206.76 மில்லியன் தொகையான அரசாங்க மானியச் சீராக்கம்.

IV. முன்னைய ஆண்டின் போது சபையால் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட ரூபா 24.4 மில்லியன் பெறுமதியான 06 வாகனங்களின் மூலதனமாக்கல்.

V. முன்னைய ஆண்டின் போது அரசாங்க மானியத்தில் கிடைக்கப்பெற்றதாக இனங்காணப்பட்ட ரூபா 14.92 மில்லியன் பெறுமதியான 12 பஸ் வண்டிகள் தொடர்பாக மீளாய்வாண்டின் போது மேற்கொள்ளப்பட்ட சீராக்கங்கள்.

(ஈ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் - 16

I. சபையால் சொத்துக்கள் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட ஆண்டிற்காக பெறுமானத்தேய்வு மேற்கொள்ளப்படாது அகற்றும் ஆண்டிற்காக முற்றாகப் பெறுமானத்தேய்விடும் கொள்கை பின்பற்றப்பட்டிருந்தது. இதன் படி, சொத்துக்கள் பயன்பாட்டிற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும் நிலைக்குக் கொண்டுவரப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தில் இருந்து பயன்பாட்டுக் காலம் முழுதும் முறையான அடிப்படையில் பெறுமானத்தேய்விடப்பட வேண்டிய போதிலும் மீளாய்வாண்டின் போது கொள்வனவு செய்யப்பட்ட ரூபா 1,264.25 மில்லியன் பெறுமதியான ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணத்திற்காக பெறுமானத்தேய்வு ஏற்பாடு மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

II. நிதிக்கூற்றுக்களில் ஆதனம், பொறி மற்றும் உபகரணங்களிற்கு உரித்தான முன்னைய ஆண்டிற்கான எஞ்சிய பெறுமதி சரியாகக் காண்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(உ) **இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 17**

I. நிதிக்கூற்றுக்களில் குத்தகைப் பொறுப்பு காண்பிக்கப்படுகையில் அக் குத்தகையிடப்படும் சொத்துக்களில் ஆகக் குறைந்த நியாயப் பெறுமதி அல்லது செலுத்தப்பட வேண்டிய குத்தகைத் தவணைப்பணத்தின் தற்போதைய பெறுமதி எனும் இரண்டில் குறைந்த பெறுமதியைக் காண்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் சபையால் குத்தகைப் பொறுப்பு கிரய அடிப்படையிலும், வட்டிப் பெறுமதி தவணைக் கணிப்பீட்டின் போது கூட்டு முறை (sum of digit method) அடிப்படையிலும் கணிப்பிடப்பட்டு ரூபா 1,066.12 மில்லியன் தொகையாக குத்தகைப் பொறுப்பு காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

II. குத்தகை தொடர்பாக பின்வரும் வெளிப்படுத்தல்கள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

i. ஒவ்வொரு குத்தகை சொத்து வகை தொடர்பாகவும் குறித்த காலப்பகுதியின் இறுதியில் தேறிய நியாயப் பெறுமதி.

ii. காலப்பகுதியின் இறுதியில் ஆகக் குறைந்த குத்தகைத் தவணைப்பணம் மற்றும் அதன் தற்போதைய பெறுமதி இணக்கம் செய்யப்படல்.

iii. பின்வரும் காலப்பகுதிக்குரித்தாக கணக்கீட்டுக் காலப்பகுதியின் இறுதியிலான எதிர்கால குத்தகைத் தவணைப்பணத்தின் கூட்டுத்தொகை மற்றும் அவற்றின் தற்போதைய பெறுமதியின் கூட்டுத்தொகை

- ஒரு ஆண்டிற்குக் குறைவற்ற காலத்திற்கு
- ஒரு ஆண்டிற்கும் மேலான மற்றும் 05 ஆண்டுகளுக்குக் குறைவான
- 05 ஆண்டுகளுக்கு மேலானவை.

(ஊ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் - 18

நிலையான வைப்புக்களுக்கான வட்டி கணிப்பிடப்படுகையில் வினைத்திறன் வட்டிவீத முறையில் (Effective interest rate method) கணிப்பிடப்பட வேண்டிய போதிலும் சபையால் பின்பற்றப்பட வேண்டிய அட்டுறு அடிப்படைக்கு முரணாக காசு அடிப்படையில் வட்டி கணிப்பிடப்பட்டு கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

(எ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 19

பணிக்கொடைக் கொடுப்பனவு ஏற்பாடு கணிப்பிடப்படுகையில் இலங்கை பட்டயக் கணக்காளர் நிறுவகத்தால் சிறிய மற்றும் நடுத்தர அளவிலான நிறுவகங்களுக்காக அனுமதியளிக்கப்பட்ட நியம அலகு கடன் முறை பயன்படுத்தப்பட்டு கணிப்பிடப்பட வேண்டிய போதிலும் சபையால் ஒவ்வொரு பதவிகளின் சம்பளப் படிமுறைகளின் சராசரியை அடிப்படையாகக் கொண்டு கணிப்பிடப்பட்டிருந்ததுடன் ஒவ்வொரு ஊழியருக்கும் உரித்தாகச் செலுத்தப்பட வேண்டிய பணிக்கொடைத் தொகையைக் காண்பிக்கும் அறிக்கை பேணப்பட்டிருக்கவில்லை. ஆகையால் எதிர்காலத்தில் ஏற்படக்கூடிய

இடரைக் குறைப்பதற்காக முறையான வேலைத்திட்டமொன்று நிறுவகத்தின் மூலம் திட்டமிடப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஏ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 37

நிகழத்தக்க பொறுப்புக்களுக்கான ஏற்பாடு அல்லது நிதிக்கூற்றுக்களின் வெளிப்படுத்தல்கள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய போதிலும் நிறுவகத்திற்கு எதிராகத் தொடரப்பட்ட 37 வழக்குகளில் 06 வழக்குகளுக்கு உரித்தாக ரூபா 11.08 மில்லியன் தொகையான நட்டஈட்டுத் தொகை கோரப்பட்டிருந்த போதிலும் இது தொடர்பாக நிதிக்கூற்றுக்களில் வெளிப்படுத்தல்களோ அல்லது ஏற்பாடுகளோ மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஐ) இலங்கை கணக்கீட்டு நியமம் 39

I. கடன் மற்றும் பெறவேண்டிய மீதி காலக்கழிவு முறையின் கீழ் (Amortized Cost) கணிப்பிடப்பட்டு நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் சபையால் முதலீட்டு மீதிகள் கிரய அடிப்படையில் கணிப்பிடப்பட்டு நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

II. 300 டிப்போக்களிலிருந்தும் பிரதேச அலுவலகங்களிலிருந்தும் அறவிடப்பட வேண்டிய வியாபார மற்றும் நானாவித கடன்பட்டோர் மீதி ரூபா 57.66 மில்லியன் தொகையானதுடன் இதில் 10 டிப்போக்களிலிருந்தும் பிரதேச அலுவலகங்களிலிருந்தும் மாத்திரம் காலப்பகுப்பாய்வு பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. இவற்றில் 50 சதவீதமானவை ஒரு வருடத்திற்கும் மேலான பழைய கடன் மீதிகளான போதிலும் சபையால் இக் கடன்பட்டோரின் அறவீட்டு இயலுமை தொடர்பான ஆய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டு அறவீடுகள் ஐயத்திற்குரிய மீதிகளுக்காக ஐயக்கடனுக்கான ஏற்பாடு மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.2.3 கணக்கீட்டுக் குறைபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) மீளாய்வாண்டின் போது சபைக்குக் கிடைக்கப்பெற்ற ரூபா 4.95 மில்லியன் பெறுமதியான 03 சிங்கிள் கப் வண்டிகளின் பெறுமதி கணக்கீடு செய்யப்பட்டிராததுடன் இவ் வாகனத்திற்காக ஏற்கப்பட்ட ரூபா 1.48 மில்லியன் தொகையான மூலதன வடிவிலான செலவினம் மீண்டெழும் செலவினமாகப் பதிவழிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) சபையால் விற்பனை செய்யப்பட்ட ரூபா 3.98 மில்லியன் தொகையான எரிபொருள் இருப்பு மேலும் வழிச்சரக்காக கணக்குகளில் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

