

ශීර්ෂය 307 - මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව පිළිබඳ විගණකාධිපති වාර්තාව 2016 වර්ෂය

ශීර්ෂය 307 - මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය වාර්තා, සැසඳුම් ප්‍රකාශන, පොත් පත්, ලේඛන හා අනෙකුත් වාර්තා අන්තර්ගත වූ විසර්ජන ගිණුම, ආදායම් ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාව 154(1) ව්‍යවස්ථාවේ ඇතුළත් විධිවිධාන යටතේ විගණනය කරන ලදී. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ කළමනාකරණ විගණන වාර්තාව 2017 සැප්තැම්බර් 26 දින මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා 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 විෂයපථය 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 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 පවත්වා ගෙන යාම, පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ හා ගණන්දීමේ නිලධාරීගේ වගකීම වේ. වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇති විය හැකි සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර වූ ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීමට අදාළ වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් සැලැස්වීම් කිරීම, ක්‍රියාත්මක කිරීම හා පවත්වා ගෙනයාමත් මෙම වගකීමට ඇතුළත් වේ.

2. ගිණුම්

2.1 විසර්ජන ගිණුම

මුළු ප්‍රතිපාදනය හා වියදම

දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා සලසා තිබුණු මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනය රු.මිලියන 3,350.97 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විට ඉන් රු.මිලියන 3,295.67 ක් උපයෝජනය කර තිබුණි. ඒ අනුව දෙපාර්තමේන්තුව වෙත සලසා තිබුණු මුළු ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයෙන් රු.මිලියන 55.30 ක් භවත් සියයට 1.65 ක ප්‍රතිපාදන ඉතිරි වී තිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

වියදම	2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට			ඉතිරිය ශුද්ධ ප්‍රතිපාදනයේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස
	ශුද්ධ ප්‍රතිපාදන	උපයෝජන	ඉතිරිය	
	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු. මිලියන	
පුනරාවර්තන	2,211.47	2,180.46	31.01	1.40
මූලධන	1,139.50	1,115.21	24.29	2.13
එකතුව	3,350.97	3,295.67	55.30	1.65
	=====	=====	=====	

2.2 ආදායම් ගිණුම්

ඇස්තමේන්තුගත හා තරා ආදායම්

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2016 වර්ෂය සඳහා ආදායම් සංකේත 04 ක් සඳහා එකතුව රු.මිලියන 10,795.00 ක ආදායම් ඇස්තමේන්තු කර තිබුණු අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේදී එකතුව රු.මිලියන 11,005.03 ක ආදායම් රැස්කර තිබුණි. එය ඇස්තමේන්තුගත ආදායමෙන් සියයට 101.95 ක් වී තිබුණි. විස්තර පහත දැක්වේ.

ආදායම් සංකේතය	2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට			ඉක්මවීම/ (උනතාවය) ඇස්තමේන්තුගත ආදායමේ ප්‍රතිශතයක් ලෙස
	ඇස්තමේන්තු ගත ආදායම	තරා ආදායම	ඉක්මවීම/ (උනතාවය)	
	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	
20-03-02-14	8,500.00	8,847.54	347.54	4.09
10-03-07-04	65.00	64.54	(0.46)	(0.71)
10-03-01-00	1,330.00	1,400.41	70.41	5.29
20-03-02-15	900.00	692.54	(207.46)	(23.05)
එකතුව	10,795.00	11,005.03	210.03	1.95

2.3 රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම

පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා තිබුණු සීමාවන්

දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළ විෂය අංක 30701 යටතේ රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම වෙනුවෙන් පාර්ලිමේන්තුව විසින් පනවා තිබුණු සීමාවන් හා තරා අගයන් පහත දැක්වේ.

වියදම		ලැබීම්		හර ශේෂය	
උපරිම සීමාව	තරා	අවම සීමාව	තරා	උපරිම සීමාව	තරා
රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන	රු.මිලියන
30.00	28.35	20.00	21.36	140.00	106.37

2.4 පොදු තැන්පත් ගිණුම

දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ වන පොදු තැන්පත් ගිණුම් 05 ක 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂ එකතුව රු.මිලියන 300.33 ක් විය. විස්තර පහත දැක්වේ.

තැන්පත් ගිණුම් අංකය

2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට ශේෂය

තැන්පත් ගිණුම් අංකය	රු.මිලියන
6000/0000/00/0002/0053/000	1.46
6000/0000/00/0013/0027/000	2.52
6000/0000/00/0014/0004/000	216.96
6000/0000/00/0016/0010/000	36.58
6000/0000/00/0018/0012/000	42.81

එකතුව	300.33
	=====

2.5 විගණන නිරීක්ෂණය

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා විසර්ජන ගිණුම, ආදායම් ගිණුම් හා සැසඳුම් ප්‍රකාශන ඉහත 1.1 ඡේදයේ දක්වා ඇති පරිදි කළමනාකරන විගණන වාර්තාවේ සඳහන් විගණන නිරීක්ෂණවලට යටත්ව සතුටුදායක ලෙස පිළියෙල කර තිබුණි. එම කළමනාකරණ විගණන වාර්තාවේ ඇතුළත් විගණන නිරීක්ෂණවලින් ප්‍රමාණාත්මක හා වැදගත් විගණන නිරීක්ෂණ 3 ඡේදයේ සඳහන් කර ඇත.

3. ප්‍රමාණාත්මක හා වැදගත් විගණන නිරීක්ෂණ

3.1 ලේඛන හා පොත් පත් පවත්වා නොතිබීම.

දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මුදල් රෙගුලාසි 447 ප්‍රකාරව වැය ලෙජරය යාවත්කාලීන කර පවත්වා නොතිබුණි.

3.2 විසර්ජන ගිණුම

3.2.1 අයවැය විවලනය

වැය විෂයයන් දෙකක් සඳහා සලසා තිබුණු එකතුව රු.මිලියන 01 ක ප්‍රතිපාදනය මුළුමනින්ම ඉතිරි කර තිබුණි.

3.2.2 රාජ්‍ය වියදම් කළමනාකරණයට අනුකූලව කටයුතු නොකිරීම

2015 දෙසැම්බර් 29 දිනැති අංක 07/2015 දරන අයවැය චක්‍රලේඛය ප්‍රකාරව 2016 අයවැය ඇස්තමේන්තුවල ඇතුළත් 1202 වැය විෂය යටතේ සලසා තිබුණු ප්‍රතිපාදනවලින් සියයට 15 ක්ද, 1401 වැය විෂය යටතේ සලසා තිබුණු ප්‍රතිපාදනවලින් සියයට 10 ක ප්‍රතිපාදන වර්ෂය අවසානයේදී ඉතිරි කළ යුතුව තිබුණි. නමුත් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විට එම ප්‍රතිපාදනවලින් පිළිවෙලින් සියයට 2.6 ක් හා සියයට 2.8 ක ප්‍රතිපාදන පමණක් ඉතිරි කර තිබුණි.

