

**Report of the
Committee on Public Finance**
on

- **Regulations under Section 71 read with Section 52 of the Colombo Port City Economic Commission Act, No. 11 of 2021** (Published in the Gazette Extraordinary No. 2475/28 of 13th February 2026)
- **Orders under Section 53 of the Colombo Port City Economic Commission Act, No. 11 of 2021** (Published in the Gazettes Extraordinary No. 2471/52, No. 2471/53, No. 2471/54 and No. 2471/55 of 16th January 2026)
- **Regulations under Section 237 read with Sections 21, 22, 23, 24 and 24A of the Motor Traffic Act (Chapter 203)** (Published in the Gazette Extraordinary No. 2470/14 of 05th January 2026)
- **Rescue, Rehabilitation and Insolvency (Corporate and Personal) Bill**

Presented to Parliament
by
Hon. (Dr.) Harsha de Silva
Chair of the Committee
Tuesday, the 05th May 2026

කාරක සභා වාර්තාව

රජයේ මුදල් පිළිබඳ කාරක සභාව 2026 අප්‍රේල් මස 21 සහ 28 වැනි දිනයන්හි දී පැවැත් වූ එහි රැස්වීම්වල දී පහත සඳහන් නියෝග, නියම සහ පනත් කෙටුම්පත සලකා බලන ලදී:

- 2021 අංක 11 දරන කොළඹ වරාය නගරය ආර්ථික කොමිෂන් සභාව පනතේ 52 වගන්තිය සමඟ කියවිය යුතු 71 වගන්තිය යටතේ නියෝග (2026 පෙබරවාරි 13 දිනැති අංක 2475/28 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද)
(2026 අප්‍රේල් 09 වැනි දින පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලදුව කාරක සභාවට යොමු කරන ලද)
- 2021 අංක 11 දරන කොළඹ වරාය නගරය ආර්ථික කොමිෂන් සභාව පනතේ 53 වගන්තිය යටතේ නියම (2026 ජනවාරි 16 දිනැති අංක 2471/52, අංක 2471/53, අංක 2471/54 සහ අංක 2471/55 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍ර වල පළ කරන ලද)
(2026 අප්‍රේල් 09 වැනි දින පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලදුව කාරක සභාවට යොමු කරන ලද)
- (203 අධිකාරය වූ) මෝටර් වාහන පනතේ 21, 22, 23, 24 සහ 24අ වගන්ති සමඟ කියවිය යුතු 237 වගන්තිය යටතේ නියෝග (2026 ජනවාරි 05 දිනැති අංක 2470/14 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද)
(2026 අප්‍රේල් 07 වැනි දින පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරන ලදුව කාරක සභාවට යොමු කරන ලද)

කාරක සභාව විසින් සලකා බැලූ දිනය: 2026 අප්‍රේල් මස 21 වේලාව: ප.ව. 02.00

- බේරා ගැනීම්, පුනරුත්ථාපන සහ වස්තූහංගත්ව (ආයතනික සහ පුද්ගලික) පනත් කෙටුම්පත

කාරක සභාව විසින් සලකා බැලූ දිනය: 2026 අප්‍රේල් මස 28 වේලාව: ප.ව. 02.00

පැමිණි රජයේ මුදල් පිළිබඳ කාරක සභා සභිකයන් (21.04.2026)

1. ගරු හර්ෂ ද සිල්වා මහතා (ආචාර්ය), පා.ම.,
2. ගරු චතුරංග අබේසිංහ මහතා, පා.ම.,
3. ගරු කොෂලයා ආරියරත්න මෙනෙවිය (ආචාර්ය), පා.ම.,
4. ගරු රවී කරුණානායක මහතා, පා.ම.,
5. ගරු නිමල් පලිභේන මහතා, පා.ම.,
6. ගරු නීතිඥ විත්‍රාල් ප්‍රනාන්දු මහතා, පා.ම.,
7. ගරු විජේසිරි බස්නායක මහතා, පා.ම.,
8. ගරු සුනිල් රාජපක්ෂ මහතා, පා.ම.,

පැමිණි රජයේ මුදල් පිළිබඳ කාරක සභා සභිකයන් (28.04.2026)

1. ගරු (ආචාර්ය) හර්ෂ ද සිල්වා මහතා, පා.ම.,
2. ගරු චතුරංග අබේසිංහ මහතා, පා.ම.,
3. ගරු නීතිඥ රවුෆ් හකීම් මහතා, පා.ම.,
4. ගරු රවී කරුණානායක මහතා, පා.ම.,
5. ගරු හර්ෂණ රාජකරුණා මහතා, පා.ම.,
6. ගරු නීතිඥ ලක්මාලි හේමචන්ද්‍ර මෙනෙවිය, පා.ම.,

- 2021 අංක 11 දරන කොළඹ වරාය නගරය ආර්ථික කොමිෂන් සභාව පනතේ 52 වගන්තිය සමඟ කියවිය යුතු 71 වගන්තිය යටතේ නියෝග (2026 පෙබරවාරි 13 දිනැති අංක 2475/28 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද)

හැඳින්වීම

පසුබිම

අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින්, 2021 ජූලි මස 9 වන දින අංක 24/1314/631/033 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මගින්, තීරු බදු රහිත සාප්පු සංකීර්ණ මෙහෙයුම් ක්‍රමෝපාය වැදගත්කමක් ඇති ව්‍යාපාරයක් ලෙස නම් කිරීම සඳහා අනුමතය ලබා දෙන ලදී.

මෙම අනුමතයට අනුව, කොළඹ වරාය නගරය ආර්ථික කොමිෂන් සභාව (CPCEC) විසින්, ශ්‍රී ලංකා රේගුව සහ ආගමන හා විගමන දෙපාර්තමේන්තුව විමසා, තීරු බදු රහිත මෙහෙයුම් පාලනය කරන නියාමන රාමුව පිළිබඳ සම්පූර්ණ සමාලෝචනයක් සිදු කරනු ලැබී ය. ඒ අනුව, 2021 අංක 11 දරන කොළඹ වරාය නගරය ආර්ථික කොමිෂන් සභාව පනතේ 52 වන වගන්තිය සමග කියවිය යුතු එච් II වන කොටසේ 5(උ) වන වගන්තිය සහ 71 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව, 2024 අප්‍රේල් 22 වන දින අංක 2381/24 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රය යටතේ නියෝග ප්‍රකාශයට පත්කරන ලදී.

ක්‍රමවේදයේ අඛණ්ඩතාවය සහ නියාමන අනුකූලතාව වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා, තීරු බදු රහිත සත්‍යාපනය කිරීමේ පද්ධතිය (DFVS) නිර්මාණය කර ආගමන හා විගමන දෙපාර්තමේන්තුව සමග ඒකාබද්ධ කරන ලද අතර එම දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එම පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ හැකියාව තහවුරු කර ඇත. ශ්‍රී ලංකා රේගුව විසින් අදාළ ගැසට් විධි විධාන සමග එහි අනුකූලතාව තහවුරු කර ඇති අතර, ශ්‍රී ලංකා පරිගණක හදිසි ප්‍රතිචාර ඒකකය (SLCERT) විසින් ස්වාධීන තොරතුරු තාක්ෂණ ආරක්ෂණ විගණනයක් පවත්වා එම පද්ධතියේ ශක්තිමත් බව සහ ආරක්ෂාව තහවුරු කර ඇත.

එක් අවුරුද්දක වාණිජ මෙහෙයුම් වලින් පසුව, පවත්නා නියාමන රාමුවේ ආර්ථික, සමාජයීය සහ මෙහෙයුම් හා සම්බන්ධ බලපෑම් තක්සේරු කිරීම සඳහා පරිපූර්ණ සමාලෝචනයක් සිදු කරන ලදී. එම සමාලෝචනය මගින්, ප්‍රධාන බාධක, විශේෂයෙන්ම පැමිණෙන මගීන්ගේ වියදම් කිරීම සම්බන්ධයෙන් ඇති බාධාවන් හඳුනාගෙන ඇත. කලින් පළ කළ නියෝග යටතේ, ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන මගීන්ට අවුරුද්දකට ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි පළමු වන දිනයේ (FDOA) සිට දින හතරක් (04) ඇතුළත එක් වාරයක් සඳහා පමණක් පැමිණීමට අවසර ලබා දී තිබූ අතර, එය, දේශීය තීරු බදු රහිත වෙළඳ සැල්වල දී වියදම් කිරීම අඩු කර විදේශීය තීරු බදු රහිත වෙළඳ සැල්වලින් මිල දී ගැනීම් පුර්වර්ධනය කිරීමට හේතු විය.

කොළඹ වරාය නගරයේ තීරු බදු රහිත මෙහෙයුම් වලින් ලැබෙන රජයේ ආදායම 2024 සැප්තැම්බර් මස ඇමරිකානු ඩොලර් 22,021 සිට 2025 අගෝස්තු මස වන විට ඇමරිකානු ඩොලර් 77,898 ක් දක්වා ඉහළ ගොස් ඇති අතර ඒ අනුව රාජ්‍ය භාග ආදායමේ අඛණ්ඩ වර්ධනයක් සිදුව ඇති බව මෙහෙයුම් පිළිබඳ දත්ත මගින් තවදුරටත් පෙන්වනු ලබයි. පැමිණෙන මගීන්ට සාපේක්ෂව (එක් මගියෙකු විසින් ආසන්න වශයෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් 140ක්) පිටව යන මගීන් විසින් (එක් මගියෙකු විසින් ආසන්න වශයෙන් ඇමරිකානු ඩොලර් 300 ක්) වඩා වැඩි මුදලක් වියදම් කර ඇති බව නිරීක්ෂණ කරන ලද ආදායම් වර්ධනය මගින් පිළිබිඹු වේ.

මෙම ප්‍රතිඵල සැලකිල්ලට ගෙන, CPCEC විසින්, ජාත්‍යන්තර වශයෙන් හොඳම ක්‍රම වේද වලට අනුකූලව මෙහෙයුම් ආශ්‍රිත නමාශීලී බව වැඩි කර, දේශීය තීරු බදු රහිත වෙළඳ සැල්වල දී වියදම් කිරීම පුර්වර්ධනය කර සමස්ත පාරිභෝගික අත්දැකීම් වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා සංශෝධන සිදු කිරීමට ඉලක්ක කර ඇත.

සංශෝධන සහ සාධාරණීකරණය

පැමිණෙන මගීන් සඳහා දැනට පවතින ඇමරිකානු ඩොලර් 2,000 ක තීරු බදු රහිත දීමනාව නොවෙනස්ව තැබීම මගින් ශ්‍රී ලංකාව තුළ වියදම් කිරීමට උනන්දු කරවීම, විශේෂයෙන්ම ගමන් කිරීමේ මහන්සිය සහ පැමිණීමේ පර්යන්තවල පවතින තදබදය සලකා බලා පහසු සහ කාර්යක්ෂම සාප්පු අත්දැකීමක් ලබා දීම සහ දළ තීරු බදු රහිත වෙළඳාම් සඳහා අදාළ වන 7% ක රාජ්‍ය භාගය මගින් රජයේ ආදායම වැඩි කිරීම සහ විදේශයන්හි එවැනි වියදම් වැළැක්වීම අරමුණු කරගෙන ඇත.

CPCEC මගින් පහත දැක්වෙන පරිදි නියෝග සංශෝධනය කර 2026.02.13 දිනැති අංක 2475/28 දරණ අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කර ඇත;

විස්තර	නියෝගය සංශෝධනය කිරීමට පෙර	නියෝගය සංශෝධනය කිරීමෙන් පසු
දීමනාව ආරම්භ වීම	ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි පළමුවන දිනයේ (FDOA) සිට දින 4 ක් ඇතුළත	පිවිසුම් ලියාපදිංචි කිරීමෙන් පසුව, ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි පළමුවන දිනයේ (FDOA) සිට දින 4 ක් ඇතුළත
දීමනාවේ වලංගු කාල සීමාව	ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි පළමුවන දිනයේ (FDOA) සිට වාර්ෂික දීමනාව	දීමනාවන් ආරම්භ වීමේ දින සිට අවුරුද්දක්
මිල දී ගැනීමේ කාල සීමාව	ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි පළමුවන දිනයේ (FDOA) සිට දින 4 ක් ඇතුළත එක් වාරයක්	එක් එක් විදේශ සංචාරයට අදාළව, ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි පළමු වන දිනයේ (FDOA) සිට දින 4 ක් ඇතුළත
පැමිණිය හැකි වාර ගණන (මිල දී ගැනීමේ කාල සීමාව තුළ)	ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණි පළමුවන දිනයේ (FDOA) සිට දින 4 ක් ඇතුළත වාර්ෂිකව එක් වාරයක්	විදේශ සංචාරයකින් පසුව ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණීමේ එක් එක් අවස්ථාවට අදාළව, දින 4 ක මිල දී ගැනීමේ කාල සීමාව ඇතුළත පැමිණීමේ වාර දෙකක්

මෙම සංශෝධන වසර දෙකක (02) කාල සීමාවක් සඳහා හඳුන්වා දී ඇති අතර, එම කාල සීමාව අවසන් වීමෙන් පසුව එහි එලදායි බව සහ ආර්ථික බලපෑම තක්සේරු කර සංශෝධන අවශ්‍ය වේ නම් ඒවා යෝජනා කිරීම සඳහා පරිපූර්ණ සමාලෝචනයක් සිදු කරනු ලැබේ.

කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණ

කාරක සභාව විසින් පහත කරුණු පිළිබඳව නිරීක්ෂණය කළා ය.

- ගුවන් තොටුපළ පිහිටි බදු රහිත (duty-free) පහසුකම් භාවිතා කිරීමේ දී සැලකිය යුතු විෂමතාවයක් පවතින අතර, ලියාපදිංචි සුදුසුකම් ලත් මගීන් සංඛ්‍යාව ඉහළ වුවද, සැබෑ භාවිතයේ පැහැදිලි අසමතුලිතතාවයක් පවතී. මන්දයත් පැමිණෙන මගීන් සංඛ්‍යාව පිටව යන මගීන්ට වඩා සැලකිය යුතු ලෙස වැඩි වන අතර, පිටව යන බදු රහිත මිලදී ගන්නන් සමස්ත මිලදී ගන්නන් නියෝජනය කරනුයේ අවම ප්‍රතිශතයක් පමණි. වාර්ෂික බදු රහිත දීමනාව, විශේෂයෙන්ම පැමිණෙන මගීන් විසින් ප්‍රමාණවත් ලෙස ප්‍රයෝජනයට නොගන්නා බවත්, පිටව යන මගීන්ට සාපේක්ෂව ඔවුන්ගේ සාමාන්‍ය වියදම අඩු මට්ටමක පවතින බවත් ඉන් වැඩිදුරටත් නිරීක්ෂණය වූ අතර, එයින් අනුමත ප්‍රතිලාභ සහ සැබෑ වියදම් රටාව අතර පරතරයක් පවතින බව පෙන්වුම් කරයි.
- මීට පෙර වසරකට එක් බදු රහිත සංචාරයකට පමණක් සීමා කර තිබූ නියාමන සීමාවන් මෙම අවම භාවිතයට හේතු විය. මෙම ගැටලුව විසඳීමට සහ බදු රහිත දීමනාව සමස්තයක් ලෙස ප්‍රයෝජනයට ගැනීම වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා නව නියාමන පියවර හඳුන්වා දෙන ලදී.
- ගුවන් තොටුපළ පිහිටි බදු රහිත අලෙවිසැල්වල තත්වයෙන් උසස් ඉහළ පෙළේ (high-end) නිෂ්පාදන සීමිත වීම සහ කලාපීය බදු රහිත මධ්‍යස්ථානවලට වඩා මිල ගණන් වැඩි බවට පවතින මතය හේතුවෙන් වෙළඳපල තරඟකාරීත්වය සීමා වී තිබිය හැකි අතර, එය පාරිභෝගික ආකර්ෂණයට අහිතකර ලෙස බලපා ඇත.
- බදු රහිත මෙහෙයුම්වල ආදායම් ව්‍යුහයේ වෙනස්කම් පවතින අතර, විශේෂයෙන් වරාය නගරයේ ආයතන සම්බන්ධයෙන් මහා භාණ්ඩාගාරයට ඉහළ රාජ්‍ය භාග (royalties) හිමි වන අතරම, ක්‍රියාකරුවන් බදු නිදහස් කිරීම සහ නගර සංවර්ධකයින් සමඟ විකල්ප බදු ගිවිසුම් හරහා ප්‍රතිලාභ ලබයි.

කාරක සභාවේ නිර්දේශ

කරුණු සලකා බැලීමෙන් පසුව කාරක සභාව විසින් පහත නිර්දේශය ඉදිරිපත් කළා ය.

- කලාපීය බදු රහිත මධ්‍යස්ථාන සමඟ සාර්ථකව තරඟ කිරීමට සහ ප්‍රමාණවත් ලෙස ප්‍රයෝජනයට නොගත් පිටතට යන මගී කොටස් ආකර්ෂණය කර ගැනීමට හැකි වන පරිදි, බදු රහිත ක්‍රියාකරුවන් තරඟකාරී මිල ගණන් පවත්වා ගැනීම සහ පුළුල් නිෂ්පාදන පරාසයක් ලබා දීම කොමිෂන් සභාව විසින් සහතික කළ යුතුය.
- 2021 අංක 11 දරන කොළඹ වරාය නගරය ආර්ථික කොමිෂන් සභාව පනතේ 53 වගන්තිය යටතේ නියම 2026 ජනවාරි 16 දිනැති අංක 2471/52, අංක 2471/53, අංක 2471/54 සහ අංක 2471/55 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍ර වල පළ කරන ලද)

හැඳින්වීම

පසුබිම

2021 අංක 11 දරන කොළඹ වරාය නගරය ආර්ථික කොමිෂන් සභාව පනතේ විධිවිධාන යටතේ අස්ථිතය කිහිපයක් ක්‍රමෝපාය වැදගත්කමක් ඇති ප්‍රාථමික ව්‍යාපාර ලෙස නම් කරනු ලැබූ අතර 1971 අංක 45 දරණ කම්කරුවන්ගේ රක්ෂාව අවසන් කිරීමේ (විශේෂ විධිවිධාන) පනත සහ වෙනත් මූල්‍ය සහ නියාමන ආඥා පනතේ ඇතුළු විශේෂිත යටතේ නිදහස් කිරීම සහ දිරි ගැන්වීම් ප්‍රදානය කරමින් ගැසට් පත්‍රයේ නියමයන් පළ කරන ලදී.

මෙම ගැසට් නියමයන් පළ කිරීමෙන් පසුව, එකී ගැසට් නියමයන් යටතේ ප්‍රදානය කරන ලද නිදහස් කිරීම්වල ස්වභාවය, විශේෂයෙන්ම අංක 2445/2, 2445/3, 2445/4 සහ 2445/5 යන ගැසට් පත්‍රවල නියමයන් සම්බන්ධයෙන්, අභියෝගයට ලක් කරමින් රිටි අයදුම්පතක් (අභියාචනාධිකරණ (රිට්) අයදුම්පත් අංක 875/2025 යටතේ) යොමු කරන ලදී.

අභියාචනාධිකරණයේ නඩු කටයුතු

මෙම කරුණ 2025 ඔක්තෝබර් මස 27 වන දින අභියාචනාධිකරණයේ විමසූ අතර අභියෝගයට ලක් කළ කොටස් සංශෝධනය කර අදාළ තොරතුරු තීරණ වලට අනුකූලව නැවත පළ කරන තෙක් එකී අදාළ ගැසට් නියමයන්ට අනුව කටයුතු කිරීම සිදු නොකරන බවට නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අධිකරණය වෙත ප්‍රතිඥාවක් ලබා දෙන ලදී.

දැනට පවත්නා ගැසට් නියමයන්හි හඳුනාගත් ගැටලු

හඳුනාගත් මූලික තෛතික ගැටලු නියමයන්හි භාවිතා කළ නිදහස් කිරීම් පිළිබඳ යෙදුමේ, විශේෂයෙන්ම පහත දැක්වෙන වචනවල, පරාසය සම්බන්ධ වේ:

" මේ පනතේ සියලු විධිවිධාන වලින් නිදහස් කිරීම් "

විශේෂයෙන්ම, කම්කරුවන්ගේ රක්ෂාව අවසන් කිරීමේ පනත (TEWA) සම්බන්ධයෙන් වන විට දී, නිදහස් කිරීම් පහත දැක්වෙන විධිවිධාන වලට නිශ්චිතවම සහ ප්‍රකාශිතවම සීමා විය යුතු බවට උපදෙස් දෙන ලදී:

- 2 වන වගන්තිය
- 11 වන වගන්තිය
- 12 වන වගන්තිය

මුදල් අමාත්‍යාංශය සමඟ සම්බන්ධ වීම

නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ සාකච්ඡා පැවැත්වීමෙන් පසුව, කොළඹ වරාය නගරය ආර්ථික කොමිෂන් සභාව විසින් 2025 ඔක්තෝබර් මස මුදල්, ක්‍රම සම්පාදන සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය වෙත පහත කාරණා සම්බන්ධයෙන් නිල වශයෙන් දැනුම් දෙන ලදී.

- අදාළ ගැසට් නියමයන් සංශෝධනය කිරීමට අවශ්‍ය බව තහවුරු කිරීම;
- නිදහස් කිරීම් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රතිශෝධිත සහ තෛතික වශයෙන් අනුකූල වන වචන යෝජනා
- කිරීම; සහ
- සංශෝධිත නියමයන් නැවත නිකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් එකඟත්වය සහ මාර්ගෝපදේශ ලබා ගැනීම.

අවශ්‍ය සංශෝධන සිදු කරන ලෙස සහ යෝජිත වචන භාවිතා කරමින් ඊට අනුකූලව නියමයන් නැවත ගැසට් කිරීම සිදු කරන ලෙස මුදල් අමාත්‍යාංශය විසින්, එහි තෛතික කටයුතු සහ ආයතනික කටයුතු අංශ හරහා, කොමිෂන් සභාවෙන් නිල වශයෙන් ඉල්ලීමක් කළ අතර අධිකරණය වෙත ප්‍රතිඥාවක් ලබා දෙන ලදී.

නැවත ගැසට් කිරීමේ තාර්කික පදනම

ඒ අනුව, ව්‍යවස්ථානුකූල, ව්‍යවස්ථාපිත සහ අධිකරණමය අවශ්‍යතාවයන්ට අනුකූලව කටයුතු කිරීම සහතික කිරීම පිණිස, පහත දැක්වෙන හේතු මත ක්‍රමෝපාය වැදගත්කමක් ඇති ප්‍රාථමික ව්‍යාපාර නැවත ගැසට් කිරීමට අවශ්‍යව ඇත.

