

இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் செயற்பாட்டு  
நடவடிக்கைகள் மற்றும் வளங்கள் பயன்பாடு தொடர்பான  
செயலாற்றல் கணக்காய்வு



செயலாற்றல் கணக்காய்வுப் பிரிவு



கணக்காய்வாளர் தலைமை அபிபதி திணைக்களம்



## உள்ளடக்கம்

1.	நிறைவேற்றுப் பொழிப்பு	1-2
2.	பின்னணி	2
2.1	அறிமுகம்	2
2.2	கணக்காய்விற்கான அதிகாரஎல்லை	4
2.3	கணக்காய்வின் நோக்கம்	4
2.4	விடயப் பரப்பு	4
3	விரிவான கணக்காய்வு கண்டுபிடிப்புக்களும் பரிந்துரைகள்	5
3.1	பேருந்துகள் ஓட்டத்தின் செயலாற்றல்	5-9
3.2	சபையின் பேருந்துகள் ஓட்டத்தின் போது தனியார் பேருந்துகளினால் ஏற்படுத்தப்படும் தாக்கங்கள்	9-11
3.3	பயணிகள் பேருந்துகளின் ஓட்டத்தின் செயலாற்றல்	11-15
3.4	பேருந்துகளின் பராமரிப்பு நடவடிக்கைகள்	15-19
3.5	எரிபொருள் கிரய முகாமைத்துவம்	20-23
3.6	சபையின் பிராந்திய வேலைத்தளங்களின் செயலாற்றல்	23-27
3.7	ஏனைய வருமானம் மற்றும் பொது விடயங்கள்	27-34
3.8	வெவ்வேறு செயற்திட்டங்கள்	34-39
3.9	சபையின் பேருந்துகளுக்காக புகை பரிசோதனை சான்றிதழ் வழங்கல்	39-40
3.10	சபைக்குச் சொந்தமான காணிகள், கட்டிடங்கள் மற்றும் ஏனைய ஆதனங்கள்	40-44
3.11	ஊழியர் முகாமைத்துவம்	45-50
4.	முடிவுரை	51

## 1 நிறைவேற்று பொழிப்பு

1958 ஆம் ஆண்டில் இலங்கை போக்குவரத்து சபை ஆரம்பிக்கப்பட்டதன் பின்னர் காலத்திற்கு காலம் பல்வேறுபட்ட நோக்கங்களுக்கு மேற்கொள்ளப்பட்ட கட்டமைப்பு ரீதியான பல மாற்றங்களின் பின்னர் பொதுமக்களுக்கு ஆக்கபூர்வமான போக்குவரத்து சேவையொன்றை ஏற்படுத்தும் நோக்கில் 2005 ஆம் ஆண்டின் போது இலங்கை போக்குவரத்து சபை தாபிக்கப்பட்டது. 2012 ஆம் ஆண்டின் ஆரம்பத்தில் ஸ்ரீலங்கமவிற்குச் சொந்தமான பேருந்து அணி 7900 ஆக இருந்த போதிலும் இதில் உள்ளவாராக ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 4400 ஆக அதாவது 56 சதவீதமாக இருந்தது. 2011 ஆம் ஆண்டில் நுழைவுச்சீட்டு வருமானம் ரூபா 15,176 மில்லியன் அளவிலாக இருந்ததுடன் அவ்வாண்டின் போது திறைசேரியிடமிருந்து கிடைத்த ரூபா 2,308 மில்லியனான நிதியத்தைக் கருத்திற் கொள்ளப்பட்டதன் பின்னரும் ஆண்டின் நட்டம் ரூபா 5,614 மில்லியன் என அறிக்கையிடப்பட்டிருந்தது.

சபை தொடர்பில் மேற்கொள்ளப்பட்ட இச்செயலாற்றல் கணக்காய்வின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்ட ஓட்டத் தேவைப்பாடுகளை நிறைவேற்றுவதற்கு போதுமான பேருந்து அணியொன்று இல்லாமையும், உள்ளவாராக ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்ட பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை ஸ்ரீலங்கம பேருந்து அணியிலிருந்து 55 சதவீதம் முதல் 60 சதவீதத்திற்கு இடைக்கப்பட்டிருந்ததுடன், பேருந்துகள் முறைப்படி பராமரிக்கப்படாமை, தனியார் பேருந்துகள் ஓட்டத்தின் மூலம் சபை எதிர் நோக்கியுள்ள சவால்கள் பிராந்திய வேளைத் தளங்களின் பலவீனமான செயலாற்றல், முறையாக எரிபொருள் முகாமைத்துவம் செய்யப்படாமை, சிக்கனமற்ற பேருந்துகளை நல்லநிலைமைக்கு கொண்டு வராமல் நிறுத்திய நிலையில் வைத்திருந்து பழுதடைந்த வண்டிகளாக பகிரங்க ஏலத்தில் விற்பனை செய்தல், சபைக்கு உதிரிப் பாகங்களை கொள்வனவு செய்யும் போது அரசு பெறுகை வழிகாட்டல் கோவையின ஏற்பாடுகளுக்கு முரணாக நடவடிக்கை எடுத்தல், சபைக்கு வருமானம் உழைக்கக் கூடிய மாற்று மூலங்கள் தொடர்பாக முறையான கவனத்தை செலுத்தாமை, சுற்றாடல் விடயங்கள் தொடர்பாக கருத்திற் கொள்ளாமை சபைக்குரிய காணி, கட்டிடங்கள் மற்றும் ஆதனங்கள் என்பவற்றின் உரித்து தொடர்பாக சிக்கலான சந்தர்ப்பங்கள் காணப்பட்டமை, அவற்றை முறையற்ற பயன்பாடுகளுக்கு இடமளித்தல் போன்ற அவதானிப்புகளுக்கு மேலதிகமாக சபைக்கு பதவியணியினர் ஒன்று காணப்படாமை மற்றும் ஆட்சேர்ப்பு பதவி உயர்வு மற்றும் இடமாற்றம் போன்றவற்றிற்காக முறையான வழிகாட்டிகள் காணப்படாமை உரிய காலத்தில் சம்பளம் கொடுப்பனவு செய்யப்படாமை, ஊழியர் சேமலாப நிதியத்திற்கும் ஏனைய சட்டரீதியான அறவீடுகளை காலரீதியாக செலுத்தப்படாமை, ஊழியர் மணிக்கொடை கொடுப்பனவு தாமதமாக செலுத்துதல் மற்றும் அதற்காக பாரிய தொகையொன்று மிகைக்கட்டணமாக செலுத்துதல் போன்ற விடயங்கள் சபையின் செயலாற்றல் மட்டத்தை குறைவடைவதற்கு தாக்கமளித்திருந்தன. மேலும் சபையின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளுக்காக தேவையான செயற்பாட்டு செலவீனத்திற்காக

போதியளவு கட்டுநிதி சபையின் டிபோக்களில் இல்லாமை மற்றும் அதற்காக திறைசேரியின் நிதி ஏற்பாடு அடிக்கடி தேவைப்படல் இங்கு தெளிவாக அவதானிக்கப்பட்ட விடயமொன்றாகும்.

செயற்பாட்டு வினைத்திறனின்மை, உதிரிப்பாகங்களின் கொள்வனவில் குறைபாடுகள் மற்றும் விஷேடமாக எரிபொருளுக்காக பாரியளவு செலவினமொன்று நாளாந்த வருமானத்தில் செலவிடுவதற்கு நேர்ந்தமை தவிர பேருந்து அணியை மேம்படுத்தி முறையான ஊழியர்களை முகாமைப்படுத்துவத்தின் மூலம் இந்த வினைத்திறனின்மையை குறைத்துக் கொள்வது தொடர்பில் சபையின் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும்.

## 2. பின்னணி

### 2.1 அறிமுகம்

தனியாக பேருந்து கம்பனிகளால் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்ட பேருந்துகளை மக்கள் பயன்படுத்தியதால் இலங்கை போக்குவரத்து சபை 1958 ஆண்டு 01 ஆந் திகதி முதல் ஆரம்பிக்கப்பட்டதுடன் பின்னர் பிராந்திய மற்றும் மாகாண பயணிகள் போக்குவரத்து தேவைப்பாட்டை வினைத்திறனாகவும் செயற்திறனாகவும் நிறைவேற்றும் நோக்கில் 10 பிராந்திய இலங்கை போக்குவரத்து சபைகள் தாபிக்கப்பட்டு 1978 ஆம் ஆண்டில் பண்முகப்படுத்தப்பட்டன.

சபையினால் தொடர்ச்சியாக நட்டம் அடையும் நிலையையொன்றிலும் அதிகரிக்கும் பயணிகள் கேள்வியை நிறைவேற்றுவதற்கு முடியாததன் பேரில் தனியார் மயப்படுத்தல் மூலம் அரச துறை மீளமைக்கும் வேலைத்திட்டத்தின் கீழ் 1987 இன் 23 ஆம் இலக்க அரச கூட்டுத்தாபனங்கள் மற்றும் அரசிற்கு சொந்தமான வியாபாரங்களை பொதுக் கம்பனியாக மாற்றும் அதிகாரச்சட்டத்தின் பிரகாரம் 93 டிபோக்கள் வரையறுக்கப்பட்ட கம்பனிகளாக மாற்றுவதன் மூலம் தனியார் மயப்படுத்தப்பட்டன. எனினும் மக்கள் மயப்படுத்தல் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட பெறுபேற்றை அடைந்து கொள்வதற்கு தவறியமையால் 1991 இன் 37 ஆம் இலக்க தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு சட்டம் திருத்தம் செய்யப்பட்டு மேற்குறித்த டிபோக்கள் ஒன்றினைக்கப்பட்ட தொகுதி பஸ் கம்பனிகளாக தாபிக்கப்பட்டன. பல்வேறு வினைத்திறனின்மை மற்றும் ஏனைய வெளிவாரி சிக்கல்களில் தாக்கம் காரணமாக பேருந்து கம்பனிகளும் வெற்றியளிக்காமையால் 2005 இன் 27 ஆம் இலக்க இலங்கை போக்குவரத்து சபை சட்டத்தின் 07 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் மற்றும் 1415/15 மற்றும் 2005 ஒக்தோபர் 19 ஆம் திகதிய விஷேட வர்த்தமானிப் பத்திரத்தில் வெளியிடப்பட்ட அறிவித்தல் மூலம் மீண்டும் இலங்கை போக்குவரத்து சபை தாபிக்கப்பட்டது.

## இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் நோக்கங்களும், இலக்குகளும்

(அ) 12 பிராந்திய அலுவலகங்கள் மூலம் டிபோகளிற்காக ஆலோசனை வழங்குவதும் தலைமை அலுவலகம் மற்றும் தொடர்புபடுத்தல் மூலம் தரமான மற்றும் செயற்திறனான ஆக்கபூர்வமான பேருந்து சேவையொன்றை வழங்கும் பொருட்டு நடவடிக்கைகளை மேம்படுத்துதல்

(ஆ) பாடசாலை செல்லும் பிள்ளைகளுக்காக திருப்திகரமான பேருந்து சேவையொன்றை வழங்குதல்

(இ) நிதிசார்ந்த நலன்கள் இல்லாமை காரணமாக தனியார் பேருந்து இயக்குனர்களால் கைவிடப்பட்டுள்ள வருமானம் கிடைக்காத வீதிகளில் பேருந்து சேவைகளை நடாத்துதல்.

(ஈ) கோட்டை மத்திய பேருந்து தரிப்பிடத்திலிருந்து தூர பிரதேசங்களுக்கு தூரபோக்குவரத்து வசதிகளை வழங்குதல்.

(உ) அரசு மற்றும் தனியார் துறையின் போக்குவரத்து முகவர் நிறுவனங்களுடன் தொடர்பு ஏற்படுத்துதல்.

(ஊ) விழாக்கள், விஷேட சந்தர்ப்பங்கள், பாராளுமன்றம், மாகாண சபை தேர்தல்கள் போன்ற சந்தர்ப்பங்களில் பேருந்து சேவைகளை தொடர்புபடுத்துதல்.

(எ) தபால் மற்றும் செய்தித்தாள்களை போக்குவரத்து செய்தல்.

(ஏ) பேருந்து ஓட்டம் தொடர்பாக தொகுதி பேருந்து கம்பனி, பொது திறைசேரி, தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு, மாகாண சபைகள் உரிய அமைச்சுகள் மற்றும் ஏனைய உரிய முகவர் நிறுவனங்களுடன் தொடர்பினை ஏற்படுத்துதல்.

(ஐ) சபையின் சாரதி பயிற்சி பாடசாலைகளிலிருந்து நன்றாக பயிற்சி பெற்ற ஒழுக்கமுடைய சாரதிகளை வழங்குதல்.

(ஓ) சாரதிகள், நடாத்துனர்கள், இயந்திர சிற்பிகள் மற்றும் மேற்பார்வை பதவியணியினர் ஆகியோருக்காக கருத்தரங்குகள் செயலமர்வுகளை நடாத்துதல்.

(ஔ) பிராந்திய வேளைத் தளங்களிலிருந்து உற்பத்தி செய்யப்படும் தொகுதிகள் / உப தொகுதிகள் என்பவற்றை டிபோக்களுக்கு வழங்குதல்.

(ஐ) கவரக்கூடிய சிறிய, குறைந்த விலை விபரங்களுக்கு வயது வந்தோர் மற்றும் மாணவர்களுக்காக தவணைப் பிரயாணப் பயணச்சீட்டுகள் வழங்குதல்.

(க்) மாகாண வேலைத்தளங்களுக்காக மிகவும் முக்கியமான உதிரிப்பாகங்களை வழங்குவதற்காக நாரஹேன்பிட்டி சபையின் பிரதான அலுவலகத்தில் வழியில் களஞ்சியமொன்றை பேணிச் செய்யல்.