(இ) வடமேல் மாகாணத்திற்குரித்தான வழிச்சரக்கு எரிபொருள் இருப்பு கணக்கில் ரூபா 2.99 மில்லியன் தொகையான செலவு மீதி காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது. இது கணக்கீட்டுத் தவறின் காரணமாக நேர்ந்திருந்த போதிலும் இத் தவறு இனங்காணப்பட்டு சீராக்கப்படுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) பேரூந்துகளின் பாவனைக்குதவாத வாகனக் கணக்கு வைப்புத் தொடர்பாக முறையான கட்டுப்பாட்டு முறையொன்று இன்மையால் பாவனைக்குதவாத பேரூந்தின் கிரயமும் திரண்ட பெறுமானத்தேய்வும் சில சந்தர்ப்பங்களில பாவனைக்குதவாத பேரூந்துக் கணக்கிற்கும் பாவனைக்குதவாத பேரூந்து திரண்ட பெறுமானத்தேய்வுக் கணக்கிற்கும் மாற்றப்பட்டிருந்தது. தெரிவுக் கணக்காய்வின் போது மீளாய்வாண்டின் போது விற்பனை செய்யப்பட்ட அத்தகைய 04 பேரூந்துகளுக்காக மேலதிகமாக மாற்றப்பட்டிருந்த கிரயமும் திரண்ட பெறுமானத்தேய்வும் முறையே ரூபா 5.17 மில்லியன் தொகையாகவும் ரூபா 5.16 மில்லியன் தொகையாகவும் காணப்பட்டது.

(உ) விளையாட்டு நிதியத்திற்கு ஊழியர்களின் சம்பளத்திலிருந்து கழிக்கப்பட்டிருந்த ரூபா 12.5 மில்லியன் தொகை அந் நிதியக் கணக்கில் பதியப்படுவதற்குப் பதிலாக நடைமுறைப் பொறுப்பின் கீழ் செலுத்தப்பட வேண்டிய பணமாகக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஊ) விபரமான வருமானக் கூற்றில் உள்ளடக்கப்பட்ட சபைக்குரித்தான வேலைத்தளங்களில் மீளாய்வாண்டிற்கான உற்பத்தி நட்டம் ரூபா 187.56 மில்லியன் தொகையானதுடன் இதற்குரித்தான கணக்குப் பதிவின் படி டிப்போக்களிலிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட மொத்த வருமானம் ரூபா 236.03 மில்லியன் தொகையாகக் காணப்பட்டது. ஒருங்கிணைந்த கணக்கு தயாரிக்கப்படுகையில் இத்தகைய உள்ளார்ந்த கொடுக்கல் வாங்கல்கள் தீர்க்கப்பட்டு வருமானத்திற்கு மேலான செலவினம் மாத்திரம் பிராந்திய வேலைத்தளச் செலவினமாக நிதிக்கூற்றுக்களில் காண்பிக்கப்படுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(எ) நம்பிக்கைப் பிணைக் காப்புறுதி நிதிய முதலீடு ரூபா 5,318,179 தொகையான சொத்துக்களாக கணக்குகளில் காண்பிக்கப்பட்ட போதிலும் இதற்குரித்தான நம்பிக்கைப் பிணைக் காப்புறுதி நிதியக் கணக்கு மீதி ரூபா 86,993 ஆகக் காணப்பட்டது.

(ஏ) மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் செலுத்தப்பட வேண்டிய வீதவரி மற்றும் செலுத்தப்பட வேண்டிய பணிக்கொடைக் கொடுப்பனவான முறையே ரூபா 25.83 மில்லியன் தொகையும் ரூபா 10.69 மில்லியன் தொகையும் கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஐ) நிலையான கட்டளையின் கீழும் வங்கியால் நேரடியாக அறவிடப்பட்ட ரூபா 3.17 மில்லியன் தொகையான பேரூந்து கடன் தவணைப்பணம், வங்கிக் கட்டணம், மேலதிகப்பற்று வட்டி மற்றும் காசோலைக் கட்டணங்கள் ஆகியன கணக்கீடு செய்யப்படுவதற்குப் பதிலாக வங்கிக் கணக்கிணக்கக் கூற்றில் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஒ) மீளாய்வாண்டின் போது குத்தகை அடிப்படையில் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட ரூபா 98 மில்லியன் பெறுமதியான 10 அதிசொகுசு பேரூந்துகள் கணக்கீடு செய்யப்படுகையில் ரூபா 97 மில்லியனாகக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தமையால் பேரூந்துக் கணக்கு மீதி ரூபா ஒரு மில்லியன் தொகையால் குறைத்துக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஓ) ரூபா 4.0 மில்லியன் தொகையான பிராந்திய வேலைத்தளங்களின் இறுதி இருப்பு கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஔ) 2005 ஆம் ஆண்டின் போது இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை மீள ஸ்தாபிக்கப்பட்ட சந்தர்ப்பத்தின் போது ஒருங்கிணைக்கப்பட்ட தொகுதி பேரூந்துக் கம்பனிகள் 11 இனதும் பிராந்திய போக்குவரத்துச் சபைகள் 11 இற்கும் உரித்தான நிலையான சொத்துக்கள் கையேற்கப்படுகையில் பௌதீக மெய்மையாய்வினதும் மீள்பெறுமதியிடலும் இன்றி அன்றைய தினத்தில் பெறுமானத்தேய்வு கழிக்கப்பட்ட ரூபா 3,511.34 மில்லியன் தொகையும் ரூபா 217.69 மில்லியன் தொகையான நடைமுறைச் சொத்துக்களும் ரூபா 369.04 மில்லியன் தொகையான நடைமுறைப் பொறுப்புகளும் புத்தகப் பெறுமதிக்கு கையேற்கப்பட்டிருந்தன. இச் சொத்துக்கள் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் மீள்பெறுமதியிடப்பட்டிராததுடன் இதனால் நிதி நிலைமைக் கூற்றில் காண்பிக்கப்படும் நிலையான சொத்துக்களின் நியாயப் பெறுமதி கணக்குகளில் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(க) நிதிக்கூற்றுக்கள் தயாரிக்கப்படும் சந்தர்ப்பம் வரையிலும் முற்றாகப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்த போக்குவரத்து அனுமதிப்பத்திர வருமானம், இராணுவப் பிரயாண வருமானம், பொலிஸ் ஆணைச்சீட்டுப் பத்திரம் போன்ற வருமானங்களின் ரூபா 633.11 மில்லியன் தொகையில் 5 சதவீதமான ரூபா 31.66 மில்லியன் தொகை ஐயக்கடனாக ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்தது.