1. අභියාචනාධිකරණය බැඳී පවතින ප්‍රතිඥාවකට අනුකූලව කටයුතු කිරීම.
2. නීතිපති දෙපාර්තමේන්තුවේ විධාන සහ උපදෙස්
3. නිදහස් කිරීම් පිළිබඳ පරාසය වැඩි කරමින් යොදාගෙන ඇති වචන නිවැරදි කිරීම.

නැවත ගැසට් කිරීම මගින් සැලකිල්ලට ගන්නා ලද ව්‍යාපාරවල ක්‍රමෝපාය වැදගත්කම ඉවත් කිරීම, බලතල අඩු කිරීම හෝ නැවත සලකා බැලීම හෝ රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්ති වල වෙනසක් සිදු කරන බවට ඉභියක් ලබාදීම සිදු නොකරන බව අවධාරණය කිරීම වැදගත් ය. එය හුදෙක්ම, යහපාලනය සහ නීතියේ ආධිපත්‍ය උදෙසා සිදු කරන ලද තාක්ෂණික සහ තෛතික නිවැරදි කිරීමේ කාර්යයක් වේ.

කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණ

කාරක සභාව විසින් පහත කරුණු පිළිබඳව නිරීක්ෂණය කළා ය.

- උපායමාර්ගික වැදගත්කමකින් යුත් ප්‍රාථමික ව්‍යාපාර හතරක් නැවත ගැසට් කිරීමට සිදු වූයේ අභියාචනාධිකරණ නඩුවක් සහ 1971 අංක 45 දරන කම්කරුවන්ගේ රක්ෂාව අවසන් කිරීමේ පනතෙන් පූර්ණ නිදහස් කිරීම වෙනුවට විශේෂිත වගන්තිවලින් පමණක් නිදහස් කිරීම සඳහා නීතිපතිවරයා විසින් ලබා දුන් ප්‍රතිඥාව හේතුවෙනි.
- මෙම සංශෝධන මගින් සේවය අවසන් කිරීමේ පදනම සහ කම්කරු කොමසාරිස් ජනරාල්වරයාගේ පරිපාලන බලතලවලට අදාළ 1971 අංක 45 දරන කම්කරුවන්ගේ රක්ෂාව අවසන් කිරීමේ පනතේ 02, 11 සහ 12 වගන්තිවලින් නිදහස් කිරීම් ලබා දේ.
- මෙම තාක්ෂණික සංශෝධන තිබියදීත්, කම්කරු කොමසාරිස් ජනරාල්වරයාගේ පූර්ව අනුමැතියකින් තොරව ගිවිසුම්ගත කොන්දේසිවලට අනුකූලව සේවය අවසන් කිරීමට සේවා යෝජකයන්ට ඉඩ සලසමින් මුල් ප්‍රතිපත්තිය අරමුණ නොවෙනස්ව පවතී.
- මෑත කාලීන සංශෝධනයක් හරහා නැවත හඳුන්වා දුන් වරාය නගර සේවකයින් සඳහා වන 36% ක උපයන විට ගෙවීමේ (PAYE) බද්ද, ජාත්‍යන්තර ව්‍යාපාර ආකර්ෂණය කර ගැනීමට පවතින සැලකිය යුතු බාධාවක් ලෙස සැලකේ.

කාරක සභාවේ නිර්දේශ

කරුණු සලකා බැලීමෙන් පසුව කාරක සභාව විසින් පහත නිර්දේශ ඉදිරිපත් කළා ය.

- ආයෝජකයින් සඳහා ස්ථාවර සහ පුරෝකථනය කළ හැකි නීතිමය රාමුවක් සහතික කරමින්, අදාළ නිදහස් කිරීම්වල අනුකූලතාවය ඇතුළුව සියලුම ව්‍යාපාරික සේවා ආයතන හරහා ක්‍රමවත් ඒකාකාරී කම්කරු නියාමන විධිවිධානයක් ස්ථාපිත කිරීම සඳහා මුදල්, ක්‍රමසම්පාදන සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය සමඟ කරගෙන යනු ලබන කටයුතු කොමිෂන් සභාව විසින් අවසන් කළ යුතුය.
 - වරාය නගරය විදේශීය ව්‍යාපාරික ගමනාන්තයක් ලෙස ආකර්ෂණීය බව වැඩි දියුණු කිරීමේ අරමුණින්, වරාය නගර මෙහෙයුම් සඳහා අදාළ වන පවතින සේවක බදු රාමුව සමාලෝචනය කරන ලෙස කොමිෂන් සභාව රජයෙන් නිල වශයෙන් ඉල්ලා සිටිය යුතුය.
 - සියලුම වරාය නගර ආයතන ඔවුන්ගේ වාර්ෂික වාර්තාකරණ බැඳීම් හරහා උපරිම ප්‍රතිලාභී අයිතිය (Ultimate Beneficial Ownership) පිළිබඳ තොරතුරු හෙළිදරව් කිරීමට අවශ්‍ය වන පරිදි අවශ්‍ය නියාමන සංශෝධන සම්පාදනය කිරීම කොමිෂන් සභාව විසින් කඩිනම් කළ යුතුය.
- (203 අධිකාරය වූ) මෝටර් වාහන පනතේ 21, 22, 23, 24 සහ 24අ වගන්ති සමඟ කියවිය යුතු 237 වගන්තිය යටතේ නියෝග (2026 ජනවාරි 05 දිනැති අංක 2470/14 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද)

හැඳින්වීම

මෝටර් වාහන පනතේ ප්‍රතිපාදන වලට අනුකූලව මෝටර් වාහන සඳහා අංක තහඩු නිකුත් කිරීම සම්බන්ධ ප්‍රතිපාදන සැලසීම හා ගාස්තු නියම කිරීමේ බලය ප්‍රවාහන විෂයභාර අමාත්‍යවරයා සතු වේ. ඒ අනුව අංක තහඩු නිකුත් කිරීම හා සම්බන්ධ ප්‍රතිපාදන සහ අංක තහඩු නිකුත් කිරීමේදී අය කළ යුතු ගාස්තු නියම කිරීම 2023.10.05 දිනැති හා අංක 2352/29 දරණ අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද නියෝග මඟින් අවසන් වරට සංශෝධනය කරනු ලැබූ 1952 පෙබරවාරි මස 27 වන දින අංක 10, 360 දරණ අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළකර ඇති 1951 මෝටර් වාහන (විවිධ) නියෝග මඟින් ප්‍රකාශයට පත් කොට ඇත.

සංශෝධිත එම නියෝගවල 4 වන උපලේඛනයේ 14, 16, 18, 20, 22 දරණ අයිතම මඟින් මෝටර් සයිකල්, මෝටර් ට්‍රයිසිකල් සහ මෝටර් ට්‍රයිසිකල් වෑන් රථ හැර වෙනත් සියලු මෝටර් වාහන සඳහා නිකුත් කරනු ලබන අංක වලින් ඉදිරියට; අංක 10,000 ක් දක්වා විශේෂ අංක වෙන් කිරීම සඳහා රු.100,000/- ක්ද, අංක 20,000 ක් දක්වා විශේෂ අංක වෙන් කිරීම සඳහා රු. 200,000/-ක්ද, අංක 30,000/-දක්වා විශේෂ අංක වෙන් කිරීම සඳහා රු.300,000/- ක්ද, අංක 40,000 ක් දක්වා විශේෂ අංක වෙන් කිරීම සඳහා රු.400,000/- ක් ද, අංක 50,000 ක් දක්වා විශේෂ අංක වෙන් කිරීම සඳහා රු.500,000/- ක්ද වශයෙන් ගාස්තු නියම කර ඇත.

එම නියෝග මඟින් ආවරණය වී නොමැති, මෝටර් සයිකල්, මෝටර් ට්‍රයිසිකල් සහ මෝටර් ට්‍රයිසිකල් වෑන් රථ හැර වෙනත් සියලුම මෝටර් වාහන සඳහා නිකුත් කරනු ලබන අංක වලින් ඉදිරියට අංක 50,000 න් ඉහළ සිට 100,000 ක් දක්වා විශේෂ අංක වෙන් කිරීමට හා එක් අංකයක් වෙනුවෙන් රු.1,000,000 ක මුදල් අය කිරීමට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර ඇති අතර එසේ විශේෂ අංක නිකුත් කිරීම මඟින් 2023, 2024 සහ 2025 වර්ෂ වල රු.319,000,000/- පමණ ආදායමක් උත්පාදනය වී ඇත.

එබැවින් එලෙස විශේෂ අංක නිකුත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ප්‍රතිපාදන සැලසීම සඳහා වරින්වර සංශෝධිත 1951 මෝටර් වාහන (විවිධ) නියෝග වල 4 වන උපලේඛනයේ 24 වන අයිතමය ලෙස නව අයිතමයක් ඇතුළත් කරමින් අංක 2470/14 හා 2026.01.05 දිනැති රජයේ අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළකරන ලද සංශෝධන නියෝග ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද අතර එම නියෝග පාර්ලිමේන්තුවේ අනුමැතිය සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇත.

කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණ

කාරක සභාව විසින් පහත කරුණු පිළිබඳව නිරීක්ෂණය කළා ය.

- විශේෂ වාහන අංක වෙන් කිරීම සඳහා ගාස්තුවක් හඳුන්වා දීම මෝටර් වාහන ගමනාගමන දෙපාර්තමේන්තුවේ ආදායම වැඩි කිරීම අරමුණු කරගත් අතර, එතැන් සිට එහි සමස්ත ආදායම් පදනම ශක්තිමත් වී ඇති අතර අදාළ කාල සීමාව තුළ රජයේ ආදායමට මෙම යාන්ත්‍රණයෙන් ලැබෙන එකතු කිරීම් සැලකිය යුතු ලෙස දායක වී ඇත. කෙසේ වෙතත්, ඇතැම් ගාස්තු යම් කාල සීමාවක් සඳහා නිසි නීතිමය අධිකාරියකින් තොරව එකතු කර තිබුණි.
- වාහන අංක තහඩු නිකුත් කිරීමේ අධික අතපසුව මහජනතාවට දැඩි අපහසුතාවයක් ඇති කර ඇති අතර එය සම්මත නොවන තාවකාලික විසඳුම් භාවිතයට මග පාදා ඇත.

- මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව තුළ පවතින පද්ධති යල් පැන ගොස් ඇති අතර, පවතින ඩිජිටල්කරණ ප්‍රයත්නයන් මධ්‍යයේ වුවද අඛණ්ඩව අතින් සිදු කරනු ලබන ලේඛනගත කිරීම් මත යැපීම හේතුවෙන් ක්‍රියාවලීන් අකාර්යක්ෂම වීම සහ පුනරාවර්තනය වීම සිදු වේ.
- ප්‍රසම්පාදන සැලසුම් කිරීමේ සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේ අඩුපාඩු සේවා සැපයීමේ දිගු ප්‍රමාදයන්ට දායක වී ඇත.
- ඇතැම් අපේක්ෂිත ආරක්ෂිත අංගයන් ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක කර නොමැති වීම සහ ඒවා නිසි ලෙස භාවිතා කිරීම සඳහා අවශ්‍ය අදාළ බලාත්මක කිරීමේ යටිතල පහසුකම් ස්ථාපිත කර නොතිබීම හේතුවෙන් අංක තහඩුවලින් පළාත් හඳුනාගැනීමේ අක්ෂර ඉවත් කර ඇත.

කාරක සභාවේ නිර්දේශ

කරුණු සලකා බැලීමෙන් පසුව කාරක සභාව විසින් පහත නිර්දේශ ඉදිරිපත් කළා ය.

- ප්‍රසම්පාදන තීරණ පිළිබඳ විනිවිදභාවය සහ දැනුවත් අධීක්ෂණය පහසු කිරීම සඳහා, පෙර සැපයුම්කරුගේ සහ වත්මන් සැපයුම්කරුගේ පිරිවැය ව්‍යුහය පැහැදිලිව දක්වන වාහන අංක තහඩු පිරිවැය පිළිබඳ සවිස්තරාත්මක සංසන්දනාත්මක වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කළ යුතුය.
- මුදලේ වටිනාකම සහ තාක්ෂණික සාධාරණීකරණය තක්සේරු කිරීමට කාරක සභාවට හැකි වන පරිදි, අදාළ කාලසීමාව සඳහා ගුවන් විදුලි සංඛ්‍යාත හඳුනාගැනීමේ (RFID) තාක්ෂණය ඇතුළත් කිරීම හේතුවෙන් එක් අංක තහඩුවකට වැය වූ අමතර පිරිවැය සංරචක පිළිබඳ සවිස්තරාත්මක තොරතුරු සැපයිය යුතුය.
- විද්‍යුත් වාහන (EV) බැටරිවල ගුණාත්මකභාවය, ආරක්ෂාව සහ බැහැර කිරීමේ යාන්ත්‍රණයන් සම්බන්ධ ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් පරීක්ෂා කළ යුතු අතර මෙම අංශයේ අනාගත නියාමන සංවර්ධනය සඳහා ඒ පිළිබඳ ව්‍යුහගත වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කළ යුතුය.
- බැටරි ජීවන චක්‍රය, තත්ත්ව සහතිකය සහ අවම පාරිසරික හා ආරක්ෂණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූල වීම නිරීක්ෂණය කිරීමේ යාන්ත්‍රණයන් ඇතුළුව, විද්‍යුත් වාහන සඳහා “බැටරි ගමන් බලපත්‍ර” (battery passports) හඳුන්වා දීමේ ශක්‍යතා වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කළ යුතුය.

- බේරා ගැනීම්, පුනරුත්ථාපන සහ වස්තූහංගත්ව (ආයතනික සහ පුද්ගලික) පනත් කෙටුම්පත

හැඳින්වීම

බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ ඵලදායී නෛතික රාමුවක අරමුණු

බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ නීති මඟින්, මූල්‍ය දුෂ්කරතා සහිතව කටයුතු කිරීමේ දී, ආර්ථික වශයෙන් කාර්යක්ෂම, සාධාරණ සහ ක්‍රමානුකූල ආකාරයේ ව්‍යුහගත රාමුවක් සපයයි. පීඩාවට පත්ව ඇති නමුත්, මූලික වශයෙන් ශක්‍ය සමාගම් බේරා ගැනීමට උපකාරී වන ක්‍රියා පටිපාටි මෙම රාමුවට ඇතුළත් වේ. තව ද, බංකොලොත් සමාගම් වලට ඉක්මනින් වෙළඳපොළෙන් පිටවිය හැකි බව සහතික කිරීමට උපකාරී වන ක්‍රියා පටිපාටිද, එමඟින් සම්පත් වඩාත් ඵලදායී භාවිතයන් සඳහා නැවත උපයෝගී කර ගැනීම මෙන්ම පාරිභෝගිකයන්ට සහ ව්‍යවසායකයන්ට තමන්ගේ වරදකින් පරිබාහිරව ඇති විය හැකි මූල්‍ය අර්බුද වලින් (උදාහරණයක් ලෙස දිව්වා සුළු කුණාටුව) ගොඩ ඒමට උපකාර කිරීමේ ක්‍රියාපටිපාටි ද මීට ඇතුළත් වේ.

ඵලදායී සහ හොඳම භාවිතයේ නෛතික රාමුවක් මඟින් සමස්ථ ව්‍යාපාර චක්‍රය පුරා ව්‍යවසායකත්වය, ණය සඳහා ප්‍රවේශය, ඵලදායීතාව සහ මූල්‍ය ස්ථාවරත්වය සඳහා සහාය වන අතර එමඟින් ආර්ථික සංවර්ධනයට ද දායකත්වය සලසයි. ලෝක බැංකුවේ ප්‍රකාශනයක් වන "The Economic Impacts of Insolvency Regimes" සමාලෝචනය කරන ලද සාක්ෂි වලින් පෙනී යන්නේ, පුරෝකථනය කළ හැකි සහ මනාව ක්‍රියාත්මක වන බුන්වත්භාවය පිළිබඳ නෛතික රාමුවක් මඟින් අසාර්ථක වීමේ අවාසිදායක අවදානම අඩු කරන අතර ව්‍යාපාර ප්‍රවේශය දිරිමත් කරන බවයි. විශේෂයෙන්ම, අවංක ව්‍යවසායකයින්ට කාලෝචිත නිදහස් කිරීමක් සහ නැවුම් ආරම්භයක් ලබා ගත හැකි අතර, අපේක්ෂිත ණය හිමි ශේෂ අයකිරීම් ඉහළ නංවා ගැනීම මඟින් ණය ගැනීමේ හැකියාව ද ඉහළ නංවයි. එමඟින් ණය ගැනීමේ පිරිවැය අඩුවන අතර, ණය සැපයුම වැඩි දියුණු වේ. ඊට අමතරව බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ ඵලදායී නෛතික රාමුවක් මඟින් ශක්‍ය සමාගම් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමටත් ශක්‍යතාවක් නොමැති සමාගම් ක්‍රමානුකූලව ඉවත් කිරීමටත් පහසුකම් සපයන අතර රැකියා සුරක්ෂිත කොට වඩාත් ඵලදායී භාවිතයන් සඳහා ප්‍රාග්ධනය විතැන් කිරීම ද සිදු කෙරේ - (සමස්ථ ඵලදායීතා වර්ධනයේ ප්‍රධාන සාධක.)

බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ ඵලදායී නෛතික රාමුවකට මෙම ආර්ථික බලපෑම් ඇති කිරීම සඳහා පහසුකම් සැලසීම පිණිස පුළුල් " පරිසර පද්ධතියක් අවශ්‍ය වේ ":

- බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ නෛතික රාමුවක් මගින් වටිනාකම උපරිම කරන සහ ප්‍රමාදයන් අවම කරන පැහැදිලි, විනිවිද පෙනෙන සහ කාලානුරූපී ක්‍රියා පටිපාටියක් සැපයිය යුතුය. ව්‍යවස්ථාපිත කාල රාමු හඳුන්වා දීම සහ නඩු පැවරීම සීමා කිරීම මගින් විසඳුම් ලබා දීමේ කාලය සැලකිය යුතු ලෙස කෙටි කරන බවත්, ණය හිමි ශේෂ අයකර ගැනීමේ අනුපාත ඉහළ නංවන බවත් පෙන්වා දී ඇත. නීතිය මගින් ණයගැතියන් සහ ණය හිමියන් අතර සමබර අයිතිවාසිකම් හඳුන්වාදිය යුතු අතර, ශක්‍ය සමාගම් බේරා ගැනීමටත් සහ ශක්‍යතාවක් නොමැති සමාගම් ඉවත් කිරීමටත් උපකාර කිරීම පිණිස ඵලදායී ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාවලීන් මෙන්ම ඇවර කිරීමේ ක්‍රියාවලීන් ද හඳුන්වා දිය යුතුය.
- ආයතනික හැකියාවන් සහ ක්‍රියාත්මක කිරීම නෛතික නිර්මාණය තරම්ම වැදගත් වේ. බංකොලොත්භාවය පිළිබඳව ක්‍රියාත්මක වන නීති මගින් ඔවුන් අපේක්ෂා කරන ආර්ථික ප්‍රතිඵල ලබා දෙන්නේ ද යන්න තීරණය කිරීමේ දී, අධිකරණ බංකොලොත්භාවය පිළිබඳව ක්‍රියාකරන වෘත්තිකයන් සහ රජයේ නියෝජිතයන් විසින් අත්‍යවශ්‍ය කාර්ය භාරයක් ඉටු කරයි. අත්දැකීම් මත පදනම් වූ සාක්ෂි මගින් පෙනී යන්නේ පහළ අධිකරණවල පවතින තදබදය සහ බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ විශේෂිත අධිකරණ ආදිය නඩු විසඳීම වේගවත් කිරීම, නව ව්‍යාපාර සඳහා ප්‍රවේශය ඉහළ යාම, ණය සඳහා වැඩි දියුණු කළ ප්‍රවේශය සහ ඉහළ ඵලදායීතාව යන කරුණු සමඟ බැඳී ඇති බවය.
- බොල්ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම, සහ ලාභ නොලබන සමාගම් වසා දැමීම, මූල්‍ය අංශයේ ඔරෙක්තු දීමේ හැකියාව ශක්තිමත් කිරීම සහ දිගු කාලීන වර්ධනයට සහාය වීම ආදිය ද පුර්ව බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ ඵලදායී නෛතික රාමුව හා සම්බන්ධ වේ. ණය හිමි ශේෂ අයකර ගැනීමට ප්‍රමුඛත්වය දෙන නෛතික රාමුවකට විකල්ප අවශ්‍ය වන ක්ෂුද්‍ර, කුඩා හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසායන් සහ පාරිභෝගිකයන් සඳහා සරලතම ක්‍රියා පටිපාටිවල අවශ්‍යතාව කෙරෙහි වැඩි අවධානය යොමු වෙමින් පවතී.

බංකොලොත්භාවය සම්බන්ධයෙන් වර්තමානයේ ශ්‍රී ලංකාවේ ක්‍රියාත්මක වන නෛතික රාමුව

ශ්‍රී ලංකාවේ බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ නීතිය, ප්‍රධාන ප්‍රඥප්ති දෙකක් යටතේ පාලනය වන අතර, ඒවා හොඳම භාවිතයන්ගෙන් තොර, යල් පැන ගොස් ඇති නීති බවට පිලි ගැනේ. ව්‍යාපාර ආයතන සම්බන්ධයෙන් අදාළ වන ප්‍රධාන නීතිය වන්නේ 2007 සමාගම් පනතයි. (සමාගම් පනත) තනි හිමිකාරිත්වය සහිත ව්‍යාපාරිකයින් ලෙස ක්ෂුද්‍ර කුඩා හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසායන් පවත්වා ගෙන යන තැනැත්තන් ඇතුළු තනි පුද්ගලයින් සම්බන්ධයෙන් බල පවත්නා ප්‍රධාන නීතිය වන්නේ වසර සියයකට වඩා පැරණි 1854 බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ ආඥා පනතයි. (ආඥා පනත) බංකොලොත්භාවය පිළිබඳව පවතින නීතියේ දුර්වලතා ගණනාවක් හඳුනා ගෙන ඇති අතර එකී නීතිය හෙදම භාවිතයන්ට අනුකූල කිරීම සඳහා සහ මූල්‍යමය වශයෙන් පීඩාවට පත්ව ඇති සමාගම් (විශාල හා කුඩා) මෙන්ම පාරිභෝගිකයන්ගේ අවශ්‍යතා සපුරාලීම සඳහා නිර්දේශ ගණනාවක් ඉදිරිපත් කර ඇත.