(கா) டிபோக்களில் பேருந்து நட்டம் தொடர்பாக பாதுகாப்பு புலனாய்வு அவசர சுற்றி வளைப்புக்கள் பரிசோதனை போன்றவற்றை நடாத்துதல்.

மேற்படி நோக்கங்களை நிறைவேற்றுவதற்காக செயற்படுத்தப்படும் இச்சபை 104 பிரதான டிபோக்களையும் 16 உப டிபோக்களையும் தலைமை அலுவலகம் உட்பட 12 பிராந்திய அலுவலகங்களையும் 11 பிராந்திய வேலைத்தளங்களையும் 07 சாரதி பயிற்சி பாடசாலைகளையும் 06 சுற்றுலா விடுதிகளையும் 02 ஓய்வூதிய மண்டபங்களையும் உள்ளடக்கிய பல்வேறுபட்ட பிரிவுகளைக் கொண்டிருந்தன.

## 2.2 கணக்காய்விற்கான அதிகார எல்லை

இலங்கை சோசலிச ஜனநாயகக் குடியரசின் அரசியலமைப்பின் 154(6) அல்லது உறுப்புரையில் காணப்படும் ஏற்பாடுகளுக்கு அமைய எனது பணிப்பின் கீழ் செயலாற்றல் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது.

## 2.3 கணக்காய்வின் நோக்கம்

இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளினதும் சபையின் வளப்பயன்பாட்டின் செயலாற்றலை மதிப்பீடு செய்வதே இக்கணக்காய்வின் நோக்கமாகும்.

## 2.4 கணக்காய்வு விடயப்பரப்பு

செயற்பாடொன்றிற்காக பெற்றுக்கொள்ளக் கூடிய காலம் மற்றும் மனித வளங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு செயலாற்றல் கணக்காய்வு தெரிவுப் பரிசோதனையின் படி மேற்கொள்ளப்பட்டது. சபையினால் கூடுதலான பஸ் வண்டிகளை செயற்பாட்டில் ஈடுபடுத்தும் மேல் மாகாணத்தினுள் 25 டிப்போக்களில் 7 உம் மத்திய, சப்ரகமுவ மற்றும் வடமேல் மாகாணங்களில் முறையே 15, 12, 15 எண்ணிக்கையில் ஒரு டிப்போ வீதம், வடமத்திய மாகாணத்தில் 8 டிப்போக்களில் 2 டிப்போக்கள் வீதம் பரிசோதனை நடவடிக்கைகளுக்காக மாதிரி அடிப்படையில் தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்தன.

## 3. விரிவான கணக்காய்வு கண்டுபிடிப்புகளும் பரிந்துரைகள்

இது தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

### 3.1 பஸ் வண்டி ஓட்டத்தின் செயலாற்றல்

11 டிப்போக்கள் தொடர்பாக கணக்காய்வினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட தெரிவுக் கணக்காய்வு பரிசோதனையின் போது சபையின் பேருந்து அணியின் உள்ளவாறாக ஓட்டத்தில்

ஈடுபடுத்தக்கூடிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையின் சராசரி 59 சதவீதமாக இருந்தமை கண்டறியப்பட்டன. இவ்வாறு பேருந்து அணியை உயர் மட்டத்தில் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்த முடியாமைக்கு பொறியியல் சார்ந்ததும் ஓட்டரீதியான காரணங்களும் தாக்கமளித்திருந்தன.

### 3.1.1 பேருந்துகளின் ஓட்டத்திற்காக பொறியியல்சார்ந்த காரணங்களின் தாக்கம்

தொழிற்பாட்டு செயற்திறனை அதிகரிப்பதற்காக பேருந்துகளின் பொறியியல்சார் செயற்பாடுகள் தொடர்பாக கருத்திற்கொள்ளப்படல் வேண்டும். அதன் பிரகாரம் தெரிவுப் பரிசோதனைக்குரிய 11 டிபோக்களின் பொறியியல் சார்ந்த காரணங்கள் அடிப்படையில் செயற்பாட்டில் ஈடுபடுத்தப்படாத பேருந்துகளின் சராசரி பெறுமதி பேருந்து அணியின் 40 சதவீதமாக இருந்தது. இந்நிலைமை டிபோக்களின் நாளாந்த ஓட்டத் தேவையை நிறைவேற்றுவதற்கு தவறியிருந்தமை மற்றும் அதன் மூலம் வருமான நிலைமைகுறைவடைவதற்கு தாக்கமளித்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

இது தொடர்பான அவதானிப்புக்கள் மற்றும் குறைபாடுகள் பின்வருமாறு இருந்தன.

#### (அ) மீண்டும் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தக்கூடிய பேருந்துகளை பாதுகாப்பற்ற விதத்தில் நிறுத்தி வைத்தல்

மீண்டும் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தக்கூடிய பேருந்து பாதுகாப்பற்ற விதத்தில் நிறுத்தி வைத்திருப்பதால் அவற்றின் பயன்படு ஆயுட்காலம் குறைவதற்கு இடமிருப்பதால் சில பஸ் வண்டிகள் 15 ஆண்டு காலமாக அவ்வாறு ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டன.

#### (ஆ) சிறிய திருத்த வேலைகளுக்காக தொடர்புபடுத்தப்பட்ட பஸ் வண்டிகள்

தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட 11 டிபோக்களுக்கு தொடர்புபடுத்தப்பட்டிருந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 17 இற்கும் 45 இற்கும் இடைப்பட்ட வீச்சிலாக இருந்ததுடன் உதிரிப்பாகங்கள் குறைபாடு காரணமாக நீண்டகாலமாக ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்த முடியாமல் காணப்பட்டன. இவ்வாறு நிர்ணயிக்கப்பட்ட காலப்பகுதியில் உரிய திருத்தங்களினை மேற்கொள்ளாமையினால் அத்தகைய பேருந்துகளின் நிலைமை மோசமடைந்து இருப்பதால் அவற்றை அப்புறப்படுத்தும் நிலைமைக்கு விரைவில் உட்பட்டிருந்தன.

#### (இ) பாரிய திருத்தங்களுக்காக தொடர்புபடுத்தப்பட்ட பேருந்துகள்

மீண்டும் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தக்கூடிய பேருந்துகளை திருத்தம் செய்வதற்கு முறையான வேலைத்திட்டமொன்று காணப்படாமையினால் அவ்வாறு நீண்டகாலமாக பாதுகாப்பற்ற விதத்தில் விளைவற்றுக் காணப்பட்டன. பாரிய திருத்தங்களுக்காக தொடர்புபடுத்தப்படுகின்ற பேருந்துகளின் சில உப பாகங்களை அகற்றி வேறு பேருந்துகளுக்கு பொருத்துவதற்கு

நடவடிக்கை எடுப்பதால் திருத்தம் செய்வதற்கு அனுப்பிய பேருந்துகளை திருத்தம் செய்வதற்கு முடியாத நிலை ஏற்படும் சந்தர்ப்பங்கள் காணப்படுவதுடன் சில சந்தர்ப்பங்களில் அவற்றை கைதவிர்ப்பதற்கும் தொடர்புபடுத்தப்பட்ட சந்தர்ப்பங்கள் காணப்பட்டன. தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட 11 டிப்போக்களில் 0-45 இடைப்பட்ட வீச்சில் பேருந்துகள் 03 ஆண்டுகள் மற்றும் 05 ஆண்டுகளுக்கு இடைப்பட்ட காலப்பகுதியிலும் 1-23 இடைப்பட்ட வீச்சிலான பேருந்துகள் 05 ஆண்டுகளுக்கு மேற்பட்ட மற்றும் 10 ஆண்டு காலப்பகுதியிலும் திருத்த வேலைகளுக்காக நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தன. ஓட்டத் தேவைப்பாடுகளை நிறைவேற்றுவதற்கு போதுமான பேருந்து அணியொன்று இருக்காத போது இவ்வாறு திருத்தங்களுக்காக நீண்டகாலம் பேருந்துகளை வைத்திருப்பதால் சபையின் வருமானம் குறைவடைந்திருந்ததுடன் பயணிகளுக்கும் கருத்திற்கொள்ளக்கூடிய சேவைகளை வழங்குதல் மட்டுப்படுத்தப்பட்டிருந்தன.

### 3.1.2 பேருந்துகள் ஓட்டத்திற்காக ஓட்டரீதியான காரணங்களின் தாக்கம்

பொறியியல் சார்ந்த காரணங்களுக்கு மேலதிகமாக ஓட்டத்தில் ஈடுபடாத பேருந்துகள் தொடர்பாக கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்ட தகவல்களின் பிரகாரம் சபையின் மொத்த பேருந்துகள் ஓட்டத்தின் செயலாற்றல் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளது.

	2011	2010	2009
	-----	-----	-----
பேருந்து அணி	7,921	7,746	9,056
ஓட்டத்திற்கு பொருத்தமான நிலையில் உள்ள பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	5,335	5,478	5,172
ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படுகின்ற எண்ணிக்கை	4,413	4,495	4,530
பேருந்து அணியில் ஓட்டத்திற்கு பொருத்தமான பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	67%	71%	57%
பேருந்து அணியில் உள்ளவாறு ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படுகின்ற எண்ணிக்கை	56%	58%	50%
ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படுகின்ற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கைக்கு ஓட்டத்திற்கு பொருத்தமான பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை சதவீதமாக	83%	82%	87.1%

மூலம் சபையின் தகவல் முறைமை



இதன் பிரகாரம் ஓட்டத்திற்குப் பொருத்தமான பேருந்துகளில் உள்ளவாறாக ஓட்டத்தில் ஈடுபட்ட பேருந்துகளின் அளவு கடந்த மூன்று ஆண்டுகளில் சராசரி 84 சதவீதமாக இருந்தது. ஓட்டத்திற்கு பொருத்தமான பஸ் வண்டிகளில் வருடாந்தம் 16 சதவீத அளவு பேருந்துகள் ஓட்டம் காரணமாக ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை. விபரங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

**(அ) ஓட்டத்திற்கு ஈடுபடுத்தப்படாமையுக்கு தாக்கமளித்த காரணங்கள்**

நாளாந்தம் பேருந்துகளின் ஓட்டம் பாரியளவில் குறைவடைந்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டதுடன் சீரற்ற காலநிலை நிலைமை போன்ற விடயங்கள் தவிர பதவியணியினர் குறைபாடுகள், அவசர மாற்றங்கள், விபத்துக்கள் மற்றும் ஏனைய சேவைகளில் ஈடுபடுத்துதல் போன்ற கட்டுப்படுத்த முடியாத காரணங்களாக இருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டன.

**(ஆ) தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட டிப்போக்களின் அவதானிப்புக்கள்**

i. மொறட்டுவ டிப்போவில் மேற்கொள்ளப்பட்ட தெரிவுப் பரிசோதனையின் பிரகாரம் 2012 மே 01 ஆந் திகதி முதல் 2012 மே 15 ஆந் திகதி வரை சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்களின் பற்றாக்குறை காரணமாக ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படாத பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 284 என அவதானிக்கப்பட்டது. அதன் பிரகாரம், நாளொன்றுக்கு பொறியியல் பிரிவினால் 60-65 பேருந்துகள் ஓட்டத்திற்கு பொருத்தமென பரிந்துரைக்கப்பட்டிருந்த போதிலும், சாரதிகள் மற்றும் நடத்துனர்கள் போதியளவில் இல்லாமையினால் 40 சதவீதத்திற்கும் 45 சதவீதத்திற்கும் இடைப்பட்ட பேருந்துகள் மாத்திரம் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

ii இது தொடர்பாக இரத்தமலான டிப்போ தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட பரிசோதனையில் வெளிப்படுத்தப்பட்டதன் பிரகாரம் 2012 மார்ச் மாதத்தின் போது ஓட்டம் காரணமாக 112,542 கிலோமீற்றர் அளவில் இழக்கப்பட்டிருந்தது. அதற்கிடையே வேலை நிறுத்தம் மற்றும் ஊழியர் சிக்கல்கள் பதவியணி பற்றாக்குறை, சீரற்ற காலநிலை அல்லது வாகன நெரிசல் மற்றும் அறிவிக்காமல் சேவைக்கு வருகை தராமையே போன்ற விடயங்கள் அடிப்படையாகக் காணப்பட்டன.

மேலும், 2009 ஆம் ஆண்டு முதல் 2012 மார்ச் வரையான காலப்பகுதியில் இலக்கிடப்பட்ட ஓட்ட கி.மீ எண்ணிக்கையை விட தொழிற்பாட்டு காரணங்களால் இழக்கப்பட்ட கி.மீ எண்ணிக்கை 11 முதல் 15 சதவீதமான வீச்சில் காணப்பட்டன. 2009 ஆம் ஆண்டு முதல் 2012 மார்ச் வரையான காலப்பகுதியில் ஓட்டம் காரணமாக இழக்கப்பட்ட ஓட்டக் கி.மீ

அளவு அதிகரிக்கும் போக்கொன்றை காண்பித்திருந்ததுடன் 2009 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒப்பாக இழக்கப்பட்ட வருமானம் 68 சதவீதத்தினால் அதிகரித்திருந்தது.

### (இ) சபையின் பேருந்துகள் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படாத வீதிகள்

இதன் பிரகாரம் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட 11 டிப்போக்களின் 01 முதல் 26 வரையான வீச்சிலான வீதிகளில் சபையின் எந்தவொரு பேருந்தும் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படாமையினால் அவ்வீதிகளில் பயணிகள் தேவைப்பாட்டிற்காக சபை எவ்வித சேவைகளையும் வழங்கவில்லையென கண்டறியப்பட்டது. அதன் பிரகாரம், அத்தேவைப்பாடு சில பிரதேசங்களில் தனியார் பேருந்துகளின் மூலம் வழங்கப்படுவதும் சில பிரதேசங்களில் பொது போக்குவரத்து சேவையொன்றும் இடம்பெறவில்லையென அவதானிக்கப்பட்டது.

