

ශීර්ෂය 114 - ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හා එම අමාත්‍යාංශය යටතේ වූ දෙපාර්තමේන්තු පිළිබඳ විගණකාධිපති වාර්තාව - 2013 වර්ෂය.

මෙම වාර්තාව කොටස් දෙකකින් සමන්විත වේ.

- 1 කොටස - ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හා එම අමාත්‍යාංශය යටතේ වූ දෙපාර්තමේන්තුවල ගිණුම් පිළිබඳ සම්පිණ්ඩන වාර්තාව.
- 2 කොටස - එක් එක් ශීර්ෂයට අදාළ විස්තරාත්මක වාර්තාව

1 කොටස

ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය හා එම අමාත්‍යාංශය යටතේ වූ දෙපාර්තමේන්තුවල ගිණුම් පිළිබඳ සම්පිණ්ඩන වාර්තාව

1 අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති දෙපාර්තමේන්තු

ශීර්ෂය	දෙපාර්තමේන්තුව
306	ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව
307	මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

2. ගිණුම්

2.1 විසර්ජන ගිණුම්

(අ) මුළු ප්‍රතිපාදනය හා වියදම

අමාත්‍යාංශය හා එම අමාත්‍යාංශය යටතේ වූ දෙපාර්තමේන්තු 02 ක් සඳහා සලසා තිබුණු මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනය රු.48,071,460,000 ක්වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ඉන් රු.44,621,872,247 ක් උපයෝජනය කර තිබුණි. ඒ අනුව අමාත්‍යාංශයේ හා එක් එක් දෙපාර්තමේන්තුවේ ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයන්ගෙන් ඉතිරිවීම් රු.304,653,769 ක් රු.1,582,323,240 ක් අතර පරාසයක ප්‍රමාණයකින්

හෙවත් ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 5 ක් සියයට 12 ක් අතර පරාසයක පැවැතුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

ශීර්ෂය	2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට			ඉතිරිය ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස
	ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනය	උපයෝජනය	ඉතිරිය	
	රු.	රු.	රු.	
114	13,030,400,000	11,448,076,760	1,582,323,240	12.14
306	32,541,960,000	30,979,349,256	1,648,514,240	05.07
307	2,499,100,000	2,194,446,231	304,653,769	12.19
<b>එකතුව</b>	<b>48,071,460,000</b>	<b>44,621,872,247</b>	<b>3,535,491,249</b>	<b>07.35</b>

2.2 ආදායම් ගිණුම්

ඇස්තමේන්තුගත හා තර්ජන ආදායම

අමාත්‍යාංශය හා එම අමාත්‍යාංශය යටතේ ඇති දෙපාර්තමේන්තු 02 ක් විසින් 2013 වර්ෂය සඳහා ආදායම් සංකේත 04 ක් සඳහා එකතුව රු.මිලියන 13,039 ක ආදායම් ඇස්තමේන්තු කර තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එකතුව රු.මිලියන 13,150 ක ආදායමක් රැස්කර තිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

ආදායම් සංකේතය	2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට			ඉක්මවීම/ (ඌනතාවය) ඇස්තමේන්තුවේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස
	ඇස්තමේන්තුගත ආදායම	තර්ජන ආදායම	ඉක්මවීම/ (ඌනතාවය)	
	රු.	රු.	රු.	
20.01.01.00	4,760,000,000	5,423,293,490	663,293,490	14
20.03.02.14	6,575,000,000	6,525,205,404	(49,794,596)	(01)
10.03.07.04	62,000,000	55,614,559	(6,385,441)	(10)
10.03.01.00	1,642,000,000	1,145,754,012	(496,245,988)	(30)
<b>එකතුව</b>	<b>13,039,000,000</b>	<b>13,149,867,465</b>	<b>110,867,465</b>	<b>01</b>

**2.3 අත්තිකාරම් ගිණුම්**

**2.3.1 රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම්**

**පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා තිබුණු සීමාවන්**

අමාත්‍යාංශය හා ඒ යටතේ වන දෙපාර්තමේන්තු 02 කට අදාළව රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම් වෙනුවෙන් පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා තිබුණු සීමාවන් හා තර්‍ය අගයන් පහත දැක්වේ.

ශීර්ෂය	විෂය අංකය	වියදම		ලැබීම්		හර ශේෂය	
		උපරිම සීමාව	තර්‍ය	අවම සීමාව	තර්‍ය	උපරිම සීමාව	තර්‍ය
		රු.	රු.	රු.	රු.	රු.	රු.
114	11401	8,000,000	1,485,290	2,600,000	4,568,643	33,500,000	20,480,288
306	30601	570,000,000	280,353,855	375,000,000	355,963,271	1,852,000,000	678,115,631
307	30701	22,000,000	22,000,000	15,000,000	18,172,201	110,000,000	87,713,372

**2.3.2 ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම්**

අමාත්‍යාංශය යටතේ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමක් පවත්වා තිබුණි.

**(අ) පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා තිබුණු සීමාවන්**

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළ ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම වෙනුවෙන් පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා තිබුණු සීමාවන් හා තර්‍ය අගයන් පහත දැක්වේ.

විෂය අංකය	වියදම		ලැබීම්		හර ශේෂය	
	උපරිම සීමාව	තර්‍ය	අවම සීමාව	තර්‍ය	උපරිම සීමාව	තර්‍ය
	රු.	රු.	රු.	රු.	රු.	රු.
30602	1,700,000,000	1,673,843,600	850,000,000	2,503,979,400	5,640,000,000	5,405,729,386

2.4 අග්‍රිම හා පොදු තැන්පත් ගිණුම්

-----

2.4.1 අග්‍රිම ගිණුම්

-----

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට අංක 7002/0000/00/0075/0012/000 දරන අග්‍රිම ගිණුමේ ශේෂය රු. 78,490 ක් විය.

2.4.2 පොදු තැන්පත් ගිණුම්

-----

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ අංක 6000/0000/00/0015/0161/000 දරන 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට තැන්පත් ගිණුමේ ශේෂය රු.280,346,078 ක් විය.

2 කොටස

-----

එක් එක් ශීර්ෂයට අදාළ විස්තරාත්මක වාර්තාව

-----

1. ශීර්ෂය 114 - ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය

-----

1.1 විගණන විෂය පථය

-----

ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය වාර්තා, සැසඳුම් ප්‍රකාශන, පොත් පත්, ලේඛන හා අනෙකුත් වාර්තා අන්තර්ගත වූ විසර්ජන ගිණුම ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන යටතේ විගණනය කරන ලදී. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2014 සැප්තැම්බර් 23 දින අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්වරයා වෙත නිකුත් කරන ලදී. ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණන නිරීක්ෂණ, අදහස් දැක්වීම් සහ සෙයා ගැනීම්, විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළිබඳ සමාලෝචනය සහ ගනුදෙනුවල නියැදි පිළිබඳ තහවුරු පරීක්ෂා කිරීම් මත පදනම් වී ඇත. එම සමාලෝචනය හා පරීක්ෂණයන්ගේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය, මට ලැබී ඇති කාර්ය මණ්ඩලය, අනෙකුත් සම්පත් හා කාලවේලා යන සීමාවන් ඇතුළත හැකිතාක් පුළුල් විගණනයක් කළ හැකි වන පරිදි පිළියෙල කරන ලද්දකි.

1.2 ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම

-----

විසර්ජන ගිණුම හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 148, 149, 150 හා 152 ව්‍යවස්ථාවන්, වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත විධිවිධානයන්, රාජ්‍ය මූල්‍ය හා පරිපාලන රෙගුලාසිවලට අනුකූලව පවත්වාගෙන යාම, පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වේ. වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර වූ ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් සැලැස්සුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ පවත්වා ගෙනයාමත් මෙම වගකීමට ඇතුළත් වේ.

**1.3 විගණන නිරීක්ෂණය**  
-----

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය වාර්තා හා පොත් අනුව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ විසර්ජන ගිණුම හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන මෙහි (අ) හා (ආ) හි දක්වා ඇති පොදු නිරීක්ෂණ සහ පහත 1.4 සිට 1.11 දක්වා ඡේදවල සඳහන් ප්‍රධාන විගණන සොයා ගැනීම් හැර සතුවදායක ලෙස පිළියෙල කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

**(අ) අයවැය විචලනය**  
-----

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) වැය විෂයයන් 06 ක් සඳහා සලසා තිබුණු රු.27,250,000 ක මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයම ඉතිරිවී තිබුණි.
- (ii) වැය විෂයයන් 34 ක් සඳහා අධි ප්‍රතිපාදන සලසා තිබීම හේතුවෙන් ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීමෙන් පසු ඉතිරිය එම වැය විෂයයන්ට අදාළ ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයන් සියයට 08 ක් සියයට 99 අතර පරාසයක ප්‍රමාණයක් ගෙන තිබුණි.

**(ආ) රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම පිළිබඳ සැසඳුම් ප්‍රකාශය**  
-----

විෂය අංක 11401 දරන අත්තිකාරම් ගිණුම් පිළිබඳ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට සැසඳුම් ප්‍රකාශය ප්‍රකාරව එදිනට අයවීම් හිඟහිට තිබුණු ශේෂවල එකතුව රු.180,179 ක්වූ අතර, එම හිඟහිටි ශේෂ අයකර ගැනීමට අමාත්‍යාංශය අපොහොසත්වී තිබුණි.

**1.4 වත්කම් කළමනාකරණය**  
-----

අමාත්‍යාංශය සතු වත්කම් සම්බන්ධයෙන් සිදු කළ නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී පහත සඳහන් දුර්වලතා අනාවරණය විය.

**(අ) වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ පැවැත්වීම**

-----  
පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) 2010 දෙසැම්බර් 17 දිනැති අංක පීඑල්/සමීක්ෂණ මණ්ඩල/01 දරන රාජ්‍ය මුදල් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ ලිපිය මඟින් සංශෝධිත 2009 දෙසැම්බර් 09 දිනැති අංක 441 දරන රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛය ප්‍රකාර 2013 වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණය 2014 මාර්තු 31 දිනට ප්‍රථම සිදුකර එම වාර්තා විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත්, ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය විසින් 2014 මැයි 31 දින වන විටත් එම වාර්තා විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි. අවසාන වශයෙන් වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණය 2012 වර්ෂය වෙනුවෙන් සිදුකර තිබුණි.
- (ii) 2012 වර්ෂය වෙනුවෙන් වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තා විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණද, ප්‍රවාහන ඇමතිවරයාගේ කාර්යාලයට අයත් භාණ්ඩ සමීක්ෂණය කර නොතිබුණි.

**(ආ) වෙනත් ආයතන සතු වත්කම් අවිධිමත්ව පරිහරණය කිරීම**

-----  
ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතුව තිබුණු වාහන 04 ක් විධිමත් අනුමැතියකින් තොරව ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය විසින් භාවිතයට ගෙන තිබුණි.

**(ඇ) පාවිච්චි කළ නොහැකි භාණ්ඩ අපහරණය නොකිරීම**

-----  
2012 වර්ෂයේදී භාවිතයට නුසුදුසු ලෙස හඳුනා ගෙන තිබුණු භාණ්ඩ ඒකක 225 ක් විගණිත දිනය වූ 2014 මැයි 20 දින වන විටද, මුදල් රෙගුලාසි 772 ප්‍රකාරව බැහැර කිරීමට අමාත්‍යාංශය අපොහොසත් වී තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේදී අමාත්‍යාංශය යටතේ වන ආයතනවල කාර්ය මණ්ඩල වෙතින් එම පාවිච්චි කිරීමට නොහැකි භාණ්ඩ සම්බන්ධයෙන් මිල ගණන් කැඳවා සමහර භාණ්ඩ විකුණා තිබුණු බවත් එසේ ඉවත් නොවූ භාණ්ඩ අලෙවි කිරීමට 2014 පෙබරවාරි මාසයේ පුවත්පත් මගින් දැන්වීම් පළ කළ බවද, එම භාණ්ඩ මිලදී ගැනීමට ඉදිරිපත් නොවීම නිසා තව දුරටත් එම භාණ්ඩ අමාත්‍යාංශ පරිශ්‍රයේ තබා ඇති බව අමාත්‍යාංශය විසින් විගණනයට දන්වා තිබුණි.

1.5 අනුකූල නොවීම

(අ) නීති, රීති හා රෙගුලාසි යනාදියට අනුකූල නොවීම

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය වූ නීති, රීති හා රෙගුලාසිවල විධිවිධානවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා පහත විග්‍රහ කර දැක්වේ.

නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට වටිනාකම අනුකූල නොවීම යොමුව

රු.

(i) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය

මුදල් රෙගුලාසි 66(1)

- වාර්ෂික අයවැය ඇස්තමේන්තුවෙන් සලසා තිබුණු ප්‍රතිපාදනය ප්‍රමාණවත් නොවන විට වීරමොං පරිපාටියෙන් හෝ පරිපූරක ඇස්තමේන්තු වෙන්කිරීම් මගින් හෝ පරිපූරක ඇස්තමේන්තු මගින් ප්‍රතිපාදන ලබා ගත් පසු ගෙවීම් කළ යුතු වුවත්, එසේ නොකර වැය විෂයයන් 12 ක් සඳහා සලසා තිබුණු ප්‍රතිපාදනය රු.4,744,911 කින් ඉක්මවා ගෙවීම් කර පසුව වීරමොං පරිපාටිය අනුගමනය කර ප්‍රතිපාදන මාරු කර ගෙන තිබුණි.

(ii) රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ

1990 ඔක්තෝබර් 10 දිනැති අංක 41/90 දරන චක්‍රලේඛය 3,335,364

සමාලෝචිත වර්ෂයේදී වාහන 06 කට රු.929,529 ක පෙට්‍රල් ලීටර් 5,776 ක්ද, වාහන 13 කට රු.2,405,835 ක ඩීසල් ලීටර 19,588 ක ඉන්ධන යොදවා තිබුණත්, එම වාහනවල ඉන්ධන දහනය පිළිබඳව චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව පරීක්ෂාවන් සිදු කර නොතිබුණි.



**1.6 ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දුර්වලතා**

ව්‍යාපෘති ආරම්භ නොකර අත්හැර දැමීම, ව්‍යාපෘති නිම නොකර අත්හැර දැමීම හා ව්‍යාපෘති ප්‍රමාදයන් පිළිබඳව විගණන නියැදි පරීක්ෂණවලදී අනාවරණය වූ අවස්ථා පහත දැක්වේ.

**ව්‍යාපෘති ඉටුකිරීමේ ප්‍රමාදයන්**

ව්‍යාපෘතිය	ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය	ආරම්භ කළ දිනය	නිමකළ යුතු දිනය	2013 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට වියදම	ප්‍රමාදයට හේතු
	රු. මිලියන			රු. මිලියන	
මාතර - කතරගම ව්‍යාපෘතිය (බෙලිඅත්ත සිට කතරගම දක්වා)	92,252.29	2006	2017	නැත	2013 අගෝස්තු 02 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය පරිදි බෙලිඅත්ත සිට කතරගම දක්වා යෝජිත නව දුම්රිය මාර්ගය තැනීමේ අදියර 11 හා 111 හි පාරිසරික බලපෑම් අගැයීමේ ශක්‍යතා අධ්‍යයනයේ ප්‍රතිඵල මත ඉටු කළ යුතුව තිබුණි. එම අධ්‍යයනය භාර දී තිබුණු ආයතනය විසින් 2014 පෙබරවාරි 11 දින වන විටත් එම වාර්තාව අමාත්‍යාංශය වෙත භාර දී නොතිබුණි.
හොරණ - කොට්ටාව දුම්රිය මාර්ගය	11.00	2006	2008 ඔක්. 30	6.00	2014 ජූලි 14 දින වන විටත් පාරිසරික ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු ආරම්භ කර නොතිබුණි.
කුරුණෑගල, දඹුල්ල හරහා හබරණ දුම්රිය මාර්ගය	4,000.00	2008 අප්‍රේල් 08	2009 ජනවාරි 31	23.5	පරිසර ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු සිදු කිරීමට කොන්ත්‍රාත් සමාගමකට පවරා තිබූ නමුත් එම සමාගම ඉන් ඉවත් වී තිබුණි. 2014 ජූලි 14 දින වන විටත් එය වෙනත් සමාගමකට පැවැරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
කොළඹ හම්බන්තොට කැලණිවැලි දුම්රිය මාර්ගය	5,750.00	2008 අප්‍රේල් 08	2016	5.40	2014 ජූලි 14 දින වන විටත් ශක්‍යතා අධ්‍යයන කටයුතු ඉටු කරවා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

මැදවව්විය ත්‍රිකුණාමලය දුම්රිය මාර්ගය	9.00	2010 ජනවාරි 01	2012 නොවැ.28	11.00	ශබ්‍යතා අධ්‍යයන වාර්තාව ලැබී තිබුණත්, එහි ඉදිරි කටයුතු සඳහා ක්‍රියාමාර්ග ආරම්භ කර නොතිබුණි.
වැල්ලවාය බිබිල බදුල්ල දුම්රිය මාර්ගය	9.00	2011 පෙබරවාරි 01	2012.12.30	1.2	උපදේශක ආයතනයක් විසින් 2014 මාර්තු 21 දින ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධයෙන් මූලික පරීක්ෂණ වාර්තාවක් අමාත්‍යාංශයට ලබා දී තිබුණත්, ඒ සඳහා අවසන් වාර්තාව 2014 නොවැම්බර් 11 දින වන විටත් එම ආයතනය විසින් ලබා දීමට ක්‍රියාකර නොතිබුණි.

**1.7 කාර්යසාධනය.**

**ප්‍රමාණවත් ලෙස ඉටු නොකළ ප්‍රධාන කාර්යයන්.**

සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන කාර්යයන් ලෙස හඳුනාගෙන තිබූ පහත දැක්වෙන කාර්යයන් ඉටු කිරීමට ප්‍රමාණවත් අවධානයක් යොමු කර නොතිබුණි.

- (අ) ජාතික ඒකාබද්ධ මගී සහ භාණ්ඩ දුම්රිය ප්‍රවාහන පද්ධතියක් සකස් කර ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.
- (ආ) මගී තොටුපල සේවාවක් සැපයීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

**1.8 වාහන පාලනයේ දුර්වලතා.**

අමාත්‍යාංශයේ වාහන පාලනය සම්බන්ධයෙන් සිදු කළ නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

**(අ) භාවිතයෙන් ඉවත් කළ ද්‍රව්‍ය ගබඩාවට භාර ගැනීමේ දුර්වලතා.**

වාහන අළුත්වැඩියාවෙන් අනතුරුව ගලවා ඉවත් කරනු ලබන අමතර කොටස් හා භාවිතා කළ ටයර් නැවත ගබඩාවට භාර දීමේදී ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කර නොතිබුණි. 2013 වර්ෂය ආරම්භයේ සිට ගබඩාවට භාර දුන් අමතර කොටස් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව වෙන්දේසි කිරීමට 2014 අගෝස්තු 30 දින වන විටත් කටයුතු කර නොතිබුණි.

**(ආ) අළුත්වැඩියා කිරීමේ දුර්වලතා.**  
-----

අමාත්‍යාංශය සතු වාහනයක් 2013 මැයි 13 දින සිට 2013 ඔක්තෝබර් 30 දින දක්වා කාලය තුළ මාස 05 දින 10 ක් ගරාජ 03 කට අවස්ථා 09 කදී යොමුකර රු.913,761 ක් වැයකර අළුත්වැඩියා කර තිබුණි. එම ගෙවීම් කිරීමට ප්‍රථම ඉදිරිපත් කර තිබුණු ඇස්තමේන්තුව හා අළුත්වැඩියාව නිම කළ පසු ඇස්තමේන්තුව හා අළුත්වැඩියාව නිවැරදිව සිදු කර ඇති බව තාක්ෂණ නිලධාරියෙකු විසින් සහතික කර නොතිබුණි.