තාක්ෂණික යෙදවුම්වල සමස්ත අභිප්‍රාය වන්නේ (1) මූල්‍යමය වශයෙන් පීඩාවට පත්ව ඇති, නමුත් ශක්‍ය සමාගම් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සහ බේරා ගැනීම සඳහා පහසුකම් සපයන නවීන හා කාර්යක්ෂම ක්‍රියා පටිපාටි සමඟ බංකොලොත්භාවය සම්බන්ධයෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ පවතින නීතිමය රාමුව සංවර්ධනය කිරීම; සහ (2) මූල්‍යමය වශයෙන් පීඩාවට පත්ව ඇති තනි හිමිකාරිත්වය සහිත ව්‍යාපාරිකයන් සහ කුඩා ව්‍යාපාර ණය ගැතියන් සඳහා නව ආරම්භයක් ලබා දීමයි. හැකිතාක් දුරට පවතින නීතිමය රාමුව භාවිතා කළ යුතු බවට ද තීරණය කරන ලදී. (නව තාක්ෂණික ආකෘති අනුගමනය කිරීම වෙනුවට) ඊට හේතු කිහිපයක් බලපා ඇත. පළමුව, බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ නීතිය යටතේ බදුකරණය, ශ්‍රමය, දේපළ අයිතිවාසිකම් සහ කොන්ත්‍රාත් නීතිය වැනි නීති ක්ෂේත්‍රයන්හි තවත් බොහෝ ප්‍රවේශයන් පිළිබඳව පුළුල්ව අවධාරණය කර ඇත. එබැවින් ඕනෑම සංශෝධනයක්, ශ්‍රී ලංකාවේ පුළුල් නීති ක්ෂේත්‍රය තුළ ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක වන බවත්, විවිධ නීති අතර සමස්ත සහජීවනයක් ඇති බවත් සහතික කිරීම ඉතා වැදගත්ය. දෙවනුව, බොහෝ පාර්ශවකරුවන් දැනටමත් පවතින නීතිය පිළිබඳව දැනුවත් බැවින්, වෙළඳපොළ තුළ බාධා වැළැක්වීම සඳහා සහ නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන නීතිඥයින් සහ විනිසුරුවරු වැනි පාර්ශවවලට සිදුවන බාධක වැළැක්වීම සඳහා පවතින නීති මූලධර්ම සහ සංකල්ප තවදුරටත් ක්‍රියාත්මකව තබා ගැනීම ප්‍රයෝජනවත් වේ.

ශ්‍රී ලංකාවේ සුවිශේෂී දේශපාලන, නෛතික සහ ආර්ථික පරිසරය සැලකිල්ලට ගනිමින් නීතිය ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක කරන්නේ කෙසේ ද යන්න කෙරෙහි විශේෂ අවධානයක් යොමු කරමින්, ශ්‍රී ලංකා නීති කොමිසම විසින් බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ පනත් කෙටුම්පත සම්පාදනය කරන ලදී. බුන්වත් බව පිළිබඳව ලෝක බැංකුවේ ඵලදායී මූලධර්ම සහ ණයහිමි / ණය

ගැති පාලන අධිකාරීන්, බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ නීතිය සම්බන්ධයෙන් UNICTRALS නීති ප්‍රඥප්ති මාර්ගෝපදේශ 3 සහ පුද්ගල බංකොලොත්භාවය සඳහා පිලියම් යෙදීම සම්බන්ධයෙන් ලෝක බැංකුවේ වාර්තාව ඇතුළුව අන්තර් ජාතික හොඳම භාවිතයන් පිළිබඳ මාර්ගෝපදේශ ආදියේ තොරතුරු හා දත්ත මේ සඳහා පදනම් විය.

පහත කෙටුම්පතේ අන්තර්ගතය පිළිබඳව පහත දැක්වෙන කොටස මඟින් පැහැදිලි කර ඇත:

I වන කොටස - ආයතනික විධිවිධාන

මෙම කොටස මඟින් බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ නියාමන අධිකාරිය, නිල ග්‍රාහකයා සහ බංකොලොත්භාවය ආශ්‍රිතව කටයුතු කරන වෘත්තීයයන් නියාමනය කිරීමේ කාර්ය රාමුව ස්ථාපිත කරයි. මෙහි අරමුණු වන්නේ බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ ක්‍රියාපටිපාටිවල අඛණ්ඩතාව, වෘත්තීය ප්‍රමිතීන්, අධීක්ෂණ කටයුතු සහ මහජන විශ්වාසය සහතික කිරීමයි.

II වන කොටස - පුද්ගල බංකොලොත් භාවය පිළිබඳ මූලික මූලධර්ම

මෙම කොටස මඟින් ණය ගැතියාගේ වගකීම, හෙළිදරව් කිරීමේ බැඳීම, ආරක්ෂිත දේපළ සහ ආදායම, සහ ඇතුළත් කළ සහ බැහැර කළ ණය අතර වෙනස ඇතුළුව පුද්ගල බංකොලොත්භාවය හෝ පාරිභෝගික බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ සියලුම ක්‍රියාපටිපාටි සඳහා අදාළ වන මූලික මූලධර්ම සඳහන් කර ඇත. මෙහි අරමුණ වන්නේ ණයගැතියාගේ ආරක්ෂාව සමඟ ණයගැතියාට පිරිනමන සහන සමතුලිත කිරීමයි.

III වන කොටස - ණය ආරක්ෂණ විලම්බන කාල සීමාව පිළිබඳ නියෝගය

මෙම කොටස මඟින් ණයගැතියා පුනරුත්ථාපනය සඳහා සූදානම් වන අතරතුර ණයහිමියා බලාත්මක කිරීමේ ක්‍රියා මාර්ග අත්හිටුවන තාවකාලික දින 60 ක විලම්බන කාලයක් හඳුන්වා දෙයි. මෙහි අරමුණ වන්නේ වත්කම් ආශ්‍රිත ක්ෂණික අලාභ වැලැක්වීම සහ ණය ගැතියන්ට උපදෙස් ලබා ගැනීම සහ එකඟතා පිළිබඳව සාකච්ඡා කිරීම සඳහා කාලය ලබා දීමයි.

IV වන කොටස - ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ විධිවිධාන

මෙමගින් බලපත්‍රලාභී වෘත්තීයයන් සහ අධිකරණ විසින් කරනු ලබන අධීක්ෂණයක් යටතේ පුද්ගලික ණය ගැතියෙකු සහ ණයහිමියන් අතර ණය ආපසු ගෙවීම සහ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා එකඟ වූ ස්වේච්ඡා කාර්යය රාමුවක් නිර්මාණය කරයි. ණයහිමියන්ගේ ණය අයකර ගැනීම උපරිම කරමින් ගෙවීමේ හැකියාව ඇති ණයගැතියන් සහ කුඩා ව්‍යාපාර පුනරුත්ථාපනය කිරීම මෙහි ඉලක්කයයි.

V වන කොටස - ණය සහන නියෝග

සීමිත ආදායමක් සහ සීමිත වත්කම් සහිත ණයගැතියන් සඳහා සරල කළ, වේගවත්, අඩු වියදම් සහිත නීති කෘත්‍යය සඳහා පහසුකම් සපයයි. (අඩු වියදම් සහිත නඩු කටයුතු) බංකොලොත්භාවයේ සංකීර්ණත්වය සහ අපකීර්තියෙන් තොරව වේගවත් ආර්ථික සහන ලබා දීම මෙහි අරමුණයි.

VI වන කොටස - බංකොලොත්භාවය

ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම හෝ පුනරුත්ථාපනය කිරීම ශක්‍ය නොවන අවස්ථාවන්හි දී විධිමත්ව පුද්ගල බංකොලොත් ක්‍රියාදාමය ස්ථාපිත කෙරේ. එය බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ ඉල්ලීම්, භාරකරුගේ භූමිකාව, වත්කම් අපහරණය, ණය හිමියන්ගේ ණය අයකර ගැනීම සහ ණයගැතියා වගකීම් වලින් නිදහස් කිරීමේ අධිකරණ නියෝග මඟින් පාලනය වේ.

IX වන කොටස - ආයතන බේරාගැනීම හෝ ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම :- පරිපාලනය

ශ්‍රී ලංකාව තුළ මූල්‍යමය වශයෙන් පීඩාවට පත්ව ඇති එහෙත්, ගෙවීමේ හැකියාව ඇති සමාගම් නවීන මෙන්ම බේරාගැනීම කෙරෙහි නැඹුරු වූ "පරිපාලන" ක්‍රියාපටිපාටියක් හඳුන්වා දෙයි.

X වන කොටස - ගිවිසුම්

සමාගම් විසින් ණයහිමියන් සමඟ බැඳීම් සහිත සම්මුතියකට හෝ ගිවිසුමකට එළඹීම සඳහා අධිකරණයේ අධීක්ෂණය යටතේ යාන්ත්‍රණයක් සපයයි. අධිකරණයේ පූර්ණ අධීක්ෂණයකින් තොරව ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමට ඉඩ සැලසීම මෙහි අරමුණයි.

XI වන කොටස - ක්ෂුද්‍ර, සුලු හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසාය සමාගමාවල ණය ප්‍රතිව්‍යුහගත කරණය බංකොලොත්භාවයේ නීති කෘත්‍යයන්ට වඩා සරල හා ලාභදායී වන පරිදි MSME සඳහා ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ ක්‍රියාපටිපාටිය සකස් කර ඇත. බංකොලොත්භාවය ආශ්‍රිත නීති කෘත්‍යයන් සරල කිරීම හරහා ව්‍යවසායකත්වය සහ ව්‍යාපාර අඛණ්ඩතාවයට සහාය වීම මෙහි අරමුණයි.

XII වන කොටස - ඇවර කිරීම

ඇවර කරන්නන්, ණයහිමි කමිටු පත් කිරීම සහ රාජකාරි හා වත්කම් බෙදා හැරීම ඇතුළුව ගෙවීමේ හැකියාව නොමැති සමාගම් ගණන් බේරා වසා දැමීම ආශ්‍රිත කටයුතු පාලනය කරයි.

XIII වන කොටස - භාර ගන්නෙකු පත් කිරීම

ආරක්ෂණ අවශ්‍යතා ක්‍රියාත්මක කරන "භාරගන්නෙකු" පත් කිරීම සහ ඔවුන්ගේ බලතල මෙහි අරමුණ වන්නේ බංකොලොත්භාවය ආශ්‍රිත පුළුල් රාමුව සමඟ, නියාමනය කරයි. සුරක්ෂිත ණය හිමියාගේ අයිතිවාසිකම් සමතුලිත කිරීමයි.

XIV වන කොටස - බංකොලොත්භාවය ආශ්‍රිතව වෙනත් රටවල විභාග වන නීති කෘත්‍යයන් විදෙස් රටක විභාග වන නීති කෘත්‍යයන් සඳහා සහයෝගය සහ පිළිගැනීම ලබා දීම මඟින් අන්තර්ජාතික නියෝජිතයන් සමඟ බංකොලොත් භාවය ආශ්‍රිත නීති කෘත්‍යයන් හා සම්බන්ධ වීම.

XV වන කොටස - බංකොලොත් බව: පොදු විධිවිධාන

ණය ගෙවීමට නොහැකි වීම, වැරදි සහගත වෙළඳාම සහ වංචනික හෝ වරණීය ගනුදෙනු වළක්වා ගැනීම පිළිබඳ නීති අඩංගු වේ. මෙහි අරමුණ වන්නේ ණය හිමියන් ආරක්ෂා කිරීම සහ වටිනාකම ආරක්ෂා කිරීමයි.

XVI වන කොටස - පොදු සහ විවිධ විධිවිධාන

වරද, දඬුවම්, බංකොලොත් බව පිළිබඳ ගිණුම්, අධිකරණ බලය සහ කාර්යය පටිපාටික කරු සඳහන් කර ඇත. මෙහි අරමුණ වන්නේ බලාත්මක කිරීමේ හැකියාව සහ පරිපාලන පැහැදිලිකමයි.

XVII වන කොටස - අවසාන සහ අන්තර්කාලීන විධිවිධාන

බංකොලොත්භාවය පිළිබඳ නව නීතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීම සහතික කිරීම සඳහා අදාළ නීති, ප්‍රඥප්ති, අන්තර්කාලීන විධිවිධාන සහ අන්තර් වගන්ති සඳහා වන සංශෝධන සඳහා විධිවිධාන සපයයි.

පනත් කෙටුම්පතේ ප්‍රතිලාභ සහ ආවරණය වන විෂය පථය

ඉහතින් සභාවේ කළ පරිදි, ලෝක බැංකු හවුල්කාරීත්වය සහ UNCITRAL විසින් ප්‍රවර්ධනය කරන ලද හොඳම භාවිතයේ පවතින ප්‍රමිතීන් බොහෝමයකට අනුකූලව මෙම පනත් කෙටුම්පත සම්පාදනය කර ඇති බවට සැලකේ. පනත් කෙටුම්පත මගින් අවධානය යොමු කර ඇත්තේ ශ්‍රී ලංකාවේ රැකියා ප්‍රවර්ධනය කිරීමත් ශක්‍යතාව සහිත සමාගම් වල පවතින රැකියා ප්‍රතිව්‍යුහගතකිරීමත් වේ. i) මූල්‍යමය වශයෙන් පීඩාවට පත්ව ඇති එහෙත් ශක්‍යතාව සහිත සමාගම් ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීම සඳහා අවශ්‍ය මෙවලම් සැපයීම මගින් ව්‍යවසායකත්වය සහ නව ව්‍යාපාර සඳහා මූල්‍ය ප්‍රවේශය දිරිමත් කරන අතර; සහ ii) උපරිම වශයෙන් ණය අයකර ගැනීම මගින් මූල්‍ය කරණය සඳහා පුළුල් සහ වඩා හොඳ මිලකට ප්‍රවේශයක් ඇති කරයි. ඊට සමගාමීව, විශේෂයෙන්ම ණය කපා හැරීම හරහා, යහපත් විශ්වාසයක් ඇති පාරිභෝගිකයින් සහනදායී ප්‍රවේශයක් වෙත දිරිමත් කිරීමත් පනත් කෙටුම්පතේ අපේක්ෂාවයි. වත්මන් මූල්‍ය ගැටලු මඟින් ව්‍යවසායකයන්, පුද්ගලයන් (සහ ඔවුන්ගේ පවුල්) ණය උගුලේ හිර නොකරන බව සහතික කිරීම මඟින් මූල්‍ය අසාර්ථකත්වය සහ අපකීර්තිය අවම කිරීම මෙම නීතියේ අරමුණයි.

පනත් කෙටුම්පත දීර්ඝ වුවත්, මෙම පනත් කෙටුම්පත තනි, ස්ථිරසාර නීතියකට ඒකාබද්ධ වූ විභවය නීති කොටස් තුනකින් සමන්විතය. එනම්, (අ) සමාගම් සඳහා බංකොලොත් බව පිළිබඳ නීතිය (ආ) ක්ෂුද්‍ර, කුඩා හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යාපාර සඳහා බංකොලොත් බව පිළිබඳ නීතිය (ඇ) තනි පුද්ගල හිමිකාරීත්වය සඳහා බංකොලොත්බව පිළිබඳ නීතිය. මේ ආකාරයෙන් ඒකාබද්ධ නීතියක් තිබීම, ආයෝජකයන්ට වඩාත් පහසු හා ඥානාන්විත බවට පිලිගැනේ. නව පනත් කෙටුම්පතෙහි ප්‍රතිව්‍යුහගත කිරීමේ සහ පුනරුත්ථාපන ක්‍රියාවලීන් මෙන්ම ඇවර කිරීම හෝ බංකොලොත්භාවය සහ වසා දැමීමේ ක්‍රියා පටිපාටි ද ඇතුළත් වේ. එබැවින් එය විස්තරාත්මක වන අතර, ණයගැතියන් සහ ණයහිමියන් යන දෙපිරිසටම විකල්ප සහ වරණයන් ලබා දීමේ උත්සාහයක් ලෙස ශ්‍රී ලංකාවේ මීට පෙර නොතිබූ නව අංග රාශියක් අන්තර්ගත කොට ඇත. කෙසේ වෙතත්, නීති කොමිසම මහ පෙන්වීම යටතේ, ශ්‍රී ලංකාවේ පවතින නීතියට මෙම වෙනස්කම් සිදු කිරීමටත් (හැකි සෑම ස්ථානයකම, පවතින නීතිමය සංකල්ප ආරක්ෂා කිරීම සඳහා) සහ ඕනෑම නව ක්‍රියාපටිපාටියක් ශ්‍රී ලංකාවේ ආයතන, තැනැත්තන් සහ සම්පත් සඳහා ගැලපෙන පරිදි ප්‍රවේශමෙන් සකස් කර ඇති බව සහතික කිරීමටත් කෙටුම්පත්කරුවන් දැඩි උත්සාහයක් ගෙන ඇත. ශ්‍රී ලංකාව වැනි අධිකරණ විශේෂඥතාව අඩු සහ ඛුන්වත්බව ආශ්‍රිතව කටයුතු කරන වෘත්තිකයන් අවම සංඛ්‍යාවක් සිටින රටවල, අනවශ්‍ය අභිමතය අඩු කිරීමට සහ විනිවිද භාවය ඉහළ නැංවීමට පැහැදිලි ආරක්ෂාවක් සහ ශක්තිමත් නිසි ක්‍රියා පටිපාටියක් තිබීම අත්‍යවශ්‍ය වේ. මෙය පනත් කෙටුම්පතේ ගැඹුරින් විදහා දක්වා ඇත. අවසාන වශයෙන්, මෙම පනත් කෙටුම්පත, පැහැර හැර ඇති ණය සඳහා සාමූහික ප්‍රතිසාධන මෙවලම් ලබා දීම මඟින් මෙන්ම ණය පැහැර හැරීමක් සිදු වුවහොත්, ආයෝජකයන්ට තම ආයෝජන ආපසු ලබා ගත හැකි බවට සහතිකයක් ලබා දීම මඟින් අයෝජන වනාවරණය ශක්තිමත් කිරීමෙන් ශ්‍රී ලංකාවේ මූල්‍ය ස්ථාවරත්වයට පුළුල් ලෙස දායක වන බව පෙන්වා දී ඇත.

කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණ

කාරක සභාව විසින් පහත කරුණු පිළිබඳව නිරීක්ෂණය කළා ය.

- යෝජිත පනත් කෙටුම්පත පවතින වස්තූහංගත්වය පිළිබඳ රාමුවේ ප්‍රගතිශීලී සහ සුළු ප්‍රතිසංස්කරණයක් නිරූපණය කරන අතර, පරිපාලනය, පුනරුත්ථාපනය සහ තාවකාලික ණය සහන කාල සීමා ලබා දීමේ විධිවිධාන වැනි ව්‍යුහාත්මක යාන්ත්‍රණයන් හඳුන්වා දීම හරහා ශක්‍ය ව්‍යාපාර සුරැකීමට සහ ණය ගැතියන්ගේ මෙන්ම ණය හිමියන්ගේ අවශ්‍යතා තුළනය කිරීමට අපේක්ෂා කරයි.
- වස්තූහංගත්වය පිළිබඳ නියාමන අධිකාරියක් පිහිටුවීම ධනාත්මක ආයතනික සංවර්ධනයක් ලෙස සලකනු ලබන අතර, එය ඵලදායී ලෙස ක්‍රියාත්මක කරන්නේ නම්, වෘත්තීය ප්‍රමිතීන්, නියාමන අධීක්ෂණය සහ වස්තූහංගත්වය පිළිබඳ ක්‍රියාවලිය කෙරෙහි මහජන විශ්වාසය ඉහළ නැංවීමට හේතු විය හැක.
- තාවකාලික ණය සහන කාලසීමාවක් ඇතුළත් කිරීම සහ විශේෂයෙන්ම පුද්ගලයන් සහ සුළු හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසායන් (MSMEs) සඳහා සරල කරන ලද සහ අඩු පිරිවැය ක්‍රියා පටිපාටි සඳහා වන විධිවිධාන මගින් වස්තූහංගත්වය පිළිබඳ පාලන ක්‍රමය ආර්ථික යථාර්ථයන්ට වඩාත් ප්‍රවේශ විය හැකි සහ ප්‍රතිචාර දැක්විය හැකි එකක් බවට පත් කිරීමට දරන උත්සාහයක් පිළිබිඹු වේ.
- ඉහත ධනාත්මක ලක්ෂණ පැවතියද, නෛතික, තාක්ෂණික සහ ආයතනික ගැටළු කිහිපයක් තවමත් පවතී. විශේෂයෙන්ම බදු සම්බන්ධ විධිවිධානවල පවතින නොගැලපීම් සහ අපැහැදිලි තාවයන්—බදු හිමිකම් සම්බන්ධයෙන් කටයුතු කිරීම සහ ඒවා ප්‍රමුඛීකරණය කිරීම මෙන්ම පවතින ආදායම් නීති සමඟ ඒවා අනුගත කිරීම ඇතුළුව—නෛතික අවිනිශ්චිතතාවයකට සහ ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී අභියෝගවලට මග පෑදිය හැකිය.
- යෝජිත රාමුවේ ඵලදායීතාවය අධිකරණය, නියාමකයින් සහ සුදුසුකම් ලත් වස්තූහංගත්වය පිළිබඳ වෘත්තීයයන් දියුණු කිරීම ඇතුළු සහය දක්වන ආයතනවල සුදානම සහ ධාරිතාව මත බෙහෙවින් රඳා පවතින අතර, ඒ සියල්ල තවදුරටත් ශක්තිමත් කිරීම අවශ්‍ය වේ.
- වස්තූහංගත්වය පිළිබඳ ක්‍රියාවලිය තුළ පවතින කාලරාමු සහ ආරක්ෂණ විධිවිධාන ඇතුළු ඇතැම් ක්‍රියා පටිපාටිය අංශ, සරල යාන්ත්‍රණයන් හඳුන්වා දී තිබියදීත්, විශේෂයෙන්ම සුළු හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසායන් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රායෝගික සහ මෙහෙයුම් යථාර්ථයන් ප්‍රමාණවත් ලෙස පිළිබිඹු නොකිරීමට ඉඩ ඇත.
- මෙම පනත් කෙටුම්පත ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් හොඳම භාවිතයන්ට අනුකූලව සකස් කර ඇති අතර, ඵලදායී අනුපූරක ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාමාර්ග, වැඩිදියුණු කළ අන්තර්-ආයතන සම්බන්ධීකරණය සහ මනාව සංවර්ධනය කරන ලද ආර්ථික රාමු හරහා එහි සාර්ථක ක්‍රියාත්මක කිරීම තවදුරටත් ශක්තිමත් කළ යුතුය.

