පාර්ලිමේන්තු ප්‍රකාශන මාලා අංක 243

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ

දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ

පළමුවැනි සභාවාරය

රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේ
දෙවැනි වාර්තාව

(2025.03.10 වැනි දින සහ 2025.03.21 වැනි දින

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධයෙන්

සිදු කරන ලද විමර්ශන)

රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේ සභාපති ගරු අරවින්ද සෙනරත් මහතා

විසින්

2025 ජූලි මස 25 වැනි දින ඉදිරිපත් කරන ලදී.

2025 ජූලි මස 25 වැනි දින ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුව විසින් මුද්‍රණය කළ යුතු යැයි නියෝග කරන ලදී.

පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කරන ලද රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේ වාර්තා සම්බන්ධයෙන් නිරීක්ෂණ හා ගන්නා ලද පියවර ඉදිරිපත් කිරීම.

පාර්ලිමේන්තුවේ ස්ථාවර නියෝග 119 (4) හි පහත පරිදි දක්වා ඇත:-

> ***"පාර්ලිමේන්තුවේ සභාගත කරන ලද රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේ යම් වාර්තාවක් මුදල් විෂය භාර අමාත්‍යවරයාට සහ ආයතන භාර අමාත්‍යවරයන්ට යොමු කරනු ලැබිය යුතු අතර, එවිට, මුදල් විෂය භාර ආමාත්‍යවරයා සහ ආයතන භාර අමාත්‍යවරයන් විසින් ඒ සම්බන්ධයෙන් සිය නිරීක්ෂණ සහ ගන්නා ලද පියවර සති අටක් ඇතුළත දී, පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරනු ලැබිය යුතු අතර, එම නිරීක්ෂණ සම්බන්ධයෙන් ගත යුතු ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ ප්‍රකාශයක් ඉදිරිපත් කිරීම හෝ එම නිර්දේශ සම්පූර්ණ කළ නොහැකි බව අමාත්‍යවරයාගේ අදහස නම්, රාජ්‍ය මුදල් නිසි ලෙස භාවිතා කිරීම පිළිබඳ ගතයුතු විකල්ප ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ ලිඛිතව හේතු පැහැදිලි කළ යුතු අතර, කාරක සභාවට අවශ්‍ය වන්නේ නම් අදාළ අමාත්‍යවරයාට කරුණු පැහැදිලි කිරීම සඳහා කාරක සභාවට පෞද්ගලිකව පැමිණීමට අරාධනාවක් කළ හැකි අතර එවැනි කාරණා වලින් පැන නඟින ප්‍රශ්න වලට සති අටක් ඇතුළත පිළිතුරු සැපයිය යුත්තේ ය. පාර්ලිමේන්තුව විසින් තීරණය කරනු ලබන අවස්ථාවක දී, එකී වාර්තාව නීතිපතිවරයාගේ නිරීක්ෂණ සහ අවශ්‍ය කටයුතු සඳහා යොමු කරනු ලැබිය හැකි ය."***

දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභාවාරය
රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේ සංයුතිය

1. ගරු අරවින්ද සෙනරත් මහතා (සභාපති)
2. ගරු ඇන්ටන් ජයකොඩි මහතා
3. ගරු මේජර් ජෙනරාල් (විශ්‍රාමික) අරුණ ජයසේකර මහතා
4. ගරු සුගත් තිලකරත්න මහතා
5. ගරු සුන්දරලිංගම් ප්‍රදීප් මහතා (2025.03.21 දින සිට)
6. ගරු නලින් හේවගේ මහතා
7. ගරු කබීර් හෂීම් මහතා (2025.03.21 දින සිට)
8. ගරු (ආචාර්ය) එම්.එල්.ඒ.එම්. හිස්බුල්ලාහ් මහතා (2025.03.21 දින සිට)
9. ගරු රෝහිත අබේගුණවර්ධන මහතා (2025.03.21 දින සිට)
10. ගරු ජේ.සී. අලවතුවල මහතා (2025.03.21 දින සිට)
11. ගරු චාමර සම්පත් දසනායක මහතා (2025.03.21 දින සිට)
12. ගරු හෙක්ටර් අප්පුහාමි මහතා (2025.03.21 දින සිට)
13. ගරු කවින්ද හේෂාන් ජයවර්ධන මහතා (2025.03.21 දින සිට)
14. ගරු කවීන්දිරන් කෝඩීස්වරන් මහතා (2025.03.21 දින සිට)
15. ගරු නීතිඥ සාගරිකා අතාවුද මහත්මිය
16. ගරු මංජුල සුරවීර ආරච්චි මහතා
17. ගරු කේ. ඉලංකුමාරන් මහතා
18. ගරු ඔෂානි උමංගා මහත්මිය
19. ගරු අජන්ත ගම්මැද්දෙගේ මහතා (2025.03.21 දින සිට)
20. ගරු රුවන්තිලක ජයකොඩි මහතා
21. ගරු නීතිඥ තුෂාරි ජයසිංහ මහත්මිය (2025.03.21 දින සිට)
22. ගරු ටී.කේ. ජයසුන්දර මහතා (2025.03.21 දින සිට)
23. ගරු එම්.ඒ.එම්. තාහීර් මහතා (2025.03.21 දින සිට)
24. ගරු සුසන්ත කුමාර නවරත්න මහතා
25. ගරු ලාල් ප්‍රේමනාත් මහතා
26. ගරු චානක මාදුගොඩ මහතා (2025.03.21 දින සිට)
27. ගරු සුනිල් රත්නසිරි මහතා (2025.05.08 දින සිට)
28. ගරු දිනිඳු සමන් හෙන්නායක මහතා
29. ගරු චන්දන සූරියආරච්චි මහතා
30. ගරු (වෛද්‍ය) ජනක සේනාරත්න මහතා

කාරක සභා ලේකම් කාර්යාලයේ වත්මන් කාර්ය මණ්ඩලය

- කාන්ති පීරිස් මහත්මිය - කාරක සභා ලේකම්/ සහකාර අධ්‍යක්ෂ (පරිපාලන)
- සනත් විජේගුණවර්ධන මයා - ප්‍රධාන නිලධාරි
- ආර්. ඒ. ඩී. එන්. ගියෝවනී මිය - නියෝජ්‍ය ප්‍රධාන නිලධාරි
- ජේ. ටී. එල්. පී. සමීර මයා - සහකාර ප්‍රධාන නිලධාරි
- ජී. ඩී. ජේ. එච්. අයේෂ්මන්ති මෙය - පාර්ලිමේන්තු නිලධාරි
- ජී. එම්. කල්ලෑගොඩ මිය - පාර්ලිමේන්තු නිලධාරි

කාරක සභා වාර්තා

www.parliament.lk යන වෙබ් අඩවියෙන් පහත සඳහන් ගමන් මාර්ගය ඔස්සේ රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේ වාර්තා බා ගත කර ගැනීමට හැක.

Select language → Business of Parliament → Committees
Select Legislature (10th Parliament) ← Committee Reports
Select Session (1st Session) → Select Committee Type
Select Committee ← (Comitees for Special Purposes)
(Committee on Public Accounts) → Search

අන්තර්ගතය

අ. සභාපතිවරයාගේ සටහන 6

ආ. සංක්ෂිප්ත වාර්තාව 8

ඇ. පසුබිම සහ වාර්තාව 10

ඈ. විමර්ශනයන්හිදී නිරීක්ෂණය කරන ලද ගැටළු.................................. 21

ඉ. කාරක සභාවේ නිර්දේශ 23

ඊ. ඇමුණුම් 26

සභාපතිවරයාගේ සටහන

දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභාවාරයේදී රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් 2025.03.10 සහ 2025.03.21 යන දිනවලදී මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධයෙන් සිදු කරන ලද විමර්ශන ඇතුළත් කාරක සභාවේ දෙවැනි වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවේ ස්ථාවර නියෝග 119 (3) හි විධිවිධාන ප්‍රකාරව මම අද දින පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරමි.

ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 148 වැනි ව්‍යවස්ථාවෙන්, ශ්‍රී ලංකා පාර්ලිමේන්තුව වෙත පවරා ඇති රාජ්‍ය මූල්‍ය පාලන බලතල හා පාර්ලිමේන්තුවේ ස්ථාවර නියෝග මගින් සලසා ඇති බලතල අනුව, මූල්‍ය අධීක්ෂණ කාරක සභාවක් වශයෙන් කටයුතු කරනු ලබන රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවට මහජන වියදම් සඳහා පාර්ලිමේන්තුව විසින් ප්‍රදානය කරනු ලබන මුදල් විසර්ජන කිරීම පෙන්නුම් කරන ගිණුම් ද, රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් සුදුසු යැයි සලකනු ලැබිය හැකි පාර්ලිමේන්තුව ඉදිරියේ තබනු ලබන වෙනත් යම් ගිණුම් ද පරීක්ෂා කිරීම, මෙම කාරක සභාවේ මූලික කර්තව්‍ය වේ.

එම කර්තව්‍ය ඉටු කිරීමේදී විගණනය නමැති පශ්චාත් ක්‍රියාවලියෙන් කාරක සභාවට ලැබෙන දායකත්වය ඉමහත් වේ. නිවැරදි විගණනයක් තුළින් හඳුනාගත් දුර්වලතාවලට විසඳුම් ලබා දෙන අතරම, අකාර්යක්ෂමතාවයන් සක්‍රීයව වැලැක්වීම සඳහා අනාගතයේදී අතීත අඩුපාඩු වළක්වා ගැනීමට ආයතනවලට මඟ පෙන්වීමක්ද එතුළින් සිදුවේ.

මෙලෙස තෝරා ගත් එක් ආයතනයක් සම්බන්ධයෙන් පමණක් වාර්තාවක් ඉතා ඉක්මනින් පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කිරීමට හේතු වූයේද, විමර්ශනයට භාජනය වූ ආයතනය සම්බන්ධයෙන් 2012 වැනි ඈත අතීතයක ලබා දුන් ඉතා පැහැදිලි විගණන නිර්දේශයන් සම්බන්ධයෙන් ද, ආයතනය විසින් මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක නොවීම ඉතා බරපතල කරුණක් ලෙස රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව සැලකීමත්, ඊට අමතරව ආයතනය තුළ පැහැදිලිව හඳුනාගත් අක්‍රමිකතා රාශියක් මෙම විමර්ශනයන්හී දී කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය වීමත් යන කරුණු වේ.

වර්තමානයේ රට තුළ උද්ගතව ඇති ආර්ථික අර්බුදයෙන් මිදී යහපත් ආර්ථිකයක් උදාකිරීම සඳහා, පක්ෂ පාට බේද දුරලා පෙරට වඩා කැප වීමෙන් කටයුතු කිරීම දේශපාලන අධිකාරියේ වගකීමක් වන අතර, රාජ්‍ය ආයතනවල පවතින මූල්‍ය අක්‍රමිකතා හා දූෂණ වැළැක්වීමට නිසි පියවර ගැනීම සියලු රාජ්‍ය නිලධාරීන්ගේ වගකීම බව ,ද රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේ සභාපති වශයෙන් මා අවධාරණය කරනු කැමැත්තෙමි.

එසේම, රාජ්‍ය ආයතනවල මූල්‍ය විනය හා කාර්යසාධනය වැඩි දියුණු කිරීම සඳහා කාරක සභාව මඟින් දරනු ලබන ප්‍රයත්නය නිරර්ථක නොවීමට වගබලා ගැනීම දේශපාලන අධිකාරියේ මෙන්ම ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරීන්ගේ වගකීමක් වන බව මෙහිලා විශේෂයෙන් සඳහන් කළ යුතුමය. කාරක සභාවේ නිර්දේශ හා නියෝග ක්‍රියාත්මක කිරීමට කඩිනම් අවධානය යොමු කිරීම, සුදුසු විනය ක්‍රියාමාර්ගයන් ක්‍රියාත්මක කිරීම හා සියලු ක්‍රියාවන් සම්බන්ධයෙන් පසු විපරම් සිදු කරමින් අදාළ නිර්දේශ/ නියෝග ක්‍රියාත්මකභාවයට පත් කිරීම ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරීන්ගේ වගකීම වන අතර, ඉන් ඔබ්බට පවතින අපරාධමය වැරදි සඳහා නීතිපතිවරයාගේ මැදිහත්වීම ඇතිව අවශ්‍ය නෛතික ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම දේශපාලන අධිකාරියේ වගකීම වේ.

එබැවින් මෙම වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවේ සුදුසු යෝජනා සම්මුතියකින් අවශ්‍ය නෛතික ක්‍රියාදාමයන් වෙත යොමු කිරීමට රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව බලාපොරොත්තු වේ.

රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේ සාර්ථකත්වය යන්නෙන් අදහස් වන්නේ ඊට දායක වන සියලුම පාර්ශ්වකරුවන්ගේ සහයෝගීතාවයේ ප්‍රතිඵලයයි. එබැවින්, රාජ්‍ය මූල්‍ය යාන්ත්‍රණය ශක්තිමත් කිරීමට රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවෙන් මෙතෙක් ගත් ක්‍රියා මාර්ග සම්බන්ධයෙන් පසු ගිය ගිණුම් කාරක සභා වල සේවය කළ සභාපතිවරුන් ඇතුළු සභික මන්ත්‍රීවරුන්ටත්, කාරක සභා කටයුතු සාර්ථකව පවත්වාගෙන යාමට පක්ෂ විපක්ෂ භේදයකින් තොරව මා හට පූර්ණ සහයෝගය ලබා දෙන වර්තමාන සභික මන්ත්‍රීවරුන්ටත් මාගේ කෘතඥතාවය පුද කරමි.

තවද, විවිධ අභියෝග මධ්‍යයේ වුවද කාරක සභාවේ කටයුතු කාර්යක්ෂමව ඉටුකිරීමට ලබාදෙන සහයෝගය වෙනුවෙන් විගණකාධිපතිවරයාට හා එතුමාගේ කාර්ය මණ්ඩලයට ද, මහා භාණ්ඩාගාරයේ නිලධාරීන්ට ද, පාර්ලිමේන්තුවේ මහ ලේකම් ඇතුලු රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභා කාර්යාංශයේ සියලුම නිලධාරීන්ට ද කාරක සභාව සිය ස්තූතිය හා ප්‍රසාදය පිරිනමනු ලබන බව මෙහි ලා සඳහන් කරනු කැමැත්තෙමි.

අරවින්ද සෙනරත්
සභාපති
රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව

සංක්ෂිප්ත වාර්තාව

දසවැනි පාර්ලිමේන්තුවේ පළමුවැනි සභා වාරයේ රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් විමර්ශනය කරන ලද මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළව සාකච්ඡා කරන ලද කරුණු, ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරියා/ ගණන්දීමේ නිලධාරියා විසින් කරන ලද පැහැදිලි කිරීම්, කාරක සභාව විසින් ලබාදෙන ලද නියෝග හා නිර්දේශ මෙම වාර්තාවේ අඩංගු වේ.

රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් **2025.03.10** සහ **2025.03.21** යන දෙදින මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ 2020, 2021, 2022 සහ 2023 මූල්‍ය වර්ෂයන් සඳහා විගණකාධිපති වාර්තා සලකා බැලීම සහ වර්තමාන කාර්යය සාධනය පිළිබඳ විමර්ශනය කරන ලද අතර ඒ සඳහා පහත සඳහන් ආයතනයන් කාරක සභාව හමුවට කැඳවීය:

- ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය
- මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

මෙම විමර්ශනයන් සඳහා ඉහත සඳහන් විගණන වාර්තා මගින් අනාවරණය කරන ලද කරුණු පාදක කොට ගෙන ඇති අතර, කාරක සභාවලදී සාකච්ඡාවට ලක් කරන ලද කරුණු වලට අදාල වැඩිමනත් තොරතුරු එම විගණන වාර්තාවල අන්තර්ගත වේ. එම විගණන වාර්තා පහත සබැඳි ඔස්සේ බාගත කරගත හැකිය.

2020 වර්ෂය:-

http://www.auditorgeneral.gov.lk/web/images/audit-reports/upload/2020/Min_Dep/1-x/Head307Department-of-Motor-TrafficS.pdf

2021 වර්ෂය:-

http://www.auditorgeneral.gov.lk/web/images/audit-reports/upload/2021/MinDep/1-ix/Head307Department-of-Motor-TrafficS.pdf

2022 වර්ෂය:-

http://www.auditorgeneral.gov.lk/web/images/audit-reports/upload/2022/mindepart/1-xx/Head307Department-of-Motor-TrafficS.pdf

2023 වර්ෂය:-

http://www.auditorgeneral.gov.lk/web/images/audit-reports/upload/2023/min_dep/1-ix/Head307-Department-of-Motor-TrafficS.pdf

"අනීතිකව ආනයනය කරන ලද හෝ එකළස් කරන ලද වාහනවල චැසි අංක හා එන්ජින් අංක මෝටර් රථ ලියාපදංචි කිරීමේ දත්ත පද්ධතියට වංචනිකව දත්ත ඇතුළත් කර මෝටර් රථ ලියාපදංචි කිරීමේ ව්‍යාජ සහතික නිකුත් කිරීම පිළිබඳව විශේෂ විගණන වාර්තාව - 2022" නමැති 2023.09.12 දිනැති විශේෂ විගණන වාර්තාව;-

http://www.auditorgeneral.gov.lk/web/images/audit-reports/upload/2023/special_report/Special-Audit-Report---RMV-Final-with-sign-Printed-13.09.2023.pdf

පසුබිම සහ වාර්තාව

2012 වසරේදී, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ සිදුවූ අක්‍රමිකතා පිළිබඳව විගණනයේදී අනාවරණය වූ කරුණු සම්බන්ධයෙන් 2014 වසරේදී ඉදිරිපත් කරන ලද විගණන වාර්තාවෙහි අඩංගු නිර්දේශයන්, පසු විපරම් කිරීම් රාශියකට පසුත් ක්‍රියාත්මක නොකිරීම හේතුවෙන් ඒ සම්බන්ධයෙන් 2019.10.23 දින පැවති රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේදී විමර්ශනය කර, කාරක සභාව විසින් ද අදාළ නිර්දේශ නිකුත් කර තිබුණි.

එහෙත් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් එකී නිර්දේශ කිසිවක් මේ දක්වා ක්‍රියාත්මක නොකිරීමත්, විගණකාධිපතිවරයා විසින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධයෙන් 2023.09.12 දිනැතිව ඉදිරිපත් කළ විශේෂ විගණන වාර්තාවෙහි අඩංගු නිර්දේශයන්ද, මේ දක්වා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ක්‍රියාත්මක නොකිරීමත්, එකී නිර්දේශ සියල්ල ක්‍රියාත්මක නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් පිළිගත හැකි කරුණු ඉදිරිපත් කිරීමක් හෝ ප්‍රගතිය වාර්තා කිරීමක් දෙපාර්තමේන්තුව පාර්ශවයෙන් සිදු නොවීමත් සහ දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය සාධනය දිනෙන් දින අකාර්යක්ෂම වන බව 2020, 2021, 2022 සහ 2023 මුදල් වර්ෂයන්හි විගණන වාර්තා වලින් පිළිඹිබු වන බැවින් සහ දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවා සැපයුම පිළිබඳව සමාජය තුළ පවතින මහජන අප්‍රසාදය දිනෙන් දින වර්ධනය වීමත් යන කරුණු හේතුවෙන්, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ 2020, 2021, 2022 සහ 2023 මුදල් වර්ෂ සඳහා වූ විගණන වාර්තා සහ එහි වත්මන් කාර්ය සාධනය පරීක්ෂා කිරීම කාලෝචිත බව තීරණය කළ කාරක සභාව, දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධයෙන් විමර්ශනයක් සිදු කිරීමට ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ සහ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් 2025.03.10 දින, 10 වැනි පාර්ලිමේන්තුවේදී පළමුවරට කාරක සභාව හමුවට කැඳවිය.

එහිදී, 2019.10.23 දින පැවති කාරක සභාවේදී ලබාදුන් නිර්දේශයන්හි අඩංගු, රේගු පරිගණක පද්ධතිය සමඟ සම්බන්ධ වීමට ප්‍රථම සිදුවූ අනීතික වාහන ලියාපදිංචි කිරීම් සම්බන්ධයෙන් විගණකාධිපතිතුමා විසින් ඉදිරිපත් කළ කරුණු 25ක් පිළිබඳව දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සිදුකළ පරීක්ෂණයන් හා එම වංචනික කටයුතුවලට වගකිව යුතු නිලධාරීන්ට විරුද්ධව ගත් විනය ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව සහ විගණකාධිපතිතුමා විසින් 2023.09.12 දිනැතිව ඉදිරිපත් කළ විශේෂ විගණන වාර්තාවෙහි අඩංගු කරුණු සම්බන්ධයෙන් වර්තමාන ප්‍රගතිය කාරක සභාව විසින් ප්‍රථමයෙන් විමර්ශනය කරන ලදී.

ඉහත සඳහන් නිර්දේශයන් දෙකම සම්බන්ධයෙන් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් කිසිදු සාධනීය ක්‍රියා මාර්ගයක් ගෙන නොතිබූ බවත්, කාරක සභාවේ විමර්ශනයන් නොමඟ යැවීමේ අරමුණින් අදාළ කාලයට අයත් ලිපිගොනු මේ

වන විට ආයතනය තුළ නොමැති බව, එකී අක්‍රමිකතා සිදුව ඇත්තේ තමන් දෙපාර්තමේන්තුවට අනුයුක්ත වීමට පෙර කාලයේදී වන බව සහ විගණන වාර්තා මඟින් පෙන්වා දී ඇති කරුණු වැඩිදුරටත් විමර්ශන සඳහා පත්කළ දෙපාර්තමේන්තු විමර්ශන කමිටුවල නිලධාරීන් නියමිත කාලය තුළදී විමර්ශන වාර්තා ඉදිරිපත් නොකර පසුව ස්ථාන මාරුවීම් ලද බැවින් එම විමර්ශනයන් අසාර්ථක වූ බව වැනි වගකීම් විරහිත ප්‍රකාශ නිලධාරින් විසින් සිදු කරන බව කාරක සභාවට නිරීක්ෂණය වූයෙන්, මෙම දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධයෙන් වැඩිදුර විමර්ශනයක් ඉදිරි දිනයකදී සිදුකළ යුතු බවත්, එම විමර්ශනයට එකී වාර්තාවන්ට අදාළ කාලය තුළ දෙපාර්තමේන්තුවෙහි සේවය කළ මේ වන විට ස්ථාන මාරු ලැබූ/ විශ්‍රාම ලැබූ කොමසාරිස් ජනරාල්වරුන්, දෙපාර්තමේන්තු විමර්ශන කමිටුවේ මීට පෙර සේවය කළ මේ වන විට ස්ථාන මාරු ලැබූ නිලධාරීන් හා මෙම විමර්ශනය සම්බන්ධයෙන් මොන යම් හෝ ආකාරයෙන් කරුණු ඉදිරිපත් කළ හැකි දෙපාර්තමේන්තුවේ හෝ අමාත්‍යාංශයේ ඕනෑම නිලධාරියෙකු හෝ සේවකයෙකු සිටී නම් එවැනි නිලධාරින් හෝ සේවකයින්ද, මීළඟ රැස්වීමට කැඳවිය යුතු බවට කාරක සභාව විසින් තීරණය කරන ලදී.

එකී තීරණයට අනුව කාරක සභාව 2025.03.21 වැනි දින දෙවැනි වරට රැස්වී එදිනද ප්‍රථමයෙන්ම 2019.10.23 දින පැවති කාරක සභාවේදී ලබාදුන් නිර්දේශයෙහි ප්‍රගතිය විමර්ශනය කරන ලදී. එහිදී දෙපාර්තමේන්තුවේ වර්තමාන නිලධාරීන්ට පිළිගත හැකි සාධනීය පිළිතුරු කාරක සභාව වෙත ලබා දීමට නොහැකි වූ නමුත්, 2020 මාර්තු සිට 2022 අගෝස්තු දක්වා දෙපාර්තමේන්තුවේ සිටි කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා විසින් මෙම කරුණු 25 සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු අනාවරණය කර ගැනීමට යම් උත්සහයක් දරා, ඊට අදාළ ලිපිගොනු 118 ක් හඳුනා ගැනීම, දෙපාර්තමේන්තුවේ දත්ත පද්ධතියේ පවතින දුර්වලතා සඳහා වැඩිදුර ආරක්ෂණ ක්‍රමවේදයන් ස්ථාපිත කිරීම සහ ඔහුගේ සොයා ගැනීම් පාදක කර ගනිමින් වැඩිදුර පරීක්ෂණ කටයුතු සිදු කරන ලෙස මූල්‍ය අපරාධ පරීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ (FCID) පරිගණක වෝහාරික අංශයට සහ අපරාධ පරීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවට වෙන් වෙන්ව පැමිණිලි දෙකක් සිදු කිරීම වැනි ක්‍රියාවන් සිදු කර ඇති බව කාරක සභාව විසින් නිරීක්ෂණය කරන ලදී.

කෙසේ වුවද, එම කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා ස්ථාන මාරුවීමෙන් පසු එම සාධනීය ක්‍රියාමාර්ගයන් සියල්ල නතර වී ඇති බව තවදුරටත් නිරීක්ෂණය කළ කාරක සභාව, පහත දක්වා ඇති ඉතා බරපතල ගණයට වැටෙන මූල්‍යමය වංචා සහ අපරාධමය කරුණු සම්බන්ධයෙන් නෛතික ක්‍රියාමාර්ගයන් ගැනීමේ වැදගත්කම අවධාරණය කර, ඉතා දිර්ඝ කාලයක් ගතව තිබුණ ද, එම වංචනික ක්‍රියාවන්ට සම්බන්ධ වූ නිලධාරීන් සියලු දෙනාට එරෙහිව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතු බවට තීරණය කළේය. විශ්‍රාමික විනිසුරුවරුන්, විගණකාධිපති දෙපාර්මේන්තුවේ නියෝජ්‍ය විගණකාධිපති මට්ටමේ විශ්‍රාමික

නිලධාරීන් හා/ හෝ විශ්‍රාමික රාජ්‍ය නිලධාරීන් තිදෙනකු හෝ පස් දෙනකුගෙන් සමන්විත ස්වාධීන විමර්ශන කමිටුවක් හරහා එය සිදු කළ යුතු බවත්, ඒ සඳහා එකී ස්වාධීන කමිටුව මෙම කරුණු පිළිබඳව පූර්ණ පරීක්ෂණයක් නැවතත් සිදුකර, චූදිතයන්ට විරුද්ධව අවශ්‍ය මූලික නිර්දේශ, චෝදනා පත්‍ර සහිතව ඉදිරිපත් කර ඉදිරි විනය ක්‍රියාමාර්ග ආරම්භ කිරීමට අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කළ යුතු බවටත් කාරක සභාව විසින් තීරණය කරන ලදී. ඊට අමතරව මෙම කරුණ සම්බන්ධයෙන් මීට පෙර සිදු කරනු ලැබූ විමර්ශනයේදී, එනම් 2020 වර්ෂයේදී අපරාධ පරීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරනු ලැබූ ලිපිගොණු 118 ට අදාළ පරීක්ෂණයේ විමර්ශන වාර්තාවක්ද ලබා ගෙන එම විමර්ශනයේ ප්‍රගතිය කාරක සභාව විසින් පරීක්ෂා කළ යුතු බවට ද, තීරණය කරන ලදී.

<u>විගණන නිරීක්ෂණ ලෙස හඳුනාගෙන තිබූ 2019.10.23 දින පැවති කාරක සභාවේදී ලබාදී ඇති නිර්දේශයන්ට අදාළ වූ කරුණු 25;-</u>
(වැඩිදුර විස්තර ඇමුණුම I හි දැක්වේ)

1. ආගමික ස්ථාන සඳහා ලබාදුන් බලපත්‍ර මත ආනයනය කරන ලද වාහන 158 ක බලපත්‍රලාභීන්ගේ නම හෝ බලපත්‍රයට අදාළ පැවරුම් පිළිබඳ කොන්දේසි හෝ වෙනස් කර ලියාපදිංචි කර තිබීම හා වාහන 120 ක නිෂ්පාදිත වර්ෂය ද වෙනස් කර ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

2. පාවිච්චි කරන ලද අත්ට්‍රැක්ටර් හා යතුරුපැදි ආනයනය කළ රේගු සටහන්කරවලට අදාළ ඇසුරුම් ලේඛන (Packing List) සාවද්‍ය ලෙස වෙනස් කරමින් රේගු බදු නොගෙවා මෙරටට ගෙන්වන ලද යතුරුපැදි සහ අත්ට්‍රැක්ටර් 302 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

3. යතුරුපැදි අමතර කොටස් ආනයනය කරන ලද රේගු සටහන්කර 5 ක් උපයෝගී කර ගනිමින් රේගු බදු නොගෙවා ආනයනය කරන ලද ටොයෝටා ඇලියොන්, ප්‍රමියෝ සහ ටොයෝටා කොරොල්ලා හා ඇක්ෂියෝ වර්ගවල වාහන 5 ක් සාවද්‍ය ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

4. වෙනත් මෝටර් රථවලට අදාළ රේගු සටහන්කර අංකයන් ව්‍යාජ ලෙස භාවිතා කරමින් ටොයෝටා ලැන්ඩ් කෲසර්, ප්‍රාඩෝ වර්ගයේ ජීප්රථ 2 ක්, මිට්ෂුබිසි මොන්ටෙරෝ වර්ගයේ ජීප් රථ 2 ක් සහ මර්සිඩීස් බෙන්ස් රථ 4 ක් ඇතුළු වාහන 18 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

5. රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව වෙත වාහන ලියාපදිංචිය සඳහා සම්ප්‍රේෂණය කර ඇති සියලුම තොරතුරු වෙනස් කළ නොහැකි ආකාරයට සකස් කළ පරිගණක ජාල පද්ධතියක් ස්ථාපිත කර නොතිබුණි.