**(ඇ) භාවිතයෙන් ඉවත් කළ වාහන අපහරණය නොකිරීම.**  
-----

ධාවන තත්ත්වයේ නොපැවතීම හේතුවෙන් වාහන 04 ක් වර්ෂ 02 ක කාලයක සිට අමාත්‍යාංශ භූමියේ ගාල්කර තිබුණි. මෙලෙස වාහන ස්වභාවික විපත්වලට හසු වීමට ඉඩ හැර තිබුණු අතර එම වාහන අළුත්වැඩියා කර ධාවන තත්ත්වයට පත් කිරීමට හෝ අපහරණය කිරීමට හෝ 2014 ජූලි 14 දින වන විටත් කටයුතු කර නොතිබුණි.

**1.9 අනාර්ථික ගනුදෙනු.**  
-----

මාතර සිට බෙලිඅත්ත දක්වා වූ දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීම සඳහා ඉඩම් අත්පත් කර ගැනීමේදී අදාල වන්දි මුදල් ප්‍රමාද වී ගෙවීම නිසා ප්‍රමාද කාලය සඳහා පොලීය ලෙස රු.2,748,734 ක් අදාල ඉඩම් හිමියන් වෙත ගෙවා තිබුණි.

**1.10 කළමනාකරණ දුර්වලතා**  
-----

**ඉන්ධන වියදම් හා අළුත්වැඩියා වියදම් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ප්‍රතිපූර්ණය නොකිරීම.**  
-----

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2013 වර්ෂයේදී ගරු අමාත්‍යතුමාගේ කාර්ය මණ්ඩලය හා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් කාර්ය මණ්ඩලය වෙත රු.569,272 ක් වටිනා ඉන්ධන ලීටර් 4,021 ක් (පෙට්‍රල් ලීටර් 2,008 ක් හා ඩීසල් ලීටර් 2,013) ලබා දී තිබුණි. අමාත්‍යාංශය සතු වාහන අළුත්වැඩියා කිරීම වෙනුවෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වැය කළ රු.134,619 ක්ද අමාත්‍යාංශය විසින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ප්‍රතිපූර්ණය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

1.11 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

(අ) අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව හා තථ්‍ය සේවක සංඛ්‍යාව

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ සේවක සංඛ්‍යාව පිළිබඳ තත්ත්වය පහත පරිදි විය.

සේවක වර්ගය	අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව	තථ්‍ය සේවක සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව	අතිරික්ත සංඛ්‍යාව
(i) ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	25	19	06	--
(ii) තෘතීයික මට්ටම	05	04	01	--
(iii) ද්විතීයික මට්ටම	137	90	47	--
(iv) ප්‍රාථමික මට්ටම	45	38	09	02
(v) වෙනත් (අනියම් / තාවකාලික / කොන්ත්‍රාත් පදනම)	03	03	--	--
<b>එකතුව</b>	<b>215</b>	<b>154</b>	<b>63</b>	<b>02</b>

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට පුරප්පාඩු 63 ක් පිරවීමට අමාත්‍යාංශය අපොහොසත් වී තිබුණි.
- (ii) ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රාථමික මට්ටමේ පුරප්පාඩු 09 ක් පැවැතියත්, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදේශක පත්වීම් ලැබූ සේවකයින් 50 කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයට අනුයුක්ත කර සේවයේ යොදවා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවෙන් වැටුප්, අතිකාල හා දීමනා ගෙවා තිබුණි. එම වියදම් අමාත්‍යාංශය විසින් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට ප්‍රතිපූරණය කර නොතිබුණි.

2. ශීර්ෂය 306 - ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව

---

2.1 විගණන විෂය පථය

---

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය වාර්තා, සැසඳුම් ප්‍රකාශන, පොත් පත්, ලේඛන හා අනෙකුත් වාර්තා අන්තර්ගත වූ විසර්ජන ගිණුම හා ආදායම් ගිණුම ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන යටතේ විගණනය කරන ලදී. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2014 ඔක්තෝබර් 03 දින දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානියා වෙත නිකුත් කරන ලදී. ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණන නිරීක්ෂණ, අදහස් දැක්වීම් සහ සොයා ගැනීම්, විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළිබඳ සමාලෝචනය සහ ගනුදෙනුවල නියැදි පිළිබඳ තහවුරු පරීක්ෂා කිරීම් මත පදනම් වී ඇත. එම සමාලෝචනය හා පරීක්ෂණයන්ගේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය, මට ලැබී ඇති කාර්ය මණ්ඩලය, අනෙකුත් සම්පත් හා කාලවේලා යන සීමාවන් ඇතුළත හැකිතාක් පුළුල් විගණනයක් කළ හැකි වන පරිදි පිළියෙල කරන ලද්දකි.

2.2 ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම

---

විසර්ජන ගිණුම, ආදායම් ගිණුම හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 148, 149, 150 හා 152 ව්‍යවස්ථාවන්, වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත විධිවිධානයන්, රාජ්‍ය මූල්‍ය හා පරිපාලන රෙගුලාසිවලට අනුකූලව පවත්වාගෙන යාම, පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වේ. වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර වූ ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් සැලැස්සුම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ පවත්වා ගෙනයාමත් මෙම වගකීමට ඇතුළත් වේ.

**2.3 විගණන නිරීක්ෂණය**  
-----

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය වාර්තා හා පොත් අනුව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ විසර්ජන ගිණුම, ආදායම් ගිණුම, ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන මෙහි (අ) සිට (ක) දක්වා වූ පොදු නිරීක්ෂණ සහ පහත 2.4 සිට 2.14 දක්වා ඡේදවල සඳහන් ප්‍රධාන විගණන සොයා ගැනීම් හැර සතුටුදායක ලෙස පිළියෙල කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

**(අ) ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීම**  
-----

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2014 මාර්තු 31 දින වන විට පහත සඳහන් ගිණුම් විගණනයට ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත්, එම ගිණුම් ප්‍රමාද වී ඉදිරිපත් කර තිබුණි.

ශීර්ෂය / ආදායම් සංකේතය / විෂය අංකය	ගිණුමේ නම	ගිණුම් ඉදිරිපත් කළ දිනය	ප්‍රමාදය
			මාස
306	විසර්ජන ගිණුම	2014 ජූනි 06	02
20:01:01:00	ආදායම් ගිණුම	2014 ජූලි 04	03
30601	රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම් පිළිබඳ සැසඳුම් ප්‍රකාශනය	2014 ජූනි 03	02
30602	ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම	2014 ජූලි 14	03

**(ආ) විගණන සාක්ෂි නොවීම**  
-----

ගිවිසුම් ශේෂ සනාථ කිරීම් ආදී වූ අවශ්‍ය සාක්ෂි දෙපාර්තමේන්තුවෙහි නොතිබීම නිසා එකතුව රු.1,878,520,126 ක මුදලකට අදාලවූ ගනුදෙනු 06 ක් විගණනයේදී සතුටුදායක ලෙස සන්නිරීක්ෂණය කිරීමට නොහැකි විය.

**(ඇ) විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරුදීම**

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව වෙත සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඉදිරිපත් කරන ලද විගණන විමසුම් 68 කට සහ ඉකුත් වර්ෂවලදී නිකුත් කළ විගණන විමසුම් 21 කට 2014 මාර්තු 31 දින වන විටද පිළිතුරු ඉදිරිපත් කර නොතිබුණු අතර, එම විමසුම්වලට අදාළ ගණනය කළ හැකි ගනුදෙනුවල වටිනාකම රු.7,582,810,824 ක් විය.

**(ඈ) සීමා පිළිනොපැදීම**

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ විෂය අංක 30601 දරන රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම් කටයුත්තට අදාළව රු.375,000,000 ක අවම ලැබීම් සීමාවක් පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා තිබුණත්, දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විට රු.355,963,271 ක් ලැබීම් වශයෙන් වාර්තා කර තිබුණි. ඒ අනුව රු.19,036,729 කින් අවම ලැබීම් සීමාවට ළඟා වී නොතිබුණි.

**(ඉ) අයවැය විචලනය**

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) වැය විෂයයන් 10 ක් සඳහා සලසා තිබුණු රු.22,000,000 ක මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයම ඉතිරිවී තිබුණි.
- (ii) වැය විෂයයන් 23 ක් සඳහා අධි ප්‍රතිපාදන සලසා තිබීම හේතුවෙන් ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීමෙන් පසු ඉතිරිය එම වැය විෂයයන්ට අදාළ ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 25 සිට සියයට 99 දක්වා පරාසයක ප්‍රමාණයක් ගෙන තිබුණි.
- (iii) ප්‍රාග්ධන වැය විෂයයන් 15 කට සහ පුනරාවර්තන වැය විෂයයන් 2 කට අදාළව එකතුව රු.571,221,487 ක ඉතිරිවීම් සඳහා පිළිගත හැකි ප්‍රමාණවත් හේතු විසර්ජන ගිණුමේ දක්වා නොතිබුණි.

(iv) ජංගම නොවන වත්කම් සංවලන වාර්තාවේ පෙන්වුම් කරන ශේෂය 2004 සිට 2013 වර්ෂයන් වෙනුවෙන් සිදු කරන ලද වාර්ෂික ගබඩා සමීක්ෂණවලින් භෞතික පැවැත්ම තහවුරු කරගෙන ඇති බවට ජර්ධන මූල්‍ය නිලධාරී සහතික වී තිබුණත්, උප දෙපාර්තමේන්තු 12 ක 2013 වර්ෂය සඳහා භාණ්ඩ සමීක්ෂණ මණ්ඩල ගිණුම් ඉදිරිපත් කළ පසු 2014 ජනවාරි හා පෙබරවාරි මාසවලදී පත්කර තිබුණි.

(ඊ) අග්‍රිම ගිණුම්

-----

මුදල් රෙගුලාසි 371 ප්‍රකාරව කාර්යය නිමකළ වහාම ලබාගත් තත්කාර්ය අතුරු අග්‍රිමය නිරවුල් කළ යුත් වුවත්, 1998 වර්ෂයේ සිට 2013 වර්ෂය දක්වා නොපියවූ අතුරු අග්‍රිමවල එකතුව රු. 31,034,324 ක් විය.

(උ) පොදු තැන්පත් ගිණුම්

-----

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) වර්ෂ 2 ක් ඉක්මවූ එකතුව රු.42,609,283 ක්වූ තැන්පතු සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි 571 ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ii) මුදල් රෙගුලාසි 570 ප්‍රකාර ඉකුත් වූ සියළුම තැන්පතු පිළිබඳ සෑම අර්ධ වර්ෂයක් අවසානයේදීම ලැයිස්තුවක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.

(ඌ) ආදායම් ගිණුම්

-----

විගණනයට ඉදිරිපත් කළ ආදායම් ගිණුම අනුව එකතුව රු. මිලියන 2,628 ක ආදායම් හිඟහිට තිබුණු අතර, එම හිඟහිටි ආදායම වර්ෂ 1962 සිට වර්ෂ 2012 දක්වා වූ කාල පරාසයකට අදාල විය. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් එම හිඟහිටි ආදායම් අයකර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත් වී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

- (i) මුදල් රෙගුලාසි 128(2) ප්‍රකාරව ආදායම් සංකේත 01 කට අදාල අර්ධ වාර්ෂික හිඟ ආදායම් පිළිබඳ වාර්තා පිළියෙල කර නොතිබුණි.



- (ii) ඉකුත් වර්ෂය සමග සැසඳීමේදී 2013 වර්ෂයේ මුළු ආදායම සියයට 11 කින් වැඩි වී තිබුණද, 2013 වර්ෂයේදී ලැබූ ආදායම තුළ හිඟ ආදායම් ලැබීම රු.209,394,861 ක් වූ අතර එය මුළු ආදායමෙන් සියයට 3.8 ක් වී තිබුණි.
- (iii) දුම්රිය බලපත්‍ර මගින් ආසන වෙන්කිරීමේදී මගියා ඉල්ලුම් කරනු ලබන පංතිය සඳහා හිමි මැදිරියේ ආසනයක් නොමැති අවස්ථාවක ඊට පහල පංතියේ මැදිරියක ආසනයක් වෙන් කර දී බලපත්‍රයේ සඳහන් වී ඇති පංතියේ ගාස්තුව අයකර ගෙන තිබුණි.(උදාහරණ ලෙස මඩකලපුව දුම්රිය ස්ථානයේ පළමුවන පංතියේ දුම්රිය බලපත්‍රයකට දෙවන පංතියේ ආසනයක් ලබා දී පළමුවන පංතියේ ගාස්තු අය කිරීම) දුම්රිය බලපත්‍රයේ සඳහන් පංතියට අදාළ මුළු මුදලම ලබා ගැනීමෙන් දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නියමිත ගාස්තුව ඉක්මවා අධි ආදායමක් ලබන බව නිරීක්ෂණය විය. විගණනයේදී පරීක්ෂාවකට ලක්කල 2013 නොවැම්බර් 20 සිට 2013 නොවැම්බර් 24 දිනය දක්වා දින 05 කට පමණක් රු. 444,970 ක මුදලක් මෙලෙස අධි ආදායම් ලෙස එකතු කර තිබුණි.
- (iv) 2010 මාර්තු මාසයේ සිට සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය දක්වා වූ මාස 02 සිට මාස 45 ක් දක්වා වූ කාල පරාසයක් තුළ ආදායම් සැසඳීම් නිම නොකළ පාර්සල් ප්‍රවාහන ආදායම සම්බන්ධයෙන් දුම්රිය ස්ථාන 216 කද, වාර ප්‍රවේශපත්‍ර ආදායම සම්බන්ධයෙන් දුම්රිය ස්ථාන 263 කද, මාභී ප්‍රවාහන ආදායම සම්බන්ධයෙන් දුම්රිය ස්ථාන 301 කද, ආදායම සැසඳීම් නිමකර නොතිබුණි. මේ නිසා තථ්‍ය ආදායමේ නිවැරදිතාව වර්ෂ ගණනාවක සිට සනාථ කර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.
- (v) දුම්රිය භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය වෙනුවෙන් ආයතන 14 කින් සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා රු.374,729,794 ක්ද, 1980 වර්ෂයේ සිට 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ආයතන 32 කින් භාණ්ඩ ප්‍රවාහන ආදායම ලෙස රු.553,619,180 ක් වශයෙන් එකතුව රු.928,348,974 ක හිඟහිටි ආදායම් වර්ෂය අවසාන වන විටද අයකර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

- (vi) 2013 වර්ෂය වෙනුවෙන් මාසික දුම්රිය ස්ථාන පොදු ගිණුම සකස් කිරීමේදී දුම්රිය ස්ථාන 23 ක මාස 49 කට අදාළ ආදායම් වාර්තා ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (vii) දෙපාර්තමේන්තුව සතු වෛස් රෝයි දුම්රිය පෞද්ගලික සමාගමකට වාර්ෂිකව බදු දී තිබුණු අතර එම දුම්රිය එන්ජිමේ හා මැදිරි නඩත්තු කටයුතු වෙනුවෙන් 2006 වර්ෂයේ සිට 2013 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා දෙපාර්තමේන්තුවට අයවිය යුතු රු.6,092,801 ක් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (viii) LB 36111 බදුකරය යටතේ මීගමුව දුම්රිය රක්ෂිතයේ පිහිටි පර්චස් 08 ක් 2012 හා 2013 වර්ෂ සඳහා බදු දීම වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂයේ ලැබිය යුතු හිඟ බදු ආදායම රු.89,400 ක්වූ අතර එම මුදල අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ix) වේයන්ගොඩ දුම්රිය ස්ථාන පරිශ්‍රයේ පවත්වාගෙන යනු ලබන වෙළඳ සැල් හා රථ ගාල් සඳහා 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට හිඟ බදු ආදායම රු.224,626 ක්වූ අතර එම මුදල අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (x) කන්තලේ දුම්රිය ස්ථානය අවට පිහිටි ඉඩම් බදු දීම වෙනුවෙන් බදු ලාභීන් විසින් 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රු.51,331 ක බදු වාරික හිඟව පැවැතුණි. එම හිඟවීම් ආදායම් අයකර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (xi) රජයට අයත් සංස්ථා, මණ්ඩල, රජයේ අමාත්‍යාංශ හා දෙපාර්තමේන්තුවලට මඩකලපුව හා වාලච්චේන දුම්රිය ස්ථාන අවට දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු ඉඩම් 13 ක් පමණ බදු දීමෙන් 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රු.4,862,286 ක බදු ආදායම හිඟව පැවැතුණි. එසේම පෞද්ගලික පාර්ශවයන් වෙත බදු දී තිබුණු එවැනි ඉඩම් 53 ක් වෙනුවෙන් 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට හිඟවීම් බදු ආදායම රු.10,795,203 ක්වූ අතර එම ආදායම් එකතු කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (xii) රාගම දුම්රිය ස්ථානය ආසන්නයේ පිහිටි ඉඩම් කොටස් 02 ක් පෞද්ගලික පාර්ශවයකට 2012 අගෝස්තු 12 දින සිට බදු දී තිබුණි. එක් ඉඩමක් රථගාලක් ලෙස පවත්වා ගැනීමට බදු දී තිබූ අතර ඒ වෙනුවෙන්

2013 අප්‍රේල් මාසය වන විට එම සමාගමෙන් අයවිය යුතු බදු කුලිය රු.28,800 ක් ද, එම දුම්රිය ස්ථානය ආසන්නයේ පිහිටි අනෙක් ඉඩම 2013 ජූලි 01 දින සිට රු.44,100 කට මාසිකව බදු දීම මගින් මාස 6 ක් වෙනුවෙන් අයවිය යුතු බදු කුලිය වූ රු.264,600 ක්ද, අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(xiii) දෙපාර්තමේන්තුව සතු හෝජනාගාර, කඩ කාමර, පොත් හල්, සුළු අලෙවි සැල්, කිරිහල් සහ වෙනත් ආයතන සමාලෝචිත වර්ෂයට පෙර වර්ෂ වලදී බදු දීමෙන් 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයවිය යුතු මුළු හිඟ බදු ආදායම රු.12,848,623 ක්වූ අතර එම ආදායම් අයකර ගැනීමට විධිමත් ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.

(xiv) විවිධ දුරකථන සමාගම් විසින් දෙපාර්තමේන්තු භූමිය තුළ සවිකල දුරකථන කුටි 117 ක් වෙනුවෙන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට අයවිය යුතු මුළු හිඟ මුදල රු.5,958,975 ක් වී තිබුණි. එම හිඟ මුදල් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විටත් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(xv) සමාලෝචිත වර්ෂයට පෙර වර්ෂවලදී රාජ්‍ය බැංකු දෙකක් හා පෞද්ගලික බැංකුවක් විසින් දුම්රිය ස්ථාන වල සවිකර තිබූ ටෙලර් යන්ත්‍ර 10 ක් සඳහා කුලී, විදුලි ගාස්තු හා තැන්පතු වශයෙන් දෙපාර්තමේන්තුවට 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට අයවිය යුතු මුළු මුදල රු.19,578,000 ක් විය.

(xvi) කොළඹ කොටුව දුම්රිය ස්ථානයේ හෝජනාගාර 02 ක් දෙපාර්තමේන්තු විසින් 2009 පෙබරවාරි මාසයේ සිට කේටර්ස් සමාගමක් වෙත බදු දී තිබුණු අතර එම සමාගම විසින් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට හිඟ විදුලි ගාස්තු ලෙස රු.1,221,100 ක්ද, බදු ගෙවීමේ ප්‍රමාද වන දිනයන් සඳහා අය වීමට තිබුණු ප්‍රමාද ගාස්තු රු.441,900 වශයෙන් රු.1,663,000 ක් හිඟව තිබුණි. එම ආදායම් අයකර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත් වී තිබුණි.