කාරක සභාවේ නිර්දේශ

කරුණු සලකා බැලීමෙන් පසුව කාරක සභාව විසින් පහත නිර්දේශ ඉදිරිපත් කළා ය.

- පෞද්ගලික අංශයේ සහ සිවිල් සමාජයේ නියෝජිතයන් ඇතුළු පාර්ශවකරුවන් විසින් මතු කරන ලද අදහස් සහ ගැටළු කෙරෙහි නිසි අවධානය යොමු කළ යුතුය. විශේෂයෙන් ව්‍යාපාර බේරා ගැනීම, සුළු හා මධ්‍ය පරිමාණ ව්‍යවසාය සඳහා සහය වීම සහ නියාමන අධීක්ෂණය සම්බන්ධයෙන් හඳුන්වා දී ඇති ධනාත්මක ලක්ෂණ ආරක්ෂා කරන අතරම, නෛතික පැහැදිලිතාව, ආයතනික සුදානම සහ ඵලදායී ක්‍රියාත්මක කිරීම සහතික කිරීම සඳහා පනත් කෙටුම්පත තවදුරටත් නිරවද්‍ය කර සංශෝධනය කළ යුතුය.

කාරක සභාවේ තීරණය

කරුණු සලකා බැලීමෙන් පසුව,

- 2021 අංක 11 දරන කොළඹ වරාය නගරය ආර්ථික කොමිෂන් සභාව පනතේ 52 වගන්තිය සමඟ කියවිය යුතු 71 වගන්තිය යටතේ නියෝග (2026 පෙබරවාරි 13 දිනැති අංක 2475/28 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද)
- 2021 අංක 11 දරන කොළඹ වරාය නගරය ආර්ථික කොමිෂන් සභාව පනතේ 53 වගන්තිය යටතේ නියම (2026 ජනවාරි 16 දිනැති අංක 2471/52, අංක 2471/53, අංක 2471/54 සහ අංක 2471/55 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍ර වල පළ කරන ලද)
- (203 අධිකාරය වූ) මෝටර් වාහන පනතේ 21, 22, 23, 24 සහ 24අ වගන්ති සමඟ කියවිය යුතු 237 වගන්තිය යටතේ නියෝග (2026 ජනවාරි 05 දිනැති අංක 2470/14 දරන අති විශේෂ ගැසට් පත්‍රයේ පළ කරන ලද)
- බේරා ගැනීම්, පුනරුත්ථාපන සහ වස්තූහංගත්ව (ආයතනික සහ පුද්ගලික) පනත් කෙටුම්පත (සංශෝධන වලට යටත්ව)

සම්බන්ධයෙන් කාරක සභාව එකඟතාවය පළ කළ අතර, ඒ පිළිබඳ රජයේ මුදල් පිළිබඳ කාරක සභාවේ වාර්තාව, 2026 මැයි මස 05 වැනි දින කාරක සභාවේ සභාපති ගරු (ආචාර්ය) හර්ෂ ද සිල්වා මහතා විසින් පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු බවට තීරණය කළා ය.

குழுவின் அறிக்கை

அரசாங்க நிதி பற்றிய குழு 2026 ஏப்ரல் மாதம் 21 ஆம் திகதி மற்றும் 2026 ஏப்ரல் மாதம் 28 ஆம் திகதி நடத்திய கூட்டத்தின் போது பின்வரும் ஒழுங்குவிதிகள், கட்டளைகள் மற்றும் சட்டமூலம் தொடர்பில் ஆராயப்பட்டது.

- 2021 ஆம் ஆண்டின் 11 ஆம் இலக்க, கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின் 52 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்பட வேண்டிய 71 ஆம் பிரிவின் கீழான ஒழுங்குவிதிகள் (2026 பெப்புருவரி 13 ஆம் திகதிய 2475/28 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானப் பத்திரிகையில் பிரசுரிக்கப்பட்டது) (2026 ஏப்ரல் மாதம் 09 ஆம் திகதி பாராளுமன்றத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டு குழுவிற்கு ஆற்றுப்படுத்தப்பட்டது)
- 2021 ஆம் ஆண்டின் 11 ஆம் இலக்க, கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின் 53 ஆம் பிரிவின் கீழான கட்டளைகள் (2026 சனவரி 16 ஆம் திகதிய 2471/52 ஆம் இலக்க, 2471/53 ஆம் இலக்க, 2471/54 ஆம் இலக்க மற்றும் 2471/55 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானப் பத்திரிகையில் பிரசுரிக்கப்பட்டது) (2026 ஏப்ரல் மாதம் 09 ஆம் திகதி பாராளுமன்றத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டு குழுவிற்கு ஆற்றுப்படுத்தப்பட்டது)
- (203 ஆம் அத்தியாயமான) மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 21, 22, 23, 24 மற்றும் 24அ என்னும் பிரிவுகளுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் அச்சட்டத்தின் 237 ஆம் பிரிவின் கீழான ஒழுங்குவிதிகள் (2026 சனவரி 05 ஆம் திகதிய 2470/14 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானப் பத்திரிகையில் பிரசுரிக்கப்பட்டது) (2026 ஏப்ரல் மாதம் 07 ஆம் திகதி பாராளுமன்றத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டு குழுவிற்கு ஆற்றுப்படுத்தப்பட்டது)

குழுவினால் ஆராயப்பட்ட திகதி : 2026 ஏப்ரல் மாதம் 21

நேரம் : பி.ப. 02.00

- மீட்பு, புனர்வாழ்வு மற்றும் கடனிறுக்கவகையின்மை (கூட்டிணைப்பு மற்றும் தனிப்பட்ட) சட்டமூலம்

குழுவினால் ஆராயப்பட்ட திகதி : 2026 ஏப்ரல் மாதம் 28

நேரம் : பி.ப. 02.00

கலந்துகொண்ட அரசாங்க நிதி பற்றிய குழுவின் அங்கத்துவ உறுப்பினர்கள் (21.04.2026)

1. கௌரவ (கலாநிதி) ஹர்ஷ த சில்வா, பா.உ., (தவிசாளர்)
2. கௌரவ சதுரங்க அபேசிங்ஹ, பா.உ.,
3. கௌரவ (கலாநிதி) (செல்வி) கௌஷல்யா ஆரியரத்ன, பா.உ.,
4. கௌரவ ரவி கருணாநாயக்க, பா.உ.,
5. கௌரவ நிமல் பலிஹேன, பா.உ.,
6. கௌரவ சட்டத்தரணி சித்ரால் பெர்னாந்து, பா.உ.,
7. கௌரவ விஜேசிரி பஸ்நாயக்க, பா.உ.,
8. கௌரவ சுனில் றாஜபக்ச, பா.உ.,

கலந்துகொண்ட அரசாங்க நிதி பற்றிய குழுவின் அங்கத்துவ உறுப்பினர்கள் (28.04.2026)

1. கௌரவ (கலாநிதி) ஹர்ஷ த சில்வா, பா.உ., (தவிசாளர்)
2. கௌரவ சதுரங்க அபேசிங்ஹ, பா.உ.,
3. கௌரவ சட்டத்தரணி ரஹ் ஹகீம், பா.உ.,
4. கௌரவ ரவி கருணாநாயக்க, பா.உ.,
5. கௌரவ ஹர்ஷன ராஜகருணா, பா.உ.,
6. கௌரவ (செல்வி) சட்டத்தரணி லக்மாலி ஹேமசந்திர, பா.உ.,

- 2021 ஆம் ஆண்டின் 11 ஆம் இலக்க, கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின் 52 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்பட வேண்டிய 71 ஆம் பிரிவின் கீழான ஒழுங்குவிதிகள் (2026 பெப்புருவரி 13 ஆம் திகதிய 2475/28 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானப் பத்திரிகையில் பிரசுரிக்கப்பட்டது)

அறிமுகம்

பின்னணி

2024 ஜூலை 9 ஆந் தேதிய 24/1314/631/033 ஆம் இலக்க அமைச்சரவைத் தீர்மானத்தின் மூலம், தீர்வையற்ற விற்பனைவளாகத் (Duty-free mall) தொழிற்பாடுகளை செயல்நுணுக்க முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ஒரு வணிகமாக (Business of Strategic Importance) பெயர்குறிப்பதற்கான அங்கீகாரத்தை அமைச்சரவை வழங்கியுள்ளது.

மேற்படி அங்கீகாரத்திற்கிணங்க, கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழுவானது (CPCEC), இலங்கை சுங்கம் மற்றும் குடிவரவு குடியகல்வுத் திணைக்களம் ஆகியவற்றுடன் கலந்தாலோசித்து, தீர்வையற்ற தொழிற்பாடுகளை ஆளுகின்ற ஒழுங்குபடுத்துகைச் சட்டகத்தை ஒரு விரிவான மீளாய்வுக்கு உட்படுத்தியது. அதற்கிணங்க, 2021 ஆம் ஆண்டின் 11 ஆம் இலக்க கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின் II ஆம் பாகத்தின் 5(எ) எனும் பிரிவினதும் மற்றும் 52 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் 71 ஆம் பிரிவினதும் நியதிகளின்படி, 2024 ஏப்ரல் 22 ஆந் தேதிய 2381/24 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானியின்கீழ் ஒழுங்குவிதிகள் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டன.

முறைமை ஒருமைப்பாட்டையும் (system integrity) ஒழுங்குபடுத்துகைசார் இணங்கியொழுக்கலையும் (Regulatory compliance) மேம்படுத்துவதற்காகத் தீர்வையற்ற விபரங்களைச் சரிபார்க்கும் முறைமை (Duty-Free Verification System) உருவாக்கப்பட்டு, குடிவரவு மற்றும் குடியகல்வுத் திணைக்களத்துடன் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டதுடன், அதன் தொழிற்பாட்டு ரீதியான செயல்திறனும் உறுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இலங்கை சுங்கம், இயைபான வர்த்தமானி ஏற்பாடுகளுடனான இணங்கியொழுக்கலைச் சரிபார்த்துள்ள அதேவேளை, இலங்கை கணினி அவசர தயார்நிலைக் குழுவினால் (SLCERT) நடாத்தப்பட்ட சுயாதீன தகவல் தொழில்நுட்பப் பாதுகாப்புப் பற்றிய கணக்காய்வானது (IT security audit) இம்முறைமையின் உறுதித்தன்மை மற்றும் பாதுகாப்பு என்பவற்றை உறுதிப்படுத்தியுள்ளது. ஒருவருட கால வர்த்தகத் தொழிற்பாடுகளைத் தொடர்ந்து, தற்போதுள்ள ஒழுங்குபடுத்துகைச் சட்டகத்தின் பொருளாதார, சமூக மற்றும் தொழிற்பாட்டு ரீதியான தாக்கங்களை மதிப்பிடுவதற்காக விரிவானதொரு மீளாய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது. குறித்த மீளாய்வின்மூலம் முக்கிய தடைகள், அதிலும் குறிப்பாக வருகைதரும் பயணிகளால் (Arrival passengers) மேற்கொள்ளப்படும் செலவினங்கள் தொடர்பான முக்கிய தடைகள், இனங்காணப்பட்டன. முந்தைய ஒழுங்குவிதிகளின்கீழ், வருகைதரும் பயணிகள் ஒரு வருடத்தில் முதன்முறையாக வருகைதந்த தேதியிலிருந்து (FDOA) நான்கு (04) நாட்களுக்குள் ஒரேயொரு முறை மாத்திரமே வருகைதர அனுமதிக்கப்பட்டனர். இது உள்நாட்டுத் தீர்வையற்ற விற்பனை நிலையங்களில் செலவுசெய்வதை ஊக்கப்படுத்தத் தவறியதுடன் வெளிநாட்டுத் தீர்வையற்ற கடைகளில் கொள்வனவுகளை மேற்கொள்வதனை ஊக்குவிப்பதாகவும் அமைந்திருந்தது.

கொழும்புத் துறைமுக நகரத்தின் தீர்வையற்ற தொழிற்பாடுகள் மூலமான அரசாங்க வருமானம், 2024 செப்டெம்பர் மாதத்தில் 22,021 ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர்களிலிருந்து 2025 ஆகஸ்ட் மாதத்தில் 77,898 ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர்கள் வரை அதிகரித்துள்ளமையின் ஊடாக, உரிமைப்பங்கு வருவாயில் (Royalty revenue) சீரான வளர்ச்சி ஏற்பட்டுள்ளமையை தொழிற்பாட்டுத் தரவுகள் மேலும் சுட்டிக்காட்டுகின்றன. அவதானிக்கப்பட்ட இந்த வருமான வளர்ச்சியானது, வருகைதரும் பயணிகளுடன் (பயணியொருவருக்கு அண்ணளவாக 140 ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர்கள்) ஒப்பிடுகையில், வெளியேறும் பயணிகள் (Departing passengers) அதிகளவில் செலவு செய்துள்ளமையை (பயணியொருவருக்கு அண்ணளவாக 300 ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர்கள்) எடுத்துக்காட்டுகின்றது.

கண்டறியப்பட்ட இந்த முடிவுகளின் அடிப்படையில், தொழிற்பாட்டு நெகிழ்வுத்தன்மையை (Operational flexibility) மேம்படுத்துவதற்கும், சர்வதேச ரீதியிலான மிகச்சிறந்த நடைமுறைகளுடன் (International best practices) ஒத்துப்போவதற்கும், உள்நாட்டுத் தீர்வையற்ற விற்பனை நிலையங்களில் செலவு செய்யப்படுவதை ஊக்குவிப்பதற்கும், அத்துடன் ஒட்டுமொத்த வாடிக்கையாளர் அனுபவத்தை முன்னேற்றுவதற்குமான, இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்ட திருத்தங்களை கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழு அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது.

திருத்தங்களும், அவற்றுக்கான நியாயப்படுத்தல்களும்

வருகைதரும் பயணிகளுக்கான தற்போதுள்ள 2000 ஐக்கிய அமெரிக்க டொலர் தீர்வையற்ற கொள்வனவுச் சலுகையில் (duty-free allowance) எவ்வித மாற்றங்களும் இன்றி அவ்வாறே பேணப்படுவதானது இலங்கைக்குள் செலவினங்களை ஊக்குவிப்பதையும், குறிப்பாக பயணக் களைப்பு மற்றும் வருகைதரும் முனையங்களில் நிலவும் நெரிசல் என்பவற்றைக் கருத்திற்கொண்டு சௌகரியமானதும் வினைத்திறனானதுமான கொள்வனவு அனுபவத்தை வழங்குவதையும், அத்துடன் மொத்தத் தீர்வையற்ற விற்பனை மீதான 7% உரிமைப்பங்கு (Royalty) ஊடாக அரசாங்க வருமானத்தை அதிகரிப்பதையும் நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளது.

கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழுவானது இயைபான வர்த்தமானியில் வெளியிடப்பட்டவாறான ஒழுங்குவிதிகளைப் பின்வருமாறு திருத்தியுள்ளது;

விபரங்கள்	ஒழுங்குவிதியைத் திருத்துவதற்கு முன்னரான நிலைமை	ஒழுங்குவிதியைத் திருத்திய பின்னரான நிலைமை
தீர்வையற்ற கொள்வனவுச் சலுகையின் தொடக்கம்	இலங்கைக்கு முதன்முறை வருகைதந்த திகதியிலிருந்து (FDOA) 4 நாட்களுக்குள்	உள்நுழைவைப் பதிவுசெய்வதன்மேல் (upon entry registration), வருகைதந்த திகதியிலிருந்து 4 நாட்களுக்குள்,
தீர்வையற்ற கொள்வனவுச் சலுகையின் செல்லுபடிக் காலப்பகுதி	Annual Allowance from FDOA	தீர்வையற்ற கொள்வனவுச் சலுகை தொடங்கியதிலிருந்து ஒரு வருடம்.
கொள்வனவுக் காலப்பகுதி	முதன்முறை வருகைதந்த திகதியிலிருந்து (FDOA) 4 நாட்களுக்குள் மேற்கொள்ளப்படும். ஒற்றை விஜயம் (Single visit)	ஒவ்வொரு வெளிநாட்டுப் பயணம் தொடர்பிலும், இலங்கைக்கு வருகைதந்த திகதியிலிருந்து 4 நாட்களுக்குள்
(கொள்வனவுக் காலப்பகுதியினுள்) விஜயங்களின் எண்ணிக்கை	முதன்முறை வருகைதந்த திகதியிலிருந்து (FDOA) 4 நாட்களுக்குள் மேற்கொள்ளப்படும், வருடாந்த ஒற்றை விஜயம் (Single visit).	வெளிநாட்டுப் பயணத்தின் பின்னர் இலங்கைக்கு வருகைதரும் ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்திலும், 4 நாட்களையுடைய கொள்வனவுக் காலப்பகுதிக்குள் மேற்கொள்ளப்படும் இருதடவைகள் மாத்திரமான விஜயங்கள் (Two visits)

இத்திருத்தங்கள் கொண்ட காலப்பகுதிக்காக இரண்டு (02) வருடங்கள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. அதனைத் தொடர்ந்து, அவற்றின் வினைத்திறன் மற்றும் பொருளாதாரத் தாக்கத்தை மதிப்பிடுவதற்கும், எவையேனும் மறுசீரமைப்புக்கள் இருப்பின் அவற்றை முன்மொழிவதற்குமாக ஒரு பரந்துபட்ட மீளாய்வு மேற்கொள்ளப்படும்.

குழுவின் அவதானிப்புகள்

கலந்துரையாடலின் பின்னர் குழு பின்வருவனவற்றினை அவதானித்தது;

- நகர மையப் பகுதியில் அமைந்துள்ள தீர்வை வரியற்ற வசதிகளைப் பயன்படுத்துவதில் குறிப்பிடத்தக்க வேறுபாடு காணப்படுகிறது. தகுதியுள்ள பயணிகள் அதிக எண்ணிக்கையில் பதிவுசெய்துள்ள போதிலும், உண்மையான பயன்பாட்டில் ஒரு சமனிலையற்ற நிலை உள்ளது. வருகை தரும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை வெளியேறும் பயணிகளை விடக் கணிசமாக அதிகமாக இருப்பதால், தீர்வை வரியற்ற வர்த்தக நிலையங்களில் பொருட்களைக் கொள்வனவு செய்து வெளியேறும் பயணிகள் மொத்த வாடிக்கையாளர்களில் மிகக் குறைந்த விகிதாசாரமொன்றாகவே காணப்படுகின்றனர். மேலும், வருடாந்தத் தீர்வை வரியற்ற கொடுப்பனவு குறைவாகவே பயன்படுத்தப்படுவதையும், குறிப்பாக வருகை தரும் பயணிகளின் சராசரிச் செலவினம், வெளியேறும் பயணிகளுடன் ஒப்பிடும்போது குறைவாக இருப்பதையும் குழு அவதானித்துள்ளது. இது அனுமதிக்கப்பட்ட சலுகைகளுக்கும் உண்மையான செலவிடும் நடத்தைக்கும் இடையிலான ஓர் இடைவெளியைக் காட்டுகிறது.
- ஆண்டிற்கு ஒருமுறை மட்டுமே தீர்வை வரியற்ற வர்த்தக நிலையங்களுக்குச் செல்ல முடியும் என்ற முந்தைய ஒழுங்குறுத்துகைக் கட்டுப்பாடுகள் இந்தப் குறைப் பயன்பாட்டிற்கான ஒரு காரணமாக இருந்தன. இந்தப் பிரச்சினையைத் தீர்த்து, தீர்வை வரியற்ற கொடுப்பனவின் ஒட்டுமொத்தப் பயன்பாட்டை மேம்படுத்துவதற்கும் புதிய ஒழுங்குறுத்துகை நடவடிக்கைகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன.
- நகர மையப் பகுதியில் அமைந்துள்ள தீர்வை வரியற்ற வர்த்தக நிலையங்களில் உயர் தரத் தயாரிப்புகளின் மட்டுப்படுத்தப்பட்ட கிடைக்கப்பெறும் தன்மை மற்றும் பிராந்தியத் தீர்வை வரியற்ற மையங்களுடன் ஒப்பிடுகையில் அங்கு விலைகள் அதிகம் என்ற மக்களின் கருத்து ஆகியவற்றால் சந்தைப் போட்டித்தன்மை மட்டுப்படுத்தப்படலாம். இது நுகர்வோர் ஈடுபாட்டை மோசமாகப் பாதிக்கலாம்.
- குறிப்பாக துறைமுக நகர வியபார நிறுவனங்களில் காணப்படுகின்ற, திறைசேரிக்கு அதிக காப்புரிமைத் தொகையினைப் பெற்றுக்கொடுக்கின்றதும், வரி விலக்குகள் மற்றும் நகர அபிவிருத்தியாளர்களுடனான மாற்று குத்தகை ஏற்பாடுகள் மூலம் செயற்படுத்துநர்களுக்கு பயனளிக்கக் கூடிய தீர்வை வரியற்ற வணிக நடவடிக்கைகளின் வருமானக் கட்டமைப்பில் உள்ள வேறுபாடுகள்.

குழுவின் விதப்புரைகள்

பரிசீலனையின் பின்னர் குழு பின்வருவனவற்றினை விதந்துரைத்தது;

- தீர்வை வரியற்ற செயற்படுத்துநர்கள் போட்டி விலையிடலைப் பேணுவதுடன் பரந்த அளவிலான தயாரிப்புகளை வழங்கி பிராந்தியத் தீர்வை வரியற்ற மையங்களுடன் பயனுறுதித்தன்மையுடன் போட்டியிட்டு குறைப் பயன்பாட்டிற்குரிய வெளியேறும் பயணிகள் பிரிவுகளை ஈர்ப்பதனை ஆணைக்குழு உறுதி செய்ய வேண்டும் என்று குழு விதந்துரைத்துள்ளது
- 2021 ஆம் ஆண்டின் 11 ஆம் இலக்க, கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின் 53 ஆம் பிரிவின் கீழான கட்டளைகள் (2026 சனவரி 16 ஆம் திகதி 2471/52 ஆம் இலக்க, 2471/53 ஆம் இலக்க, 2471/54 ஆம் இலக்க மற்றும் 2471/55 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானப் பத்திரிகையில் பிரசுரிக்கப்பட்டது)

அறிமுகம்

பின்னணி

2021 ஆம் ஆண்டின் 11 ஆம் இலக்க, கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளின்கீழ், பல்வேறு நிறுவனங்கள் செயல்நுணுக்க முக்கியத்துவம் வாய்ந்த முதன்மை வணிகங்களாகப் பெயர்குறிக்கப்பட்டன என்பதுடன், 1971 ஆம் ஆண்டி 45 ஆம் இலக்க, வேலையாட்களின் தொழிலை முடிவுறுத்தல் (விசேட ஏற்பாடுகள்) சட்டம் அத்துடன் வேறு நிதி மற்றும் ஒழுங்குபடுத்துகை நியதிச்சட்டங்கள்

சட்டவாக்கங்களின் கீழ் விலக்களிப்புகளையும். ஊக்கத்தொகைகளையும் வழங்கும் வர்த்தமானி மூலமான கட்டளைகளும் வெளியிடப்பட்டன.