### பரிந்துரைகள்

- i. குறைந்த கிரயத்திலும் துரிதமாக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய திருத்தங்களை இனங்கண்டு முன்னுரிமையளிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- ii. சிறிய திருத்தங்களை தேவையற்ற காலதாமதம் இல்லாமல் மேற்கொள்வதற்கு தேவையான அடிப்படை வளங்களை பெற்றுக் கொள்ளல் மற்றும் பேருந்துகளின் உதிரிப்பாகங்களை குறுகிய காலத்திற்கு நடவடிக்கை ஒன்றாக பரிமாற்றிக் கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்காமை.
- iii. தொழில்நுட்ப நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடும் பதவியணியினரை முறையான நடைமுறையொன்றின் பிரகாரம் ஆட்சேர்த்தல், இணைத்தல் மற்றும் பதவி உயர்வு வழங்கல்.
- iv. ஓட்ட அட்டவணைக் குறிப்புகளின் பிரகாரம் பேருந்துகளை ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்கு அவசியமற்ற தரங்களிலுள்ள பதவியணியினருக்காக விடுமுறைகளை அங்கீகரிக்கும் போது வேலை மேவுகை அடிப்படையில் விடுமுறைகளை அங்கீகரித்துக் கொள்ளல்.
- v. அறிவிக்காமல் சேவைக்கு வருகை தராமையால் அல்லது நடத்துனர் பணத்தை குறைவாக கட்டுதல் போன்ற காரணங்களினால் ஒழுக்காற்று நடைமுறைகளுக்கு உட்பட நேர்கின்ற நிலைமை ஏற்படுவதை தவிர்ப்பதற்கு நிலையான செயற்பாடுகளை செயற்படுத்தாமை.

### 3.2 சபையின் பேருந்து ஓட்டத்தின் போது தனியார் பேருந்துகளினால் ஏற்படும் தாக்கங்கள்

ஒன்றிணைந்த கால அட்டவணை செயற்படுத்தும் போது தனியார் பேருந்துகளின் மூலம் சபைக்கு தாக்கமளித்துள்ள பாதகமான நிலைமைகள் மற்றும் அனைத்து மாகாணங்களுக்கு இடையேயான பேருந்து ஓட்டம் தொடர்பாக அதற்காக அனுமதி வழங்கும் போதும் உரிய நேர அட்டவணை தயாரிக்கும் போதும் சபையின் பேருந்துகளுக்கு பாதகமான வகையில் பாதிக்கும் சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன. அது தொடர்பாக தெரிவு பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட சபையின் பல டிபோக்களுக்குரிய விரிவான அவதானிப்புக்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளதாகும்.

- i. கெபித்திகொல்லாவ டிப்போவில் சபையின் பேருந்துகளுக்காக அங்கீகரிக்கப்பட்ட பேருந்து நேர அட்டவணையின் பிரகாரம் மாகாணத்தினுள் ஆரம்ப காலத்தின் போது ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்ட நேரங்கள் பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகாரசபையினால் தனியார் பஸ் உரிமையாளர்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருந்தமையால் நாளாந்தம் 6 பயணங்கள் சபையால் இழக்கப்பட்டிருந்தன.
- ii. கெபித்திகொல்லாவ, அவிஸ்ஸாவெல்ல மற்றும் அநுராதபுரம் டிபோக்கள் மூலம் டிப்போவின் அதிகளவான வருமானம் உழைக்கும் மாகாணங்களுக்கு இடையிலான வீதிகளில், தனியார் பேருந்துகள் நதிட்டவட்டமான நேர அட்டவணையொன்று இல்லாமல் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுவதற்கும் சகல தனியார் பேருந்துகளுக்கும் சபையின் பேருந்துகளுக்கு முன்னர் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்கு நேர அட்டவணை தயாரிப்பதால் சபையின் பேருந்துகளின் ஓட்டத்திற்கு பாதகமான வகையில் தாக்கமளித்திருந்தது.
- iii. நிட்டம்புவ டிப்போவிற்குரிய பேருந்துகள் 3 வீதிகளில் வழங்கப்பட்டிருந்த ஒன்றிணைந்த நேர அட்டவணைக்கு இணங்க ஓட்டத்தில் ஈடுபட்ட போதிலும் ஒவ்வொரு பிரயாணத் தடவையின் போதும் சபையின் பேருந்திற்கு முன்னர் அல்லது அதற்கு அண்மித்ததாக தனியார் பேருந்துகள் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுவதற்கு திட்டமிடப்பட்டிருந்தன.
- iv. பிலியந்தலையிலிருந்து கஹபொல வீதியில் இரவுக் காலங்களில் பேருந்து ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்பட்ட போது அதன் சாரதிகள் மற்றும் நடாத்துனர்கள் எதிர்நோக்கிய அச்சுறுத்தல்கள் மற்றும் பயமுறுத்தல் காரணமாக இரவு காலங்களில் அவ்வீதியில் சபையின் பேருந்துகளை ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்கு தடையொன்று காணப்பட்டன.

#### பரிந்துரைகள்

- i. பேருந்துகளுக்காக நேர அட்டவணைகள் தயாரிக்கும் போது சகல தரப்பினருடன் கலந்துரையாடி காணப்படும் போட்டிகளைக் கருத்திற் கொண்டு பொறுப்புடன்

ஒத்துழைப்புடன் சகல தரப்பினரால் பேருந்துகளை ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்கு உரிய வேலைத்திட்டமொன்று தயாரித்தல்

ii. இதற்காக பங்களிக்கும் தேசிய போக்குவரத்து ஆணைக்குழு, மாகாண பயணிகள் போக்குவரத்து அதிகாரசபை, தனியார் போக்குவரத்து சேவைகள் அமைச்சு ஆகிய அரசு நிறுவனங்களுடன் கலந்துரையாடி தனியார் துறை மற்றும் சபை ஆகிய இரு தரப்பினரும் ஒத்துழைப்புடன் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தக் கூடிய வகையில் நேர அட்டவணை தயாரித்தல்.

iii. வெளியால் ஏற்படும் அச்சுறுத்தல் தொடர்பாக பொலிஸ் உட்பட சட்டத்தை பாதுகாக்கும் நிறுவனங்களின் தேவையான பாதுகாப்பை பெற்றுக் கொள்ளல் மற்றும் சபையின் தரப்பில் அவற்றிற்கு செயல்ரீதியாக பங்களித்தல்

iv விஷேடமாக நடாத்துனர்களுக்கும் சாரதிக்கும் காப்புறுதி முறையொன்று ஏற்படுத்துதல்.

### 3.3 பயணிகள் பேருந்து ஓட்டத்தின் செயலாற்றல்

#### 3.3.1 நேர அட்டவணை தேவைப்பாட்டின் பிரகாரம் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படும் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை

இது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட தெரிவுப் பரிசோதனையின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்ட தகவல்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

#### (அ) நேர அட்டவணை தேவைப்பாட்டின் பிரகாரம் பேருந்து அணியில் குறைவு அல்லது மிகை நிலை

தெரிவு பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட ஒவ்வொரு டிபோக்களில் நேர அட்டவணையின் பிரகாரம் பேருந்துகளின் தேவைப்பாடு மற்றும் உள்ளவாறாக காணப்பட்ட பேருந்து அணிக்குரிய பேருந்துகளின் எண்ணிக்கைக்கு இடையே கருத்திற் கொள்ளக்கூடிய வேறுபாடுகள் காணப்பட்டன. நேர அட்டவணை தேவைப்பாட்டின் பிரகாரம் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை குறைவோ அல்லது மிகை நிலைமையொன்று அவதானிக்கப்பட்டதுடன் இந் நிலைமைகள் இரண்டும் அந்த டிபோக்களின் செயலாற்றலுக்கு பாதகமாக தாக்கமளித்திருந்தது.

நிட்டம்புவ, கடவத்த, இரத்தமலான மற்றும் அநுராதபுரம் ஆகிய டிபோக்களில் 2010, 2011 ஆம் ஆண்டுகளின் இறுதியிலும் 2012 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மற்றும் யூன் இற்கு இடைப்பட்ட காலப் பகுதியில் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை முறையே 33, 40 மற்றும் 67 என நேர அட்டவணை தேவைப்பாட்டின் பிரகாரம் பற்றாக்குறையாக காணப்பட்டன. (வருடாந்தம் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய சொத்துக்கள் மெய்மையாய்வு தொடர்பாக

தகவல்கள் சமர்ப்பிக்கப்படாமை இந்த தகவல்கள் நாளதுவரையாக்கப்பட்ட அறிக்கைகளை அடிப்படையாகக் கொண்ட தகவல்கள் அல்ல என்பது கண்டறியப்பட்டன.)

**(ஆ) பொது தேவைப்பாட்டிற்கு புறம்பாக பேருந்துகளை ஒட்டத்தில் ஈடுபடுத்துதல்.**

பயணிகள் தேவைப்பாட்டிற்கு போதியளவு பேருந்துகள் இல்லாதிருக்கையில் வெவ்வேறு விழாக்கள், ஊர்வலங்கள் மற்றும் தரைப்படை கடமைகளுக்காக சபையின் பேருந்துகளை வழங்குவதால் பொது மக்களுக்கு வழங்கப்படும் சேவைகளுக்கு தாக்கமொன்று ஏற்படுவதுடன் சபையின் டிபோக்களின் வருமான நிலைமைக்கும் பாதகமாக தாக்கமளித்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. விபரங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

i. விழாக்கள் / ஊர்வலங்கள் மற்றும் தரைப்படை சேவைகளுக்காக பேருந்துகளை வழங்கும் போது நாளாந்த நேர அட்டவணை தேவைப்பாடு தொடர்பாக கருத்திற் கொள்ளாமையால் இரத்துச் செய்யப்பட்ட பேருந்துகளின் தடவை காரணமாக தனியார் பேருந்துகள் சேவையில் ஈடுபடாத வீதிகளின் பயணிகள் உட்பட பாரிய நெரிசல் உள்ள வீதிகளில் பயணிகளுக்கு பாதகமாக தாக்கமளித்திருந்தன.

ii. வெவ்வேறு அரசு விழாக்களுக்காக பேருந்துகளை வழங்கும் போது அநேகமான சந்தர்ப்பங்களில் பேருந்துகளுக்காக அறவிடப்படும் கட்டணங்கள் நேரடியாக உரிய தரப்பினரால் இ.போ.ச தலைமை அலுவலகத்திற்கு கொடுப்பனவு செய்யப்படுவதால் டிபோக்களுக்கு கிடைக்கும் வருமானம் இழக்கப்படுகின்றது. இங்கு பயன்படுத்தப்படுகின்ற பேருந்துகளுக்கான எரிபொருள், சாரதிகள் மற்றும் நடாத்துனர்களின் சம்பளம், மேலதிக நேர வேலை, பிரயாணச் செலவினம் இணைந்த படிகள் உட்பட அனைத்து பராமரிப்பு செலவினங்களும் டிப்போக்கள் மூலம் செய்வதற்கு நேர்ந்திருந்த போதிலும் உரிய வருமானம் டிப்போக்களுக்கு இழக்கப்பட்டிருந்தன.

iii. இவ்வாறான வைபவங்கள் மற்றும் ஊர்வலங்களுக்காகப் பயன்படுத்தப்பட்ட பஸ் வண்டிகளுக்காக அறவிடப்படும் கட்டணத்தை தீர்மானிப்பதில் சபையின் பிரதிப் பொது முகாமையாளரினால் (செலுத்தல்) வெளியிடப்பட்ட ஸ்ரீலங்கம/நிசாடா/ டாகோ/ஆபி/2012 மற்றும் 2012 ஜனவரி 15 திகதிய சுற்றறிக்கையின்படி சாதாரண ஒரு பஸ் வண்டிக்காக ஒரு நாளைக்கு அறவிடப்பட வேண்டிய ஆகக் குறைந்த கட்டணத் தொகை தொடர்பான விபரம் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. எனினும் அச் சுற்றறிக்கையின் விதிமுறைகள் ஒழுங்காக செயற்படுத்தப்படாமை அவதானிக்கப்பட்டது.

iv. இரத்தமலாளை டிப்போவிற்குச் சொந்தமான 03 இரு மாடி பஸ் வண்டிகள் விசேட தேவைகளுக்காக தயார்படுத்தப்பட்டு போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்தப்படுவதற்கு ஏற்பாடு

செய்யப்பட்டிருந்தது. அதனடிப்படையில் இரத்மலானை டிப்போவிற்குச் சொந்தமான 60 - 6640 இலக்கத்தையுடைய பஸ் வண்டி சுற்றுலாப் பயண நிறுவனமொன்றிற்கு வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன் அதற்காக அறவிடப்பட வேண்டிய கட்டணம் தொடர்பாக ஸ்ரீலங்கம/நிசாடா/ஆபி/03/2010 ஆம் இலக்கத்தையுடைய கடிதத்தில் தெளிவாகக் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. அந்த பஸ் வண்டிகளின் போக்குவரத்தின் மூலம் 2010, 2011, மற்றும் 2012 ஆகிய வருடங்களில் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட வருமானம் முறையே ரூபா 79,000, ரூபா 1,167,680 மற்றும் ரூபா 289,760 ஆகக் காணப்பட்டன.