(xvii) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට දෙපාර්තමේන්තුව සතු ගබඩා පෞද්ගලික හා රාජ්‍ය ආයතන වෙත බදු දීම වෙනුවෙන් අයවිය යුතු හිඟ බදු ආදායම රු.10,420,954 ක්වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට පෙර වර්ෂ සඳහා හිඟ බදු ආදායම රු.82,281,169 ක් වී තිබුණි. එම

මුදල් අයකර ගැනීම සම්බන්ධව විධිමත් වැඩ පිළිවෙලක් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සකස් කර නොතිබුණි.

(xviii) දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2006 ජනවාරි 01 දින පාදක කර ගෙන බදු කුලිය සංශෝධනය කර පවරාගත් හා පවරා ගැනීමට අදාළ තොරපිමේ දැන්වීම් නිකුත් කර තිබුණු කඩ කාමර 16 කින් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට රු.4,880,013 ක හිඟහිටි ආදායම් අයකර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත් වී තිබුණි.

(xix) මඩකලපුව සිට ගල්මය දක්වා ධාවනය වන රේල් බස් ආදායම එකතු කිරීමේ වගකීම දුම්රිය නියාමකවරුන් වෙත පවරා තිබුණි. ඔවුන් විසින් 2013 ජනවාරි සිට සැප්තැම්බර් දක්වා දින 55 ක් වෙනුවෙන් දෛනිකව එකතු කළ ආදායම දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන් වෙත භාර දුන් බවට සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඔ) රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම පිළිබඳ සැසඳුම් ප්‍රකාශය

විෂය අංක 30601 දරන රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම පිළිබඳ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට විගණනයට ඉදිරිපත් කළ සැසඳුම් ප්‍රකාශය සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) සැසඳුම් ප්‍රකාශය ප්‍රකාරව 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට අයවීම් හිඟහිට තිබුණු ශේෂවල එකතුව රු.73,631,897 ක්වූ අතර, එම හිඟහිටි ශේෂ අයකර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත්වී තිබුණි.

(ii) 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට දෙපාර්තමේන්තු පොත් අනුව අත්තිකාරම් ගිණුමේ ශේෂය රු.753,725,047 ක්වූ අතර භාණ්ඩාගාර පරිගණක මුද්‍රිත සටහන් අනුව එය රු.757,902,852 ක් වී තිබුණි. ඒ අනුව රු.4,177,805 ක වෙනසක් නිරීක්ෂණය විය. එම වෙනස 2004 වර්ෂයේ සිට පැවැත එන නමුත්, 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් නිරවුල් කිරීමට දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අවශ්‍ය පියවර ගෙන නොතිබුණි.

(iii) දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ හිඟහිටි ශේෂ ලැයිස්තුවේ එකතුව හා කාල විශ්ලේෂණයේ සඳහන් ශේෂ ලැයිස්තුවේ එකතුව පරීක්ෂා කිරීමේදී පහත සඳහන් වෙනස්කම් අනාවරණය විය.

	අය නොවන ශේෂ ලැයිස්තුවේ එකතුව	කාල විශ්ලේෂණය අනුව ශේෂ ලැයිස්තුවේ එකතුව	වෙනස
	රු.	රු.	රු.
විශ්‍රාමික හා මිය ගිය	41,594,896	42,213,583	618,687
වැඩ තහනම් කරනු ලැබූ අමාත්‍යාංශ හෝ දෙපාර්තමේන්තු වෙත ස්ථාන මාරු වී ගිය	9,572,864	10,610,709	1,037,845
	2,114,574	458,042	1,656,532

- (iv) 1994 අගෝස්තු 10 දිනැති අංක 94 දරන රාජ්‍ය ව්‍යාපාර චක්‍රලේඛ ප්‍රකාරව කේවල ශේෂ වර්ගීකරණ සාරාංශයේ පෙන්වන එක් එක් ශේෂයන්ට අදාළව කේවල ලැයිස්තු උපලේඛන වෙන් වෙන්ව පිළියෙල කර වර්ගීකරණ සාරාංශ සමග අමුණා ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවද, කොළඹ සහ අනුරාධපුර ප්‍රවාහන අධිකාරී කාර්යාලවලට අයත් රු.15,913,118 ක ණය ශේෂයට අදාළ කිසිදු කේවල ශේෂ ලැයිස්තුවක් සකස් කර ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (v) උප දෙපාර්තමේන්තු 13 ක වැඩ තහනම් කරනු ලැබූ සේවකයින් 336 කගෙන් අය නොවන දීර්ඝ කාලයක සිට පැවැත එන ණය ශේෂයන්ගේ එකතුව රු.9,572,864 ක් අයකර ගැනීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.
- (vi) උප දෙපාර්තමේන්තු 02 ක සේවයෙන් පහ කළ සේවකයින්ගෙන් නොවන දීර්ඝ කාලයක සිට හිඟහිටව පැවැත එන ණය ශේෂයන්ගේ එකතුව රු.160,648 ක් අයකර ගැනීමට කිසිදු පියවරක් ගෙන නොතිබුණි.
- (vii) උප කාර්යාල 18 ක මිය ගිය හා විශ්‍රාම ගිය නිලධාරීන් 672 ක් විසින් ලබා ගෙන තිබුණු ණය මුදලින් හිඟහිටව පවතින රු.41,594,896 ක ණය ශේෂ ආයතන සංග්‍රහයේ XXIV පරිච්ඡේදයේ 4.2.5, 4.4 හා 4.5 යන වගන්ති ප්‍රකාරව කටයුතු නොකර අයකර ගැනීමට කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.

- (viii) රජයට අයවිය යුතු මුදල් ප්‍රධාන ණය කරුවන්ගෙන් අයකර ගත නොහැකි අවස්ථාවලදී එම මුදල් ආයතන සංග්‍රහයේ XXIV පරිච්ඡේදයේ 4.5 වගන්තිය ප්‍රකාර ඇපකරුවන්ගෙන් අය කර ගැනීමට කටයුතු කළ යුතු වුවද, සේවය හැර ගිය උප කාර්යාල 18 ක නිලධාරීන් 2,817 ක ගෙන් රු.19,970,942 ක ණය ශේෂයන් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ix) ආයතන සංග්‍රහයේ XXIV පරිච්ඡේදයේ 4.8 වගන්තිය ප්‍රකාරව රජයේ නිලධාරියකු වෙතත් සංස්ථා හෝ මණ්ඩලයක සේවයට මුදා හරින්නේ නම් ඊට ප්‍රථම ලබා ගන්නා ලද ණය මුදලක් හෝ මුදල් ආපසු ගෙවීමට ඉතිරිව ඇත්නම් එම මුදල් සියල්ලම ගෙවා අවසන් වන තුරු එම සේවයට මුදා නොහැරිය යුතු වුවත්, දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ නාවලපීටිය උප දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවය කළ නිලධාරීන් දෙදෙනෙකුගෙන් අයවිය යුතු වසර 05 කට වඩා පැරණි රු.58,940 ක ණය ශේෂය අයකර ගැනීමකින් තොරව මුදා හැර තිබුණි. 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් ඒ සම්බන්ධයෙන් කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.
- (x) ආයතන සංග්‍රහයේ XXIV පරිච්ඡේදයේ 11.9 වගන්තිය ප්‍රකාරව දේපළ ණය ලබාගත් නිලධාරියා දෙපාර්තමේන්තු ජර්නලයා වෙත ඔප්පුව ඉදිරිපත් කළ විට එය අවලංගු කළ නොහැකි ඇටෝර්නි බලය ලබා ගැනීමට එම ඉඩම පිහිටි දිස්ත්‍රික්කයේ ඉඩම් රෙජිස්ට්‍රාර් වෙත යැවිය යුතු වුවත්, 1998 වර්ෂයේ සිට 2001 වර්ෂය දක්වා එකතුව රු. 10,524,293 ක දේපළ ණය ලබා දුන් ඔප්පු 39 ක් 2014 මාර්තු 30 දින වන විටත් එසේ ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා යැවීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (xi) ආයතන සංග්‍රහයේ XXIV පරිච්ඡේදයේ 11.9.1 වගන්තිය ප්‍රකාරව ඉඩම් ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා යවන ඇටෝර්නි බලය පැවැරීමේ ලියවිලි විධිමත් වූ පරිදි ලියාපදිංචි කර අප්‍රමාදව තමා වෙත ආපසු ගෙන්වා ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානියා වග බලාගත යුතු අතර ණය මුදල ගෙවා සති 6 ක් ඇතුළත එම ක්‍රියාවලිය අවසන් කළ යුතු වුවත්, 1998 වර්ෂයේ සිට 2001 වර්ෂය දක්වා කාලය තුළ ගෙවා තිබූ රු.4,234,500 ක දේපළ ණය වෙනුවෙන් ඔප්පු 14 ක් අවලංගු කළ නොහැකි ඇටෝර්නි බලය ලියාපදිංචියට යවා තිබුණත්, 2014 මාර්තු 31 දින වන විටදී අවලංගු කළ නොහැකි ඇටෝර්නි බලය ලබා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (xii) උප දෙපාර්තමේන්තු 6 කින් වෙනත් අමාත්‍යාංශ හා දෙපාර්තමේන්තු වෙත ස්ථාන මාරුවීම් ලබා ගිය නිලධාරීන්ගෙන් අයවිය යුතු රු.2,265,744 ක ණය ශේෂ සම්බන්ධයෙන් 1994 ඔක්තෝබර් 10 දිනැති අංක 118 දරන ජාතික

අයවැය වක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව කටයුතු කර එම ණය ශේෂ අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි

(ක) ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුම් පිළිබඳ සැසඳුම් ප්‍රකාශය

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) වර්ෂ අවසාන තොග වටිනාකම, සියළු තොග ආවරණය වන පරිදි භෞතික තොග පරීක්ෂාවකින් පසුව අගය කළ යුතු වූ නමුත් එසේ නොවන විට අඛණ්ඩව තොග පාලන ක්‍රමයක් විධිමත්ව අනුගමනය කළ යුතුය. එම විධිවිධාන අනුගමනය නොකර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේදී රු.4,182,377,408 ක්වූ පොත්වල දැක්වෙන අගය අවසන් තොගයේ වටිනාකම ලෙස ගිණුම්වල දක්වා තිබුණි.
- (ii) භාණ්ඩ මිලදී ගැනීම සඳහා 1980 වර්ෂයේ සිට 2013 වර්ෂය අවසානය දක්වා වූ කාල සීමාව තුළ නිකුත් කර 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට නිරවුල් කර නොතිබුණු අත්තිකාරම් ශේෂයන්ගේ එකතුව රු.80,416,102 ක් විය. සමාලෝචිත වර්ෂයේ එසේ ලබා දී තිබුණු අත්තිකාරම්වලින් නොපියවා තිබුණු වටිනාකම රු.12,917,985 ක් විය. මෙම අත්තිකාරම් පියවා ගැනීමට හෝ අදාළ නිලධාරීන්ගෙන් අයකර ගැනීමට හෝ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් විධිමත් ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.
- (iii) 1993 වර්ෂයේ සිට 2013 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා භාණ්ඩ ආනයනයේදී රේගු ගාස්තු වශයෙන් ගෙවා තිබුණු රු.145,846,502 ක් 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් තොගයට ගැලපීම් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (iv) 1993 වර්ෂයේ සිට 2012 වර්ෂය දක්වා නිරවුල් නොකළ හිඟ හිටි රේගු ගාස්තු රු.24,199,554 ක් විය. වසර ගණනාවක් මුළුල්ලේ පැවත එන එම ශේෂයන් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (v) 1998 වර්ෂයේ සිට 2013 වර්ෂය දක්වා නිරවුල් නොවූ ණයවර ලිපි වටිනාකම රු.120,093,558 ක්වූ අතර, 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් එම වගකීම් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (vi) යල් පැන ගිය හා අභාවිත ද්‍රව්‍යවලින් උද්ගත වූ පාඩු වශයෙන් රු.13,829,758 ක ශේෂයක් වර්ෂ ගණනාවක් මුළුල්ලේ ගිණුම්වල

ඉදිරියට ගෙනවිත් පැවැති අතර එම ශේෂ කපා හැරීම සඳහා අදාළ පියවර ගැනීමට සමාලෝචිත වර්ෂයේදී කටයුතු කර නොතිබුණි.

(vii) පසුගිය වර්ෂ 09 ක කාලය තුළ ගබඩාවේ තොගය රු. මිලියන 1,905 සිට රු.මිලියන 4,031 දක්වා වූ පරාසයක ප්‍රමාණයකින් පැවැතුණි. එම වර්ෂ 09 න් වර්ෂ 08 ක දීම අදාළ වර්ෂයේ මිලදී ගැනීම්වලින් අඩු ප්‍රමාණයක් පමණක් නිකුත් කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව අත ඉතිරි තොගය වර්ෂ 09 ක කාලයක් තුළදී දෙගුණ වී තිබුණි.

(viii) පවතින සාමාන්‍ය තොගය, නිකුත් කළ තොගයේ ප්‍රතිශතය සියයට 305 ක වටිනාකමක් ගෙන තිබූ නමුත් මෙම තොග පිළිබඳ නිසි ඇගයීමක් කර භාවිතයට නොගන්නා තොග, සුදුසු පරිදි අපහරණය කිරීමට කළමණාකරනයේ අවධානය යොමු වී නොතිබුණි.

(ix) සමාලෝචිත වර්ෂයේ ගිණුමේ දක්වා තිබුණු තොග වටිනාකම රු.4,182,377,408 ක් විය. එම තොගය තුළ වලනය නොවන තොග වටිනාකම රු.185,199,808 ක් හා සෙමින් වලනය වන තොග වටිනාකම රු.913,920,318 ක් වී තිබුණු අතර එය මුළු තොගයෙන් පිළිවෙලින් සියයට 4.43 ක් හා සියයට 21.85 ක් වී තිබුණි.

(x) ස්ථිර මාර්ග උපකරණවල සාමාන්‍ය තොගය රු.මිලියන 4,472 ක්වූ නමුත් ද්‍රව්‍ය කිසිවක් සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී නිකුත් කර නොතිබුණි.

(xi) සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආරම්භක ඉන්ධන හා ලිහිසිතෙල් තොගය රු.මිලියන 61.951 ක්වූ නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂයේදී නිකුත් කිරීම කිසිවක් කර නොතිබුණි.

(xii) සියළුම තොග විෂයයන්ගේ තොග පිරිවැටුම් අනුපාතය සමාලෝචිත වර්ෂයේ එකකට වඩා අඩු අගයක් විය.

(xiii) මුදල් රෙගුලාසි 102 හා 760 ප්‍රකාරව අලාභ හානි ලෙස හඳුනාගත යුතු ආයුකාලය අවසන් තොග, විවිධ ඒකක හා ද්‍රව්‍යයන් ගබඩාවේ දිරාපත්වීමට ඉඩ හැර තිබූ අතර එම මිලදී ගැනීම සම්බන්ධ වගකිව යුතු නිලධාරීන්ගෙන් එම අලාභයන් අය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. එමෙන්ම 1975 වර්ෂයේ සිට 2013 වර්ෂය දක්වා කාලය තුළ අස්ථාන ගත වූ සහ සොරකම් කරන ලද භාණ්ඩ අයිතම 51 ක් සම්බන්ධව මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.



**2.3 යහ පාලනය හා ගිණුම් කටයුතුභාවය**  
-----

**2.3.1 වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම**  
-----

2010 මාර්තු 10 දිනැති අංක පිළි/ආර්/2/2//3/5(4) දරන රාජ්‍ය මුදල් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ ලිපිය ප්‍රකාරව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වාර්ෂික ක්‍රියාකාරී සැලැස්මක් පිළියෙල කළ යුතු වුවත්, සමාලෝචිත වර්ෂය වෙනුවෙන් වූ ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම 2013 අගෝස්තු 27 දින වන විටත් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

**2.3.2 විගණන හා කළමනාකරණ කමිටුව ක්‍රියාත්මක කිරීම**  
-----

2013 වර්ෂයේදී විගණන හා කළමනාකරණ කමිටු රැස්වීම් වාර 03 ක් පමණක් පවත්වා තිබුණි.

**2.4 වත්කම් කළමනාකරණය**  
-----

දෙපාර්තමේන්තුවේ වත්කම් සම්බන්ධයෙන් සිදු කළ නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී පහත සඳහන් දුර්වලතාවන් නිරීක්ෂණය විය.

**(අ) නිෂ්ක්‍රීය හා ඌන උපයෝජිත වත්කම්**  
-----

පහත වර්ග කර ඇති පරිදි සමහර වත්කම් නිෂ්ක්‍රීයව හෝ ඌන උපයෝජිතව පැවති බව නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය විය.

වත්කම් වර්ගය	ඒකක ගණන	නිෂ්ක්‍රීය හෝ ඌන උපයෝජිතව පැවති කාලය
-----	-----	-----
(i) ඉඩම් (අක්කර)	1490	වර්ෂ 25 ට වැඩි
(ii) නිල නිවාස	963	කාලපරිච්ඡේදයක් ලබාදී නොමැත.
(iii) කාර්, බස්	02	වර්ෂ 10 ට වැඩි.
(iv) යන්ත්‍ර සූත්‍ර හා එන්ජින්	43	වර්ෂ 25 ට වැඩි

(ආ) වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණ පැවැත්වීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) 2010 දෙසැම්බර් 17 දිනැති අංක පීඑල්/සමීක්ෂණ මණ්ඩල/01 දරන රාජ්‍ය මුදල් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ ලිපිය මගින් සංශෝධිත 2009 දෙසැම්බර් 09 දිනැති අංක 441 දරන රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛය ප්‍රකාර 2013 වාර්ෂික භාණ්ඩ සමීක්ෂණය සිදු කර එම සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තා 2014 මාර්තු 31 දිනට ප්‍රථම විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවත්, දෙපාර්තමේන්තුව සතු ශාඛා කාර්යාල 861 කින් ශාඛා කාර්යාල 276 ක සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තා පමණක් 2014 මැයි 31 දින වන විට විගණනය වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණි. අනෙක් භාණ්ඩ සමීක්ෂණ වාර්තා ඉදිරිපත් නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතු නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි 128 ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ii) 2012 වර්ෂයට අදාළ සමීක්ෂණ මණ්ඩල වාර්තාවලින් පෙන්වා දී තිබුණු අතිරික්ත, ඌනතා හා වෙනත් නිර්දේශ සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි පරිදි කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (iii) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ භාණ්ඩ සමීක්ෂණයේදී හඳුනා ගන්නා ලද වර්ෂ ගණනාවක් පැරණි භාවිතා කළ නොහැකි භාණ්ඩ සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි 771(2) ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (iv) අපහරණය කළ යුතු හා අලෙවියෙන් ආදායමක් ලබා ගත හැකි භාණ්ඩ සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි 747 ප්‍රකාරව ආයතනයේ නිලධාරීන්ට විකිණීම හෝ මුදල් රෙගුලාසි 772 ප්‍රකාර වෙන්දේසි කිරීම හෝ එසේ අපහරණය කළ නොහැකි භාණ්ඩ මුදල් රෙගුලාසි 770 ප්‍රකාර විනාශ කිරීමට හෝ කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඇ) බාහිර පාර්ශවයන් වෙත දී ඇති වත්කම්

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව සතු වත්කම් අවිධිමත් ලෙස බාහිර පාර්ශවයන් වෙත මුදාහැර තිබුණු අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය. විස්තර පහත දැක්වේ.