3.3 පොදු තැන්පත් ගිණුම

වර්ෂ 02 ක් ඉක්මවූ රු.448,557 ක තැන්පතු සම්බන්ධයෙන් මුදල් රෙගුලාසි 571 ප්‍රකාරව කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.4 ආදායම් ගිණුම්

දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රධානියා ආදායම් ගණන්දීමේ නිලධාරී වශයෙන් ආදායම් සංකේත 04 ක ආදායම් ඇස්තමේන්තු පිළියෙල කිරීම, ආදායම් රැස් කිරීම, ගිණුම් ගත කිරීම හා ගිණුම් ඉදිරිපත් කිරීමේ කාර්යභාරයන් පැවරී තිබුණි. එම ආදායම් සංකේතවලට අදාළව සිදුකළ නියැදි විගණනයේදී පහත සඳහන් අඩුපාඩු නිරීක්ෂණය විය.

(අ) 20-03-02-15 දරන ආදායම් සංකේතය - මෝටර් වාහන පැවරීමේදී වාහන ආනයන බලපත්‍ර යටතේ අයකරනු ලබන ගාස්තු

2015 වර්ෂයේදී ආදායම් සංකේතය ප්‍රථම වරට හඳුන්වා දී තිබුණු අතර 2014 මාර්තු 25 දිනැති අංක 01/(02)2013 දරන වෙළඳ හා ආයෝජන ප්‍රතිපත්ති චක්‍රලේඛයේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මෙම ආදායම් සංකේතය යටතේ ආදායම් රැස්කර, ආදායම් ගිණුම පිළියෙල කර තිබුණි. කෙසේ වුවද මෙම ආදායම් සංකේතය යටතේ ආදායම් රැස්කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 149 ව්‍යවස්ථාව ප්‍රකාරව පාර්ලිමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබාගෙන තිබුණු බව තහවුරු කිරීමට සාක්ෂි විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ආ) 10-03-01-00 දරන ආදායම් සංකේතය - සුබෝපහෝගී මෝටර් වාහන බදු ආදායම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) සුබෝපහෝගී මෝටර් වාහන බදු අය කර ගැනීම සඳහා 1995 වර්ෂයේ දී හඳුන්වා දී තිබූ නිර්ණායකයන් සමාලෝචිත වර්ෂය වන විටත් සංශෝධනය කර නොතිබුණි. ඒ අනුව සුබෝපහෝගී වාහන හඳුනා ගැනීම සඳහා මූලික නිර්ණායකයන් ලෙස වාහනයේ එන්ජින් ධාරිතාවය සහ භාවිතා කරනු ලබන ඉන්ධන වර්ගය පමණක් සැලකිල්ලට ගැනීම හේතුවෙන් ඉහළ සුබෝපහෝගී වාහන බදු අය විය යුතු ඇතැම් වාහන අර්ධ සුබෝපහෝගී බදු අය කරන වාහන ලෙස වර්ගීකරණය වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. උදාහරණ: ටොයොටා ප්‍රාඩෝ රථ, මොන්ටෙරෝ ජීප් රථ
- (ii) මුදල් රෙගුලාසි 128(2)(ඇ) හා 2015 ජූලි 20 දිනැති අංක 1/2015 දරන රාජ්‍ය මූල්‍ය ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තු චක්‍රලේඛයේ 08 වන ඡේදය ප්‍රකාරව එම ආදායම් සංකේතයට අදාළව 2016 මුල් අර්ධ වර්ෂය හා දෙවන අර්ධ වර්ෂයට අදාළ හිඟ අදායම් වාර්තා ද, 1995 වර්ෂයේ සිට 2009 වර්ෂය දක්වා කාලවිච්ඡේදයට අදාළ හිඟ ආදායම් වාර්තා ද නියමිත දින වන විට විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

- (iii) මුදල් රෙගුලාසි 128(2)(ඉ) ප්‍රකාරව රජයට ලැබිය යුතුව තිබෙන හිඟ ආදායම් අප්‍රමාදව එකතු කර ගැනීම පිළිබඳ විධිවිධාන යෙදිය යුතු වුවද, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විටත් සමාලෝචිත වර්ෂයට අදාළ හිඟ ආදායම් ප්‍රමාණය ගණනය කර එය අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (iv) 2010 වර්ෂයේ සිට 2015 වර්ෂය දක්වා වූ කාල පරිච්ඡේදයට අදාළව ලැබිය යුතුව පැවති හිඟ සුබෝපහෝගී වාහන බදු ආදායම රු.මිලියන 531 ක් ලෙස වාර්තා වී තිබුණ ද, හිඟ බදු ආදායම් ලැබීම් ලෙස රු.මිලියන 165 ක් පමණක් වාර්තා වී තිබුණි.

(ඇ) 10-03-07-04 දරන ආදායම් සංකේතය - මෝටර් වාහන විකිණීම මත බදු ආදායම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) වාහනවල මුල් ලියාපදිංචි අයිතිකරු විසින් එම වාහනයේ සන්තකය වෙනස් වීම පිළිබඳව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව දැනුවත් කරන අවස්ථාවේ දී පමණක් විකිණීම මත බදු ආදායම් අයකර ගත හැකි වුවද, එසේ දැනුවත් නොකර විවෘත හුවමාරු පත්‍ර යටතේ අයිතිය හුවමාරුවන අවස්ථාවලදී අය විය යුතු බදු මුදල් හඳුනා ගැනීම සඳහා විධිමත් වැඩ පිළිවෙලක් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් හඳුන්වා දී නොතිබුණි.
- (ii) මෝටර් කාර් මුල් ලියාපදිංචියේ සිට වර්ෂ 07 ඉක්මවීමට පෙර විවෘත හුවමාරු පත්‍ර යටතේ ඒවායේ හිමිකාරිත්වය වෙනස්වීමේදී දෙවන අයිතිකරුගෙන් අයවිය යුතු බදු මුදල් අය කරගැනීමට විධිමත් වැඩ පිළිවෙලක් සකස් කර නොතිබුණි.
- (iii) මෝටර් කාර් විකිණීම මත බදු ලෙස එක් වාහනයක් වෙනුවෙන් රු.3,000 ක මුදලක් 1951 අංක 14 දරන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනත ප්‍රකාරව අයකර තිබුණු බව ජරකාශ කර තිබුණත්, එම බලපත්‍ර ගාස්තුව අය කිරීමට අදාළ විධිවිධාන සඳහන් කර නොතිබුණි. කෙසේ වුවද අදාළ ආදායම් සංකේතය යටතේ ඇස්තමේන්තුගත ආදායම වාර්ෂික ඇස්තමේන්තුවේ සඳහන් කර තිබුණි.

(ඈ) 20-03-02-14 දරන ආදායම් සංකේතය - මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනත යටතේ අය කරනු ලබන ගාස්තු හා අනෙකුත් ලැබීම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) මෙම ආදායම් සංකේතය යටතේ මූලික වශයෙන් ආදායම් ප්‍රභව 06 ක් හඳුනා ගෙන තිබුණ ද, ඒ එක් එක් ආදායම් ප්‍රභව යටතේ රැස්කරනු ලබන ආදායම් කොපමණද යන්න නිශ්චිතව හඳුනා ගත හැකි ආකාරයේ ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දී තිබුණු බව තහවුරු වී නොතිබුණි.
- (ii) එක් එක් ආදායම් ප්‍රභවය යටතේ ප්‍රධාන කාර්යාලය සහ උපකාර්යාල විසින් රැස්කරනු ලබන ආදායම් වර්ගීකරණය කර තොරතුරු පවත්වා නොතිබුණි.