2.2.4 செயற்பாடற்ற மீதிகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) உரிய கண்காணிப்பின்மை மற்றும் பலவீனமான உள்ளகக் கட்டுப்பாடு காரணமாக நீண்டகாலமாக இனங்காணப்படாதும் கணக்கிணக்கம் செய்யப்படாதுமாக பல கணக்குகளின் ரூபா 6,689.6 மில்லியன் கூட்டுத்தொகையான வரவு மீதிகளும் ரூபா 24,010.39 மில்லியன் செலவு மீதிகளும் கணக்காய்வு செய்வதற்கு தேவையான விபரங்களும் சமர்ப்பிக்கப்படாதிருந்தன. இம் மீதிகள் மீளாய்வாண்டிற்கான நிதி நிலைமைக் கூற்றில் வரவு மீதிகள் சொத்துக்களாகவும் செலவு மீதிகள் பொறுப்புக்களாகவும் காணப்பிக்கப்பட்டிருந்தமையால் நிதிக்கூற்றுக்களின் ஊடாக உண்மையான நிலைமை வெளிப்படுத்தியிருக்கவில்லை. மேலும், இக் கணக்குகளில் முன்னைய ஆண்டின் இறுதி செலவு மீதியாக ரூபா

26,885.4 மில்லியனாகக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் நடப்பாண்டின் பேரேட்டின் படி, ஆரம்ப வரவு மீதி ரூபா 1.9 மில்லியனால் மேலதிகமாகக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தது. நடப்பாண்டின் போதும், ரூபா 53.84 மில்லியன் தொகையான வரவு மீதியும் ரூபா 80.72 மில்லியன் தொகையான செலவு மீதியும் இக் கணக்கிற்கு மாற்றப்பட்டிருந்தன.

(ஆ) ரூபா 3,232.23 மில்லியன் தொகையான 66 வரவு மீதிகளும், ரூபா 2,010.92 மில்லியன் தொகையான 23 செலவு மீதிகளுமான அசையாத சொத்துக்களும் பொறுப்புக்களும் தொடர்பாக முழுமையான ஆய்வொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டு பணிப்பாளர் சபையின் தெரியப்படுத்தலுக்காகவும் அங்கீகாரத்திற்காக ஏடுகளிலிருந்து பதிவழிக்கப்படுவதற்கு 2002 யூலை 30 ஆம் திகதி பொது முயற்சிகள் திணைக்களத்தால் வழங்கப்பட்ட அங்கீகாரத்தின் படி அச் சொத்துக்களும் பொறுப்புகளும் ஏடுகளிலிருந்து பதிவழிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் இது தொடர்பான முழுமையான ஆய்வொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டிராததுடன் இதற்காக பணிப்பாளர் சபையின் அங்கீகாரம் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.2.5 விளக்கமளிக்கப்படாத வேறுபாடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) நிதிக்கூற்றுக்களின் படி, இருப்பு மீதி ரூபா 758.17 மில்லியனானதுடன் களஞ்சிய பின் அட்டைகளின் படியான இருப்பு மீதி ரூபா 756.59 மில்லியன் தொகையாகக் காணப்பட்டமையால் ரூபா 1.57 மில்லியன் தொகையான வேறுபாட்டிற்கான காரணம் இனங்காணப்பட்டு சீராக்கப்படுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) மீளாய்வாண்டின் போது விற்பனை செய்யப்பட்ட பாவனைக்குதவாத பேரூந்துகளிற்கு உரித்தான இலாப நட்டத்தைக் கணிப்பிடுகையில் கிரயமும் திரண்ட பெறுமானத்தேய்வுமாக முறையே ரூபா 1,161.06 மில்லியன் தொகையும் ரூபா 1,155.77 மில்லியன் தொகையுமாக கணக்குகளுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டிருந்த போதிலும் கணக்குப் பிரிவிலிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட விற்பனைப் பேரேட்டின் படி, இது முறையே ரூபா 1,014.19 மில்லியன் தொகையும் ரூபா 1,010.63 மில்லியன் தொகையும் ஆகக் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தன. முறையே

ரூபா 146.87 மில்லியன் தொகையும் ரூபா 145.14 மில்லியன் தொகையுமான வேறுபாட்டிற்கான காரணம் அல்லது தெளிவுபடுத்தல்கள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) கொள்வனவுப் பிரிவின் தகவல்களின் படி, மீளாய்வாண்டின் போது விற்பனை செய்யப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 1604 ஆகவும் அவற்றின் விற்பனைப் பெறுமதி ரூபா 239.28 மில்லியன் தொகையாகவும் காணப்பட்டதுடன் கணக்குகளின் படி, விற்பனை செய்யப்பட்ட பஸ் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 1422 ஆகவும் விற்பனைப் பெறுமதி ரூபா 225.93 மில்லியன் தொகையாகவும் காணப்பட்டன. இவற்றின் வேறுபாடு இனங்காணப்பட்டு சீராக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இதில் ரூபா 20.37 மில்லியன் தொகைக்கு விற்பனை செய்யப்பட்ட 130 பஸ் வண்டிகளின் கிரயமும் திரண்ட பெறுமானத்தேய்வும் விற்பனைப் பேரேட்டின் படி முறையே ரூபா 113.08 மில்லியன் தொகையாகவும் ரூபா 110.37 மில்லியன் தொகையாகவும் காணப்பட்டதுடன் இது பாவனைக்குதவாத வாகனப் பதிவேட்டின் படி முறையே ரூபா 139.24 மில்லியன் தொகையாகவும் ரூபா 135.36 மில்லியன் தொகையாகவும் காணப்பட்டன.

(ஈ) தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழுவிடமிருந்து பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தகவல்களின் படி, சிசுசெரிய மற்றும் நிசிசெரிய பஸ் சேவைகள் நடாத்தப்படுவதற்காக மீளாய்வாண்டிற்குரித்தான வருமானம் முறையே ரூபா 172.35 மில்லியன் தொகையாகவும் ரூபா 5.41 மில்லியன் தொகையாகவும் காணப்பட்ட போதிலும் நிதிக்கூற்றுக்களில் இது முறையே ரூபா 139.0 மில்லியன் தொகையாகவும் ரூபா 5.2 மில்லியன் தொகையாகவும் காண்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

(உ) வங்கியால் நேரடியாக மீதி உறுதிப்படுத்தப்பட்டு அனுப்பிவைக்கப்பட்ட ரூபா 313,699 தொகையான நிலையான வைப்பொன்றும் ரூபா 155,333 தொகையான சேமிப்பு கணக்கு மீதியும் நிதிக்கூற்றுக்களில் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஊ) போக்குவரத்துப் பிரிவின் தகவல்களின் படி, மீளாய்வாண்டின் போது பணம் அறவிடப்படும் அடிப்படையில் விநியோகிக்கப்பட்ட போக்குவரத்து அனுமதிப்பத்திரங்களின் பெறுமதி ரூபா 587.18 மில்லியன் தொகையான போதிலும் நிதிக்கூற்றுக்களில் இவை ரூபா

533.08 ஆகக் காண்பிக்கப்பட்டதன் காரணமாக ரூபா 54.10 மில்லியன் தொகையான வேறுபாடு அவதானிக்கப்பட்டது.