වත්කම් වර්ගය	වත්කම් සංඛ්‍යාව/ඒකක ගණන/ප්‍රමාණය	වත්කම් ලබාදී ඇති ආයතනය	වටිනාකම	කාල පරිච්ඡේදය
			රු.	
(i) ගොඩනැගිලි	අක්කර 01 පර්.25.75	ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය	6,600,000	සඳහන් නොවේ
(ii) මෝටර් වාහන	04	ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශය	ඉදිරිපත් කර නොමැත	2013 ජනවාරි

**(ඇ) බේරුම් නොකළ බැරකම්**

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට බේරුම් නොකළ වර්ෂ 01 ට අඩු කාලයක අදාළ බැරකම් රු.77,940,796 ක් විය.

**2.5 අනුකූල නොවීම**

**නීති, රීති හා රෙගුලාසි යනාදියට අනුකූල නොවීම**

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය වූ නීති, රීති හා රෙගුලාසිවල විධිවිධානවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා පහත විග්‍රහ කර දැක්වේ.

නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට යොමුව	වටිනාකම	අනුකූල නොවීම
	රු.	
(අ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය		
(i) මුදල් රෙගුලාසි 101, 102, 103, 104 හා 110	195,350	(i) 2013 වර්ෂයේ සිදු වී තිබුණු රු.195,350 ක අලාභහානි සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.
	700,000	(ii) බෙම්මුල්ල හා වේයන්ගොඩ දුම්රිය ස්ථාන අතර සවිකර තිබූ රිලේ කුටි අංක 102 ට අලාභහානි සිදුකොට රු.700,000 ක් වටිනා බැටරි හා විදුලි උපාංග

සොරාගෙන වර්ෂ 16 ක කාලයක් ඉක්මවා තිබුණත්, ප්‍රාරම්භක පරීක්ෂණ පැවැත්වීම, අස්ථානගත වූ ලිපි ලේඛන සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීම හා අලාභහානි සම්බන්ධයෙන් කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් අනුගමනය කර නොතිබුණි.

46,899 (iii) 1996 නොවැම්බර් 11 දින දෙපාර්තමේන්තුව සතු වාහනයක් අනතුරට ලක්වීමෙන් මුදල් රෙගුලාසි 105(1) යටතේ රු.6,899 කට ගණනය කරන ලද අලාභය වගකිව යුතු පාර්ශවයෙන් අයකරගෙන නොතිබුණි. එමෙන්ම 1993 සැප්තැම්බර් 20 දින සිදු වූ අනතුරක් හේතුවෙන් වාහනයකට සිදු වූ ගණනය කළ අලාභය වූ රු. 40,000 ක් ලේඛන අස්ථානගත වීම මත අයකර ගැනීමට නොහැකි වී තිබුණි.

(ii) මුදල් රෙගුලාසි 175(ආ) 179,800 ආයතන 04 ක හිඟ දුම්රිය බලපත්‍ර වටිනාකම රු.179,800 ක් වී තිබුණත්, ඒ පිළිබඳ වාර්තාවල නිසි ලෙස සටහන් තබා නොතිබුණි.

(iii) මුදල් රෙගුලාසි 177 148,449,593 දුම්රිය ස්ථාන මගින් ප්‍රධාන ගණකාධිකාරීට ප්‍රේෂණය කරන මුදල් වෙනුවෙන් එම මුදල් ලද බවට කුවිතාන්සියක් ප්‍රධාන ගණකාධිකාරී

එම දුම්රිය ස්ථානාධිපතිවරුන්ට නිකුත් කළ යුතු වුවත්, එකතුව රු.148,449,593 ක ප්‍රේෂණ වෙනුවෙන් එසේ කුවිතාන්සි නිකුත් කර නොතිබුණි.

(iii) මුදල් රෙගුලාසි 371(2) 31,034,324 1998 වර්ෂයේ සිට 2013 වර්ෂය දක්වා කාලය තුළ නිකුත් කර 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට එකතුව රු.31,034,324 ක් වූ තත් කාර්ය අතුරු අග්‍රිම පියවා නොතිබුණි.

(iv) මුදල් රෙගුලාසි 702 40,870,160 නීතිපති විසින් අනුමත කළ ආකෘතිවලට අනුකූලව ගිවිසුම්වලට එළඹීමෙන් තොරව හා විනිවිදභාවයකින් තොරව දුම්රිය මැදිරි බාහිර පාර්ශවයන් වෙත බදු දීම නිසා 2013 පෙබරවාරි 28 දින වන විට ගණනය කළ රු.40,870,160 ක්වූ හිඟ ආදායම් අයකර භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රේෂණය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) ජනාධිපති ලේකම් කාර්යාලයේ වක්‍රලේඛ

-----  
 2012 අප්‍රේල් 09 දිනැති අංක  
 PCMD/AD/2/1/1/26 දරන  
 වක්‍රලේඛයේ (ආ) ඡේදය

දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ අය නොවන ණය ශේෂ අයකර ගැනීම සම්බන්ධව ආයතන ප්‍රධානියා කිසිදු වගවීමක් වූ බවට විගණන විමසුම්වලට එවා තිබුණු පිළිතුරු අනුව විගණනයේදී තහවුරු නොවීය.

(ඇ) රජයේ ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහය

-----  
--

- |      |   |           |   |
|------|---|-----------|---|
| (i)  | 2.4.3., 2.6.1(අ)(i) හා 7.4.1 මාර්ගෝපදේශ | 3,375,106 | දුම්රිය එන්ජින්, මැදිරි හා ගැල් රථ අළුත්වැඩියාව වෙනුවෙන් ලබාගත් අයිතමයන් 11 ක ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සඳහා ප්‍රමුඛත්වය ලබා දී නොතිබූ අතර එම කටයුතුවල ප්‍රමාද කිරීමක් නිරීක්ෂණය විය.                              |
| (ii) | 4.2.2 මාර්ගෝපදේශ                        | 3,375,106 | දුම්රිය එන්ජින්, මැදිරි හා ගැල් රථ අළුත්වැඩියාව වෙනුවෙන් ලබාගත් අයිතමයන් මිලදී ගැනීම වෙනුවෙන් 2013 වර්ෂය සඳහා ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල කළ යුතු වුවත්, එවැනි ප්‍රසම්පාදන සැලැස්මක් පිළියෙල කර නොතිබුණි. |

**2.6 ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දුර්වලතා**

-----  
ව්‍යාපෘති ආරම්භ නොකර අත්හැර දැමීම්, ව්‍යාපෘති නිමනොකර අත්හැර දැමීම් හා ව්‍යාපෘති ප්‍රමාදයන් පිළිබඳව විගණන නියැදි පරීක්ෂණවලදී අනාවරණය වූ අවස්ථා පහත දැක්වේ.

**(අ) ව්‍යාපෘති ආරම්භ නොකර අත්හැර දැමීම**

-----  
ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පහත සඳහන් ව්‍යාපෘති ආරම්භ කර නොතිබුණි.

ව්‍යාපෘතිය	ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය	ආරම්භ නොකිරීමට හේතු කෙටියෙන්
-----	-----	-----
	රු.	

(i) නව ටිකට් නිකුත් කිරීමේ හා ආසන වෙන් කිරීමේ පද්ධතිය	1,000,000	වැය විෂය සඳහා සංකේත ප්‍රතිපාදනයක් සලසා තිබුණත් ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කර නොතිබුණි.
(ii) දුම්රිය මැදිරි සැදීමේ ව්‍යාපෘතිය	12,000,000	ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු (උප දෙපාර්තමේන්තුව) විසින් අවශ්‍ය සැලැස්ම සකස් කර නොතිබීම නිසා අදාළ කාර්යය ආරම්භ කිරීමට නොහැකි වී තිබුණි.
(iii) දුම්රිය මාර්ග සකස් කිරීමට උපයෝගී කර ගන්නා පිරවුම් යන්ත්‍ර මිලදී ගැනීම.	1,000,000	වැය විෂය සඳහා සංකේත ප්‍රතිපාදනයක් සලසා තිබුණත්, ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි.
(iv) උතුරු දුම්රිය මාර්ගය සඳහා දුම්රිය එන්ජින් මැදිරි ආදිය මිලදී ගැනීම	1,000,000	උතුරු දුම්රිය මාර්ගය නැවත ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය මගින් ඉන්දියාවෙන් ලබා දීමට එකඟ වූ එන්ජින් හා මැදිරි ලබා ගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීම
(v) දුම්රිය විදුලිකරණය කිරීම	1,000,000	සංකේත ප්‍රතිපාදනයක් සලසා තිබුණත්, ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
(vi) සංඥා සහ අභ්‍යන්තර අගලු ක්‍රමය	1,000,000	- එම -
(vii) අනුරාධපුර හා පොල්ගහවෙල ද්විත්ව මාර්ගය ඉදි කිරීම	1,000,000	- එම -
(viii) කොටුව පාලම් ඉදි කිරීම	1,000,000	- එම -

(ix)	කැළණි පාලම ඉදි කිරීම	1,000,000	- එම -
(x)	මරදාන කොටුව වසර 30 ක් පැරණි ඔරලෝසු පද්ධතිය අළුතින් සවි කිරීම	2,000,000	දුම්රිය ස්ථාන සඳහා වඩාත්ම යෝග්‍ය වන්නේ උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ ස්ථාපිත කර ඇති ඔරලෝසු බව තීරණය වීම නිසා එම ඔරලෝසු විදේශයන්ගෙන් ආනයන නොකර දේශීයව නිෂ්පාදනය කිරීමට තීරණය කිරීම

(ආ) ව්‍යාපෘති ඉටුකිරීමේ ප්‍රමාදයන්

දෙපාර්තමේන්තුවේ පහත සඳහන් ව්‍යාපෘති ඉටුකිරීමේ ප්‍රමාදයන් නිරීක්ෂණය විය.

ව්‍යාපෘතිය	ඇස්තමේන්තු ගත පිරිවැය	2013 දෙසැම්බර් 31 දින වනවිට වියදම	ප්‍රමාදයට හේතු
-----	රු.	රු.	-----
(i) පර්යේෂණ හා සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	1,000,000	148,777	කාර්ය මණ්ඩලයේ පවතින පුරප්පාඩු නිසා එදිනෙදා රාජකාරි අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ අරමුණින් පුහුණු කිරීම් සඳහා නිලධාරීන් යෙදවීම සීමා කිරීම
(ii) සංඥා කර්මාන්ත ශාලාවෙහි වසර 50	10,000,000	1,349,957	ඇණවුම් කර ලබාගත් භාණ්ඩ සඳහා ගෙවීම් කිරීම ප්‍රමාද වීම



ක් පැරණි  
යාන්ත්‍රෝපකරණ  
අළුත්වැඩියා කිරීම

(iii)	සංඥා හා පණිවුඩ හුවමාරු පද්ධතිය සවි කිරීම	40,000,000	11,532,546	ඇණවුම් කරන ලද භාණ්ඩ නොලැබීම
(iv)	ප්‍රධාන වැඩ ඉංජිනේරු දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා යන්ත්‍ර සූත්‍ර ප්‍රතිස්ථාපනය	50,000,000	5,756,174	මිලදී ගත් ඇතැම් යන්ත්‍ර ක්‍රියාත්මක කර පෙන්වා නොමැති වීම නිසා හා ඇතැම් යන්ත්‍ර මිලට ගෙන නොමැති වීම
(v)	මහනුවර, පේරාදෙණිය කඩුගන්නාව දුම්රිය ත්‍රිකෝණ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය	15,000,000	388,427	මිනින්දෝරු නිලධාරීන්ගේ හිඟ බව
(vi)	කළුතර උතුර හා පයාගල දකුණ අතර දිවිත්ව මාර්ගය ඉදි කිරීම	200,000,000	8,036,174	ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය සම්පූර්ණ වූයේ 2013 වර්ෂය අවසාන භාගයේදී වීම

**(ඇ) ව්‍යාපෘති ඉටුකිරීම් දුර්වලතා**

ව්‍යාපෘති සම්බන්ධයෙන් සිදු කළ නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී පහත සඳහන් දුර්වලතා අනාවරණය විය.

- (i) මැදවව්විය මඩු දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම සඳහා ඉන්දියානු සමාගම ඉදිරිපත් කළ එක්සත් ජනපද ඩොලර් 84,055,739 ක් වූ මුළු පිරිවැය ප්‍රමාණ පත්‍රය තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුව විසින් ඇගයීමට ලක් කර තිබුණි. එම කමිටුව විසින් එම කර්මාන්තයේ නිර්දේශිත ඇස්තමේන්තු වටිනාකම එක්සත් ජනපද ඩොලර් 72,000,205 ක් ලෙස දක්වා තිබුණි. නමුත් අදාළ සමාගම සමග 2010 අගෝස්තු 17 දින එළඹ තිබුණු ගිවිසුමෙහි කර්මාන්ත වටිනාකම එක්සත් ජනපද ඩොලර් 81,305,739 ක් ලෙස දක්වා තිබුණි. ඒ අනුව තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු නිර්දේශයට වඩා එක්සත් ජනපද ඩොලර් 9,305,534 ක් එනම් සියයට 112.92 කට වැඩි

වටිනාකමකට ගිවිසුම්වලට එළඹ තිබුණි.

(ii) 2013 මැයි 16 දින ඕමන්හි සිට පලෙයි දක්වා වූ උතුරු මාර්ගයේ දුම්රිය ධාවනය ආරම්භ කර තිබුණු අතර 2014 අගෝස්තු 30 දින සිදු කළ ක්ෂේත්‍ර පරීක්ෂාවේදී එම මාර්ගයේ වැඩ නිමකර තිබුණු නමුත් මාර්ගය නියමිත පරිදි ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට භාර දී නොතිබුණි. ඒ අනුව ගිවිසුම ප්‍රකාරව අදාළ කර්මාන්තය ප්‍රමාද වන එක් සතියක් සඳහා කර්මාන්ත වටිනාකමින් සියයට 0.1 ක් ( එක්සත් ජනපද ඩොලර් 81,306 ක්) බැගින් ප්‍රමාද ගාස්තු අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(iii) උතුරු දුම්රිය මාර්ගයට යොදන සියළුම සිල්පර වෙනුවෙන් වූ කොන්ත්‍රාත්තුවේ උපදේශක ආයතනය ලෙස පත්කර තිබූ ඉංජිනේරු කාර්යයන් පිළිබඳ මධ්‍යම උපදේශක කාර්යාංශය විසින් දුම්රිය මාර්ගයට යොදන සිල්පර සහ රේල් පිලිවල තත්ත්වය පිළිබඳව පරීක්ෂාවක් ශ්‍රී ලංකාව තුළ සිදු කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. එසේම නිෂ්පාදන අවධියේදී හෝ මෙරටට ගෙන්වීමෙන් පසුව හෝ රසායනාගාර පරීක්ෂාවන් සිදු කර නොතිබුණි. නිෂ්පාදිත රටෙන් ලබා දී තිබූ තත්ත්ව වාර්තා මත පදනම් මෙම කර්මාන්තයේ කටයුතු ඉටු කර තිබුණි. මැදවච්චිය මඩු මාර්ගයේ දුම්රිය ධාවනයට භාර දීමෙන් පසුව එනම් 2013 ජූනි මාසයේදී උපදේශක සමාගම සහ එහි ඉදි කිරීම් සමාගම එක්ව මෙම මාර්ගයේ ඒකාබද්ධ වාරක පරීක්ෂාවක් සිදු කර තිබුණි. එම පරීක්ෂණයේදී කි.මී.43 ක දුර ප්‍රමාණයක යොදා තිබුණු රු.20,571,936 ක් වටිනා සිල්පර 1,771 ක් පමණ වී ඉවත් කර තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. 2014 අගෝස්තු 30 දින වන විට එම සංඛ්‍යාව තව දුරටත් වැඩි වී තිබුණි.

(iv) පලෙයි සිට කන්කසන්තුරේ දක්වා දුම්රිය මාර්ගය ඉදි කිරීම සඳහා ජනෙයන්තර සමාගමක් සමග අත්සන් කළ ගිවිසුම ප්‍රකාරව එහි කටයුතු 2014 ජූනි 13 දින නිම කළ යුතු වුවත්, 2014 සැප්තැම්බර් 03 දින වන විටත් එහි වැඩ අවසන් කර නොතිබුණි. ගිවිසුම්ගත මුදල වූ එක්සත් ජනපද ඩොලර් මිලියන 149.34 කින් සියයට 0.1 ක ප්‍රමාණයක් සතියක ප්‍රමාද කාලය සඳහා (ඩොලර් 149.337 ක්) අයකල යුතු වුවත්, එසේ ප්‍රමාද ගාස්තු අය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(v) පලෙයි කන්කසන්තුරේ දුම්රිය ව්‍යාපෘතිය සඳහා අවශ්‍ය මුළු රේල් පිලි ප්‍රමාණය මෙට්‍රික් ටොන් 8,500 ක් වී තිබූ අතර ඉන් මෙ.ටොන් 7,000 ක්

සෘජුව දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සහ මෙ.ටොන් 1,707 ක් අදාල ජාත්‍යන්තර සමාගම විසින් සපයා තිබුණි. සියලුම රේල් පීලි ප්‍රවාහනයට යන වියදම ව්‍යාපෘතිය විසින් දරා තිබුණි. එහෙත් ඔවුන් රේල් පීලි මෙ.ටොන් 8,001 ප්‍රමාණයකට ප්‍රවාහන වියදම් දරා තිබුණි. ඒ අනුව මෙ.ටොන් 707 ක් හෙවත් රු.මිලියන 149 ක් වටිනා රේල් පීලි අදාල ව්‍යාපෘතිය සඳහා ප්‍රවාහනය කළ බව විගණනයේදී තහවුරු වී නොතිබුණි.

(vi) ඕමන් පලෙයි ව්‍යාපෘතිය සඳහා මාර්ගයට යොදා තිබුණු සිල්පර සම්බන්ධයෙන් 2014 අගෝස්තු 28 දින සිදු කළ භෞතික පරීක්ෂාවේදී පළු වී තිබුණු සිල්පර ලකුණු කර තිබුණි. ඒ අනුව රු.මිලියන 80 ක් පමණ වටිනා සිල්පර පළු වී තිබුණි. මේ සම්බන්ධයෙන් සිදු කළ විගණනයේදී එසේ පළු වී තිබුණු සිල්පර ඉවත්කර නැවත අළුතින් යොදා නොතිබූ අතර ලකුණු කළ සිල්පරවලට අමතරව තවත් පළු වූ සිල්පර පවතින බව නිරීක්ෂණය විය. දුම්රිය ධාවනයට පසුව වාර්තාවන මෙම අසාමාන්‍ය තත්ත්වය මත, ව්‍යාපෘතියේ වගකීම් කාලය (Deffect Liability) තව දුරටත් දීර්ඝ කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(vii) ඇස්තමේන්තු සැකසීමේ දුර්වලතා නිසා ඕමන් පලෙයි ව්‍යාපෘතියේ අසාමාන්‍ය ලෙස රු.374,189,504 ක් වටිනා සිල්පර සහ රේල් පීලි භාවිතයට නොගෙන ඉතිරිවී තිබුණි. ආසන්න වශයෙන් ව්‍යාපෘතියේ අවශ්‍යතාවය තක්සේරු නොකිරීමෙන් මෙම ඉතිරිවීම් සිදු වූ බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය. මෙම ද්‍රව්‍ය යොදා ගත හැකි හෝ විකල්ප භාවිතයන් පිළිබඳව සොයා බැලූ බවට සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් වී නොතිබුණි.