6. ආනයනික මෝටර් රථවල නිෂ්පාදන වර්ෂය, නිෂ්පාදිත රට සහ සිලින්ඩර් ධාරිතාවය ඇතුලු වැදගත් තොරතුරු, රේගු පරිගණක ජාලය හා සම්බන්ධ කර නොතිබීමෙන් ඉහත කරුණු වෙනස් කර මෝටර් වාහන ලියාපදිංචි කළ අවස්ථා තිබුණි.

7. ධාවනයෙන් ඉවත් කරන ලද වාහනයක අංකයක් යොදා ගනිමින් නීති විරෝධී ලෙස රේගු බදු නොගෙවා ආනයනය කරන ලද හෝ සකසන ලද මිට්ෂුබිසි මොන්ටෙරෝ වර්ගයේ ජීප් රථයක් හා රේගු බදු නොගෙවා ආනයනය කර තිබූ හමර් වර්ගයේ මෝටර් රථයක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

8. මිලට් මාදිලිය යටතේ ආනයනය කළ ට්‍රැක්ටර් 164 ක් මැසිෆර්ගියුෂන් මාදිලිය යටතේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

9. මෝටර් සයිකල් සහ වෙනත් භාණ්ඩ ආනයනය කරන ලද රේගු සටහන්කර උපයෝගී කර ගනිමින් BMW, ටොයෝටා, ප්‍රාඩෝ හා මර්සිඩීස් බෙන්ස් ඇතුළු අධි සුඛෝපභෝගී මෝටර් කාර් 8 ක් ඇතුළු වාහන 26 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

10. එක් වාහනයකට අදාළ 2013 අප්‍රේල් 04 දිනට පරිගණක පද්ධතියේ දැක්වෙන තොරතුරු අනුව එම වාහනය 2004 වර්ෂයේ නිෂ්පාදිත බවට දක්වා තිබුණද, 2013 අප්‍රේල් 18 දින සිදු කළ පරීක්ෂාවේදී 2007 වර්ෂයේ නිෂ්පාදනය කළ බවට සාවද්‍ය ලෙස දත්ත වෙනස් කර ඇති බව නිරීක්ෂණය වී තිබුණි.

11. P සහ L අක්ෂර කාණ්ඩ යටතේ පිළිවෙලින් ද්විත්ව කාර්ය වාහන හා මෝටර් ලොරි පමණක් ලියාපදිංචි කරනු ලැබුවද, මෙම අක්ෂර කාණ්ඩ යටතේ දොර පහේ සුඛෝපභෝගී ස්ටේෂන් වැගන් රථ 24 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මෙම වාහන 24 කැබ් රථ හා ඩිෆෙන්ඩර් රථ ලෙස ආනයනය කර පසුව දොර පහේ ස්ටේෂන් වැගන් රථ ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

12. කානෙට් බලපත්‍ර (Carnet Permit) මත ආනයනය කර තිබෙන මෝටර් රථ නැවත අපනයනය කළ යුතු වුවත්, එවැනි මෝටර් රථ 8 ක් අවිධිමත් ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

13. අංක CMBV 1 - 570 සහ අංක CMBV 1 - 207 දරන ආනයන රේගු සටහන්කර මගින් ලැන්ඩ් රෝවර් කැබ් 8 ක් ආනයන කර තිබුණි. ඉන් වාහන 2 ක් මෝටර් කාර් කාණ්ඩය යටතේ වූ සුඛෝපබෝගී ජීප්රථ දෙකක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මේ අනුව අඩු රේගු බදු සංයෝජිත අංක යටතේ ආනයනය කර පසුව මෝටර් කාර්, ජීප් රථ, වෑන් හා ඩබල් කැබ් ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

14. 2009.12.29 දිනැති අංක CMBV 1 - 5636 දරන රේගු සටහන්කරය හා රේගු සංයෝජිත අංක 8706 මගින් වාහන අමතර කොටස් ආනයනය කර, මෙම අමතර කොටස් යොදවා වාහන 23 ක් සකස් කර, ඉහත කී රේගු සටහන්කරය වෙනස් කරමින් ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

15. රේගු දෙපාර්තමේන්තු තොරතුරු අනුව කැබ් රථ ලෙස රේගු බදු ගෙවා ආනයනය කර තිබුණු වාහන 3 ක් මෝටර් කාර් ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

16. රේගු සංයෝජිත අංක 8403 යටතේ ආනයනය කළ ගිලන් රථයක් ලෙස ලියාපදිංචි කළ වාහනය භෞතික පරීක්ෂාවේදී සුඛෝපභෝගී ජීප් රථයක් බව නිරීක්ෂණය විය. එසේම ගිලන් රථ ලෙස ආනයනය කර තිබුණු වාහන 2 ක් ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

17. යතුරු පැදි 120 ක් පමණක් ආනයනය කර තිබුණු රේගු සටහන්කර 72 ක් මගින්, යතුරු පැදි 1977 ක් ආනයනය කළ ලෙසද, කිසිදු යතුරු පැදියක් ආනයනය නොකළ රේගු සටහන්කර 7 ක් මගින් යතුරු පැදි 2098 ක් ද ආනයනය කළ ලෙසද, සාවද්‍ය/ වංචනික ලෙස දක්වමින් යතුරු පැදි 3955 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

18. 2014 ජුනි 02 සිට ජුනි 06 දක්වා කාලය තුළ දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබුණු පාවිච්චි කරන ලද යතුරු පැදි 108 ක් රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිගණක පද්ධතියේ තොරතුරු සමඟ නොසැසඳුණි.

19. එකම මාදිලියේ මිට්ෂුබිෂි වැගන් රථ දෙකක් පන්ති දෙකක් යටතේ, එනම් KN - 4062 සහ PG - 7755 ලෙස පිළිවෙලින් මෝටර් කාර් සහ ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි. එසේම භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා ආනයනය කර තිබූ වෑන් රථයක් මෝටර් කාර් රථයක් ලෙස KN - 3916 දරන අංකය යටතේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

20. K අක්ෂර කාණ්ඩය යටතේ ලියාපදිංචි කළ යුතු මෝටර් කාර් රථ 13 ක් PP සිට PY අක්ෂර කාණ්ඩ යටතේ ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබූ අතර, මෝටර් කාර් ලෙස ලියාපදිංචි කළ යුතු වාහන 4 ක් PA සිට PM වාහන හඳුනා ගැනීමේ අකුරු කාණ්ඩ යටතේ ඩබල් කැබ් රථ හා වෑන් රථ ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි. තවද මෝටර් කාර් ලෙස ලියාපදිංචි කළ යුතු වාහන 4 ක් මෝටර් ලොරි ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

21. PV - 9789 සහ PR - 1900 දරන අංක යටතේ පිළිවෙලින් ට්‍රක් රථයක් හා සිංගල් කැබ් රථයක් ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණු වාහන 2 භෞතික පරීක්ෂාවේදී ලැන්ඩ් රෝවර් ඩිෆෙන්ඩර් මාදිලියේ ඩබල් කැබ් රථ බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම වාහන අඩු රේගු සංයෝජිත අංක යටතේ ආනයනය කර පසුව සුඛෝපභෝගී කැබ් රථ ලෙස පරිවර්තනය කර තිබුණි.

22. (i) රේගු සංයෝජිත අංක 8705 යටතේ 7%ක අවම රේගු බද්දක් ගෙවමින් හා වසර 7 ක් පැරණි විශේෂ කාර්ය වාහන ලෙස ආනයනය කර තිබුණු වාහන 78 ක්, රේගු සංයෝජිත අංක 8704 යටතේ 85% - 115% අතර රේගු බද්දක් ගෙවිය යුතු ද්විත්ව කාර්ය කාර්, වෑන් රථ 22 ක් හා මෝටර් ලොරි 56 ක් ලෙස වංචනික ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මෙමඟින් විශාල බදු ආදායමක් සහ ලියාපදිංචි ගාස්තු ආදායමක් රජයටත් අහිමි වී තිබුණි.

(ii) ඉහත (i) ඡේදයේ දැක්වෙන පරිදි 2010.01.01 දින සිට 2013.10.31 දින දක්වා රේගු සංයෝජිත අංක 8705 යටතේ විශේෂිත කාර්ය සඳහා ආනයනය කරන ලද වාහන 540 ක් අතරින් වාහන 93 ක් ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙසත්, තවත් වාහන 358 ක් මෝටර් කාර් ලෙසත් ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මේ හේතුවෙන් රුපියල් මිලියන 6කට ආසන්න ලියාපදිංචි ගාස්තු ආදායමක් රජයට අහිමිවී තිබුණි.

(iii) මෝටර් රථ ප්‍රවාහන, රේගු සහ විගණකාධිපති යන දෙපාර්තමේන්තු වල නිලධාරීන්ගේ සහභාගිත්වයෙන් 2014.07.23 වැනි දින සාකච්ඡාවක් පවත්වා, එම සාකච්ඡාවේදී එකඟවූ/ තීරණය කළ පරිදි පහත සඳහන් ලෙස කටයුතු කරන ලෙස රේගු අධ්‍යක්ෂක ජනරාල්වරයා විසින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා වෙත දැනුම් දී ඇතත්, ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි.

- විශේෂ කාර්ය වාහන ආනයනය සඳහා බලපත්‍රයක් ලබා ගැනීම අනිවාර්ය කිරීම.
- ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කිරීමට පෙර එම වාහන සඳහා නිසි පරිදි බදු පනවා තිබේද යන්න රේගුවේ නිෂ්පාදන බදු අධ්‍යක්ෂක වෙතින් තහවුරුවක් ලබා ගැනීමෙන් පසු පමණක් ලියාපදිංචි කරන ලෙස.
- වංචනික/ සාවද්‍ය ලෙස ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කර ඇති බවට විගණන විමසුම්වලින් පෙන්වාදී

ඇති වාහනවලින් අහිමි වූ බදු මුදල් අය කර ගැනීම සඳහා එම වාහන වල තොරතුරු රේගුවේ නිෂ්පාදන බදු අධ්‍යක්ෂක වෙත දැනුම් දෙන ලෙස.

23. සිංගල් කැබ් රථ ලෙස දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර පසුව ජීප් රථ ලෙස පරිවර්තනය කර ඇති වාහන 18 කින් සුඛෝපභෝගී බදු වශයෙන් රුපියල් 4,320,000 ක් අය විය යුතු වුවත්, එසේ අය කර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

24. මෝටර් වාහනයක් අනතුරකට පත්වී හෝ ස්වභාවික හේතු මත හෝ වෙනත් හේතු මත සම්පූර්ණයෙන් විනාශ වී ඇති විට, ඒ පිළිබඳ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් නොවීමෙන් එවැනි වාහන අසාධු ලේඛනගත (Black List) නොවන බව නිරීක්ෂණය වේ. මෙම වාහන අංක භාවිතා කර වංචනික ලෙස එකලස් කළ හෝ වෙනත් ආකාරයකින් සකසන ලද වාහනවල තොරතුරු ඇතුළත් කර ලියාපදිංචි සහතික නිකුත් කර තිබුණි.

25. 2004.08.16 දින මෙරටට ආනයනය කර තිබූ, 2001 වර්ෂයේදී කොරියාවේ නිෂ්පාදිත හයිඋන්ඩායි (Hyundai) වර්ගයේ වාහනය, 2011 වර්ෂයේදී එක්සත් රාජධානියේ නිෂ්පාදිත ලැන්ඩ් රෝවර් (Land Rover Defender) වර්ගයේ වාහනයක් ලෙස වසර 11 කට පසු එනම් 2015.07.22 දිනය වන විට අංක CAI - 0469 යටතේ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වංචනික/ ව්‍යාජ ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි. එසේම වෙළඳ වාහන ලියාපදිංචි අංශයේ සහකාර කොමසාරිවරයා නිවාඩු ලබාගෙන තිබූ දිනයක් වූ එදින එම නිලධාරියාගේ වැඩ බැලීම සිදු කළ මෝටර් කාර් පැවරුම් අංශයේ නියෝජ්‍ය කොමසාරිස්වරයා විසින් මෙම ලියාපදිංචිය සිදු කර තිබුණු අතර එම ලිපි ගොනුව මේ දක්වා විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

ඉන් අනතුරුව, විගණකාධිපතිවරයා විසින් 2023.09.12 දිනැතිව ඉදිරිපත් කළ 2022 විශේෂ විගණන වාර්තාවෙහි අඩංගු කරුණු පිළිබඳව ද විමර්ශනය කළ කාරක සභාව, ඒ සම්බන්ධයෙන් ද දෙපාර්තමේන්තු මට්ටමින් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ගයන් තුළින් වංචාවන්ට වගකිව යුතු කිසිදු නිලධාරියෙකුට මේ දක්වා දඬුවම් පමුණුවා නොමැති බැවින් දෙපාර්තමේන්තුවේ ක්‍රියාමාර්ගයන් කෙරෙහි කිසිසේත්ම සෑහීමකට පත්විය නොහැකි බව අවධාරණය කර, එම විශේෂ විගණන වාර්තාවෙහි අඩංගු කරුණු සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කිරීමද ඉහත සඳහන් කළ විශ්‍රාමික විනිසුරුවරුන්ගෙන් සහ රජයේ විශ්‍රාමික නිලධාරීන් ගෙන් සමන්විත වන විශේෂ විමර්ශන කමිටුවටම පවරන ලෙසට නිර්දේශ කරන ලදී.

මෙහිදී, දෙපාර්තමේන්තුමය විමර්ශන කමිටුවට අවස්ථා දෙකකදී පත් කළ නිලධාරීන් විසින් එකී පත් කිරීමේ ලිපිවල සහ ආයතන සංග්‍රහයේ

ප්‍රතිපාදනයන්ට අනුකූලව සිය වෘත්තීමය වගකීම් සම්පූර්ණකර නොතිබීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කළ කාරක සභාව සිය වගකීම් ඉටු නොකිරීම සම්බන්ධයෙන් එකී නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් ද පරීක්ෂණයක් සිදු කර කාරක සභාවට වාර්තා කරන ලෙසට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරියා වෙත නිර්දේශ කරන ලදී.

ඉන් අනතුරුව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට අදාළ 2020, 2021, 2022 සහ 2023 මුදල් වර්ෂ සඳහා වූ විගණන වාර්තා මගින් පෙන්වා දී ඇති කරුණු සහ දෙපාර්තමේන්තුවේ වත්මන් කාර්ය සාධනය විමර්ශනය කිරීම පහත සඳහන් කරුණු සැලකිල්ලට ගනිමින් සිදු කරන ලදී.
(වැඩිදුර විස්තර ඇමුණුම II හි දැක්වේ)

1. අමප/16/1307/709/061 හා 2016 සැප්තැම්බර් 07 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව, නීත්‍යානුකූල රේගු ක්‍රියාවලියකින් තොරව මෙරටට ආනයනය කරන ලද යතුරු පැදි, ඉන්ධන ධාරිතාවය පදනම් කර ගනිමින් අධිභාරයක් අය කිරීමට යටත්ව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කිරීමේදී සිදු වී ඇති අක්‍රමිකතා නිසා රජයට රු. 78,150,000/- ක සම්පූර්ණ ආදායමක් අහිමි වී තිබීම හා අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය උල්ලංඝනය කරමින් යතුරු පැදි 3088 ක් සහන කාලයෙන් පසු ලියාපදිංචි කිරීම.

2. පූර්ව වාහන ලියාපදිංචි අංක යටතේ පද්ධතිගත වූ චැසී අංක හා එන්ජින් අංක වෙනස් කර වංචනිකව ආනයනය කරන ලද වාහනවල එන්ජින් අංක හා චැසී අංක ඇතුළත් කර වංචනිකව මෝටර් වාහන ලියාපදිංචි සහතික නිකුත් කර තිබීමෙන් ආනයනය කළ වාහන 134 ක් ලියාපදිංචි කිරීම වෙනුවෙන් රජයට රුපියල් බිලියන 1.2 ක පමණ ආදායමක් අහිමි වී තිබීම.

3. භාවිතයට නොගත් හිස් අංක සඳහා වංචනිකව මෝටර් රථ ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතික නිකුත් කිරීම නිසා රජයට රුපියල් මිලියන 6.2 ක ආදායමක් අහිමි වී තිබීම.

4. අවලංගු කරන ලද විදේශීය රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික වාහන අංක සඳහා වෙනත් වාහන ලියාපදිංචි කිරීමෙන් රුපියල් මිලියන 122 ක ආදායමක් රජයට අහිමි වී තිබීම.

5. වාහන ලියාපංදිචි අංක අනුපිළිවලට නිකුත් කිරීම වෙනුවට ඇතැම් අංක හිස්ව තබමින් වාහන ලියාපදිංචි කිරීමෙන් වාහන 5 ක් වෙනුවෙන් රුපියල් මිලියන 4.6 ක මුදලක් රජයට අහිමි වී තිබීම.

6. මෝටර් රථයක් සජ්ජිත කරන මුවාවෙන් අනීතිකව ආනයනය කරන ලද වාහන ලියාපදිංචි කිරීමට වාහන 538 ක චැසී අංක වෙනස් කර තිබිම සහ 2022 වසරේදී පෙට්‍රල් වාහන ඩීසල් වාහන බවට පරිවර්තනය කිරීමේදී

අනීතිකව ආනයනය කරන ලද වාහන 27 ක වැසි අංක වෙනස් කිරීම සහ පෙට්‍රල් වාහන ඩීසල් වාහන බවට පරිවර්තනය කිරීමට, වාහන 130 ක පැරණි වාහන අංක පද්ධතියෙන් ඉවත් කර නොතිබීම.

7. කූඨ ලේඛන සකස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් සිදු නොකිරීම සහ ඒ සම්බන්ධයෙන් අවශ්‍ය නීත්‍යානුකූල පියවර නොගැනීම

8. පූර්ව ලියාපදිංචියකින් තොරව ත්‍රිවිධ හමුදාව භාවිතා කර අපහරණය කරන ලද වාහන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබීම.

9. බද්දට දී තිබූ වෙරහැර ආපනශාලාව හා අනෙකුත් ආයතන වෙතින් බදු මුදල් අය කර නොගැනීමෙන්, මහජනයා විශාල වශයෙන් ගැවසෙන ආපන ශාලාව සඳහා 2019 සිට 2023 දක්වා වූ කාලයට අදාළව රජයට අය විය යුතු රුපියල් මිලියන 6.6 ක බදු මුදල් නොලැබී යාම.

10. විධිමත් ලෙස වාහන අසාධු ලේඛනගත කිරීමට හා ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීමට කටයුතු නොකිරීම.

11. මෝටර් වාහන පනතට (203 අධිකාරීය) අනුකූල නොවන සේ මෝටර්රථ ලියාපදිංචි සහතික නිකුත් කිරීම.

12. සී.එම්.ටී (CMT) වැසී අංක අක්‍රමවත්ව ලබාදීම නිසා 2025 පෙබරවාරි මාසය වන විට CMT වැසී අංක 1761 ක් නිකුත් කර තිබීම.

13. රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණයේ දී සිදු වී ඇති වංචා සහ දූෂණ - රියදුරු බලපත්‍රයක්, 2016 වසරේදී එකඟ වූ මුදලට සාපේක්ෂව ඉතා අඩු මුදලකට සැපයීමට වර්තමානයේදී එකඟවීම නිසා, ඒ සඳහා මෙයට පෙර වැඩිපුර ගෙවා ඇති මුදල රුපියල් බිලියන එකකට වඩා වැඩි වීම.

14. වාහන අංක තහඩුවල පළාත් අක්ෂර මුද්‍රණය කිරීම නිසා වාහනයක අයිතිය පළාත් අතර විතැන් වීමේදී නැවත නැවත නව අංක තහඩු සහ ස්ටිකර් මුද්‍රණය කිරීමට සිදුවීමෙන් එම නිෂ්ඵල කාරණය වෙනුවෙන් පෞද්ගලික සමාගමකට රුපියල් මිලියන 931 ක ගෙවීමක් සිදුකර තිබීම.

15. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ මාතර ශාඛාවේ රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී, ඒ සඳහා සමත් විය යුතු ලිඛිත හා ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණයන් සඳහා සුදුසුකම් නොලැබූ හා පෙනී නොසිටි අයදුම්කරුවන් හට ව්‍යාජ ප්‍රතිඵල ඇතුළත් කර වලංගු රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම මගින් සිදුව ඇති අක්‍රමිකතා සම්බන්ධයෙන් නිසි පියවර නොගැනීම.

16. මෝටර් රථ පනතට අනුව සාමාන්‍ය භාවිතයේදී, පුහුණුවීම් සඳහා භාවිතා කිරීමට අවකාශ නොමැති "එල්" (L) පුවරු, මිලියන 1.8 ක් මිලදී ගැනීමට රුපියල් මිලියන 162.4 ක මුදලක් වැය කර තිබීම.

17. වායු විමෝචන පරීක්ෂණ භාරකාර අරමුදල ඇවර කර වගකීම් පියවා දමා අරමුදල වසා දැමීමට කටයුතු කළ යුතු බවට අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමතයක් ලබාදී තිබුණද අරමුදල තවදුරටත් පවත්වාගෙන යාමට අරමුදලේ භාරකාර මණ්ඩලය කටයුතු කර තිබීම.

18. රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය සඳහා භාවිතා වන (SRITIS) පරිගණක මෘදුකාංග වෙනුවෙන් නඩත්තු හා සේවා ලබා ගැනීමට 2023 හා 2024 වසර වලදී පිළිවෙලින් රුපියල් මිලියන 154.1 ක හා මිලියන 181 ක අසාමාන්‍ය මුදලක් වැය කර තිබීම.

19. රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණයට භාවිතා කෙරෙන මුද්‍රණ යන්ත්‍ර වල සේවා සහ නඩත්තු සඳහා ගිවිසුම් ගත වීම් වලදී. මුදලට අගය සංකල්පයෙන් බැහැරව, 2017 වර්ෂයේදී මිලදී ගත් මුද්‍රණ යන්ත්‍ර දෙකක සේවා හා නඩතුව සඳහා රුපියල් මිලියන 14.7 ක නොවටිනා මුදලක් සඳහා පෞද්ගලික ආයතනයක් සමඟ ගිවිසුම්ගත වීම.

20. රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය පෞද්ගලික සමාගමක් වෙත පැවරීමේදී ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියකින් තොරව, එක් පෞද්ගලික සමාගමකින් පමණක් මිල ගණන් කැඳවා, 2023.09.15 දින සිට එම සමාගම සමඟ ගිවිසුම් ගත වී, රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය කර ගැනීම මඟින් 2023 සිට 2024 ජූලි මාසය දක්වා කාලය තුළ රුපියල් මිලියන 134 ක මුදලක් වැඩිපුර ගෙවා තිබීම.

21. පසුගිය මාස නවය තුළදී එක්දින සේවාව යටතේ රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය කිරීම යටතේ සාමාන්‍ය ක්‍රමයට අයදුම් කළ අයදුම්පත්‍ර සඳහා ද රියදුරු බලපත්‍ර 300 ත් 400 ත් අතර ප්‍රමාණයක් දිනකට මුද්‍රණය කර ඇති බව අනාවරණය වී ඇති අතර එවැනි එක් බලපත්‍රයක් රුපියල් 5000/- ක අනීතික මුදලකට අලෙවි වන බවද අණාවරණය වී ඇත.

22. රියදුරු බලපත්‍ර කාඩ්පත් මිලදී ගැනීමේදී අක්‍රමිකතා සිදුකර, කාඩ්පත් ලක්ෂ 4 ක් ජාතික ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයටද අනුකූල නොවන ජාතික තරඟකාරී ලංසු කැඳවීමේ ක්‍රමය යටතේ මිලදී ගෙන තිබීම සහ එම කාඩ්පත් හි තිබිය යුතු ප්‍රධාන ආරක්ෂිත සලකුණු සහ මුද්‍රණ විශේෂාංග නොමැතිව යෝජිත කාඩ්පතෙහි ආරක්ෂිත සලකුණු තීරණය කර තිබීම.

23. රථවාහන මාර්ග නීති උල්ලංඝනය කරන ලද අවස්ථාවලදී උසාවියට ඉදිරිපත් නොකරන වැරදි සඳහා අය කරන දඩ මුදල් එකතු කිරීමේ ක්‍රමවේදය සහ රියදුරු අවාසි සහගත ලකුණු ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ක්‍රමවේදය නිසි ව්‍යාපෘති හඳුනා ගැනීමකින් තොරව සහ අක්‍රමානුකූලව තෝරාගත් සැපයුම්කරුවන් වෙත ප්‍රදාන කිරීමෙන්, වර්ෂයකට ගනුදෙනු

මිලියන 1.5 ක සහතිකයක් ලබා දීම සඳහා අපේක්ෂිත වසර පහක කාලය සඳහා රුපියල් මිලියන 1905 ක අති විශාල මුදලක් ගෙවීමට සිදු වීම.

24. ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමේ දී ශ්‍රී ලංකා ඔටෝ මොබයිල් සංගමය විසින් ඉදිරිපත් කරනු ලබන අයදුම්පත් සඳහා ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍ර ලබා දීමේදී අයකළ යුතු ගාස්තු වලට පරිබාහිරව, 2023 සහ 2024 වසර වලදී රුපියල් මිලියන 527.3 ක මුදලක් අනීතිකව අය කරගෙන තිබීම සහ කිසිදු නෛතික පදනමකින් තොරව මෙරටට පැමිණෙන ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසරපත් හිමියන්ගෙන් රු. 8,466/- ක මුදලක් අයකර "රෙකග්නිෂන් පර්මිට්" නමින් අනීතික රියදුරු අවසර පත්‍රයක් නිකුත් කිරීමට කටයුතු කර තිබීම.

25. වාහන හඳුනා ගැනීමේ අංකය සහිත අංක තහඩු සැපයීමේ කොන්ත්‍රාත් මිල සංශෝධනය කිරීමේ දී, ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයට පටහැනිව සංශෝධනය කිරීමෙන් සිදුවී ඇති අක්‍රමිකතා.

ඉහත සඳහන් කරුණු සම්බන්ධයෙන් ද පිළිගත හැකි පිළිතුරු සැපයීමට දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් අපොහොසත් වූ බැවින්, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ක්‍රියාකලාපය සහ කාර්ය සාධනය දැඩි ලෙස දෝෂ දර්ශනයට ලක් කළ කාරක සභාව විසින්, ඉදිරිපත් වූ කරුණු සියල්ලෙහි බරපතලකම සලකා බලා, මෙම අක්‍රමිකතාවලට සම්බන්ධ නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් විනය ක්‍රියා මාර්ගයන් දෙපාර්තමේන්තුවේ විමර්ශන කමිටු හරහා අනිවාර්යයෙන්ම ගත යුතු බවත්, එකී විමර්ශනයන්හී ප්‍රගතිය මාසිකව කාරක සභාවට වාර්තා කළ යුතු බවත්, දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්ය සාධනයේ ප්‍රගතිය පරීක්ෂා කිරීමට මෙම දෙපාර්තමේන්තුව මාසිකව කාරක සභාව හමුවට කැඳවිය යුතු බවත්, ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා ඔටෝ මොබයිල් සංගමය වෙතින් අයදුම්පත් භාර ගැනීම සම්බන්ධයෙන් විමර්ශනයක් පවත්වා එහි ප්‍රගතිය මාසයක් තුළදී කාරක සභාවට වාර්තා කරන ලෙසත් අදාළ පාර්ශවයන් වෙත නිර්දේශ ලබා දෙන ලදී.

තවද මෙහි සඳහන් වංචා සහ දූෂණ හා සම්බන්ධිත අපරාධමය වැරදි සම්බන්ධයෙන් රටේ පවතින නීතියට අනුව අධිකරණමය ක්‍රියාදාමයක් හරහා දඬුවම් පැමිණවීම සිදුකළ යුතු බවත්, ඒ සඳහා මෙම වාර්තාව පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කර, පාර්ලිමේන්තුවේ යෝජනා සම්මුතියක් මඟින් නීතිය බලාත්මක කරන ආයතන හරහා දූෂිත නිලධාරීන්ට එරෙහිව අපරාධ නීතිය ක්‍රියාත්මක කළ යුතු බවටත් වැඩිදුරට තීරණය කරන ලදී.