2.2.6 தொங்கல் கணக்குகள்

10 ஆண்டுகளுக்கு மேலான காலமாக மீதி மாற்றப்பட்டு முன்கொண்டுவரப்பட்டிருந்த தொங்கல் கணக்கான ரூபா 2.35 மில்லியன் தொகையான செலவு மீதியும் மீளாய்வாண்டிற்குரித்தான ரூபா 23.78 மில்லியன் தொகையான சீராக்கல் கணக்கும் மீளாய்வாண்டின் இறுதி வரையிலும் தீர்க்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

2.2.7 கணக்காய்விற்கான சான்றுகள் இன்மை

பின்வரும் கொடுக்கல் வாங்கல்கள் சம்பந்தமாக அவற்றிற்கு முன்னால் காட்டப்பட்டுள்ள சான்றுகள் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

விடயம்	சமர்ப்பிக்கப்படாத சான்று
(அ) நடைமுறையல்லாச் சொத்துக்கள்	(i) காணி மற்றும் கட்டிடங்கள், மோட்டார் வாகனங்கள், பாவனைக்குதவாத வாகனங்கள் மற்றும் ஏனைய சொத்துக்களின் மீதிகளை உறுதிப்படுத்துவதற்காக ஒவ்வொரு சொத்துக்கள் தொடர்பிலும் விபரமான பட்டோலைகள்
	(ii) தலைமை அலுவலகம் உள்ளடங்கலாக சபைக்குரித்தான சகல அலுவலகங்களிலும் முறையான வகையில் தயாரிக்கப்பட்ட நிலையான சொத்துக்கள் பதிவேடு.
	(iii) காணி மற்றும் கட்டிடங்களின் உரித்தினை உறுதிப்படுத்தும் ஆவணங்கள்.
	(iv) ரூபா 98 மில்லியன் பெறுமதியான 10 அதிசொகுசு பேரூந்துகள் கொள்வனவு செய்யப்படுவதற்கான பட்டியல்கள்.

(ஆ)	முதலீடுகள்	(i)	ரூபா 48.31 மில்லியன் பெறுமதியான நிலையான வைப்புக்களுக்கும் ரூபா 51.28 மில்லியன் தொகையான சேமிப்புகளுக்குரித்தான மீதிகளின் உறுதிப்படுத்தல்கள்.
(இ)	இருப்பு		17 டிப்போக்களுக்கும், 03 பிராந்திய வேலைத்தளங்களுக்கும், 02 பிராந்தியக் காரியாலயங்களுக்கும் உரித்தான ரூபா 108.39 மில்லியன் பெறுமதியான இருப்பிற்கான மெய்மையாய்வு அறிக்கை.
(ஈ)	எரிபொருள் இருப்பு		58 டிப்போக்களினதும், மத்திய பேருந்துக் காரியாலயத்தின் எரிபொருள் களஞ்சியங்களில் மீளாய்வாண்டின் இறுதித் தினத்தில் எஞ்சியிருந்த ரூபா 24 மில்லியன் பெறுமதியான இருப்பிற்கான மெய்மையாய்வு அறிக்கை.
(உ)	நானாவித கடன்பட்டோர்		ரூபா 39.37 மில்லியன் தொகைக்கான தனிப்பட்டோர் மீதிகளை உள்ளடக்கிய பட்டோலையும் காலப்பகுப்பாய்வும்.
(ஊ)	வியாபாரக் கடன்பட்டோர்		ரூபா 18.28 மில்லியன் தொகைக்கான தனியான மீதி உள்ளடக்கப்பட்ட பட்டோலை மற்றும் காலப்பகுப்பாய்வு.
(எ)	ஏனைய பெறவேண்டிய வருமானங்கள்		ரூபா 6.69 மில்லியன் தொகைக்கான தனியான மீதி உள்ளடக்கப்பட்ட பட்டோலை.
(ஏ)	வியாபாரக் கடன்கொடுத்தோர்	(i)	31 டிப்போக்கள் மற்றும் 11 பிராந்திய வேலைத்தளங்களிற்கு உரித்தான ரூபா 35.33 மில்லியன் தொகைக்கான தனியான மீதி உள்ளடக்கப்பட்ட பட்டோலைகளும் காலப்பகுப்பாய்வும்.

(ii) ரூபா 698.05 மில்லியனுக்கான காலப்பகுப்பாய்வு

(ஐ)	ஏனைய கடன்கொடுத்தோர்	ரூபா 19.18 மில்லியன் தொகைக்கான தனியான மீதி உள்ளடக்கப்பட்ட பட்டோலைகளும் காலப்பகுப்பாய்வும்.
(ஒ)	ஊழியர் வைப்பும் ஏனைய வைப்புக்களும்	ரூபா 65.62 மில்லியன் தொகையான ஊழியர் வைப்பு மற்றும் ரூபா 7.9 மில்லியன் தொகையான ஏனைய வைப்புக்களுக்குரித்தான விபரமான பட்டோலைகளும் பதிவேடுகளும்.
(ஓ)	வங்கி மீதி வங்கி மேலதிகப்பற்று	ரூபா 74.38 மில்லியன் தொகையான 32 வங்கி மீதிகளுக்காகவும் ரூபா 268.6 மில்லியன் தொகையான 51 வங்கி மேலதிகப்பற்றிற்காகவுமான வங்கிக் கணக்கிணக்கக் கூற்று.
(ஔ)	பாவனைக்குதவாத பேரூந்துகள்	ரூபா 193.78 மில்லியன் தொகையான 314 பாவனைக்குதவாத பேரூந்துகளுக்குரித்தான விபரம்.

2.3 பெறவேண்டிய மற்றும் செலுத்தவேண்டிய கணக்குகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) நடத்துனர்களினதும் காசாளர்களினதும் நிலுவைக் காசு முறையே 17.18 மில்லியன் தொகையாகவும் ரூபா 31.85 மில்லியன் தொகையாகவும் காணப்பட்டதுடன் இது முறையே ரூபா 0.87 மில்லியன் தொகையாலும் ரூபா 30.31 மில்லியன் தொகையாலும் மீளாய்வாண்டின் போது அதிகரித்திருந்தது. சில மீதிகள் பல வருட காலமாக முன்கொண்டுவரப்பட்டிருந்த போதிலும் இம் மீதி பொறுப்பு வாய்ந்த உத்தியோகத்தர்களிடமிருந்து அறவிடப்படுவதற்கு முறையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. மேலும், டிப்போக்களின் வீதிப் பதிவேடு ஆய்வு செய்தல் நாளதுவரையாக்கப்படாமையால் அம் மீதிகளின் சரியான தன்மையும் உறுதிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) பதுளை டிப்போவில் மே மாதம் முதல் திசெம்பர் மாதம் வரை சில நாட்களில் நாளாந்த வருமானம் வங்கியிலிடப்படாது அவ் வருமானத்தில் எரிபொருள் மற்றும் சம்பளக் கொடுப்பனவிற்காகப் பயன்படுத்தப்பட்ட ரூபா 29.53 மில்லியன் தொகையும் மேற்குறித்த காசாளரின் நிலுவைத் தொகையில் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்ததுடன் இதனைத் தீர்ப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) சுனாமி நிதியத்திற்காக சபை ஊழியர்களிடமிருந்து அறவிடப்பட்ட ரூபா 1.80 மில்லியன் தொகை குறித்த நிதியத்திற்கு அனுப்பிவைக்கப்படாது வைத்துக்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

(ஈ) ஊழியர் தண்டப்பண நிதியக் கணக்கிலிருந்து ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்படும் கடன் பணத்திலிருந்து மீள அறவிடப்பட்ட ரூபா 304.61 மில்லியன் தொகையான கடன் தவணைப்பணம் அந் நிதியத்திற்கு செலவு வைக்கப்படாது சபையில் வைத்துக்கொள்ளப்பட்டிருந்தது.

2.4 சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள், முகாமைத்துவத் தீர்மானங்கள் என்பவற்றுடனான இணக்கமின்மை

பின்வரும் இணக்கமின்மைகள் அவதானிக்கப்பட்டன.