(viii) ඕමන් සිට පලෙයි දක්වා දුම්රිය 2013 දෙසැම්බර් 15 දින සිට ධාවනය කළද, ජාත්‍යන්තර සමාගම සහ ඉංජිනේරු කාර්යයන් පිළිබඳ මධ්‍යම උපදේශක කාර්යාංශය (CECB) සමග ඒකාබද්ධව කරන ලද අවසන් පරීක්ෂණ වාර්තාවක් පිළියෙල කර නොතිබුණි. මාස 09 කට ආසන්න කාලයක් දුම්රිය ධාවනය කිරීම සිදු කළත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මාර්ගය භාර නොගැනීම නිසා ව්‍යාපෘති උපදේශක ආයතනයට රු.මිලියන 23 ක්ද, ව්‍යාපෘති කාර්යමණ්ඩලය වෙත රු. මිලියන 2.7 ක්ද, වශයෙන් දිගින් දිගටම අනවශ්‍ය කාල දීර්ඝ කිරීම නිසා වැටුප් හා අනෙකුත් වියදම් අනවශ්‍ය ලෙස ගෙවා තිබුණි.

(ix) මඩු තලෙයිමන්තාරම් අතර දුම්රිය මාර්ගය ඉදිකිරීමේ ව්‍යාපෘතිය ගිවිසුම් අනුව 2011 මාර්තු 29 ආරම්භ කර 2013 සැප්තැම්බර් 29 දින නිමකළ යුතු වුවත්, 2014 අගෝස්තු 30 දින වන විටත් එය අවසන් කර නොතිබුණි. එහෙත් ව්‍යාපෘති ඉදිකිරීම් සමාගම ඇ.ඩොලර්.මිලියන 164.07 ක මිල විචලනයන් ඉදිරිපත් කර තිබුණද, කල් දීර්ඝ කිරීමක් හා එම මිල විචලනය අනුමත කිරීමක් කර නොතිබුණි. මෙම ව්‍යාපෘතියේ ප්‍රධාන පාලම් 02 ක කොන්ක්‍රීට් කණු (305 කි.මී හා 307 කි.මී) ඉදිකිරීම අසාර්ථක වීම හා එම පාලම් සඳහා ගෙන්වා තිබූ යකඩ පාලම් නියමිත ප්‍රමිතියෙන් නොවීම නිසා මෙම ව්‍යාපෘතිය අධික කාලයක් ප්‍රමාද වීමට හේතු වී තිබුණි. මාර්ගයේ ඉදිකිරීම සියයට 95 ක් පමණ නිමකර ඇති අතර ඒ අනුව මාර්ගය භාර ගැනීමට බලපාන ප්‍රධාන බාධකයද මෙම පාලම් බව නිරීක්ෂණය විය. ව්‍යාපෘති අධීක්ෂණ උපදේශක සමාගම වන ඉංජිනේරු කාර්යයන් පිළිබඳ මධ්‍යම උපදේශක කාර්යාංශයේ අධීක්ෂණයේ දුර්වලතාවයද මේ සඳහා බලපා තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

(x) උතුරු දුම්රිය මාර්ගයේ සංඥා හා විදුලි සංදේශ පද්ධතිය සවි කිරීමේ ව්‍යාපෘතිය අධීක්ෂණය සඳහා ඉංජිනේරුමය කාර්යයන් පිළිබඳ මධ්‍යම උපදේශක කාර්යාංශය පත් කර තිබුණි. කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ 8.3 කොන්දේසිය අනුව උපදේශක කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් කොන්ත්‍රාත්කරු ඉදිරිපත් කරන කොන්ත්‍රාත් වැඩසටහන අධීක්ෂණය කර සුදුසු පරිදි ඒවා සංශෝධනය කර කොන්ත්‍රාත්කරුට ලබා දී ඒ අනුව කොන්ත්‍රාත්තුව නිම කිරීමට කටයුතු කළ යුතු විය. එම කාර්යයන් සම්බන්ධයෙන් අධීක්ෂණයක් කළ බවට විගණනයේදී තහවුරු වී නොතිබුණි.

**2.7 කාර්ය සාධනය**

-----

2013 වාර්ෂික අයවැය ඇස්තමේන්තුව, සංයුක්ත සැලැස්ම හා ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රගතිය පිළිබඳ නිරීක්ෂණය පහත දැක්වේ.

**(අ) ප්‍රමාණවත් ලෙස ඉටුනොකළ ප්‍රධාන කාර්යයන්**

-----  
 ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ මාර්ග හා කර්මාන්ත උප දෙපාර්තමේන්තුවේ

සැලසුම් කළ කාර්යයට ප්‍රමාණවත් ලෙස ඉටුනොකර තිබුණු අතර, එසේ නිරීක්ෂණය වූ අවස්ථා කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

- (i) දිස්ත්‍රික් ඉංජිනේරු (උතුර) කාර්යාලයට 2013 වර්ෂය සඳහා නව වැඩ යෝජනා 24 ක් වෙනුවෙන් රු.63,050,000 ක ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ඉන් රු. 25,477,958 ක් හෙවත් සලසා තිබුණු ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 40 ක පමණ ප්‍රමාණයක් උපයෝජනය කර තිබුණි.
- (ii) ප්‍රාග්ධන වැය විෂයයක් යටතේ කාර්යයන් 30 ක් සඳහා රු. 32,900,000 ක ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණි. 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඉන් කාර්යයන් දෙකක් පමණක් නිම කර තිබුණි. එම කාර්යයන් දෙක සඳහා ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය රු.380,000 කින් ඉක්මවා උපයෝජනයන් කර තිබුණි.

**(ආ) හිමිකම් නොපෑ බාල වයස්කරුවන්ගේ ගිණුම්**

දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවය කළ, මියගිය නිලධාරීන්ගේ දරුවන්හට හිමි වැන්දඹු හා අනන්දරු විශ්‍රාම වැටුප් බාල වයස්කාර ගිණුම්වල තැන්පත් කර තිබුණි. 1927 වර්ෂයේ සිට 1995 වර්ෂය දක්වා කාලය තුළදී, වයස අවු.18 සම්පූර්ණ කර තිබූ බාල වයස්කරුවන් 1,482 ක් වෙනුවෙන් තැන්පත් කර තිබුණු එකතුව රු.1,733,896 ක් තැන්පත් ශේෂ 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටදී නිදහස් කිරීමට පියවර ගෙන නොතිබුණි. අදාල හිමිකරුවන් පිළිබඳ සොයා බලා හිමිකම් නොපෑ මුදල් නිදහස් කිරීමට හෝ එම මුදල් භාණ්ඩාගාරයට ප්‍රේෂණය කිරීමට හෝ කටයුතු කර නොතිබුණි.

**(ඇ) දුම්රිය අවලංගු කිරීම් හා පිළි පැනීම්.**

දුම්රිය ධාවනයේ අකාර්යක්ෂමතාව හා දුම්රිය මගීන්ගේ විශ්වාසවන්තභාවය අඩු වීම කෙරෙහි දුම්රිය ප්‍රමාදයන්, දුම්රිය ගමන් වාර අවලංගු කිරීම්, දුම්රිය පිළි පැනීම් හා දුම්රිය නියාමකවරුන් නොමැති වීම යන ප්‍රධාන කරුණු හේතු වී තිබුණි. 2013 වර්ෂයේදී දුම්රිය ගමන් වාර 11,629 ක් අවලංගු කර තිබූ අතර ඉකුත් වර්ෂයේදී එය 7,490 ක් විය.මෙම අගය ධාවනයට නියමිතව තිබූ ගමන්

වාර ගණන සියයට 9.15 ක ප්‍රමාණයක් වී තිබුණි. එය ඉකුත් වර්ෂය හා සැසඳීමේදී සියයට 3.04 ක වර්ධනයක් වී තිබුණි.

**2.8 බැංකු ගිණුම් මෙහෙයවීමේ අඩුපාඩු**  
-----

දුම්රිය සාමාන්‍යාධිකාරීගේ රැස් කිරීමේ ගිණුම පරීක්ෂාවේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

- (අ) මුදල් රෙගුලාසි 395(ඇ) ප්‍රකාරව සෑම මාසයක් අවසානයේදී බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශ පිළියෙල කර වගකිව යුතු නිලධාරියෙකු විසින් සහතික කළ යුතු වුවත්, දෙපාර්තමේන්තුව විසින් බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශ පිළියෙල කිරීමේදී මාස 05 ක පමණ ප්‍රමාදයක් සිදු කර තිබුණි.
- (ආ) මුදල් රෙගුලාසි 395(ඇ) ප්‍රකාරව මුදල් නොවූ චෙක්පත් පිළිබඳ ලැයිස්තුවක් පිළියෙල කර නොතිබුණි.
- (ඇ) 2013 ජනවාරි මාසයේ සිට රු.1,600,550 ක ශේෂයක් බැංකු ප්‍රකාශයේ ඉදිරියට ගෙනවිත් තිබුණද, 2014 මාර්තු මාසය දක්වාද එම ශේෂය නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඈ) 2013 මැයි මාසය සඳහා වූ බැංකු සැසඳුම් ප්‍රකාශයේ පෙන්නුම් කර තිබූ 2008 වර්ෂයේ මුදල් පොතේ වැරදි ලෙස බැංකු ප්‍රකාශනයේ ශේෂයන් අඩුකර පෙන්වන ලද රු.1,013,555 ක ශේෂය 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් නිරවුල් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

**2.9 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු**  
-----

ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදුකර තිබුණු සමහර ගනුදෙනු මතභේදාත්මක ස්වරූපයේ ඒවා විය. නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී අනාවරණය වූ එවැනි ගනුදෙනු කිහිපයක් පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

- (අ) ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමෙන් වැය කළ යුතු රු.19,425,191 ක් පුනරාවර්තන වැය විෂයයක් යටතේ වියදම් කර තිබුණි. ඊට හේතු විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (ආ) අවස්ථා 13 කදී එකතුව රු.1,661,589 ක ප්‍රාග්ධන වියදම් පුනරාවර්තන වියදම් යටතේද, අවස්ථා 16 කදී වැය කළ එකතුව රු.3,815,021 ක වූ පුනරාවර්තන

වියදම්, ප්‍රාග්ධන වියදම් යටතේද ගිණුම් ගත කර තිබුණි.

(ඇ) දේපළ හානිවීම මත වූ හඳුනාගන්නා ලද රු.106,108 ක් වටිනා අලාභයක් ඊට වගකිව යුතු නාවලපීටිය දුම්රිය ස්ථානාධිපති ලෙස සේවය කළ නිලධාරියාගෙන් අයකර ගැනීමකින් තොරව විශ්‍රාම ගන්නා එම විශ්‍රාම පාරිතෝෂිකයද නිදහස් කර තිබුණි.

(ඈ) දෙපාර්තමේන්තුවට අවශ්‍ය සියලුම ද්‍රව්‍යයන් මිලදී ගැනීම් උප දෙපාර්තමේන්තුවකින් ඉටු කර ගැනීම අරමුණු කරගෙන එහි කාර්ය මණ්ඩලය 33 ක් අනුමත කරගෙන උප දෙපාර්තමේන්තුව ස්ථාපිත කර තිබුණි. එම උප දෙපාර්තමේන්තුවේ අකාර්යක්ෂමතාව මත අනෙක් උප දෙපාර්තමේන්තු ද ඔවුන්ගේ මිලදී ගැනීමේ කාර්යය වෙන වෙනම ඉටු කර ගැනීමට කටයුතු කර තිබුණි. 2013 වර්ෂයේ රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරුගේ මිලදී ගැනීමේ අවස්ථා 2077 කින් අවස්ථා 325 කදී පමණක් ගබඩා උප දෙපාර්තමේන්තුව මගින් මිලදී ගැනීමට කටයුතු කර තිබුණි. රත්මලාන ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු දෙපාර්තමේන්තුව මගින් යෝග්‍යතා වාර්තාව ලබා දීමේ ප්‍රමාදයන් හා මිලදී ගැනීම් ඉල්ලුම්පත් ලබා දීමේ ප්‍රමාදයන් නිසා ගබඩා උප දෙපාර්තමේන්තුව මගින් මිලදී ගැනීමේ අධික ප්‍රමාදයන් සිදු වී තිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු දෙපාර්තමේන්තුවට අවශ්‍ය මිලදී ගැනීම් අවශ්‍යතාවය ඊට පෙර වර්ෂයේදී ඉල්ලුම් කළ යුතු වුවත්, එම අවශ්‍යතාවය 2013 සැප්තැම්බර් මාසයේදී ගබඩා අධිකාරීට දන්වා යැවීම දක්වා මාස 09 ක් ප්‍රමාද කර තිබුණි. එමෙන්ම හදිසි මිලදී ගැනීම් ලෙස ප්‍රධාන යාන්ත්‍රික ඉංජිනේරු විසින් මිලදී ගැනීමට කටයුතු කළ නොග අයිතම ඇතවුම් කළ දින සිට ගබඩාවට ලැබීමට ගත වූ කාලය මාස 04 සිට මාස 21 දක්වා ප්‍රමාද වූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

(ඉ) දුම්රිය ගබඩා අත්තිකාරම් වශයෙන් රු. 19,425,191 ක් ගබඩා අත්තිකාරම් ගිණුමේ වියදම් ලෙස ගිණුම්ගත නොකර එය පුනරාවර්තන වැය විෂයෙන් වියදම් කර තිබුණි. එම භාණ්ඩ ලද බව සනාථ කිරීමට භාණ්ඩ ලැබීම් පත්‍ර හෝ ගෙවීම් සනාථ කිරීමට අවශ්‍ය බිල්පත් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඊ) සමාලෝචිත වර්ෂය වෙනුවෙන් ඉදිරිපත් කළ ආදායම් ගිණුමේ ඇතුළත් හිඟ ආදායම් ප්‍රකාශයේ දුම්රිය බලපත්‍ර හිඟ ආදායම රු.431,569,008 කින්ද, වෙළඳ බලපත්‍ර හිඟ ආදායම රු.21,962,915 කින්ද, වශයෙන් මුළු හිඟ ආදායම් එකතුව රු.453,531,923 කින් අඩුවෙන් දක්වා තිබුණි.

**2.10 වංචනික ස්වරූපයේ ගනුදෙනු**  
-----

රත්මලාන ගොඩනැගිලි පරීක්ෂක කාර්යාලය විසින් සාදා නිම කර නිකුත් කිරීම් කර තිබූ යකඩ ගේට්ටු 12 න් 07 ක් භෞතිකව පරීක්ෂාවේදී ඉන් රු. 95,400 ක් වටිනා ගේට්ටු 02 ක් නිකුත් කිරීම පිළිබඳ ගේට්ටු අවසර පත්‍ර නොතිබූ අතර ගොඩනැගිලි පරීක්ෂක කාර්යාලයේ නිකුත් කිරීම් ලේඛනයේද, සටහන් කිරීමකින් තොරව රැගෙන ගොස් තිබුණි. එසේම රු.15,000 ක් වටිනා ගේට්ටුවක්ද අස්ථාන ගත වී තිබුණි.

**2.11 පාඩු හා හානි**  
-----

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී අනාවරණය වූ පාඩු හා හානි පිළිබඳ නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

- (අ) වාර්ෂික අවශ්‍යතාවය ඇස්තමේන්තු කර එකවර මිලට නොගෙන වරින් වර විවිධ මිල ගණන් යටතේ මිලදී ගැනීම් සිදු කර තිබුණි. මේ නිසා එකම තොග අයිතමය වර්ග 02 ක් අවස්ථා කීපයකදී විවිධ මිල ගණන් යටතේ මිලදී ගැනීමේ හේතුවෙන් රජයට රු. 195,739 ක පාඩුවක් සිදු වී තිබුණි.
- (ආ) විදේශයෙන් ගෙන්වන ලද භාණ්ඩ නිෂ්කාෂණ කටයුතුවල ප්‍රමාදය මත 2013 මැයි 23 දින වරාය තුළ ඇති වූ ගින්නකින් රු.77,040,268 ක් වටිනා භාණ්ඩ විනාශ වී තිබුණි. ඒ පිළිබඳව මුදල් රෙගුලාසි 104 ප්‍රකාර ප්‍රාරම්භක කමිටුවක් පත්කර තිබුණද, මුදල් රෙගුලාසි 104(1) ප්‍රකාරව අදාල අලාභය හඳුනා ගැනීමට හෝ ඊට වගකිවයුතු පාර්ශවය නිශ්චය කිරීම සඳහා හෝ පරීක්ෂණ පැවැත්වීමට 2014 ජූලි 31 දින වන විටත් කටයුතු කර නොතිබුණි.

**2.12 අනාර්ථික ගනුදෙනු**  
-----

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී අනාවරණය වූ අරපිරිමැස්මෙන් තොරව එළඹ තිබුණු ගනුදෙනු පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

- (අ) ගබඩා උප දෙපාර්තමේන්තුවේ වරාය නිෂ්කාශන කටයුතු සඳහා වාස්ථු අංශයක් පිහිටුවා එහි කාර්යය මණ්ඩලයේ දෙදෙනෙකු සිටියදීද, ගිවිසුම් රහිතව හා අවිධිමත් ලෙස භාණ්ඩ නිෂ්කාශන නියෝජිත සමාගම් දෙකක් පත්කර තිබුණි. එහෙත් විදේශයෙන් ගෙන්වන භාණ්ඩ නියමිත දින වලදී වරායෙන් මුදා නොගැනීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂය තුළදී රු.13,002,362 ක ප්‍රමාද ගාස්තුවක් ගෙවා තිබුණි.



- (ආ) භාණ්ඩ අයිතමයන් 08 ක් අවස්ථාවන් කීපයකදී වරින් වර මිලදී ගැනීමේදී විවිධ මිල ගණන් යටතේ මිලට ගැනීම නිසා රු.331,079 ක පමණ අනාර්ථික ගෙවීමක් කර තිබුණි.
- (ඇ). අනුරාධපුර ගොඩනැගිලි පරීක්ෂක අංශය විසින් වැඩපත් 05 ක් සඳහා ද්‍රව්‍ය අයිතම 09 ක් අධි ඇස්තමේන්තු සකසා මිලට ගැනීම නිසා රු.165,296 ක් අනාර්ථික වියදමක් කර තිබුණි.
- (ඈ) ත්‍රිකුණාමලය ධාවනාගාරයේ රේල්බස් ඉන්ධන පරිභෝජනය පිළිබඳ නිසි පාලන ක්‍රමවේදයක් නොතිබීමෙන් 2013 වර්ෂයේ මාස 10 ක කාලයට පමණක් රු.285,789 ක අනාර්ථික ඉන්ධන පරිභෝජනයක් සිදු වී තිබුණි.
- (ඉ) දුම්රිය එන්ජින් හා මැදිරි සඳහා භාවිතාකරනු ලබන Axle Drive අයිතමය ගබඩා තොගයේ ඒකක 08 ක් පැවැතුණි. පසුගිය වසර 05 ක කාලය තුළ එය භාවිතය ගෙන නොතිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එම අයිතම 30 ක් රු. 20,693,098 ක් වැයකර විදේශයකින් මිලදී ගෙන තිබූ අතර 2014 මාර්තු 31 දින වන විටද ඒවා භාවිතයට නොගෙන ගබඩාවේ තබා තිබුණි. එම මිලදී ගැනීමේදී ප්‍රමාද ගාස්තු ලෙස රු. 496,657 ක් ගෙවා තිබූ බවද නිරීක්ෂණය විය.
- (ඊ) දිගු කාලයක සිට ටිකට් පරීක්ෂකවරු හා දුම්රිය ආරක්ෂක අංශයේ නිලධාරීන් විසින් දුම්රිය ප්‍රවේශපත්‍ර නොමැතිව ගමන් කරන මගීන්ගෙන් දෛනිකව එකතු කරන දඩ මුදලින් සියයට 10 ක් භාණ්ඩාගාර අනුමැතියකින් ගා ගණකාධිකාරිවරයකුගේ අධීක්ෂණය හා අනුමැතියකින් තොරව ත්‍යාග ලෙස දුම්රිය ස්ථානවලින් ලබාගෙන තිබුණි. මෙම ගෙවනු ලැබූ ත්‍යාග මුදල් හෝ එකතු කරන ලද දඩ මුදල් පිළිබඳ සැසඳීමක් කර නොතිබුණි.
- (උ) ඇණවුම් කර තිබුණු රු.1,446,455 ක් වටිනා හිස් ප්‍රවේශපත්‍ර තොගවල තොග අංකයට අදාළ නොවූ හිස් ප්‍රවේශපත්‍ර 400,000 ක් හා පළදු වූ හිස් ප්‍රවේශපත්‍ර 2,652,900 ක්ද පැවැතුණි. අංකයට අදාළ නොවන තොගය ආපසු යවා ඒ වෙනුවට නිවැරදි අංකයට තොග ගෙන්වා ගැනීමටත්, පළදු වූ තොග වෙනුවෙන් රක්ෂණ වන්දියක් හෝ ලබා ගැනීමට ක්‍රියාකර නොතිබුණි. ඉහත තොග සම්බන්ධයෙන් අපහරණ ක්‍රියාමාර්ගයන් ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඌ) හුනුපිටිය දුම්රිය ස්ථානය ආසන්නයේ පිහිටි කලින් හණ සංස්ථාවට බදු දී තිබූ දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අයත් වූ ගොඩනැගිලි හා ඊට යාබද පිහිටි තවත් ගොඩනැගිල්ලක් ආදායම් උපයාගත හැකි අයුරින් යොදා ගැනීමකින් තොරව නිෂ්ක්‍රීයව පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

2.13 කළමනාකරණ දුර්වලතා

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී පහත සඳහන් දුර්වලතා නිරීක්ෂණය විය.