இந்த பஸ் வண்டிகளை மேற்குறிப்பிட்ட சுற்றுலாப் பயண நிறுவனத்திற்கு வழங்குகையில் ரூபா 10,000 மாத்திரம் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டு பஸ் வண்டிகள் வழங்கப்பட்டிருந்த போதும் அவ் வண்டிகளை சுற்றுலாப் பயணத் துறையில் ஈடுபடுத்துகின்ற பொழுது குறித்த சட்டதிட்டங்களுக்கமைவாக கட்டணம் அறவிடுவதற்காக அவ் வண்டிகள் பயணித்த தூரம் மற்றும் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்த காலம் ஆகியன தொடர்பான உண்மையான தகவல்கள் டிப்போவிற்கு வழங்கப்படுவதில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது. மேலும் இவ் வண்டியின் சாரதி மற்றும் நடத்துனர் ஆகியோர் டிப்போவிற்குச் சொந்தமானவர்கள் என்றும் அவர்களுக்கான மேலதிக வேலை நேரக் கொடுப்பனவுகள் மற்றும் போக்குவரத்து செலவுகள் ஆகியன டிப்போவினால் வழங்கப்படுகின்றன என்றும் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இந்த பஸ் வண்டி அதிகளவு தேவையுள்ளதாகவும் கவர்ச்சிகரமானதாகவும் காணப்படுவதால் இதன் மூலம் பெறப்படுகின்ற வருமானம் போதுமானதாக இல்லாதிருப்பதுடன் டிப்போவினால் வேறும் விசேட தேவைகளுக்காக (பாடசாலை மாணவர்களுக்காக, சுற்றுலாக்களுக்காக) வழங்கப்படுகின்ற பஸ் வண்டிகள் டிப்போவினால் பராமரிக்கப்படுவதுடன் வருமானம் நேரடியாக டிப்போவிற்கு கிடைப்பதனால் ஒப்பீட்டு ரீதியாக மேற்குறிப்பிட்ட பஸ் வண்டிகளை சேவையில் ஈடுபடுத்துவது இலாபகரமானது எனக் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

### 3.3.2 சிக்கனமற்ற அடிப்படையில் பஸ் வண்டிகளை சேவையில் ஈடுபடுத்தல்

பஸ் போக்குவரத்தின் போது பல்வேறு காரணங்களால் தொடர்ச்சியாக நட்டமீட்டும் நிலையில் பஸ் வண்டிகள் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது. இதனடிப்படையில் சில டிப்போக்களில் பஸ் வண்டிகளை டிப்போக்களுக்கு வெளியே தூர இடங்களில் நிறுத்தி வைத்தல், எரிபொருள் நிரப்புவதற்காக டிப்போவிற்கு வெளியே உள்ள எரிபொருள் நிரப்பும் நிலையங்களுக்கு அதிக தூரம் பயணிக்க வேண்டியிருத்தல், டிப்போக்களிலிருந்து குறிப்பிட்ட நேரங்களுக்கான பயணங்களை பயணிகளின்றி செல்ல வேண்டிய நிலை ஏற்படல் போன்ற காரணங்களால் சிக்கனமற்ற அடிப்படையில் பஸ் வண்டிகளை சேவையில் ஈடுபடுவதாக மத்திய பஸ் தரிப்பிடம் மற்றும் கடவத்தை டிப்போ ஆகியவற்றில் நடாத்தப்பட்ட ஆய்வின் மூலம் தெளிவாகியுள்ளதுடன் வருமானமின்றி அந்த

பயணிகளற்ற பஸ் வண்டிகளை குறைந்த தூர பயணங்களில் ஈடுபடுத்துவது டிப்போக்களுக்கு மேலதிக ஒரு செலவாகக் காணப்பட்டது. விபரம் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

(அ) மத்திய பஸ் தரிப்பிடத்திற்குச் சொந்தமான பஸ் வண்டிகளை ஒருகொடவத்த உத்தியோகபூர்வ வாகன பிரிவிற்கு அண்மையில் அமைந்துள்ள ஒரு எரிபொருள் நிரப்பும் நிலையத்திற்கு எரிபொருள் நிரப்புவதற்காக எடுத்துச் செல்ல வேண்டியிருப்பதால் மேலதிகமாக போக்குவரத்துச் செய்ய வேண்டியிருந்த 6621 கி.மீ. தூரத்தின் காரணமாக 2012 ஆம் வருடத்தில் 04 மாதங்களில் இழக்கப்பட்ட இலாபம் ரூபா 542,532 ஆக இருந்தது.

(ஆ) கடவத்தை டிப்போவினை கனேமுல்ல - கடவத்தை வீதியில் 3.8 கி.மீ தூரத்தினுள் அமைந்துள்ள ஒரு இடத்திற்கு எடுத்துச் சென்றதன் காரணமாக ஒன்றிணைந்த நேர அட்டவணையின் அடிப்படையில் போக்குவரத்து நடைபெறுகின்ற இப்பாதையில் மு.ப. 8.30 மணிக்கும் பி.ப.5.00 மணிக்கும் இடைப்பட்ட காலத்தில் போக்குவரத்து தடவைகளின் எண்ணிக்கை மட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளமையால் தினமும் டிப்போவிலிருந்து வெளியாகின்ற அனைத்து பஸ் வண்டிகளினதும் கூட்டாக சுமார் 600 கி.மீ. தூரம் சிக்கனமற்ற அடிப்படையில் போக்குவரத்து செய்யப்படுவது அறியப்பட்டது. டிப்போவின் ஒரு கிலோமீற்றருக்கான சராசரி வருமானம் ரூபா 65.52 என கருதும் பட்சத்தில் ஒரு நாளைக்கான இழக்க நேரிடும் வருமானம் ரூபா 39,312 ஆக இருந்தது.

பரிந்துரைகள்

- i. பயணிகள் போக்குவரத்து தேவைகளுக்கு முக்கியத்துவம் வழங்கி செயற்படல்.
- ii. வேறு நிறுவனங்களுக்கு பஸ் வண்டிகளைப் பெற்றுக் கொடுக்கும் பொழுது அதற்காக ஏற்பட்ட செலவுகள் உள்ளடக்கப்பட்டு இலாபம் பெறும் வகையில் வழங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல் மற்றும் அவ்விலாபம் டிப்போவிற்குக் கிடைப்பதற்கு ஆவண செய்தல்.
- iii. குறித்த கட்டணங்களை நடைமுறைக்குப் பொருந்தும் வகையில் திருத்தியமைத்தல்.
- iv. முற்பணம் பெற்றுக்கொண்ட பின்னரே பஸ் வண்டிகளை வழங்க ஏற்பாடு செய்தல்.
- v. அறவிடப்படாத நிதிகளை அறவிடுவதற்கும் அதற்கான தாமதக் கட்டணங்களை அறவிடுவதற்கும் நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- vi. பஸ் வண்டிகளை வெளித்தரப்பினருக்கு விடுவிக்கப்பட்டது முதல் மீளப் பெற்றுக் கொள்ளும் வரை அவ் வண்டிகளின் பாதுகாப்பு மற்றும் தவறாகப் பயன்படுத்துவதைத் தடுப்பதற்குத் தேவையான விதிமுறைகளை உள்ளடக்குதல்.
- vii. மத்திய பஸ் தரிப்பிடத்தில் எரிபொருள் நிரப்புவதல் மற்றும் ஏனைய சேவைகளை குறைந்த செலவில் கூடிய பயன்பெறும் வகையில் மேற் கொள்வதற்கு தேவையான வசதிகளை அவ்விடத்திலேயே ஏற்படுத்தல்.

viii. கடவத்தை டிப்போ தொடர்பில் அவ்வாறு சுமார் 4 கி.மீ. தூரத்தினை இலாபமின்றி பயணிக்க வேண்டியுள்ள பிரச்சினைக்கு கட்டணம் அறவிடும் நிலைப்பாட்டின் கீழ் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.

### 3.4 பஸ் வண்டிகளின் பராமரிப்பு நடவடிக்கைகள்

பஸ் வண்டிகள் மூலம் உயர்ந்த சேவைகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக அவற்றை முறையாகப் பராமரித்தலும் அதற்காக ஒவ்வொரு வண்டி தொடர்பாகவும் வெவ்வேறாக பராமரிப்பு விபரங்கள் அடங்கிய அறிக்கைகளை பேணி வருவதும் அத்தியாவசியமானதாகும். அதற்கான நிச்சயிக்கப்பட்ட கால வரையறைகள் பஸ் வண்டி உற்பத்தியாளர்களினால் தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் விற்பனையின் பின்னரான சேவைகளை முறையாகப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு இச் சேவைகளை முறையாக நிறைவேற்றுவது அத்தியாவசியமாகும். அதனடிப்படையில் 8800 கி.மீ. தூரம் ஓடியதுடன் பஸ் வண்டியை முழுமையாகக் கழுவுதல், எண்ணெய் பிடித்தல், கிறீஸ் தேவையினைக் கவனித்தல் மற்றும் வேறு தேவையான மாற்றங்களைச் செய்த பின்னர் என்ஜின் எண்ணெய் மாற்றப்பட வேண்டிய கி.மீ. 16000 மற்றும் 24000 ஆகிய தூர அளவில் மேற்குறித்த சேவைகளை நிறைவு செய்ததன் பின்னர் குறித்த நிலைய சேவையினைப் பெற்றுக் கொள்ளல் மற்றும் அதன் பின்னர் ஒவ்வொரு 32000 கி.மீ. தூரத்திற்கும் ஒருமுறை பஸ் வண்டியினை முழுமையாகத் துப்புரவு செய்து பஸ் வண்டியின் அனைத்துப் பகுதிகளும் அடங்கும் வகையில் குறித்த சேவையினை மேற்கொள்வதன் மூலம் பஸ் வண்டியை உயர்ந்த செலுத்தக்கூடிய நிலையில் வைத்திருக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படல் வேண்டும்.

இதன்படி இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் 11 டிப்போக்கள் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட தெரிவுப் பரிசோதனையின் போது வெளிப்பட்ட தகவல்களின் படி பஸ் வண்டிகளை சேவை செய்தல், எண்ணெய் மாற்றுதல் மற்றும் முழு அளவிலான சேவையொன்று குறித்த தினத்தில் முறையாக மேற்கொள்ளல் ஆகியன நடைபெறாதிருந்ததுடன் அவ்வாறு பின்னடைவாகிய சேவை மற்றும் பராமரிப்பு நடவடிக்கைகள் நீண்ட தாமதமாகியிருந்தமை கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. இதனால் பஸ் வண்டிகளின் ஓடும் திறன் குறைவடைந்திருந்ததுடன் பஸ் வண்டிகளின் ஆயுட்காலம் குறைவடைந்திருந்தது.

சேவை செய்தல் மற்றும் பராமரிப்பு நடவடிக்கைகளின் கால தாமதம் தொடர்பாகக் கண்டறியப்பட்ட ஒவ்வொரு டிப்போவிற்கும் சொந்தமான பஸ் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை தொடர்பான விபரம் கீழ்வரும் பந்திகளில் ஆராயப்படவுள்ளது.



### 3.4.1 என்ஜின் எண்ணெய் மாற்றுதல்

பஸ் வண்டியொன்றை முறையாகப் பராமரிக்கின்ற சந்தர்ப்பத்தில் என்ஜின் எண்ணெய் மாற்றுதல் மற்றும் சேவை குறித்த தினத்தில் செய்யப்பட வேண்டியிருந்த பொழுதும் அச் செயற்பாடுகள் தொடர்ந்தும் தாமதமாகியே நடந்து வந்துள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

அதன்படி 6 மாதம் தொடக்கம் 12 மாதங்களுக்கும் கூடிய காலப்பகுதியினுள் அவ்வாறு என்ஜின் எண்ணெய் மாற்றப்படாமல் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. அதேவேளை தெரிவுச் சோதனைக்குட்படுத்தப்பட்ட அவிஸ்ஸாவலை டிப்போவிற்குச் சொந்தமான 6 மாதங்கள் வரை என்ஜின் எண்ணெய் மாற்றப்படாத 77 பஸ் வண்டிகளில் 46 புதிய வண்டிகளாக இருந்தமை இங்கு குறிப்பிடத்தக்க விடயமாகும். மேலும் 3 டிப்போக்களில் 12 மாதங்கள் வரையிலான காலப்பகுதியினுள் 13 பஸ் வண்டிகளும் அவிஸ்ஸாவலை டிப்போவில் 12 மாதங்களுக்கு மேலாக குறித்த காலத்தில் முறையாக என்ஜின் எண்ணெய் மாற்றப்படாமல் சேவையில் ஈடுபடுத்திய 2 வண்டிகளும் காணப்பட்டன. குறித்த தினங்களில் என்ஜின் எண்ணெய் மாற்றுவதற்கான முறையான திட்டமொன்று செயற்படுத்தப்படாமை மற்றும் என்ஜின் எண்ணெய் பெற்றுக்கொள்வதற்குத் தேவையான நிதி ஒதுக்கீடு சில டிப்போக்களில் காணப்படாமை ஆகியன இதற்குக் தாக்களமளித்திருந்தது.