சட்டங்கள், விதிகள், பிரமாணங்கள் மற்றும் முகாமைத்துவத் தீர்மானங்களுடனான தொடர்பு		இணக்கமின்மை
(அ) 1971 இன் 38 ஆம் இலக்க நிதி அதிகாரச்சட்டத்தின் (8)(1), (8)(3) மற்றும் 11 ஆம் பிரிவு மற்றும் 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றுநிருபத்தின் 5.2.1, 5.2.4 5.2.5 மற்றும் 8.2.2 ஆம் பந்திகள்	(i)	சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பாதீடு பணிப்பாளர் சபையினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டிராத துடன் ஓர் பிரதி கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு 2012 பெப்ரவரி 15 ஆம் திகதியே சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ii) சமர்ப்பிக்கப்படுகின்ற நிதிக்கூற்றுக்களுக்கு இணங்க பாதீடு தயாரிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், அவ்வாறு செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை.

(iii) ரூபா 630.55 மில்லியன் கூட்டுத்தொகையான முதலீடுகளிற்காக நிதி அமைச்சரின் இணக்கப்பாடும் விடயத்திற்குப் பொறுப்பான அமைச்சரின் அங்கீகாரமும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) 2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றுநிருபத்தின் 6.1.3 ஆம் பிரிவு

வருடாந்த நிதிக்கூற்றுக்களுடன் ஆண்டறிக்கையின் ஓர் வரைவு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(இ) 2006 ஒக்டோபர் 09 ஆம் திகதிய பீடி/29 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 1 மற்றும் 2 ஆம் பந்திகள்

(i) உத்தியோகபூர்வ வாகனத்தைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு உரித்தற்ற 12 உத்தியோகத்தர்களுக்கு உத்தியோகபூர்வ வாகனங்கள் வழங்கப்பட்டிருந்தன.

(ii) பொது முயற்சிகள் பணிப்பாளர் நாயகத்தின் அங்கீகாரமின்றியும் விலைகோரல்கள் இன்றியும் வாடகை அடிப்படையில் 08 வாகனங்கள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டிருந்தன.

(iii) சபை நடவடிக்கைகளுக்காக போதிய வாகனங்கள் இருக்கையில் 08 வாடகை வாகனங்கள் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டு இவற்றில் 05 வாகனங்கள் உரித்தற்ற 05 உத்தியோகத்தர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தன.

(ஈ) 2010 யூலை 12 ஆந் திகதிய ஸ்ரீ லங்கம/பிரகா/நிசா(கா)2010/18 ஆம் இலக்க பிரதிப் பொது முகாமையாளரின் (தொழில்நுட்பம்) கடிதம்	வெஸ்கோ கம்பனிக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ள 143 பேரூந்துகளை பேரூந்துக் குழாத்திலிருந்து அகற்றுவதற்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டிருந்த போதிலும், அதன்படி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

3. நிதி மீளாய்வு

3.1 நிதி விளைவுகள்

சமர்ப்பிக்கப்பட்ட நிதிக்கூற்றுக்களின் பிரகாரம் 2012 திசெம்பர் 31 இல் முடிவடைந்த ஆண்டிற்காக இலங்கை போக்குவரத்துச் சபை ரூபா 3,966.53 மில்லியன் நட்டத்தை அடைந்திருந்ததுடன் திறைசேரியிடமிருந்து கிடைத்த ரூபா 1,508.97 மில்லியன் தொகையான மானியத்தின் காரணமாக அந்த நட்டம் ரூபா 2,458.34 மில்லியன் வரை குறைவடைந்திருந்தது. இதற்கு நேரொத்த முன்னைய ஆண்டில் ரூபா 3,491.22 மில்லியன் நட்டம் அடைந்திருந்ததுடன், திறைசேரியிடமிருந்து கிடைத்த ரூபா 1,153.6 மில்லியன் தொகையான மானியத்தின் காரணமாக அந்நட்டம் ரூபா 2,337.62 மில்லியன் வரை குறைவடைந்திருந்தது. முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் இவ்வாண்டின் போது நிதி விளைவுகள் ரூபா 120.72 மில்லியன் வீழ்ச்சியினைச் சுட்டிக்காட்டியிருந்ததுடன் செயற்பாட்டுச் செலவினம் 23 சதவீதத்தாலும் ஏனைய நிலையான செலவினம் 13 சதவீதத்தாலும் அதிகரித்தமை இந்த வீழ்ச்சிக்கு முக்கியமாகத் தாக்கமளித்திருந்தன.

3.2 நிறுவனத்திற்கு எதிராகவும் அல்லது நிறுவனத்தினாலும் ஆரம்பிக்கப்பட்டுள்ள சட்டரீதியான சம்பவங்கள்

நிறுவனம் ஒன்றினால் பேரூந்துகளிற்கு ஏற்பட்டிருந்த விபத்துக்கள் தொடர்பில் 02 வெளிவாரி நிறுவனங்களிற்கு எதிராக ரூபா 702,310 தொகையான இழப்பீடு கோரி 02 வழக்குகள் தொடரப்பட்டிருந்தன.

4. செயற்பாட்டு மீளாய்வு

4.1 செயலாற்றல்

திட்டமிடல் மற்றும் ஆராய்ச்சிப் பிரிவினால் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த தகவல்கள் மற்றும் தரவுகளின் படி சபையின் 2012 ஆம் ஆண்டில் பேரூந்துப் போக்குவரத்து தொடர்பான செயலாற்றல் கடந்த 03 ஆண்டுகளின் தரவுகளுடன் ஒப்பிடப்பட்டு கீழே காண்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

	2012	2011	2010	2009
பேரூந்து அணி	7756	7821	8403	9125
நேர அட்டவணையின் படி பேரூந்துகளின் தேவைப்பாடு (சராசரி)	7172	7131	7129	7134
நாளொன்றிற்கு ஓட்டத்திற்காக வழங்கப்பட்டுள்ள பேரூந்துகளின் எண்ணிக்கை	4694	4933	5119	4984
நேரசூசி தேவைப்பாடுகளில் ஓடும் பேரூந்து எண்ணிக்கையின் சதவீதம்	61%	60%	61%	62%
ஆண்டின் போது ஓடுவதற்கு எதிர்பார்க்கப்பட்ட கிலோ மீற்றர்களின் எண்ணிக்கை	609,651,210	611,411,135	616,363,455	598,280,260
ஓடிய கிலோமீற்றர்களின் எண்ணிக்கை	337,830,439	340,840,718	341,617,984	335,861,305
ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை (சராசரி)	34092	34263	34772	35365

ஓடும் நிலையில் உள்ள ஒரு பேரூந்தில் தங்கியுள்ள ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை	7	7	7	7

சபையிடம் உள்ள பேரூந்துகளின் எண்ணிக்கை 2008 ஆம் ஆண்டின் போது 9326 ஆகக் காணப்பட்ட போதிலும் கடந்த 05 ஆண்டுகளில் பேரூந்து அணி படிப்படியாகக் குறைவைக் காண்பித்ததுடன் 2008 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒப்பாக 2012 ஆம் ஆண்டின் போது 16.83 சதவீதத்தால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது. இவ்வாறே இப் பேரூந்து அணியில் ஓட்ட நிலையில் 61 சதவீதமானவை மாத்திரமே ஓடும் நிலையில் காணப்பட்டதுடன் இவை நேரசூசித் தேவைப்பாட்டைப் பூர்த்தி செய்யாத நிலையில் காணப்பட்டன. மேலும், கடந்த 05 ஆண்டுகாலமாக சபையின் பேரூந்துகள் பயணிப்பதற்கு இலக்கிடப்பட்ட கிலோமீற்றர் அளவில் 55 சதவீதம் மாத்திரமே ஓடக்கூடிய நிலையில் காணப்பட்டன. ஆகையால் சபையின் வருமான நிலை மிகவும் குறைவான நிலையில் காணப்பட்ட போதிலும் 2012 ஆம் ஆண்டளவில் ஒரு பேரூந்திலிருந்தில் தங்கியுள்ள ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை 07 ஆகக் காணப்பட்டது.