(අ) අංක දුම්රිය .ඒ.එම්.එස්.01 දරන බහුපාක්ෂික ගිවිසුම් ආකෘති පත්‍රයේ සඳහන් පරිදි බදු දී ඇති ඉඩම් සම්බන්ධ බදු ගිවිසුම් වර්ෂ 05 කට වරක් යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි.

(ආ) වානිජ අංශයේ පවතින ඉඩම් බදු ලිපිගොනු 17 ක් වෙනුවෙන් අදාළ බදු ඉඩම්වල බුක්තියේ සිටින පුද්ගලයින් පිළිබඳව තොරතුරු යාවත්කාලීන කර නොතිබුණි. වර්තමානයේ එම ඉඩම් භුක්ති විදින අය පිළිබඳ තොරතුරු දුම්රිය ආරක්ෂක සේවා හමුදාවෙන් පරීක්ෂා කර වාර්තා කරන ලෙස ඉල්ලා තිබුණත්, ඒ සඳහා වර්ෂ 1 මාස 03 සිට වර්ෂ 13 ක් දක්වා කාල පරාසයක් ගත වී තිබුණද, පරිහරණ වාර්තා නොලැබීමෙන් පැරණි බදු කරුවන්ගේ ගිවිසුම් අළුත් කිරීම හෝ නව බදු කරුවන් වෙත නැවත බදු දීමෙන් උපයා ගත හැකිව තිබූ බදු ආදායම අහිමි වී තිබුණි.

(ඇ) බදු ලිපිගොනු 07 කට අදාළව 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට අයකරගත යුතු හිඟ බදු කුලිය රු. 8,687,906 ක් වූ අතර එම බදු මුදල අයකර ගැනීමට කළමනාකරණයේ අවධානය යොමු කර නොතිබුණි.

(ඈ) තක්සේරු කිරීම, ගිවිසුම් අළුත් කිරීම, බිල්පත් සකස් කිරීම, හිඟ බදු අයකර ගැනීම, ලිපිගොනු යාවත්කාලීන කිරීම හා යාවත්කාලීන නොවූ ලිපිගොනු සඳහා පරිහරණ වාර්තා ලබා ගෙන ඉදිරි කටයුතු සිදු කිරීමකින් තොරව බදු ලිපිගොනු 07 ක් වර්ෂ 10 සිට වර්ෂ 41 ක් දක්වා කාල පරාසයක නිෂ්කාර්යව පැවැතීම නිසා ලැබිය හැකිව තිබූ බදු කුලී ආදායම් අහිමි වී තිබුණි.

(ඉ) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් 3,928 ක් ගෙන් දේපල ණය, ආපදා ණය හා උත්සව අත්තිකාරම් ලෙස 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රු.56,509,696 ක හිඟහිටි ශේෂයක් වර්ෂයකට වැඩි කාලයක සිට පැවැතුණි. පාලන හා ගිණුම් ශාඛා නිලධාරීන්ගේ නොසැලකිල්ල මත අය නොවී පැවැතුණු එම ණය ශේෂයයන් වෙනුවෙන් වාර්ෂිකව අයකළ යුතු පොලියද රජයට අහිමි වී තිබුණි. මෙම හිඟහිටි ශේෂ අය කර ගැනීමේ අවදානමක්ද පවතින බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

(ඊ) නිලධාරීන් 1,194 කට ගෙවා තිබුණු දේපල ණයවලින් 2013 දෙසැම්බර් 31

දින වන විට රු.49,561,770 ක ණය ශේෂ අය නොවී පැවැතුණි. එම ණයකරුවන් විසින් ඉඩමේ හිමිකම අවලංගු කළ නොහැකි ඇටෝනි බලයකින් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත පවරා තිබුණත්, එය පදනම් කරගෙන ඉඩම් රජයට පවරා ගැනීමකින් හෝ අලෙවි කිරීමෙන් හෝ හිඟහිටි ණය ශේෂ අයකර ගත හැකිව තිබුණත්, එසේ කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(උ) රත්මලාන පිහිටි දුම්රිය නිල නිවාස 680 ක් සඳහා දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන ජල සැපයුමෙන්ම ජලය සපයා දී තිබූ අතර දිගු කාලයක සිට එම නිවාසවල ජල මීටර සවි කර නොතිබුණි. මෙම නිවාස අතර අනවසරෙන් ඉදිකළ නිවාසද පැවැතුණු අතර එම නිවාස සඳහාද මෙම ජල සැපයුමෙන්ම ජලය ලබා ගෙන තිබුණි. විගණනයේදී ඒ බව පෙන්වා දී තිබුණත් එම නිවාසවලට වෙනම ජල සැපයුම් ලබා දීම කෙරෙහි කළමනාකරණයේ අවධානයක් යොමු කර නොතිබුණි. සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී ලබා ගත් ජලය වෙනුවෙන් රු.59,403,551 ක් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වැයකර තිබුණි.

(ඌ) දුම්රිය ස්ථාන 12 කට අයත් නිවාස 61 ක පදිංචි නිලධාරීන්ගෙන් නිවාස කුලී ලෙස තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලබා දුන් තක්සේරු වටිනාකම නොසලකා කළමනාකරණයේ අභිමතය පරිදි නිවාස කුලී අය කර තිබුණි. මේ නිසා අදාළ නිලධාරීන්ගෙන් රු.1,306,714 ක් අඩුවෙන් නිවාස කුලී අයකර ගෙන තිබුණි.

(එ) ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ගරු අමාත්‍යතුමාගේ කාර්ය මණ්ඩලයට හා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් කාර්ය මණ්ඩලයේ නිලධාරීන් විසින් 2013 වර්ෂයේදී රු.569,272 ක් වටිනා ඉන්ධන ලීටර 4,021 ක් (පෙට්‍රල් ලීටර් - 2,008 ක් හා ඩීසල් ලීටර් - 2,013) නිකුත් කර තිබුණි. එම වටිනාකම ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයෙන් ප්‍රතිපූරණය කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඒ) ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ වැය ශීර්ෂ මගින් අමාත්‍යාංශය වෙත නිදහස් කළ වාහන අළුත්වැඩියාව වෙනුවෙන් රු.134,619 ක් වැයකර තිබුණි. එම වියදම් නැවත ප්‍රතිපූරණය කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

**2.14 මානව සම්පත් කළමනාකරණය**  
-----

(අ) අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව හා තර්ජන සේවක සංඛ්‍යාව

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ සේවක සංඛ්‍යාව පිළිබඳ තත්ත්වය පහත පරිදි විය.

සේවක වර්ගය	අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව	තර්ජන සේවක සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව	අතිරික්ත සංඛ්‍යාව
(i) ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	211	107	104	-
(ii) තෘතීයික මට්ටම	458	76	382	-
(iii) ද්විතීයික මට්ටම	7,297	5,066	2,231	-
(iv) ප්‍රාථමික මට්ටම	12,376	8,078	4,298	-
(v) වෙනත් (අනියම් / තාවකාලික / කොන්ත්‍රාත් පදනම)	-	3,019	--	3,019
එකතුව	<b>20,342</b>	<b>16,346</b>	<b>7,015</b>	<b>3,019</b>

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට පුරප්පාඩු 7,015 ක් පිරවීමට ආයතනය කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ii) දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදේශක පත්වීම් ලැබූ සේවකයින් 50 කට වැඩි සංඛ්‍යාවක් ජරවාහන අමාත්‍යාංශයට අනුයුක්තව සේවයේ යොදවා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වැටුප් ගෙවා තිබුණි.

(ආ) වෙනත් පාර්ශවයන්ගෙන් ලබාගත් මානව සම්පත්.

ආහාර දෙපාර්තමේන්තුවට අනුයුක්ත වාප්පු ලිපිකරුවන් දෙදෙනෙකු ශ්‍රී ලංකා දුම්රිය දෙපාර්තමේන්තුවට අනුයුක්ත කර තිබුණි.

3. ශීර්ෂය 307 - මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

3.1 විගණන විෂය පථය

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය වාර්තා, සැසඳුම් ප්‍රකාශන, පොත් පත්, ලේඛන හා අනෙකුත් වාර්තා අන්තර්ගත වූ විසර්ජන ගිණුම හා ආදායම් ගිණුම් ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන යටතේ විගණනය කරන ලදී. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2015 පෙබරවාරි 27 දින දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානියා වෙත නිකුත් කරන ලදී. ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළිබඳ විගණන නිරීක්ෂණ, අදහස් දැක්වීම් සහ සෙයා ගැනීම්, විගණනය සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළිබඳ සමාලෝචනය සහ ගනුදෙනුවල නියැදි පිළිබඳ තහවුරු පරීක්ෂා කිරීම් මත පදනම් වී ඇත. එම සමාලෝචනය හා පරීක්ෂණයන්ගේ විෂය පථය සහ ප්‍රමාණය, මට ලැබී ඇති කාර්ය මණ්ඩලය, අනෙකුත් සම්පත් හා කාලවේලා යන සීමාවන් ඇතුළත හැකිතාක් පුළුල් විගණනයක් කළ හැකි වන පරිදි පිළියෙල කරන ලද්දකි.

**3.2 ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම**

විසර්ජන ගිණුම, ආදායම් ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 148, 149, 150 හා 152 ව්‍යවස්ථාවන්, වෙනත් ව්‍යවස්ථාපිත විධිවිධානයන්, රාජ්‍ය මූල්‍ය හා පරිපාලන රෙගුලාසිවලට අනුකූලව පවත්වාගෙන යාම, පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වේ. වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශයන්ගෙන් තොර වූ ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් සැලැස්වීම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ පවත්වා ගෙනයාමත් මෙම වගකීමට ඇතුළත් වේ.

**3.3 විගණන නිරීක්ෂණය**

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මූල්‍ය වාර්තා හා පොත් අනුව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ විසර්ජන ගිණුම, ආදායම් ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන මෙහි (අ) සිට (ඊ) දක්වා වූ පොදු නිරීක්ෂණ සහ පහත 3.4 සිට 3.13 දක්වා ඡේදවල සඳහන් ප්‍රධාන විගණන සොයා ගැනීම් හැර සතුටුදායක ලෙස පිළියෙල කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

(අ) විගණන සාක්ෂි නොවීම

සමාලෝචිත වර්ෂයේදී විගණන පරීක්ෂණ කටයුතු සඳහා අවස්ථා හයකදී ඉල්ලා සිටින ලද වාහන ලිපිගොනු 92 ක් 2015 ජනවාරි 31 දින වන විටත් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ආ) විගණන විමසුම්වලට පිළිතුරුදීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) දෙපාර්තමේන්තුව වෙත සමාලෝචිත වර්ෂයේදී ඉදිරිපත් කරන ලද විගණන විමසුම් 02 කට සහ ඉකුත් වර්ෂවලදී නිකුත් කළ විගණන විමසුම් 02 කට 2015 ජනවාරි 31 දින වන විටද පිළිතුරු ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.
- (ii) විගණන විමසුම් සඳහා එවා තිබුණු පැහැදිලි නොවූ, අසම්පූර්ණ සහ පිළිගත නොහැකි පිළිතුරු සම්බන්ධයෙන් නැවත විමසුම් නිකුත් කර තිබුණද, එකී නැවත නිකුත් කළ විමසුම් සඳහා 2015 ජනවාරි 31 දින වන විටත් පිළිතුරු එවා නොතිබුණු අවස්ථා 08ක් පැවතුණි.

(ඇ) අයවැය විචලනය

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) වැය විෂයයන් 03 ක් සඳහා සලසා තිබුණු රු.134,750,000 ක මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයම ඉතිරිවී තිබුණි.
- (ii) වැය විෂයයන් 06 ක් සඳහා අධි ප්‍රතිපාදන සලසා තිබීම හේතුවෙන් ප්‍රතිපාදන උපයෝජනය කිරීමෙන් පසු ඉතිරිය එම වැය විෂයයන්ට අදාළ ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයෙන් සියයට 50 සිට සියයට 100 දක්වා පරාසයක ප්‍රමාණයක් ගෙන තිබුණි.

(ඈ) අග්‍රිම ගිණුම්

-----

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට පියවිය යුතු අග්‍රිම ශේෂයෙන් රු.78,490 ක ශේෂයක් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මාස 8 ක ප්‍රමාදයකින් පසුව 2014 අගෝස්තු මාසයේදී පියවා තිබුණි.

**(ඉ) ආදායම් ගිණුම්**

-----

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2013 වර්ෂයේ ආදායම් සංකේත 03 ක් වෙනුවෙන් එකතුව රු.මිලියන 8,279 ක ආදායමක් රැස්කර තිබුණි.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණ කරනු ලැබේ.

- (i) මුදල් රෙගුලාසි 128(2) ප්‍රකාරව සුබෝපහෝගී මෝටර් වාහන බදු ආදායමට අදාළ අර්ධ වාර්ෂික හිඟ ආදායම් පිළිබඳ වාර්තා පිළියෙල කර නොතිබුණි.
- (ii) දෙපාර්තමේන්තුව විධිමත් ලෙස සුබෝපහෝගී බදු ආදායම් ලේඛන යාවත්කාලීන කර නොතිබූ හෙයින් ඉකුත් වර්ෂවල මෙන්ම සමාලෝචිත වර්ෂයේදීද හිඟ ආදායම් පිළිබඳ තොරතුරු විගණනයට අනාවරණය නොවුණි.
- (iii) මුදල් රෙගුලාසි 128(2)(අ) ප්‍රකාරව හා 2001 ජූලි 17 දිනැති අංක 01/2002 දරන රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති හා ආර්ථික කටයුතු වක්‍රලේඛයේ 03 හා 05 ඡේදවල සඳහන් පරිදි ආදායම් පුරෝකථනය, ඇස්තමේන්තු කිරීම හා ආදායම් තත්ත්වය කලින් කලට සමාලෝචනය කිරීමේ වගකීම ආදායම් ගණන්දීමේ නිලධාරී විසින් ඉටු කර නොතිබුණි.

**(ඊ) රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම් පිළිබඳ සැසඳුම් ප්‍රකාශය**

-----

විෂය අංක 30701 දරන අත්තිකාරම් ගිණුම් පිළිබඳ 2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට සැසඳුම් ප්‍රකාශය ප්‍රකාරව එදිනට අයවීම් හිඟහිට තිබුණු ශේෂවල එකතුව රු.3,634,020 ක් වූ අතර, එම හිඟහිට ශේෂවලින් 2014 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට එකතුව රු.3,488,088 ක් අයකර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත්වී තිබුණි.

3.4 යහපාලනය හා ගිණුම් කටයුතුභාවය

-----  
වාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම  
-----

2006 මාර්තු 24 දිනැති අංක 128 දරන ජාතික අයවැය චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව වාර්ෂික ප්‍රසම්පාදන සැලැස්ම 2013 දෙසැම්බර් 31 දින වන විටත් පිළියෙල කර නොතිබුණි.

3.5 වත්කම් කළමනාකරණය

-----  
නිෂ්ක්‍රීය හා ඌන උපයෝජිත වත්කම්  
-----

මුද්‍රණ යන්ත්‍ර (Mobil Smart term) 25 ක් අවුරුදු 05 කට අධික කාලයක සිට ඌන උපයෝජිතව පැවතුණි.

3.6 අනුකූල නොවීම්

-----  
නීති, රීති හා රෙගුලාසි යනාදියට අනුකූල නොවීම  
-----

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය වූ නීති, රීති හා රෙගුලාසිවල විධිවිධානවලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා පහත විග්‍රහ කර දැක්වේ.

නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට යොමුව  
-----

අනුකූල නොවීම  
-----

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය  
-----

(අ) මුදල් රෙගුලාසි 880

රජයේ මුදල්, ආදායම්, මුද්දර හෝ බඩු බාහිරාදිය භාරයේ පවත්නා නිලධාරීන් 612 අධිකාරිය වන රජයේ නිලධාරීන්ගේ ඇප ආඥා පනතේ විධිවිධානයන්ට අනුව ඇප තැබිය යුතු වුවත්, දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එසේ කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) මුදල් රෙගුලාසි 1646

වාහන භාර නිලධාරියා විසින් සෑම මාසයකම දෙපාර්තමේන්තුව සතු සංචිත වාහන සම්බන්ධයෙන් දෛනික ධාවන සටහන් සහ



මාසික සංසිද්ධි වාර්තා ඊළඟ මාසයේ 15 දිනට ප්‍රථමයෙන් විගණකාධිපති වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවද, ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

**3.7 කාර්යසාධනය**

2013 වාර්ෂික අයවැය ඇස්තමේන්තුව හා ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රගතිය පිළිබඳ නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

**ප්‍රමාණවත් ලෙස ඉටුනොකළ ප්‍රධාන කාර්යයන්**

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ප්‍රධාන කාර්යයන් ප්‍රමාණවත් ලෙස ඉටුනොකර තිබුණු අතර, එසේ නිරීක්ෂණය වූ අවස්ථා කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

**(අ) සුබෝපහෝගී බදු අයකර ගැනීම**

1995 අංක 16 දරන මුදල් පනතේ විධිවිධාන පරිදි මොටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස්වරයා සුබෝපහෝගී වාහන බදු රැස් කිරීමේ ආදායම් ගණන්දීමේ නිලධාරී වශයෙන් එම කාර්ය ප්‍රමාණවත් පරිදි ඉටු කර නොතිබුණු බව නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී අනාවරණය විය. එවැනි අවස්ථා කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

- (i) හිඟ රාජ්‍ය ආදායම් පිළිබඳව වාර්තා නොකිරීම සහ හිඟ ආදායම් එකතු කර ගැනීමේ දුර්වලතා පැවතුණි.
- (ii) බදු මුදල් අයකිරීම හා ලැබිය යුතු බදු මුදල් පිළිබඳව ක්‍රමවත්ව වාර්තා තබා ගෙන නොතිබුණි.
- (iii) ආදායම් පාලන ගිණුම් පවත්වා නොතිබුණි.
- (iv) පරිගණක පද්ධතියේ සහ එහි ක්‍රියාකාරීත්වයේ පැවති අඩුපාඩු නිවැරදි කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (v) බදු අයකර ගැනීමේ කටයුතු නිසි පරිදි ඉටු නොකරන ලද රක්ෂණ ආයතන සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.
- (vi) බදු ගෙවීම් පැහැර හරිනු ලබන වාහන හිමියන් සම්බන්ධයෙන් පනතේ විධිවිධාන අනුව ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.
- (vii) සුබෝපහෝගී, අර්ධ සුබෝපහෝගී සහ අර්ධ සුබෝපහෝගී ද්විත්ව කාර්යය බදු අය කළ යුතු වාහන 02 ක එකී බදු මුදල සම්පූර්ණයෙන්ම

අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණු අතර, එම බදු අයකර නොතිබුණු බදු මුදලේ සහ දණ්ඩන මුදලේ වටිනාකම පිළිවෙලින් රු.150,000 ක් සහ රු.75,000 ක් විය.