மேற்படி வர்த்தமானிக் கட்டளைகள் வெளியிடப்பட்டமையை அடுத்து, சொல்லப்பட்ட வர்த்தமானிக் கட்டளைகளின் கீழ் வழங்கப்பட்ட விலக்களிப்புகளின் அம்சங்களை, அதிலும் குறிப்பாக 2445/2, 2445/3, 2445/4 2445/5 ஆம் இலக்க வர்த்தமானிகள் தொடர்பில், சவாலுக்குட்படுத்தும் வகையில் மேன்முறையீட்டு நீதிமன்றத்தில் எழுத்தாணை கோரும் விண்ணப்பமொன்று (மேன்முறையீட்டு நீதிமன்ற (எழுத்தாணை) விண்ணப்ப இலக்கம் 875/2025) தாக்கல் செய்யப்பட்டது.

மேன்முறையீட்டு நீதிமன்றத்தின் முன்னரான வழக்கு நடவடிக்கைகள்

இவ்விடயம் 2025 ஒக்டோபர் 27 ஆம் திகதியன்று மேன்முறையீட்டு நீதிமன்றத்தில் விசாரணைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டதுடன், ஆட்சேபணைக்குரிய பகுதிகள் திருத்தப்பட்டு, அவை இயைபான சட்டத் திரமானங்களுக்கிணங்க மீண்டும் வெளியிடப்படும் வரை, இயையான வர்த்தமானிக் கட்டளைகள் நடைமுறைப்படுத்தப்படமாட்டாது என சட்டமா அதிபர் திணைக்களத்தினால் நீதிமன்றத்திற்கு ஒரு வாக்குறுதி அளிக்கப்பட்டது.

தற்போதுள்ள வர்த்தமானிக் கட்டளைகளில் இனங்காணப்பட்ட பிரச்சினை

இனங்காணப்பட்ட முதன்மையான சட்டப் பிரச்சினை யாதெனில், வர்த்தமானிக் கட்டளைகளில் பயன்படுத்தப்பட்ட விலக்களிப்பு வாசகமொழியின் விரிவு தொடர்பானதாகும். அதிலும் குறிப்பாக பின்வரும் வாசக அமைப்பாகும்:

"இச்சட்டத்தின் எல்லா ஏற்பாடுகளிலிருந்துமான விலக்களிப்புகள்"

குறிப்பாக, வேலையாட்களின் தொழிலை முடிவுறுத்தல் (விசேட ஏற்பாடுகள்) சட்டம் தொடர்பில், விலக்களிப்புகள் பின்வரும் ஏற்பாடுகளுக்கு மாத்திரம் குறுகியளவிலும் வெளிப்படையாகவும் வரையறுக்கப்பட வேண்டுமென அறிவுறுத்தப்பட்டது.

- பிரிவு 2
- பிரிவு 11
- பிரிவு 12

நிதி அமைச்சுடனான தொடர்பு

சட்டமா அதிபர் திணைக்களத்துடனான கலந்தாலோசனைகளைத் தொடர்ந்து, கொடும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழு, 2025 ஒக்டோபர் மாதம் நிதி, நிட்டமிடல் மற்றும் பொருளாதார மேம்பாட்டு அமைச்சுடன் பின்வருவன தொடர்பில் உத்தியோகபூர்வமாகத் தொடர்பு கொண்டது.

- இயைபான வர்த்தமானிக் கட்டளைகளைத் திருத்தவேண்டியதன் அவசியத்தை உறுதிப்படுத்தல்
- திருத்தப்பட்ட மற்றும் சட்டரீதியாக இனங்கியொழுகின்ற விலக்களிப்பு வாசகங்களை முன்மொழிதல் அத்துடன்
- திருத்தப்பட்ட கட்டளைகளின் மீள்வழங்குகை தொடர்பிலான ஒருபாட்டையும் வழிகாட்டலையும் நாடுதல்.

நிதி அமைச்சு அவசியமான திருத்தங்களை மேற்கொள்ளும்படியும், முன்மொழியப்பட்ட வாசகங்கள் மற்றும் நீதிமன்றத்திற்கு வழங்கப்பட்ட வாக்குறுதி ஆகியவற்றுக்கிணங்க குறித்த கட்டளைகளை மீளவும் வர்த்தமானியில் வெளியீடும்படியும், அவ்வமைச்சின் சட்ட அலுவல்கள் பிரிவு மற்றும் கூட்டுநிறுவன அலுவல்கள் பிரிவு என்பவற்றுக்கூடாக, ஆணைக்குழுவிடம் முறையாகக் கோரிக்கை விடுத்தது.

மீளவும் வர்த்தமானியில் வெளியிடுவதற்கான உள்ளார்ந்த காரணம்

செயல்நுணுக்க முக்கியத்துவம் வாய்ந்த முதன்மை வணிகங்களை மீளவும் வர்த்தமானியில் வெளியீடுதல் என்பது பின்வரும் காரணங்களுக்காக அவசியமாகக் கருதப்படுகின்றது:

1. மேன்முறையீட்டு நீதிமன்றத்திற்கு வழங்கப்பட்ட பிணிக்கும் நன்மையிலான வாக்குறுதிக்கு இணங்கியொழுதல்
2. சட்டமா அதிபர் திணைக்களத்தின் பணிப்புகள் மற்றும் அறிவுரைகள்
3. அரசியலமைப்பு, நியதிச்சட்ட மற்றும் நீதித்துறைசார் தேவைப்பாடுகளுடனான ஒத்திசைவை உறுதிப்படுத்துவதற்காக, மிதமிஞ்சியளவுக்கு விரிவுள்ள விலக்களிப்பு வாசகங்களைத் திருத்துதல்.

இவ்வாறு மீளவும் வர்த்தமானியில் வெளியிடுவதானது சம்பந்தப்பட்ட வணிகங்களின் செயல்நுணுக்க முக்கியத்துவத்தை மீள்பெறுவதோ, நீர்த்துப்போகச் செய்வதோ அல்லது மீள்பரிசீலனைக்கு உட்படுத்துவதோ அல்ல என்பதையும், இது அரசாங்கத்தின் கொள்கையில் ஏற்பட்ட மாற்றத்தைக் குறிக்கவில்லை என்பதையும் இங்கு வலியுறுத்திக் கூறுவது அவசியமாகும். மாறாக, இது நல்லாட்சி மற்றும் சட்டவாட்சி ஆகியவற்றின் நலன்கருதி மேற்கொள்ளப்பட்ட ஒரு தொழில்நுட்ப ரீதியானதும், சட்ட ரீதியானதுமான சீரமைத்தல் நடவடிக்கையே ஆகும்.

குழுவின் அவதானிப்புகள்

கலந்துரையாடலின் பின்னர் குழு பின்வருவனவற்றினை அவதானித்தது;

- தொழிலாளர்களின் தொழில் முடிவுறுத்தல் சட்டத்தின் முழுமையான விலக்கிலிருந்து, குறித்த பிரிவுசார் விலக்கல்களுக்கு மாற்றுவதற்கு மேன்முறையீட்டு நீதிமன்ற வழக்கு மற்றும் சட்டத்துறை தலைமையதிபதியால் வழங்கப்பட்ட உறுதிமொழி மூலமாக, மூலோபாய முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நான்கு பிரதான வணிகங்களை மீளவும் வர்த்தமானியில் வெளியிட வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது.
- இந்தத் திருத்தங்கள், தொழிலாளர்களின் தொழில் முடிவுறுத்தல் சட்டத்தின் 02, 11 மற்றும் 12 ஆம் பிரிவுகளிலிருந்து விலக்கல்களுக்கான திருத்தங்களை வழங்குகின்றன. இந்தப் பிரிவுகள் தொழில் முடிவுறுத்தலிற்கான காரணங்கள் பற்றிய விடயங்களையும் தொழில் ஆணையாளரின் அதிகாரத்தினைப் பற்றிய விடயங்களையும் கையாளுகின்றன.
- இந்த தொழில்நுட்பத் திருத்தங்கள் இருந்தபோதிலும், தொழில் ஆணையாளரின் முன் அனுமதி பெறுவதற்கான அவசியமின்றி, ஒப்பந்த நிபந்தனைகளுக்கு அமைவாக தொழிலை முடிவுறுத்துவதற்கு தொழில் வழங்குனர்களை இயலுமாக்கி, மூலக் கொள்கையின் நோக்கம் மாற்றமுறாது காணப்படுகிறது.
- அண்மைய திருத்தத்தின் மூலம் மீண்டும் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட துறைமுக நகர ஊழியர்கள் மீதான 36% உழைக்கும்போதே செலுத்தும் வரி விதிப்பு, சர்வதேச வணிகங்களை ஈர்ப்பதில் பெரியதொரு தடையாகக் கருதப்படுகிறது

குழுவின் விதப்புரைகள்

பரிசீலனையின் பின்னர் குழு பின்வருவனவற்றினை விதந்துரைத்தது;

- முதலீட்டாளர்களுக்கு நிலையான மற்றும் எதிர்வுகூறத்தக்க சட்டக் கட்டமைப்பை உறுதி செய்வதன் மூலமாக, அனைத்து வணிகச் சேவை நிறுவனங்களுக்கும் சீரான தொழில் தொடர்பான ஒழுங்குவிதி நடைமுறைகளை தாபிப்பதற்கு, நிதி அமைச்சுடன்

முன்னெடுக்கப்பட்டு வரும் நடவடிக்கைகளை ஆணைக்குழு நிறைவு செய்ய வேண்டும். இது பொருந்தக்கூடிய விலக்கல்களில் சீரான தன்மையைப் பேணுவதையும் உள்ளடக்குகிறது.

- வெளிநாட்டு வணிக மையம் ஒன்றாக நாட்டின் கவர்ச்சித்தன்மையை மேம்படுத்துவதற்காக, துறைமுக நகரச் செயற்பாடுகளுக்குப் பொருந்தக்கூடிய தற்போதைய ஊழியர் வரி விதிப்பு சட்டகத்தை மீளாய்வு செய்யுமாறு அரசாங்கத்திடம் ஆணைக்குழு உத்தியோகபூர்வமாக கோரிக்கை விடுத்தல் வேண்டும்.
- அனைத்துத் துறைமுக நகர நிறுவனங்களும் தங்களின் வருடாந்த அறிக்கையிடல் கட்டப்பாடுகளின் ஊடாக, இறுதிப் பயனாளி உரித்துத் தகவல்களை வெளிப்படுத்துவதற்கு அவற்றை வேண்டுவதற்காக அவசியமான ஒழுங்குவிதித் திருத்தங்களின் வகுத்தமைப்பை ஆணைக்குழு துரிதப்படுத்துதல் வேண்டும்

- (203 ஆம் அத்தியாயமான) மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 21, 22, 23, 24 மற்றும் 24அ என்னும் பிரிவுகளுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் அச்சட்டத்தின் 237 ஆம் பிரிவின் கீழான ஒழுங்குவிதிகள் (2026 சனவரி 05 ஆம் திகதிய 2470/14 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானப் பத்திரிகையில் பிரசுரிக்கப்பட்டது)

அறிமுகம்

பின்னணி அறிக்கை

மோட்டார் சைக்கிள்கள், மோட்டார் முச்சக்கர வண்டிகள் மற்றும் மோட்டார் முச்சக்கர வான்கள் தவிர்ந்த அனைத்து மோட்டார் வாகனங்களுக்கும் நடப்பு இலக்கங்களிலிருந்து 100,000 வரையிலான விசேட இலக்கங்களை ஒதுக்கீடு செய்வதற்கான கட்டணங்களை விதிப்பதற்காக வெளியிடப்பட்ட 2026.01.05 ஆம் திகதிய 2470/14 ஆம் இலக்க வர்த்தமானி அறிவித்தலைப் பாராளுமன்றத்தில் சமர்ப்பித்தல்.

மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் விதிகளுக்கமைய, மோட்டார் வாகனங்களுக்கான இலக்கத் தகடுகளை வழங்குதல் தொடர்பான ஏற்பாடுகளைச் செய்வதற்கும் மற்றும் அதற்கான கட்டணங்களை விதிப்பதற்குமான அதிகாரம் போக்குவரத்து விடயத்திற்குப் பொறுப்பான அமைச்சருக்கு உரியதாகும். அதற்கமைய, இலக்கத் தகடுகளை வழங்குதல் தொடர்பான ஏற்பாடுகள் மற்றும் இலக்கத் தகடுகளை வழங்கும்போது அறவிட வேண்டிய கட்டணங்களை நிர்ணயித்தல் என்பன 2023.10.05 ஆம் திகதிய மற்றும் 2352/29 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானப் பத்திரிகையில் வெளியிடப்பட்ட ஒழுங்குவிதிகள் மூலம் கடைசியாகத் திருத்தம் செய்யப்பட்டவாறு 1952 பெப்புருவரி மாதம் 27 ஆம் திகதிய 10,360 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானியில் வெளியிடப்பட்டுள்ள 1951 ஆம் ஆண்டின் மோட்டார் வாகன (நானாவித) ஒழுங்குவிதிகள் மூலம் பிரகடனப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

திருத்தம் செய்யப்பட்ட அந்த ஒழுங்குவிதிகளின் 4 ஆம் அட்டவணையின் 14, 16, 18, 20, 22 ஆகிய விடயங்களின் மூலம் மோட்டார் சைக்கிள்கள், மோட்டார் முச்சக்கர வண்டிகள் மற்றும் மோட்டார் முச்சக்கர வான்கள் தவிர்ந்த அனைத்து மோட்டார் வாகனங்களுக்கும் நடப்பு இலக்கங்களிலிருந்து 10,000 இலக்கம் வரையிலான விசேட இலக்கங்களை ஒதுக்கீடு செய்வதற்கு 100,000/- ரூபாவும், 20,000 இலக்கங்கள் வரையிலான விசேட இலக்கங்களை ஒதுக்கீடு செய்வதற்கு 200,000/- ரூபாவும், 30,000 இலக்கங்கள் வரையிலான விசேட இலக்கங்களை ஒதுக்கீடு செய்வதற்கு 300,000/- ரூபாவும், 40,000 இலக்கங்கள் வரையிலான விசேட இலக்கங்களை ஒதுக்கீடு செய்வதற்கு 400,000/-ரூபாவும், 50,000 இலக்கங்கள் வரையிலான விசேட இலக்கங்களை ஒதுக்கீடு செய்வதற்கு 500,000/- ரூபாவும் என்ற அடிப்படையில் கட்டணங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன.

அந்த ஒழுங்குவிதிகள் மூலம் உள்ளடக்கப்படாத, மோட்டார் சைக்கிள்கள், மோட்டார் முச்சக்கர வண்டிகள் மற்றும் மோட்டார் முச்சக்கர வான்கள் தவிர்ந்த அனைத்து மோட்டார் வாகனங்களுக்கும் நடப்பு இலக்கங்களிலிருந்து 50,000 இலிருந்து 100,000 வரையிலான விசேட இலக்கங்களை ஒதுக்கீடு செய்யவதற்கும் மற்றும் ஓர் இலக்கத்திற்காக ரூபா 1,000,000/- தொகையை அறவிடுவதற்கும் மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்துத்-திணைக்களம் நடவடிக்கை

எடுத்துள்ளதோடு அவ்வாறு விசேட இலக்கங்களை வழங்குவதன் மூலம் 2023, 2024 மற்றும் 2025 ஆம் ஆண்டுகளில் ரூபா 319,000,000/- வரையான வருமானம் அரசாங்கத்திற்கு கிடைத்துள்ளது.

அதற்கமைய தேவையான ஏற்பாடுகளைச் செய்வதற்காக அவ்வப்போது திருத்தம் செய்யப்பட்ட மோட்டார் வாகனங்கள் (நானாவித) ஒழுங்குவிதிகளின் 4 ஆம் அட்டவணையில் 24 ஆம் விடயமாக புதிய விடயமொன்று உட்சேர்க்கப்பட்டு 2470/14 ஆம் இலக்க 2026.01.05. ஆம் திகதிய அரசாங்க அதி விசேட வர்த்தமானியில் திருத்தம் செய்யப்பட்ட ஒழுங்குவிதி வெளியிடப்பட்டது

குழுவின் அவதானிப்புக்கள்

கலந்துரையாடலின் பின்னர் குழு பின்வருவனவற்றினை அவதானித்தது;

- சிறப்பு வாகன எண்களை ஒதுக்குவதற்கான கட்டணத்தை அறிமுகப்படுத்தியதன் நோக்கம் மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களத்துக்கான வருவாயை அதிகரிப்பதாகக் காணப்பட்டதுடன் அது முதல் இந்த வழிமுறையின் மூலமான அறவீடுகள் குறித்த காலப்பகுதியில் அரசாங்க வருவாய்க்கு கணிசமாகப் பங்களித்து அதன் ஒட்டுமொத்த வருவாய்த் தளத்தை வலுப்படுத்தியுள்ளது. இருப்பினும், சில கட்டணங்கள், ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு முறையான சட்டபூர்வ அதிகாரம் இல்லாமல் அரவிடப்பட்டு வந்தன.
- வாகனப் பதிவு எண்களை வழங்குவதில் ஏற்பட்ட கணிசமான தாமதம் பொதுமக்களுக்குப் பெரும் சிரமத்தை ஏற்படுத்தியதுடன் தரமற்ற தற்காலிகத் தீர்வுகளைப் பயன்படுத்தவும் வழிவகுத்தது.
- மோட்டார் போக்குவரத்துத் திணைக்களத்தினுள் தற்போதுள்ள முறைமைகள் காலாவதியானவையாகவே உள்ளதுடன் தொடர்ச்சியான டிஜிட்டல் மயமாக்கல் முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்ட போதிலும் கையேடு ஆவணங்களையே தொடர்ந்து நம்பியிருப்பதால் திறமையின்மை மற்றும் செயன்முறைகள் இரட்டிப்பாதல் ஆகியவை ஏற்படுகின்றன.
- பெறுகைத் திட்டமிடல் மற்றும் நடைமுறைப்படுத்தலிலுள்ள குறைபாடுகள் சேவை வழங்கலில் நீண்டகால தாமதங்களுக்கு வழிவகுத்தன.
- சில திட்டமிடப்பட்ட பாதுகாப்பு அம்சங்களின் முறையான பயன்பாட்டிற்குத் தேவையான அமுலாக்க உட்கட்டமைப்பு இல்லாத காரணத்தினால் அவை திறம்படச் செயல்படுத்தப்படாததால் வாகனப் பதிவுத் தகடுகளிலிருந்து மாகாண அடையாளங்கள் அகற்றப்பட்டன.

குழுவின் விதப்புரைகள்

பரிசீலனையின் பின்னர் குழு பின்வருவனவற்றினை விதந்துரைத்தது;

- வெளிப்படைத்தன்மையை உறுதி செய்வதற்கும் பெறுகைத் தீர்மானங்களின் மீதான தகவலறிந்த மேற்பார்வையை எளிதாக்குவதற்கும் முந்தைய மற்றும் தற்போதைய வழங்குநரின் விலைக் கட்டமைப்பைத் தெளிவாகக் குறிப்பிட்டு வாகனப் பதிவுத் தகடுகளின் விலை குறித்த ஒரு விரிவான ஒப்பீட்டு அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்படுதல் வேண்டும்.

- கதிர் அதிர்வெண் அடையாள (RFID) தொழில்நுட்பத்தைச் சேர்ப்பதன் காரணமாக, குறித்த காலப்பகுதியில் ஒவ்வொரு வாகனப் பதிவு எண்ணுக்கும் ஏற்படும் மேலதிக செலவினக் கூறுகளின் விரிவான விபரங்கள் பணத்திற்கான மதிப்பையும் தொழில்நுட்ப நியாயத்தையும் குழு மதிப்பிடுவதற்கு ஏதுவாக வழங்கப்படுதல் வேண்டும்.
- மின்சார வாகனங்களுக்கான (EVs) மின்கலத்தின் தரம், பாதுகாப்பு மற்றும் அகற்றும் வழிமுறைகள் தொடர்பான சர்வதேச தரநிலைகள் ஆராயப்பட்டு இத்துறையின் எதிர்கால ஒழுங்குமுறை அபிவிருத்திக்கு வழிகாட்டும் நோக்கில் அது பற்றிய ஒரு கட்டமைக்கப்பட்ட அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்படுதல் வேண்டும்.
- மின்கலத்தின் ஆயுட்காலத்தைக் கண்காணிப்பதற்கான பொறிமுறைகள், தர உறுதிப்பாடு மற்றும் குறைந்தபட்ச சுற்றுச்சூழல் மற்றும் பாதுகாப்புத் தரநியமங்களுக்கு இணங்குதல் ஆகியவை உள்ளிட்ட மின்சார வாகனங்களுக்கான "மின்கலக் கடவுச்சீட்டுகளை" அறிமுகப்படுத்துவது பற்றிய சாத்தியக்கூறு அறிக்கை சமர்ப்பிக்கப்படுதல் வேண்டும்
- மீட்பு, புனர்வாழ்வு மற்றும் கடனிறுக்கவகையின்மை (கூட்டிணைப்பு மற்றும் தனிப்பட்ட) சட்டமூலம்

அறிமுகம்

வங்குறோத்து நிலை பற்றிய விளைதிறனான சட்டக் கட்டமைப்பின் நோக்கங்கள்

நிதி நெருக்கடியை பொருளாதார ரீதியாக விளைத்திறனாக, நியாயமான மற்றும் ஒழுங்கான முறையில் கையாள்வதற்கான ஒரு கட்டமைக்கப்பட்ட சட்டகத்தை வங்குறோத்து நிலை சட்டங்கள் வழங்குகின்றன. இந்த கட்டமைப்பில் மன அழுத்தத்திற்கு ஆளான ஆனால் அடிப்படையில் சாத்தியமான நிறுவனங்களை காப்பாற்ற உதவும் நடைமுறைகள் ஆகியன அடங்கும். வங்குறோத்து நிறுவனங்கள் விரைவாக சந்தையிலிருந்து வெளியேறுவதை உறுதிசெய்வதற்கான நடைமுறைகள், இதன் மூலம் வளங்களை அதிக உற்பத்திப் பயன்பாடுகளுக்கு மீள உபயோகிப்பதை உறுதிசெய்யும் நடைமுறைகள்; மற்றும் நுகர்வோர் மற்றும் தொழில்முனைவோருக்கு அவர்களின் சொந்த தவறு இல்லாமல் ஏற்படக்கூடிய நிதி நெருக்கடியிலிருந்து (உதாரணமாக, டித்வா சூறாவளிக்குப் பிறகு) மீள்வதற்கு உதவும் நடைமுறைகளும் இதில் உள்ளடங்கும்.