(ஆ) மீளாய்வாண்டின் போது சபையின் செயற்பாட்டு முன்னேற்றம் கடந்த ஆண்டுகளுடன் ஒப்பிடப்பட்டு கீழே காண்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

	2012	**2011**
	------------	-------------
	ரூபா	**ரூபா**
கிலோமீற்றர் ஒன்றிற்கு பயணிகள் போக்குவரத்திலிருந்து கிடைத்த வருமானம்	53.90	44.26
கிலோமீற்றர் ஒன்றிலிருந்து மொத்த வருமானம் (அரசாங்க மானியம் உள்ளடங்கலாக)	77.86	66.07
கிலோமீற்றர் ஒன்றிற்கான மொத்தச் செலவினம் (பெறுமானத்தேய்வு உள்ளடங்கலாக)	85.24	69.81
கிலோமீற்றர் ஒன்றிற்கான செயற்பாட்டு நட்டம் (அரசாங்க மானியங்களுக்கு முன்னர்)	25.14	19.45
கிலோமீற்றர் ஒன்றிற்கான மொத்த நட்டம் (அரசாங்க மானியங்களின் பின்னர்)	7.38	3.74

மீளாய்வாண்டின் போது பயணிகள் போக்குவரத்தின் மூலம் கிடைக்கப்பெற்ற வருமானம் முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடப்படுகையில் 18 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்த போதிலும் மொத்தச் செலவினமும் 21 சதவீதத்தால் அதிகரித்திருந்தமையால் வருமானம் அதிகரிக்கப்படும் வேகத்தைப் பார்க்கிலும் கூடிய வேகத்தில் செலவினம் அதிகரிக்கப்படுவதால் நிறுவகம் தொடர்ந்தும் நட்டத்தை ஏற்றிருந்தது.

(இ) 2012 இன் செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தின் படி, கிராமியப் பகுதிகளில் பொது மக்களின் தேவைப்பாட்டிற்காக கடன் உதவியை அடிப்படையாகக் கொண்டு ‘‘ஈ’’ மாதிரியிலான 200 சிறிய பேரூந்துகளும் ‘‘பீ’’ மாதிரியிலான 200 பேரூந்துகளும் கொள்வனவு செய்யப்படுவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்த போதிலும் மீளாய்வாண்டின் போது ‘‘ஈ’’ மாதிரியிலான 04 பேரூந்துகளும் ‘‘பீ’’ மாதிரியிலான 04 பேரூந்துகளும் மாத்திரமே கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்தன.

4.2 நிதிப் பயன்பாட்டிலான முறைகேடுகள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 1958 இன் 15 ஆம் இலக்க ஊழியர் சேமலாப நிதிய அதிகாரச்சட்டம் மற்றும் சபையின் ஊழியர் சேமலாப நிதியச் சட்டங்கள் மற்றும் பிரமாணங்கள் மற்றும் 1980 இன் 46 ஆம் இலக்க ஊழியர் நம்பிக்கைப் பொறுப்பு நிதிய அதிகாரச்சட்டங்களில் உள்ள ஏற்பாடுகளின் படி மீளாய்வாண்டின் இறுதியில் சபையின் சேமலாப நிதியத்திற்கும் இலங்கை மத்திய வங்கி ஊழியர் சேமலாப நிதியத்திற்கும் செலவு வைக்கப்பட வேண்டிய முறையே ரூபா 491.65 மில்லியன் தொகையும் ரூபா 3,217.12 மில்லியன் தொகையும் குறித்த ஆண்டுகளின் குறித்த தினத்தில் செலுத்தப்படாது ஆண்டின் இறுதி வரை சபையால் வைத்துக்கொள்ளப்பட்டிருந்தது. இவ்வாறு ஆண்டின் இறுதியில் செலவு வைக்கப்படாத ஊழியர் நம்பிக்கை நிதியப் பங்களிப்பு ரூபா 49.3 மில்லியன் தொகையானதுடன் குறித்த காலத்தில் பங்களிப்புத் தொகை செலுத்தப்பட்டிராமையால் செலுத்தப்பட வேண்டிய மிகைக் கட்டணம் ரூபா 13.78 மில்லியன் தொகையாகக் காணப்பட்டது. பங்களிப்புத்தொகை குறித்த

காலத்திற்குச் செலுத்தப்பட்டிராமையால் 5 முதல் 50 சதவீதம் வரையான மிகைக்கட்டணம் செலுத்தப்பட வேண்டியதுடன் இதனால் ஏற்பட்டுள்ள நீதிமன்ற நடவடிக்கைகளுக்காக செலுத்தப்பட வேண்டிய சட்டக் கட்டணங்களுக்காகவும் ஒதுக்கமொன்றை மேற்கொள்வதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) ஊழியர்களிடமிருந்து அறவிடப்படும் பாதுகாப்புப் பிணை வைப்பு வெளிநிறுவகத்தில் வைப்புச் செய்யப்பட வேண்டிய போதிலும் சாரதிகளிடமிருந்தும் நடத்துனர்களிடமிருந்தும் அறவிடப்படும் ரூபா 65.6 மில்லியன் தொகைப் பணத்தில் 4.63 மில்லியன் தொகையே முதலீடு செய்யப்பட்டுள்ளதுடன் எஞ்சிய தொகை சபையின் நிதித் தேவைப்பாட்டிற்காக ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தது.

(இ) சபையால் ஒருகொடவத்த மற்றும் இரத்மலானை எரிபொருள் நிரப்பு நிலையங்களுக்குத் தேவையான எரிபொருள் இருப்பு பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திற்குப் பணம் செலுத்தப்படாது வழங்கப்படலாகாது எனக் குறிப்பிட்டு எதிர்வரும் இரு வார காலப்பகுதிக்காக எரிபொருள் வழங்கப்படுவதற்குத் தேவையான பணத்திற்காக காசோலைகள் வரையப்பட்டு எரிபொருள் நிரப்பு நிலையங்களின் முகாமையாளர்களுக்கு ஒப்படைக்கும் செயற்பாடொன்று பின்பற்றப்பட்டிருந்தது. 2012 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு ஒறுகொடவத்தை மற்றும் இரத்மலானை எரிபொருள் நிரப்பு நிலையங்களுக்காக முறையே ரூபா 10.18 மில்லியன் பெறுமதியான 15 காசோலைகளும் ரூபா 7.86 மில்லியன் பெறுமதியான 11 காசோலைகளும் எரிபொருள் நிரப்பு நிலைய முகாமையாளர்களின் கையில் வைத்துக்கொள்ளப்பட்டிருந்தன. இச் சகல காசோலைகளினதும் பெறுமதி வழியில் உள்ள எரிபொருள் இருப்பாக கணக்கீடு செய்யப்பட்டிருந்தன.

(ஈ) கடன் சலுகை அடிப்படையில் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட பேரூந்துகளிற்கான தவணைப்பணம் தாமதமின்றி செலுத்தப்படுவதற்காகவும் டிப்போக்களால் வழங்கப்படும் தவணைப்பணம் வேறு நடவடிக்கைகளுக்காகப் பயன்படுத்தப்படுவதைத் தடுக்கும் நோக்கில் இதற்காகவே ஒதுக்கப்பட்ட நடைமுறைக் கணக்கொன்று ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தது. எனினும், அந் நோக்கத்திற்கு முரணாக மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 75.07 மில்லியன் தொகை சபை நிதித் தேவைப்பாடுகளுக்காக வேறு

கணக்குகளுக்கு மாற்றப்பட்டிருந்தன. இவை நிறுவகத்தில் உள்ள பண நெருக்கடியால் தற்காலிகமான பணப் பரிமாற்றமாக சபையால் காண்பிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் இதனால் இக் கணக்கை தாபித்த நோக்கத்தை எய்த முடியாதிருந்தது.