3.5 රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම පිළිබඳ සැසඳුම් ප්‍රකාශය

විෂය අංක 30701 දරන රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම පිළිබඳ 2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ සැසඳුම් ප්‍රකාශය ප්‍රකාරව එදිනට අයවීම් හිඟහිටි තිබුණු ශේෂවල එකතුව රු.3,529,055 ක් වූ අතර, එම හිඟහිටි ශේෂ වර්ෂ 01 ක සිට වර්ෂ 28 ක් දක්වා වූ කාල පරාසයක සිට පැවත එමින් තිබුණත්, එම හිඟහිටි ණය ශේෂ අය කර ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව අපොහොසත් වී තිබුණි.

3.6 වත්කම් කළමනාකරණය

නිෂ්ක්‍රීය හා ඌන උපයෝජිත වත්කම්

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) වර්ෂ 05 කට වැඩි කාලයක සිට මහල් 03 කින් සමන්විත පැරණි ලේඛනාගාර ගොඩනැගිල්ලෙහි පැත්තක් ඇලවීම නිසා භාවිතයෙන් ඉවත් කර තිබුණි. මෙම ගොඩනැගිල්ල යළි පිළිසකර කර ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට හෝ කඩා ඉවත් කිරීමට සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් පියවර ගෙන නොතිබුණි. මේ නිසා පරිශ්‍රය තුළ විශාල ඉඩ කඩ ප්‍රමාණයක් ඇහිරී තිබුණි.
- (ආ) මෝටර් කාර් රථය, වෑන් රථය හා ත්‍රිච්ඡල් රථය කාර්මික දෝෂයන් හේතුවෙන් දීර්ඝ කාලයක සිට නිෂ්ක්‍රීයව පැවැති අතර එම වත්කම් අපහරණය කිරීමට හෝ පිළිසකර කර ප්‍රයෝජනයට ගැනීමට හෝ සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඇ) වර්ෂ 05 කට වැඩි පැරණි මුදල් ගණන් කිරීමේ යන්ත්‍ර 03ක් දෝෂ සහිත වීම නිසා මිලදී ගත් දින සිට භාවිතයට ගෙන නොතිබුණි.

3.7 අනුකූල නොවීම

නීති, රීති හා රෙගුලාසිවලට අනුකූල නොවීම

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

(අ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආයතන සංග්‍රහය

XII වැනි පරිච්ඡේදයේ 2.1 වගන්තිය

නිලධාරියකු නිවාඩු ලබාගන්නා විට වැඩ ආවරණය කිරීම සඳහා සුදුසු වැඩ පිළිවෙලක් යෙදිය යුතු වුවත්, චේරහැර කාර්යාලයේ 2016 ඔක්තෝබර් 31 දින වන විට නිලධාරීන් 85 දෙනෙකු නිවාඩු ලබා ගැනීමේදී ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ආ) ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ මුදල් රෙගුලාසි සංග්‍රහය

මුදල් රෙගුලාසි 1646

දෙපාර්තමේන්තුව සතු සංචිත වාහන 17 කට අදාළ දෛනික ධාවන සටහන් 2012 වර්ෂයේ සිට විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඇ) රාජ්‍ය පරිපාලන චක්‍රලේඛ

(i) 1990 ඔක්තෝබර් 10 දිනැති අංක 41/90 දරන චක්‍රලේඛය

වාහනවල ඉන්ධන දහනය මාස 06 කට වරක් පරීක්ෂා කළ යුතු වුවත්, 2012 වර්ෂයේ සිට ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ii) 2009 අප්‍රේල් 16 දිනැති අංක 9/2009 දරන චක්‍රලේඛය

පැමිණීම හා පිටවීම සනාථ කිරීම සඳහා ඇඟිලි සලකුණු යන්ත්‍රයේ සටහන් තැබීම සියලුම නිලධාරීන් විසින් සිදුකළ යුතු වුවත්, මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන් විසින් පැමිණීමේදී හා පිටවීමේදී ඇඟිලි සලකුණු යන්ත්‍රය භාවිතා කර නොතිබුණි.

(ඈ) මුදල් හා ක්‍රමසම්පාදන අමාත්‍යාංශයේ චක්‍රලේඛ

2001 ජූලි 02 දිනැති අංක MF/GA2/චක්‍රලේඛ/2001/03 දරන චක්‍රලේඛය

විදේශ පුහුණුව නිම වී සති 2 ක් ඇතුළත ඒ පිළිබඳ වාර්තාවක් මුදල් හා ක්‍රම සම්පාදන අමාත්‍යාංශය වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු වුවද, 2016 වර්ෂයේ දී විදේශ පුහුණු සඳහා සහභාගී වූ නිලධාරීන් 12 දෙනෙකුගෙන් අදාළ වාර්තා ලබා ගෙන නොතිබුණි. එම නිලධාරීන් 12 දෙනාගේ විදේශ පුහුණුවීම් සඳහා සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී රු.1,597,180 ක් වැය කර තිබුණි.

(ඉ) රාජ්‍ය මුදල් වක්‍රලේඛ

2004 පෙබරවාරි 20 දිනැති අංක 402 (1) දරන වක්‍රලේඛයේ 3 හා 4 ඡේද

2004 ජනවාරි 01 දිනෙන් පසුව මිලදී ගත් වත්කම් සම්බන්ධයෙන් විස්තර ඇතුළත් වාර්තාවක් අර්ධ වාර්ෂිකව රාජ්‍ය මුදල් දෙපාර්තමේන්තුවට පිටපතක් සහිතව රාජ්‍ය ගිණුම් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(ඊ) රාජ්‍ය ගිණුම් වක්‍රලේඛය

2013 ජූලි 12 දිනැති අංක එස්ඒ/ඒඑස්/ඒඒ/ දරන

ආයතනය සතු ඉඩම්, ගොඩනැගිලි හා අනෙකුත් වත්කම් තක්සේරු කිරීමේ කාර්යය සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් සිදු කර නොතිබුණි.

(උ) වෙනත් වක්‍රලේඛ හා ගැසට් නිවේදන

(i) 2015 නොවැම්බර් 02 දිනැති අංක 1939/4 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ ඇතුළත් 2015 අංක 01 දරන මෝටර් වාහන නියෝග අංක 01

සෑම රියදුරු පාසලක්ම මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කළ යුතු වුවද, නියැදි විගණන පරීක්ෂාවට ලක් කළ රියදුරු පාසල් 21 කින්, රියදුරු පාසල් 06 ක් එනම් සියයට 28 ක ප්‍රමාණයක් එසේ ලියාපදිංචි කර නොතිබුණි.