விளைதிறனான மற்றும் சிறந்த நடைமுறையான ஒரு சட்ட கட்டமைப்பின் மூலம், வங்குறோத்து நிலை சட்டம், முழு வணிக வாழ்க்கைச் சுழற்சியிலும் தொழில்முனைவு, கடன் அணுகல், உற்பத்தித்திறன் மற்றும் நிதி ஸ்திரத்தன்மையை ஆதரிப்பதன் மூலம் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு பங்களிக்கிறது. உலக வங்கியின் வெளியீடான "The Economic Impacts of Insolvency regimens" இல் மீளாய்வு செய்யப்பட்ட சாட்சிகள், கணிக்கக்கூடிய மற்றும் சிறப்பாக செயற்படும் வங்குறோத்து நிலை அமைப்புகள் தோல்வியின் எதிர்மறையான அபாயத்தைக் குறைத்து வணிக நுழைவை ஊக்குவிக்கின்றன என்பதைக் காட்டுகின்றன. விஷேடமாக நேர்மையான தொழில்முனைவோர் சரியான நேரத்தில் வெளியேற்றம் மற்றும் புதிய தொடக்கத்தை பெறமுடியும். வலுவான வங்குறோத்து நிலை கட்டமைப்புகள் எதிர்பார்க்கப்படும் கடன் வழங்குநர் மீட்புகளை அதிகரிப்பதன் மூலம் கடன் பெற இயலுமையை மேம்படுத்துகின்றன, இது கடன் செலவுகளைக் குறைக்கிறது மற்றும் கடன் விநியோகத்தையும் மேம்படுத்துகிறது. மேலதிகமாக, விளைதிறனான வங்குறோத்து நிலை சட்டக் கட்டமைப்பு மூலம் சாத்தியமான நிறுவனங்களை மறுசீரமைத்தல் மற்றும் சாத்தியமற்ற நிறுவனங்களை ஒழுங்காக வெளியேற்றுதல், தொழில்களைப் பாதுகாத்தல் மற்றும் அதிக உற்பத்தி பயன்பாடுகளுக்கு மூலதன மீள ஒதுக்கீட்டை செயற்படுத்துதல் ஆகியவற்றை எளிதாக்குகின்றன (ஒட்டுமொத்த உற்பத்தித்திறன் வளர்ச்சியின் முக்கிய காரணிகள்).

வங்குறோத்து நிலை பற்றிய விளைதிறனான ஒரு சட்ட கட்டமைப்பின் மூலம் பின்வரும் பொருளாதார தாக்கங்களை ஏற்படுத்துவதற்கு வசதிகளை அளிக்க ஒரு விரிவான சுற்றுச் சூழல் அமைப்பு" தேவைப்படுகிறது வங்குறோத்து நிலை பற்றி ஒரு சட்ட கட்டமைப்பின் மூலம் பெறுமதியை அதிகப்படுத்தி தாமதங்களைக் குறைக்கின்ற தெளிவான, வெளிப்படையான மற்றும் கால வரம்பு நடைமுறைகளை வழங்க வேண்டும். சட்டப்பூர்வ கால வரம்பை அறிமுகப்படுத்துதல் மற்றும் வழக்குகளை கட்டுப்படுத்துதல் ஆகியவை தீர்வு நேரங்களைக் கணிசமாகக் குறைத்து கடன் வழங்குபவர் மீட்பு விகிதங்களை அதிகரிப்பதாகக் காட்டப்பட்டுள்ளது. அவை சட்டங்கள் மூலம் கடனாளிகளுக்கும் கடன் வழங்குபவர்களுக்கும் இடையில் சமநிலையான உரிமைப் பகிர்வை அறிமுகப்படுத்த வேண்டும், மேலும் சாத்தியமான நிறுவனங்களைக் காப்பாற்றவும், சாத்தியமில்லாத நிறுவனங்களிலிருந்து வெளியேறவும் உதவும் பயனுள்ள மறுசீரமைப்பு மற்றும் கலைப்பு செயல்முறைகளை அறிமுகப்படுத்த வேண்டும்.

- நிறுவனத் திறனும் செயற்படுத்தலும் சட்ட வடிவமைப்பைப் போலவே முக்கியமானதாகும். நீதிமன்றங்கள், வங்குறோத்து நிலை பற்றியதாக செயற்படும் நிர்வாக அமைப்பு மூலம் அவற்றின் நோக்கம் கொண்ட பொருளாதார தாக்கத்தை வழங்குகின்றனவா என்பதை தீர்மானிப்பதில் முக்கிய பங்கு வகிக்கின்றனர். நீதிமன்றங்கள் மற்றும் வங்குறோத்து நிலை தொடர்பில் செயற்படுகின்ற தொழிலாளர்கள் மற்றும் அரசாங்கத்தின் முகவர் நிலையங்கள் மூலம் அத்தியாவசிய பங்கு நிறைவேற்றப்படும். கீழ் நீதிமன்றங்களில் உள்ள நெரிசல் மற்றும் வங்குறோத்து நிலை விஷேட நீதிமன்றங்கள் ஆகியன விரைவான வழக்குத்தீர்வு, புதிய வணிகத்திற்கான அணுகல் அதிகரித்தல், மேம்பட்ட கடன் அணுகல் மற்றும் அதிக உற்பத்தித்திறன் ஆகியவற்றுடன் தொடர்புடையவை என்பதை அனுபவ சான்றுகள் காட்டுகின்றன;
- வங்குறோத்து நிலைக்கு முந்தைய பயனுள்ள கட்டமைப்புகள், செயல்படாத கடன்களை விரைவாகத் தீர்ப்பதற்கும், இலாபம் கிடைக்காத நிறுவனங்களை முடுவதற்கும் நிதிப் பிரிவின் மீள்தன்மையை வலுப்படுத்துவதற்கும். நீண்ட கால வளர்ச்சியை ஆதரிப்பதற்கும் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. கடனுள்ள நிலுவையை அறவிடுவதற்கு முன்னுரிமை அளிக்கும் சட்ட கட்டமைப்புக்கு வங்குறோத்து நிலை முறைக்கு மாற்று வழிகள் தேவைப்படும் நுண், சிறு மற்றும் நடுத்தர நிறுவனங்கள் (MSMEகள்) மற்றும் நுகர்வோருக்கு எளிமைப்படுத்தப்பட்ட கடைமுறைகளின் தேவையின் மீது அதிக கவனம் செலுத்தப்படுகிறது.

இலங்கையில் தற்போது செயற்படுத்தப்படும் வங்குறோத்து நிலையின் சட்ட கட்டமைப்பு

இலங்கையின் வங்குறோத்து நிலை சட்டமானது தற்போது இரண்டு முக்கிய சாசனங்களின் நிர்வகிக்கப்படுகின்ற. இவை இரண்டும் காலாவதியானவை மற்றும் சிறந்த நடைமுறைகளுக்குப் பொருந்தாதவையாகும். நிறுவனங்களைப் பொறுத்தவரை, பிரதான சட்டமாவது 2007 ஆம் ஆண்டின் கம்பெனிகள் சட்டம் ஆகும். (கம்பெனிகள் சட்டம்) தனி உரிமையாளர்களான வணிகர்களாக நுண் சிறு மற்றும் நடுத்தர நிறுவனங்கள் பராமரித்துவரும் நபர்கள் உட்பட தனிநபர்கள் தொடர்பான அதிகாரத்திலுள்ள பிரதான சட்டமாவது நூறு ஆண்டுகளுக்கும் மேலான பழமையான 1854 ஆம் ஆண்டின் வங்குறோத்து நிலை பற்றிய கட்டளை சட்டம் ஆகும். (கட்டளை) சட்டத்தில் பலவீனங்கள் அடையாளம் காணப்பட்டு, சிறந்த நடைமுறைகளுக்கு ஏற்ப கட்டமைப்பை மேலும் கொண்டுவரவும், நிதி ரீதியாக பாதிக்கப்பட்ட நிறுவனங்கள் (பெரிய மற்றும் சிறிய) மற்றும் நுகர்வோரின் தேவைகளை நிவர்த்தி செய்யவும் பரிந்துரைகள் வழங்கப்பட்டன.

தொழில்நுட்ப உள்ளீடுகளின் ஒட்டுமொத்த நோக்கம். (1) நிதி ரீதியாக நெருக்கடியில் உள்ள ஆனால் சாத்தியமான நிறுவனங்களை மறுசீரமைத்தல் மற்றும் மீட்டலுக்காக வசதியளிக்கும் இலங்கையில் வங்குறோத்து நிலைக்கான தற்போதைய சட்ட கட்டமைப்பை நவீன மற்றும் வினைத்திறமையான நடைமுறைகளுடன் உருவாக்குவதாகும், அவை மற்றும் (2) நிதி ரீதியாக நெருக்கடியில் உள்ள தனி உரிமையாளர்களான வணிகர்கள் மற்றும் சிறு வணிக கடனாளிகளுக்கு ஒரு புதிய தொடக்கத்தை வழங்குவதாகும். முடிந்தவரையில், தற்போதுள்ள சட்ட கட்டமைப்பைப் பயன்படுத்த வேண்டும் என்று தீர்மானிக்கப்பட்டது (புதிய தொழில்நுட்ப மாதிரி மொத்தமாக ஏற்றுக்கொள்ளப்படுவதற்குப் பதிலாக), இதற்கு பல காரணங்கள் செல்வாக்கு செலுத்துகின்றன. முதலாவதாக, வங்குறோத்து நிலை பற்றிய சட்டம் வரிவிதிப்பு, தொழிலாளர், சொத்து உரிமைகள் மற்றும் ஒப்பந்தச் சட்டம் போன்ற பல பிற சட்டத்துறைகளை மிகக் கவனமாக பரந்த அளவில் வலியுறுத்துகிறது. எனவே, எந்தவொரு திருத்தங்களும் இலங்கையின் பரந்த

சட்டத்துறையினுள் விளைதிறனுடன் செயல்படுவதையும், பல்வேறு சட்டங்களுக்கு இடையில் ஒட்டுமொத்த ஒற்றுமை இருப்பதையும் உறுதிசெய்வது மிகவும் முக்கியமானதாகும். இரண்டாவதாக, பல பங்குதாரர்கள் ஏற்கனவே இருக்கும் கட்டமைப்பை நன்கு அறிந்திருப்பதால், சந்தையில் ஏற்படும் இடையூறுகள் மற்றும் சட்டத்தை செயற்படுத்த வேண்டிய சட்டத்தரணிகள் மற்றும் நீதிபதிகள் போன்ற பங்குதாரர்களுக்கு குறிப்பிடத்தக்க தடைகளைத் தடுக்க, ஏற்கனவே உள்ள சட்டக் கொள்கைகள் மற்றும் கருத்துக்களை செயற்பாட்டில் வைத்திருப்பது பயனுள்ளதாகும்.

இலங்கையின் தனித்துவமான அரசியல், சட்ட மற்றும் பொருளாதார சூழலைக் கருத்தில் கொண்டு, சட்டத்தை எவ்வாறு விளைதிறனுடன் செயற்படுத்துவது என்பதில் குறிப்பாக கவனம் செலுத்தி இலங்கை சட்ட ஆணைக்குழுவினால் வங்குறோத்து நிலை பற்றிய வரைவைத் தயாரித்தது. வங்குறோத்து நிலை பற்றி உலகவங்கியின் விளைதிறனான நிதிக்கொள்கைகள் மற்றும் கடனாளர்/கடனாளி நிர்வாக அதிகார சபைகள் வங்குறோத்து நிலை பற்றி UNCTIRAL இன் சட்ட சாசன வழிகாட்டி, 3 மற்றும் தனி நபர் வங்குறோத்து நிலை பற்றி குறித்து உலக வங்கியின் அறிக்கை உள்ளிட்ட சர்வதேச சிறந்த நடைமுறை வழிகாட்டுதல்களால் தொழில்நுட்பம் மற்றும் உள்ளீடுகள் இதற்காக அடிப்படையாகியது.

மீட்பு புனர்வாழ்வு மற்றும் வங்குறோத்து நிலை நிறுவன மற்றும் தனிநபர் பற்றிய சட்டவரைவு

பின்வரும் பகுதி மூலம் சட்டவரைவின் உள்ளீடு பற்றி விளக்கியுள்ளது.

பகுதி I – நிறுவன ஏற்பாடுகள்

இந்தப் பகுதி வங்குறோத்து நிலை பற்றிய ஒழுங்குமுறை அதிகாரசபை, உத்தியோகபூர்வ பெறுநர் மற்றும் வங்குறோத்து நிலை வணிகர்களை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கான கட்டமைப்பை நிறுவுகிறது. வங்குறோத்து நிலை நடவடிக்கைகளில் நேர்மை, தொழில்முறை தரநிலைகள், மேற்பார்வை மற்றும் பொதுமக்களின் நம்பிக்கையை உறுதிசெய்வதே இதன் நோக்கமாகும்.

பகுதி II – தனிநபர் வங்குறோத்து நிலையின் முக்கிய கோட்பாடுகள்

இந்தப் பகுதி, கடனாளின் கடமைகள், வெளிப்படுத்தல் கடமைகள், பாதுகாக்கப்பட்ட சொத்து மற்றும் வருமானம், மற்றும் சேர்க்கப்பட்ட மற்றும் விலக்கப்பட்ட கடன்களுக்கு இடையிலான வேறுபாடு உள்ளிட்ட அனைத்து தனிப்பட்ட வங்குறோத்து நிலை அல்லது நுகர்வோர் வங்குறோத்து நிலை நடைமுறைகளுக்கும் பொருந்தக்கூடிய முக்கிய கொள்கைகளை அமைக்கிறது. கடனாளி நிவாரணத்தை கடனாளி பாதுகாப்புடன் சமநிலைப்படுத்துவதே இதன் நோக்கமாகும்.

பகுதி III – கடன் பாதுகாப்பு தடை உத்தரவு

இந்தப் பகுதி ஒரு தற்காலிக 60 நாள் தடைக்காலத்தை அறிமுகப்படுத்துகிறது. இது கடனாளி புனர்வாழ்வுக்குத் தயாராகும்போது கடனாளி அமுலாக்க நடவடிக்கைகளை நிறுத்திவைக்கிறது. உடனடி சொத்து இழப்பைத் தடுப்பதும், கடனாளிகள் ஆலோசனை பெறவும் ஏற்பாடுகளை பேச்சுவார்த்தை நடத்தவும் அவகாசம் அளிப்பதே இதன் நோக்கமாகும்.

பகுதி IV – கடன் மறுசீரமைப்பு ஏற்பாடுகள்

நுகர்வோர் கடனாளிக்கும் கடன் வழங்குநர்களுக்கும் இடையே கடன் திருப்பிச் செலுத்துதல் மற்றும் மறுசீரமைப்புக்கான பேச்சுவார்த்தை நடத்தப்பட்ட தன்னார்வ கட்டமைப்பை உருவாக்குகிறது. உரிமம் பெற்ற நிபுணர்கள் மற்றும் நீதிமன்றங்களால் மேற்பார்வையிடப்படுகிறது. கடன் வழங்குநர்களின் மீட்சியை அதிகப்படுத்தும் அதேவேளையில், சாத்தியமான தனிநபர்கள் மற்றும் சிறுவணிகங்களை புனர்வாழ்வு செய்வதே இதன் குறிக்கோள் ஆகும்.

பகுதி V – கடன் நிவாரண உத்தரவுகள்

குறைந்த வருமானம் மற்றும் சொத்துக்கள் (குறைந்த மதிப்பு வழக்குகள்) கொண்ட கடனாளிகளுக்கு எளிமைப்படுத்தப்பட்ட விரைவான குறைந்த விலை வங்குறோத்து நிலை நடைமுறையை வழங்குகிறது.

வங்குறோத்து நிலையின் சிக்கலான தன்மை மற்றும் களங்கம் இல்லாமல் விரைவான பொருளாதார நிவாரணம் வழங்குவது இதன் நோக்கமாகும்.

பகுதி VI – வங்குறோத்து நிலை

மறுசீரமைப்பு அல்லது புனர்வாழ்வு சாத்தியமில்லாத சந்தர்ப்பங்களில் முறையான நுகர்வோர் வங்குறோத்து நிலை செயல்முறையை நிறுவுகிறது. இது வங்குறோத்து நிலை விண்ணப்பங்கள், பொறுப்பாளரின் பங்கு, சொத்து உணர்தல், கடனாளியை பொறுப்பிலிருந்து விடுவித்தல் மற்றும் ஆகியவற்றை நீதிமன்ற உத்தரவின் மூலம் நிர்வகிக்கிறது.

பகுதி IX – நிறுவன மீட்பு அல்லது மறுசீரமைப்பு நிர்வாகம்

இலங்கையில் நிதி ரீதியாக நெருக்கடியில் உள்ள ஆனால் செலுத்துவதற்கு சாத்தியமான நிறுவனங்களுக்கு நவீன, மீட்பு சார்ந்த நடைமுறையாக “நிர்வாகம்” அறிமுகப்படுத்துகிறது. சாத்தியமான இடங்களில் நிறுவன மதிப்பு, வேலைகள் மற்றும் பொருளாதார நடவடிக்கைகளை சேமிப்பதே இதன் நோக்கமாகும்.

பகுதி X – ஒப்பந்தங்கள்

நிறுவனங்கள் கடன் வழங்குநர்களுடன் ஒப்பந்தம் அல்லது ஏற்பாட்டை எட்டுவதற்கு நீதிமன்ற மேற்பார்வையில் ஒரு பொறிமுறையை வழங்குகிறது. முழு நீதிமன்ற மேற்பார்வை செயல்முறை இல்லாமல் மறுசீரமைப்பை அனுமதிப்பதே இதன் நோக்கமாகும்.

பகுதி XI – நுண் சிறு மற்றும் நடுத்தர நிறுவன கடன் மறுசீரமைப்பு

வங்குறோத்து செயல்முறைகளை விட எளிமையான மற்றும் செலவு குறைந்த MSME களுக்கு மறுசீரமைப்பு நிறுவுகிறது. ஏற்றவாறு மாற்றியமைக்கப்பட்ட எளிமைப்படுத்தப்பட்ட வங்குறோத்து செயல்முறைகள் மூலம் தொழில்முனைவு மற்றும் வணிக தொடர்ச்சியை ஆதரிப்பதே இதன் நோக்கமாகும்.

பகுதி XII- கலைப்பு

செலுத்த முடியாத நிறுவனங்களை மூடுவதை நிர்வகிக்கிறது. இதில் கலைப்பாளர்கள், கடன் வழங்குநர் குழுக்கள் மற்றும் சொத்துக்களின் விநியோகம் ஆகியவற்றின் நியமனம் மற்றும் கடமைகள் அடங்கும். இதன் குறிக்கோள் ஒழுங்கான வெளியேற்றம் மற்றும் மீட்புகளை அதிகப்படுத்துவதாகும்.

பகுதி XIII- பெறுநரை நியமித்தல்

பாதுகாப்பு நலன்களை செயற்படுத்தும் பெறுநர்களின் நியமனம் மற்றும் அதிகாரங்களை ஒழுங்குபடுத்துகிறது. பரந்த வங்குறோத்து நிலை கட்டமைப்புடன் பாதுகாக்கப்பட்ட கடன் வழங்குநர் உரிமைகளை சமநிலைப்படுத்துவதே இதன் நோக்கமாகும்.

பகுதி XIV – எல்லை தாண்டிய வங்குறோத்து நிலை

வெளிநாட்டு நடவடிக்கைகளில் ஒத்துழைப்பு மற்றும் அங்கீகாரத்தை செயல்படுத்துவதன் மூலம் சர்வதேச கூறுகளுடனான வங்குறோத்து நிலை நிவர்த்தி செய்கிறது.

பகுதி XV – வங்குறோத்து நிலை பொது ஏற்பாடுகள்

கடன்களை செலுத்த இயலாமை, தவறான வர்த்தகம் மற்றும் மோசடி அல்லது விருப்பமான கொடுக்கல் வாங்கல்களைத் தவிர்ப்பது குறித்த விதிகளைக் கொண்டுள்ளது. கடன் வழங்குபவர்களைப் பாதுகாப்பதும் மதிப்பைப் பாதுகாப்பதும் இதன் நோக்கமாகும்.

பகுதி XVI- பொது மற்றும் பல்வேறு ஏற்பாடுகள்

குற்றங்கள், அபராதங்கள், வங்குறோத்து நிலை கணக்குகள், நீதிமன்ற அதிகாரம் மற்றும் நடைமுறை விடயங்களை அமைக்கிறது. இதன் குறிக்கோள் அமுலாக்கம் மற்றும் நிர்வாக தெளிவுமாகும்.

பகுதி XVII- இறுதி மற்றும் இடைக்கால ஏற்பாடுகள்

வங்குறோத்து நிலை பற்றிய புதிய சட்டங்களை சீராக செயற்படுத்துவதை உறுதி செய்வதற்காக தொடர்புடைய சட்டம், சாசனம், இடைக்கால ஏற்பாடுகள் மற்றும் இடைக்கால பிரிவுகளுக்கான திருத்தங்களை வழங்குகிறது.