போக்குவரத்து செய்யப்படும் கிலோ மீற்றர் அளவிற்கேற்ப குறித்த பராமரிப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியிருந்த போதும் உராய்வு நீக்கி எண்ணெய் மற்றும் கிறீஸ் ஆகியவற்றை குறித்த காலப்பகுதியினுள் குறித்த அளவு தொகையில் டிப்போவினுள் இருப்பில் வைத்திருக்காமை அவ்வாறு செய்வதற்கு தடையாக இருந்துள்ளதாக அவதானிக்கப்பட்டது. அவிஸ்ஸாவலை டிப்போவில் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்ட 2012 மே மாதம் 29 ஆம் திகதிக்கு அண்மித்த நாட்களில் என்ஜின் எண்ணெய் (Engine Oil) மீதமின்றிக் காணப்பட்ட 14 சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

### 3.4.2 பஸ் வண்டிகளை சேவைசெய்தல் மற்றும் பராமரிப்பினை காலத்திற்கேற்ப மேற்கொள்ளல்.

நிதிப் பற்றாக்குறைகள் காணப்படுவதன் காரணமாக என்ஜின் எண்ணெய் மற்றும் உப என்ஜின் எண்ணெய் ஆகியவற்றை மாற்றுவதற்கு அவசியமான உராய்வு நீக்கி எண்ணெய் மற்றும் கிறீஸ் கொள்வனவு செய்கையில் அடிக்கடி குறைந்த தொகையில் கொள்வனவு செய்ய நேரிடுவதனால் அவற்றை மொத்தமாக கொள்வனவு செய்வதற்கு தேவையான பணத்தின் அளவுடன் ஒப்பிடுகையில் கூடுதலான பணத்தினை செலவு செய்ய வேண்டியிருந்தது.

இது தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

i. 2012 ஜனவரி 01 ஆம் திகதி முதல் 2012 மே 31 ஆம் திகதி வரை யட்டிநுவர டிப்போவின் கீழ் சிறிய அளவில் எண்ணை மற்றும் உராய்வு நீக்கி எண்ணை ஆகியவற்றைக் கொள்வனவு செய்வதால் ரூபா 215,972 நட்டமேற்பட்டிருந்தது.

ii. கேகாலை டிப்போவில் நடாத்தப்பட்ட தெரிவுப் பரிசோதனையின் போது 2012 ஆம் ஆண்டு ஜனவரி முதல் மே வரை டெலோ 500 உராய்வு நீக்கி எண்ணைய் சிறிய அளவில் கொள்வனவு செய்ததன் காரணமாக ரூபா 82,291 நட்டமேற்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

### 3.4.3 புதிய பஸ் சேவை நிலையங்கள் (Service Stations) ஆரம்பித்தல்

2008 ஆம் ஆண்டு போக்குவரத்து அமைச்சினால் “தாபன மற்றும் தொழில்நுட்ப வேலைத்தலங்களை நிர்மாணித்தல், அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளுக்காக நிதி பெற்றுக் கொள்ளல்” எனும் செலவுத் தலைப்பின் கீழ் ரூபா. 34 மில்லியன் செலவில் சபையின் டிப்போக்களில் பஸ் வண்டி சேவை நிலையங்களை அமைப்பதற்கு தேவையான புதிய இயந்திரங்களைப் பெற்றுக் கொடுப்பதற்காக 2009 மற்றும் 2010 ஆகிய ஆண்டுகளில் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது. கணக்காய்வின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்டதன் பிரகாரம் அவ்வியந்திரங்களின் மூலம் முறையான பயன் பெறப்படாமலிருந்ததுடன் சில சேவை நிலையங்கள் திறந்து வைக்கப்படாமல் அவ்வியந்திரங்கள் பயன்படுத்தப்படாத நிலையில் அல்லது குறைந்த பயன் பெறப்பட்ட நிலையில் காணப்பட்டன. இவ்வாறு பஸ் வண்டிகளின் சேவை நிலை திருப்தியற்ற நிலையில் காணப்படுவதானது மொத்த பஸ் வண்டிகளினதும் ஓட்ட நிலையில் பாதகமான தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியிருந்தது.

வெளிப்படுத்தப்பட்ட தகவல்களின் படி தெரிவுப் பரிசோதனைக்குட்படுத்தப்பட்ட 03 டிப்போக்களில் இவ்வாறு புதிய சேவை உபகரணத் தொகுதிகள் வழங்கப்பட்ட பின்னரும் அச் சேவை நடவடிக்கைகள் முறையாக நடைபெறாமலிருப்பதற்கான காரணங்களாக அதற்கான நிலையான ஒரு இடம் காணப்படாமை, நீர் காணப்படாமை மற்றும் தேவையான ஆளணியினர் காணப்படாமை என்பன சுட்டிக் காட்டப்பட்டிருந்தன.

இதன்படி இந்த டிப்போக்களில் பஸ் வண்டிகளின் அடிச்சட்டகத்தின் வெளிப்புறத்தை மாத்திரம் கழுவுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுவதாக டிப்போ முகாமைத்துவம் கணக்காய்வின் போது தெளிவு படுத்தியது.

இச் சேவை நடவடிக்கைகளை தவறவிடல் அல்லது தாமதமடையச் செய்தல் தொடர்பில் தாக்கம் செலுத்தியிருந்த ஏனைய காரணிகள் வருமாறு.

(அ) செலுத்தல் பிரிவின் சம்பவத் திரட்டுப் புத்தகங்கள் (Log sheet) மூலம் பஸ் வண்டிகள் பயணித்த கிலோ மீற்றர் எண்ணிக்கையினை கணக்கிட்டு பொறியியல் பிரிவிற்கு

தகவல் வழங்குவதில் கால தாமதம் காணப்பட்டதுடன் கணக்காய்வு மேற்கொள்ளப்பட்ட 2012 ஜூன் 07ஆம் திகதியன்று கேகாலை டிப்போவில் 04 மாதங்களினுள் 07 பஸ் வண்டிகள் அவ்வாறு சேவை செய்வதில் கால தாமதமாகியிருந்தது.

(ஆ) கெபிதிகொல்லாவ டிப்போவில் பஸ் வண்டி சேவை செய்வதற்கு தேவையான உபகரணங்கள் மற்றும் ஏனைய வசதிகள் காணப்படாமையினால் பஸ் வண்டி சேவை நடைபெறுவதில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

(இ) தவணைக் கொடுப்பனவு அடிப்படையில் புதிதாக டிப்போக்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த புதிய ஹீனோ பஸ் வண்டிகள் தவிர்ந்த டிப்போக்களில் காணப்படுகின்ற பஸ் தொகுதியில் அனைத்து பஸ் வண்டிகளிலும் மைலோ மீற்றர் முறையாகத் தொழிற்படாமை மற்றும் ஒவ்வொரு பஸ் வண்டியிலும் பயணிக்கின்ற கிலோ மீற்றர் எண்ணிக்கை அவ்வப்போது பிழையின்றி அறிக்கைப்படுத்தப்படாததன் காரணமாக அவ்வப்போது செய்யப்பட வேண்டிய பஸ் வண்டி சேவைகள் தவற விடப்படுவதோடு கால தாமதமாவதாக பொதுவாக அவதானிக்கப்பட்டது.

பரிந்துரைகள்

i. பஸ் வண்டிகளில் எண்ணைய் மாற்றுதல், பராமரித்தல் மற்றும் சேவை நடவடிக்கைகளுக்குத் தேவையான எண்ணைய், கிறீஸ் மற்றும் உராய்வு நீக்கி எண்ணைய் வகைகளை கொள்வனவு செய்வதற்கான செலவு கட்டாயமாக இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் டிப்போக்கள் மூலமாக மேற்கொள்ளப்பட வேண்டியுள்ளதால் அதற்காக மாதாந்தம் டிப்போவின் வருமானத்திலிருந்து ஒரு தொகையினை ஒதுக்குதல்.

ii. சிறு அளவில் கொள்வனவு செய்யாது பிரதேச ரீதியாக தொகையாக கொள்வனவு செய்தல் அல்லது சபையின் பிரதான களஞ்சியசாலைக்கு என்ஜின் எண்ணைய், உராய்வு நீக்கிகள் மற்றும் கிறீஸ் ஆகியவற்றை ஒரே தடவையாக கொள்வனவு செய்து டிப்போக்களின் தேவைக்கேற்ப விநியோகித்தல்.

iii. ஒவ்வொரு பஸ் வண்டியினதும் பராமரித்தல் நடவடிக்கைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்ட தினங்கள் அடங்கிய அறிவித்தலை பஸ் ஊழியர்களின் பார்வைக்காகக் காட்சிப்படுத்தல்.

iv. பஸ் வண்டிகளின் சேவை நடவடிக்கைகள் தொடர்பில் பொறுப்புக் கூற வேண்டியவர்களை உறுதி செய்து முறையாக குறித்த கடமைகளை ஒப்படைத்தல் மற்றும் பின்னூட்டல் செயன்முறையினை வலுப்படுத்தல்.

v. தற்பொழுது வழங்கப்பட்டுள்ள சேவை உபகரணங்களை முறையாகப் பயன்படுத்தும் பொருட்டு அவற்றை பொருத்துவதற்குத் தேவையான ஏனைய வளங்களையும் வழங்குதல் மற்றும் பின்னூட்டல் செயன்முறையினை வலுப்படுத்தல்.

vi. குறித்த உபகரணங்களை உச்ச அளவில் பயன்படுத்த முடியாமல் போவதற்கு ஏதுவாக அமைந்த ஏனைய காரணிகளை இனங்கண்டு அவற்றுக்கான பரிகாரங்களை மேற்கொள்ளல்.

### 3.5 எரிபொருள் கிரய முகாமைத்துவம்

இலங்கை போக்குவரத்து சபை டிப்போக்களில் நாளாந்த செலுத்தல் செலவுகளில் 60 சதவீதம் எரிபொருளுக்காக செலவிடப்படுவதோடு ஒவ்வொரு டிப்போவினதும் பஸ் வண்டிகளுக்காக மாதாந்தம் தேவைப்படும் டீசலுக்கான செலவினை கணக்கிட்டு திறைசேரியினால் எரிபொருள் நிவாரணம் பெற்றுக் கொடுக்கும் முறையொன்று முன்னைய வருடங்களில் மேற்கொள்ளப்பட்டிருந்த போதும் தற்பொழுது அவ்வாறானதொரு முறை நடைமுறைப்படுத்தப்படாமையினால் டிப்போக்களினது செலவு பாரியளவு அதிகரித்துள்ளதால் அதிகமான டிப்போக்களை நட்டத்துடன் இயக்க வேண்டியேற்பட்டுள்ளது. மேலும் எரிபொருள் தொடர்பான முறையான முகாமைத்துவம் காணப்படாமையும் இங்கு அவதானிக்கப்பட்டது.

#### 3.5.1 எரிபொருளை மொத்தமாகக் கொள்வனவு செய்தல்

டிப்போவிற்கு மாதாந்தம் தேவைப்படும் எரிபொருளின் அளவை பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திடமிருந்து நேரடியாக கொள்வனவு செய்யும் போது 6600 லீற்றர் அடங்கிய ஒரு பவுஸருக்கு சுமார் ரூபா 750,000 பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு ஒரே தடவையில் செலுத்த வேண்டும். ஓரளவு திருப்திகரமாக தமது பொருளாதார நிலைமையினை பாதுகாத்து வருகின்ற பொலன்னறுவை மற்றும் தலங்கம போன்ற ஒருசில டிப்போக்கள் தவிர்ந்த ஏனைய எல்லா டிப்போக்களும் பொருளாதார பின்னடைவு காரணமாக அவ்வப்போது தேவைக்கேற்ப தனியார் எரிபொருள் நிரப்பு நிலையங்களிலிருந்து எரிபொருளைக் கொள்வனவு செய்வதனால் பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்தினால் சபைக்கு ஒரு லீற்றர் டீசலுக்காக பெற்றுக்கொடுக்கப்படும் ரூபா. 1.73 விலைச் சலுகை அந்த டிப்போக்களுக்குக் கிடைக்கவில்லை.

அவிஸ்ஸாவலை டிப்போ தொடர்பில் 2012 மே மாதம் 24 ஆம் திகதி நடாத்தப்பட்ட கணக்காய்வில் வெளிப்படுத்தப்பட்டதன் பிரகாரம் பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்திடமிருந்து தொகையாக கொள்வனவு செய்யாது தனியார் எரிபொருள் நிலையங்களிலிருந்து சிறிய அளவில் எரிபொருள் கொள்வனவு செய்வதனால் 2012 அரை வருடத்தினுள் சாதாரணமாக டிப்போவிற்கு ஏற்க நேர்ந்த நட்டம் ரூபா 318,777 என தெரிய வந்தது.

### 3.5.2 டிப்போவிற்குச் சொந்தமில்லாத வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்குதல்

சபையின் 11 டிப்போக்களில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கணக்காய்வின் போது இலங்கை போக்குவரத்து சபையின் தலைமை அலுவலகத்தினதும் பிரதேச காரியாலயங்களினதும் வாகனங்களுக்கு ஒழுங்கான ஒரு முறையின்றி எரிபொருள் வழங்கப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட 4 டிப்போக்களில் 2009, 2010, 2011 மற்றும் 2012 ஆகிய வருடங்களில் டிப்போவிற்குச் சொந்தமில்லாத சபையினதும் மற்றும் வேறும் வாகனங்களுக்கு வழங்கப்பட்டிருந்த எரிபொருளுக்காக ரூபா 2,798,440 செலவிடப்பட்டிருந்தது.