(ii) 1991 ජූනි 05 දිනැති අංක 665/6 දරන අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ අඩංගු මෝටර් වාහන නියෝග 13

වලංගු රිය පැදවීමේ බලපත්‍රයක් ලබා නොගත් පුද්ගලයෙකු රිය පැදවීමේ උපදේශකවරයෙකු වශයෙන් සේවයේ යොදා නොගත යුතු වුවද, 2012 වර්ෂයෙන් පසු රිය පැදවීමේ උපදේශක බලපත්‍ර ලබා දීම සඳහා කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් සාමන්‍ය රියදුරන් විසින් රිය පැදවීමේ පුහුණු කිරීමේ කටයුතු සඳහා යොදවා ගෙන තිබුණු අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

(iii) 2016 මාර්තු 21 දිනැති අංක 02/2016 දරන අභ්‍යන්තර වක්‍රලේඛය

(i) නියමිත විධිවිධානවලට පටහැනිව 2014 ජනවාරි 01 දිනට පෙර ආනයනය කරන ලද යතුරු පැදි 12 ක් 2016 මාර්තු 24 දිනෙන් පසු දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

(ii) දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිගණක පද්ධතියේ ඇති රේගු තොරතුරු හා අයදුම්පතෙහි ඇති තොරතුරු සැසඳීමක් නොකර යතුරු පැදි ලියාපදිංචි කර තිබුණු අවස්ථා විය.

(iii) වකුලේබයේ 08 ඡේදය ප්‍රකාරව 2014 ජනවාරි 01 දිනට පෙර ආනයනය කර ඇති යතුරුපැදි 2016 මාර්තු 31 දිනෙන් පසුව ප්‍රාදේශීය කාර්යාලවල ලියාපදිංචි කළ නොහැකි වූවද, එම උපදෙස් නොසලකා කුරුණෑගල ප්‍රාදේශීය කාර්යාලය විසින් යතුරුපැදි 08 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

(ඌ) රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභා කාර්යය පටිපාටික රීති සංග්‍රහය

(ix) වන පරිච්ඡේදය

කොමසාරිස්වරුන් දෙදෙනෙකු විසින් සහකාර කොමසාරිස්වරුන් දෙදෙනෙකුගේ වැඩ බැලීමේ තනතුරු ආවරණය කර තිබුණි.

3.8 දේශීය මූල්‍යකරණ මඟින් ව්‍යාපෘති ක්‍රියාත්මක කිරීම.

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (අ) දෙපාර්තමේන්තුවේ කටයුතු කාර්යක්ෂම කිරීම සඳහා 2009 වර්ෂයේ දී හඳුන්වා දී තිබුණු ඊ මෝටරින් ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා 2016 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට රු.මිලියන 740 ක ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණත්, එය ක්‍රියාත්මක කිරීම මන්දගාමී ස්වරූපයක් ගෙන තිබුණි. අදාළ ව්‍යාපෘතිය BOT පදනම යටතේ ක්‍රියාත්මක කිරීමට 2016 ජූලි 13 දින අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී තිබුණ ද, එය ක්‍රියාත්මක කිරීම තවදුරටත් ප්‍රමාද වෙමින් පැවතුණි.
- (ආ) දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පහත සඳහන් ව්‍යාපෘති ඉටු කිරීමේ ප්‍රමාදයන් නිරීක්ෂණය විය.

ව්‍යාපෘතිය	ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය	ආරම්භ කළ දිනය	අවසන් කළ යුතු දිනය	අවසන් කළ දිනය	2016 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට වියදම	ප්‍රමාදයට හේතු
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
	රු.මිලියන				රු.මිලියන	
ලේඛනාගාරය ඉදි කිරීම	87	2016.03.26	2016.11.30	අවසන් කර නැත.	98	විදුලිය සපයා නොතිබීම.
ලේඛනාගාරයේ රාක්ක සවි කිරීම	127	2017.01.12	2017.04.12	අවසන් කර නැත.	85	විදුලිය සපයා නොතිබීම.
රියදුරු පරීක්ෂණ ධාවන පථය හා රථගාල ඉදි කිරීම	93	2015.07.15	2016.07.15	අවසන් කර නැත.	සපයා නැත.	විධිමත් පියවර නොගැනීම

3.9 කාර්යසාධනය

2016 වාර්ෂික අයවැය ඇස්තමේන්තුව හා ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම අනුව දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රගතිය පිළිබඳ නිරීක්ෂණ පහත දැක්වේ.

(අ) වාහන ලියාපදිංචිය, හිමිකම් පැවරීම හා රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම.

දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන කාර්යයන් වන මෝටර් වාහන ලියාපදිංචිය, වාහන හිමිකම් පැවරීම හා රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ ප්‍රගතිය ඉකුත් වර්ෂය සමඟ සසඳා පහත දැක්වේ.

කාර්යය	ප්‍රමාණය		වැඩිවීම / (අඩුවීම)	වැඩිවීම/ (අඩුවීම) ප්‍රතිශතයක් ලෙස
	2016	2015		
	රු.	රු.		
මෝටර් වාහන ලියාපදිංචිය	493,328	668,907	(175,579)	(26)
වාහන හිමිකම් පැවරීම	491,788	417,343	74,445	18
නව රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම	358,560	279,220	79,340	28

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ වාහන ලියාපදිංචිය 175,579 කින් හෙවත් සියයට 26 කින් පහළ වැටී තිබූ අතර, රජය විසින් වාහන ආනයනය මත ඉහළ රේගු බද්දක් පැනවීම ඒ සඳහා ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.
- (ii) ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ වාහන පැවරීම සියයට 18 කින් හෙවත් වාහන 74,445 කින් වර්ධනය වී තිබුණු අතර සහන දඩ මුදලක් සහිතව පැවරුම් කිරීමට වාහන හිමියන්ට අවස්ථාව ලබා දීම මීට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.
- (iii) නව රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සියයට 28 කින් හෙවත් 79,340 කින් වැඩි වී තිබුණි. රජය විසින් ගනු ලබන ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයකට අනුව ත්‍රිරෝද රථ රියදුරන් සඳහා නිකුත් කරනු ලබන නව රියදුරු බලපත්‍ර ලබාදීමේ වයස් සීමාව ඉහළ දැමීම සම්බන්ධයෙන් කරන ලද ප්‍රවාරණය හේතුවෙන් මෙම වැඩි වීම සිදු වී තිබුණි. වර්තමානයේ භාවිතයේ තිබෙන ඉලෙක්ට්‍රොනික් පරිපථයක් රහිත රියදුරු බලපත්‍ර වෙනුවට නව රියදුරු බලපත්‍ර ලබා දීමට සුදුසු වැඩ පිළිවෙලක් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

(ආ) කාර්මික සේවාවන් සැපයීම

සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී දෙපාර්තමේන්තුව විසින් රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගැනීමේ ලිඛිත පරීක්ෂණ හා ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණ පැවැත්වීම, වාහන අංක තහඩු නිකුත් කිරීම සහ රියදුරු පාසල් සුපරීක්ෂණය යනාදී ප්‍රධාන කාර්ය 20 ක් යටතේ කාර්මික සේවාවන් පවත්වා තිබුණි. කෙසේ වුවද රියදුරු බලපත්‍ර සඳහා වූ ලිඛිත පරීක්ෂණය, පරිගණක භාවිතයෙන් පැවැත්වීමට

සුදුසු වැඩ පිළිවෙලක් යොදා නොතිබීම හේතුවෙන් වර්තමානයේ ක්‍රියාත්මක වන පරීක්ෂණ ක්‍රමවේදයේ විනිවිදභාවය පිළිබඳව විගණනයේ දී සැහීමකට පත්විය නොහැකි විය. එසේම රියදුරු පාසල් සුපරීක්ෂණය කිරීම ද සතුටුදායක මට්ටමක නොතිබුණි.