சட்டவரைவின் நன்மைகள் மற்றும் உட்படும் விடயப்பரப்பு

மேலே விவாதிக்கப்பட்டபடி, இந்த சட்டவரைவு உலக வங்கியின் பங்குபற்றல் மற்றும் UNCTRAL மூலம் ஊக்குவிக்கப்பட்ட கருதப்படுகிறது. சிறந்த நடைமுறை இந்த சட்டவரைவின் அவதானம் தரநிலைகளுக்கு இணங்குவதாகக் இலங்கையில் தொழில்களை மேம்படுத்துவதாகும் இரண்டும் சாத்தியமான நிறுவனங்களில் இருக்கும் வேலைகளைச் சேமிப்பது, அதேநேரத்தில் தொழில்முனைவோரை ஊக்குவித்தல் மற்றும் புதிய வணிகங்களுக்கு நிதி அணுகலை மறுசீரமைத்தலுமாகும். (I) வலியுறுத்தப்பட்ட ஆனால் சாத்தியமான நிறுவனங்களை மறுசீரமைத்தல், மற்றும் (II) கடன் வழங்குபவர்களுக்கு மீட்சியை அதிகப்படுத்துதல், இது இறுதியில் நிதியுதவிக்கான பரந்த மற்றும் சிறந்த விலை அணுகலாக மொழிபெயர்க்கிறது. இணையாக, இந்த சட்டவரைவு நல்லெண்ண நுகர்வோருக்கு கடனுக்கான மன்னிக்கும் அணுகு முறையை ஊக்குவிக்க முயல்கிறது. குறிப்பாக கடனை விடுவிப்பதன் மூலம் தற்போதைய நிதி சிக்கல்கள் தொழில்முனைவோர், தனிநபர்கள் மற்றும் அவர்களது குடும்பங்கள் காலவரையின்றி கடனில் சிக்காமல் இருப்பதை உறுதி செய்வதன் மூலம், சட்டம் நிதி தோல்வியின் களங்கத்தையும் இறுதித்தன்மையையும் குறைப்பதை நோக்கமாகக் கொண்டுள்ளது.

இந்த சட்டவரைவு நீண்டது. ஆனால் இந்த சட்டவரைவு உண்மையில் ஒரே ஒத்திசைவான சட்டமாக இணைக்கப்பட்ட மூன்று சாத்தியமான சட்டங்கள் என்பதை நினைவில் கொள்ளவேண்டும்: (அ) நிறுவனங்களுக்கான வங்குறோத்து நிலை சட்டம்; (ஆ) எம் எஸ் எம் இ க்களுக்கான வங்குறோத்து நிலை சட்டம்; மற்றும் (இ) நுகர்வோருக்கான வங்குறோத்து நிலைச் சட்டம். இந்த வழியில் ஒருங்கிணைந்த சட்டத்தைக்கொண்டிருப்பது, பல முரண்பாடான சட்டங்களை விட முதலீட்டாளர்களுக்கு மிகவும் ஒத்திசைவானதாகவும் எளிதாகவும் கருதப்படுகிறது. புதிய மசோதாவில் மறுசீரமைப்பு மற்றும் புனர்வாழ்வு செயல்முறைகள் மற்றும் கலைப்பு அல்லது வங்குறோத்து நிலைச் சட்டம் மற்றும் வெளியேறும் செயல்முறைகள் இரண்டும் உள்ளன. எனவே இது விரிவானது மற்றும் கடனாளிகள் மற்றும் கடன் வழங்குநர்கள் இருவருக்கும் விருப்பங்கள் மற்றும் மாற்றுகளை வழங்கும் முயற்சியில், இலங்கையில் முன்னர் இல்லாத ஏராளமான புதிய கருவிகளை வழங்குகிறது. சட்ட அதிகாரசபையின் வழிகாட்டுதலின்கீழ், இலங்கையில் நற்போதுள்ள சட்டத்தின் அடிப்படையில் செயல்முறைகள் கட்டமைக்கப்படுவதை உறுதி செய்வதற்கு வரைவாளர்கள் கணிசமான முயற்சியை மேற்கொண்டனர் (சாத்தியமான இடங்களில் இருக்கும் சட்டக்கருத்துக்களைப் பாதுகாப்பதற்காக) மற்றும் எந்தவொரு புதிய நடைமுறைகளும் இலங்கையில் உள்ள நிறுவனங்கள், தனிநபர்கள் மற்றும் வளங்களுக்காக கவனமாக வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன என்பதையும் உறுதி செய்ய வரைவாளர்கள் கணிசமான முயற்சியை மேற்கொண்டனர். இலங்கை போன்ற நாடுகளில், நீதிமன்றங்கள் நிபுணத்துவம் குறைவானவையாகவும், வங்குறோத்து நிலைச் தொடர்பில் பணிபுரிகின்ற தொழிலாளர்கள் குறைவாகவும் உள்ள நிலையில், தேவையற்ற விருப்புரிமையைக் குறைத்து வெளிப்படைத் தன்மையை அதிகரிக்க தெளிவான பாதுகாப்புகள் மற்றும் வலுவான உரிய செயல்முறை இருப்பது அவசியமாகும். இது சட்டவரைவில் உள்ள விவரங்களின் ஆழத்தை விளக்குவதற்கும் வழிவகுக்கிறது. இறுதியில், இந்த சட்டவரைவு செயல்படாத கடன்களுக்கான கூட்டு மீட்பு கருவிகளை வழங்குவதன் மூலம் இலங்கையின் நிதி ஸ்திரத்தன்மைக்கு விரிவாக பங்களிப்பதாகவும், முதலீட்டாளர்கள் தங்கள் முதலீட்டை திருப்பிச் செலுத்துவதில் தவறு ஏற்பட்டால் அவர்கள் மீட்பார்கள் என்ற அதிக உத்தரவாதத்தை வழங்குவதன் மூலம் முதலீட்டு சூழலை வலுப்படுத்துவதாகவும் கருதப்படுகிறது.

குழுவின் அவதானிப்புகள்

கலந்துரையாடலின் பின்னர் குழு பின்வருவனவற்றினை அவதானித்தது;

- முன்மொழியப்பட்ட இந்த சட்டமூலமானது, தற்போதுள்ள கடனிறுக்கவகையின்மை கட்டமைப்பில் ஒரு முற்போக்கான மற்றும் விரிவான சீர்திருத்தத்தை முன்வைக்கிறது. இது, இயங்குதிறன் கொண்ட

வணிகங்களைப் பாதுகாப்பதையும், கடனாளிகள் மற்றும் கடன் வழங்குநர்களின் நலன்களைச் சமநிலைப்படுத்துவதையும் நோக்கமாகக் கொண்ட நிர்வாகம், புனர்வாழ்வு மற்றும் தற்காலிகத் தடை விதிகள் போன்ற கட்டமைக்கப்பட்ட வழிமுறைகளை அறிமுகப்படுத்துகிறது.

- கடனிறுக்கவகையின்மை ஒழுங்குமுறை அதிகார சபை நிறுவப்படுவது, அது திறம்படச் செயல்படுத்தப்படும் பட்சத்தில், தொழில்முறை தரங்களை மேம்படுத்தவும், ஒழுங்குமுறை கண்காணிப்பை வலுப்படுத்தவும், கடனிறுக்கவகையின்மை செயல்முறையில் பொதுமக்களின் நம்பிக்கையை அதிகரிக்கவும் உதவும் ஒரு சாதகமான நிறுவன வளர்ச்சியாக கருதப்படும்.
- தற்காலிக இடைக்காலத் தடை காலப்பகுதி சேர்க்கப்பட்டிருப்பதும், குறிப்பாக தனிநபர்கள் மற்றும் நுண், சிறு மற்றும் நடுத்தர நிறுவனங்கள் (MSMEs) க்காக எளிமையான மற்றும் குறைந்த செலவிலான நடைமுறைகளுக்கான விதிகளை வழங்குவதும், கடனிறுக்கவகையின்மை அமைப்பை மேலும் அணுகக்கூடியதாகவும் பொருளாதார யதார்த்தங்களுக்கு ஏற்ப பதிலளிப்பதாகவும் மாற்றுவதற்கான ஒரு முயற்சியைப் பிரதிபலிக்கிறது
- இந்த நேர்மறையான அம்சங்கள் இருந்தபோதிலும், குறிப்பாக வரிவிதிப்பு தொடர்பான விதிகளில் முரண்பாடுகள் மற்றும் தெளிவின்மை உள்ளிட்ட பல சட்ட, தொழில்நுட்ப மற்றும் நிறுவன ரீதியான சிக்கல்கள் நிலவுகின்றன. குறிப்பாக, வரிக் கோரிக்கைகளைக் கையாளுதல், அவற்றுக்கு முன்னுரிமை அளித்தல் மற்றும் அவற்றை தற்போதுள்ள வருவாய் சட்டங்களுடன் சீரமைத்தல் உள்ளிட்ட வரி தொடர்பான விதிகளில் உள்ள முரண்பாடுகளும் தெளிவின்மைகளும், சட்டரீதியான நிச்சயமற்ற தன்மைக்கும் அமுலாக்கச் சவால்களுக்கும் வழிவகுக்கக்கூடும்.
- முன்மொழியப்பட்ட செயல்திட்டத்தின் வெற்றிகரமான அமுலாக்கமானது, நீதித்துறை, ஒழுங்குபடுத்துநர்கள் மற்றும் தகுதியான கடனிறுக்கவகையின்மை தொழில்முறை நிபுணர்கள் ஆகிய ஆதரவு நிறுவனங்களின் தயார்நிலை மற்றும் திறன் மேம்பாட்டின் மீது அதிகம் சார்ந்துள்ளது; இவை இன்னும் மேம்படுத்தப்பட வேண்டியுள்ளது
- எளிமைப்படுத்தப்பட்ட நடைமுறைகள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டிருந்த போதிலும், கடனிறுக்கவகையின்மை செயல்முறைகளில் உள்ள சில நடைமுறை அம்சங்கள், காலவரம்புகள் மற்றும் பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகள் உள்ளிட்ட சில நடைமுறை அம்சங்கள், குறிப்பாக குறிப்பாக MSMEs நிறுவனங்களைப் பொறுத்தவரை, நடைமுறை மற்றும் செயல்பாட்டு யதார்த்தங்களைப் போதுமான அளவு பிரதிபலிக்காமல் இருக்கலாம்.
- இந்த மசோதா சர்வதேச அளவில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட சிறந்த நடைமுறைகளுக்கு இணங்க உருவாக்கப்பட்டிருந்தாலும், அதன் வெற்றிகரமான செயலாக்கமானது, பயனுள்ள துணை கொள்கை நடவடிக்கைகள், மேம்படுத்தப்பட்ட முகாமைகளுக்கு இடையேயான ஒருங்கிணைப்பு மற்றும் நன்கு உருவாக்கப்பட்ட ஆதரவு பொருளாதாரக் கட்டமைப்புகள் ஆகியவற்றின் மூலம் மேலும் வலுப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

குழுவின் விதப்புரைகள்

பரிசீலனையின் பின்னர் குழு பின்வருவனவற்றினை விதந்துரைத்தது;

- தனியார் துறை மற்றும் சிவில் சமூக பிரதிநிதிகள் உள்ளிட்ட பங்குதாரர்களின் கருத்துகள் மற்றும் கவலைகளுக்கு முறையான பரிசீலனை வழங்கப்பட வேண்டும். சட்டத் தெளிவு, நிறுவன தயார்நிலை மற்றும் பயனுள்ள அமுலாக்கத்தை உறுதிப்படுத்தும் வகையில் சட்டமூலம் மேலும் செம்மைப்படுத்தப்பட்ட திருத்தப்பட வேண்டும்; அதே சமயம், வணிக மீட்பு, MSME ஆதரவு மற்றும் ஒழுங்குமுறை கண்காணிப்பு தொடர்பான நேர்மையான அம்சங்கள் பாதுகாக்கப்பட வேண்டும்.

குழுவின் தீர்மானம்

பரிசீலனை செய்த பிறகு,

- 2021 ஆம் ஆண்டின் 11 ஆம் இலக்க, கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின் 52 ஆம் பிரிவுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்பட வேண்டிய 71 ஆம் பிரிவின் கீழான ஒழுங்குவிதிகள் (2026 பெப்புருவரி 13 ஆம் திகதிய 2475/28 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானப் பத்திரிகையில் பிரசுரிக்கப்பட்டது)
- 2021 ஆம் ஆண்டின் 11 ஆம் இலக்க, கொழும்புத் துறைமுக நகரப் பொருளாதார ஆணைக்குழுச் சட்டத்தின் 53 ஆம் பிரிவின் கீழான கட்டளைகள் (2026 சனவரி 16 ஆம் திகதிய 2471/52 ஆம் இலக்க, 2471/53 ஆம் இலக்க, 2471/54 ஆம் இலக்க மற்றும் 2471/55 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானப் பத்திரிகையில் பிரசுரிக்கப்பட்டது)
- (203 ஆம் அத்தியாயமான) மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் 21, 22, 23, 24 மற்றும் 24அ என்னும் பிரிவுகளுடன் சேர்த்து வாசிக்கப்படும் அச்சட்டத்தின் 237 ஆம் பிரிவின் கீழான ஒழுங்குவிதிகள் (2026 சனவரி 05 ஆம் திகதிய 2470/14 ஆம் இலக்க அதிவிசேட வர்த்தமானப் பத்திரிகையில் பிரசுரிக்கப்பட்டது)
- மீட்பு, புனர்வாழ்வு மற்றும் கடனிறுக்கவகையின்மை (கூட்டிணைப்பு மற்றும் தனிப்பட்ட) சட்டமூலம்

உடன் குழு உடன்பட்டு அதனை அங்கீகரித்தது. அதன்படி, அரசாங்க நிதி பற்றிய குழுவின் அறிக்கையை அரசாங்க நிதி பற்றிய குழுவின் தவிசாளர் கௌரவ (கலாநிதி) ஹர்ஷ த சில்வா, பா.உ., அவர்களால் 2026 மே மாதம் 05 ஆம் திகதி பாராளுமன்றத்தில் சமர்ப்பிக்க முடிவு செய்யப்பட்டது.

Report of the Committee

The Committee on Public Finance at its meetings held on 21st and 28th April 2026 considered the following Regulations, Orders and Bill;

- **Regulations under Section 71 read with Section 52 of the Colombo Port City Economic Commission Act, No. 11 of 2021** (Published in the Gazette Extraordinary No. 2475/28 of 13th February 2026)
(Presented to Parliament on 09th April 2026 and referred to the Committee)
- **Orders under Section 53 of the Colombo Port City Economic Commission Act, No. 11 of 2021** (Published in the Gazettes Extraordinary No. 2471/52, No. 2471/53, No. 2471/54 and No. 2471/55 of 16th January 2026)
(Presented to Parliament on 09th April 2026 and referred to the Committee)
- **Regulations under Section 237 read with Sections 21, 22, 23, 24 and 24A of the Motor Traffic Act (Chapter 203)** (Published in the Gazette Extraordinary No. 2470/14 of 05th January 2026)
(Presented to Parliament on 07th April 2026 and referred to the Committee)

Date Considered by the Committee: 21st April 2026

Time: 02.00 p.m.

- **Rescue, Rehabilitation and Insolvency (Corporate and Personal) Bill**

Date Considered by the Committee: 28th April 2026

Time: 02.00 p.m.

Members of the Committee on Public Finance Present (21.04.2026)

1. Hon. (Dr.) Harsha de Silva, M.P., (Chair)
2. Hon. Chathuranga Abeysinghe, M.P.,
3. Hon. (Dr.)(Ms.) Kaushalya Ariyaratne, M.P.,
4. Hon. Ravi Karunanayake, M.P.,
5. Hon. Nimal Palihena, M.P.,
6. Hon. Chithral Fernando, Attorney at Law, M.P.,
7. Hon. Wijesiri Basnayake, M.P.,
8. Hon. Sunil Rajapaksha, M.P.,

Members of the Committee on Public Finance Present (28.04.2026)

1. Hon. (Dr.) Harsha de Silva, M.P., (Chair)
2. Hon. Chathuranga Abeysinghe, M.P.,
3. Hon. Rauff Hakeem, Attorney at Law, M.P.,
4. Hon. Ravi Karunanayake, M.P.,
5. Hon. Harshana Rajakaruna, M.P.,
6. Hon. (Ms.) Lakmali Hemachandra, Attorney at Law, M.P.,

- **Regulations under Section 71 read with Section 52 of the Colombo Port City Economic Commission Act, No. 11 of 2021** (Published in the Gazette Extraordinary No. 2475/28 of 13th February 2026)

Introduction

Background

The Cabinet of Ministers, by Decision No. 24/1314/631/033 dated July 9, 2024, granted approval to designate duty-free mall operations as a Business of Strategic Importance.

Pursuant to this approval, the Colombo Port City Economic Commission (CPCEC), in consultation with Sri Lanka Customs and the Department of Immigration and Emigration, undertook a comprehensive review of the regulatory framework governing duty-free operations. Accordingly, regulations were promulgated under Gazette

Extraordinary No. 2381/24 dated April 22, 2024 (Annexure 02), in terms of Section 5(g) of Part II and Sections 71 read with 52 of the Colombo Port City Economic Commission Act No. 11 of 2021.

To enhance system integrity and regulatory compliance, the Duty-Free Verification System (DFVS) was developed and integrated with the Department of Immigration and Emigration, which has confirmed its operational functionality. Sri Lanka Customs has verified compliance with the relevant Gazette provisions, while the Sri Lanka Computer Emergency Readiness Team (SLCERT) has conducted an independent IT security audit confirming the robustness and security of the system.

Following one year of commercial operations, a comprehensive review was undertaken to assess the economic, social, and operational impacts of the existing regulatory framework. The review identified key constraints, particularly with respect to spending by arrival passengers. Under the previous regulations, arrival passengers were permitted only a single visit within four (04) days from the First Date of Arrival (FDOA) per year, which discouraged spending at domestic duty-free outlets and incentivized purchases at overseas duty-free shops.

Operational data further indicates a steady increase in royalty revenue, with government revenue from duty-free operations at Colombo Port City rising from USD 22,021 in September 2024 to USD 77,898 in August 2025. The observed revenue growth reflects higher spending by departing passengers (approximately USD 300 per passenger) compared to arrival passengers (approximately USD 140 per passenger).

In light of these findings, the CPCEC introduced targeted amendments to enhance operational flexibility, aligned with international best practices, in order to encourage spending at domestic duty-free outlets, and improve the overall customer experience.

Amendments and Justification

The existing duty-free allowance of USD 2,000 for "arrival passengers" remains unchanged and is intended to encourage expenditure within Sri Lanka, provide a convenient and efficient shopping experience particularly in light of travel fatigue and congestion at arrival terminals and generate increased government revenue through the applicable 7% royalty on gross duty-free sales and to prevent such expenditure overseas.

The CPCEC has amended the regulations, as published in the Extraordinary Gazette No. 2475/28 dated 13.02.2026 as follows;

Details	Before the Regulation Amendment	After the Regulation Amendment
Commencement of the Allowance	From the First Date of Arrival to Sri Lanka (FDOA) within 4 days	Within 4 days from the date of arrival to Sri Lanka, upon entry registration
Validity Period of the Allowance	Annual Allowance from FDOA	One year from the Commencement of the Allowance
Purchase Period	Single visit within 4 days from FDOA	Within 4 days from the date of arrival to Sri Lanka, in respect of each overseas travel
Frequency of Visits (within the Purchase Period)	Annually a single visit within 4 days from FDOA	Two visits within the purchase period of 4 days, in respect of each instance of arrival to Sri Lanka after overseas travel

These amendments have been introduced for a **period of two (02) years**, following which a comprehensive review will be undertaken to assess their effectiveness and economic impact and revisions if any to be proposed.

Observations of the Committee

The Committee observed the followings;

- A significant disparity in the utilization of airport duty-free facilities, with a high number of registered eligible passengers but a marked imbalance in actual usage, as arrivals substantially exceed departures, resulting in departing duty-free shoppers constituting only a minimal proportion of total customers. It

further observed that the annual duty-free allowance is underutilized, particularly by arriving passengers, whose average expenditure remains low compared to departing passengers, indicating a gap between permitted benefits and actual spending behavior.

- The previous regulatory restrictions limiting access to a single duty-free visit per year contributed to this underutilization. The new regulatory measures were introduced to address this issue and improve overall utilization of the duty-free allowance.
- The market competitiveness may be constrained by the limited availability of high-end products at airport duty-free outlets, alongside perceptions of comparatively higher prices than those at regional duty-free hubs, which may be adversely impacting consumer uptake.
- Variations in the revenue structure of duty-free operations, particularly in Port City establishments, where the Treasury receives higher royalties while operators benefit from tax exemptions and alternative lease arrangements with city developers.

Recommendations of the Committee

After consideration the Committee recommended the followings;

- The Committee recommended that the Commission should ensure duty-free operators maintain competitive pricing and offer a wider range of products in order to effectively compete with regional duty-free hubs and attract underutilized outbound passenger segments.
- **Orders under Section 53 of the Colombo Port City Economic Commission Act, No. 11 of 2021** (Published in the Gazettes Extraordinary No. 2471/52, No. 2471/53, No. 2471/54 and No. 2471/55 of 16th January 2026)

Introduction

Background

Under the provisions of the Colombo Port City Economic Commission Act, No. 11 of 2021, several entities were designated as Primary Businesses of Strategic Importance, and Orders were published by Gazette granting exemptions and incentives under specified enactments, including the Termination of Employment of Workmen (Special Provisions) Act, No. 45 of 1971 (TEWA) and other fiscal and regulatory statutes.

Subsequent to the publication of these Gazette Orders, a Writ Application (Court of Appeal (Writ) Application No. 875/2025) was instituted, challenging aspects of the exemptions granted under the said Gazette Orders, particularly in respect of Gazette Nos. 2445/2, 2445/3, 2445/4 and 2445/5

Proceedings before the Court of Appeal

The matter was taken up before the Court of Appeal on 27 October 2025 and an undertaking was given to Court by the Attorney General's Department that the relevant Gazette Orders would not be acted upon until the impugned portions were amended and republished in compliance with the relevant legal determinations.

Issue Identified in the Existing Gazette Orders

The principal legal issue identified relates to the breadth of the exemption language used in the Gazette Orders, particularly the formulation:

"exemptions from all the provisions of this Act"

Specifically, in respect of TEWA, it was advised that exemptions be narrowly and expressly limited to the following provisions:

- Section 2
- Section 11
- Section 12

Engagement with the Ministry of Finance

Following consultations with the Attorney General's Department, the Colombo Port City Economic Commission formally communicated with the Ministry of Finance, Planning and Economic Development in October 2025:

- Confirming the need to amend the relevant Gazette Orders;
- Proposing revised and legally compliant exemption wording; and
- Seeking concurrence and guidance on the re-issuance of the amended Orders.