(viii) සුබෝපහෝගී බදු අය කළ යුතු වාහන 02 ක් අර්ධ සුබෝපහෝගී බදු අය කළ යුතු වාහන 01 ක් ද, ඇතුළු වාහන 03 කින් බදු අයකර ගැනීම සම්පූර්ණයෙන්ම අත්හැර තිබුණි. මෙම අත්හැරීම හේතුවෙන් පළමු බදු වර්ෂයට අදාළව රු.360,000ක බදු මුදලක් අයකර ගෙන නොතිබුණි.

(ix) දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කර තිබුණු කාර්ය පටිපාටි සංග්‍රහයට අනුව, වාහන ලියාපදිංචි කිරීමේදී එහි නිවැරදිතාවය අවස්ථා කිහිපයකදීම කිහිප දෙනෙකුගේම පරීක්ෂණයට භාජනය වන තත්ත්වයන් තුළදී සහ සුබෝපහෝගී බදු / අර්ධ සුබෝපහෝගී බදු බැඳියාවන් ඇති වාහන සඳහා ලියාපදිංචි කරන අවස්ථාවේදීම ඒ බවට කෙටි සටහනක් වාහන හඳුනා ගැනීමේදී සහතික පත්‍රයේ මුද්‍රණය වීම ස්වයංක්‍රීය ලෙස සිදුවන ආකාරයට පරිගණක පද්ධතිය සම්බන්ධ වී තිබුණද, එකී බදු මුදල් අයකිරීම් අත්හැරීම සිදු වූ අවස්ථාවන් 16 ක් විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

**(ආ) වාහන නව ලියාපදිංචි කිරීම**

-----  
වාහන නව ලියාපදිංචි කිරීම සම්බන්ධයෙන් දෙපාර්තමේන්තුව තුළ සිදුවන වංචනික කටයුතු පිළිබඳව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා වෙත දිගින් දිගටම විගණන විමසුම් කිහිපයක් මඟින්ම පෙන්වා දී තිබුණි. එම වංචනික කටයුතු සම්බන්ධයෙන් කඩිනමින් පරීක්ෂණයන් කර, එකී වංචනික කටයුතු සඳහා මැදිහත්ව ක්‍රියාකරන ලද නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සහ එම වාහනවල ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීම ඇතුළු වාහන හිමිකරුවන් සම්බන්ධයෙන් මෝටර් වාහන පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.

**(ඇ) මෝටර් වාහන පනතේ විධිවිධාන ඉටු නොකිරීම**

-----  
1951 අංක 14 දරන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනතේ 18 වන වගන්තියේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව පහත සඳහන් කාර්යයන් ඉටු කර නොතිබුණි.

- (i) අනතුරකට පත් වී හෝ වෙනත් ලෙසකින් සම්පූර්ණයෙන්ම ඉවත් කරන ලද වාහන සම්බන්ධයෙන් පනතේ විධිවිධාන අනුව කටයුතු කර වාහනයේ ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ii) අවලංගු කරන ලද මෝටර් වාහන පිළිබඳව ලේඛනයක් පවත්වා නොතිබුණි.
- (iii) අඛණ්ඩව අවුරුදු දෙකකට වඩා වැඩි කාලයකට අදාළව ආදායම් බලපත්‍ර ලබා නොගත් වාහන සම්බන්ධයෙන් මෝටර් වාහන පනතට අනුව ක්‍රියාමාර්ග ගෙන නොතිබුණි.
- (iv) සුනාම්, ත්‍රස්තවාදී ව්‍යවසනයන් ඇතුළු ස්වභාවික හා ස්වභාවික නොවන කරුණු හේතුවෙන් බොහෝ වාහන විනාශ වී තිබුණද, එකී වාහන සම්බන්ධයෙන් දෙපාර්තමේන්තු කාර්යභාරය ඉටු කර නොතිබුණි.
- (v) දිවයින තුළ සත්‍ය වශයෙන්ම ධාවනය කරනු ලබන වාහන පිළිබඳව සංඛ්‍යාත්මක තොරතුරු හඳුනාගත හැකි පරිදි ලේඛන පවත්වා නොතිබුණි.

**(ඇ) වාහන ලිපිගොනු ආරක්ෂා නොකිරීම**

දෙපාර්තමේන්තුවේ දෛනිකව ලියාපදිංචි කරනු ලබන වාහනවල මුල් ලිපිගොනු ආරක්ෂා කර තබා ගැනීම දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉටු කළ යුතු අත්‍යවශ්‍ය කාර්යභාරයක් වුවද, වාහනවල මුල් ලිපිගොනු විශාල ප්‍රමාණයක් දෙපාර්තමේන්තු භාරයේ නොමැතිවීම හා අතුරුදහන් වී ඇති බැවින් එකී අත්‍යවශ්‍ය වූ කාර්යභාරය දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ප්‍රමාණවත් පරිදි ඉටු කර නොතිබුණි.

**(ඉ) වාහන හිමිකරුවන් විසින් වාහන ලියාපදිංචි කිරීමේ ඉල්ලුම්පත්‍රයේ වැරදි තොරතුරු සැපයීම.**

1951 අංක 14 දරන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනතේ 18(2)(ඇ) උප වගන්තිය අනුව අයිතිකරුට කැමති නියෝජනයක් ඉදිරිපත් කිරීමේ අවස්ථාව ලබාදීමෙන් පසු (ලියාපදිංචි සහතිකයේ සඳහන් ඔහුගේ ලිපිනයට ලියාපදිංචි තැපෑලෙන් දැන්වීමක් යැවීමෙන් පසු වාර්තාගත කළ යුතු හේතු අනුව) මෝටර් වාහනයක ලියාපදිංචි අවලංගු කරනු ලැබිය හැකි වුවද, වාහන 82 ක් ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා වාහන අයිතිකරුවන් විසින් ලියාපදිංචි කිරීමේ ඉල්ලුම් පත්‍රයේ වැරදි තොරතුරු ඉදිරිපත් කර තිබුණත් එම වාහන ලියාපදිංචිය සම්බන්ධයෙන් පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ඊ) ධාවනයෙන් ඉවත් කළ වාහනවල ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීම

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් කාලීනව ධාවනයෙන් ඉවත් කරන ලද වාහනවල ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. මේ නිසා ධාවනයෙන් ඉවත් කරන ලද වාහනවල අංකයන් යොදා ගනිමින් රේගු බදු නොගෙවා නීති විරෝධී ලෙස ආනයනය කරන ලද හෝ සකසන ලද වාහනවල දත්ත එම වාහනවලට අදාළ ලියාපදිංචියට ඇතුළත් කර හෝ එම වාහන හඳුනාගැනීමේ අංකය යොදා ගනිමින් අක්‍රමිකතාවයන් රාශියක් සිදු කිරීමට ඉඩකඩ ලැබී තිබුණි. මෙම අක්‍රමිකතාවය හේතුවෙන් වංචනික ලෙස වාහන ලියාපදිංචිය තවදුරටත් වර්ධනය වීම හා වාහන බදු ආදායම ප්‍රමාණවත් ලෙස අඩුවීමටත් එය හේතු වී තිබුණි.

(උ) වංචනිකව පරිවර්තනය කරනු ලැබූ වාහන සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීම.

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) 2012 ඔක්තෝබර් 16 දිනැති අංක 12/1490/538/036 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශය හා 2013 ජනවාරි 03 දිනැති එම සංදේශය අනුමත කළ අමාත්‍ය මණ්ඩලයේ තීරණය පරිදි 2013 මාර්තු 31 දිනෙන් පසුව පරිවර්තනය කරනු ලබන වාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචියට ඉඩ නොදිය යුතු අතර, ඉන් පසු ලියාපදිංචි නොකළ පරිවර්තන කළ වාහන පරිහරණය කරන පුද්ගලයන්ට එරෙහිව නීති මඟින් කටයුතු කළ යුතුව තිබුණි. නීතියට පටහැනිව පරිවර්තනය කරනු ලද මෝටර් රථ සුලභව පරිහරණය කරනු ලැබුවද, එකී පුද්ගලයන් සම්බන්ධයෙන් අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය පරිදි නීති මඟින් කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ii) මාර්ගයේ ධාවනය වන වාහන පරීක්ෂාවේදී පරිවර්තනයන් සිදුකරන ලද වාහන 24 ක් නිරීක්ෂණය වූ අතර ඊට අමතරව තවත් විශාල ප්‍රමාණයක් නිරීක්ෂණය කළ හැකි වුවද, මෝටර් රථ පනතට අනුව එවැනි වාහනවල ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීම, වාර්ෂික වාහන ආදායම් බලපත්‍ර නිකුත් නොකිරීමට කටයුතු කිරීමට හා එවැනි වාහන පිළිබඳව විස්තර ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය හා අපරාධ පරීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව වෙත දැනුවත් කිරීම ඇතුළු ඉතා පහසුවෙන් ඉටු කළ හැකි කාර්යභාරයන් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉටු කර නොතිබුණි.

(එ) වාහනවල බර පිළිබඳ පරීක්ෂාව

1951 අංක 14 දරන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනතේ 7(2) උප වගන්තිය අනුව මෝටර් සයිකලයක් හැර, මෝටර් වාහනයක් ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා වූ සෑම ඉල්ලුම්කරුවකුම, කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා විසින් නියම කරනු ලැබුවහොත්, කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා සෑහීමට පත්වන පරිදි මෝටර් වාහනයේ බර සම්බන්ධයෙන් ඔප්පු කිරීමට ඉදිරිපත් කළ යුතුය. එහෙත් නියැදි පරීක්ෂාවේදී වාහන 540 ක බර පිළිබඳ භෞතික පරීක්ෂාවට ලක්කර පරීක්ෂණ වාර්තාවක් ලබා ගැනීමකින් තොරව ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

3.8 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදුකර තිබුණු සමහර ගනුදෙනු මතභේදාත්මක ස්වරූපයේ ඒවා විය. නියැදි පරීක්ෂණවලදී අනාවරණය වූ එවැනි ගනුදෙනු කිහිපයක් පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

(අ) රේගු සටහන්කර නොමැතිව කිසිදු වාහනයක් දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කළ නොහැකි වුවත්, 2009 වර්ෂයේ ආනයනය කර තිබූ වාහන 82 ක් රේගු සටහන්කරවල සඳහන් එම දිනයන්ට පෙර වර්ෂවලදී එනම්, වසර 10 සිට වසර 29 දක්වා වූ කාල පරාසයකට පෙර සිට දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මෙම ක්‍රියාවලියේ විශාල වංචනික ස්වරූපයක් පැවතියද, දෙපාර්තමේන්තුව මේ පිළිබඳව කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගත් බවට සාක්ෂි නොතිබුණි.

(ආ) වංචනිකව පරිවර්තනය කරනු ලැබූ වාහන 2013 මාර්තු 31 දිනට පෙර නීත්‍යානුකූල තත්ත්වයට පත්කර ගැනීම සඳහා 2013 ජනවාරි 03 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී තිබුණද, එම කාලය තුළ අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශයේ දක්වා ඇති කාණ්ඩයන් යටතේ කිසිදු වාහනයක් ලියාපදිංචි කර නොතිබුණි.

(ඇ) “P” සහ ”L” වාහන හඳුනාගැනීමේ ඉංග්‍රීසි අකුරු කාණ්ඩ යටතේ පිළිවෙලින් ද්විත්ව කාර්යය වාහන සහ මෝටර් ලොරි රථ පමණක් ලියාපදිංචි කරනු ලැබුවද, එකී හඳුනාගැනීමේ ඉංග්‍රීසි අක්ෂරයන් යටතේ දොර පහේ සුබෝපහෝගී ස්ටේෂන් වැගන් රථ ලියාපදිංචි කර තිබුණු අවස්ථා 24ක් භෞතික මාර්ග පරීක්ෂණවලදී

නිරීක්ෂණය විය. ඉහත වාහන විසි හතර කැබ් රථ හා ඩිපෙන්ඩර් රථ ලෙස ආනයනය කර පසුව දොර පහේ සුබෝපහෝගී ස්වේඡන් වැගන් රථ බවට පරිවර්තනය කර තිබුණි.

(ඇ) විශේෂ කාර්යය වාහන, ද්විත්ව කාර්යය වාහන ලෙස සහ මෝටර් ලොරි ලෙස ලියාපදිංචි කිරීම සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) 2010 ජනවාරි 01 දින සිට 2013 ඔක්තෝබර් 31 දින දක්වා රේගු සංයෝජිත අංක 8705 යටතේ විශේෂිත කාර්යය සඳහා ආනයන කරන ලද වාහන 540 න් වාහන 93 ක් ද්විත්ව කාර්යය වාහන ලෙසත්, වාහන 358 ක් මෝටර් ලොරි ලෙසත් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි. විශේෂිත අරමුණක් වෙනුවෙන් ආනයනය කරනු ලබන වාහන “ZA” අංක කාණ්ඩ යටතේ ලියාපදිංචි කළ යුතු වුවත්, ද්විත්ව කාර්යය වාහන සහ මෝටර් ලොරි සඳහා ලබා දෙන “P” සහ “L” වාහන හඳුනා ගැනීමේ අංකයන් යටතේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි. ඒ අනුව, ඉහත වාහන 451 න් රු.6,551,000 ක ආදායමක් රජයට අහිමි වී තිබුණි.

(ii) කොන්ක්‍රීට් මිශ්‍ර කිරීමේ ලොරි (Concrete mixer lorries) මෝටර් වාහන පනතේ 240 වගන්තියට අනුව විශේෂ කාර්යය වාහන යන වර්ගීකරණයට අයත්වේ. කෙසේ වුවද, පනතේ 122(2)(1) වන උප වගන්තියේ දක්වා ඇති උප ලේඛනයේ අංක 10 අයිතමය යටතේ පැටවීමේ, බැමේ හා ඉදිකිරීම් උපකරණ සවිකරන ලද මෝටර් ලොරි හා බර මෝටර් ලොරි විශේෂ කාර්යය වාහන පංතියට අයත් නොවන බව දක්වා තිබීම මතභේදාත්මක විය.

(ඉ) නව ලියාපදිංචිකරු විසින් ඉදිරිපත් කරන ලද වාහනවල තොරතුරු සමඟ රේගු පරිගණක පද්ධතියේ සඳහන් තොරතුරු එකඟ නොවෙනම් එම ලියාපදිංචිය සම්බන්ධයෙන් ඉදිරි කටයුතු සිදු කිරීමට පරිගණක පද්ධතියෙන් ඉඩ දීමක් සිදු නොකරයි. රේගු දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලබා ගත් රේගු සටහන්කරවලට අනුව යතුරු පැදි හා වෙනත් භාණ්ඩ ආනයන කරන ලද බව සඳහන් රේගු සටහන්කර යටතේ දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිගණක පද්ධතියේ මෝටර් කාර් 10 ක් සහ වෙනත් වාහන 16 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

**3.9 අවිධිමත් ගනුදෙනු**

-----

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එළඹ තිබුණු සමහර ගනුදෙනු විධිමත් බවින් තොර විය. නිරීක්ෂණය වූ එවැනි අවස්ථා කිහිපයක් පහත දැක්වේ.

**අධිකාර බලය නොමැති වූ ගනුදෙනු**

-----  
1951 අංක 14 දරන මොටර් රථ ප්‍රවාහන පනතේ විධිවිධානවලින් බැහැරව සුබෝපභෝගී බදු අය කළ යුතු වාහන වර්ගීකරණය වැරදි ලෙස යොදා ගැනීම හේතුවෙන් සුබෝපභෝගී බදු අයකළ යුතු වාහනවලින් අර්ධ සුබෝපභෝගී බදු අයකර තිබුණි.

1995 අංක 16 දරන මුදල් පනතේ 17 වන වගන්තිය අනුව සුබෝපභෝගී මෝටර් වාහනය යන්නෙන් ගොඩබිම් වාහන හැර සිලින්ඩර ධාරිතාවය 2,500 ඉක්මවන යම් ඩීසල් වාහන හෝ සිලින්ඩර ධාරිතාවය 2,000ක් ඉක්මවන යම් පෙට්‍රල් මෝටර් වාහනයක් අදහස් වේ. මෙම විධිවිධානවලට අනුව 1995 සැප්තැම්බර් 07 දිනැති අංක 881/14 දරන අති විශේෂ ගැසට් නිවේදනය මඟින් ගොඩබිම් වාහනවලට අයත් වාහන මෝස්තරයන් හා සිලින්ඩර ධාරිතාවයන් දක්වා තිබූ අතර, එම මෝස්තරයන්ට වෙනස් වර්ගයේ ජීප් රථද මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව ලියාපදිංචි කරනු ලබයි. ඒ අනුව වර්තමානයේදී දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉහත සඳහන් ගැසට් නිවේදනයේ නියමයන්ගෙන් බැහැරව අභ්‍යන්තර වක්‍රලේඛ පදනම් කරගෙන සිලින්ඩර ධාරිතාවය 2,500 ඉක්මවන ඩීසල් ජීප් රථ සඳහා හා සිලින්ඩර ධාරිතාවය 2,000 ඉක්මවන පෙට්‍රල් ජීප් රථ සඳහා පනවන බද්ද සුබෝපභෝගීද නැතහොත් අර්ධ සුබෝපභෝගීද යන්න තීරණය කර බදු අයකර තිබුණි. ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 148 වන ව්‍යවස්ථාවට අනුව රාජ්‍ය මූල්‍යය පිළිබඳ සම්පූර්ණ පාලනය පාර්ලිමේන්තුව සතුවන බැවින් පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා ඇති විධිවිධාන අනුව දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදු කර තිබුණු සුබෝපභෝගී බදු අය කිරීම හා අර්ධ සුබෝපභෝගී බදු අය කිරීම තීරණය කිරීමේ පදනම මතභේදාත්මක වී තිබුණි.

**3.10 වංචනික ස්වරූපයේ ගනුදෙනු**

-----

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී නිරීක්ෂණය වූ වංචනික ස්වරූපයේ ගනුදෙනු පිළිබඳ විස්තර පහත දැක්වේ.

(අ) කානේ බලපත්‍ර (Carnet permits) මත ගෙන්වන ලද වාහන 08 ක් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබීම.