4.3 முகாமைத்துவ செயற்திறமையீனங்கள்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) பண அறவீட்டு அடிப்படையில் விநியோகிக்கப்பட்டிருந்த பயண அனுமதிப்பத்திரம் தொடர்பான விபரம் போக்குவரத்துப் பிரிவால் நிதிப் பிரிவிற்கும் இதற்கான அறவீடுகள் தொடர்பான விபரம் நிதிப் பிரிவின் மூலம் போக்குவரத்துப் பிரிவிற்கும் அறிவிப்பதற்கு முகாமைத்துவத்தால் முறையான நடைமுறை ஒன்று செயற்படுத்தப்பட்டிராமையால் விநியோகிகப்பட்ட சகல அனுமதிப் பத்திரத்திற்கான பண அறவீடு தொடர்பான பின்தொடர் நடவடிக்கை இவ்விரு பிரிவுகளாலும் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) சபைக்குரித்தான பேரூந்துகளில் பயணிப்பதற்காக பொலிஸ் உத்தியோகத்தர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த பொலிஸ் ஆணைச்சீட்டுப் பத்திரத்திற்காக பொலிஸ் திணைக்களத்திலிருந்து பணம் அறவிடப்படுவதற்காக ஒவ்வொரு டிப்போவிற்கும் கிடைக்கப்பெற்றுள்ள இவ் அனுமதிப்பத்திரங்கள் தாமதமின்றி தலைமை அலுவலகத்திற்குப் பெற்றுக்கொள்ளப்படும் முறையான நடைமுறை செயற்படுத்தப்பட்டிராமையால் சகல பொலிஸ் ஆணைச்சீட்டுக்களையும் தலைமை அலுவலகத்திற்கு அனுப்பிவைப்பதையும் அவற்றிற்காக பணம் அறவிடப்படுவதையும் உறுதிப்படுத்திக்கொள்ள முடியாதிருந்தது.

(இ) ஆரம்பம் முதல் சபைக்குரித்தான காணி, கட்டிடங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டிராமையால் இது தொடர்பான ஓர் மெய்மையாய்வொன்று மேற்கொள்ளப்பட்டு சொத்துப் பதிவேடு நாளதுவரையாக்கப்படுவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்குமாறு கணக்காய்வு ஐயவினாக்களுக்கான பதிலாகவும் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவக்குழுக் கூட்டங்களிலும் எடுத்துரைக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் 2015 யூன் மாதம் இறுதி வரையிலும் இதன் படி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஈ) சபையின் பல்வேறு பிரிவுகளால் கணக்கு வைக்கப்படுவதற்குத் தேவையான தகவல்கள் குறித்த கொடுக்கல் வாங்கல்கள் மேற்கொள்ளப்படும் சந்தர்ப்பத்திலேயே கணக்குப் பிரிவிற்குத் தொடர்புபடுத்தப்படும் விதத்தில் செயற்படுத்தப்படாமையாலும் நிதிக்கூற்றுக்கள் தயாரிக்கப்படுவது இரு ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட காலம் தாமதமாவது போன்ற காரணங்களால் நிதிக்கூற்றுக்கள் தயாரிக்கப்படுவதில் பின்வரும் குறைபாடுகள் ஏற்பட்டிருந்தன.

(i) கணக்குகளிலிருந்து விடுபடுதல்கள்
(ii) குறைவாகக் கணக்கு வைத்தல்கள்
(iii) ஒவ்வொரு பிரிவுகளின் தகவல்களும் இணக்கம் செய்யப்பட்டிராமை
(iv) சில பேரூந்துகள் பல தடவைகள் செயலிழந்தமை

கணக்காய்வின் போது கண்டறியப்பட்ட இவ் விடங்கள் பல்வேறு சந்தர்ப்பங்களின் போது கணக்காய்வு ஐயவினாக்களின் மூலமும் கணக்காய்வு அறிக்கைகளின் மூலமும் சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருந்த போதிலும் அந் நிலைமைகளைச் சீராக்குவதற்கான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(உ) மீளாய்வாண்டின் போது கடன் சலுகை அடிப்படையில் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்த 300 பேரூந்துகளுக்குரித்தான வழங்குனர்களுடன் கைச்சாத்திடப்பட்டிருந்த உடன்படிக்கைகளின் 5(3) ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் 10 ஆண்டுகள் வரை உதிரிப்பாகங்கள் வழங்கப்படுவதற்கு உடன்பட்டிருந்தது. உத்தரவாத காலத்தின் போது ஒரு பேரூந்திற்காக திருத்த வேலைகளுக்குத் தேவையான மேலதிக உதிரிப்பாகங்கள் வழங்குனர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிராத காரணத்தால் இதற்காக ரூபா 87,020 தொகை டிப்போவின் மூலம் செலவிடப்பட்டிருந்தது.

(ஊ) மேற்குறித்த உடன்படிக்கையில் 5(4) மற்றும் 5(7) எனும் பந்திகளின் படி, கொள்வனவு செய்யப்பட்ட பேரூந்தைப் பராமரிப்பதற்காக தொழில்நுட்ப அறிவை வழங்குவதற்கு பயிற்சி நிகழ்ச்சித்திட்டத்திற்கு ஊழியர் குழாமொன்றை ஈடுபடுத்திக்கொள்வதற்கு உடன்பட்டிருந்த போதிலும் இது செயற்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(v) தெற்கு அதிவேக வீதியில் பேரூந்து பயணிப்பதை ஆரம்பிப்பதற்காக கொள்வனவுக் குழுவால் 2011 செப்தெம்பர் 13 ஆம் திகதியும் 2012 பெப்ரவரி 15 ஆம் திகதியும் நடாத்தப்பட்ட குழுக் கூட்டங்களின் மூலம் 04 பேரூந்துகளும் 2012 யூன் 26 ஆம் திகதி நடாத்தப்பட்ட குழுக் கூட்டத்தில் 04 பேரூந்துகளும் 2012 யூன் 17 ஆம் திகதி நடாத்தப்பட்ட குழுக் கூட்டத்தில் 02 பேரூந்துகளுமாக 10 பேரூந்துகள் கொள்வனவு செய்யப்படுவதற்கு தீர்மானம் எடுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் இறுதிக் குழுக் கூட்டம் நடாத்தப்படுவதற்கு முன்னர் அதாவது 2012 மார்ச் 14 ஆம் திகதி வரையிலும் 11 பேரூந்துகள் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்தன. இச் சகல பேரூந்துகளும் கடன் சலுகை அடிப்படையில் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்த போதிலும் இது தொடர்பாக எவ்வித உடன்படிக்கையும் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஏ) 2011 ஆம் ஆண்டின் செயல்நடவடிக்கைத்திட்டத்தின் படி, கொள்வனவு செய்யப்படுவதற்கு அங்கீகரிக்கப்பட்ட ‘‘பீ’’ மாதிரியிலான 300 பேரூந்துகளில் 162 பேரூந்துகள் 2011 ஆம் ஆண்டின் போதும் 138 பேரூந்துகள் 2012 ஆம் ஆண்டின் போதும் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் அந்த 300 பேரூந்துகளில் 291 பேரூந்துகள் சபைக்குப் பெற்றுக்கொள்ளப்படும் வரை வழங்குனருடன் உடன்படிக்கை கைச்சாத்திடப்படுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஐ) 2007 முதல் 2012 வரை பாவனைக்குதவாத எனினும் 2012 ஆம் ஆண்டின் இறுதி வரையிலும் விற்பனை செய்யப்படாது எஞ்சியிருந்த ரூபா 1,090.85 மில்லியன் கிரயமான திரண்ட பெறுமானத்தேய்வு ரூபா 1,052.99 மில்லியன் தொகையுமான 1,519 பேரூந்துகளை விற்றுத் தீர்ப்பதற்கு முகாமைத்துவம் தவறியிருந்தது.