The Ministry of Finance, through its Legal Affairs and Corporate Affairs Divisions, formally requested the Commission to proceed with the necessary amendments and to re-gazette the Orders in line with the proposed wording and the undertaking given to Court.

Rationale for Re-gazetting

The re-gazetting of the Primary Businesses of Strategic Importance is therefore necessitated by the following:

1. Compliance with a binding undertaking given to the Court of Appeal;
2. Directions and advice of the Attorney General's Department;
3. Correction of over-broad exemption language to ensure consistency with constitutional, statutory, and judicial requirements;

It is important to emphasize that the re-gazetting does not withdraw, dilute, or reconsider the strategic importance of the businesses concerned, nor does it signal a change in government policy, rather, it is a technical and legal rectification exercise undertaken in the interest of good governance and the rule of law.

Observations of the Committee

The Committee observed the followings;

- The re-gazetting of four Primary Businesses of Strategic Importance was necessitated by a Court of Appeal case and an undertaking given by the Attorney General to transition from a total exemption of the Termination of Employment of Workmen Act No. 45 of 1971, to specific sectional exemptions.
- The amendments provide for exemptions from Sections 02, 11, and 12 of the Termination of Employment of Workmen Act No. 45 of 1971, which relate to the grounds for termination and the administrative authority of the Commissioner General of Labour.
- Notwithstanding these technical amendments, the original policy intent remains unchanged, enabling employers to terminate employment in accordance with contractual terms without requiring prior approval from the Commissioner General of Labour.
- The imposition of a 36% Pay-As-You-Earn tax on Port City employees, which was reintroduced through a recent amendment is considered a significant barrier to attracting international businesses.

Recommendations of the Committee

After consideration the Committee recommended the followings;

- The Commission should conclude ongoing engagements with the Ministry of Finance, Planning and Economic Development to establish uniform labour-related regulatory treatment across all Business Service Institutions, including consistency in applicable exemptions, thereby ensuring a stable and predictable legal framework for investors.
- The Commission should formally request the Government to review the existing employee taxation framework applicable to Port City operations, with a view to enhancing the country's attractiveness as an offshore business destination.

- The Commission should expedite the formulation of necessary regulatory amendments to require all Port City entities to disclose Ultimate Beneficial Ownership information through their annual reporting obligations.
- **Regulations under Section 237 read with Sections 21, 22, 23, 24 and 24A of the Motor Traffic Act (Chapter 203)** (Published in the Gazette Extraordinary No. 2470/14 of 05th January 2026)

Introduction

Submission to Parliament of Gazette Notification No. 2470/14 dated 05.01.2026, published for the purpose of allocation of special numbers upto 100,000 from the ongoing numbers for all motor vehicles, except Motor Cycles, Motor Tricycles and Motor Tricycles Vans.

The Minister in charge of the subject of Transport is vested with the power to make provisions and to prescribe fees for the issuance of number plates for motor vehicles in accordance with the provisions of the Motor Traffic Act. Accordingly, the provisions relating to the issuance of number plates and the prescription of fees payable therefor have been promulgated by the Motor Traffic (Miscellaneous) Regulations, 1951, published in the Gazette Extraordinary No. 10,360 dated 27th February 1952, as last amended by the Regulations published in the Gazette Extraordinary No. 2352/29 dated 5th October 2023.

In terms of items 14, 16, 18, 20, and 22 of the 4th Schedule to the amended Regulations, fees have been prescribed for the allocation of special numbers for all motor vehicles, other than motorcycles, motor tricycles, and motor tricycle vans, as follows: a fee of Rs. 100,000/- for the allocation of special numbers up to 10,000; a fee of Rs. 200,000/- for the allocation of special numbers up to 20,000; a fee of Rs. 300,000/- for the allocation of special numbers up to 30,000; a fee of Rs. 400,000/- for the allocation of special numbers up to 40,000; and a fee of Rs. 500,000/- for the allocation of special numbers up to 50,000.

For all motor vehicles, other than motorcycles, motor tricycles, and motor tricycle vans, which are not covered by the aforementioned Regulations, the Department of Motor Traffic has allocated special numbers from above 50,000 to 100,000, charging a fee of Rs. 1,000,000/- for each number, and the issuance of such special numbers has generated a revenue of approximately Rs. 319,000,000/- in the years 2023, 2024, and 2025.

Therefore, in order to provide for the issuance of such special numbers, the Motor Traffic (Miscellaneous) Regulations, 1951, as amended from time to time, have been amended by inserting a new item as Item 24 in the 4th Schedule, published in the Government Gazette Extraordinary No. 2470/14 and dated 05.01.2026, and the said regulations are submitted for the approval of Parliament.

Observations of the Committee

The Committee observed the followings;

- The introduction of a fee for the allocation of special vehicle numbers was aimed at increasing revenue for the Department of Motor Traffic, and has since strengthened its overall revenue base, with collections from this mechanism contributing substantially to government revenue during the relevant period. However, certain fees, had been collected without proper legal authority for a period of time.
- A substantial backlog in the issuance of vehicle number plates had caused significant inconvenience to the public and lead to the use of non-standard temporary solutions.
- Existing systems within the Department of Motor Traffic remain outdated, with continued reliance on manual documentation despite ongoing digitalization efforts, resulting in inefficiencies and duplication of processes.
- Deficiencies in procurement planning and execution contributed to prolonged delays in service delivery.
- Certain intended security features have not been effectively operationalized, resulting in the removal of provincial identifiers from number plates, as the relevant enforcement infrastructure required for their proper use was not in place.

Recommendations of the Committee

After consideration the Committee recommended the followings;

- A detailed comparative report on the cost of vehicle number plates, clearly setting out the cost structure of the previous supplier and the current supplier, should be submitted in order to ensure transparency and facilitate informed oversight of procurement decisions.
 - Comprehensive details of any additional cost components incurred per number plate due to the inclusion of Radio Frequency Identification (RFID) technology, for the relevant period, should be provided to enable the Committee to assess value for money and technological justification.
 - International standards relating to battery quality, safety, and disposal mechanisms for Electric Vehicles (EVs) should be examined and a structured report thereon should be submitted with a view to informing future regulatory development in this sector.
 - A feasibility report on the introduction of “battery passports” for EVs, including mechanisms to track battery lifecycle, quality assurance, and compliance with minimum environmental and safety standards should be submitted.
-
- **Rescue, Rehabilitation and Insolvency (Corporate and Personal) Bill**

Introduction

The Objectives of an Effective Insolvency System

Insolvency laws provide a structured framework for dealing with financial distress in an economically efficient, fair and orderly manner. This framework includes procedures to help save stressed but fundamentally viable firms; procedures to help ensure insolvent firms can quickly exit the market thereby reallocating resources to more productive uses; and procedures to help consumers and entrepreneurs recover from financial distress, which might be through no fault of their own (for instance, in the wake of Cyclone Ditwa).

An effective and best practice insolvency regime contributes to economic development by supporting entrepreneurship, access to credit, productivity, and financial stability across the entire business life cycle. The evidence reviewed in the World Bank's publication *The Economic Impacts of Insolvency Regimes* shows that predictable and well functioning insolvency systems reduce the downside risk of failure and encourage business entry, particularly where honest entrepreneurs can obtain a timely discharge and "fresh start" Strong insolvency frameworks also improve credit market outcomes by increasing expected creditor recoveries, which lowers borrowing costs and improves the supply of credit. In addition, effective insolvency regimes facilitate the restructuring of viable firms and the orderly exit of non viable ones, preserving jobs and enabling capital reallocation toward more productive uses-key drivers of aggregate productivity growth.

An effective insolvency system requires an extensive "ecosystem" to help facilitate these economic impacts:

- Insolvency systems should provide clear, transparent, and time bound procedures that maximize value and reduce delays. Reforms introducing statutory timelines and limiting litigation have been shown to significantly shorten resolution times and increase creditor recovery rates. Laws should have a balanced allocation of rights between debtors and creditors, and effective restructuring and liquidation processes to save viable firms and help exit non-viable firms;
- Institutional capacity and implementation are just as important as legal design. Courts, insolvency practitioners, and an insolvency regulator plays an essential role in determining whether insolvency regimes deliver their intended economic impact. Empirical evidence shows that lower court congestion and specialized insolvency courts are associated with faster case resolution, increased firm entry, improved access to credit, and higher productivity;

- Effective pre insolvency frameworks are also linked to faster resolution of nonperforming loans and a reduced prevalence of "zombie firms," strengthening financial sector resilience and supporting long term growth. Increasingly, there is an increased focus on the need for simplified procedures for micro, small and medium-sized enterprises (MSMEs) and consumers, who need alternatives to an unforgiving bankruptcy system.

Current Insolvency Framework in Sri Lanka

There are currently two key statutes that govern Sri Lanka's insolvency regime, both of which are outdated and fall short of best practices. For corporates, the key statute is the Companies Act 2007 (the Companies Act). For individuals, including those who are running MSMEs as sole proprietors, the key statute is the Insolvency Ordinance 1854 (the Ordinance), which is over one hundred years' old. A number of weaknesses were identified in the existing insolvency regime, with recommendations to bring the framework more in line with best practices and address the needs of financially distressed firms (large and small) as well as consumers.

The overall intent of the technical inputs is to develop the existing legal framework for insolvency in Sri Lanka with modern and efficient procedures that facilitate (1) the restructuring and rescue of financially distressed but viable companies; and (2) a fresh start for financially distressed natural person entrepreneurs and small businesses debtors. It was determined that to the extent possible, the existing legal framework should be used (rather than a new, wholesale model adopted). This is for several reasons: first, insolvency law touches broadly on numerous other areas of law, such as taxation, labor, property rights and contract law. Therefore, it is critical to ensure that any amendments work effectively within Sri Lanka's broader legal regime and there is overall cohesion between different pieces of legislation. Secondly, given that many stakeholders are already familiar with the existing framework, it is useful to keep existing legal principles and concepts in place in order to prevent disruption in the market and significant hurdles for the stakeholders, such as lawyers and judges, who will have to implement the legislation.

The Law Commission of Sri Lanka led the drafting of the Insolvency Bill with a particular focus on how to make the law work effectively, having regards to Sri Lanka's distinct political, legal and economic environment. The technical inputs are also informed by international best practice guidance including the World Bank's Principles of Effective Insolvency and Creditor/Debtor Regimes, UNCITRAL's Legislative Guide on Insolvency Law, 3 and the World Bank's Report on the Treatment of Natural Person Insolvency.

Rescue Rehabilitation and Insolvency (Corporate and Personal) Bill

The following section sets out the main architecture of the Bill:

Part I- Institutional Arrangements

This Part establishes the Insolvency Regulatory Authority, the Official Receiver, and the framework for regulating insolvency practitioners. The objective is to ensure integrity, professional standards, oversight, and public confidence in insolvency proceedings.

Part II- Personal Insolvency Core Principles

This Part sets out core principles applicable to all personal insolvency or consumer insolvency procedures, including debtor duties, disclosure obligations, protected property and income, and the distinction between included and excluded debts. The aim is to balance debtor relief with creditor protection.

Part III- Debt Protection Moratorium Order

This Part introduces a temporary 60-day moratorium that suspends creditor enforcement actions while a debtor prepares for rehabilitation. The objective is to prevent immediate asset loss and give the debtors time to seek advice and negotiate arrangements.

Part IV- Debt Restructuring Arrangements

Creates a negotiated voluntary framework for debt repayment and restructuring between a consumer debtor and creditors, overseen by licensed professionals and the courts. The goal is to rehabilitate viable individuals and small businesses while maximising creditor recoveries.

Part V- Debt Rehabilitation Orders

Provides a simplified, fast-track low-cost insolvency procedure for debtors with limited income and assets (low value cases). The objective is rapid economic rehabilitation without the complexity and stigma of bankruptcy.

Part VI- Bankruptcy

Establishes the formal consumer bankruptcy process for cases where restructuring or rehabilitation is not viable. It governs bankruptcy applications, the role of the trustee, asset realization, creditor participation, and eventual discharge.

Part IX- Corporate Rescue or Restructuring: Administration

Introduces "administration" as a modern, rescue-oriented procedure for financially distressed but potentially viable companies in Sri Lanka. The objective is to save enterprise value, jobs and economic activity where possible.

Part X- Compromises

Provides a court-supervised mechanism for companies to reach binding compromise or arrangement with creditors. The aim is to allow restructuring without a full court-supervised process.

Part XI- MSME Company Debt Restructuring

Establishes tailored restructuring procedures for MSMEs that are simpler and more cost-effective than insolvency processes. The objective is to support entrepreneurship and business continuity through simplified insolvency processes,

Part XII - Liquidation

Governs the winding up of non-viable companies, including the appointment and duties of liquidators, creditor committees, and distribution of assets. The goal is orderly exit and maximisation of recoveries.

Part XIII - Receivership

Regulates the appointment and powers of receivers enforcing security interests. The objective is to balance secured creditor rights with the broader insolvency framework.

Part XIV- Cross-Border Insolvency

Addresses insolvencies with international elements by enabling cooperation and recognition of foreign proceedings.

Part XV- Insolvency: General Provisions

Contains rules on inability to pay debts, wrongful trading, and avoidance of fraudulent or preferential transactions. The objective is to protect creditors and preserve value.

Part XVI- General and Miscellaneous Provisions

Sets out offences, penalties, insolvency accounts, jurisdiction, and procedural matters. The goal is enforceability and administrative clarity.

Part XVII- Final and Transitional Provisions

Provides for amendments to related legislation, transitional arrangements, and savings provisions to ensure a smooth implementation of the new insolvency regime.

Benefits and Explanation of Length of Bill

As discussed above, this Bill is deemed to comply with many of the best practice standards promoted by both the World Bank Group and UNCITRAL. The focus of the Bill is to promote jobs in Sri Lanka - both saving existing jobs in viable firms, whilst encouraging entrepreneurship and access to finance for new businesses by providing tools to (i) restructure stressed but viable firms; and (ii) maximize recovery for creditors, which ultimately translates into wider and better priced access to financing. In parallel, the Bill seeks to encourage a more forgiving approach to debt for good-faith consumers, particularly through a discharge of debt. By ensuring that current financial problems do not trap entrepreneurs, individuals (and their families) in debt indefinitely, the legislation aims to reduce the stigma and finality of financial failure.

The Bill is lengthy, but it should be remembered that this Bill is in fact three potential pieces of legislation combined into a single, coherent law: (a) an insolvency law for corporates; (b) an insolvency law for MSMEs; and (c) an insolvency law for consumers. Having a unified law in this way is considered more coherent and easier for investors than multiple, potentially conflicting pieces of legislation. The new Bill contains both restructuring and rehabilitation processes as well as liquidation or bankruptcy and exit processes. It is therefore comprehensive and provides numerous new tools that did not exist in Sri Lanka previously, in an effort to provide options and alternatives to both debtors and creditors. That said, under the guidance of the Law Commission, the drafters made considerable effort to ensure that the processes built on the existing regime in Sri Lanka (in order to preserve, where feasible, existing legal concepts) and also that any new procedures were carefully tailored for the institutions, individuals and resources in Sri Lanka. In countries like Sri Lanka, where courts are less specialized and insolvency practitioners are few, it is essential to have clear protections and strong due process to reduce unnecessary discretion and increase transparency. This also goes towards explaining the depth of detail in the Bill. Ultimately, this Bill is seen as extensively contributing to the financial stability of Sri Lanka by providing collective recovery tools for non-performing loans, as well as strengthening the investment climate by providing investors with greater assurance that they will recover their investment should there be default.

Observations of the Committee

The Committee observed the followings;

- The proposed Bill represents a progressive and comprehensive reform of the existing insolvency framework, introducing structured mechanisms such as administration, rehabilitation, and moratorium provisions, which are aimed at preserving viable businesses and balancing the interests of debtors and creditors.
- The establishment of an Insolvency Regulatory Authority is viewed as a positive institutional development that could enhance professional standards, regulatory oversight, and public confidence in the insolvency process, provided that it is operationalized effectively.
- The inclusion of a temporary moratorium period and provisions for simplified and low-cost procedures, particularly for individuals and Micro, Small and Medium Enterprises (MSMEs), reflects an effort to make the insolvency regime more accessible and responsive to economic realities.
- Notwithstanding these positive features, several legal, technical, and institutional concerns remain, particularly inconsistencies and ambiguities in tax-related provisions—including the treatment and prioritization of tax claims and their alignment with existing revenue laws—which may give rise to legal uncertainty and implementation challenges.
- The effectiveness of the proposed framework is highly dependent on the readiness and capacity of supporting institutions, including the judiciary, regulators, and the development of a qualified insolvency profession, all of which require further strengthening.

- Certain procedural aspects, including timelines and safeguards within the insolvency process, may not adequately reflect practical and operational realities, especially in relation to MSMEs, despite the introduction of simplified mechanisms.
- While the Bill has been formulated in line with internationally recognized best practices, its successful implementation need to be further strengthened through effective complementary policy measures, enhanced inter-agency coordination, and well-developed supporting economic frameworks.

Recommendations of the Committee

After consideration the Committee recommended the following;

- Due consideration should be given to the views and concerns raised by stakeholders, including representatives from the private sector and civil society, and that the Bill be further refined and amended to ensure legal clarity, institutional readiness, and effective implementation, while preserving the positive features introduced, particularly those relating to business rescue, MSME support, and regulatory oversight.

Decision of the Committee

After consideration, the Committee agreed to;

- **Regulations under Section 71 read with Section 52 of the Colombo Port City Economic Commission Act, No. 11 of 2021** (Published in the Gazette Extraordinary No. 2475/28 of 13th February 2026)
- **Orders under Section 53 of the Colombo Port City Economic Commission Act, No. 11 of 2021** (Published in the Gazettes Extraordinary No. 2471/52, No. 2471/53, No. 2471/54 and No. 2471/55 of 16th January 2026)
- **Regulations under Section 237 read with Sections 21, 22, 23, 24 and 24A of the Motor Traffic Act (Chapter 203)** (Published in the Gazette Extraordinary No. 2470/14 of 05th January 2026)
- **Rescue, Rehabilitation and Insolvency (Corporate and Personal) Bill** (Subject to the Amendments)

and accordingly decided that the Report of the Committee on Public Finance thereon be presented to Parliament by the Hon. (Dr.) Harsha de Silva, Chair of the Committee on Public Finance, on 05th May 2026.

Annexure I

Officials Present (Date: 21.04.2026)

Ministry of Finance, Planning and Economic Development

Mr. A.N. Hapugala, Deputy Secretary to the Treasury
Mr. A. Saarrankan, Additional Director General (Ministry of Finance)

Department of Fiscal Policy

Mr. W.M.D. Wijebandara, Director
Mrs. W.T.A. Perera, Tax Advisor
Ms. J.G.D. Tharaka, Assistant Director

Colombo Port City Economic Commission

Mr. Harsha Amarasekera PC, Chairman
Mr. Sanjaya Kulatunga, Commission Member
Mr. Ruwan Karunaratne, Director - Finance
Ms. Radika Obeyesekere, Director Commercial

Attorney General's Department

Ms. Kanishka de Silva Balapatabendi, Deputy Solicitor General

Ministry of Transport, Highways and Urban Development

Mrs. P.K. Malani, Chief Financial Officer
Mrs. Priyanthi Gunasekara, Legal Officer

Department of Motor Traffic

Mrs. J.A.W.K. Jayakodi, Chief financial Officer
Mrs. Priyantha Dissanayaka, Commissioner (Admin)
Mr. K.I. Yogachandra, Legal Officer

Officials Present (Date: 28.04.2026)

Ministry of Finance, Planning and Economic Development

Mrs. A. Jinasena-Secretary
Mr. A.N. Hapugala - Deputy Secretary to the Treasury
Miss Sujeewa Wijayalath - Legal Officer, Department of Legal Affairs
Mrs. R.M.C.H.K. Jayasinghe - Director (Department of Supervision of Non-Bank Financial Institutions)
Mrs. P.A.D.K.S. Ariyasinghe - Senior Assistant Director (Legal Department)
Mrs. M.W. Priyadarshani - Senior Assistant Director (Legal Department)
Mrs. C.H. Wijesinghe - Senior Assistant Director (Bank Supervision Department)

Legal Draftsman's Department

Mrs. S.S.M.D.E. Weerakoon - Deputy Legal Draftsman
Mrs. L.G. Punchihewa - Assistant Legal Draftsman

Ministry of Justice and National Integration

Mrs. Piyumanthi Peiris - Additional Secretary
Mrs. Mithila S. Kodikara - Assistant Secretary
Mr. Chanaka de Silva, P.C.

KPMG

Suresh R. I. Perera - Principal /Head of Tax & Regulatory

Sri Lanka Chamber of Small and Medium Industries

Professor Rohan DE Silva - President
Mr. Collin Fernando - Senior Vice - President

The National Chamber of Commerce of Sri Lanka

Mr. Chamika Godamanna - Hon. Treasurer
Mr. G Deepal Nelson Immediate - Past President

F J & G de Saram

Mrs.Himali Mudadeniya-Partner

NITHYA PARTNERS

Ms. Nirusha Ratnatunga - Partner
Ms. Dilrukshi Paul - Partner

Sri Lanka Banks' Association

Ms. Himali Mudadeniya (Samarasekera) - Legal Advisor
1. Ms. Varuni Egodage Chief Legal Officer – Commercial Bank of Ceylon Plc

Finance Houses Association of Sri Lanka

Mr. Arjuna Gunarathne - MD, Central Finance PLC
Mr. Jayathilaka Bandara - CEO, Fintrex Finance

Leasing Association of Sri Lanka

Mr. Chandika Hettiarachchi - Head of Marketing, Central Finance PLC
Mr. Dhanushka Fonseka - CEO, Softlogic Finance PLC

CA Sri Lanka

Ms. Lakmali Priyangika - Chief Executive Officer
Ms. Kumuduni Maduwanthi - Senior Manager- Legal

Verité Research

Yanitra Kumeraguru - Head of the Legal Team

The Ceylon Federation of MSMEs

Mr. SN Raghavan - Vice President

Ceylon Chamber of Commerce

S. M. P. Keerthi Pathiraja - Assistant Director – Legal and Regulatory

Advocata Institute

Dhananath Fernando - Chief Executive Officer
Murtaza Jafferjee - Chair

Ceylon United Business Alliance (CUBA)

Ms. Tania S Abeyesundara - President
Ambrosu Kankanamalage Amintha Sugath De Silva

TWCorp Private Ltd

Thilan Manjith Wijesinghe - Chairman, TWC Holdings Pvt Ltd