(ඇ) මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය

මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධාන කාර්යයක් වී තිබුණත්, ඒ සම්බන්ධයෙන් සුදුසු වැඩ පිළිවෙලක් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී ද ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

(ඈ) වායු විමෝචන තත්වය නියාමනය

මේ සම්බන්ධයෙන් පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) වායු දූෂණය සිදු වී ඇති ක්ෂේත්‍ර හා ප්‍රදේශ හඳුනාගැනීමට ඇතැම් වැඩසටහන් ක්‍රියාත්මක කර තිබූ බවට වාර්තා වී තිබුණත්, සෞඛ්‍ය අවදානම අඩුකිරීමෙන් මහජනතාවගේ ජීවන තත්වය වර්ධනය කිරීමට සුදුසු වන පරිදි වායු තත්වය වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් ක්‍රියාකාරකම් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසාන වන විටත් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ii) දෙපාර්තමේන්තුව යටතේ ක්‍රියාත්මක වන වායු විමෝචන පරීක්ෂණ භාර අරමුදල විසින් මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක කර ඇති විවිධ ව්‍යාපෘතීන්වල කටයුතු නිසි පරිදි ඇගයීමකට, සමීක්ෂණයකට හෝ සමාලෝචනයකට භාජනය කර නොතිබුණි. එසේම එම ව්‍යාපෘතීවල ඇතිවන අසාමාන්‍ය ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීමට සුදුසු වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.
- (iii) වාහන කළමනාකරණය සඳහා පහසුකම් සැපයීම සහ වැඩි දියුණු කිරීම යනාදිය සඳහාද සමාලෝචිත වර්ෂයේදී සුදුසු වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාවට නංවා නොතිබුණි.

(ඉ) ආදායම් රැස් කිරීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- (i) තීරු බදු සහන බලපත්‍රය මත ආනයනය කරනු ලබන වාහන වෙනත් පාර්ශවයකට පැවරීම මත අයකරනු ලබන ගාස්තු ආදායම එහි මූලික ඇස්තමේන්තුවට අනුව රු.මිලියන 1,000 ක් වුවද තථ්‍ය වශයෙන් උපයා ඇති බදු ආදායම රු.මිලියන 692.5 ක් විය. ඒ අනුව ඇස්තමේන්තුගත ආදායමට වඩා තථ්‍ය බදු ආදායම සියයට 31 කින් අඩු වී තිබුණි. එසේම තථ්‍ය බදු ආදායම සංශෝධිත ඇස්තමේන්තුගත ආදායම සමඟ සැසඳීමේ දී සියයට 23 කින් අඩු වී තිබුණි. මෙම තත්වයට මූලික හේතුව රජයේ නිලධාරීන්ට වර්ෂ 05 කට වරක් තීරු බදු සහන බලපත්‍ර මත වාහන ආනයනය කිරීමට දී තිබූ වරප්‍රසාදය සීමා වීම නිසා තීරු බදු සහන බලපත්‍ර මත ආනයනය කරනු ලැබූ වාහන පැවරීම අඩු වීම බව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල් විසින් දන්වා එවා තිබුණි.
- (ii) තීරු බදු සහන බලපත්‍රය මත ආනයනය කරනු ලබන වාහන වෙනත් පාර්ශවයකට පැවරීම මත 2015 වර්ෂයේ දී පැවරුම් ගාස්තු ලෙස රු.මිලියන 1,219 ක් රැස්කර තිබුණ ද 2016 වර්ෂයේ දී එය රු.මිලියන 692.5 ක් දක්වා එනම් සියයට 43 කින් අඩු වී තිබුණි. රාජ්‍ය සේවකයන් සඳහා තීරුබදු සහන බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සීමා කිරීම සඳහා රජය

විසින් පියවර ගැනීම මෙම ආදායම් සංකේතය යටතේ රැස්කරන ආදායම් අඩුවීම සඳහා මූලික වශයෙන් බලපා තිබුණි. තවද නිරුබදු සහන පදනම මත ආනයනය කරනු ලබන වාහන වර්ෂ 05 ක කාලයකට පෙර පැවරීම නොකළ යුතු බවට උපදෙස් දෙමින් නිකුත් කර තිබුණු 2016 ජූලි 14 දිනැති අංක 01/2016 දරන වෙළඳ හා ආයෝජන ප්‍රතිපත්ති චක්‍රලේඛයේ උපදෙස් සැලකිල්ලට ගත්විට මෙම ආදායම් සංකේතය යටතේ ආදායම් රැස්කිරීම චක්‍රලේඛයේ උපදෙස්වලට පටහැනිවීමක් සිදු වන බව නිරීක්ෂණය විය.

(iii) සුබෝපහෝගී මෝටර් වාහන බදු ආදායම මූලික ආදායම් ඇස්තමේන්තුවට අනුව සමාලෝචිත වර්ෂයේ රු.මිලියන 1,750 ක් වූ අතර තථ්‍ය වශයෙන් උපයා ඇති බදු ආදායම රු.මිලියන 1,400 ක් විය. ඒ අනුව මූලික ඇස්තමේන්තුගත ආදායමට වඩා තථ්‍ය බදු ආදායම සියයට 20 කින් අඩු වී තිබුණි. එහෙත් තථ්‍ය බදු ආදායම පසුව පිළියල කර තිබෙන සංශෝධිත ඇස්තමේන්තුගත ආදායම සමඟ සැසඳීමේ දී සියයට 5 ක වැඩි වීමක් සිදු වී තිබුණි.

(iv) ඉකුත් වර්ෂය සමඟ සැසඳීමේ දී සුබෝපහෝගී මෝටර් වාහන සහ අර්ධ සුබෝපහෝගී මෝටර් වාහන ලියාපදිංචිය පිළිවෙලින් සියයට 60 කින් සහ සියයට 14 කින් අඩු වී තිබුණි. වාහන ලියාපදිංචිය අඩු වීම සඳහා මෝටර් වාහන මත ඉහළ බදු අනුපාතිකයක් පැනවීම මූලික වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

(v) මෝටර් රථ වාහන ලියාපදිංචියේ ප්‍රමාණාත්මක අඩු වීමක් නිරීක්ෂණය වුවද, සංශෝධිත ඇස්තමේන්තුගත ආදායම සමඟ සැසඳීමේ දී තථ්‍ය බදු ආදායමේ ඉහළ කාර්යසාධනයක් පෙන්නුම් කෙරුණි. ඉකුත් වර්ෂවලට අදාළ හිඟ බදු ආදායම් සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී අයකර ගැනීම නිසා සමාලෝචිත වර්ෂයේ ආදායමේ වර්ධනයක් පෙන්නුම් කර තිබුණි. කෙසේ වුවද සමාලෝචිත වර්ෂයේ රැස්කළ නිවැරදි හිඟ බදු ආදායම් පිළිබඳ ප්‍රමාණවත් දත්ත දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

(vi) මෝටර් වාහන විකිණීම මත බදු ආදායම එහි මූලික ඇස්තමේන්තුව අනුව රු.මිලියන 70 ක් වූ අතර තථ්‍ය වශයෙන් උපයා තිබුණු බදු ආදායම රු.මිලියන 64.5 ක් විය. ඒ අනුව ඇස්තමේන්තුගත ආදායමට වඩා තථ්‍ය බදු ආදායම සියයට 8 කින් අඩු වී තිබුණි. එසේම තථ්‍ය බදු ආදායම සංශෝධිත ඇස්තමේන්තුගත ආදායම සමඟ සැසඳීමේදී සියයට 0.77 කින් අඩු වී තිබුණි.