<u>**විමර්ශනයන්හිදී නිරීක්ෂණය කරන ලද ගැටළු**</u>

මෙම විමර්ශනයන්හිදී සමස්ථයක් ලෙස මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ පවතින පහත සඳහන් ගැටළු රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් නිරීක්ෂණය කරන ලදී:

1. රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේ පූර්ව නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක නොකිරීම සහ කාරක සභා නිර්දේශ සඳහා පිළිගත හැකි සාධනීය පිළිතුරු නොසැපයීම.

2. විගණකාධිපතිගේ විගණන විමර්ශනයන් පාදක කර ගත් විගණන වාර්තාවල සඳහන් නිර්දේශ ක්‍රියාත්මක නොකිරීම සහ විගණන විමසුම් සඳහා නියමිත කාල පරිච්ඡේදයන් තුළ පිළිගත හැකි සාධනීය පිළිතුරු නොසැපයීම.

3. අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයන්/ අනුමතයන් පවා අභිබවා කටයුතු කිරීමට දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් පෙළඹී තිබීම.

4. දෙපාර්තමේන්තුවේ මන්දගාමී ක්‍රියාකලාපය හේතුවෙන් චූදිත නිලධාරීන්ට එරෙහිව විනය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමේ ප්‍රමාදයක් පවතින බව.

5. චූදිත නිලධාරීන්ට දඬුවම් කිරිම වෙනුවට තොරතුරු සොයා ගැනීමට නොහැකි බවට හේතු දක්වමින් ඔවුන් නිදොස් කොට නිදහස් කිරීමේ ප්‍රවණතාවයක් ආයතනය තුළ පවතින බව.

6. දෙපාර්තමේන්තුමය විමර්ශන කමිටු ක්‍රමවත් නොවීම සහ ඒවාට පත් කරන/ කළ නිලධාරීන් වගකීම් විරහිතව ක්‍රියා කිරීම.

7. විමර්ශන කමිටු මගින් පැහැදිළිව හඳුනාගත් විනය විරෝධී ක්‍රියාවන්ට සැකකරුවන් වන නිලධාරීන්ට එරෙහිව පවා නියමිත ක්‍රමවේදයට අනුව විනය ක්‍රියාමාර්ග නොගැනීම.

8. වෙන් වෙන් වශයෙන් පැවැත්විය යුතු විමර්ශන එසේ නොපවත්වා විමර්ශන කිහිපයක් එකට පටලමින් විමර්ශන කටයුතු සිදු කිරීමෙන් සමහර විමර්ශනයන්හි වැදගත් කරුණු යටපත් වීම සහ ඒවා විමර්ශනයට භාජනය නොවීම.

9. දෙපාර්තමේන්තුව තුළ අභ්‍යන්තර විගණනය ක්‍රමවත්ව සිදු නොවීම සහ නිවැරදි පසු විපරම් ක්‍රමවේදයක් නොපැවතීම.

10. දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිගණක පද්ධති යාවත්කාලීනව පවත්වා නොගැනීම, ඒ සඳහා නිසි ආරක්ෂණ ක්‍රමවේද භාවිතා නොකිරීම, දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රාදේශීය කාර්යාල සම්බන්ධ කරමින් මාර්ගගත

පද්ධතියක් හඳුන්වා නොදීම සහ පද්ධති කළමනාකරණයේ පවතින දුර්වලතා.

11. ලිපිගොනු නඩත්තු කිරීමේ හා ඒවා කළමනාකරණය කිරීමේ පවතින දැඩි අර්බුදකාරී ගැටළු.

12. ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී මෝටර් රථ වාහන පනතට අනුකූල නොවන ලෙස කටයුතු කර ඇති බව.

13. දෙපාර්තමේන්තුව සතු භෞතික සම්පත් නිවැරදිව කළමනාකරණය නොකිරීම.

14. දෙපාර්තමේන්තුව සතු යන්ත්‍ර අළුත්වැඩියා කිරීම සඳහා යථාර්ථවාදී නොවන සේවා ගිවිසුම් ඇති කර ගැනීම.

15. දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යභාරය අනවශ්‍ය ලෙස බාහිර ආයතන වෙත ලබාදී (**outsource**) විශාල මුදල් නාස්තියක් සිදු කිරීම.

16. කාර්ය මණ්ඩල පුරප්පාඩු යථා පරිදි සම්පූර්ණ නොකිරීම සහ කාර්ය මණ්ඩලයේ සේවා ස්ථිර කිරීම් වැනි දෙපාර්තමේන්තුමය පරිපාලන කටයුතු නිසි ආකාරයෙන් සිදු නොකිරීම.

17. කාලීනව නීති සංශෝධනය නොවීම.

කාරක සභාවේ නිර්දේශ

1. මොටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව තුළ සිදුවී ඇති වංචා, දූෂණ හා අක්‍රමිකතා සම්බන්ධයෙන් අදාළ විමර්ශන සිදුකර වැරදිකරුවන්ට රාජ්‍ය ආයතනයන්හි පවතින විනය කාර්ය පටිපාටිය හා ආයතන සංග්‍රහය අනුව දඬුවම් පැනවීම අනිවාර්යයෙන් සිදු කළ යුතු බව සහ ඒ සඳහා විනය බලධාරයා විසින් විනය පරීක්ෂණ සිදු කිරීම අනිවාර්ය වන බව;

2. සියලු දෙපාර්තමේන්තු පරීක්ෂණ සඳහා ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරිවරයාගේ සාධනීය මැදහත්වීමක් සහ අධීක්ෂණයක් තිබිය යුතු බව;

3. රජයට හිමිවිය යුතු ආදායම් අහිමි කරමින් සුවිශාල මූල්‍ය වංචාවන්ට තුඩුදී ඇති දෙපාර්තමේන්තුවේ බොහෝ අක්‍රමිකතා සම්බන්ධයෙන් 2020, 2021, 2022 සහ 2023 මූල්‍ය වර්ෂයන් සඳහා වන විගණකාධිපති වාර්තා හා 2023.09.12 දිනැතිව ඉදිරිපත් කර ඇති විශේෂ විගණන වාර්තාව මගින් කරුණු අනාවරණය කර ඇති බැවින්, එම වාර්තා මත පදනම්ව ඉදිරි විමර්ශන කටයුතු සිදු කළ යුතු බව;

4. එකී විගණන වාර්තා මඟින් අනාවරණය කර ඇති වංචා, දූෂණ හා අක්‍රමිකතා සම්බන්ධයෙන් වගකිව යුතු නිලධාරීන්ට එරෙහිව විනය පරීක්ෂණ පවත්වා විනය පියවර ගැනීම අදාළ විනය බලධාරීන් විසින් සිදු කළ යුතු වන බව හා එකී විනය පරීක්ෂණවල ප්‍රගතිය මාසිකව කාරක සභාව වෙත වාර්තා කිරීම කළ යුතු වන බව;

5. විනය ක්‍රියාමාර්ගයන් වලින් අනාවරණය වන අපරාධමය වැරදි සම්බන්ධයෙන් රටේ පවතින නීතියට අනුව අධිකරණ ක්‍රියාදාමයක් හරහා වරදකරුවන්ට දඬුවම් පැමිණවීම සිදු කළ යුතු වන බව;

6. විගණන වාර්තා වලින් අනාවරණය කර ඇති හා කාරක සභාව ඉදිරියේ හෙළිදරව් වී ඇති අපරාධමය වැරදි සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුවේ යෝජනා සම්මතයක් මඟින් අදාළ වාර්තා නීතිපති වෙත යොමු කර නීතිය බලාත්මක කිරීමේ ආයතන මඟින් වරදකරුවන්ට දඬුවම් පැමිණවීම සිදු කළ යුතු වන බව;

7. දෙපාර්තමේන්තුව තුළ ශක්තිමත් අභ්‍යන්තර විගණනයක් සහ නිවැරදි පසු විපරම් ක්‍රමවේදයක් ඇති කළ යුතු බව;

8. දෙපාර්තමේන්තුවේ කාලීන අවශ්‍යතාවලට ගැලපෙන වඩාත් ආරක්ෂාකාරී පරිගණක පද්ධතියක් ඉතා කඩිනමින් ඇති කිරීම, දෙපාර්තමේන්තුවේ සියලු ප්‍රාදේශීය කාර්යාලවල කටයුතු එකී පද්ධතිය හා ජාලගත කිරීම, නිවැරදි පද්ධති කළමනාකරණයක් තුළින්

පරිශීලකයන්ට ලබාදී ඇති මුරපද අවභාවිතාවීම, පද්ධතියේ පවතින දත්ත මකා දමා නව දත්ත ඇතුළත් කිරීම, පැරණි දත්ත නැවත ලබාගත නොහැකි වන ලෙස මකා දැමීම, වාහන ලියාපදිංචි අංක අනුපිළිවෙලට නිකුත් කිරීම වෙනුවට ඇතැම් අංක හිස්ව තබමින් වාහන ලියාපදිංචිය සිදු කිරීම වැනි දෝෂ, ඇතිවීම වැළැක්වීමට කටයුතු කළ යුතු වන බව;

9. ඉහත කී පරිගණක පද්ධතිය ශ්‍රී ලංකා රේගුව, ආනයන හා අපනයන පාලන දෙපාර්තමේන්තුව, දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව වැනි ආයතන හා සම්බන්ධ කිරීම තුළින් අක්‍රමිකතාවලට ඇති ඉඩකඩ අවුරා තැබීමටත් සහ වඩාත් කාර්යක්ෂම සේවයක් ලබා දීමටත් කටයුතු කළ යුතු බව;

10. ලිපිගොනු නඩත්තු කිරීමට හා ඒවා කළමනාකරණය කිරීමට වඩාත් වගකීම් සහගත ක්‍රමවේදයක් ඇතිකිරීම, ඉදිරියේදී සියලු ලේඛන ඩිජිටල්කරණය තුළින් වඩාත් ආරක්ෂාකාරී ක්‍රමවේදයක් ඇති කිරීමට කටයුතු කළ යුතු බව;

11. ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී මෝටර් රථ වාහන පනතට අනුකූල නොවන ලෙස කටයුතු කර ඇති බව නිරීක්ෂණය වී ඇති බැවින්, ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසරපත්‍ර නිකුත් කිරීම පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් පවත්වා කාරක සභාව වෙත වාර්තා කරන ලෙස දෙපාර්තමේන්තුවේ ගණන්දීමේ නිලධාරි වෙත නිර්දේශ කිරීම;

12. විගණන නිරීක්ෂණ ලෙස හඳුනාගෙන තිබූ, එහෙත් පසු විපරම් කිරීම් රාශියකට පසුත් ක්‍රියාත්මක නොකිරීම හේතුවෙන් 2019.10.23 දින පැවති කාරක සභාවේදී ලබාදී ඇති නිර්දේශයන්ට අදාළ වූ කරුණු 25 සම්බන්ධයෙන් (පිටු අංක 12 හි දක්වා ඇති) විශ්‍රාමික විනිසුරුවරුන්, විගණකාධිපති දෙපාර්මේන්තුවේ නියෝජ්‍ය විගණකාධිපති මට්ටමේ විශ්‍රාමික නිලධාරීන් හා/ හෝ විශ්‍රාමික රාජ්‍ය නිලධාරීන් ඇතුළත්, තිදෙනකුගෙන් හෝ පස් දෙනකුගෙන් සමන්විත ස්වාධීන විශේෂ විමර්ශන කමිටුවක් පත් කර මේ සම්බන්ධයෙන් පූර්ණ පරීක්ෂණයක් සිදු කරන ලෙසත්, එකී විමර්ශන කමිටුවේ නිර්දේශ අනුව අදාළ වූදිත නිලධාරින්ට විරුද්ධව අවශ්‍ය මූලික නිර්දේශ, චෝදනා පත්‍ර සහිතව ඉදිරිපත් කර අදාළ විනය ක්‍රියාමාර්ගයන් ගන්නා ලෙසත් ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරි සහ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ගණන් දීමේ නිලධාරි වෙතත් නිර්දේශ කිරීම;

13. ඉහත අංක 12 හි සඳහන් කරුණු 25 සම්බන්ධයෙන් 2020 වසරේදී සිදු කරනු ලැබූ දෙපාර්තමේන්තු විමර්ශනයේදී එවකට සිටි ගණන්දීමේ නිලධාරි විසින් අපරාධ පරීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කරනු

ලැබූ ලිපිගොණු 118ට අදාළව විමර්ශන වාර්තාවක් එකී දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ලබා ගෙන එම විමර්ශනයේ ප්‍රගතිය පිළිබඳව කාරක සභාවට වාර්තා කරන ලෙස මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ගණන්දීමේ නිලධාරි වෙත නිර්දේශ කිරීම;

14. විගණකාධිපතිවරයා විසින් 2023.09.12 දිනැතිව ඉදිරිපත් කළ 2022 විශේෂ විගණන වාර්තාවෙහි අඩංගු කරුණු සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කිරීමද ඉහත පිටු අංක 12 හි සඳහන් කළ විශ්‍රාමික විනිසුරුවරුන්ගෙන් සහ රජයේ විශ්‍රාමික නිලධාරීන්ගෙන් සමන්විත වන විශේෂ විමර්ශන කමිටුවටම පවරන ලෙසට ප්‍රධාන ගණන්දීමේ නිලධාරියා වෙත නිර්දේශ කිරීම; සහ

15. මොටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව නිරන්තරයෙන් කාරක සභාව හමුවට කැඳවා එහි කාර්යසාධනය පරීක්ෂාවට ලක් කළ යුතු වන බව.

16. ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ලේකම්ගේ අංක. MT/ 04/ 14/ 02/ 02-2025 සහ 2025.04.23 දිනැති වාර්තාවෙහි අඩංගු කරුණු සැලකිල්ලට ගත් කාරක සභාව එම කරුණු සාධාරණ හා යුක්ති සහගත කරුණු වශයෙන් පිළිගැනීම ප්‍රතික්ෂේප කළ බැවින්, විමර්ශන කමිටු සඳහා පත්කළ නිලධාරින් විසින් නියමිත කාලය තුළ පරීක්ෂණ කටයුතු අවසන් කර වාර්තා ඉදිරිපත් නොකර, නොසැලකිලිමත්ව හා වගකීම් විරහිතව ක්‍රියා කිරීම සම්බන්ධයෙන් විනය පරීක්ෂණ පවත්වා එම නිලධාරින්ට එරෙහිව විනය පියවර ගැනීම සිදු කළ යුතු බව.

ඇමුණුම්

ඇමුණුම I

1. 2019.10.23 දින පැවති කාරක සභා රැස්වීමේ නියෝග අංක 05 පරිදි විගණන නිරීක්ෂණ 25 සම්බන්ධයෙන් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග දැක්වෙන වාර්තාව.

පහත සඳහන් කරුණු සම්බන්ධයෙන් දෙපාර්තමේන්තුවේ ඇති තොරතුරු අනුව මේ දක්වා ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ගයන කෙරෙහි සෑහීමකට පත්විය නොහැකි බැවින්, මෙම කෝපා කමිටුවෙන් ලබා දෙන නිර්දේශයන්ට යටත් දෙපාර්තමේන්තුවෙන් පරිබාහිරව ස්වාධීන විමර්ශන කමිටුවක් පත්කර මෙහි සියලු කරුණු සම්බන්ධයෙන් විධිමත විමර්ශනයක් සිදු කිරීමට එකඟ වන අතර, ඒ සඳහා අවශ්‍ය සියලු කටයුතු සඳහා අවශ්‍ය පහසුකම් සැපයීමට දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කරන බව මෝටර් රථ කොමසාරිස් දන්වා ඇත.

අනු අංකය	විගණන නිරීක්ෂණ	ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග හා වර්තමාන ප්‍රගතිය
1.1	ආගමික ස්ථාන සඳහා ලබා දුන් බලපත්‍ර මත ආනයනය කරන ලද වාහන 158ක බලපත්‍ර ලාභීන්ගේ නම හෝ බලපත්‍රයට අදාළ පැවරුම් පිළිබඳ කොන්දේසි හෝ වෙනස් කරමින් ලියාපදිංචි කර තිබීම හා වාහන 120ක නිශ්පාදිත වර්ෂය ද වෙනස් කර ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	විහාරස්ථාන කාර්යය සාධක සමිතිය වෙනුවට වෙනත් පුද්ගලයකු නමින් ලියාපදිංචි කළ අවස්ථා හා කොන්දේසි ඉවත් කර වාහන ලියාපදිංචි කළ අවස්ථා පිළිබඳ මූලික විමර්ශනයක් සිදුකර ඇත. • මූලික විමර්ශනය සඳහා ලියාපදිංචි මුල් ලිපිගොනු සොයා ගත නොහැකි වී ඇත. • නිලධාරීන් 27 ක ගෙන් ලබාගත් මූලික ප්‍රකාශ පදනම් කරගෙන මූලික පරීක්ෂණ වාර්තාව ඉදිරිපත් කර ඇත. • විගණනයෙන් පෙන්වා දී ඇති වාහන අංක 73ක් සඳහා පවත්වා ඇති මූලික පරීක්ෂණය අනුව දෙපාර්තමේන්තු නිලධාරීන් පිළිබඳ පහත පරිදි විනයානුකූලව කටයුතු කර ඇත. **i.**චූදිතයා 1. N.P.කැකුන්දල මයා (ශ්‍රී ලංකා පරිපාලන සේවය) ඔහුට එරෙහිව විධිමත් විනය පරීක්ෂණයක් පැවත්වීම සඳහා එම නිලධාරියාගේ විනය බලධාරියා වන ලේකම් රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභාව වෙත 2014.09.03 DMT/H/E/01/D/KEKU ලිපිය මගින් වෙත ඉදිරිපත් කර ඇත. රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභා කාර්යාලයේ අංක PSC/DIS/096/2024 හා 2015/10/12 දිනැති ලිපියෙන් විනය ක්‍රියාමාර්ග අවසන් කිරීමට තීරණය කල බව දැනුම් දී ඇත. **ii.** චූදිතයා 2. R.ඊශ්වරලිංගම් මයා (දෙපාර්තමේන්තු ලිපිකරු) විධිමත් විනය පරීක්ෂනය අවසානයේ නැවත සේවයේ පිහිටුවීමට කටයුතු කර ඇත. • විගණනය මඟින් පෙන්වා දී ඇති තොරතුරු, ආනයන අපනයන පාලක විසින් ඉදිරිපත් කර ඇති ලේඛන වල සඳහන් තොරතුරු හා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ඉදිරිපත් කර ඇති ලේඛන වල සඳහන් තොරතුරු සැළකිල්ලට ගෙන එහි පවතින වෙනස්කම් නිසා වාහන 85 ක් මූලික විමර්ශනයේදී සැළකිල්ලට ගෙන නොමැත.

1.2	පාවිච්චි කරන ලද අත්ට්‍රැක්ටර් හා යතුරුපැදි ආනයනය කළ රේගු සටහන් කර වලට අදාළ ඇසුරුම් ලේඛන (Packing List) සාවද්‍ය ලෙස වෙනස් කරමින් රේගු බදු නොගෙවා මෙරටට ගෙන්වන ලද යතුරු පැදි සහ අත්ට්‍රැක්ටර් 302ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	මේ සම්බන්ධයෙන් මූලික විමර්ශනයක් හෝ විධිමත් විනය පරීක්ෂණයක් පැවැත් වූ බවට තොරතුරු සොයා ගත නොහැක.
1.3	යතුරු පැදි සහ අමතර කොටස් ආනයනය කරන ලද රේගු සටහන් කර 05ක් උපයෝගී කර ගනිමින් රේගු බදු නොගෙවා ආනයනය කරන ලද ටොයෝටා ඇලියන් , ප්‍රිමියෝ, ටොයෝටා කොරොල්ලා හා ඇක්ෂියෝ වර්ග වල වාහන 05ක් සාවද්‍ය ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	මෙම ලිපිගොනු සොයා බලන ලද නමුත් සොයා ගැනීමට නොහැකි වූ අතර, එම කාලය තුළ රාජකාරී කරන ලද නිලධාරීන් මේ වන විට මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ නොමැත. කෙසේ වුවද වර්තමානයේ දී අඩුපාඩු සිදු වීම වැළැක්වීම සඳහා අභ්‍යන්තර පාලනය ශක්තිමත් කර ඇත.
1.4	වෙනත් මෝටර් රථ වල ද අදාළ රේගු සටහන් කර අංකයන් ව්‍යාජ ලෙස භාවිතා කරමින් ටොයෝටා ලෑන්ඩ් ක්‍රෑසර් ප්‍රාඩෝ වර්ගයේ ජීප් රථ දෙකක්, මිට්ෂුබිසි මොන්ටෙරෝ වර්ගයේ ජීප් රථ දෙකක් සහ මර්සිඩීස් බෙන්ස් රථ හතරක් ඇතුලු වාහන 18ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	එක් වාහනයක් සම්බන්ධයෙන් විගණන ඡේදය හා එකඟ වී නොමැත.ඉතිරි ලිපි ගොනු 17 ක් සම්බන්ධයෙන් එවකට සේවයේ නියුතුව සිටි නිලධාරීන්ගෙන් විමසා ඉදිරි කටයුතු කරන බව 2019.11.07 දින කෝපා කමිටුව වෙත ඉදිරිපත් කළ වාර්තාවේ දක්වා ඇත.
1.5	රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේනතුව වෙත වාහන ලියාපදිංචිය සඳහා සම්ප්‍රේෂණය කර ඇති සියලුම තොරතුරු වෙනස් කළ නොහැකි ආකාරයට සකස් කළ පරිගණක ජාල පද්ධතියක් ස්ථාපිත කර නොතිබුණි.	රේගු දෙපාර්තමේන්තුව වෙතින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව වෙත වාහන ලියාපදිංචිය සඳහා සම්ප්‍රේෂණය කරන තොරතුරු වෙනස් කළ නොහැකි ආකාරයට දෙපාර්තමේන්තු දත්ත පද්ධතිය හා සම්බන්ධ වන සේ සකස් කළ පරිගණක ජාල පද්ධතියක් 2020-07-07 දින සිට ස්ථාපිත කර ඇත.
1.6	ආනයනික මෝටර් රථ වල නිෂ්පාදන වර්ෂය, නිශ්පාදිත රට සහ සිලින්ඩර ධාරිතාවය ඇතුලු වැදගත් තොරතුරු රේගු පරිගණක ජාලය හා සම්බන්ධ කර නොතිබීමෙන් ඉහත කරුණු වෙනස් කර මෝටර් වාහන ලියාපදිංචි කර තිබෙන අවස්ථා තිබුණි.	2020.07.07 දිනෙන් පසු මෙම තත්ත්වය නිවැරදි කර ඇත.
1.7	ධාවනයෙන් ඉවත් කරන ලද වාහනයක අංකයක් යොදා ගනිමින් නීති විරෝධී ලෙස රේගු බදු නොගෙවා ආනයනය කරන ලද හෝ සකසන ලද මිට්සුබිෂි මොන්ටෙරෝ වර්ගයේ ජීප් රථයක් හා රේගු බදු නොගෙවා ආනයනය කර තිබෙන Hummer වර්ගයේ මෝටර් රථයක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	KU- 7179 දරණ Hummer මෝටර් රථයට අදාළ 2012.10.31 දිනැති ලියාපදිංචි ගොනුව විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොමැත. විගණනය මඟින් පෙන්වා දෙන පරිදි මෙම මෝටර් රථය රේගුව මඟින් වෙන්දේසියේ විකුණු මෝටර් රථයක් නම්, ලියාපදිංචි තත්ත්වය (Registration Status) Brought from Auction විය යුතුය. නමුත් දැනට මෙම මෝටර් රථය පවතින්නේ Recondition ලෙසය.
1.8	මිලට් මාදිලිය යටතේ ආනයනය කර තිබුණු ට්‍රැක්ටර් 164ක් මැෂි පර්ගිෂන් මාදිලිය යටතේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	පකිස්ථානයේ Millat tractors Ltd නැමති ආයතනය මඟින් නිෂ්පාදනය කර මෙරට වෙළඳපොල වෙත නිකුත් කර ඇති ට්‍රැක්ටර් රථ Massey Ferguson වෙළඳ නාමය යටතේ ආනයනය කර ඇත. මෙම ආනයන තොරතුරු අනුව මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ ට්‍රැක්ටර් රථ ලියාපදිංචි කර ඇත. Millat tractors Ltd මඟින් Massey Ferguson ට්‍රැක්ටර් රථ නිෂ්පාදනය කරනු ලබන බව www.millat.com.pk වෙබ් පිටුව අනුව තහවුරු වේ.