(ஒ) இருப்பு மெய்மையாய்வின் போது கண்டறியப்பட்ட ரூபா 3.28 மில்லியன் தொகையான இருப்பு பற்றாக்குறையும் ரூபா 4.88 மில்லியன் தொகையான மிகையும் தொடர்பாக முகாமைத்துவத்தால் விசாரணை மேற்கொள்ளப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்க வில்லை.

4.4 சிக்கனமற்ற கொடுக்கல் வாங்கல்கள்

சபையால் வங்கி மேலதிகப்பற்று வசதிகள் பெற்றுக்கொள்வதற்காக மீளாய்வாண்டின் போது ரூபா 111.86 மில்லியன் தொகையான வங்கி மேலதிகப்பற்று வட்டியாகச் செலுத்தப்பட்டிருந்தது. இது முன்னைய ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 99 சதவீத அதிகரிப்பாகும்.

4.5 வேறு அரசாங்க நிறுவகங்களுக்கு வழங்கப்பட்ட சபையின் வளங்கள்

2003 யூன் 2 ஆம் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 8.3.9 ஆம் பந்திக்கு முரணாக தலைமைக் காரியாலயத்தின் 02 வாகனங்கள் வரிசை அமைச்சிற்கு விடுவிக்கப்பட்டிருந்தன.

4.6 பதவியணியினர் நிர்வாகம்

பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 2003 யூன் 02 ஆம் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றறிக்கையின் 9 ஆம் பந்தியின் படி, சபைக்காக திட்டக் குறிப்பொன்றும், ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறை ஒன்றும், பதவி உயர்வு நடைமுறையும், அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணி ஒன்றும் தயாரிக்கப்பட்டு முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தினால் அங்கீகரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

(ஆ) ஓட்டத்திற்காக வழங்கப்படும் 5,500 பேருந்துகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு ஒரு பேரூந்திற்கு 5.5 ஊழியர் என்ற அடிப்படையில் 2008 ஆம் ஆண்டின் போது தயாரிக்கப்பட்ட திட்டமிடப்பட்ட பதவியணிக் கட்டமைப்பொன்று மாத்திரம் சபையிடம் காணப்பட்டது. இதன் படி, திட்டமிடப்பட்ட பதவியணியினர் 30,250 ஆக இருக்க வேண்டிய போதிலும் திட்டமிடப்பட்ட கட்டமைப்பைத் தயாரிக்கும் போது 30,554 வரை அதிகரித்திருந்தது. 2012 திசெம்பர் 31 இல் உள்ளவாறு சபையின் உள்ளபடியான பதவியணியினர் 33,731 ஆனமையால் 3,177 பதவியணி மிகை ஒன்று நிலவியது. மீளாய்வாண்டின் போது ஓட்டத்திற்காக வழங்கப்பட்ட சராசரியான பேரூந்துகளின் எண்ணிக்கை 4,694 ஆகக் காணப்பட்டதுடன் இதன் படி, ஓட்டத்தில்

ஈடுபடும் ஒரு பேருந்திற்கான ஊழியர்களின் எண்ணிக்கை 7 ஆகக் காணப்பட்டது.

5. கணக்களிப்பொறுப்பும் நல்லாளுகையும்

5.1 நிதிக்கூற்றுக்களைச் சமர்ப்பித்தல்

2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றுநிருபத்தின் 6.5.1 ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் மீளாய்வாண்டிற்கான நிதிக்கூற்றுக்கள், வரைவு ஆண்டறிக்கையின் ஒரு பிரதியுடன் அடுத்துவரும் ஆண்டின் பெப்ரவரி 28 ஆந் திகதி அல்லது அதற்கு முன்னர் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் 2012 ஆம் ஆண்டின் நிதிக்கூற்றுக்கள் கணக்காய்விற்காக 02 ஆண்டுகளும் 02 மாதங்களும் தாமதித்து அதாவது 2015 மே 18 ஆந் திகதி சமர்ப்பிக்கப்பட்டதுடன் ஆண்டறிக்கையின் வரைவொன்று அந் நிதிக்கூற்றுக்களுடன் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

5.2 கூட்டிணைந்த திட்டம்

2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றுநிருபத்தின் 5.1.1 ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் 2012 - 2016 ஆம் ஆண்டு வரையான காலத்திற்காக கூட்டிணைந்த திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டு வருடம் ஆரம்பிக்கப்படுவதற்கு 15 நாட்களுக்கு முன்னர் அதன் பிரதி கணக்காய்வாளர் தலைமை அதிபதிக்கு அனுப்பிவைக்கப்பட வேண்டிய போதிலும் அது 04 மாதங்கள் தாமதித்து அதாவது 2012 ஏப்ரல் 26 ஆம் திகதியே சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தன.

5.3 செயல்நடவடிக்கைத் திட்டம்

2003 யூன் 02 ஆந் திகதிய பீஈடீ/12 ஆம் இலக்க பொது முயற்சிகள் சுற்றுநிருபத்தின் 5.1.1 ஆம் பந்தியின் பிரகாரம் திட்டமிடப்பட்ட காலத்தில் குறிக்கோள்களையும் இலக்குகளையும் அடைந்துகொள்வதற்கு ஏற்ற விதத்தில் முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்புக்களை தெளிவாக இனங்கண்டு செயல்நடவடிக்கைத் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட வேண்டிய போதிலும், சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த செயல்நடவடிக்கைத் திட்டத்தில் குறிக்கோள்களையும்

இலக்குகளையும் அடைந்துகொள்ளக்கூடிய நடைமுறைத் திட்டமொன்று இன்மை அவதானிக்கப்பட்டது.

5.4 கொள்வனவுத் திட்டம்

2006 மார்ச் 01 ஆம் திகதிய கொள்வனவு வழிகாட்டல்கள் கோவையின் 4.1.2 (அ) பந்தியின் பிரகாரம் சபையால் கொள்வனவுகள் திட்டமொன்று தயாரிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

5.5 பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு

பாதீடு செய்யப்பட்ட தரவுகளுக்கும் உள்ளபடியான தரவுகளுக்குமிடையே 4 சதவீதம் முதல் 98 சதவீதம் வரையான வீச்சில் முரண்கள் காணப்பட்டதனால் பாதீடு ஆக்கபூர்வமான முகாமைத்துவக் கட்டுப்பாட்டுச் சாதனமாகப் பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

6. முறைமைகளும் கட்டுப்பாடுகளும்

கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்ட முறைமைகள் மற்றும் கட்டுப்பாடுகளிலான குறைபாடுகள் தொடர்பாக சபைத் தலைவருக்கு அவ்வப்போது அறிவிக்கப்பட்டிருந்தன. பின்வரும் கட்டுப்பாட்டு அம்சங்கள் தொடர்பாக விசேட கவனம் கோரப்படுகிறது.

(அ) நிலையான சொத்துக்கள் கட்டுப்பாடு
(ஆ) இருப்புக் கட்டுப்பாடு
(இ) கணக்கீடு
(ஈ) கடன்பட்டோர் மற்றும் கடன்கொடுத்தோர்
(உ) கணக்கு மீதிகளின் உறுதிப்படுத்தல்
(ஊ) பாதீட்டுக் கட்டுப்பாடு