---

එක් රථක සිට තවත් රථකට සංචාරය කරනු ලබන ආගන්තුකයන් සඳහා එම රථෙහි සංචාරය කරනු ලබන කාලසීමාව තුළ එම ආගන්තුකයාගේ වාහනය පාවිච්චි කිරීම සඳහා කානේ බලපත්‍රයක් නිකුත් කරනු ලබයි. 2009 අංක 08 දරන මෝටර් වාහන (සංශෝධිත) පනත මගින් එම වාහනය වෙනුවෙන් මාස 12ක කාලයක් සඳහා තාවකාලික බලපත්‍රයක් නිකුත් කළ හැකිය. නමුත් එකී කානේ බලපත්‍ර මත ගෙන්වන ලද වාහන 08 ක් දෙපාර්තමේන්තුවේ ස්ථිර වශයෙන් ලියාපදිංචි කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

එමෙන්ම ඉහත වාහන 08 න් සමහර වාහන කානේ බලපත්‍රයක් මගින් තාවකාලිකව ලියාපදිංචිය සඳහා අනුමැතිය ලබාදුන් දිනයටත් පෙර දිනයන්වලදී මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි. ඒ අනුව මෙකී වාහන වංචනික ලෙස දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබුණු බව විගණනයේදී බැහැර කළ නොහැකි විය.

(ආ) නිෂ්පාදන වර්ෂයන් සාවද්‍ය ලෙස වෙනස් කිරීම

---

2011 ජනවාරි 01 දින සිට 2011 ජූලි 11 දින දක්වා KDH200 සහ LH වෙසි කාණ්ඩ යටතේ ලියාපදිංචිය සිදුකර තිබූ ද්විත්ව කාර්යය වාහනවලට අදාළව එක් එක් වාහනයේ සත්‍ය නිෂ්පාදන වර්ෂයන් ([www.japanpartner.com/checkmanufacture-year.php](http://www.japanpartner.com/checkmanufacture-year.php)) අන්තර්ජාල වෙබ් අඩවියේ සඳහන්ව තිබුණු නිෂ්පාදන වර්ෂය සමඟ සැසඳීමේදී දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කළ වාහන 43 කට අදාළව එම සත්‍ය නිෂ්පාදන වර්ෂයන් වෙනස් කර ඉදිරි වර්ෂයන් ඇතුළත් කර දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

(ඇ) ආනයනය කර තිබූ මෝටර් සයිකල් හා වෙනත් භාණ්ඩවලට අදාළ රෙගු සටහන්කර උපයෝගී කරගෙන මෝටර් වාහන ලියාපදිංචි කිරීම.

---

මෝටර් සයිකල් හා වෙනත් භාණ්ඩ ආනයනය කර තිබූ රේගු සටහන්කර උපයෝගී කර ගෙන මෝටර් වාහන 26 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි. ඒ අනුව මෙම වාහන 26 ට අදාළව නිත්‍යානුකූල නොවන ලෙස රේගු බදු නොගෙවා හෝ නිත්‍යානුකූල නොවන ලෙස සකසන ලද වාහන බවත් එකී වාහන වංචනික ලෙස දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කිරීමටත් කටයුතු කර තිබුණි.



(ඇ) වාහන අමතර කොටස් ආනයනය කර ලබා ගන්නා රේගු සටහන්කරය උපයෝගී කරගෙන සකසන ලද වාහන ලියාපදිංචි කිරීම.

-----  
2009 දෙසැම්බර් 29 දිනැති අංක CBMV 1 – 5636 දරන රේගු සටහන්කරය හා රේගු සංයෝජිත අංක (H.S අංක) 8706 මඟින් වාහන අමතර කොටස් ආනයනය කර තිබුණද, එකී අමතර කොටස් යොදවාගෙන නීති විරෝධී ලෙස සකසන ලද බව නිරීක්ෂණය වූ වාහන 23 ක් දෙපාර්තමේන්තුවේ ද්විත්ව කාර්යය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මෙලෙස වංචනික ලියාපදිංචි කිරීම හේතුවෙන් විශාල බදු ආදායමක් රජයට අහිමි වී තිබුණි.

(ඉ) අඩු රේගු බදු ගෙවිය යුතු රේගු සංයෝජිත අංකයන් යටතේ වාහන ආනයනය කර මෙරටදී එකී වාහන මෝටර් කාර්, ජීප් රථ, වෑන් හා ඩබල් කැබ් ලෙස සකසා දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචිය කිරීම

-----  
2009 පෙබරවාරි 03 දිනැති අංක CBMV 1 – 570 දරන හා 2009 ජනවාරි 12 දිනැති අංක CBMV 1 – 207 දරන ආනයන රේගු සටහන්කර මඟින් ලැන්ඩ් රෝවර් කැබ් රථ 08 ක් ඇතුළු වාහන අමතර කොටස් ආනයනය කර තිබුණි. එම වාහන 08 න් වාහන 02 ක් මෝටර් කාර් යටතේ සුබෝපහෝගී ජීප් රථ 02 ක් ලෙස දෙපාර්තමේන්තුවේ වංචනික ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මේ අනුව අඩු රේගු බදු ගෙවිය යුතු රේගු සංයෝජිත අංකයන් යටතේ වාහන ආනයනය කර මෙරටදී එකී වාහන මෝටර් කාර්, ජීප් රථ, වෑන් හා ඩබල් කැබ් ලෙස සකසා දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කිරීම මගින් විශාල අක්‍රමිකතාවයන් සිදු වී තිබුණි. මේ හේතුවෙන් විශාල බදු ආදායමක්ද රජයට අහිමි වී තිබුණි.

(ඊ) ඉංග්‍රීසි අකුරු කාණ්ඩය යටතේ ලියාපදිංචි කළ යුතු වාහන හැර වෙනත් වාහන ලියාපදිංචි කිරීම

-----  
“PP” සිට “PX” දක්වා වාහන හඳුනා ගැනීමේ ඉංග්‍රීසි අකුරු කාණ්ඩ යටතේ සිංගල් කැබ් රථ ලියාපදිංචිය සිදු කර තිබුණද, එකී අංක කාණ්ඩයන් යටතේ ඩබල් කැබ් රථ ද ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

(උ) කැබ් රථ වශයෙන් රේගු බදු ගෙවා ආනයනය කර තිබුණු වාහන මෝටර් කාර් ලෙස ලියාපදිංචි කිරීම.

-----

රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ තොරතුරුවලට අනුව වාහන 03ක් කැබ් රථ ලෙස රේගු බදු ගෙවා ආනයනය කර තිබුණද, එම වාහන 03 දෙපාර්තමේන්තුවේ මෝටර් කාර් රථ වශයෙන් වංචනික ලෙස ලියාපදිංචි කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

**(ඌ) ගිලන් රථ හා අවමංගලය රථ ආනයනය කිරීම හා ලියාපදිංචි කිරීම**

ගිලන් රථ හා අවමංගලය රථ වශයෙන් ආනයනය කර වංචනික ලෙස වෙනත් වර්ගවල වාහන ලෙස හෝ පුද්ගලයින් නමින් ලියාපදිංචි කර තිබුණු අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය. විස්තර පහත දැක්වේ.

- (i) රේගු සංයෝජිත අංක 8403 යටතේ ආනයනය කර දෙපාර්තමේන්තුවේ ගිලන්රථයක් ලෙස ලියාපදිංචිය සිදු කර තිබුණු වාහනය භෞතික පරීක්ෂාවේදී සුබෝපහෝගී ජීප් රථයක් බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම වාහනය අඩු රේගු බදු ගෙවිය යුතු රේගු සංයෝජිත අංකය යටතේ ගිලන්රථයක් ලෙස ආනයන කර සුබෝපහෝගී ජීප් රථයක් ලෙස පරිවර්තනයක් සිදු කර තිබුණි.
- (ii) ගිලන් රථ ලෙස ආනයනය කර ලියාපදිංචි කර තිබුණු වාහන දෙකක් ද්විත්ව කාර්යය වාහන ලෙස පරිවර්තනය කර තිබුණි.
- (iii) රජයේ රෝහලකට හෝ පෞද්ගලික රෝහලකට ඇතුළු ආරෝග්‍ය ශාලාවක් හෝ ගිලන් රථ අවශ්‍යතාවයක් පවතින වෙනත් විශේෂිත ආයතන පවත්වාගෙන යනු ලබන රජයේ හෝ පෞද්ගලික ආයතනයක් නමින් ගිලන් රථ ලියාපදිංචිය සිදුවිය යුතු වුවද, වාහන 15ක් පෞද්ගලික නම්වලින් ලියාපදිංචිය සිදුකර තිබුණි.
- (iv) ගිලන් රථ හා අවමංගලය රථ ආනයනය කරන ලද ආයතනයන් විසින් වෙනත් පුද්ගලයින්ට පැවරීමට කටයුතු කරන ලද අවස්ථා 15ක් පැවතුණි.
- (v) 2011 නොවැම්බර් 17 දිනැති අංක CBMV 1 – 48296 දරන රේගු සටහන්කරය හා අංක 8703-22-30 දරන රේගු සංයෝජිත මඟින් අවමංගලය රථයක් ආනයනය කර තිබුණ ද, එකී අවමංගලය රථය, මෝටර් කාර් රථයක් ලෙස 2012 වර්ෂයේදී ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

**3.11 විසඳා නොතිබුණු විගණන ඡේද**

දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළව 2012 වර්ෂයේ විගණකාධිපති වාර්තාවේ ඇතුළත්ව තිබුණු විගණන ඡේද වලින් පසු විපරම් කටයුතු නිම නොකළ ඡේදවලට යොමුව පහත දැක්වේ.

විගණකාධිපති වාර්තාවට යොමුව		යොමුගත විෂයය
වර්ෂය	ඡේද අංකය	
2012	12(ඇ),(ඈ),(ඉ),(ඊ),(උ), (ඌ),(ඍ),(ඎ),(ඏ),(ඐ),(එ), (ඒ),(ඓ),(ඔ),(ඕ),(ඖ),(඗),(඘), (඙),(ක),(ඛ),(ඛ),(ඞ),(ඟ),(ච), (ඡ),(ඣ),(ඤ),(ඦ),(ඪ),(ණ),(ඬ), (ඹ),(ඞ),(ඟ)	වංචනික ස්වරූපයේ ගනුදෙනු
2012	8- (ඇ)-(i),(ii),(iii)	කාර්යසාධනය
2012	10(අ),(ඈ),(ඉ),(ඊ),(උ), (ඌ),(ඍ),(ඎ)	මතභේදයට තුඩුදෙන ගණුදෙනු
2012	11 – (ඇ),(ඈ)	අවිධිමත් ගණුදෙනු

**3.12 කළමනාකරණ දුර්වලතා**

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී පහත සඳහන් දුර්වලතා නිරීක්ෂණය විය.

- (අ) නිලධාරීන් විසින් එක් එක් මාසයේ තම වැටුප් ලබාගත් බවට වැටුප් ලේඛනයේ හෝ වැටුප් පත්‍රිකාවල අත්සන් තබා තහවුරු කළ යුතු වුවද, වැටුප් ලේඛනයේ අත්සන් කර නොතිබූ අවස්ථා පැවතුණි. තවද ගම්පහ, කළුතර, නුවරඑළිය සහ ත්‍රිකුණාමලය දිස්ත්‍රික්කවල සේවය කරනු ලබන නිලධාරීන් විසින් වැටුප් පත්‍රිකා අත්සන් කර ප්‍රධාන කාර්යාලය වෙත එවීමට ද කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ආ) පිටපළාත් කාර්යාලවල සේවය කරන නිලධාරීන්ගේ පැමිණීමේ හා නිවාඩු පිළිබඳව මාසික වාර්තා ප්‍රධාන කාර්යාලය වෙත ඉදිරිපත් කිරීමක් සිදු නොකරන අතර, එම නිලධාරීන්ගේ පැමිණීම, නිවාඩු ලබා ගැනීම ඇතුළු කටයුතු සම්බන්ධයෙන් අධීක්ෂණය දුර්වල මට්ටමක පැවතුණි.

(ඇ) ලියාපදිංචි වාහනවල ඉදිරි කටයුතු කිරීම, සිදුවන වැරදි හා වංචා අවම කිරීම සඳහා වාහන ලිපිගොනු විධිමත්ව පවත්වාගත යුතු වුවත්, වාහන ලිපිගොනු විධිමත්ව පවත්වාගෙන නොතිබුණි.

(ඈ) දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වාහන ලියාපදිංචි කිරීම, පැවරුම් කිරීම ඇතුළු කාර්යයන් ඉටු කිරීම සඳහා පරිගණක පද්ධතිය යොදවා ගෙන තිබුණි. ඒ සම්බන්ධයෙන් එහි අභ්‍යන්තර පාලනයේ පහත සඳහන් අඩුපාඩු අනාවරණය විය.

(i) වාහන ලියාපදිංචිය සඳහා වැදගත් සියළුම තොරතුරු ජාල සම්බන්ධතාවයක් මගින් සෘජුවම හා වෙනස් කළ නොහැකි ලෙස රේගු පරිගණක පද්ධති ජාලය හරහා දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලබා ගත හැකි පරිදි පරිගණක පද්ධතිය සකස් කර නොතිබුණි.

(ii) ලියාපදිංචිය සිදු කරන ලද වාහනවල යම් තොරතුරක් වෙනස් කිරීමේදී එය විධිමත්ව හා විනිවිදභාවයකින් යුතුව ඉටු විය යුතු ආකාරයට පරිගණක පද්ධතිය සකස්කර නොතිබුණි.

(ඉ) මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල්වරයාගේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමකින් තොරව මෝටර් වාහන සකස් කිරීම , නිෂ්පාදනය කිරීම, එකලස් කිරීම, අළුතින් නිර්මාණය කිරීම, අනුවර්ථනය කිරීම, විකරණය කිරීම හෝ නිර්මාණය වෙනස් කිරීමේ කටයුතු ඇතුළු මෝටර් වාහන සම්බන්ධයෙන් ඇති වන විවිධ සාවද්‍ය ක්‍රියාකාරකම්වල නියැලෙන පුද්ගලයින්ව අනාවරණය කිරීමත් ඔවුන්ට විරුද්ධව නෛතික ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සඳහා දෙපාර්තමේන්තුවේ ත්‍යාග හා දිරිදීමනා අරමුදලක් පිහිටුවා තිබුණි. මෙම අරමුදල සඳහා මෝටර් රථ පනත යටතේ අයකරනු ලබන ගාස්තු ආදායමෙන් සියයට 1 ක ප්‍රමාණයක් සෑම වර්ෂයකම යොදවාගෙන තිබූ අතර ත්‍යාග අරමුදල මගින් විගණන නිරීක්ෂණවලින් පෙන්වා දෙනු ලැබූ අවිධිමත් ලෙස පරිවර්ථනය කරන ලද වාහන හඳුනා ගැනීමත්, ඒ සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීමත් සිදු කළ හැකි වුවද, එවැනි කිසිදු ක්‍රියාකාරකමක් මෙම ත්‍යාග අරමුදල මගින් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

(ඊ) ත්‍යාග යෝජනා ක්‍රමය යටතේ වූ වාහන සම්බන්ධයෙන් ආනයන අපනයන පාලන දෙපාර්තමේන්තුවේ වගකිව යුතු නිලධාරීන්ගෙන්ම සෘජුවම ලබාගන්නා

විශ්වාසදායී තහවුරු ලියකියවිලි මගින් සනාථ කර ගැනීමේ අභ්‍යන්තර පාලන ක්‍රමවේදය වැඩි දියුණු කර ගැනීමේ අවශ්‍යතාවය විගණන විමසුම් 04 ක් මගින්, පෙන්වාදී තිබුණි. ආනයන අපනයන පාලක විසින් කොන්දේසි ඉවත් කළ බවට එකී දෙපාර්තමේන්තුවේ ලිපි ශීර්ෂ හා දෙපාර්තමේන්තුවේ ෆැක්ස් පණිවිඩ කුට ලෙස යොදා ගනිමින් වාහන 32ක හිමිකම වෙනත් පාර්ශවයකට පැවරිය නොහැකි බවට ඇතුළත් කොන්දේසිය වාහන ලියාපදිංචියේදී ඉවත් කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

(උ) රක්ෂණ ආයතනවලින් ලබාගත් තොරතුරුවලට අනුව අනතුරකට පත්ව ධාවනයෙන් ඉවත්කරන ලද වාහන 06 කට අදාලව, පනතේ 18 වන වගන්තිය අනුව දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර එම වාහනවල ලියාපදිංචිය අත්හිටුවීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. එම හේතුව මත මෙම වාහන තවදුරටත් ධාවනය වන වාහන ලෙස දෙපාර්තමේන්තුවේ තොරතුරුවලට අනුව පෙන්වුම් කරනු ලබයි. දෙපාර්තමේන්තුව විසින් කාලීනව ධාවනයෙන් ඉවත්කරන ලද වාහනවල ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීමට කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් මෙලෙස ධාවනයෙන් ඉවත්කරන ලද වාහනවල අංකයන් යොදා ගනිමින් රේගු බදු නොගෙවා නීති විරෝධී ලෙස ආනයනය කරන ලද හෝ සකසන ලද වාහනවල දත්ත මෙම වාහනවලට ඇතුළත් කරමින් හෝ මෙම වාහන හඳුනාගැනීමේ අංකය යොදා ගනිමින් අක්‍රමිකතාවයන් රාශියක් සිදු කිරීමට ඉඩකඩ සැලසී තිබුණි.

(ඌ) ගිලන් රථ හා අවමංගල්‍ය රථ වැනි විශේෂිත අරමුණු සඳහා භාවිතා කරනු ලබන වාහන ලියාපදිංචි කිරීමේදී, එකී විශේෂිත අරමුණින් බැහැර වීම වලක්වා ගැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් ක්‍රියාවලියක් දෙපාර්තමේන්තුවෙහි නොතිබුණු අතර, ඒ අනුව එවැනි ව්‍යාපාර කටයුත්තක් කරනු ලබන ආයතනයන්ට හෝ පුද්ගලයින්ට විශේෂිත බලපත්‍රයක් මගින් පමණක් වාහන ආනයනය කිරීමට ඉඩකඩ ලබා දීම මගින් මෙම අක්‍රමිකතාවයන් අවම කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(එ) විශේෂ කාර්ය වාහන ලෙස රේගු සංයෝජිත අංක 8705 යටතේ ආනයනය කර දෙපාර්තමේන්තුවේ මෝටර් ලොරි ලෙස ලියාපදිංචිය සිදුකර තිබූ කොන්ක්‍රීට් මිශ්‍ර කිරීමේ ලොරි (Concrete – mixer lorries) 09 ක් ටීපර් රථ ලෙස වෙනස් කර තිබුණි. ඒ අනුව මෙම වාහන නවය විශේෂිත කාර්ය අරමුණින් බැහැරව භාවිතා කරමින් පවතින අතර, මෙලෙස විශේෂ කාර්ය වාහන ලෙස ආනයනය කරන ලද වාහන විශාල ප්‍රමාණයක් ටීපර් රථ ලෙස හෝ ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස හෝ එකී අරමුණින් බැහැරව භාවිතා කරමින් පවතින බව නිරීක්ෂණය විය.

### 3.13 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව හා තර්ජන සේවක සංඛ්‍යාව

2013 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ සේවක සංඛ්‍යාව පිළිබඳ තත්ත්වය පහත පරිදි විය.

සේවක වර්ගය	අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව	තර්ජන සේවක සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව
(i) ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	22	22	-
(ii) තෘතීයික මට්ටම	19	15	04
(iii) ද්විතීයික මට්ටම	792	771	21
(iv) ප්‍රාථමික මට්ටම	121	113	08
(v) වෙනත් (කොන්ත්‍රාත් පදනම) එකතුව	06	06	-
	960	927	33

සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට පුරප්පාඩු 33 ක් පිරවීමට දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර නොතිබුණි.