		මෙම වෙළඳනාමය යටතේ ට්‍රැක්ටර් රථ ආනයනය කිරීම සම්බන්ධයෙන් බ්‍රවුන්ස් සමාගමෙන් විසින් සිදුකර ඇති විරෝධතාවය අනුව එම ආයතනය විසින් මෙම වෙළඳ නාමය යටතේ ට්‍රැක්ටර් රථ ආනයනය නවතා ඇත. ආනයනය කර ඇති ට්‍රැක්ටර් රථ පමණක් ලියාපදිංචිය සිදු වී ඇත.
1.9	මෝටර් සයිකල් සහ වෙනත් භාණ්ඩ ආනයනය කරන ලද රේගු සටහන් කර උපයෝගී කර ගනිමින් බී.එම්.ඩබ්., ටොයෝටා ප්‍රාඩෝ හා මර්සිඩීස් බෙන්ස් ඇතුලු අධි සුඛෝපභෝගී මෝටර් කාර් 08ක් ඇතුලු වාහන 26ක් ලියාපදිංචි කර කර තිබුණි.	මෙම විගණනය ඡේදයේ දක්වා ඇති වාහන 26 සම්බන්ධයෙන් ලිපි ගොනු සොයා ගන්නා ලද අතර වාහන 03කට එම වාහන 03ට අදාළ ලියාපදිංචි තොරතුරු පහත පරිදිවේ. LK – 1301 දරණ වාහනය ශ්‍රී ලංකා යුධ හමුදාව නමින් ලියාපදිංචි වී ඇති අතර, එම වාහන භෞතික පරීක්ෂාවකට ද ලක් කර ඇති අතර, ලබා ගන්නා ලද බර සහතිකයට අනුව මෝටර් ලොරියක් ලෙස ලියාපදිංචි කර ඇත. KU – 7616 දරණ වාහනය මයික්‍රෝ වර්ගයේ මෝටර් කාර් රථයකි. මෙම වාහනය සඳහා මූලාකෘති අනුමැතියක් ලබා දී ඇති අතර, ඒ අනුව මෝටර් කාර් රථයක් ලෙස ලියාපදිංචිය සිදු කර ඇත. KI – 4219 අංක දරණ වාහනය HS අංක 8703 යටතේ ආනයනය කර ඇති අතර, කාර් රථයක් ලෙස ලියාපදිංචි කර ඇත. ඉතිරි වාහන සම්බන්ධයෙන් පද්ධතිය අනුව රේගු සම්බන්ධතාවය මත ලියාපදිංචි කර ඇති බව තහවුරු කළ හැක. මෙම වාහන ලියාපදිංචි කිරීම් නිවැරදි බව සඳහන් කර ඇතත් රේගුවෙන් නිදහස් කළ වාහන චැසි අංක හා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපාදිංචි වී ඇති චැසි අංක සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කර බලා විධිමත් පරීක්ෂාවකින් තහවුරු කර නොමැතිව පිළිතුරු ලබා දී ඇත.
1.10	එක් වාහනයකට අදාළ 2013 අප්‍රේල් 04 දිනට පරිගණක පද්ධතියේ දැක්වෙන තොරතුරු අනුව එම වාහනය 2004 වර්ෂයේ නිශ්පාදිත බවට දක්වා තිබුණ ද 2013 අප්‍රේල් 18 දින සිදුකළ පරීක්ෂාවේ දී නිරීක්ෂණය වූයේ එය 2007 වර්ෂයේ නිශ්පාදනය කළ බවට සාවද්‍ය ලෙස දත්ත වෙනස් කර ඇති බවයි.	PE – 6802 ලියාපදිංචි අංකයට අදාළව රේගු සම්බන්ධතාවය සහ මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි තොරතුරු ඇතුලත් ලේඛනයක් ලබා ගන්නා ලදි. මෙම ලේඛනයේ 10 තීරුවේ නිශ්පාදන වර්ෂය 2007 ලෙස සඳහන් වේ. කෙසේ වෙතත් www.jpcenter.ru වෙබ් පිටුව හරහා මෙහි නිශ්පාදන වර්ෂය පරීක්ෂා කිරීමේ දී 2004 වර්ෂය බව තහවුරු වේ. ඒ අනුව මෙම රථයේ නිශ්පාදන වර්ෂය වෙනස් වීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කළ යුතුය.
1.11	" P " සහ "L" අක්ෂර කාණ්ඩ යටතේ පිළිවෙලින් ද්විත්ව කාර්යය වාහන හා මෝටර් ලොරි පමණක් ලියාපදිංචි කරනු ලැබුව ද , මෙම අක්ෂර කාණ්ඩ යටතේ දොර 05 සුඛෝපභෝගී ස්ටේෂන් වැගන් රථ 24ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මෙම වාහන 24 කැබ් රථ හා ඩිෆෙන්ඩර් රථ ලෙස ආනයනය කළ පසුව දොර 05 ස්ටේෂන් වැගන් රථ ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	අදාළ විගණන විමසුමෙන් පෙන්වා දී ඇත්තේ LG – 8080, PF – 3552, PF – 1643, PF – 5126, PE- 8985 හා PE – 5803 අංක දරණ වාහන සම්බන්ධයෙනි. අදාළ වාහන රේගු නිශ්කාෂණ හා ගැළපෙන පරිදි නිසි ලෙස මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර ඇති බව එවකට අදාළ ලිපි ගොනු පරීක්ෂා කර නිරීක්ෂණ ඉදිරිපත් කර ඇති බවත්, අදාළ ලියාපදිංචියෙන් අනතුරුව මො. ප්‍ර.කො. ජ. ගේ පූර්ව අනුමැතියකින් තොරව එම වාහන භෞතිකව

		වෙනස් කර භාවිතා කර ඇති බව නිරීක්ෂණය කරමින් එම වාහන මෙම දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් නැවත පරීක්ෂා කර ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගනු ලැබිය යුතු බව හඳුනා ගෙන ඇතත්, එලෙස කටයුතු කර නොමැති බව නිරීක්ෂණය වේ.
1.12	කානෙට් බලපත්‍ර (Carnet Permit) මත ආනයනය කර තිබෙන මෝටර් රථ නැවත අපනයනය කළ යුතු වුවත්, එවැනි මෝටර් රථ 08ක් අවිධිමත් ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	මෙම මෝටර් වාහන 08ම රේගු සම්බන්ධතාවය මත ලියාපදිංචි කර ඇති බව පද්ධතිය අනුව තහවුරු වේ. නමුත් මෙම විගණන විමසුම අනුව මෙම තොරතුරු රේගු දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ පරීක්ෂා කර තහවුරු කරගත් බවට තොරතුරක් නොමැත.
1.13	අංක CMBV I – 570 හා අංක CMBV I – 207 දරන ආනයන රේගු සටහන්කර මඟින් ලෑන්ඩ් රෝවර් කැබ් 08ක් ආනයනය කර තිබුණි. එයින් වාහන 02ක් මෝටර් කාර් කාණ්ඩය යටතේ වූ සුඛෝපභෝගී ජීප්රථ 02ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මේ අනුව අඩු රේගු බදු සංයෝජිත අංක යටතේ ආනයනය කර පසුව මෝටර් කාර්, ජීප් රථ, වෑන් හා ඩබල් කැබ් ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	මෙම මෝටර් වාහන රේගු සම්බන්ධතාවය මත ලියාපදිංචි කර ඇති බව පද්ධතිය අනුව තහවුරු වේ. නමුත් මෙම විගණන විමසුම අනුව මෙම තොරතුරු රේගු දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ පරීක්ෂා කර තහවුරු කරගත් බවට තොරතුරක් නොමැත.
1.14	2009 දෙසැම්බර් 29 දිනැති අංක CMBV I – 5636 දරණ රේගු සටහන්කරය හා රේගු සංයෝජිත අංක 8706 මඟින් වාහන අමතරව කොටස් ආනයනය කර මෙම අමතර කොටස් යොදවා වාහන 23ක් සකස් කර ඉහත කී රේගු සටහන්කරය වෙනස් කරමින් ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	මෙම වාහන 23හි බඳ සම්පූර්ණ කිරීමෙන් අනතුරුව ලියාපදිංචිය සඳහා ඉදිරිපත් කිරීමේ දී එහි දළ බර 3500kg ට වඩා අඩු බැවින් එම වාහන මෝටර් වාහන පනතේ පන්ති වර්ගීකරණයට අනුව අයත් වන්නේ ද්විත්ව කාර්ය වාහන පන්තියට ය. ඒ අනුව එම වාහන මෝටර් වාහන පනතට අනුකූලව ද්විත්ව කාර්ය ලෙස නිවැරදිව ලියාපදිංචිය සිදු කර ඇත.
1.15	රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ තොරතුරු අනුව කැබ් රථ ලෙස රේගු බදු ගෙවා ආනයනය කර තිබුණු වාහන 03ක් මෝටර් කාර් රථ ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	මෙම වාහන ලිපි ගොනු 03 අතරින් KX – 8089 අංක දරණ ලිපි ගොනුව සොයා ගන්නා ලද අතර මෙම වාහනයට අදාළ රේගු සටහන්කරය අනුව HS 8704 යටතේ ආනයනය කර ඇත. මෙම වාහනය භෞතික පරීක්ෂාවට ද ලක් කර ඇති අතර ඒ අනුව මෙම වාහනය මෝටර් කාර් රථයක් ලෙස ලියාපදිංචි කිරීමට නිර්දේශය ලබා දී ඇත. විගණන විමසුම් හා ලබා දී ඇති පිළිතුර අනුව ගම්‍යවන්නේ යම්කිසි පරස්පර විරෝධිතාවයක් ඇති බවයි.
1.16	රේගු සංයෝජිත අංක 8403 යටතේ ආනයනය කළ ගිලන් රථයක් ලෙස ලියාපදිංචි කළ වාහනය භෞතික පරීක්ෂාවේ දී සුඛෝපභෝගී ජීප් රථයක් බව නිරීක්ෂණය විය. එසේම ගිලන් රථ ලෙස ආනයනය කර තිබුණු වාහන 02ක් ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ එම රථ LW – 0115 , LW – 0086 හා LW – 0197 යටතේ ගිලන් රථයක් (Ambulance) ලෙස ලියාපදිංචි කර පිළිවෙලින් 2012.07.04, 2012.07.04 හා 2014.10.28 දිනයන්හිදී ද්විත්ව කාර්ය වාහනයක් ලෙස පරිවර්තනය කර ඇත.
1.17	යතුරු පැදි 120ක් පමණක් ආනයනය කර තිබුණු රේගු සටහන්කර 72ක් මඟින් යතුරු පැදි 1977ක් ආනයනය කළ ලෙස ද කිසිදු යතුරු පැදියක් ආනයනය නොකළ රේගු සටහන්කර 07ක් මඟින් යතුරු පැදි 2098ක් ආනයනය කළ ලෙසද, සාවද්‍ය ලෙස / වංචනික ලෙස දක්වමින් යතුරු පැදි 3955ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	මේ සම්බන්ධයෙන් යම් කිසි වංචාවක් සිදුව ඇත්ද සොයා බැලීම සඳහා ස්වාධීන විමර්ශනයක් සිදු කිරීමට දෙපාර්තමේන්තුවෙන් පරිබාහිර ආයතනයක් වෙත පැවරීම සඳහා උක්ත වාහන තොරතුරු හා එම වාහන ලියාපදිංචියට හා හිමිකම් පැවරීමට අදාළ සියලුම නිලධාරීන්ගේ තොරතුරු පද්ධති ප්‍රවේශ (User Loging) ඇසුරින් හඳුනාගෙන ඇත.

1.18	2014 ජුනි 02 සිට 2014 ජුනි 06 දක්වා කාලය තුළ දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබුණු පාවිච්චි කරන ලද යතුරු පැදි 108ක් රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිගණක පද්ධතියේ තොරතුරු සමඟ නොසැසඳුණි.	මේ සම්බන්ධයෙන් යම් කිසි වංචාවක් සිදුව ඇත්ද සොයා බැලීම සඳහා ස්වාධීන විමර්ශනයක් සිදු කිරීමට දෙපාර්තමේන්තුවෙන් පරිබාහිර ආයතනයක් වෙත පැවරීම සඳහා උක්ත වාහන තොරතුරු හා එම වාහන ලියාපදිංචියට හා හිමිකම් පැවරීමට අදාළ සියලුම නිලධාරීන්ගේ තොරතුරු පද්ධති ප්‍රවේශ (User Loging) ඇසුරින් හඳුනාගෙන ඇත.
1.19	එකම මාදිලියේ මිට්සුබිෂි වැගන් රථ දෙකක් පන්ති දෙකක් යටතේ එනම් KN - 4062 සහ PG – 7755 ලෙස පිළිවෙලින් මෝටර් කාර් සහ ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි එසේම භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා ආනයනය කර තිබූ වෑන් රථයක් මෝටර් කාර් රථයක් ලෙස KN - 3916 දරණ අංක යටතේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	HS Code අංකය අනුව මෙම රථ මෝටර් කාර් කාණ්ඩය යටතේ ලියාපදිංචි කළ යුතු වුවත්, ලියාපදිංචි කර ඇත්තේ ද්විත්ව කාර් වාහනයක් ලෙසයි.
1.20	K අක්ෂර කාණ්ඩය යටතේ ලියාපදංචි කළ යුතු මෝටර් කාර් රථ 13ක් "PP" සිට "PY" අක්ෂර කාණ්ඩ යටතේ ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණු අතර , මෝටර් කාර් ලෙස ලියාපදිංචි කළ යුතු වාහන 04ක් "PA " සිට "PM" වාහන හඳුනා ගැනීමේ අකුරු කාණ්ඩ යටතේ ඩබල් කැබ් රථ හා වෑන් රථ ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි. තවද මෝටර් කාර් ලෙස ලියාපදිංචි කළ යුතු වාහන 04ක් මෝටර් ලොරි ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.	ශ්‍රී ලංකා රේගුව මඟින් සම්ප්‍රේෂණ වී ඇති තොරතුරුවල නිවැරදිතාවය තහවුරු කරගැනීමක් සිදු කර ඇති බවට තොරතුරු නොමැත.
1.21	PV – 9789 සහ PR – 1900 දරණ අංක යටතේ පිළිවෙලින් ට්‍රක් රථයක් හා සිංගල් කැබ් රථයක් ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණු වාහන දෙක භෞතික පරීක්ෂාවේ දී ලෑන්ඩ් රෝවර් ඩිෆෙන්ඩර් මාදිලියේ ඩබල් කැබ් රථ බව නිරීක්ෂණය විය. මෙම වාහන අඩු රේගු සංයෝජිත අංක යටතේ ආනයනය කර පසුව සුඛෝපභෝගී කැබ් රථ ලෙස පරිවර්තනය කර තිබුණි.	PV – 9789 ලියා පදිංචි අංක යටතේ අශෝක ලේලන්ඩ් රථයක් ද , PR – 1900 ලියාපදිංචි අංකය යටතේ ලෑන්ඩ් රෝවර් රථයක් ද ලියාපදිංචි වී ඇත. භෞතික පරීක්ෂාවේ දී ලෑන්ඩ් රෝවර් ඩිෆෙන්ඩර් මාදිලියේ ඩබල් කැබ් රථ බවට තීරණය වුවත්, මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ පවතින තොරතුරු අනුව මෙම රථය Single Cab රථයකි.
1.22	(I) රේගු සංයෝජිත අංක 8705 යටතේ 7%ක අවම රේගු බද්ධක් ගෙවමින් හා වසර 07ක් පැරණි විශේෂ කාර්යය වාහන ලෙස ආනයනය කර තිබූ වාහන 78ක්, රේගු සංයෝජිත අංක 8704 යටතේ 85% - 115% අතර රේගු බද්ධක් ගෙවිය යුතු ද්විත්ව කාර්, වෑන් රථ 22ක් හා මෝටර් ලොරි 56ක් ලෙස වංචනික ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මෙමඟින් විශාල බදු ආදායමක් සහ ලියාපදංචි ගාස්තු ආදායමක් රජයට අහිමි වී තිබුණි.	**විශේෂ කාර්ය වාහන ලියාපදිංචි කිරීම සඳහා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව තුළ ZA අංක කාණ්ඩය හඳුන්වා දී තිබියදී මෙම වාහන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස්වරයා විසින් සිය බලතල භාවිතා කරමින් ද්විත්ව කාර්ය වාහන හා වෙනත් වාහන කාණ්ඩ යටතේ ලියාපදිංචි කිරීමට කටයුතු කිරීම හේතුවෙන් මෙම ගැටලුකාරී තත්ත්වය ඇති වී ඇත.** **මෙම වාහන ZA කාණ්ඩය යටතේ ලියාපාදිංචි කර මඟී ප්‍රවාහනය හා භාණ්ඩ ප්‍රවාහනය සඳහා එම වාහන නවීකරණය කළ නොහැකි බවට ලියාපාදිංචි සහතිකය තුළ කොන්දේසියක් ඇතුළත් කරීම මඟින් මතභේදාත්මක තත්ත්වයක් ඇති නොවන ලෙස උක්ත වාහන ලියාපදිංචි කළ හැකිව තිබිය දී මෙම තත්ත්වය නිර්මාණය වන අයුරින් කටයුතු කර ඇත.**

		මේ දක්වී මෙලෙස වාහන 507 ක් ලියාපදිංචි වී ඇති අතර එක් වාහනයක් සඳහාආසන්න වශයෙන් රුපියල් මිලියන තුනකට වඩා වැඩි රේගු බද්දක් අහිමි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය වේ.
	(II) 5.22 (I) ඡේදයේ දැක්වෙන පරිදි 2010 ජනවාරි 01 දින සිට 2013 ඔක්තෝම්බර් 31 දින දක්වා රේගු සංයෝජිත අංක 8705 යටතේ විශේෂිත කාර්ය සඳහා ආනයනය කරන ලද වාහන 540ක් අතරින් වාහන 93ක් ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙසත්, තවත් වාහන 358ක් මෝටර් කාර් ලෙසත්, ලියාපදිංචි කර තිබුණි. මේ හේතුවෙන් රුපියල් මිලියන හයකට ආසන්න ලියාපදිංචි ගාස්තු ආදායමක් රජයට අහිමි වී තිබුණි.	එම
	(III) මෝටර් රථ ප්‍රවාහන, රේගු සහ විගණකාධිපති දෙපාර්තමේනතු වල නිලධාරීන්ගේ සහභාගීත්වයෙන් 2014 ජූලි 23 වන දින සාකච්ඡාවක් පවත්වා එම සාකච්ඡාවේ දී එකග වූ/ තීරණය කළ පරිදි පහත සඳහන් ලෙස කටයුතු කරන ලෙස රේගු අධ්‍යක්ෂක ජනරාල්වරයා විසින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා වෙත දැනුම් දී ඇතත් ඒ අනුව කටයුතු කර නොතිබුණි. ➢ විශේෂ කාර්ය වාහන ආනයනය සඳහා බලපත්‍රයක් ලබා ගැනීම අනිවාර්ය කිරීම. ➢ ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කිරීමට පෙර එම වාහන සඳහා නිසි පරිදි බදු පනවා තිබේද යන්න රේගුවේ නිෂ්පාදන බදු අධ්‍යක්ෂකගෙන් තහවුරුවක් ලබා ගැනීමෙන් පසු පමණක් ලියාපදිංචි කරන ලෙස ➢ වංචනික/ සාවද්‍ය ලෙස ද්විත්ව කාර්ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කර ඇති බවට විගණන විමසුම් වලින් පෙන්වා දී ඇති වාහන වලින් අහිමි වූ බදු මුදල් අයකර ගැනීම සඳහා එම වාහන වල තොරතුරු රේගුවේ නිෂ්පාදන බදු අධ්‍යක්ෂ වෙත දැනුම් දෙන ලෙස	2014 ජූලි 23 දින සාකච්ඡාවේ දී එකග වූ කරුණු අනුව ගෙන ඇති තීරණ ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු සොයා ගැනීමට නොහැකි වූ අතර නැවතත් 2019දී ගිණුම් කාරක සභාව විසින් මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත ලබා දෙන ලද නිර්දේශ අනුව පත් කර ඇති කමිටුවක් මගින් යෝජිත නිර්දේශ අනුව රේගු බදු අයකිරීමේ පැවති වෙනස්කම නිවැරදි කර ඇති අතර මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ මෙම වාහන ලියාපදිංචිය සම්බන්ධයෙන් PZA කාණ්ඩය හඳුන්වා දී ඒ අනුව කටයුතු කර ඇත.
1.23	සිංගල් කැබ් රථ ලෙස දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර පසුව ජීප් රථ ලෙස පරිවර්ථනය කර ඇති වාහන 18කින් සුඛෝපභෝගී බදු වශයෙන් රුපියල් 4,320,000ක් අයවිය යුතු වුවත්, එසේ අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.	මෙම සිංගල් කැබ්රථ ලියාපදිංචියෙන් පසුව මෙම දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිගණක තොරතුරු ඇතුලත් මුද්‍රිත පිටපතක් ලබා ගන්නා ලදි. එම පිටපත් අනුව මෙම සිංගල් කැබ්රථවල නිර්මාණය මෝටර් වාහන පනතේ 19 අ වගන්තිය ප්‍රකාරව නිසි අවසරයකින් තොරව අනීතිකව වෙනස් කිරීමක් සම්බන්ධව නිරීක්ෂණය වන අතර මෙම වාහන සියල්ල මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරයෙකුට ඉදිරිපත් කරන ලෙස වර්තමාන හිමිකරුවන්ට දැනුම්දීමට කටයුතු කරන අතර ඒ අනුව ඉදිරියේ දී එම වාහනවල අනවසර වෙනස්කිරීම් සිදු කර තිබෙනම් මෝටර් වාහන පනතේ 18 (2) අනුව කටයුතු කර ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීමට අදාළ ඉදිරි කටයුතු හා අනාවරණය වන කරුණු අනුව නෛතික ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට උපදෙස් ලබා දී ඇත.

1.24	මෝටර් වාහනයක් අනතුරකට පත්වී හෝ ස්වභාවික හේතු මත හෝ වෙනත් හේතු මත සම්පූර්ණයෙන් විනාශ වී ඇති විට ඒ පිළිබඳ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට වාර්තා කිරීමේ ක්‍රමවේදයක් නොවීමෙන් එවැනි වාහන අසාධු ලේඛනගත (Black List) නොවන බව නිරීක්ෂණය වේ. මෙම වාහන අංක භාවිතා කර වංචනික ලෙස එකලස් කළ හෝ වෙනත් ආකාරයකින් සකසන ලද වාහන වල තොරතුරු ඇතුළත් කර ලියාපදිංචි සහතික නිකුත් කර තිබුණි.	විගණනය විසින් දක්වා ඇති HB – 8907 දරණ රථය මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කර භෞතික පරික්ෂාවකට ලක් කළ බවක්, නිරීක්ෂණය නොවුණු බැවින්, එම මෝටර් වාහනය භෞතික පරික්ෂාවකට ඉදිරිපත් කරන ලෙසත්, එහිදි අනාවරණය කරගන්නා කරුණු අනුව වැඩිදුර ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා බවත්, කාරකසභාව වෙත කාරුණිකව වාර්තා කරමි.
1.25	2004 අගෝස්තු 16 දින මෙරටට ආනයනය කර තිබූ 2001 වර්ෂයේ දී කොරියාවේ නිශ්පාදිත හයිලන්ඩායි (HYUNDAI) වර්ගයේ වාහන 2011 වර්ෂයේ දී එක්සත් රාජධානියේ නිශ්පාදිත ලෑන්ඩ් රෝවර් (Land Rover Defender) වර්ගයේ වාහනයක් ලෙස වසර 11කට පසුව එනම් 2015 ජූලි 22 දින වන විට අංක CAI – 0469 යටතේ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වංචනික ලෙස / ව්‍යාජ ලෙස ලියාපදංචි කර තිබුණි. එසේම වෙළඳ වාහන ලෙස ලියාපදිංචි අංශයේ සහකාර කොමසාරිස්වරයා නිවාඩු ලබාගෙන තිබූ දිනයක් වූ එදින එම නිලධාරියාගේ වැඩ බැලීම සිදු කළ මෝටර් කාර් පැවරුම් අංශයේ නියෝජ්‍ය කොමසාරිස්වරයා විසින් මෙම ලියාපදිංචිය සිදු කර තිබුණු අතර එම ලිපි ගොනුව මේ දක්වා විගණනයට ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.	මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිගණක පද්ධතියේ ඇතුලත් තොරතුරු අනුව CAI – 0469 දරණ වාහනයේ ලියාපදිංචිය මේ වන විට අවලංගු කර (De Register) කර ඇති අතර , මීට අදාළ නිලධාරි සම්බන්ධයෙන් ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය කටයුතු සිදු කරමින් පවතී.

2. 2022 විශේෂ විගණන වාර්තාව මගින් පෙන්වා දී ඇති කරුණු සම්බන්ධයෙන් ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග දැක්වෙන වාර්තාවක්

කාරක සභා රැස්වීමේ නියෝග	ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග හා වර්තමාන ප්‍රගතිය
2022 විශේෂ විගණන වාර්තාව මගින් පෙන්වා දී ඇති කරුණු විමර්ශනය කිරීම සඳහා පත්කර ඇති විමර්ශන කමිටුව මගින් මෙතෙක් අනාවරණය කර ගත් තොරතුරු හා එලෙස අනාවරණය කරගත් තොරතුරු මත අදාළ වගකිවයුතු පාර්ශවයන් සම්බන්ධයෙන් මෙතෙක් ගෙන ඇති විනය ක්‍රියාමාර්ග දැක්වෙන වාර්තාවක් කාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.	විගණකාධිපතිගේ අංක **PES/C/SPR/01/13** හා **2023.10.19** දිනැති විගණන වාර්තාවේ **9.2** සිට **9.2.2.5** දක්වා ඡේදවල සඳහන් කරුණු පිළිබඳව පරීක්ෂා කර, යම් හෙයකින් නිලධාරීන් විසින් විෂමාචාරයක් සිදුකර ඇත්නම් ඒ පිළිබඳව විධිමත් විමර්ශනයක් සිදු කරන ලෙස මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජෙනරාල්විසින් අංක**DMT/H/IN/2023/**විමර්ශන- **XVII** හා **2023.12.04** දිනැති ලිපියෙන් ත්‍රිපුද්ගල කමිටුවක් පත් කර තිබුණි. මෙම විමර්ශනය සිදුකර නිරීක්ෂණය හා නිර්දේශ ඇතුළත් වාර්තාවක් දින **21**ඇතුළත ලබාදිය යුතුයි බවත් දක්වා ඇතත් අදාළ කමිටුව **2024.01.17** දින දක්වා අවස්ථා තුනකදී පමණක් රැස්වී ඇති නමුත් විෂයගත පැවරුණු කාර්ය සම්බන්ධයෙන් විධිමත් විමර්ශනයක් සිදුකර වාර්තාවක්

	ලබාදීමකින් තොරව අදාල නිලධාරීන් ආයතනයෙන් ස්ථාන මාරුවී ගොස් තිබුණි. පසුව 2024.08.28 දින නැවතත් ත්‍රිපුද්ගල කමිටුවක් පත්ක මාස 06 කට අධික කාලයක් ගත වී ඇතත් විධිමත විමර්ශනයක් සිදුකර වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි.

ඇමුණුම II

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

2020, 2021, 2022 හා 2023 වර්ෂවල විගණකාධිපති වාර්තා සහ වර්තමාන කාර්යසාධනය පිළිබඳ සමාලෝචනය

රාජ්‍ය ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභා රැස්වීම

2025 මාර්තු 10 දින ප.ව. 2.00

ජාතික විගණන කාර්යාලය

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

1. පොදු කරුණු

1.1 පිහිටුවීම

මෝටර් වාහන ලියාපදිංචිය හා රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම අරමුණු කර ගනිමින් 1928 වර්ෂයේදී ආරම්භ කරන ලද මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවට මෝටර් වාහන පනතේ 203 අධිකාරය හා ඊට සිදුවූ සංශෝධන මගින් නෛතික විධිවිධාන පවරා ඇත.

1.2 දැක්ම

"ප්‍රමිතිගතව සහ තාක්ෂණිකව මෙහෙයවන ක්‍රියාවලියකින් මෝටර් රථ නියාමනය හා පාලනය කරන ප්‍රතිචාරාත්මක සංවිධානයක් තුළින් විශිෂ්ඨත්වය"

1.3 මෙහෙවර

"සාමූහික ප්‍රයත්නය හා නව තාක්ෂණය කාර්යක්ෂමව යොදා ගනිමින් මෝටර් වාහන පනත හා අනෙකුත් නීති රෙගුලාසි ක්‍රියාත්මක කිරීම තුළින් ප්‍රතිචාරාත්මක සංවිධානයක් නිර්මාණය කිරීම"

1.4 අරමුණු

- ඵලදායී හා කාර්යක්ෂම තාක්ෂණයන්ගෙන් දෙපාර්තමේන්තුව සන්නද්ධ කිරීම.
- වැඩිදියුණු කරන ලද යටිතල පහසුකම් තුළින් උසස් පාරිභෝගික සේවාවක් ලබාදීම.
- ඵලදායි හා කාර්යක්ෂම කාර්යාල කළමනාකරණ පද්ධතියක් නිර්මාණය කිරීම.
- සේවා ක්‍රියාවලි වැඩිදියුණු කිරීමට අදාළ රෙගුලාසි ක්‍රමවත්ව ක්‍රියාත්මක වීම තහවුරු කිරීම.

1.5 ප්‍රධාන කාර්යයන්

- ධාවනය කළ හැකි මෝටර් වාහන නව ලියාපදිංචිය.
- වාහන හිමිකම් පැවරීම ලියාපදිංචිය.
- රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම.
- මෝටර් වාහන සම්බන්ධ කාර්මික සේවාවන් සැපයීම.
- වායු විමෝචන තත්ත්වය නියාමනය.
- මාර්ග ආරක්ෂාව පිළිබඳ ප්‍රතිපත්ති සම්පාදනය.

1.6 දෙපාර්තමේන්තුවේ සංයුතිය

මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ වාහන ලියාපදිංචිය හා පැවරුම් වලට අදාල කාර්යයන්, නාරාහේන්පිට ප්‍රධාන කාර්යාලය අනුරාධපුර, ගම්පහ, කුරුණෑගල, හම්බන්තොට හා යාපනය යන ශාඛා මගින් සිදු කරනු ලබන අතර රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරිම වේරහැර කාර්යාලය හා දිස්ත්‍රික් කාර්යාල 25 ක් මඟින් සිදු කෙරේ.

2. **2019.10.23, 2019.09.06, 2019.02.20, 2018.10.12** හා **2018.07.06** දිනයන්හි පැවති රාජ්‍ය ගිණුම් කාරක සභා විසින් කළ නියෝග ඉටුකිරීමේ ප්‍රගතිය.

අනු අංකය	නියෝග සඳහා යොමුව	ලබා දෙන ලද නියෝගය	විගණන නිරීක්ෂණය හා වර්තමාන තත්ත්වය
2.1	2019.10.23 දින පැවති කාරක සභා රැස්වීමේ නියෝග අංක 05	විධිමත් ලෙස රේගු පරිගණක පද්ධතිය සමඟ දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධ වූයේ කවදාද, මේ වන විට රේගු පරිගණක ජාලය හා සම්බන්ධ වී තිබෙන්නේ කුමන වාහන කාණ්ඩ සඳහාද, තවමත් රේගු පරිගණක ජාලය හා සම්බන්ධ නොවුණු වාහන කාණ්ඩ ඇත්නම් ඒ මොනවාද, හා එම වාහන කාණ්ඩ රේගු පරිගණක පද්ධතිය සමඟ සම්බන්ධ වීමට අපේක්ෂිත කවදාද යන කරුණු පිළිබඳ වාර්තාවක් කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කිරිම.	කාරක සභා නියෝගය පරිදි කටයුතු කර නොතිබුණි.
		රේගු පරිගණක පද්ධතිය සමඟ සම්බන්ධ වීමට ප්‍රථම සිදු වූ අනීතික වාහන ලියාපදිංචි කිරීම් සම්බන්ධයෙන් විගණකාධිපතිතුමා ඉදිරිපත් කළ කරුණු 25 ක් සම්බන්ධයෙන් සිදු කළ පරීක්ෂණයන් හා එම කටයුතුවලට වගකිව යුතු නිලධාරීන්ට විරුද්ධව ගත් විනය ක්‍රියාමාර්ගයන් ඇතුළු වර්තමාන තත්ත්වය වෙන් වෙන් වශයෙන් සඳහන් කළ වාර්තාවක්	කාරක සභා නියෝගය පරිදි කටයුතු කර නොතිබුණි.

		කාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කිරීම. කාරක සභාව නියෝග කරන ලද සියලුම වාර්තාවල පිටපත් එදිනම ජාතික විගණන කාර්යාලයට ද ඉදිරිපත් කිරීම.	 කාරක සභා නියෝගය පරිදි කටයුතු කර නොතිබුණි.
2.2	නියෝග අංක 07	302 කාණ්ඩය යටතේ පසුකාලීනව ලියාපදිංචි කරන ලද වාහන 10 පිළිබඳ ආයතන මට්ටමෙන් පරීක්ෂණයක් සිදුකර ඒ පිළිබඳ වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කරන ලෙස 2019 පෙබරවාරි 20 රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව ලබා දුන් නියෝගය ක්‍රියාත්මක කර පරීක්ෂණ කටයුතු කඩිනම්ව හා කාර්යක්ෂමව සිදු කිරීම.	පරීක්ෂණයන් සිදුකර වාර්තාවක් සකස්කර, වංචාවට සම්බන්ධ පුද්ගලයින් හා නිලධාරීන්ට එරෙහිව නීතිය ක්‍රියාත්මක කර නොතිබුණි.
2.3	නියෝග අංක 08	ඊ-මෝටරින් ව්‍යාපෘතියේ වර්තමාන තත්ත්වය හා ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක වීමට නියමිත දින වකවානු පිළිබඳ වාර්තාවක් 2019 ඔක්තෝබර් 30 දිනට පෙර කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කිරීම.	පූර්වයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීමට අපේක්ෂිත මෙම ව්‍යාපෘතිය සම්බන්ධව ඇති වී ඇති නෛතික හා ප්‍රායෝගික බාධාවන් විශ්ලේෂණය කර නව ව්‍යාපෘතියක් ලෙස ඊ-මෝටරින් ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ ශාක්‍යතාවය සම්බන්ධ අධ්‍යනයක් සිදුකර වාර්තාවක් සකස් කර නොතිබුණි.
2.4	නියෝග අංක 09	ශ්‍රී ලංකා රේගුව විසින් දෝෂ සහිතව සම්ප්‍රේෂණය කළ දත්ත භාවිතා කර නිෂ්කාශනය නොකරන ලද වාහන හතක් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කිරීම සම්බන්ධයෙන් විගණකාධිපතිවරයා විසින්	මෙම වාහන 07 හි ලියාපදිංචිය අවලංගු කර කූට ලේඛන ඉදිරිපත් කළ හා ඊට අනුබල දුන් නිලධාරීන්ට එරෙහිව දණ්ඩ නීති සංග්‍රහය යටතේ

		ඉදිරිපත් කරන ලද නිර්දේශ සඳහා ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ග කාරක සභාවට දැනුම් දීම.	ක්‍රියා කිරීම සඳහා බලධාරි ආයතන වෙත පැමිණිලි කර නොතිබුණි.
2.5	නියෝග අංක 10	රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම දෙපාර්තමේන්තුවට පවරා ගැනීමට කටයුතු නොකර BOO පදනම යටතේ නව ප්‍රසම්පාදන කටයුතු සැලසුම් කිරීම හා රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය රජයට පවරාගෙන සිදු කිරීමට අපහසුතාවයක් පවතින බව සඳහන් කිරීමට හේතු දක්වමින් වාර්තාවක් 2019 ඔක්තෝබර් 30 දිනට පෙර ඉදිරිපත් කිරීම.	එවැනි වාර්තාවක් සකස් කර කාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කර නොතිබුණි,
2.6	2019.09.06 දින පැවති කාරක සභා නියෝග අංක 07	මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ වාහන ලියාපදිංචිය සඳහා භාවිතා වන තොරතුරු තාක්ෂණ පද්ධතියේ පවතින ගැටලු සම්බන්ධයෙන් මොරටුව විශ්ව විද්‍යාලය හෝ කොළඹ විශ්ව විද්‍යාලය මඟින් පද්ධති විගණනයක් සිදු කර ගැනීම	නියෝගය පරිදි පද්ධති විගණනයක් සිදු කර නොතිබුණි.
2.7	2019.02.20 දින පැවති කාරක සභා නියෝග අංක 5-IV	වාහන අංක තහඩු මුද්‍රණය ලංකා ජර්මන් කාර්මික අභ්‍යාස ආයතනය මඟින් ඉටු කරවා ගැනීමට කටයුතු කිරීම.	නියෝගය පරිදි කටයුතු කර නොතිබුණි.
2.8	2018.10.12 දින පැවති කාරක සභා නියෝග අංක 6-IX	අත් ට්‍රැක්ටර් වැසි අංක 5ක් සහ අපැහැදිලි වැසිය අංක 2ක් යටතේ ව්‍යාජ ලෙස ලියාපදිංචි කොට ඇති ප්‍රාඩෝ වර්ගයේ ජීප් රථ හත පිළිබඳ විමර්ශන කටයුතුවල ප්‍රගතිය කාරක සභාවට දැනුම් දීම.	රාජ්‍ය පරිපාලන අමාත්‍යාංශය විසින් සිදුකළ විමර්ශනයේ නිර්දේශ අනුව අදාල නිලධාරීන්ට විරුද්ධව චෝදනා පත්‍ර ලබා දී විනය ක්‍රියාමාර්ග ඉදිරියට ගෙන ගොස් නොතිබුණි.

2.9	2018.07.06 දින පැවති කාරක සභා නියෝග අංක 7-11	දිවයින පුරා පිහිටි සියලු දිස්ත්‍රික්ක කාර්යාලවල රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා වන ලිඛිත විභාගය මාර්ගගත ක්‍රමයට පැවැත්වීමට අවශ්‍ය වැඩ පිළිවෙල ක්‍රියාත්මක වන අයුරු දැක්වෙන වාර්තාවක් කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කිරීම.	රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ වගකීම ලත් වේරහැර ප්‍රධාන කාර්යාලය හැර අනෙකුත් දිස්ත්‍රික්ක කාර්යාල 25න් කිසිදු කාර්යාලයක මාර්ගගත ක්‍රමයට විභාගය පැවැත්වීම සඳහා අවශ්‍ය වන අයුරින් පද්ධති සංවර්ධනය කර නොතිබුණි.

3. <u>2020, 2021, 2022 හා 2023 වර්ෂවල විගණකාධිපති වාර්තාවල ඇතුලත් කරුණු හා වර්තමාන කාර්යසාධනය සමාලෝචනය</u>

3.1 අමප/16/1307/709/061 හා 2016 සැප්තැම්බර් 07 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව නීත්‍යානුකූල රේගු ක්‍රියාවලියකින් තොරව ආනයනය කරන ලද යතුරුපැදි ඉන්ධන ධාරිතාවය පදනම් කර ගනිමින් අධිභාරයක් අය කිරීමකට යටත්ව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කිරීම.

I. අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව එන්ජින් ධාරිතාවය 201 - 250CC කාණ්ඩයේ යතුරුපැදි සඳහා අය කල යුතු අධිභාරය රු. 200,000 ක් වුවත් ඊට අනුකූල නොවන සේ රු. 50,000 සිට රු. 65,000 දක්වා වූ ගාස්තුවක් පමණක් අයකර යතුරුපැදි 55 ක් ලියාපදිංචි කර තිබීම හේතුවෙන් රජයට ලැබිය යුතු රු. 8,080,000 ක ආදායමක් අහිමි කර තිබුණි.

II. අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව එන්ජින් ධාරිතාවය 251- 450CC කාණ්ඩයේ යතුරුපැදි සඳහා අයකල යුතු අධිභාරය රු.350,000 ක් ලෙස අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය තුළ ඇතුලත් වී ඇතත් ඊට අනුකූල නොවන සේ රු. 50,000 සිට රු. 300,000 දක්වා වූ ගාස්තුවක් පමණක් අයකර යතුරුපැදි 241 ක් ලියාපදිංචි කර තිබීම හේතුවෙන් රජයට ලැබිය යුතු රු. 70,070,000 ක ආදායමක් අහිමි කර තිබුණි.

III. අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව මහජනතාව වෙත උක්ත සහනය පිළිබඳ මාධ්‍ය ප්‍රකාශය නිකුත් කල 2016 අගෝස්තු 30 දින සිට මාස 04 ක සහන කාලයක් ඇතුළත ලියාපදිංචි කිරීම අවසන්කල

යුතු වුවත් එකී අවසන් කල යුතු දින සිට ඉදිරි මාස 05 ක කාලයක් තුළ කැබිනට් අනුමැතියකින් තොරව හා ලියාපදිංචි කිරීමට අවශ්‍ය නීතිමය ලිපිලේඛන නොමැතිව, යතුරු පැදි 3088 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

3.2 පූර්ව වාහන ලියාපදිංචි අංක යටතේ පද්ධති ගතවූ චැසි අංක හා එන්ජින් අංක වෙනස් කර වංචනිකව ආනයනය කරන ලද වාහන වල එන්ජින් අංක හා චැසි අංක ඇතුළත් කර වංචනිකව මෝටර් වාහන ලියාපදිංචි සහතික නිකුත් කර තිබීම.

I. දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ ආදායම් බලපත්‍ර නිකුත් කර ඇති ලියාපදිංචි යතුරුපැදි 99 කට අදාළ චැසි අංක හා එන්ජින් අංක වෙනස් කර, වෙනත් වංචනිකව ආනයනය කරන ලද යතුරුපැදිවල එන්ජින් අංක හා චැසි අංක වංචනිකව ඇතුළත් කර, උක්ත පැරණි ලියාපදිංචි අංකය සඳහා නව මෝටර් වාහන ලියාපදිංචි සහතිකයක් නිකුත් කර තිබුණි.

II. මෝටර් රථ ලියාපදිංචි කිරීමේ දත්ත පද්ධතියෙහි පූර්ව ලියාපදිංචි චැසි අංක හා එන්ජින් අංක වෙනස් කර, අනීතිකව ආනයනය කරන ලද යතුරුපැදිවල චැසි අංක හා එන්ජින් අංක ඇතුළත් කර, ලියාපදිංචි සහතික නිකුත්කර ඇති යතුරුපැදි 91 ක එන්ජින් ධාරිතාවය සැලකිල්ලට ගත් කල, වලංගු රේගු සටහන්කරයක් සහිතව ආනයනය නොකිරීම හේතුවෙන් රු. 55,207,475ක රේගු බදු ආදායමක් රජයට අහිමි වී තිබුණි.

III. ලංකාවට අනීතිකව ආනයනය කරන ලද එහෙත් ලියාපදිංචි නොකළ යතුරුපැදි ලියාපදිංචිය සඳහා භාවිතයට ගත් උක්ත 3.1 හි සඳහන් අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව අදාළ අධිභාර මුදල් අයකර ගැනීමකින් තොරව, පැරණි අංක යටතේ ලියාපදිංචි සහතික නිකුත් කිරිම හේතුවෙන් වාහන 91 කට අදාළව රු. 21,285,000 ක අධිභාර ගාස්තුවක් හා රු. 191,000 ක නව ලියාපදිංචි ගාස්තුවක් අයකර ගැනීමේ අවස්ථාව අහිමි වී තිබුණි.

IV. වෙනත් වාහන පංතියකට අදාළව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර ඇති වාහන 31 ක චැසි අංක හා එන්ජින් අංක වෙනස් කර වංචනිකව ආනයනය කරන ලද යතුරුපැදිවල එන්ජින් අංක හා චැසි අංක ඇතුළත් කර ලියාපදිංචි සහතික නිකුත් කර තිබුණි.

V. පූර්වයෙන් ආදායම් බලපත්‍ර නිකුත් කර ඇති වෙනත් වාහන පන්තියකට අදාලව ලියාපදිංචි වී ඇති වාහන 29 කට අදාළ චැසි අංක හා එන්ජින් අංක වෙනස් කර වෙනත් නීත්‍යානුකූල නොවන

ලෙස ආනයනය කරන ලද වාහන වල චැසි අංක හා එන්ජින් අංක ඇතුළත් කර තිබුණි.

VI. පූර්ව ලියාපදිංචි මෝටර් කාර් 11 ක, චැසි අංක හා එන්ජින් අංක වෙනස් කර, වෙනත් අනීතිකව ආනයනය කරන ලද හෝ එකලස් කරන ලද කාර් රථවල චැසි අංක හා එන්ජින් අංක ඒ වෙනුවට ඇතුළත් කර තිබුණි.

VII. පද්ධතිය තුළ පැවැති පැරණි වාහනවල දත්ත වෙනස් කරමින් සුඛෝපභෝගී ජීප් රථ 11 ක් ඇතුළු වාහන 14 ක් ලියාපදිංචි කර තිබීම හේතුවෙන්, ගෙවිය යුතු නිශ්පාදන බදු, සුඛෝපභෝගී බදු සහ අනෙකුත් රජයේ අය කිරීම් ලෙස රු. 499,569,300 ක ආදායමක් රජයට අහිමි වී තිබුණි.

VIII. රේගු බදු නොගෙවා, නීති විරෝධි ලෙස මෙරටට ආනයනය කළ හෝ මෙරට දී නීති විරෝධී ලෙස එකලස් කළ හෝ වාහන 28 ක දත්ත දෙපාර්තමේන්තු පරිගණක පද්ධතියට ඇතුළත් කරමින් එම වාහන නීත්‍යානුකූල වාහන ලෙස මෙරට භාවිතය සඳහා මුදා හැර තිබීම හේතුවෙන් ඉන් වාහන 17 ක් සඳහා පමණක් දළ වශයෙන් නිෂ්පාදන බදු , සුඛෝපභෝගී බදු සහ අනෙකුත් රජයේ අය කිරීම් ලෙස රු. 553,789,127 ක ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.

IX. දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ ආදායම් බලපත්‍ර ලබාගෙන නොමැති හිඟ ආදායම් බලපත්‍ර ගාස්තු සහිත, ලියාපදිංචි යතුරුපැදි 04 ක එන්ජින් අංකය හා චැසි අංකය වෙනස් කර වෙනත් අනීතිකව ආනයනය කරන ලද යතුරුපැදි 04 ක එන්ජින් අංක හා චැසි අංක ඇතුළත් කර වංචනිකව 2022 වර්ෂයේ දී මෝටර් රථ ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතික නිකුත් කර තිබුණි.

X. ලියාපදිංචි අංක KE - 4103 යටතේ පූර්වයෙන් ලියාපදිංචිව පැවති CEYGRA වර්ගයට අයත් මෝටර් රථයක දත්ත සාවද්‍ය ලෙස වෙනස් කොට MITSUBISHI PAJERO වර්ගයේ මෝටර් රථයක දත්ත ඇතුලත් කර 2019 වර්ෂයේදී මෝටර් රථ ලියාපදිංචි සහතිකයක් වංචනිකව නිකුත් කිරීම හේතුවෙන්, දඩ මුදල් ද ඇතුලුව රු. 757,500 ක සුඛෝපභෝගී බදු ආදායමක් හා රු. 35,200,000 නිෂ්පාදන බදු ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.

XI. මෝටර් රථ ලියාපදිංචි කිරීමේ දත්ත පද්ධතිය අනුව KE – 3846 දරණ අංකය යටතේ CRYGRA වර්ගයට අයත් මෝටර් රථයක් ලියාපදිංචි වී ඇති නමුත්, 2018 වර්ෂයේදී එකී දත්ත වෙනස් කර MINICOOPER වර්ගයේ මෝටර් රථයක දත්ත ඇතුලත් කර මෝටර් රථ ලියාපදිංචි සහතිකයක් නිකුත් කර තිබීම හේතුවෙන්,

රු. 5,513,000 ක නිෂ්පාදන බදු ආදායමක් හා රු. 44,050 ක නව ලියාපදිංචි ගාස්තුවක් අහිමි වී තිබුණි.

XII. මෝටර් රථ ලියාපදිංචි තොරතුරු පද්ධතිය අනුව ලියාපදිංචි අංක KE - 4521 දරණ අංකය යටතේ CEYGRA වර්ගයේ පෙට්‍රල් මෝටර් රථයක් ලියාපදිංචි වී ඇතත්, 2018 වර්ෂයේදී එකී දත්තයන් වෙනස් කොට, TOYOTA වර්ගයේ ඩීසල් මෝටර් රථයක දත්ත ඇතුලත් කර ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතිකයක් නිකුත් කිරීම හේතුවෙන්, රු. 49,920,000 ක නිෂ්පාදන බදු ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.

XIII. ද්විත්ව කාර්ය වාහන සඳහා වන ලියාපදිංචි අංක යටතේ විශේෂ කාර්යයන් සඳහා ආනයනය කළ වාහන ලියාපදිංචි කිරීම හේතුවෙන් 2018 හා 2019 වර්ෂවල දී වාහන 09 ක් සඳහා රු. 27,472,988 ක රේගු බදු ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.

3.3 භාවිතයට නොගත් හිස් අංක සඳහා වංචනිකව මෝටර් රථ ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතික නිකුත්කර තිබීම.

I. පූර්ව ලියාපදිංචියක් සිදු වී නොමැති ලියාපදිංචි අංක 06 ක් සඳහා වංචනිකව ආනයනය කරන ලද හෝ එකලස් කරන ලද වාහනවල එන්ජින් අංක හා චැසි අංක ඇතුලත්කර, ආසන්නම ලියාපදිංචි අංක ලියාපදිංචි වී ඇති දිනයන්ට ගැලපෙනසේ වලංගු මෝටර් රථ ලියාපදිංචි සහතිකයක් නිකුත් කර තිබුණි. (ආදායම් බලපත්‍ර නිකුත් කරන ERL දත්ත පද්ධතිය අනුව පෙර වර්ෂයන් හි දී ආදායම් බලපත්‍ර නිකුත් වී නොතිබුණි.)

II. මෝටර් රථයක් ලියාපදිංචි වී නොතිබූ පැරණි හිස් අංකයක් වන 253-3462 දරන අංකය යටතේ, මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ හම්බන්තොට ශාඛාව මඟින් 2021 දෙසැම්බර් 03 දින අනීතික ලෙස ආනයනය කරන ලද හෝ එකලස් කරන ලද වාහනයක් සඳහා වාහන ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතිකයක් නිකුත් කර තිබුණි. (විස්තර පහත පරිදි වේ)

- උක්ත ලියාපදිංචි අංකයේ මුල් ලියාපදිංචි දිනය 2000 අගෝස්තු 17 ලෙස හා මෝටර් රථයේ නිෂ්පාදන වර්ෂය 1997 වර්ෂය ලෙස පරිගණක පද්ධතියට ව්‍යාජ තොරතුරු ඇතුළත් කර තිබුණි.
- වංචනිකව ඇතුළත් කළ මුල් ලියාපදිංචි දිනය වන 2000 අගෝස්තු 17 දින සිට 2021 දෙසැම්බර් 31 දින දක්වා හිඟ ආදායම් බලපත්‍ර ගාස්තු හා දඩ මුදල් ලෙස රු. 195,865 ක

මුදලක්, 2021 දෙසැම්බර් 31 දින එකවර ගෙවා ආදායම් බලපත්‍ර ලබාගෙන තිබුණි.

- මෙම රථයේ පැවරුම්කරු බස්නාහිර පළාතේ හා පැවරුම්ලාභී වයඹ පළාතේ පුද්ගලයෙකු වුවත් පළාත් 02 කටම අදාළ නොවන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ හම්බන්තොට ශාඛාව මඟින් ලියාපදිංචිය හා හිමිකම් පැවරීම සිදුකර තිබුණි.

- මෙම ද්විත්ව කාර්ය වාහනය සඳහා වංචනික ලෙස මෝටර් රථ ලියාපදිංචි සහතිකයක් නිකුත් කිරීම හේතුවෙන්, ආසන්න වශයෙන් රු. 6,000,000 ක නිෂ්පාදන බදු ආදායමක්, රු. 181,500 ක සුඛෝපභෝගී බදු ආදායමක් හා රු. 23,800 ක මෝටර් රථ ලියාපදිංචි ගාස්තු ආදායමක් අහිමි කර තිබුණි.

- 253 - 3460 සිට 253 - 3465 දක්වා මෝටර් රථ ලියාපදිංචි මුල් ලිපිගොනු පරීක්ෂා කිරීමේ දී 253 - 3462 අංකය හැර 253 - 3460 සිට 253 - 3465 දක්වා ලියාපදිංචි අංක සඳහා සමගාමී අනු අංක සහිත ලියාපදිංචි සහතික නිකුත් වී තිබීම හේතුවෙන් 253 - 3462 අංකය, පූර්ව ලියාපදිංචියක් සහිත අංකයක් නොවීම හා පැවරුම සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇති ලියාපදිංචි සහතිකයේ අංකය එම කාණ්ඩයේ ලියාපදිංචි සහතිකයන්හි අංක සමඟ නොගැලපීම මෙන්ම, එම ලියාපදිංචි සහතිකයේ කොමසාරිස්ගේ අත්සන හා රබර් මුද්‍රා ව්‍යාජ වීම හේතුවෙන් පැවරුම සඳහා මෝටර් රථ ලියාපදිංචි සහතිකයක් ව්‍යාජව පිළියෙල කර තිබුණි.

- ඉහත පැවරුම සඳහා ඉදිරිපත් කරන ලද මෝටර් රථ ලියාපදිංචි සහතිකයේ හිමිකරු හා පැවරුම්කරු ලෙස හැඳුනුම්පතේ පිටපතක් සහිතව නම් සඳහන් කර ඇති පුද්ගලයා එකම පුද්ගලයෙකු නොවන අතර ඉදිරිපත් කර ඇති ජාතික හැඳුනුම්පත ව්‍යාජ හැඳුනුම්පතක් බව පුද්ගලයින් ලියාපදිංචි කිරීමේ දෙපාර්තමේන්තුවේ කොමසාරිස් ජනරාල් විගණනය වෙත තහවුරු කර තිබුණි.

- පැවරුම සඳහා ඉදිරිපත් කර ඇති ආදායම් බලපත්‍රය පළාත් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් නිකුත් කරන ලද නීත්‍යානුකූල වලංගු ආදායම් බලපත්‍රයක් නොවන බව පළාත් මෝටර් රථ කොමසාරිස් විසින් විගණනය වෙත තහවුරු කර තිබුණි.

- නිරීක්ෂණ අංක I හි සඳහන් වාහන 6 න් එකක් වන, GC-661 දරන ලියාපදිංචි අංක සහිත වාහනය ද, උක්ත 253-3462 හි

සඳහන් පැවරුම්කරුගෙන් එහි සඳහන් පැවරුම්ලාභියා වෙතම සන්තකය මාරු කර තිබුණි.

3.4 අවලංගු කරන ලද විදේශීය රාජ්‍ය තාන්ත්‍රික වාහන අංක සඳහා වෙනත් වාහන ලියාපදිංචි කිරීම.

I. ජාත්‍යන්තර රතු කුරුස සංවිධානය තීරු බදු රහිතව ආනයනය කර අංක KA - 0256 ලියාපදිංචි කරන ලද ජීප් රථයක්, 2011 වර්ෂයේ දී ඩුබායි රාජ්‍ය වෙත ප්‍රතිඅපනයනය කිරීම හේතුවෙන් ලියාපදිංචිය අවලංගු කර තිබුණි. එහෙත් එකී අවලංගු කරන ලද අංකය භාවිතයෙන් වෙනත් වාහනයක චැසි අංකය හා එන්ජින් අංකය ඇතුලත් කොට, ජා ඇල ප්‍රදේශයේ පුද්ගලයෙකු වෙත මෝටර් වාහනයක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

II. විදේශීය රාජ්‍ය තාන්ත්‍රිකයන් හා රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන වෙනුවෙන් ලියාපදිංචි කර, පසුව එකී වාහන ප්‍රතිඅපනයනය කරන අවස්ථාවන්හි දී ලියාපදිංචිය අවලංගු කරන ලද වාහන 06 ක් සඳහා සාවද්‍ය ලෙස වෙනත් සුඛෝපභෝගී වාහනවල චැසි අංක හා එන්ජින් අංක ඇතුළත් කර ලියාපදිංචි කර තිබීම හේතුවෙන්, සුඛෝපභෝගී බදු හා අනෙකුත් අයකිරීම් හැර ශ්‍රී ලංකා රේගුව විසින් අයකර ගත යුතුව තිබූ රු. 122,282,900 ක බදු ආදායමක් අහිමි වී තිබුණි.

3.5 වාහන ලියාපදිංචි අංක අනුපිළිවෙලට නිකුත් කිරීම වෙනුවට ඇතැම් අංක හිස්ව තබමින් වාහන ලියාපදිංචි කර තිබීම.

I. වාහන ලියාපදිංචි අංක අනුපිළිවෙලට නිකුත් කිරීම වෙනුවට ඇතැම් අංක හිස්ව තබමින්, වාහන ලියාපදිංචි කර තිබුණු අතර, පසුව එම හිස් අංක යටතේ පරිගණක පද්ධතියට සාවද්‍ය ලෙස දත්ත ඇතුළත් කර, නව වාහන 05 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි. එමඟින් දළ වශයෙන් සුඛෝපභෝගී බදු, නිශ්පාදන බදු සහ අනෙකුත් රජයේ අය කිරීම් ලෙස රු. 4,643,800 ක් රජයට අහිමි වී තිබුණි.

II. වාහන ලියාපදිංචි අංක අනුපිළිවෙලට නිකුත් කළ යුතු වුවත්, යම් යම් අංක හිස්ව තැබීමට කටයුතු කර පසුව එම හිස් අංක භාවිතයෙන් සාවද්‍ය ලෙස වාහන ලියාපදිංචි කර ඇතත් එකී හිස් අංක හා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව මඟින් අවලංගු කරන ලද හෝ නිෂ්ක්‍රීය කරන ලද වාහන ලියාපදිංචි අංක නැවත භාවිතයට ගත නොහැකි පරිදි පරිගණකගත තොරතුරු පද්ධතිය මගින් අවහිර කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.6 මෝටර් රථයක් සජ්ජිත කරන මුවාවෙන් අනීතිකව ආනයනය කරන ලද වාහන ලියාපදිංචි කර තිබීම.

I. මෝටර් වාහන පනතේ 203 අධිකාරය අනුව, ලියාපදිංචි මෝටර් රථයක වැසිය වෙනස් කර පූර්ව ලියාපදිංචිය පවත්වාගෙන යා නොහැකි වුවත්, විධිමත් වලංගු තාර්කික හේතුවකින් තොරව 2022 හා 2023 වර්ෂයන් හිදී මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි වාහන 237 ක හා 2024 වර්ෂයේ ලියාපදිංචි වාහන 301 ක වැසි අංක වෙනස් කර, පූර්ව ලියාපදිංචිය පවත්වාගෙන යාමට අවස්ථාව ලබා දී තිබුණි. වැසි අංක වෙනස් කරන ලද උක්ත වාහනයන් පූර්ව වැසි අංකය යටතේ වසර ගණනාවක් ආදායම් බලපත්‍ර ලබා ගෙන තිබීම, එකී වාහනවල නීත්‍යානුකූල හිමිකම අවස්ථා 5 කට වඩා වැඩි අවස්ථා ගණනක හුවමාරු වී තිබීම, ඇතැම් වාහන සඳහා මෝටර් රථ පරීක්ෂකවරුන් වෙතින් ලබාගත් බර සහතිකයේ අඩංගු දත්ත වෙනුවට වෙනත් දත්ත ඇතුලත් කර තිබීම, යන කරුණු සැලකිල්ලට ගැනීමේදී උක්ත දත්ත සංශෝධනයන්ගේ නීත්‍යානුකූලභාවය මතභේදාත්මක වී තිබුණි.

II. මෝටර් රථ පනත ප්‍රකාරව, මෝටර් රථයක් සජ්ජිත කිරීමේදී වැසිය හැර අනෙකුත් උපාංග වෙනස් කල හැකි වුවත්, 2022 වර්ෂයේ දී පෙට්‍රල් වාහනයක් ඩීසල් වාහනයක් බවට පරිවර්තනය කල අවස්ථා 27 කදී, වැසි අංකය වෙනස් කර මෝටර් රථ සජ්ජිත කරන මුවාවෙන් අනීතිකව ආනයනය කරන ලද වාහන ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

III. පෙට්‍රල් මෝටර් රථයක් ඩීසල් මෝටර් රථයක් බවට පරිවර්තනය කිරීමේදී, පැරණි මෝටර් රථ ලියාපදිංචි අංකය දත්ත පද්ධතියෙන් ඉවත් කල යුතු වුවත් අවස්ථා 130 කදී පරිවර්තිනය කල මෝටර් රථවලට අදාල ලියාපදිංචි අංක පද්ධතියෙන් ඉවත්කර නොතිබුණි.

IV. එන්ජින් අංකය හා වැසි අංකය යන දෙකම එකම අංකය ලෙස පරිගණක පද්ධතියට දත්ත ඇතුළත් කර පූර්වයෙන් ලියාපදිංචි වී තිබූ වාහන 03 ක් සජ්ජිත කර වැසි අංක වෙනස් කර වෙනත් අනීතික වාහන 3 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

3.7 කූට ලේඛණ සකස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් සිදුකර අවශ්‍ය නීත්‍යානුකූල කටයුතු සිදුකර නොතිබීම.

I. රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුල මෙතෙක් නිෂ්කාශනය නොවූ බහාලුමකට අදාලව, වංචනිකව සකස් කර ඇති අංක CBHQ I 49824 දරණ රේගු සටහන්කරය භාවිතයෙන් ලියාපදිංචි කර හා

ලියාපදිංචි කිරීමට තැත් කර ඇති සුඛෝපභෝගී මෝටර් රථ 02 ක් හා යතුරු පැදි 04 ක් සම්බන්ධයෙන් රේගු දෙපාර්තමේන්තුව සමඟ ඒකාබද්ධ පරීක්ෂණයක් සිදුකර උක්ත අනීතික ලියාපදිංචි කිරීම අවලංගු කර, නියමිත රේගු බදු අයකර ගැනීමට හා සම්බන්ධිත නිලධාරීන්ට එරෙහිව නීත්‍යානුකූලව හා විනයානුකූලව කටයුතු කර නොතිබුණි.

II. ලියාපදිංචි අංක CAW-1727දරණ මෝටර් රථය එහි ලියාපදිංචි හිමිකරු විසින් 2022 අප්‍රේල් 21 දින කොහුවල, නුගේගොඩ ප්‍රදේශයේ පදිංචි අයෙකු වෙත විකුණා තිබුණි. වාහනය මිලදී ගත් තැනැත්තා මෙම වාහනය නැවත විකිණීම සඳහා කොහුවල ප්‍රදේශයේ ඔහුට අයත් වාහන අලෙවි කරන ස්ථානයක රඳවා තිබියදී මාලඹේ පාර, පන්නිපිටිය ප්‍රදේශයේ පදිංචි කාන්තාවක් විසින් මෙම වාහනය සඳහා ලියාපදිංචි සහතිකයේ දෙවන පිටපතක් අනීතිකව ලබාගෙන පසුව වාහනය ලියාපදිංචි සහතිකයේ දෙවන පිටපත මුල් පිටපතක් බවට පරිවර්තනය කර ගනිමින් කූඨ ලෙස සකසන ලද ලියවිලි සමඟ කල්බදු සමාගමකින් මූල්‍ය පහසුකමක් ලබා ගෙන තිබූ නමුත් කූඨ ලේඛණ සකස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් සිදුකර අවශ්‍ය නීත්‍යානුකූල කටයුතු සිදුකර නොතිබුණි.

III. ලියාපදිංචි අංක 32-4488 දරණ වාහනය දීර්ඝ කාලයක් තිස්සේ ආදායම් බලපත්‍ර ලබා නොගැනීම හේතුවෙන්, නැවත පසුගිය වසර 20 ක් සඳහා ආදායම් බලපත්‍ර ලබා ගැනීමට 2023 ජූලි 07 හෝ ඊට ආසන්න දිනයකදී කුරුණෑගල පළාත් මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුව වෙත මෝටර් රථ කොමසාරිස් විමර්ෂණගේ නිල මුද්‍රාව සහිත කූඨ ලේඛණයක් සකස් කර ඉදිරිපත් කර ඇතත්, එකී කූඨ ලේඛණ සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් සිදුකර නීත්‍යානුකූල පියවර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

IV. ලියාපදිංචි අංක BDA - 7847 දරණ යතුරුපැදියේ හිමිකරුගේ අනුදැනුමකින් තොරව, සොරකම් කරන ලද ලිපි ලේඛන භාවිතයෙන් වෙනත් පුද්ගලයන් දෙදෙනෙකු වෙත පැවරුම් කර ඇති අතර එකී පැවරුම් සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් සිදු කර නොතිබුණි.

3.8 පූර්ව ලියාපදිංචියකින් තොරව ත්‍රිවිධ හමුදාව භාවිතා කර අපහරණය කරන ලද වාහන මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි කර තිබීම.

I. පූර්ව ලියාපදිංචියකින් තොරව ත්‍රිවිධ හමුදාව භාවිතා කර ටෙන්ඩර් ක්‍රියාවලියකින් පසුව සිවිල් පුද්ගලයින් වෙත අලෙවි කර ඇති

වාහන 63 ක් මෝටර් රථ පනතේ 203 අධිකාරයට අනුකූල නොවන සේ, උක්ත මූලික ලියවිලිවලින් තොරව කාණ්ඩ අංක 325 යටතේ ලියාපදිංචි කර සිවිල් පුද්ගලයින් වෙත පවරා දී තිබුණි.

II. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලිපිගොනුවලට අනුව ත්‍රිවිධ හමුදාව විසින් එවා තිබූ ටෙන්ඩර් විස්තර සමඟ නොගැළපෙන හා ටෙන්ඩර් විස්තර මඟින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් දැනුවත් නොකළ, ත්‍රිවිධ හමුදා වාහන 40 ක් 325 කාණ්ඩය යටතේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

III. ත්‍රිවිධ හමුදාවේ වගකිව යුතු නිලධාරියකුගේ අත්සනින් යුතුව ඉදිරිපත් වී ඇති ටෙන්ඩර් ලියවිලිවල සඳහන් වාහන 8 ක්, අදාල ටෙන්ඩර් කරන ලද දිනයන්ට පෙර දිනයන්හි දී මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි වී සිවිල් පුද්ගලයින් වෙත සන්තකය හුවමාරු වී තිබුණි.

IV. ත්‍රිවිධ හමුදාව වාහන ටෙන්ඩර් කර ඇති දිනයන්ට පෙර දිනයන්හිදී එකී වාහනවල මුල් ලියාපදිංචිය සිදු වී ඇති බව නිරූපණය වන පරිදි මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ දත්ත පද්ධතියට ව්‍යාජ දත්ත ඇතුලත් කරමින් වාහන 29 ක් ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

V. ත්‍රිවිධ හමුදා විසින් ටෙන්ඩර් කර සිවිල් පුද්ගලයන් වෙත හුවමාරු වී ඇති වැසි අංක 04 ක් සඳහා එම වැසි අංකයෙන්ම වෙනත් වාහන කිහිපයක් ලියාපදිංචි වී තිබුණි.

VI. රාජ්‍ය ආයතන, රාජ්‍ය නොවන සංවිධාන ත්‍රිවිධ හමුදාව හෝ මූල්‍ය ආයතන විසින් යම් ලියාපදිංචි වාහනයක් සුන්බුන් ඉවත් කිරීමේදී ඉවත්වන වාහනවල ලියාපදිංචිය අවලංගු කරවා ගැනීමට අවශ්‍ය වන නීතිමය හා ප්‍රායෝගික ව්‍යුහයන් සකස් කර නොතිබුණි.

3.9 වේරහැර ආපන ශාලාව හා බද්දට දී තිබූ අනෙකුත් ආයතන වෙතින් බදු මුදල් අයකර ගැනීම.

I. ප්‍රසම්පාදන කමිටු තීරණයකට අනුව 2019 - 2020 වසරක කාලයක් සඳහා මාසිකව රු. 391,000 කට වේරහැර ආපනශාලාව බද්දට දී තිබූ අතර, 2021 මාර්තු 31 දින දක්වා බදුකරු විසින් ආපනශාලාව පවත්වාගෙන ගොස් තිබුණි. බදුකරුගෙන් රු. 2,964,400 ක හිඟ බදු මුදල් අයකරගත යුතුව තිබියදී රු. 1,173,000 ක කාර්යසාධන ඇපකරය ඔහු වෙත නිදහස් කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

II. උක්ත ආපන ශාලාව නැවතත් 2021 සිට 2023 දක්වා කාලය තුල රු. 261,000 ක මාසික බදු කුලියක් මත වෙනත් පුද්ගලයෙකු

වෙත බදු දී තිබූ අතර බදුකරුගෙන් අයවිය යුතු රු. 1,133,000 ක් හිඟ ආදායම අයකර ගැනීමකින් තොරව ආපනශාලාව තුල පැවති බදුකරුගේ දේපල ඉවත්කර ගැනීමට අවස්ථාව ලබා දී තිබුණි.

III. ප්‍රධාන කාර්යාලයේ හා වේරහැර පරිශ්‍රයේ ස්ථාපිත කර ඇති ආපනශාලා හැර, අනෙකුත් ආයතන වෙතින් පසුගිය වසර 5 ක කාලය තුල රු. 2,507,600 ක හිඟ ආදායමක් ලබා ගත යුතුව ඇතත්, එකී ආදායම් අය කර ගැනීමට හෝ හිඟ ආදායම් ලෙස ගිණුම්ගත කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

3.10 වාහන සඳහා විරෝධතා ගොනු කිරීම හා අසාධු ලේඛනගත කිරීම.

I. විධිමත් ලිඛිත අනුමැතියකින් තොරව 2020 වර්ෂය තුළ වාහන හා වැසි අංක 115 ක් අසාධු ලේඛනගත කර තිබූ අතර, අසාධු ලේඛනගත කර තිබූ වාහන හා වැසි අංක 81 ක් එම ලේඛනයෙන් ඉවත් කර තිබුණි.

II. දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්මික අංශය විසින් 2015 දෙසැම්බර් සිට 2019 මැයි දක්වා කාලය තුළ දී වාහන 600 ක ලියාපදිංචිය අවලංගු කිරීම සඳහා නිර්දේශ ලබා දී ඇතත්, ඒවා අවලංගු කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. එහෙත් එම කාලය තුළ කාර්මික අංශය නිර්දේශ නොකළ වාහන 223 ක ලියාපදිංචිය අවලංගු කර තිබුණි.

3.11 මෝටර් වාහන පනතට (203 අධිකාරය) අනුකූල නොවන සේ මෝටර් රථ ලියාපදිංචි සහතික නිකුත්කර තිබීම.

I. මෝටර් වාහන පනතේ (203 අධිකාරය) XII වන කොටසෙහි අඩංගු පරිපූරක විධි විධාන අංක 231 ට අනුකූල නොවන සේ මෝටර් රථ ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතිකයන්හි දෙවන පිටපත නිකුත් කර වසර 5 සිට වසර 25 ක් දක්වා වූ කාලයකට පසුව, 2023 වර්ෂයේ අවස්ථා 264 ක දී, 2024 වර්ෂයේ අවස්ථා 860 ක දී පෙර වර්ෂයන්හි නිකුත් කරන ලද මෝටර් රථ ලියාපදිංචි කිරීමේ සහතිකයන්හි දෙවන පිටපත වෙනුවට මෝටර් රථ ලියාපදිංචි සහතිකයේ මුල් පිටපත නිකුත්කර තිබුණි.

II. වාහන ලියාපදිංචි සහතිකයේ දෙවන පිටපත වෙනුවෙන් මුල් පිටපත් නිකුත් කර ඇති වාහන 06 කට අදාලව විගණන විසින් සිදුකල පරීක්ෂාවේ දී එම ලියාපදංචි සහතික පිටපත් ලබා ගැනීම උදෙසා ඉදිරිපත් කර තිබූ දිව්රුම් ප්‍රකාශ 0 3ක් එකම අත් අකුරු හා එකම ආකෘතියකින් හා අනෙක් දිව්රුම් ප්‍රකාශ 03 එක සමාන ආකෘතියකින් ඉදිරිපත් වී තිබුණි.

3.12 CMT වැසි අංක ලබා දීම

ශ්‍රී ලංකා රේගුව විසින් දඩ මුදල් ලෙස රේගු ගාස්තු අයකර නිදහස් කරන ලද වාහන සඳහා ලියාපදිංචියට අවශ්‍යය ලේඛන නොමැති නම්, වැසි අංකයට ආසන්නව CMT යනුවෙන් අක්ෂර 03 ක් හා අනුක්‍රමික අංකයක් මුද්‍රණය කර ඊට දෙපසින් රාජ්‍ය ලාංඡන මුද්‍රණය කර CMT වැසි අංකයක් ලබා දීමට 2016 වර්ෂයේදී කමිටුවක් විසින් තීරණය කර තිබුණි. CMT වැසි අංක ලබා දීම සම්බන්ධව පහත කරුණු නිරීක්ෂණය විය.

- ඉහත සඳහන් ලේඛන නොමැති නම් පමණක් CMT වැසි අංක නිකුත් කිරීමට තීරණය කර ඇතත් ඊට අනුකූල නොවනසේ 2016 වර්ෂයේ සිට 2019 වර්ෂය දක්වා අවස්ථා 80 ක දී CMT වැසි අංක නිකුත් කර තිබූ අතර, 2025 පෙබරවාරි මාසය වන විට CMT වැසි අංක 1761 ක් නිකුත් වී තිබුණි. මේ අනුව CMT අංක යටතේ වංචනිකව වාහන ලියාපදිංචි වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

- 2015 වර්ෂයේ සිට 2019 වර්ෂය දක්වා වූ කාලය තුල CMT වැසි අංක මුද්‍රණය කරන ලෙස රජයේ කර්මාන්ත ශාලාව වෙත දන්වා යවා තිබුණු වාහන 06 ක් සාමාන්‍ය වාහන ලෙස ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

- නව වැසි අංකය ලබාදුන් පසු පැවති වැසි අංකය අවලංගු කළ යුතු වුවද, පැරණි හා නව වැසි අංක දෙකටම වාහන ලියාපදිංචි වී ඇති අවස්ථා 03 ක් පැවැති අතර, මෝටර් සයිකල් 02 ක් එකම වැසි අංකයක් යටතේ ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

- රාජසන්තක කර අමතර කොටස් සඳහා විකිණීමට 2016 වර්ෂයේ මහාධිකරණය නියෝග කර ඇති මිට්සුබිසි පෙජරෝ රථයක් සඳහා CMT වැසි අංකයක් ලබා දී ලියාපදිංචි කර තිබුණි.

3.13 රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය

රියදුරු බලපත්‍ර එකක් රු. 1,340 බැගින් සැපයීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව 2016 මාර්තු 26 දින අවසන් වී තිබුණ නමුත්, විධිමත් ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියක් මඟින් නව සැපයුම්කරුවෙකු තෝරා ගැනීමට කටයුතු කිරීමකින් තොරව, පූර්ව මිල ගණන් යටතේම අවස්ථා 05 ක දී ගිවිසුම්ගත කාලය දීර්ඝ කරමින් 2020 ජූනි 30 දින දක්වාම එම සැපයුම්කරු වෙතම කොන්ත්‍රාත්තුව පවරා දී තිබුණි. කෙසේ නමුත්, 2020 ජූනි 01 දින සිට මාස 06 ක් සඳහා, එම සැපයුම්කරු විසින් එක් රියැදුරු බලපත්‍රයක මිල රු. 1,000 ක් වන පරිදි රු. 340 කින් අඩු

කිරීමට එකඟ වී තිබුණි. දිවයිනේ උද්ධමනකාරී තත්ත්වයක් සහ ශ්‍රී ලංකා රුපියලෙහි විදේශීය අගය අඛණ්ඩව පිරිහෙමින් පැවැතියදී, ඒකකයක මිල රු. 340 කින් අඩු කිරීමට එකඟ වීම මඟින් 2009 වර්ෂයේ සිට එක් රියැදුරු බලපත්‍රයක් සඳහා අයකළ රු. 1,340 ක පිරිවැය තුළ අධික ලාභ ආන්තිකයක් අන්තර්ගතව පැවති බව නිරීක්ෂණය විය. මේ අනුව, රාජ්‍ය මුදල්වල යහපත් භාවිතයක් වෙනුවෙන් කාර්යක්ෂමතාවකින් යුතුව තීරණ ගැනීමට අමාත්‍යාංශ / දෙපාර්තමේන්තු කළමනාකාරීත්වය අපොහොසත් වීම හේතුවෙන්, 2016 මාර්තු මාසයේ සිට 2020 ජූනි මාසය දක්වා මාස 51 ක කාලයක් තුළ මුද්‍රණය කළ රියැදුරු බලපත්‍ර 3,075,625 ක් වෙනුවෙන් පෞද්ගලික සමාගමක් වෙත සකසුරුවම් නොවන ලෙස ගලා ගිය රාජ්‍ය මුදල් ප්‍රමාණය දළ වශයෙන් රු. 1,045,712,500 ක් බව නිරීක්ෂණය විය.

3.14 වාහන අංක තහඩුවල පළාත් අක්ෂර මුද්‍රණය කිරීම නිසා වාහනයක අයිතිය පළාත් අතර විතැන් වීමේ දී නැවත නැවත නව අංක තහඩු මුද්‍රණය කිරීමට සිදුවීම.

I. වාහන අංක තහඩුවල පළාත් අක්ෂර මුද්‍රණය කිරීම නිසා වාහනයක අයිතිය පළාත් අතර විතැන් වීමේ දී නව අංක තහඩු මිල දී ගත යුතුව ඇත. මෙම අක්ෂර මුද්‍රණය කිරීමෙන්, එම මුද්‍රණකරු උපයන ලාභය හැර වෙනත් කවර පාර්ශවයකට හෝ ලබාගත හැකි උපයෝගීතාවක් නිරීක්ෂණය නොවුණි. පසුගිය වර්ෂ 03 ක කාලය තුළ පමණක් මෙලෙස පළාත් අතර විතැන් වූ වාහන 376,233 ක අංක තහඩු වෙනුවෙන් රු. 778,448,278 ක මුදලක් මුද්‍රණකරු වෙත ගෙවා තිබුණි.

II. වාහනවල අනන්‍යතාව හඳුනාගැනීම වෙනුවෙන් හඳුන්වා දී තිබුණු රේඩියෝ සංඛ්‍යාත දත්ත හඳුනාගැනීමේ අක්ෂරය සහිත ස්ටිකරය ප්‍රායෝගිකව භාවිතයට නොගන්නා බැවින්, ඒවා මුද්‍රණය කරන පෞද්ගලික සමාගම ලබාගන්නා ලාභය හැර වෙනත් කවර පාර්ශවයකට හෝ ලබාගත හැකි උපයෝජනයක් නිරීක්ෂණය නොවන අතර, 2019 දෙසැම්බර් මාසයේ සිට 2020 අගෝස්තු දක්වා නිකුත් කළ ස්ටිකර් 302,192 ක් වෙනුවෙන් එම පෞද්ගලික සමාගමට ගෙවූ රු. 153,059,534 ක මුදල නිෂ්ඵල වී තිබුණි.

3.15 මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ මාතර ශාඛාවේ රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ අක්‍රමිකතා

I. රියදුරු බලපත්‍ර ලබාදීම සඳහා සමත් විය යුතු ලිඛිත පරීක්ෂණයන් සඳහා ලැයිස්තුගත නොවූ අයදුම්කරුවන් 18 දෙනෙකු හා ලිඛිත

පරීක්ෂණ දිනයේදී, එම පරීක්ෂණට සහභාගී නොවීම හේතුවෙන් පරීක්ෂණ සටහන් ලේඛනයෙහි පැමිණ නොසිටි ලෙස සටහන් වූ අයදුම්කරුවකු, ලිඛිත පරීක්ෂණය සමත් බවට ව්‍යාජ ප්‍රතිඵල ඇතුලත් කර හා ලිඛිත පරීක්ෂණයේදී කිසිදු ලකුණක් ලබා නොගත් අයදුම්කරුවකු විභාගය සමත් බවට ව්‍යාජ ප්‍රතිඵලයක් ඇතුලත් කර හා ලේඛන යාවත්කාලීන කර වලංගු රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

II. රියදුරු බලපත්‍ර ලබා දීම සඳහා සමත් විය යුතු ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණයන්ට ලැයිස්තුගත නොවූ අයදුම්කරුවන් 10 දෙනෙකු හා ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණ සඳහා පෙනී නොසිටීම හේතුවෙන් ප්‍රතිඵල ලේඛනයෙහි පෙනී නොසිටි ලෙස සටහන් වී ඇති එක් අයදුම්කරුවකු, ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණ ලේඛනයෙහි අදාල පරීක්ෂණ අසමත් බවට තොරතුරු ඇතුලත් වී ඇති එක් අයදුම්කරුවකු හා ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණ ලේඛණයන්හි කිසිදු සටහනක් ඇතුලත් නොවූ අයදුම්කරුවන් පස්දෙනෙක් වෙනුවෙන් ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණ සමත් බවට ව්‍යාජ දත්ත ඇතුලත් කර වලංගු රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

III. රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය වන ලිඛිත පරීක්ෂණයක් සඳහා පෙනී නොසිට එහෙත් ලිඛිත පරීක්ෂණ පැවැත්වූ දිනයකදී එදිනට භාවිතා නොවූ විභාග අංකයන් හා ව්‍යාජ ප්‍රතිඵලයක් ඇතුලත් කර එක් අයදුම්කරුවකුට වලංගු රියදුරු බලපත්‍රයක් ලබා ගැනීමට අවස්ථාව ලබා දී තිබූ අතර, ලිඛිත පරීක්ෂණය හා ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණය යන පරීක්ෂණ ද්විත්වයටම පෙනී නොසිටියදී එකී පරීක්ෂණයන් සමත් බවට ව්‍යාජ තොරතුරු ඇතුලත් කර රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

3.16 L පුවරු මිලදී ගැනීම

I. මෝටර් රථ පනතේ 203 අධිකාරය අනුව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ අනුමැතිය සහිත රිය පුහුණුකරුවන් නොමැතිව පුහුණුවන්නෙකුට මෝටර් වාහනයක් තනිව පැදවීම නීතියෙන් තහනම් වේ. එවැනි පසුබිමක් තුල රියදුරු බලපත්‍ර ලබා ගැනීමේ ලිඛිත විභාගය සමත් අයදුම් කරුවන් වෙත රිය පුහුණුව සඳහා L පුවරුවක් ලබා දුන්නද, එකී L පුවරු භාවිතයෙන් අදාල අයදුම්කරුවන් වෙත මෝටර් රථය පුහුණු වීමට අවකාශය හිමි නොවේ. එහෙත් සියළුම ලිඛිත විභාගය සමත් අයදුම්කරුවන් වෙත L පුවරුවක් ලබා දීම හා ලබා දීමට කටයුතු කිරීම හේතුවෙන් L පුවරු මිලදී ගැනීම සඳහා රු. 162,495,000 ක රජයේ මුදල් භාවිතා කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

II. දෙපාර්තමේන්තුවේ රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ දත්ත පද්ධතිය අනුව වර්ෂයක් තුල නිකුත් වන නව රියදුරු බලපත්‍ර සංඛ්‍යාව දළ වශයෙන් 400,000 ක් වීම සැලකිල්ලට ගත් කළ මෙම ප්‍රසම්පාදනය භාවිතයෙන් ආසන්න වශයෙන් වර්ෂ 3 කදී නිකුත් කර අවසන් කල නොහැකි L පුවරු 1,800,000 ක ප්‍රමාණයක් මිලදී ගැනීමට කටයුතු කිරීම හේතුවෙන් අත්‍යවශ්‍ය නොවන කාර්යයක් සඳහා රජයේ මුදල් උපයෝජනය කර තිබුණි.

3.17 වායු විමෝචන පරීක්ෂණ භාරකාර අරමුදල

I. වායු විමෝචන පරීක්ෂණ වැඩසටහන ක්‍රියාත්මක කිරිම සඳහා භාර ඔප්පුවක් මගින් ස්ථාපිත විමෝචන පරීක්ෂණ භාරකාර අරමුදල අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකා අංක 17/1615/702/002-xvii හා 2017 අගෝස්තු මස 09 දින පැවති අමාත්‍ය මණ්ඩල රැස්වීම් තීරණය ප්‍රකාරව නිකුත් කර ඇති රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛ අංක 02/2018 හි 03 හා 04 ඡේදය ප්‍රකාරව 2018 වර්ෂයේ දී වායු විමෝචන අරමුදල ඇවර කර වගකීම් පියවා වසා දැමීමට කටයුතු කළ යුතු වුවත්, අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියකින්, මුදල් අමාත්‍යාංශයේ හෝ භාණ්ඩාගාර අනුමැතියකින් තොරව රේඛීය අමාත්‍යවරයා මඟින් අරමුදලේ අයවැය අනුමත කර අරමුදල පවත්වාගෙන යාමට අරමුදලේ භාරකාර මණ්ඩලය කටයුතු කර තිබුණි.

II. අංක 01/2020 හා 2020 අගෝස්තු 28 දිනැති රාජ්‍ය මුදල් චක්‍රලේඛය (i) හා මු. රෙ. 876 (2) (අ) දැනට පවතින අරමුදල් ක්‍රියාත්මක වීම ජාතික අවශ්‍යතාවක් බව පෙනී යන්නේ නම් හා එම අරමුදල් සඳහා නිසි පරිදි පනතක් මඟින් පාර්ලිමේන්තුවේ අනුමත වී නොමැති නම්, එම අරමුදල් සඳහා මෙම චක්‍රලේඛය නිකුත් කර වසරක් ඇතුළත පාර්ලිමේන්තුවේ අනුමැතිය ලබා ගත යුතු වුවත්, එවැනි අනුමැතියක් ලබා නොතිබුණි.

3.18 කාරක සභාවේ අවධානයට ලක්විය යුතු වෙනත් කරුණු.

I. වේරහැර කාර්යාලයෙහි කන්ටේනර් පෙට්ටි 18 ක් තුල වාහන ලියාපදිංචි මුල් ලිපි ගොනු හා පැවරුම් ලිපි ගොනු ගබඩා කර තිබූ අතර, එකී කන්ටේනර් වැස්සෙන් ආරක්ෂා කර ගැනීමට කටයුතු නොකිරීම හේතුවෙන් කන්ටේනර් තුල ගබඩා කර තිබූ ලිපි ගොනු විනාශ වී තිබුණි.

II. පරිගණක දත්ත ඇතුළත් කිරීමට අවසර ඇති පරිශීලකයින් අතර වූ දෙපාර්තමේන්තුවෙන් වෙනත් කාර්යාලවලට ස්ථාන මාරු වී ගිය, විශ්‍රාම ගිය හා දෙපාර්තමේන්තුවේ සේවය කරන නමුත් රාජකාරී

පැවරීම් අනුව භාවිතා නොවන මුරපද ක්‍රියාකාරී භාවිතයට අවස්ථාව හිමි වී තිබුණි.

III. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ විධායක නිලධාරීන් වන කොමසාරිස්වරුන් වෙත ලබා දී ඇති මුරපදයක් භාවිතයෙන් පූර්ව ලියාපදිංචි වාහනයක වැසි අංක ඇතුළු දත්ත පද්ධතිය තුළ ඇති ඕනෑම තොරතුරක් වෙනස් කිරීමට හා මකා දැමීමට අවස්ථාව ලබා දී ඇති අතර, එලෙස වෙනස් කරනු ලබන අතීත දත්ත කිසිවක් නැවත ලබාගත නොහැකි ලෙස පද්ධතිය තුළ පූර්ණ වශයෙන් මැකී යාමට අවස්ථාව සලසා දී තිබුණි.

IV. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලියාපදිංචි වන වාහන පිළිබඳ තොරතුරු දේශීය ආදායම් දෙපාර්තමේන්තුව වෙත ලබාදීම අරමුණු කරගත් තොරතුරු හුවමාරු ක්‍රමවේදයට අදාළ පද්ධති සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය 2018 වර්ෂයෙන් පසු අක්‍රීය වී තිබීම හේතුවෙන් Informatics International (Ltd) ආයතනය වෙත ගෙවන ලද රු. 2,420,000 ක මුදල අනාර්ථික වියදමක් වී තිබුණි.

V. හම්බන්තොට දිස්ත්‍රික් කාර්යාලයේ සහකාර කොමසාරිස්වරයෙකු, මුරපද සාවද්‍ය ලෙස පරිහරණය කර ලිඛිත පරීක්ෂණ 52 ක් හා ප්‍රායෝගික පරීක්ෂණ 09 ක් සමත් කර රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් විධිමත් පරීක්ෂණයක් සිදුකර නොතිබුණි.

VI. ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ 2.14.1 ප්‍රකාරව වෙළඳපළ මිල සැදැහුම් ක්‍රමය යටතේ රුපියල් මිලියන 10 ඉක්මවන ප්‍රසම්පාදනයන් සඳහා අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටු අනුමැතිය ලබාගත යුතු වුවත්, අමාත්‍යාංශ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව වෙත යොමු කිරීමකින් තොරව රුපියල් මිලියන 12 කට අධික වටිනාකමක් සහිත ලියාපදිංචි සහතික තැපැල් කරන කවුළු සහිත ලියුම් කවර මුද්‍රණය කිරීමේ ප්‍රසම්පාදනය දෙපාර්තමේන්තු ප්‍රසම්පාදන කමිටුව මඟින් සිදුකර තිබුණි.