වාහන ආනයනයේ දී ඉහළ රේගු බදු අනුපාතිකයන් නියම කිරීම හේතුවෙන් වාහන ආනයනය සීමා වීමත්, ඒ හේතුවෙන් අයිතිකරුවන් සන්තකයේ පවතින වාහන විකිණීම අධෛර්යමත් වීමත්, මෙසේ වාහන විකිණීමේ බදු ආදායම් අඩු වීමට මූලික වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

(vii) මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනත යටතේ අය කරනු ලබන ගාස්තු හා අනෙකුත් ලැබීම් අදායම එහි මූලික ඇස්තමේන්තුව අනුව රු.මිලියන 9,500 ක් වූ අතර, තථ්‍ය වශයෙන් උපයා ඇති බදු ආදායම රු.මිලියන 8,847.5 ක් විය. ඒ අනුව ඇස්තමේන්තුගත ආදායමට වඩා තථ්‍ය බදු ආදායම සියයට 7 කින් අඩු වී තිබුණි. එහෙත් තථ්‍ය බදු ආදායම සංශෝධිත ඇස්තමේන්තුගත ආදායම සමඟ සැසඳීමේ දී සියයට 4 ක වැඩි වීමක් නිරීක්ෂණය විය.

(viii) මෝටර් රථ ප්‍රවාහන පනත යටතේ අය කරනු ලබන ගාස්තු හා අනෙකුත් ලැබීම් ආදායම් සංකේතය යටතේ රැස් කරන ආදායම ඉකුත් වර්ෂය සමඟ සැසඳීමේ දී රු.මිලියන 498 කින් හෙවත් සියයට 5 කින් අඩු වී තිබුණි. වාහන සඳහා රජයේ ඉහළ ආනයන බදු ප්‍රතිපත්තිය සහ සියළුම වාහන සඳහා කල්බදු සීමා පැනවීම යනාදී

කරුණු හේතුවෙන් ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී ලියාපදිංචි වාහන සංඛ්‍යාව සියයට 26 කින් පමණ අඩු වීම මෙම ආදායම අඩු වීමට බලපා තිබුණි.

උදා:-ඉකුත් වර්ෂයේ දී ලියාපදිංචි මෝටර් කාර් රථ සංඛ්‍යාව 105,628 ක් වූ අතර සමාලෝචිත වර්ෂයේ දී එය 45,172 ක් වීම හේතුවෙන් සියයට 57 කින් අඩු වී තිබුණි.

(ix) 2016 වර්ෂයේ දී වාහන අංක තහඩු මුද්‍රණය වෙනුවෙන් රු. මිලියන 1,477 ක් වැය කර තිබූ අතර රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය වෙනුවෙන් රු.මිලියන 968 ක් වැය කර තිබුණි. මෙම ආදායම් ප්‍රභව 02 වෙනුවෙන් පමණක් 2016 වර්ෂයේ දී වැය කර තිබූ මුදල රු. මිලියන 2,451 ක් වූ අතර එය මෙම ආදායම් සංකේතය යටතේ එකතු කර තිබුණු රු.මිලියන 8,847 ක ආදායමෙන් සියයට 28 කට ආසන්න ප්‍රමාණයක් වී තිබුණි. තවද, ආදායම් ඉපයීම සඳහා දරන පිරිවැය හඳුනා ගැනීමේ සහ සැසඳීමේ විධිමත් ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දී නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.

(x) රියදුරු බලපත්‍රයක් වෙනුවෙන් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් රු.1,700 ක මුදලක් බලපත්‍ර හිමියාගෙන් අයකරනු ලබන අතර ඉන් රු.1,540 ක් ම අදාළ බලපත්‍රය මුද්‍රණය කරන සමාගම වෙත ගෙවීම සාමාන්‍ය ක්‍රියාවලියක්ව පැවතුණි. එසේම රියදුරු බලපත්‍ර අංශය පවත්වා ගෙන යාම සඳහා වැටුප්, අතිකාල, දිරි දීමනා සහ වෙනත් පොදු කාර්ය වියදම් වෙනුවෙන් ඉහළ පිරිවැයක් ගෙන තිබුණි. එසේ සිදුකර තිබුණු වියදම ඇගයීමට ලක් කර රියදුරු බලපත්‍රය සඳහා අය කරන ගාස්තුව නිර්ණය කිරීමේ වැඩ පිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය. වර්තමානයේ බලපත්‍රයක් වෙනුවෙන් අයකරන ගාස්තුව මෙම ආදායම් සංකේතයේ අදායමක් ලෙස ද, ඒ සඳහා ගෙවන සියළුම වියදම් දෙපාර්තමේන්තු වැය ශීර්ෂය යටතේ ගිණුම් ගත කිරීම සාමාන්‍ය ක්‍රියාවලිය වී තිබුණි. එසේම රියදුරු බලපත්‍රය සඳහා අයකරනු ලබන මුදලින් දෙපාර්තමේන්තුවේ පොදු කාර්ය පිරිවැය ආවරණය කරගත හැකි ආකාරයේ වැඩපිළිවෙලක් ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.

(ඊ) සැලසුම් කිරීම

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

(i) 2016 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව වේරහැර යෝජිත ලේඛනාගාර ගොඩනැගිල්ල සඳහා රු.මිලියන 20 ක් වැය කිරීමට මූලිකව සැලැසුම් කර තිබුණද, මේ සම්බන්ධයෙන් ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සිදු කිරීමේදී වර්තමාන මිල ගණන් ඉහළයාම සහ දෙපාර්තමේන්තු අවශ්‍යතා පුළුල්වීම හේතුවෙන් 2016 දෙසැම්බර් 31 දින වන විට ඒ සඳහා රු.මිලියන 98 ක් පමණ වැය කර තිබුණි. ඒ අනුව ප්‍රායෝගික තත්ත්වයන් සැලකිල්ලට ගෙන ක්‍රියාකාරී සැලැස්ම සංශෝධනය කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

(ii) 2016 වර්ෂයේ ක්‍රියාකාරී සැලැස්මට අනුව යන්ත්‍ර හා යන්ත්‍රෝපකරණ යටතේ Surge Protection of District Office වෙනුවෙන් රු.මිලියන 2.92 ක ප්‍රතිපාදන සලසා තිබුණද, දිස්ත්‍රික් කාර්යාල විසින් අන්තර්ජාලය හරහා සේවා ඉටු කිරීමට අවශ්‍ය යටිතල පහසුකම් ස්ථාපිත නොකිරීම නිසා අදාළ කාර්ය ඉටු කර නොතිබුණි.

3.10 මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු

2016 මැයි 12 දිනැති අංක 3/2016 දරන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ වක්‍රලේඛයේ 02 ඡේදය ප්‍රකාරව වාහන අසාධු ලේඛන ගත කිරීම සහ විරෝධතාවන් පරිගණක ගත කිරීම දෙපාර්තමේන්තුවේ අභ්‍යන්තර විගණන හා විමර්ශන අංශය විසින් සිදුකළ යුතු වුවත්, 2016 මැයි 12 දිනෙන් පසුව සිදුකරන ලද නියැදි පරීක්ෂාවලදී ඊට පටහැනිව ක්‍රියාකර තිබුණු අවස්ථා 17ක් අනාවරණය විය.