### 3.5.3 டிப்போக்களில் பொருத்தப்பட்டுள்ள எரிபொருள் தாங்கிகள் மற்றும் எரிபொருள் நிரப்பல் நடவடிக்கைகள்

தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட சில டிப்போக்கள் தொடர்பான அவதானிப்புகள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன

(அ) மொரட்டுவ டிப்போ

- i. மொரட்டுவ டிப்போவின் RET-16343 E - RM - 22207 இலக்கத்தையுடைய எரிபொருள் பம்பியின் இயந்திரம் கணக்காய்வு தினமாகிய 2012 மே மாதம் 15 ஆம் திகதியன்று 2 வருடங்களுக்கு மேலான காலப்பகுதியிலிருந்து செயலிழந்து இருந்தது. எரிபொருள் பம்பி செயலிழக்கும் நிலையை அடையும் போது அந்த எரிபொருள் தாங்கியில் 1545 லீற்றர் டீசல் காணப்பட்டதாக குறிப்பிடப்பட்டுள்ளதுடன் நீண்டகாலமாக இவ்வாறு எரிபொருள் தேங்கியிருப்பதன் காரணமாக இந்த எரிபொருள் பம்பிகளை மீள உபயோகப்படுத்த முடியாத அளவு துருப்பிடித்தும் எண்ணைக் கறை படிந்தும் காணப்பட்டமை அவதானிக்கப்பட்டது.
- ii. இதற்கு மேலதிகமாக பாவணையிலிருந்த நிலக்கீழ் எரிபொருள் தாங்கி ஒரு பக்கமாக சாய்ந்த நிலையில் காணப்பட்டதால் தாங்கியில் தேங்கியிருக்கும் எண்ணையின் அளவு உண்மையான எரிபொருள் கொள்ளளவை விட கூடுதலாக இருப்பதாக அளவு நாடாவில் காட்டப்படுவது அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) கடவத்தை டிப்போ

கடவத்தை டிப்போவின் எரிபொருள் தாங்கிக்குச் சொந்தமான முதலாவது பம்பியில் மீற்றர் செயலிழந்தமை தொடர்பாக எண்ணைக் கூட்டுத்தாபனத்திற்கு அறிவித்து 2012 மே மாதம் 30ஆம் திகதிக்கு 6 மாதங்களைத் தாண்டியிருந்தது. அதை மீண்டும் திருத்தியமைக்க முடியாதெனவும் புதிய பம்பியொன்று பொருத்தப்பட வேண்டும் எனவும் எண்ணைக் கூட்டுத்தாபனத்தின் அதிகாரிகள் வந்து மேற்கொண்ட பரிசோதனையில் தெளிவாகியிருந்த போதும் அதை அவசரமாக நிறைவேற்றிக்கொள்ளத் தவறியுள்ளனர்.

(இ) நிட்டம்புவ டிப்போ

கணக்காய்வுத் தினத்திற்கு சுமார் 08 மாத காலத்திற்கு முன்னிருந்து டிப்போவின் 2 எண்ணையத் தாங்கிகளில் ஒரு பம்பி செயலிழந்திருந்த போதும் அது திருத்தியமைக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

பரிந்துரைகள்

- i. சபையின் பஸ் வண்டிகளுக்கு தேவைக்கேற்ப தனியார் நிரப்பு நிலையங்களிலிருந்து எரிபொருள் கொள்வனவு செய்கையில் மானிய முறையொன்றினை அமுல்படுத்துவதற்கான சாத்தியம் தொடர்பாக குறித்த நிறுவனங்களுடன் பேச்சுவார்த்தை நடாத்துதல்.
- ii. எரிபொருளினை மொத்தாக கொள்வனவு செய்வதற்கு ஏதுவான வகையில் சபையின் செலவுகளைத் தீர்மானிக்கும் பொழுது எரிபொருள் செலவுக்காக கூடுதலான தொகையை ஒதுக்குதல்.
- iii. டிப்போவிற்கு வெளியிலுள்ள வாகனங்களுக்கு (வேறு டிப்போக்களின் பஸ் வண்டிகளைத் தவிர) டிப்போவினால் எரிபொருள் விநியோகிப்பது தொடர்பாக இறுக்கமான வரையறைகளை விதித்தல். (ஒவ்வொரு அதிகாரியினதும் பதவி நிலை அடிப்படையில் உயர்ந்தபட்ச எரிபொருள் அளவை நிர்ணயம் செய்தல்).
- iv. எரிபொருள் தாங்கி மற்றும் எரிபொருள் பம்பிகளை முறையாகப் பராமரிப்பதற்கான பொறிமுறையொன்றினை செயற்படுத்து மற்றும் இது தொடர்பாக பெற்றோலியக் கூட்டுத்தாபனத்துடன் தொடர்பு கொண்டு தேவையான நடவடிக்கை எடுத்தல்.

- v. எரிபொருள் இருப்பு மட்டம் மற்றும் சரியான எரிபொருள் மீதி ஆகியவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு எரிபொருள் இருப்புக் கட்டுப்பாடு தொடர்பான பொறிமுறையினை அறிமுகம் செய்தல்.
- vi. பஸ் வண்டிகளின் மைலோ மீற்றர் மற்றும் எரிபொருள் மீற்றர் அதிகமான சந்தர்ப்பங்களில் தொழிற்படுகின்றனவா என்பது தொடர்பாக அறிந்து கொள்ளல் மற்றும் பஸ் வண்டிகளுக்கு எரிபொருள் நிரப்புகையில் எரிபொருள் மீற்றரினை அடிப்படையாகக் கொண்டு நிரப்புதல்.

### 3.6 சபையின் பிரதேச வேலைத்தளங்களின் தரக் கணிப்பீடு

சபையின் பேருந்து அணியை முறையாக பராமரித்தல் மற்றும் பஸ் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்துக் கொள்ளல் ஆகிய நோக்கங்களுக்காக ஆரம்ப கட்டத்தில் இப் பிராந்திய வேலைத்தளங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருந்தன. கணக்காய்வில் வெளிப்படுத்தப்பட்டதன் பிரகாரம் 11 பிராந்திய வேலைத்தளங்கள் தொடர்பிலான கடந்த 3 வருடங்களின் தரக் கணிப்பீட்டு விபரங்களைப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டதுடன் குருணாகல் மற்றும் பதுளை ஆகிய 2 பிராந்திய வேலைத்தளங்கள் தொடர்பான விபரங்கள் வழங்கப்படாதிருந்ததுடன் எஞ்சிய 9 பிராந்திய வேலைத்தளங்கள் தொடர்பாக பெற்றுக் கொள்ளப்பட்ட தகவல்களின் படி பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

#### 3.6.1 உற்பத்தித் தரக் கணிப்பீடு

##### (அ) பஸ் உடற்சட்டகத் திருத்தம்

2009 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2012ஆம் வருடத்தின் முதல் அரையாண்டு வரை பண்டாரவளை, மாத்தளை, பெட்டிகலவத்தை, உடுபத்தாவ மற்றும் மதவாச்சி ஆகிய சபைகளின் வேலைத்தளங்களில் பஸ் உடற்சட்டகத் திருத்தங்கள் மேற்கொள்ளப்பட்ட தடவைகள் முறையே 115, 242, 49, 105 மற்றும் 44 ஆக இருந்தன.

பகுப்பாய்வின் போது மாத்தளை, உடுபத்தாவ, மற்றும் பெட்டிகலவத்தை ஆகிய பிராந்திய வேலைத்தளங்களினால் ஆற்றப்படுகின்ற பிரதான தொழிற்பாடுகளாக பஸ் உடற்சட்டக உற்பத்தி மற்றும் பஸ் உடற்சட்டகத் திருத்தம் ஆகியனவாக இருந்ததுடன் அப் பிராந்திய வேலைத் தளங்களுக்கான வருடாந்தம் முடிக்க வேண்டிய அடைவு தீர்மானிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது அவதானிக்கப்பட்டது.

மதவாச்சி பிராந்திய வேலைத் தளத்தில் 2009, 2010, 2011 ஆகிய ஆண்டுகளில் எதிர்பார்க்கப்பட்ட முடிக்கும் எண்ணிக்கையுடன் உண்மையாக முடிக்கப்பட்ட

எண்ணிக்கையின் சராசரியை ஒப்பிடுகையில் அது 12 வீதமாக மிகவும் குறைந்த நிலையிலேயே காணப்பட்டது.

சபையின் மொத்த உற்பத்தியுடன் ஒப்பிடுகையில் 2009 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒப்பாக 2010 ஆம் ஆண்டில் பண்டாரவளை, உடுபத்தாவ மற்றும் மாத்தளை ஆகிய பிராந்திய வேலைத்தளங்களில் உற்பத்தித் தரக் கணிப்பீடு முறையே 5.5, 6.5 மற்றும் 8 வீதமாக வளர்ச்சியடைந்திருந்த போதும் பெட்டிகலவத்தை மற்றும் மதவாச்சி ஆகிய பிராந்திய வேலைத் தளங்களில் உற்பத்தித் தரக் கணிப்பீடு 2009 ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 2010 ஆம் ஆண்டு 2 வீதத்தினால் வீழ்ச்சியடைந்திருந்தது. 2009 தொடக்கம் 2010 காலப்பகுதியினுள் பண்டாரவளை, மாத்தளை, பெட்டிகலவத்தை, உடுபத்தாவ மற்றும் மதவாச்சி ஆகிய பிராந்திய வேலைத்தளங்களில் சராசரி தரக் கணிப்பீடு முறையே 13, 31, 7, 14 மற்றும் 8 ஆகக் காணப்பட்டது.

அதேவேளை பெட்டிகலவத்தை பிராந்திய வேலைத்தளம் 2004 சனாமி அனர்த்தத்திற்கு உள்ளானதன் பின்னர் காலி டிப்போவில் பஸ் வண்டிகளைக் கழுவும் கட்டிடத்தில் தற்காலிகமாக ஆரம்பித்து நடாத்தப்படுகின்ற பொழுதும் அது குறைந்த வசதிகளுடன் காணப்படுவதனால் அதன் தரக் கணிப்பீடு குறைந்த மட்டத்திலேயே காணப்பட்டது.

#### (ஆ) கியர் பெட்டி திருத்தம்

2009 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2012 இன் முதல் அரையாண்டு வரையான காலப்பகுதியில் கம்பஹா, மதவாச்சி, கிந்தோட்டை மற்றும் யட்டிநுவர சபைகளின் பிராந்திய வேலைத்தளங்களில் சராசரி தரக் கணிப்பீடு முறையே 32, 8.6, 8 மற்றும் 34 ஆகக் காணப்பட்டது.

#### (இ) என்ஜின் தொகுதி திருத்தம்

2009 ஆம் ஆண்டிலிருந்து 2012 இன் முதல் அரையாண்டு வரையான காலப்பகுதியில் என்ஜின் திருத்தத்திலும் கிந்தோட்டை, யட்டிநுவர பிராந்திய வேலைத் தளங்கள் 40 மற்றும் 42 வீதமான தரக் கணிப்பீட்டு அடைவினை தக்க வைத்துக்கொண்டுள்ளதுடன் மதவாச்சி பிராந்திய வேலைத் தளத்தில் 29 என்ற குறைந்த மட்டம் காணப்பட்டது.



**(ஈ) அக்ஸல் திருத்தம்**

பின்புற அக்ஸல் திருத்தம் தொடர்பாக 2009, 2010 மற்றும் 2011 ஆகிய வருடங்களில் கிந்தோட்டை மற்றும் மதவாச்சி ஆகிய பிராந்திய வேலைத் தளங்களின் தரக் கணிப்பீட்டினை பரிசோதிக்கையில் கிந்தோட்டை பிராந்திய வேலைத் தளத்தில் மாத்திரம் 2010 மற்றும் 2011 வருடங்களில் முறையே பின்புற அக்ஸல் 21 மற்றும் 5 திருத்தப்பட்டிருந்ததுடன் அவ்வருடங்களில் மதவாச்சி அல்லது கிந்தோட்டை வேலைத் தளங்களில் முன்புற அக்ஸல் உற்பத்தி இடம்பெற்றிருக்கவில்லை. குறித்த வருடங்களில் மதவாச்சி மற்றும் கிந்தோட்டை பிராந்திய வேலைத்தளங்களில் முன்புற அக்ஸல் திருத்தும் பணி முழுமையாக தடைப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

**(உ) முன்கலவை டயர் உற்பத்தி**

அம்பாறை டயர் தொழிற்சாலையில் 2009, 2010, 2011 மற்றும் 2012 ஆம் ஆண்டின் முதல் அரையாண்டு காலப்பகுதியில் டயர் உற்பத்தியில் சராசரி தரக் கணிப்பீடு முறையே 27, 60, 60 மற்றும் 55 ஆகக் காணப்பட்டது.

இவ்வாறு எதிர்பார்க்கப்பட்ட முடிவுக்கு ஒப்பீட்டு ரீதியாக உண்மையான உற்பத்தி வீழ்ச்சியடைவதற்கு ஏதுவாகவிருந்த முக்கிய காரணம் மூலப் பொருட்கள் உட்பட தேவையான நிதி ஒதுக்கீடு முறையாக தேவையான சந்தர்ப்பங்களில் கிடைக்காமை எனக் குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. சபையின் பராமரிப்பிற்கு குறித்த டயர்களின் தேவை முக்கியமாகக் காணப்படுவதுடன் டயர்களின் பற்றாக்குறை காரணமாக பஸ் வண்டித் தொகுதியினை பூரணமாக சேவையில் ஈடுபடுத்த முடியாமல் போவதில் பெரிதும் தாக்கம் செலுத்தியிருந்தது. இதனால் டயர்களை முன் ஆயத்தம் செய்து கொள்ளும் செயற்பாடு தனியார் துறை நிறுவனங்கள் மூலம் மேற்கொள்ளப்படுவதாகவும் அதற்காக வருடாந்தம் பெரும் தொகையான பணம் செலவிடப்படுவதாகவும் அவதானிக்கப்பட்டது. இதனால் அதற்கான நிதி ஒதுக்கீட்டினையும் அரசே மேற்கொள்ள வேண்டியிருந்தது.