4. වර්තමාන කාර්ය සාධනය

4.1 රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය සඳහා භාවිතා වන SRITIS පරිගණක මුදුකාංගය වෙනුවෙන් නඩත්තු හා සේවා ලබා ගැනීම

නිර්මාණය කිරීම, මෙහෙයුම් කටයුතු සිදුකිරීම හා භාරදීම (BOT) සංකල්පය යටතේ මිලදීගෙන ඇති SRITIS පරිගණක මෘදුකාංගය 2020 වර්ෂයේදී එහි මූලාශ්‍ර කේතයන් සමග මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව වෙත පවරා දී තිබුණි. 2021හා 2022 වර්ෂයන්හිදී මෙම මෘදුකාංගය සඳහා නඩත්තු සේවා ලබාගත් ආකාරය සම්බන්ධ ලිපිගොනු විගණනය වෙත ඉදිරිපත් නොවුණු අතර 2023 හා 2024

වර්ෂයන් සඳහා නිසි ටෙන්ඩර් පටිපාටියකින් තොරව පද්ධතිය පිළිවෙලින් රු. 154,100,000 ක හා රු. 181,973,700 ක මුදලකට මෙට්‍රෝපොලිටන් සමාගමෙන් නඩත්තු හා සේවා ලබාගෙන තිබුණි. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ වාහන ලියාපදිංචිය හා පැවරීම සඳහා වන දත්ත පද්ධතිය හා සැසඳීමේදී මෙම දත්ත පද්ධතිය ඉතා සරල දත්ත පද්ධතියක් වීමත් වාහන ලියාපදිංචි දත්ත පද්ධතියේ නඩත්තු හා සේවා පිරිවැය රු. 10,000,000 ක් වීමත් සැලකිල්ලට ගත් කල රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීමේ දත්ත පද්ධතියේ නඩත්තු හා සේවා සඳහා ඉතා අසාමාන්‍ය පිරිවැයක් දරා ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. රියදුරු බලපත්‍ර මෘදුකාංගය Face Technologies නම් ආයතනය මගින් නිෂ්පාදනය කර ඇති අතර, මෘදුකාංගය නිර්මාණය කරනු ලබන අවධියේදී මෙට්‍රෝපොලිටන් සමාගම එහි දේශීය නියෝජිතයා ලෙස කටයුතු කර තිබූ නමුත්, 2022 වර්ෂයේදී එම සමාගමේ දේශීය නියෝජිතයා ලෙස Softlogic ආයතනය පත්කර තිබුණි. කෙසේ නමුත් ටෙන්ඩර් ක්‍රියාවලියකින් තොරව මෘදුකාංගයේ නිර්මාණකරුවන් සමග කිසිදු සම්බන්ධතාවයක් නොමැති ආයතනයක් වෙත ඉතා ඉහළ පිරිවැයකට මෘදුකාංගයේ නඩත්තු හා සේවා ලබාදීමට හේතු වූ කරුණු කිසිවක් ලේඛනගත වී නොතිබුණි.

4.2 රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණයට භාවිතා කෙරෙන මුද්‍රණ යන්ත්‍ර වල සේවා හා නඩත්තුව සඳහා ගිවිසුම් ගත වීම

රියැදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය සඳහා භාවිතා කෙරෙන 2017 වර්ෂයේ දී මිලදීගෙන ඇති මුද්‍රණ යන්ත්‍ර 2 ක් සේවා හා නඩත්තුව සඳහා කිසිදු ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියකින් තොරව රු. 14,700,000 කට පෞද්ගලික සමාගමක් සමග සේවා ගිවිසුමක් ඇති කරගෙන තිබුණි. මෙවැනි නව මුද්‍රණ යන්ත්‍රයක වෙළඳපොළ මිල රුපියල් මිලියන 15 ත් 20 ත් අතර පැවතීමත්, මෙම මුද්‍රණ යන්ත්‍ර 2 හි වෙළඳපොළ වටිනාකම නඩත්තු පිරිවැයට වඩා අඩු විය හැකිවීමත්, හේතුවෙන් මුදලට අගය සංකල්පයෙන් බැහැරව රාජ්‍ය මුදල් වැයකර, ඇති කරගෙන ඇති මෙම සේවා ගිවිසුම මතභේදාත්මක වී තිබුණි.

4.3 රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය පෞද්ගලික සමාගමක් වෙත පැවරීම

විෂය ගත කරුණු සම්බන්ධයෙන් 2023 ජූනි 12 දින අංක MT/46/2023 දරන අමාත්‍ය මණ්ඩලය හා එකී සංදේශය සඳහා ලද අමප/ 23/ 1098/ 608/ 041-11/ ටිබිආර් හා 2023 ජූලි 04 දිනැති තීරණය අනුව මෙට්‍රෝපොලිටන් සමාගම සමග 2023 සැප්තැම්බර් 15 දින සිට වර්ෂයක කාලයක් සඳහා ගිවිසුම්ගත වී තිබුණි. උක්ත ක්‍රියාවලිය හා ගිවිසුම ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධ නිරීක්ෂණය පහත පරිදි වේ.

I. රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය සඳහා ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලියකින් තොරව එක් පෞද්ගලික සමාගමකින් පමණක් මිලදී ගණන් කැඳවා, එක් මිල ගණනක් පමණක් අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත යොමු කර තිබුණි.

II. රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය සඳහා අදාල නොවන පිරිවැයන් ඇතුලත්කර අතාත්වික පිරිවැය ප්‍රතිලාභ විශ්ලේෂණයක් සිදු කර තිබූ අතරම අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව නම් කරන ලද නිලධාරීන් පිරිවැය ප්‍රතිලාභ කමිටුවට ඇතුලත් කර නොතිබුණි.

III. ශ්‍රී ලංකා යුද හමුදාව විසින් 2022 වර්ෂයේදී ඇනවුම් කරන ලද රියදුරු බලපත්‍ර කාඩ් පතක පිරිවැය රු. 311 ක්ව තිබියදී ඒ පිළිබඳව කිසිදු සැලකිල්ලකින් තොරව කාඩ් පතකට පිරිවැය රු. 576 ක් හා මුද්‍රණ පිරිවැය ගෙවීම සඳහා නිර්දේශ ලබාදීම හේතුවෙන් මිල විශ්ලේෂණය සඳහා පත් කළ කමිටුව පැවරුණු රාජකාරිය නිසි ලෙස ඉටුකර නොතිබුණි.

IV. ඉහත නිරීක්ෂණය පරිදි කාඩ් පතකින් රු. 265 ක් රජයට අලාභ වන පරිදි කටයුතු කිරීමට නිර්දේශ කිරීම හේතුවෙන් ගිවිසුම් ගත වී ඇති දින සිට 2024 ජූලි මාසය දක්වා කාලය තුළ මෙට්‍රෝපොලිටන් ආයතනය විසින්ම කාඩ් පත් සපයා මුද්‍රණය කරන ලද කාඩ් පත් 507,807 ක් වෙනුවෙන් රු. 134,568,855 මුදලක් වැඩිපුර ගෙවීම හේතුවෙන් රජයට අලාභයක් සිදු වී තිබුණි.

4.4 එක් දින සේවාව යටතේ රියදුරු බලපත්‍ර මුද්‍රණය කිරීම

I. වේරහැර කාර්යාලය මගින් එක් දින සේවාව යටතේ දිනකට රියදුරු බලපත්‍ර 200 ක් මුද්‍රණය සඳහා අවස්ථාව ලබා දී ඇත. එහෙත් එම රියැදුරු බලපත්‍ර 200 ට අමතරව, පූර්වයෙන් සාමාන්‍ය ක්‍රමයට අයදුම් කර රියදුරු බලපත්‍ර ලබාගෙන ඇති පුද්ගලයින් සඳහා එක් දින සේවා ගාස්තුව ගෙවා දිනකට ආසන්න වශයෙන් රියදුරු බලපත්‍ර 300 ත් 400 ත් අතර ප්‍රමාණයක කාඩ්පත් මුද්‍රණය කිරීමට වේරහැර කළමනාකරණය කටයුතු කර තිබුණි. මෙම කාඩ්පත් ලබාගැනීම සඳහා අදාළ පුද්ගලයින් ටෝකන් ලබාගෙන නොතිබීම, මුද්‍රණය වී ඇති කාඩ්පත් ලබා ගැනීම සඳහා පුද්ගලයින් පැමිණි බවට තොරතුරු ලේඛනගත වී නොතිබීම හා සාමාන්‍ය ක්‍රමයට රියදුරු බලපත්‍ර ලබාගත් තැනැත්තන්ට වේරහැර පරිශ්‍රයට පැමිණ එක්දින සේවාව මගින් රියැදුරු බලපත්‍ර කාඩ්පත් ලබාගත හැකි බවට මහජනයා වෙත තොරතුරු සන්නිවේදනය කර නොතිබීම යන කරුණු සැලකිල්ලට ගත්කල පසුගිය මාස 09 ක කාලය තුල නිකුත් කළ 61,177 ක කාඩ්පත් ප්‍රමාණය රු. 5,000 ක මුදලකට අලෙවි වන බව හා ඉන් රු. 1,000 ක් වේරහැර කාර්ය

මණ්ඩලය වෙත ලබාදෙන බවට ලැබෙන මහජන නියෝජන විගණනයේ දී බැහැර කල නොහැකි විය.

II. පසුබැසි තොගයේ ඇතුළත් සාමාන්‍ය ක්‍රමයට ලබාගත් රියදුරු බලපත්‍රවලින් දිනකට 200 ත් 250 ත් අතර ප්‍රමාණයක් එක්දින ගාස්තු ගෙවීමකින් තොරව ද, කොමසාරිස් (රියදුරු බලපත්‍ර) හා නියෝජ්‍ය කොමසාරිස්වරුන් විසින් හදිසි අවශ්‍යතාවයන් ලෙස සලකා මුද්‍රණය කර දෙන ලෙස මුද්‍රණ අංශය වෙත නියෝග ලබා දී තිබුණි. 2023 වර්ෂයේ දෙසැම්බර් සිට 2024 අගෝස්තු දක්වා රියදුරු බලපත්‍ර 21,890 ක් මෙලෙස මුද්‍රණය කර තිබුණි. උක්ත අනුමැතිය ලබාදීම සඳහා පාදක වූ හේතූන් ලේඛනගත වී නොමැති අතර ඒ සඳහා විධිමත් ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දී නොතිබුණි. එබැවින් ඉහත නිරීක්ෂණයෙහි සඳහන් අක්‍රමිකතාවයන් මෙම ක්‍රමවේදය යටතේ ද සිදුවීමේ හැකියාව විගණනයේ දී බැහැර කළ නොහැකි විය.

4.5 රියැදුරු බලපත්‍ර කාඩ්පත් මිලදී ගැනීම.

I. ජාතික ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශයේ 3.1.1 (අ) ට අනුව, දේශීය කොන්ත්‍රාත්කරුවන්ගේ, සැපයුම්කරුවන්ගේ සහ සේවා සපයන්නන්ගේ හැකියාව සීමා සහිත වන විට සහ ජාත්‍යන්තර තරගකාරී ලංසු කැඳවීම වාසිදායක බව පැහැදිලිවන විට ජාත්‍යන්තර තරගකාරී ලංසු කැඳවීමේ ක්‍රමය යොදාගත යුතුවේ. එහෙත් විෂයගත ප්‍රසම්පාදනයට අදාළ ආරක්ෂිත සලකුණු, තත්ත්ව සහතිකයන් හා QR කේතය සහිතව, 100% පොලිකාබනේට් කාඩ්පත් නිෂ්පාදනය හා සැපයීම සඳහා දේශීය සැපයුම්කරුවන්ගේ හැකියාව සීමිතව පැවතියදී, ජාත්‍යන්තර තරගකාරී ලංසු කැඳවීමේ ක්‍රමය භාවිතයෙන් තොරව ජාතික තරගකාරී ලංසු කැඳවීමේ ක්‍රමය භාවිතා කර තිබුණි.

II. මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ සාමාන්‍ය මාසික රියදුරු බලපත්‍ර නිකුත් වීම ඒකක 90,000 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර ඇත. ඒ අනුව රියැදුරු බලපත්‍ර නිකුත් කිරීම සඳහා වාර්ෂික කාඩ්පත් අවශ්‍යතාවය 1,080,000 ක් වන නමුත් අවම වශයෙන් මාස 06 කට වත් ප්‍රමාණවත් නොවන පරිදි කාඩ්පත් 400,000 ක් පමණක් මිලදී ගැනීමට ප්‍රසම්පාදනයක් සිදු කර තිබුණි.

III. ලංසු ලේඛනයන්හි අඩංගු කොන්දේසි අනුව කාඩ්පත්වල අන්තර්ගත විය යුතු දෑ ස්වාධීන රසායනාගාරයක පරීක්ෂා කළ යුතු අතර, පරීක්ෂණ ප්‍රතිඵල අනුව සැපයුම්කරු වෙතින් ප්‍රසම්පාදිත ඇණවුම මිලදී ගැනීමට කටයුතු කළ යුතුවේ. එහෙත් එවැනි ස්වාධීන රසායනාගාර පරීක්ෂාවකින් තොරව ප්‍රසම්පාදිත

ඇණවුම මිලදී ගැනීමට මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව කටයුතු කර තිබුණි.

IV. මීට පෙර අවස්ථාවේදී ශ්‍රී ලංකා යුද්ධ හමුදාව විසින් මිලදීගෙන, මුද්‍රණය කරන ලද රියදුරු බලපත්‍ර කාඩ්පතෙහි ප්‍රධාන ආරක්ෂිත සලකුණු සහ මුද්‍රිත විශේෂාංග නොමැතිව ප්‍රසම්පාදන ක්‍රියාවලිය මඟින් මිලදී ගැනීමට යෝජිත කාඩ්පතෙහි ආරක්ෂිත සලකුණු තීරණය කර තිබුණි.

4.6 රථ වාහන මාර්ග නීති උල්ලංඝනය කරන ලද අවස්ථාවල දී, උසාවියට ඉදිරිපත් නොකරන වැරදි සඳහා අය කෙරෙන දඩ මුදල් එකතු කිරීමේ ක්‍රමවේදය සහ රියදුරු අවාසි සහගත ලකුණු ක්‍රමය ක්‍රියාත්මක කිරීම.

I. උක්ත ව්‍යාපෘතියෙන් ආවරණය කෙරෙන ක්ෂේත්‍රයන්, එකී ආවරණයන් ඇතුළත් දළ සැලැස්ම, සැලැස්මට අනුව ඇතුළත් විය යුතු මෘදුකාංග, දෘඩාංග, අනෙකුත් උපකරණ ඇතුළත්ව සම්පූර්ණ ව්‍යාපෘතියට ඇතුළත් වන අයිතමයන් හා ප්‍රමාණයන් මෙන්ම ව්‍යාපෘතියේ අපේක්ෂිත මුළු පිරිවැය ඇතුළත් ප්‍රමාණ පත්‍රයක් (BOQ) සකස් කර ව්‍යාපෘතිය නිසි ලෙස හඳුනා ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.

II. ව්‍යාපෘතියේ ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැය ලෙස තනි කොලයකින් සමන්විත ඇස්තමේන්තුවක් ඇතුළත් කර ඇති අතර රුපියල් මිලියන 685.6 ක ඇස්තමේන්තුගත පිරිවැයකින් සමන්විත එකී ලේඛනය කිසිදු වගකිවයුතු නිලධාරියෙකුගේ අත්සනින් තොර Lum Sum අගයන්ගෙන් සමන්විත එකී අගයන් ලේඛනගත කිරීමට තුඩු දුන් තාක්ෂණික දත්තයන් රහිත හුදු සංඛ්‍යා සටහනක් ලෙස සකස් කර තිබුණි.

III. මෙම ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා සම්බන්ධ වන පොලිස් ස්ථාන හා කොට්ඨාශ, රථවාහන ස්ථාන සඳහා Desktop පරිගණක 650 ක්, දත්ත නිරීක්ෂණය හා හරස් පරීක්ෂාවන් සඳහා Web login පිවිසුම් මෙන්ම අන්තර්ජාල පහසුකම් ලබාදීම අත්‍යාවශ්‍ය අංගයක් වී ඇති නමුත්, එම උපකරණයන් ඇතුළත් කිරීමකින් තොරව ව්‍යාපෘතිය සඳහා ලංසු ලේඛන පිළියෙල කර තිබුණි.

IV. ව්‍යාපෘතිය සඳහා අනුමැතිය ලබා ගැනීමට පෙර මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා විසින් මෙම ව්‍යාපෘතියේ සාර්ථක ලංසුකරු ලෙස තෝරා ගෙන ඇති බද්ධ ව්‍යාපාරයේ හවුල්කරුවකු වන මෙට්‍රොපොලිටන් ආයතනය වෙත ව්‍යාපෘතිය සඳහා තාක්ෂණික විසඳුමක් ඉදිරිපත් කරන ලෙස දැනුම් දී තිබුණි. ඒ අනුව එකී ආයතනය 2023 අප්‍රේල් 03 දින මෙම ව්‍යාපෘතිය සඳහා ව්‍යාපෘති වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කර ඇති අතර, මෙම ක්‍රියාව

හේතුවෙන් ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ පාරදෘෂ්‍යභාවය අභියෝගයට ලක් වී තිබුණි.

V. ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා පොලිස් නිලධාරීන් වෙත ගාස්තු අය කළ හැකි පද්ධතියට සම්බන්ධ විය හැකි උපකරණ (End User mobile Device) 5000 ක් අවශ්‍ය බව ශ්‍රී ලංකා පොලිසිය විසින් දැනුම් දී ඇති නමුත්, මූලික පිරිවැය ඇස්තමේන්තුවේ එකී උපකරණ සංඛ්‍යාව 2500 ක් ලෙස හඳුනාගෙන ඇත. කෙසේ නමුත් ව්‍යාපෘතියේ මූලික උපකරණ හා ව්‍යාපෘතිය තුළ වැඩිම පිරිවැයක් සහිත එකී අයිතමයේ ස්වභාවය, අවශ්‍ය විය යුතු ගුණාත්මක ලක්ෂණයන් හා ව්‍යාපෘතියට ඇතුළත් විය යුතු උපකරණ සංඛ්‍යාව, ලංසු ලේඛන තුළ ඇතුළත් වී නොතිබුණි.

VI. ව්‍යාපෘතිය නිර්මාණය කිරීමේදී, ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ පිරිවැය රුපියල් මිලියන 240 ක්ද ඇතුළුව, ව්‍යාපෘතියේ මුළු පිරිවැය රුපියල් මිලියන 685.6 ක් ලෙස ඇස්තමේන්තු කර ඇත. එහෙත් තෝරා ගත් සැපයුම්කරු වෙත එක් ගනුදෙනුවක් සඳහා රු. 254 ක මුදලක් ගෙවීමට සිදුවීම හා වර්ෂයකට ගනුදෙනු මිලියන 1.5 ක සහතිකයක් ලබාදීම හේතුවෙන්, ගිවිසුම්ගත වීමට අපේක්ෂිත වසර 05 ක කාලය සඳහා ව්‍යාපෘතිය මඟින් රුපියල් මිලියන 1905 ක (රු. 254 x 1,500,000 x 5) අති විශාල මුදලක් ගෙවීමට සිදුවන බව නිරීක්ෂණය විය.

VII. තාක්ෂණික ලංසු ඇගයීමේ දී ලකුණු 70 ට වඩා ලබාගත් ලංසුකරුවන් තිදෙනාගෙන් අවම මිල සඳහන් ලංසුවේ අගය එක් ගනුදෙනුවකට රු. 254.70 ක් වී ඇති අතර, තාක්ෂණික ලකුණු හා මූල්‍ය ලකුණු එකතුව මඟින් සාර්ථක ලංසුකරු ලෙස තෝරා ගත් ලංසුකරුගේ මූල්‍ය ලංසුවේ අගය රු. 289.15 ක් වී තිබුණි. පසුව සාර්ථක ලංසුකරු සමඟ සාකච්ඡා කොට ලංසු අගය රු. 254 ක් දක්වා අඩුකර ගැනීමට අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත්කළ ප්‍රසම්පාදන කමිටුව තීරණය කර තිබුණි. තාක්ෂණික ඇගයීමෙන් සමත් වූ සියළුම ලංසුකරුවන් වෙත මූල්‍ය ලංසු අගයන් සංශෝධනය කිරීමට අවස්ථාව ලබා නොදීම හේතුවෙන් ලංසු ප්‍රධානයේ පාරදෘශ්‍යභාවය අභියෝගයට ලක්වී තිබුණි.

4.7 ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම

I. ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍රයක් නිකුත් කිරීමට පෙර කොමසාරිස් ජනරාල්වරයා විසින් තත්කාර්ය සඳහා පත් කරනු ලබන බලයලත් නිලධාරියෙකු විසින් ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍රයක් සඳහා ඉල්ලුම් කරන සෑම තැනැත්තෙකුම පරීක්ෂා කළ

යුතු බව දක්වා ඇති නමුත්, රියදුරු කාර්යය සඳහා අත්‍යාවශ්‍ය වන අයදුම්කරුවන්ගේ භෞතික ශරීර අවයව නිසි පරිදි ක්‍රියාත්මක වන්නේ ද යන්න හෝ (උදා: අත්, කකුල්, ඇස් නිසි ක්‍රියාකාරීත්වයෙන් යුක්ත ද යන්න) පරීක්ෂාවකින් තොරව, අයදුම්කරු රහිතව ශ්‍රී ලංකා ඔටෝ මොබයිල් සංගමය විසින් ඉදිරිපත් කරන අයදුම්පත් සඳහා ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍ර ලබා දී තිබුණි.

II. ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ අංක 2301/17 හා 2022.10.10 දිනැති අතිවිශේෂ ගැසට් පත්‍රය මඟින්, මෝටර් වාහන පනතේ 203 අධිකාරය සඳහා වූ නියෝග අනුව, ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍රයක් නිකුත් කිරීමේ සාමාන්‍ය සේවා ගාස්තුව රු. 3,000 ක් හා එක්දින සේවා ගාස්තුව රු. 3,500 ක් වන අතර, එකී ගාස්තු මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අය කළ යුතු වේ. එහෙත් එකී නියෝගයන්ට පටහැනිව, එක් ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍රයක් වෙනුවෙන් රු. 10,394 ක මුදලක්, ශ්‍රී ලංකා ඔටෝ මොබයිල් සංගමය විසින් අයකර ගෙන ඇති අතර, ඒ අනුව එක් රියදුරු අවසර පත්‍රයක් වෙනුවෙන් රු. 7,394 ක නීත්‍යානුකූල නොවන ගාස්තු අයකිරීමක් සිදු කර ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. විගණනයට ඉදිරිපත් වූ තොරතුරු අනුව 2023 හා 2024 වර්ෂයන්හි දී එලෙස රු. 527,305,864 ක මුදලක් අනීතිකව අයකර ගෙන ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

III. මෝටර් වාහන පනතේ 132 (ආ) වගන්තිය අනුව, වියනා සම්මුතියේ ගිවිසුම් රාජ්‍යවලින් නිකුත් කරන ලද වලංගු ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍රයක්, පනතේ විධිවිධාන යටතේ නිකුත් කරන ලද රියදුරු අවසර පත්‍රයක් ලෙස සලකනු ලැබිය යුතුවේ. ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍රයක් හිමි තැනැත්තෙකුට මෝටර් වාහන පනත ප්‍රකාරව කිසිදු බාධාවකින් තොරව ශ්‍රී ලංකාව තුළ බලපත්‍රලාභී පංතියට අදාළ මෝටර් වාහන පැදවිය හැකි වේ. එහෙත්, ශ්‍රී ලංකා ඔටෝ මොබයිල් සංගමය කිසිදු නෛතික පදනමකින් හෝ බලයකින් තොරව, ශ්‍රී ලංකාවට පැමිණෙන ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍ර හිමි ආගන්තුකයන්ගෙන් රු. 8,466 ක මුදලක් අයකර, Recognition permit නමින් අනීතික රියදුරු අවසර පත්‍රයක් නිකුත් කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

4.8 වාහන හඳුනාගැනීමේ අංකය සහිත අංක තහඩු සැපයමේ කොනත්‍රාත් මිල සංශෝධනය

I. අන්තර්ජාතික තරගකාරී මිල ගණන් කැඳවීම ක්‍රමයට ලංසු කැඳවා කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් අත්සන් කර ඇති, ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ

පවතින ගිවිසුමක් සඳහා ඩොලරයට ගෙවන ශ්‍රී ලංකා රුපියල් ප්‍රමාණය වෙනස්වීම මත ගිවිසුම්ගත මිල ගණන් සංශෝධනයක් සඳහා ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහ තුල ප්‍රතිපාදනයන් ඇතුලත් වී නොමැත. ඒ අනුව මෙම මිල සංශෝධනය ප්‍රසම්පාදන මාර්ගෝපදේශ සංග්‍රහයේ විධිවිධානවලට පටහැනි බව නිරීක්ෂණය විය.

II. ශ්‍රී ලංකා රජය හා රජයට අනුබද්ධ ආයතන අත්සන් කර පවත්වාගෙන යන, ක්‍රියාත්මක තත්ත්වයේ පවතින මෙවැනි වෙනත් කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම් සඳහා ඩොලරයට ගෙවන රුපියල් අගය වෙනස්වීම යන සිද්ධාන්තය සැලකිල්ලට ගෙන, එකී ගිවිසුම්වල ඇතුලත් වී ඇති මිල ගණන් සංශෝධනය කර ඇත්ද හෝ සංශෝධනය කිරීම සඳහා කටයුතු කරන්නේද යන්න සලකා බැලීමකින් තොරව, මෙම ගිවිසුමෙහි මිල සංශෝධනයක් සාධාරණීකරණය කරමින් අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත් කල මිල ගණන් සාකච්ඡා කිරීමේ කමිටුවක් (CANC) පත්කර දෙන ලෙසත්, එම කමිටුවට සහාය දැක්වීම සඳහා ව්‍යාපෘති කමිටුවක් පත්කරන ලෙසත්, ගරු ප්‍රවාහන අමාත්‍යතුමා විසින් අමාත්‍ය මණ්ඩලය වෙත 2022 අගෝස්තු 02 දින අමාත්‍ය මණ්ඩල පත්‍රිකාවක් යොමුකර අංක අමප/22/1104/608/010 දරණ 2023 අගෝස්තු 31 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබාගෙන ඇති බව නිරීක්ෂණය විය.

III. සාමාජිකයන් පස්දෙනෙකුගෙන් යුත් ව්‍යාපෘති කමිටුවක් පත් කර ඇති අතර, 2022 නොවැම්බර් 22 දින උක්ත කමිටු වාර්තාව අමාත්‍ය මණ්ඩලය විසින් පත් කල මිල ගණන් සාකච්ඡා කිරීමේ කමිටුව (CANC) වෙත ඉදිරිපත් කර තිබුණි. සැපයුම මිල ගණන් තීරණය වන අනෙකුත් කිසිදු කරුණක් පිළිබඳ ඇගයීමකින් තොරව, විනිමය අනුපාතයේ වෙනස්වීම පමණක් සැලකිල්ලට ගෙන කමිටු වාර්තාව පිළියෙල කර තිබූ අතර, විනිමය අනුපාතයේ වෙනස්වීම මඟින් සැපයුම් අයිතමයේ මිල ගණන් සඳහා වන බලපෑම ගණනය කිරීමකින් හෝ තොරව සැපයුම්කරු සමඟ සාකච්ඡා කර, එකඟ වන මිල සංශෝධනයක් ලබා දීමට සුදුසු බව තීරණය කර තිබීම හේතුවෙන්, ව්‍යාපෘති කමිටුව සිය වගකීම නිසි ලෙස ඉටුකර නොමැති බව නිරීක්ෂණය විය.

IV. අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව ගිවිසුම් කොන්දේසි අංක 30 අනුකූලව මිල සංශෝධනයක් ලබා දීම සඳහා ගිවිසුමේ නෛතික ප්‍රතිපාදන පවතින්නේද යන්න, 2023 පෙබරවාරි 09 දින අංක DMT/11/DE/02 දරණ ලිපිය මඟින් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන කොමසාරිස් විසින් නීතිපති විමසා තිබූ අතර, "කිසිදු නෛතික විධිවිධානයක් සඳහන් කිරීමකින් තොරව, මහ බැංකුව විසින්

නිකුත් කරන ලද මාධ්‍ය නිවේදනයේ අඩංගු කරුණු, ගිවිසුමේ 30 වගන්තියට ඇතුලත් විෂය පථයට අයත් නොවන බව" නීතිපති විසින් පෙන්වා දී තිබුණි. එහෙත් නීතිපති මතය අදාල කර ගැනීමකින් තොරව හා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතියකින් තොරව, මිල සංශෝධනයක් සඳහා අවශ්‍ය වන කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමේ සඳහන් වගන්ති සංශෝධනය කර 62.5% ක මිල වැඩිවීමක් ලබාදිය හැකි පරිදි කොන්ත්‍රාත්කරු සමග ඇතිකරගෙන තිබූ ගිවිසුමේ 14 වැනි වගන්තිය වෙනස් කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

V. අංක අමප/22/1104/608/010 හා 2023 අගෝස්තු 22 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය මඟින්, වාහන අංක තහඩු සපයා ගැනීම සඳහා එකම සැපයුම් කරුවකු මත දීර්ඝ කාලයක් රැඳී සිටීම වෙනුවට තරගකාරී ප්‍රසම්පාදන ක්‍රමවේදය අනුගමනය කරමින් රජයට ආර්ථික වශයෙන් වඩාත් වාසිදායක මිල ගණන් ඉදිරිපත් කරනු ලබන සැපයුම්කරුවකු හඳුනා ගැනීමේ හැකියාව සොයා බලන ලෙස ප්‍රවාහන අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් වෙත නියම කර වසර එකහමාරක් ගතවී ඇති අතර, ප්‍රසම්පාදන කටයුතු ආරම්භ කර මාස අටකට අධික කාලයක් ගතකර ඇතත් සුදුසු සැපයුම්කරුවකු තෝරා ගෙන නොතිබුණි.