3.11 විසදා නොතිබුණු විගණන ඡේද

දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළව විගණකාධිපති වාර්තාවල ඇතුළත්ව තිබුණු විගණන ඡේදවලින් පෙන්වා දුන් ඌනතාවයන් සම්බන්ධයෙන් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිවැරදි කිරීම් සිදු කර නොතිබුණු ඡේදවලට යොමුව පහත දැක්වේ.

විගණකාධිපති වාර්තාවට යොමුව		යොමුගත විෂයය
වර්ෂය	ඡේද අංකය	
2014	5.9(අ) (vii) (viii)	කාර්යසාධනය
2014	5.10 (ඇ) (ඉ) (උ) (ඌ) (එ)	මතභේදයට තුඩුදෙන ගනුදෙනු
2014	5.11 (iv)	මූල්‍ය අක්‍රමිකතා ස්වරූපයේ ගනුදෙනු
2014	5.13 (අ)	කළමනාකරණ දුර්වලතා
2015	3.2 (ආ)	විගණන සාක්ෂි නොවීම
2015	3.7 (අ)	රජයේ නිලධාරීන්ට අත්තිකාරම් ගිණුම පිළිබඳව සැසඳුම් ප්‍රකාශය
2015	3.12 (ආ) (ඇ)	මතභේදයට තුඩුදෙන කරුණු
2015	3.13 (අ) (ඇ)	අවිධිමත් ගනුදෙනු
2015	3.17	මානව සම්පත් කළමනාකරණය

3.12 කළමනාකරණ දුර්වලතා

නියැදි විගණන පරීක්ෂණවලදී පහත සඳහන් දුර්වලතා නිරීක්ෂණය විය.

(අ) මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය සඳහා වූ කොන්ත්‍රාත්තුව 2009 මාර්තු 27 දින සිට බල පැවැත්වෙන පරිදි BOT පදනම යටතේ වර්ෂ 7 ක කාලයකට පෞද්ගලික කොන්ත්‍රාත්කරුවකු වෙත පවරා තිබුණි. කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම අනුව එහි කටයුතු 2016 මාර්තු 26 දින සිට නැවත දෙපාර්තමේන්තුවට පවරා ගත යුතුව තිබුණි. එහෙත් එසේ පවරා ගැනීමකින් තොරව අදාළ කොන්ත්‍රාත් කාලය 2018 මාර්තු 26 දින දක්වා අවස්ථා 2 කදී දීර්ඝ කර තිබුණි. මේ නිසා නවීන තාක්ෂණ ක්‍රමවේදයන්ගේ වර්ධනය තුළින් ඇතිවන පිරිවැය වාසිය පාරිභෝගිකයාට මෙන්ම දෙපාර්තමේන්තුවට ද අහිමි වී තිබුණි. මෙම ගිවිසුම යටතේ 2016 වර්ෂයේ රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය සඳහා පමණක් අදාළ කොන්ත්‍රාත්කරුට රු.මිලියන 968 ක් ගෙවා තිබුණි. වර්තමානයේ භාවිතා වන නව ස්මාට් රියදුරු බලපත්‍රය නිකුත් කිරීම වෙනුවට single Digital Transaction Card සමඟ ඒකාබද්ධ රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමට ඩිජිටල් යටිතල පහසුකම් අමාත්‍යාංශය විසින් යෝජනා ඉදිරිපත් කර ඇති හෙයින් එහි තීරණය ලැබෙන තෙක් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට නව රියදුරු බලපත්‍රයක් නිකුත් කිරීම සම්බන්ධව කටයුතු කිරීමට නොහැකි බව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල් විසින් විගණනය වෙත දන්වා තිබුණි.