**(ஊ) பிராந்திய வேலைத்தளங்களின் மூலம் திருத்தியமைக்கப்பட்ட பஸ் வண்டிகளை மீண்டும் டிப்போக்களுக்கு கையளித்தல்**

மொரட்டுவை டிப்போவினால் அவ்வப்போது பிராந்திய வேலைத் தளங்களுக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்ட பஸ் வண்டிகளை திருத்தம் செய்து மீண்டும் டிப்போவிற்கு குறித்த காலத்தில் கையளிக்காத 5 சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

திருத்தத்திற்காக அனுப்பப்பட்ட இந்த பஸ் வண்டிகள் டிப்போவின் பேருந்து அணியில் இணைக்கப்பட்டிருந்த பொழுதும் பௌதீக ரீதியாக அவை டிப்போவில் காணப்படாமையால் நீண்டகாலமாக பேருந்து அணியின் பயன்பாட்டினை உயர்ந்த நிலையில் வைத்திருக்க தடையாக இருந்து வந்துள்ளது. போக்குவரத்துக்கு பொருத்தமற்ற

இந்த பேருந்துகளை திருத்தியமைத்து டிப்போவிற்குப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு தேவையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படாதிருந்ததுடன் இத் தாமதத்திற்கான தெளிவான காரணங்கள் கணக்காய்விற்கு முன்வைக்கப்படவில்லை. பொதுவாக நோக்கும் போது இந்த வேலைத்தளங்களின் உற்பத்தித் செயலாற்றல் கணிப்பீடு குறைந்த மட்டத்தில் காணப்படுவதற்கான காரணம் அவற்றில் காணப்பட்ட மனித மற்றும் பொளதீக வளப் பற்றாக்குறையாகும் என அவதானிக்கப்பட்டது.

### 3.6.2 பிராந்திய வேலைத் தளங்களில் பணிக்குழு முகாமைத்துவம்

இது தொடர்பான விபரம் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

(அ) பிராந்திய வேலைத்தளங்களில் பணிக்குழுவில் கம்பஹா, பண்டாரவலை, யட்டிநுவர, கிந்தோட்டை மற்றும் மதவாச்சி ஆகிய பிராந்திய வேலைத் தளங்களில் முறையே 02, 11, 35, 45, 50 என பற்றாக்குறையாகக் காணப்பட்டது. சபையினாலேயே தயாரிக்கப்பட்டுள்ள பணிக்குழுத் தேவையினை தீர்மானிக்கின்ற அளவுகோள்களை அடிப்படையாக வைத்தே இந்த பற்றாக்குறை கணக்கிடப்பட்டிருந்தது. எனினும் இக் கணக்கெடுப்பு பொறி முறையிலுள்ள நியாயத்தன்மை நிரூபிக்கப்படவில்லை.

தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட யட்டிநுவர பிராந்திய வேலைத் தளத்தில் 11 பொறியியல் ஊழியர்கள் காணப்பட்டதுடன் ஒரு இரும்பு ஒட்டுத் தொழிலாளி, ஒரு மின் தொழில்நுட்பவியலாளர், ஒரு இயந்திரத்துறை தொழிலாளி மற்றும் ஒரு இயந்திரத்துறை ஒட்டுத் தொழிலாளி என தேவையான அனுபவம் பெற்றிறாத நான்கு ஊழியர்கள் பொறியியல் ஊழியர்களாக சேவையில் அமர்த்தப்பட்டிருந்ததாக அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) கிந்தோட்டை பிராந்திய வேலைத்தளத்தில் ஊழியர்கள் முறையற்ற விதத்தில் சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் பணிக்குழு அங்கத்தவர்கள் 7 பேர் நிலையான பதவிகளுக்குப் புறம்பாக உயர் மட்டப் பதவிகளில் சேவையாற்றுவதற்காக நியமிக்கப்பட்டிருந்தனர். மேலும் களஞ்சியசாலை பராமரிப்பாளர்கள் இருவர் உதவி தயாரிப்பாளர் அதிகாரி பதவியிலும் களஞ்சியசாலை இலிகிதர் ஒருவர் களஞ்சியசாலை பராமரிப்பாளர் பதவியிலும் பதிற்கடமை புரிவதற்காக நியமிக்கப்பட்டிருந்தனர்.

(இ) பெட்டிகலவத்தை பிராந்திய வேலைத் தளத்தில் தொழிலாளர் தரத்தில் உள்ள ஊழியர்கள் இருவர் தகர தொழில்நுட்பத் தரத்திலும் களஞ்சியசாலை ஊழியர் ஒருவர் இலிகிதராகவும் முறையற்ற நியமனம் பெற்று சேவையில் ஈடுபட்டிருந்தமை தெரியவந்தது.

(ஈ) உடுபத்தாவ பிராந்திய வேலைத் தளத்தில் பொறியியல் பரிசோதகர் ஒருவர் மேற்பார்வையாளர் பதவியிலும் இலிகிதர் தரத்திலுள்ள மூவர் இலிகிதர் பதிற்கடமை தரத்திலும் முறையற்ற விதத்தில் சேவையில் ஈடுபட்டிருந்தமை தெரிய வந்தது.

## பரிந்துரைகள்

- i. சபையின் பிராந்திய வேலைத்தளங்களிலிருந்து கிடைக்கும் பங்களிப்பினை முதன்மையாகக் கொண்டு தேவையான உதிரிப் பாகங்கள் உள்ளிட்ட தேவைகளை தேவையான அளவில் சிறந்த தரத்தில் தேவையான காலத்தில் பெற்றுக்கொடுத்தல்.
- ii. பிராந்திய வேலைத்தளங்களின் இயலாவினை உயர்ந்த மட்டத்தில் வைத்துக் கொள்வதற்கு தேவையான அடிப்படை வசதிகளைப் பெற்றுக் கொடுத்தல்.
- iii. ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட அளவீடுகளைப் பயன்படுத்தி தேவைகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஆளணியினர் தொகையினை தீர்மானித்தல்.

### 3.7 ஏனைய வருமானங்கள் மற்றும் பொது விடயங்கள்

#### 3.7.1 பழுதடைந்த பஸ் வண்டிகளை பொது ஏலவிற்பனையில் விற்பனை

2012 மார்ச் 23ஆம் திகதி வெளியிடப்பட்ட அமைச்சரவை சுற்றறிக்கை இல. 12/0422/538/010/ மற்றும் அது தொடர்பான 2012 ஏப்ரல் 24 ஆம் திகதிய அமைச்சரவையின் தீர்மானங்களை வெளியிடும் இல. அமப/12/0422/538/010 இற்கமைவாக பாவனையிலிருந்து ஒதுக்கப்பட்டுள்ள 1882 பஸ் வண்டிகளை பொது ஏலவிற்பனையில் விற்பதற்கும் அதன் மூலம் பெறப்படும் வருமானத்தில் தற்பொழுது சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ள பஸ் வண்டிகளுக்கு தேவையான புதிய டயர்கள், டியூப், மின்கலம் மற்றும் உதிரிப்பாகங்களைக் கொள்வனவு செய்து பராமரிப்பதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டிருந்தது. இது தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) 2012 இலங்கைப் போக்குவரத்து சபையின் 15 ஆம் இலக்க பிரசுரத்தின் பிரகாரம் இந்த பழுதடைந்த பஸ் வண்டிகளை ஏலத்தில் விடும் பொழுது அவற்றின் பதிவுச் சான்றிதழ்களை இரத்துச் செய்யாது பதிவுச் சான்றிதழோடு விற்பனை செய்வதற்கு அமைச்சரவையின் அனுமதி எதிர்பார்க்கப்பட்டிருந்தது. அமைச்சரவையின் விஞ்ஞாபனத்தில் அல்லது தீர்மானங்களை வெளியிடுகையில் அவ்வாறு பாவனையிலிருந்து ஒதுக்கப்பட்ட பஸ் வண்டிகளை ஏலத்தில் விற்பனை செய்கையில் அந்த பஸ் வண்டிகளின் பதிவுச் சான்றிதழுடன் ஏலத்தில் விடுவதற்கு அனுமதி வழங்கப்படாமல் இருந்ததுடன் பின்னர் பணிப்பாளர் சபையின் தீர்மானத்திற்கமைய பதிவுச் சான்றிதழுடன் பழுதடைந்த பஸ் வண்டிகளை விற்பனை செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) திருத்தங்கள் பொருளாதார ரீதியாக பிரயோசனம் அளிக்காத மற்றும் நீண்ட காலமாக போக்குவரத்தில் ஈடுபடுத்தப்படாத பழுதடைந்த அல்லது ஒதுக்கப்பட்ட பஸ் வண்டிகளாகையினால் அவற்றை மீண்டும் போக்குவரத்து செய்யக்கூடிய நிலைக்கு மாற்றக்கூடிய நிலையில் இல்லாதிருந்த பேருந்துகளையே ஏலவிற்பனை செய்வதற்குத் தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்தன. இவ்வாறு ஏலத்தில் விடப்படுகின்ற பஸ் வண்டிகளின் பதிவுச் சான்றிதழ்கள் வெளி நபர்களுக்கு கூடுதல் பொருளாதார நன்மைகளின் அடிப்படையில் ஏலம் விடுவதால் மீள் போக்குவரத்திற்குப் பொருத்தமற்றதொன உணரப்பட்ட பஸ் வண்டிகளின் பதிவுச் சான்றிதழ்களைப் பயன்படுத்தி வேறு முறையற்ற செயல்களில் ஈடுபடுவதற்கான வாய்ப்புள்ளதாக அவதானிக்கப்பட்டது.

(இ) இவ்வாறு பதிவுச் சான்றிதழுடன் ஏலவிற்பனைக்காக விடப்பட்ட முன்வைக்கப்பட்ட பஸ் வண்டிகள் தொடர்பாக நடாத்தப்பட்ட தெரிவுப் பரிசோதனையின் போது 2012 ஜூன் 18 ஆம் திகதியன்று பதிவுச் சான்றிதழுடன் ஏலவிற்பனைக்காக விடப்பட்ட 42 பஸ் வண்டிகளில் 11 விற்கப்படாது எஞ்சியிருந்தமையும் 2012 மே 24 ஆம் திகதி ஏலவிற்பனை நிறைவடைந்த ரத்மலானை, மொரட்டுவை, ஹொரனை, மத்துகம மற்றும் ஹோமாகமை ஆகிய டிப்போக்களில் விற்கப்படாது எஞ்சியிருந்த பஸ் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை முறையே 18, 13, 27, 31 மற்றும் 31 ஆக இருந்தமையும் எதிர்பார்க்கப்பட்ட வருமானத்தினை விட பஸ் வண்டி ஏலவிற்பனை வருமானம் ரூபா 4,638,000 ஆல் குறைவடைந்தமை ஆகிய விடயங்களைக் கருத்தில் கொள்ளும் போது இவ்வாறு பதிவுச் சான்றிதழுடன் பஸ் வண்டிகளை ஏலத்தில் விடுவதனால் கூடுதல் பொருளாதார பயன்களை எதிர்பார்ப்பது யலன்றது என்பது தெளிவாகியது.

(ஈ) ஏலத்தில் விடப்பட்டதன் பின்னர் மீதமுள்ள பழுதடைந்த பஸ் வண்டிகளை மேற்குறிப்பிட்ட அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனத்தின் பிரகாரம் நிதி திட்டமிடல் அமைச்சர் அவர்களின் அவதானிப்புகளில் பரிந்துரைக்கப்பட்டதற்கிணங்க பஸ் வண்டிகளின் சட்டகங்களை நாட்டைச் சூழவுள்ள கடலோரப் பகுதியில் கடலரிப்பினைத் தடுப்பதற்கு துணைபுரிகின்ற கடல் பூப்பாறை வளர்வதற்குப் பொருத்தமான சூழலினை ஏற்படுத்துவதற்காக பயன்படுத்தும் வகையில் குறித்த நிறுவனங்களுக்கு பெற்றுக் கொடுப்பதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்த போதும் அது செயற்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

(உ) அமைச்சரவை விஞ்ஞாபனத்தின் பிரகாரம் நிதி திட்டமிடல் அமைச்சர் அவர்களின் அவதானிப்புகளின் மூலம் முன்வைக்கப்பட்ட பரிந்துரைப்புக்களில் பஸ் வண்டிகளை ஏலத்தில் விடுவதன் மூலம் பெறப்படும் வருமானம் தற்பொழுது சேவையில் ஈடுபடுத்தப்பட்டுள்ள பஸ் வண்டிகளுக்கு தேவையான புதிய டயர்கள், டியூப், மின்கலம் மற்றும் உதிரிப்பாகங்களை கொள்வனவு செய்வதற்கும் பராமரிப்பதற்கும் செலவிடப்பட வேண்டும் என பரிந்துரைக்கப்பட்டிருந்த போதும் சபையின் பிரதான காரியாலயத்தில் அல்லது தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட டிப்போக்களில் இதற்கான முறையான

திட்டமிடப்பட்ட செயற்றிட்டமொன்று அமுல்படுத்தப்படுவதனை உறுதி செய்வதற்கான போதுமான சான்றுகள் கணக்காய்வின் போது சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை.

(ஊ) பாவனையிலிருந்து ஒதுக்கப்பட்ட பஸ் வண்டிகளை பழுதடைந்த பஸ் வண்டிகளாக போது ஏலவிற்பனையில் விற்பனை செய்வதற்காக குறைந்த பட்சம் 500,000 கிலோ மீற்றர் தூரம் பஸ் வண்டி செலுத்தப்பட்டிருக்க வேண்டும் என்பதாகவும் அல்லது பஸ் வண்டி பதிவு செய்யப்பட்ட தினத்திலிருந்து குறைந்தது 15 வருடங்கள் வினைத்திறனான செயற்பாட்டினை மேற்கொண்டிருத்தல் வேண்டும் என்ற கட்டாய நியதிகள் இங்கு கருத்தில் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை என்பது தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட டிப்போக்களில் அறியப்பட்டது. விபரங்கள் வருமாறு.

i. தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட 3 டிப்போக்களில் ஏலவிற்பனைக்காக விடப்பட்ட 5 பஸ் வண்டிகள் கி.மீ. 214,828 தொடக்கம் 358,517 இற்கு இடைப்பட்ட தூரமே செலுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் பயன்படுத்தப்பட்ட காலம் 04 வருடங்கள் தொடக்கம் 11 வருடங்களாக மாத்திரமே காணப்பட்டது.

ii. செலுத்தப்பட்ட காலம் 15 வருடங்களை தாண்டுவதற்கு முன்னர் சேவையிலிருந்து நிறுத்திக் கொள்ளப்பட்ட 23 பஸ் வண்டிகள் ஒதுக்கப்பட்ட பஸ் வண்டிகளாகத் தரப்படுத்தப்பட்டிருந்தன.