ඇමුණුම III

2025 මාර්තු 10 වැනි දින සිදු කළ විමර්ශනයේදී හඳුනාගත් ගැටළු, නිරීක්ෂණ, නිර්දේශ/ නියෝග

<table>
<tr><th colspan="3">මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

(විගණකාධිපතිවරයාගේ 2020, 2021, 2022 සහ 2023 වර්ෂයේ විගණන වාර්තා විමර්ශනය සහ වර්තමාන කාර්යය සාධනය පිළිබඳ විමර්ශනය)

විමර්ශනය කරන ලද දිනය - 2025 මාර්තු 10</th></tr>
<tr><td colspan="3">කැඳවන ලද ආයතන -
❖ ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය
❖ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව</td></tr>
<tr><td colspan="2">සාකච්ඡා කරන ලද ප්‍රධාන කරුණු</td><td>▪ ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරි (ප්‍ර.ග.නි.)/ ගණන් දීමේ නිලධාරිගේ (ග.නි.) කරුණු පැහැදිලි කිරීම්,
▪ කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණ/ නිර්දේශ/ නියෝග</td></tr>
<tr><td>01.</td><td>රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාව විසින් 2019 වර්ෂයේ දී ලබා දුන් පූර්ව නිර්දේශයකට අනුව, රේගු පරිගණක පද්ධතිය සමඟ සම්බන්ධ වීමට ප්‍රථම සිදුවූ අනීතික වාහන ලියාපදිංචි කිරීම් සම්බන්ධයෙන් විගණකාධිපතිතුමා විසින් ඉදිරිපත් කළ කරුණු 25 සම්බන්ධයෙන් සිදු කළ පරීක්ෂණයන් හා එම කටයුතු වලට වගකිවයුතු නිලධාරීන්ට විරුද්ධව ගත් විනය ක්‍රියාමාර්ගයන් ඇතුළු වර්තමාන තත්ත්වය වෙන් වෙන් වශයෙන් සඳහන් කළ සවිස්තර වාර්තාවක් කාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කිරීම.</td><td>මෙම කරුණ සම්බන්ධයෙන්:
• 2019.11.04 දින සහ 2020.12.17 දින රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවේ ලේකම්ට සහ විගණකාධිපති වෙත අදාළ වාර්තා එවා ඇති බව;
• ආයතනය තුළ ලිපිගොනු විශාල ප්‍රමාණයක් පරිහරණය වන බැවින් සහ ලිපිගොනු නඩත්තුව සහ කළමනාකරණය කිරීමේ විශාල ගැටළුවක් ආයතනය තුළ පවතින බැවින්, එකී වාර්තා හැර මෙම සම්බන්ධයෙන් වූ විනය ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳ නිශ්චිත තොරතුරු දෙපාර්තමේන්තුවේ ගොනු තුළින් සොයා ගැනීමට නොහැකි වූ බව; සහ
• මෙම සිදුවීම වර්තමාන ග.නි. මෙම දෙපාර්තමේන්තුවට අනුයුක්තවීමට පෙර සිදු වූවක් බව;</td></tr>
</table>

		දෙපාර්තමේන්තුවේ ගණන් දීමේ නිලධාරියා (ග.නි) විසින් කාරක සභාවට දැන්වීය. එහිදී, මෙම විගණන විමසුම දෙපාර්තමේන්තුව වෙත යොමුකර වසර හයකට (06) වැඩි කාලයක් ගතවී තිබුණද, ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ විනය ක්‍රියාමාර්ග ක්‍රියාත්මක කර, පිළිගත හැකි නිවැරදි වාර්තාවක් රජයේ ගිණුම් පිළිබඳ කාරක සභාවට හෝ විගණකාධිපති වෙත යොමු කිරීමට ආයතනය මේ දක්වා අපොහොසත් වීම කෙරෙහි අවධානය යොමු කළ කාරක සභාව විසින්: • මේ සම්බන්ධයෙන් තවදුරටත් කරුණු අධ්‍යනය කර, මෙම කරුණට අදාළ නිලධාරීන්ට එරෙහිව ගෙන ඇති විනය පියවර ඇතුළත් සවිස්තර වාර්තාවක් මීළඟ කාරක සභා රැස්වීමට ඉදිරිපත් කරන ලෙසට; • මීළඟ කාරක සභා රැස්වීමට පැමිණෙන විට අදාල සියළු ලිපිගොනු පරීක්ෂා කර බලා මනා සූදානමක් සහිතව කාරක සභාව හමුවට පැමිණෙන ලෙසට; සහ • මීළඟ කාරක සභාවට ඉහතකී වාර්තාවට අදාළ කාලය තුළ දෙපාර්මේන්තුවෙහි සේවය කළ මේ වන විට ස්ථාන මාරු ලැබූ කොමසාරිස් ජනරාල්වරුන්ද කැඳවිය යුතු බවට; ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරි (ප්‍ර.ග.නි) සහ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි. ට නිර්දේශ කරන ලදී.

		ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍ර.ග.නි ගේ අංක MT/04/12/02/01-2023 සහ 2025.03.19 දිනැති වාර්තාවෙන් ඉහත කරුණු 25 සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මේ දක්වා ගෙන ඇති ක්‍රියාමාර්ගයන් විස්තරයක් කාරක සභාවට ලබා දුන් නමුත්, එම අසම්පූර්ණ වාර්තාව පිළිගත නොහැකි බව විගණකාධිපති විසින් කාරක සභාවට දන්වන ලදී.
02.	මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ලිපි ගොනු නඩත්තු කිරීමේ හා කළමනාකරණයේ පවතින දුර්වලතා.	දෙපාර්තමේන්තුවේ වසර විස්සකට වැඩි කාලයක් තුළ පවතින ලිපිගොනු නඩත්තු කිරීමේ සහ ඒවා කළමනාකරණයේ පවතින දුර්වලතා සඳහා නිර්දේශිත ඊ - මෝටරින් පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ පවතින ප්‍රමාදය සම්බන්ධයෙන් කාරක සභාව විසින් සිදු කළ ප්‍රශ්න කිරිමේදී: • ඊ-මෝටරින් පද්ධතිය 2018 වසරේ සිට ක්‍රියාත්මක කිරීමට සැලසුම් කර තිබූ බවත්; • අදාළ සේවා සැපයුම් ආයතනයට ක්‍රියාත්මක වීම සඳහා වර්ග අඩි 10,000 ක ඉඩකඩ ප්‍රමාණයක් සැපයීමට තිබූ ගැටළුව නිසා එකී කටයුත්ත දිනෙන් දින කල්ගිය බවත්; සහ • අවසානයේදී එම කටයුත්ත සඳහා ඉඩකඩ සොයා ගනු ලැබුවද, මේ වන විට සේවා සැපයුම් ආයතනය සමඟ මිල ගණන් සම්බන්ධ ගැටලු මතුවී ඇති බැවින් එම වැඩිකළ මිල ගණන් සඳහා අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමතය ලබාගත යුතු බවත්; මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි විසින් කාරක

		සභාවට දන්වා සිටින ලදී. එබැවින්, එකී විද්‍යුත් ගොනු නඩත්තු කිරීමේ පද්ධතිය නොපමාව මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව තුළ ක්‍රියාත්මක කළ යුතු බවට කාරක සභාව විසින් ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍ර.ග.නි සහ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි. ට නිර්දේශ කරන ලදී. ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍ර.ග.නි ගේ අංක MT/04/12/02/01-2023 සහ 2025.03.19 දිනැති වාර්තාවෙන් මෙම ව්‍යාපෘති ගිවිසුම මේ දක්වා වලංගුව පැවතියද, ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම මේ දක්වා තීරණය කර නොමැති බැවින් සහ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ නිශ්චිත දිනයක් නොමැති බව කාරක සභාවට දන්වා ඇත.
03.	විගණකාධිපතිතුමා විසින් 2023.09.12 දින ඉදිරිපත් කළ විශේෂ විගණන වාර්තාවෙහි අඩංගු කරුණු පිළිබඳව දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගෙන ඇති ක්‍රියා මාර්ගයන් සහ එහි සඳහන් කරුණු සඳහා වගකිවයුතු නිලධාරින්ට විරුද්ධව ගෙන ඇති විනය ක්‍රියා මාර්ගයන් ඇතුළු වර්තමාන තත්ත්වය.	මෙම කරුණ සම්බන්ධයෙන්: • ඉදිරි කටයුතු සිදු කිරීමට දෙපාර්තමේන්තු විමර්ශන කමිටුවක් 2023 වර්ෂයේදී පත් කළ බවත්; • එම කමිටුවේ නිලධාරින් ස්ථාන මාරුවීම් ලබා දෙපාර්තමේන්තුවෙන් බැහැර ගිය බැවින්, 2024 අගෝස්තු මාසයේ නව කමිටුවක් පත් කර ඇති බවත්; • විමර්ශන කමිටුවේ නිර්දේශ මත එකී වාර්තාවෙහි සඳහන් වූ වාහන 281 ම මේ වන විට අසාධු ලේඛනගත කර ආදායම් බලපත්‍ර ලබා ගැනීම තහනම් කර ඇති බවත්; • විශේෂ විගණන වාර්තාවෙහි සඳහන් කරුණු පළාත් සභාවන්හි දත්ත ඇතුළත් කිරිමේදී පද්ධති දෙකෙහි

		තොරතුරු නොගැලපීම් මත සිදුවී ඇති බවට විශ්වාස කරන බැවින්, අදාළ තොරතුරු පළාත් මෝටර් රථ කොමසාරිස්වරුන්ගේ දත්ත පද්ධති සමඟ සංසන්දනය කිරීමෙන් එම පරස්පරතා අනාවරණය කර ගනිමින් පවතින බවත්; • එවැනි කිසියම් පරස්පරතාවයක් අනාවරණය වූ අවස්ථාවලදී එකී වාහන සඳහා මුල් ගොනු ලබා ගැනීමට උත්සාහ කරනු ලබන බවත් සහ භෞතික පරීක්ෂණ සිදු කරන බවත්; සහ • කෙසේ වුවද මේ දක්වා කිසිදු නිලධාරීයෙකුගෙන් ප්‍රකාශ සටහන් කර ගැනීමක් සිදු කර නොමැති බවත්; මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි සහ විමර්ශන කමිටුවේ වර්ථමාන සභාපතිවරයා විසින් කාරක සභාවට දන්වා සිටින ලදී. • මෙම විගණන වාර්තාවෙහි වාහන 281 ක් සම්බන්ධයෙන් සිදුවූ අක්‍රමිකතා පිළිබඳව කරුණු දක්වා ඇති බැවින් එම අක්‍රමිකතා සියල්ල දත්ත ඇතුළත් කිරීමේ දෝෂ ලෙස සිදු කරනු ලබන ප්‍රකාශය සත්‍ය ලෙස පිළිගැනීමේ හැකියාවක් නොමැති බවත් සහ එකී අක්‍රමිකතා සඳහා වගකිව යුතු දත්ත ඇතුළත් කළ නිලධාරින්ගේ මුරපද පවා පැහැදිලිව විගණන විමසුමෙහි දක්වා තිබියදී දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මේ දක්වා කිසිදු අදාළ නිලධාරීයෙකුගෙන් ප්‍රකාශ සටහන් කර නොගෙන විගණන වාර්තාවෙහි

		සඳහන් කරුණු නැවත සමාලෝචනය කිරීම අනවශ්‍ය කාලය විනාශ කිරීමක් බවත් අවධාරණය කළ කාරක සභාව, මේ කරුණ පිළිබඳව මෙතෙක් අනාවරණය කර ගත් තොරතුරු හා එලෙස අනාවරණය කරගත් තොරතුරු මත අදාළ වගකිවයුතු පාර්ශවයන් සම්බන්ධයෙන් ගෙන ඇති විනය ක්‍රියාමාර්ග දැක්වෙන වාර්තාවක් මීළඟ කාරක සභාව වෙත ඉදිරිපත් කරන ලෙසටත්; • මෙම විශේෂ විගණන වර්තාව මගින් පෙන්වා දී ඇති කරුණු සම්බන්ධයෙන් විමර්ශන කටයුතු සිදුකර වාර්තා කිරීම ප්‍රමාද කිරීම සම්බන්ධයෙන් මීට පෙර පත්කර සිටි විමර්ශන කමිටුවේ නිලධාරීන්ද වගකිවයුතු හෙයින් ඔවුන්වද මීලඟ කාරක සභාව හමුවට කැදවන ලෙසටත්; සහ • මෙම විමර්ශනය සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු දන්නා වෙනත් නිලධාරීන් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්මේන්තුව තුළ සිටී නම්, එකී නිලධාරීන් ද මීළඟ කාරක සභා රැස්වීම හමුවට කැඳවාගෙන එන ලෙසටත්; කාරක සභාව විසින් මෝටර් රථ දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි වෙත නිර්දේශ නිකුත් කරන ලදී.

ඇමුණුම IV

2025 මාර්තු 21 වැනි දින සිදු කළ විමර්ශනයේදී හඳුනාගත් ගැටළු, නිරීක්ෂණ, නිර්දේශ/ නියෝග

<table>
<tr><td colspan="3">මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව

(විගණකාධිපතිවරයාගේ 2020, 2021, 2022 සහ 2023 වර්ෂයේ විගණන වාර්තා විමර්ශනය සහ වර්තමාන කාර්යය සාධනය පිළිබඳ විමර්ශනය)

විමර්ශනය කරන ලද දිනය - 2025 මාර්තු 21</td></tr>
<tr><td colspan="3">කැඳවන ලද ආයතන -
❖ ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය
❖ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව</td></tr>
<tr><td colspan="2">සාකච්ඡා කරන ලද ප්‍රධාන කරුණු</td><td>▪ ප්‍රධාන ගණන් දීමේ නිලධාරී (ප්‍ර.ග.නි.)/ ගණන් දීමේ නිලධාරීගේ (ග.නි.) කරුණු පැහැදිලි කිරීම්,
▪ කාරක සභාවේ නිරීක්ෂණ/ නිර්දේශ/ නියෝග</td></tr>
<tr><td>01.</td><td>විගණන විමසුම් මගින් 2014 වසරේදී ආයතනයට ඉදිරිපත් කළ, එහෙත් 2019 වසර දක්වා පිළිතුරු නොලැබුනු “ආගමික ස්ථාන සඳහා ලබා දුන් බලපත්‍ර මත ආනයනය කළ වාහන 158 ක බලපත්‍ර ලාභීන්ගේ නම හෝ බලපත්‍රයට අදාළ පැවරුම් කොන්දේසි හෝ වෙනස් කරමින් වාහන ලියාපදිංචි කර තිබීම හා වාහන 120 ක නිෂ්පාදිත වර්ෂය ද වෙනස් කර ලියාපදිංචි කිරීම” යන කරුණද ඇතුළත් වූ විගණකාධිපතිගේ පූර්ව නිර්දේශ 25ක් අඩංගු කරුණු, 2019.10.23 දින</td><td>මෙහිදී කරුණු දැක්වූ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ වර්ථමාන ග.නි විසින්, 2014 වසරේදී රාජ්‍ය සේවා කොමිෂන් සභාව සහ දෙපාර්තමේන්තුව විසින් පවත්වන ලද විධිමත් විනය පරීක්ෂණ දෙකක දී චූදිත නිලධාරීන්ට එරෙහිව චෝදනා ගොනු කිරීමට අවශ්‍ය ලිපිගොනු හා තොරතුරු නොවූයෙන් එම නිලධාරීන් දෙදෙනාම විනය පරීක්ෂණවලින් නිදොස් කොට නිදහස් කළ බවත්, මෙම පරීක්ෂණ කටයුතු මෙහෙයවීමට ඇති ප්‍රබලම බාධකය එම කාලයට අදාළ ලිපිගොනු හා තොරතුරු සොයා ගැනීමේ අපහසුව බවත් කාරක සභාවට දන්වන ලදී.

එහිදී කරුණු දැක්වූ 2020 මාර්තු සිට 2022 අගෝස්තු දක්වා මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ හිටපු ග.නි විසින් තම සේවා කාලය තුළදී, මෙම කරුණු 25 සම්බන්ධයෙන් තොරතුරු අනාවරණය කර</td></tr>
</table>

	පැවති රජයේ ගිණුම් කාරක සභාවේදී ද විමර්ශනය කර එකී කාරක සභාව විසින් ලබා දුන් නිර්දේශයන් සම්බන්ධයෙන් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව මේ දක්වා සාධනීයව කටයුතු නොකිරීම.	ගැනීමට අවශ්‍ය වූ ගිපිගොනු 118 ක්, ඒවා තැන්පත් කර තිබූ කන්ටේනර් 12 ක් තුළින් සොයා ගත් බවත්, සොයා ගත් කරුණු පාදක කර ගනිමින් වැඩිදුර පරීක්ෂණ කටයුතු සිදු කරන ලෙස මූල්‍ය අපරාධ පරීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවේ (FCID) පරිගණක ව්‍යවහාරික අංශයට සහ අපරාධ පරීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවට වෙන් වෙන්ව පැමිණිලි දෙකක් සිදු කළ බවත් සහ දෙපාර්තමේන්තුවේ දත්ත පද්ධතියේ පවතින දුර්වලතා හඳුනා ගෙන පද්ධතියේ වැඩිදුර ආරක්ෂාව සඳහා ද්විත්ව මුරපද (Dual Password) ආරක්ෂණ ක්‍රමවේදයක් හඳුන්වා දුන් බවත් කාරක සභාවට දන්වන ලදී. දෙපාර්තමේන්තුවේ මීට පෙර සිටි කොමසාරිස් ජනරාල්වරයෙකු විසින් යම් සාධනීය ක්‍රියාමාර්ගයන් ගෙන තිබියදී ඒවා ඉන් ඉදිරියට තවදුරටත් ක්‍රියාත්මක නොකර, ඒ පිළිබඳව කාරක සභාවට කිසිදු දැනුවත් කිරීමක්ද සිදු නොකර, 2014 වසරේ පැවැත්වූ විනය පරීක්ෂණයක කරුණු ඉදිරිපත් කරමින් කාරක සභාව නොමඟ යැවීම, මෙම කරුණු 25 සම්බන්ධයෙන් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුව විසින් මේ තාක් සිදු කර ඇති විමර්ශන පිළිබඳව කිසිසේත්ම සෑහීමකට පත් වීමට නොහැකි වීම සහ ලිපිගොනු අස්ථානගත වීම හෝ තොරතුරු සොයා ගැනීමට නොහැකි වීම මත වංචනික නිලධාරීන්ට එරෙහිව ඉතා දිර්ඝ කාලයක් තුළ දෙපාර්තමේන්තුමය විනය ක්‍රියාමාර්ග නොගැනීම හෝ නිලධාරීන් විනය පරීක්ෂණ වලින් නිදහස් කිරීම අවධාරණය කළ කාරක සභාව: • විශ්‍රාමික විනිසුරුවරුන්, විගණකාධිපති දෙපාර්මේන්තුවේ නියෝජ්‍ය විගණකාධිපති මට්ටමේ විශ්‍රාමික නිලධාරීන් හා/ හෝ විශ්‍රාමික රාජ්‍ය නිලධාරීන් ඇතුළත්, තිදෙනකුගෙන් හෝ

		පස් දෙනකුගෙන් සමන්විත ස්වාධීන විශේෂ විමර්ශන කමිටුවක් පත් කර මේ සම්බන්ධයෙන් පූර්ණ පරීක්ෂණයක් සිදු කරන ලෙසත්; සහ • එකී විමර්ශන කමිටුවේ නිර්දේශ අනුව අදාළ චූදිත නිලධාරින්ට විරුද්ධව අවශ්‍ය මූලික නිර්දේශ, චෝදනා පත්‍ර සහිතව ඉදිරිපත් කර අදාළ විනය ක්‍රියාමාර්ගයන් ගන්නා ලෙසත්; ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යංශයේ ප්‍ර.ග.නි.ට සහ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි.ට ත්, මේ සම්බන්ධයෙන් 2020 වසරේදී සිදු කරනු ලැබූ දෙපාර්තමේන්තු විමර්ශනයේදී එවකට සිටි ග.නි. විසින් අපරාධ පරීක්ෂණ දෙපාර්තමේන්තුවට ඉදිරිපත් කරනු ලැබූ ලිපිගොණු 118ට අදාළව විමර්ශන වාර්තාවක් ලබා ගෙන එම විමශනයේ ප්‍රගතිය පිළිබඳව කාරක සභාවට වාර්තා කරන ලෙසත් මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි.ට ත් නිර්දේශ කරන ලදී.
02.	විගණකාධිපතිවරයාගේ 2023.09.12 දිනැති විශේෂ විගණන වාර්තාවෙහි අඩංගු කරුණු සම්බන්ධයෙන් වගකිවයුතු නිලධාරින්ට විරුද්ධව දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ගෙන ඇති විනය ක්‍රියා මාර්ගයන්හි ප්‍රගතිය.	මෙම විශේෂ විගණන වාර්තාවෙහි අඩංගු කරුණු සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කිරීමට පත් කළ විමර්ශන කමිටුවෙන් මේ දක්වා කිසිදු සාර්ථක විමර්ශනයක් සිදු වී නොමැති බව සහ මේ දක්වා කිසිදු නිලධාරියෙකුගෙන් ප්‍රකාශ සටහන් කර ගෙන නොමැති බව නිරීක්ෂණය කළ කාරක සභාව: • මේ සම්බන්ධයෙන් වන විමර්ශන කටයුතු ද ඉහත සඳහන් කළ විශ්‍රාමික විනිසුරුවරුන් සහ ස්වාධීන නිලධාරීන් ගෙන් සමන්විත විශේෂ විමර්ශන කමිටුවටම පවරන ලෙස මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි.ට ත්; • මෙම කටයුත්ත සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව

		තුළ පත් කළ විමර්ශන කමිටුවට අවස්ථා දෙකකදී පත් කරන ලද නිලධාරීන් විසින් ආයතන සංග්‍රහයේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව කමිටුවේ කාර්යභාරය ඉටු නොකිරීමට අදාලව එම නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණයක් සිදු කර සති තුනක් ඇතුළත කාරක සභාවට වාර්තා කරන ලෙස ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යංශයේ ප්‍ර.ග.නි.ට ත් නිර්දේශ කරන ලදී.
03.	අමප/16/1307/709/061 හා 2016 සැප්තැම්බර් 07 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය අනුව නීත්‍යානුකූල රේගු ක්‍රියාවලියකින් තොරව ආනයනය කරන ලද යතුරු පැදි, ඒවායේ ඉන්ධන ධාරිතාවය පදනම් කර ගනිමින් අධිභාරයක් අය කිරීමකට යටත්ව ලියාපදිංචි කිරීමේදී සිදුව ඇති අක්‍රමිකතා.	මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරීන් විසින් මෙම අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය උල්ලංඝනය කරමින් අඩු අධිභාර ගාස්තුවක් අය කිරීමෙන් යතුරුපැදි 298 ක් ලියාපදිංචි කර ඇති බවත්, ඊට අමතරව අදාල කාල සීමාවද ඉක්ම ගිය පසු යතුරුපැදි 3088 ක් අනුමතියකින් තොරව ලියාපදිංචි කර ඇති බවත්, මෙම කටයුත්ත හා සම්බන්ධ බවට සැක කරන නිලධාරීන් 15 දෙනෙකු මේ වන විට දෙපාර්තමේන්තු විමර්ශන වලින් හඳුනාගෙන ඇති බවත්, නිරීක්ෂණය කළ කාරක සභාව:- • දැනටමත් නිලධාරීන් 15 දෙනෙකු හඳුනාගෙන ඇති මෙම විමර්ශනය අනෙකුත් විමර්ශන හා සම්බන්ධ කර ගැනීමකින් තොරව ස්වාධීනව පවත්වා, ඒ සම්බන්ධයෙන් වාර්තාවක් මාසයක් තුළදී කාරක සභාවට ලබා දෙන ලෙස මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි.ට නිර්දේශ කරන ලදී.
04.	2020, 2021, 2022 සහ 2023 මූල්‍ය වර්ෂයන්හි විගණකාධිපති වාර්තාවල ඇතුළත් කරුණු හා වර්තමාන කාර්යසාධනය සමාලෝචනය.	දෙපාර්තමේන්තුව සම්බන්ධයෙන් නිකුත් කළ 2020, 2021, 2022 හා 2023 වර්ෂවල විගණකාධිපති වාර්තාවන්හි ඇතුළත් කරුණු 18ක් සහ 8ක් පිළිවෙලින් සලකා බැලූ කාරක සභාව, එහි සඳහන් බොහෝ කරුණු තුළින් විශාල මූල්‍ය වංචා හා දූෂණ සිදු වී ඇති බව නිගමනය කළ බැවින්: • එකී වංචා හා දූෂණ සඳහා වගකිවයුතු

		නිලධාරීන් සම්බන්ධයෙන් අනිවාර්යයෙන්ම විනය ක්‍රියා මාර්ග ආයතනය තුළින් ගත යුතු බැවින් ඒ සඳහා සුදුසු විනය කමිටු පත්කර විනය ක්‍රියාමාර්ග ගන්නා ලෙස සහ එම විනය ක්‍රියා මාර්ගයන්හි ප්‍රගතිය කාරක සභාවට මාසිකව වාර්තා කරන ලෙස ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍ර.ග.නි.ට සහ මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි.ට ත්; • මෙම ආයතනය මාසිකව කාරක සභාව ඉදිරියට කැඳවා ආයතනයේ මෙන්ම විනය ක්‍රියාමාර්ගයන්හි ප්‍රගතිය පරීක්ෂා කළ යුතු බවට සහ මේ සම්බන්ධයෙන් සිදුවී ඇති අපරාධමය කාරණා සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුව හරහා අදාළ නීතිය බලාත්මක කරන ආයතන දැනුවත් කර නීතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කළ යුතු බවට කාරක සභාවේ ලේකම්තුමියටත් නිර්දේශ කරන ලදී;
05.	ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී සිදුව ඇති අක්‍රමිකතා.	ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීමේදී මෝටර්රථ වාහන පනතට අනුකූල නොවන නෛතික පදනමකින් තොර ක්‍රියාවන් සිදු වී ඇති බව නිරීක්ෂණය කළ කාරක සභාව: • ජාත්‍යන්තර රියදුරු අවසර පත්‍ර නිකුත් කිරීම හා සම්බන්ධිත කරුණට අදාළව වෙනම පරීක්ෂණයක් පවත්වා මාසයක් ඇතුළත වාර්තාවක් කාරක සභාවට ඉදිරිපත් කරන ලෙස මෝටර් රථ ප්‍රවාහන දෙපාර්තමේන්තුවේ ග.නි.ට නිර්දේශ කරන ලදී.
06.	කාරක සභාවේ පොදු නිර්දේශ.	• දෙපාර්තමේන්තුව තුළ සිදුවී ඇති වංචා, දූෂණ හා අක්‍රමිකතා සම්බන්ධයෙන් අදාළ විමර්ශන සිදු කර වැරදිකරුවන්ට රාජ්‍ය ආයතනයන්හි පවතින විනය කාර්ය පටිපාටිය තුළ දඬුවම් පැනවීම අනිවාර්ය

		වන බව සහ ඒ සඳහා විනය බලධාරයා විසින් විනය පරීක්ෂණ සිදු කිරීම අනිවාර්ය වන බව; • සියලු දෙපාර්තමේන්තු පරීක්ෂණ සඳහා ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ ප්‍ර.ග.නි. ගේ සාධනීය මැදහත්වීමක් සහ අධීක්ෂණයක් තිබිය යුතු බව; • විනය ක්‍රියා මාර්ගයන් වලින් අනාවරණය වන අපරාධමය වැරදි සම්බන්ධයෙන් රටේ පවතින නීතියට අනුව අධිකරණ ක්‍රියාදාමයක් හරහා දඬුවම් පැමිණවීම කළ යුතු බවත්, • විගණන වාර්තා වලින් අනාවරණය කර ඇති හා කාරක සභාව ඉදිරියේ හෙළිදරව් වන අපරාධමය වැරදි සම්බන්ධයෙන් පාර්ලිමේන්තුවේ යෝජනා සම්මතයක් මඟින් අදාළ වාර්තා නීතිපති වෙත යොමු කර නීතිය බලාත්මක කිරීමේ ආයතන මඟින් වරදකරුවන්ට දඬුවම් පැමිණවීම සිදු කළ යුතු බව.