- (ආ) දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි වාහනවලට අංක තහඩු මුද්‍රණයට අදාළ කොන්ත්‍රාත්තුව 2010 මැයි 01 දින සිට 2015 අප්‍රේල් 30 දින දක්වා පුද්ගලික කොන්ත්‍රාත් සමාගමකට පිරිනමා තිබුණි. නමුත් 2015 අප්‍රේල් 30 දිනෙන් පසුව නැවත මිල ගණනන් කැඳවා ඒ සඳහා නව කොන්ත්‍රාත්කරුවකු තෝරා ගත යුතුව තිබුණත්, එසේ නොකර පැරණි කොන්ත්‍රාත්කරුගේ සේවා කාලය 2017 ඔක්තෝබර් 31 දින දක්වා අවස්ථා 3 කදී පැරණි මිලටම දීර්ඝ කර තිබුණි. මේ නිසා නවීන තාක්ෂණ ක්‍රමවේදයන්ගේ වර්ධනය හේතුවෙන් අඩු මිලට අංක තහඩු මුද්‍රණය කරවා ගැනීමෙන් ඇතිවෙන පිරිවැය වාසිය ලබා ගැනීමේ අවස්ථාව පාරිභෝගිකයාට මෙන්ම දෙපාර්තමේන්තුවටද අහිමි වී තිබුණි. වර්තමාන කොන්ත්‍රාත්කරු අයකරන මිලට වඩා රු.300 ක් අඩුවෙන් අංක තහඩු මුද්‍රණයට වර්තමානයෙහි මිලගණන් ඉදිරිපත් වී තිබුණි.
- (ඇ) වාහන නව ලියාපදිංචියේ දී වාහනයේ සිලින්ඩර් ධාරිතාව හා ඉන්ධන වර්ගය අනුව සුබෝපභෝගී බදු අයකර ගන්නා අවස්ථාවලදී සහ ඊට අදාළ තොරතුරු පැහැදිලි නොවන අවස්ථාවලදී, ඒවා විසඳීමට තිබෙන ගෙවීම් වශයෙන් පරිගණක පද්ධතියට ඇතුළත් කරනු ලබයි. අවස්ථා 07 කදී මෙසේ විසඳීමට තිබෙන ගෙවීම් ලෙස පරිගණක පද්ධතියට දත්ත ඇතුළත් කර තිබුණ ද, සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානය වන විටත් ඒවා නිවැරදි කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.
- (ඈ) මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිගණක පද්ධතිය හා සම්බන්ධ රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ තොරතුරු සම්බන්ධතාවය මඟින් මෝටර් රථ නව ලියාපදිංචියට අදාළ දත්ත සෘජු ලෙස පරීක්ෂා කර ගත හැකි ආකාරයේ වැඩි දියුණු කළ තොරතුරු සම්බන්ධතාවයක් පවත්වාගෙන යායුතු බවට පාර්ලිමේන්තුවේ රාජ්‍ය ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් ලබා දී තිබුණු උපදෙස් පිළිපැද නොතිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඉ) නව රියදුරු බලපත්‍රයෙහි සවිකර ඇති අනුකලන පරිපථයෙහි (chip) බලපත්‍රය හිමි පුද්ගලයාගේ පෞද්ගලික තොරතුරු ඇතුළත් කරනු ලැබේ. බලපත්‍රයේ ගබඩා කර තිබෙන එම තොරතුරු කියවීමට මෙන්ම නව තොරතුරු මෙම අනුකලන පරිපථයට (chip) ඇතුළත් කිරීමට හැකි වන අයුරින් මෙම පහසුකම ලබා ගැනීම නිසා නව රියදුරු බලපත්‍රයක් මුද්‍රණය කිරීම සඳහා රු.1,340 ක පිරිවැයක් දැරීමට සිදු වී තිබුණි. නමුත් එම රියදුරු බලපත්‍රයේ දත්ත කියවීම සඳහා විශේෂිත වූ උපකරණයක් ලබා දිය යුතු වුවද, මෙම ව්‍යාපෘතිය ආරම්භ වී වර්ෂ 07 ක් ගත වී තිබුණත්, ඒ සඳහා අදාළ යන්ත්‍ර, ලබා ගැනීමට දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සමාලෝචිත වර්ෂය අවසන් වන විටත් ක්‍රියාකර නොතිබුණි. එම නිසා රියදුරු බලපත්‍ර සඳහා යොදා ඇති අනුකලන පරිපථය වෙනුවෙන් සිදු කර තිබුණු වියදම නිෂ්ඵල වී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඊ) රියදුරු බලපත්‍ර සඳහා අයදුම්කරුවන් ප්‍රායෝගික පරීක්ෂාවට පෙනී සිටීමෙන් පසුව ඔහු / ඇයගේ ප්‍රතිඵල පරිගණක පද්ධතියට ඇතුළත් කිරීමේ පහසුකම කුරුණෑගල දිස්ත්‍රික් කාර්යාල වෙත ලබා දී තිබුණ ද, විභාගය සමත් වූ දින සිට මාස 02 කට ආසන්න හෝ ඊට වැඩි කාලයක් ගතවන තෙක් අදාළ ප්‍රතිඵල පරිගණක පද්ධතියට ඇතුළත් කර නොතිබුණු අවස්ථා 18 ක් නියැදි විගණන පරීක්ෂාවේදී නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව විභාග ප්‍රතිඵල සම්බන්ධයෙන් කිසියම් අක්‍රමිකතාවක් සිදුවීමට ඉඩ කඩ ඇතැයි යන සැකය විගණයේදී බැහැර කළ නොහැකි විය.
- (උ) රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී අදාළ ලිඛිත පරීක්ෂණය සඳහා විභාග ප්‍රශ්න පත්‍ර සැකසීම, විභාග පැවැත්වීම, පිළිතුරු පත්‍ර පරීක්ෂාව, පිළිතුරු පරිගණක ගත කිරීම, පිළිතුරු පත්‍ර තබා ගැනීම සහ විභාග තහනම් කිරීම යන සියළු කටයුතු මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරු විසින් සිදු කර තිබුණි. එසේම රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී අදාළ පිළිතුරු පත්‍රවල අනුක්‍රමික අංක ක්‍රමයක් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් භාවිතා නොකිරීම නිසා ව්‍යාජ පිළිතුරු පත්‍ර ඇතුළත් කිරීමට හැකියාවක් පැවැතුණි. ඒ අනුව එහි අභ්‍යන්තර පාලනය දුර්වලවීම නිසා වැරදි හා අක්‍රමිකතා සිදු විය හැකි පරිසරයක් ගොඩනැගී තිබුණු බව නිරීක්ෂණය විය.
- (ඌ) 2015 මාර්තු 05 දිනැති අංක 2/2015 දරන කාර්යාල චක්‍රලේඛය අනුව රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී අවශ්‍ය විය හැකි වාචික පරීක්ෂණයක් සඳහා නිලධාරීන් 03 දෙනෙකුගෙන් යුතු

කමිටුවක් පත්කළ යුතු වුවද, එක් මෝටර් රථ පරීක්ෂකයකු විසින් පමණක් වාචික පරීක්ෂණය පවත්වා තිබූ අවස්ථා නිරීක්ෂණය විය.

- (එ) 2015 මාර්තු 05 දිනැති අංක 2/2015 දරන දෙපාර්තමේන්තුවේ චක්‍රලේඛයේ 4.6 ඡේදය ප්‍රකාරව රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී ලිඛිත පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීම සම්බන්ධයෙන් විභාග ප්‍රවේශ පත්‍රයේ අයදුම්කරුගේ අනන්‍යතාවය පිළිබඳව කිසිදු සටහනක් නොතිබිය යුතුව තිබුණත්, ප්‍රවේශ පත්‍රයේ අයදුම්කරුගේ නම හා ඡායාරූප ඇතුළත්ව තිබූ අතර එම චක්‍රලේඛයේම 3.5 ඡේදය ප්‍රකාරව අපේක්ෂකයා විභාග ශාලාවට ඇතුළත්වීමේ ප්‍රවේශ පත්‍රය අපේක්ෂකයා විසින් පිළිතුරු පත්‍රයට අමුණා එවිය යුතු බව සඳහන් කර තිබුණි. මෙම චක්‍රලේඛයට අනුව විභාග පැවැත්වීමේදී හා පිළිතුරු පත්‍රය පරීක්ෂාවේදී අපේක්ෂකයාගේ අනන්‍යතාව අදාළ පරීක්ෂක හඳුනා ගන්නා බැවින් විභාග පැවැත්වීමේ ක්‍රමවේදයේ විනිවිදභාවය පිළිබඳව විගණනයේ දී ගැටළුකාරී වී තිබුණි.
- (ඒ) අර්ධ සුබෝපබෝගී බදු අයවිය යුතු වාහනයකට අදාළ බදු මුදල මුල් ලියාපදිංචි අවස්ථාවේදී අය කර නොගැනීම නිසා ඉදිරි වර්ෂ හත තුළදී ලැබිය යුතු රු.240,000ක බදු ආදායමක් අහිමි වීමට ඉඩ ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

3.13 මානව සම්පත් කළමනාකරණය

අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව හා තර්ජන සේවක සංඛ්‍යාව

2016 දෙසැම්බර් 31 දිනට වූ සේවක සංඛ්‍යාව පිළිබඳ තත්ත්වය පහත පරිදි විය.

සේවක වර්ගය	අනුමත සේවක සංඛ්‍යාව	තර්ජන සේවක සංඛ්‍යාව	පුරප්පාඩු සංඛ්‍යාව	අතිරික්ත සංඛ්‍යාව
ජ්‍යෙෂ්ඨ මට්ටම	28	29	-	01
තෘතීයික මට්ටම	23	06	17	-
ද්විතීයික මට්ටම	796	730	66	-
ප්‍රාථමික මට්ටම	128	120	08	-
	----	----	---	----
එකතුව	975	885	91	01
	===	===	==	==

පහත සඳහන් නිරීක්ෂණය කරනු ලැබේ.

2012 දෙසැම්බර් 30 දිනැති අංක 05/2012 දරන දෙපාර්තමේන්තු චක්‍රලේඛයේ 06 ඡේදය ප්‍රකාරව දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් එක් සේවා ස්ථානයක වර්ෂ 05 ක් සේවය කළ පසු අනිවාර්යයෙන්ම වෙනත් සේවා ස්ථානයකට මාරු කළ යුතුව තිබුණි. එහෙත් දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් 63 දෙනෙකු එකම ස්ථානයේ වර්ෂ 10 කට වැඩි කාලයක් සේවය කරමින් පවතින බව විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.