மேற்குறிப்பிட்ட தகவல்களின் படி 61 மற்றும் 62 ஆகிய தொகுதிகளைச் சேர்ந்த பதிவு இலக்கத்தையுடைய அதிகமான பஸ் வண்டிகள் காலத்திற்கு முன்பே ஒதுக்கப்பட்ட நிலைக்கு தள்ளப்பட்டுள்ளதுடன் செலுத்தும் நிலையில் உள்ள பஸ் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையில் 30 சதவீதமானவை இத் தொகையில் அடங்குபவையாக இருப்பதனாலும் மேற்குறிப்பிட்ட பஸ் வண்டிகள் பல்வேறு பொறியியல் காரணங்களால் சேவையிலிருந்து நீக்கப்படும் பட்சத்தில் தேவையான திருத்த வேலைகளை அவசரமாகச் செய்து சேவையில் ஈடுபடுத்த முடியுமாக இருக்கும் பொழுது நீண்ட காலமாக செயலிழந்த நிலையில் காணப்பட்டதன் காரணமாக இவ்வளவு பாரிய பொருளாதார பெறுமதி கொண்ட பஸ் வண்டிகள் காலத்திற்கு முன்பாகவே ஒதுக்கப்பட்ட நிலைக்குத் தள்ளப்பட்டுள்ளமை அவதானிக்கப்பட்டது.

### 3.7.2 சபையின் பேருந்துகளை விளம்பர நடவடிக்கைகளுக்காக பயன்படுத்துதல்

சபையின் பேருந்துகளை விளம்பர நடவடிக்கைகளுக்காக பயன்படுத்துவது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட தெரிவுப் பரிசோதனையின் போது பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

(அ) 2012 ஆம் ஆண்டில் சபைக்குச் சொந்தமான ஆதனங்களுக்கு இடையே விஷேடமாக பேருந்துகளை விளம்பர நடவடிக்கைகளுக்காக அதிகளவில்

வழங்கப்பட்டுள்ளதாகவும் இதற்காக ஈடுபடுத்தப்பட்ட இலக்கிடப்பட்ட பேருந்துகள் 25 சதவீதத்திற்கு அண்மித்த அளவாக இருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) பாணந்துறை, அம்பலாங்கொட, உடுகம, இரத்தமலான, யாழ்ப்பாணம், குருணாகல், வென்னப்புவு டிப்போக்களில் பேருந்துகளுக்காக 05 விளம்பர நிறுவனங்களிடமிருந்து ரூபா 65,000 - ரூபா 90,000 வரையான வருமானம் 2011/2012 ஆம் ஆண்டுகளில் ஒரு பஸ் வண்டிக்காக பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(இ) தனியார் நிதிக் கம்பனியொன்றினால் விளம்பரத்திற்காக சபையின் பஸ் வண்டிகளை பயன்படுத்துவது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட தெரிவுப் பரிசோதனையின் போது பின்வரும் வடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

- i. வர்த்தகத்திற்காக அக்கறை காட்டும் தரப்பினரை தெரிவு செய்வதற்காக வெளியிடப்பட்ட விளம்பரங்களின் பிரதிகள் கணக்காய்வுச் சந்தர்ப்பத்தில் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இதன் பிரகாரம் அரசின் கொள்வனவு வழிகாட்டல் கோவையின் இரண்டாவது அத்தியாயத்தின் 3.2.2 இன் பிரகாரம் பிரசித்த பத்திரிகையொன்றில் வெளியிடப்பட வேண்டிய போதிலும் அவ்வாறு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- ii. வர்த்தகத்திற்குரிய சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த விலை கோரல்கள் மற்றும் இந்நிறுவனங்கள் தெரிவு செய்யப்பட்ட அடிப்படை தொடர்பான தகவல்கள் கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- iii. பஸ் வண்டியின் இரண்டு பக்கங்களில் விளம்பர அறிவித்தலுக்கு பயன்படுத்துவதற்குரிய நிபந்தனைகள் பேரில் திகதியற்ற பொது ஆவணமொன்று கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்தது. இவ்வாறான ஒப்பந்தமொன்றுக்கு அத்தியவசியமாக உள்ளடக்கப்பட வேண்டிய முக்கிய விடயங்கள் உரிய தரப்பினருடன் தொடர்பு கொண்டு அவை ஏற்றுக்கொள்ளப்படாமையால் கொடுக்கல் வாங்கல்கள் முறையற்ற கொடுக்கல் வாங்கலாக அவதானிக்கப்பட்டது.
- iv. சபையின் தலைமை அலுவலகத்தின் மூலம் உரிய அறிவித்தல்களுக்காக பணம் அறவிடப்படுவதாக தெளிவுபடுத்தப்பட்டிருந்ததுடன் வர்த்தகத்திற்காக பெற்றுக்கொண்ட பேருந்துகளின் தேவைப்பாடு தொடர்பாகவும் பேருந்துகள் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படாமையான காரணமாக அறவிடப்படும் கட்டணம், ஸ்டிக்கரை ஒட்டுவதற்கு எடுக்கப்படும் காலம் மற்றும் அவற்றை அகற்றுதல் போன்றவற்றை டிப்போ முகாமையாளர்கள் கட்டாயமாக அறிந்து

கொள்ள வேண்டிய விடயங்கள் தொடர்பாக டிபோ முகாமையாளர் அறிவுட்டப்பட்டிருக்கவில்லை.

v தனியார் நிதிக் கம்பனியொன்றிற்கு பேருந்தின் வர்த்தகத்திற்காக வழங்குவதற்குரிய கடிதம் சபையின் பிரதி முகாமையாளர் (செலுத்துதல்) மூலம் 2011 செப்டெம்பர் 09 ஆந் திகதியே வழங்கப்பட்டிருந்தது. எனினும், அதற்கு முன்னர் பஸ் வண்டி விளம்பர நடவடிக்கைகளுக்காக வழங்கப்பட்டுள்ள 07 டிப்போக்களுக்குரிய 47 பஸ் வண்டிகளின் தகவல்கள் வெளிப்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

vi தனியார் நிதிக் கம்பனியொன்றுடன் மேற்கொள்ளப்பட்ட விளம்பர செயற்திட்டமொன்றிற்குரிய 1000 பேருந்துகளுக்காக வழங்குவதற்கு இணங்கும் போது அதுவரை அறவிடப்பட்ட ரூபா 65,000 கட்டணம் எவ்வித பணிப்பாளர் சபை தீர்மானமொன்றில்லாமல் ரூபா 35,000 வரை குறைக்கப்பட்டுள்ளதாக உரிய கடிதத்தில் குறிப்பிடப்பட்டிருந்த குறிப்பின் பிரகாரம் அவதானிக்கப்பட்டது. அதற்கு மேலதிகமாக இச்செயற்திட்டத்திற்குரித்தாக முறையான உடன்படிக்கைகொன்று கைச்சாத்திடப்பட்டிருக்கவில்லை.

vii பேருந்து விளம்பர வர்த்தகத்தின் போது ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட நியமமொன்று இனங்காணப்படாதிருந்தமையால் சபையின் அடையாளத்திற்கு பாதிப்பேற்படுத்தும் வகையில் விளம்பர நடவடிக்கைகளுக்காக பேருந்துகளை பயன்படுத்துதல் மற்றும் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட நியமத்தினுள் வருமானச் சந்தர்ப்பங்களை பயன்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது.

#### (ஈ) பேருந்துகளின் தரத்தில் அவதானிக்கப்பட்ட குறைபாடுகள்

இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- i. தெரிவுப் பரிசோதனைக்குட்படுத்தப்பட்ட தலங்கம டிபோ பேருந்துகளை தரத்திற்காக வழங்கும் போது உரிய டிபோக்களில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட மாதிரியில் எழுத்துமூல ஆலோசனைகள் வழங்கப்படாமையால் பேருந்துகள் பகல் காலங்களில் இடம்பெற்றிருந்த போதிலும் இச்செயற்பாட்டிற்காக ஓட்டத்தில் ஈடுபடுவதை நிறுத்தியதன் காரணமாக அறவீடுகள் இடம் பெறாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. இதன் பிரகாரம் NA-1267, NA-1259, 63-3329, 62-2378, NA-1260 ஆம் இலக்க பேருந்துகளுக்காக அறவிடப்பட வேண்டிய ரூபா 75,000 தொகை அறவிடப்பட வேண்டியிருந்தது.

- ii. பேருந்துகளில் விளம்பரத்திற்காக ஒட்டப்பட்ட அறிவித்தல்களை உரிய திகதிகளில் அகற்றுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படாதிருந்தமையால் உரிய அறிவித்தல்களை அகற்றியதன் பின்னர் பேருந்தை மீண்டும் ஒட்டத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்காக பூச்சுப் பூசுதல் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய போதிலும் அதற்காக உரிய நிதிஏற்பாடு குறித்த டிபோக்களுக்கு கிடைத்திருக்காதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. அவ்வாறு அறிவித்தல் அகற்றப்படாத 03 பேருந்துகள் தொடர்பான விபரங்கள் தெரிவுப் பரிசோதனையின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்டன.

### 3.7.3 சபையின் இலட்சணையுடன் கூடிய சொகுசு பேருந்துகளை ஒட்டத்தில் ஈடுபடுத்துதல்

இது தொடர்பாக தெரிவுப் பரிசோதனை போது சில வீதிகளில் சபையின் இலட்சணையுடன் கூடிய சபையினால் வழங்கப்படும் பிரவேசப்பத்திரங்களை வழங்கி சாதாரண பஸ் கட்டணத்தின் இரு மடங்கு கட்டணத்தின் கீழ் பல்வேறு தனியார் பஸ் உரிமை கம்பனிகளால் நகர்சேர் அதி சொகுசு பேருந்து சேவையொன்று நடாத்தப்பட்டு வருவது அவதானிக்கப்பட்டது. இப்பேருந்துகளில் சாரதி மற்றும் நடாத்துனர்கள் ஆகிய இருவரும் சபையின் பதவியணிக்குரியதாக இருந்த போதிலும், தனியார் கம்பனியின் இலட்சணையுடனான சீருடையில் கடமை புரிவது அவதானிக்கப்பட்டது. விபரங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

தனியார் பேருந்து கம்பனி	வீதி இலக்கம்	பேருந்து இலக்கம்	பேருந்து சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்ட திகதி
பேருந்து கம்பனி I	100	கணக்காய்விற்கு தகவல் சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை.	2011 ஆகஸ்ட் 13
பேருந்து கம்பனி II	100, 154	NB-2205 NB-2206 NB-2207	2012 ஏப்ரல் 04

இப்பேருந்துகளிலிருந்து உரிய டிபோவிற்கு எவ்வித பணமும் அறவிடப்படுவதற்கான தகவல்கள் சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை. விபரங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

- i. ஒட்டத்தில் ஈடுபடும் மேற்படி வீதிகள் பயணிகள் நெரிசலான வீதிகளாக இருந்ததுடன் 100 ஆம் இலக்கத்தின் கீழ் இயங்கும் I ஆம் இலக்க பேருந்து கம்பனிக்கு உரிய இவ்வாறான பேருந்து



ஒன்றிலிருந்து வருமானம் ரூபா 118 அளவிலும் 100 மற்றும் 154 ஆம் இலக்க வீதிகளில் இயங்கும் 11 ஆம் கம்பனிக்குரிய பேருந்தொன்றின் கிலோ மீற்றருக்கான வருமானம் ரூபா 68.5 அளவிலாக இருந்தமை வெளிப்படுத்தப்பட்டது.

- ii. மேற்படி கூறப்பட்ட ஆடம்பர சொகுசு பேருந்து சேவைகள் தொடர்பாக உரிய தனியார் பேருந்து கம்பனிகளுடன் கைச்சாத்திடப்பட்ட உடன்படிக்கைகளின் பிரதிகள் அல்லது சபை உத்தியோகபூர்வ இலட்சிணை/ தரம் இரண்டாம் தரப்பினருக்கு வாடகைக்கு குத்தகைக்கு வழங்கல் அல்லது உரித்தினை விற்பனை செய்தல் தொடர்பாக ஏற்படுத்திக்கொண்ட ஒப்பந்தங்கள் இருந்திருந்தால் அத்தகைய தகவல்கள் எதுவும் கணக்காய்விற்குச் சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை.

#### பரிந்துரைகள்

- i. அதிகளவில் பழுதடைந்த பேருந்துகளை மாத்திரம் ஏலவிற்பனை செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- ii. தற்போது கைதவிர்க்கப்படுகின்ற பேருந்துகளின் இலக்கங்களை ஏனைய மோட்டார் வாகனங்களுக்காக பயன்படுத்தி முறையற்ற விதத்தில் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்துவதற்காக காணப்படும் வாய்ப்புக்களை அகற்றி அடிச்சட்டகத்தை வெட்டி பதிவுச் சான்றிதழ் இல்லாத உடைந்த நிறுத்திவைக்கப்பட்ட பேருந்துகளை ஏலவிற்பனை செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- iii. முடியுமான வரையில் உரிய பஸ் வண்டிகளுக்கு கூடிய விலையொன்று கிடைக்கும் வகையில் ஏலத்தில் விற்பனை செய்வதை வழிநடாத்துவதற்கு தேவையான பங்களிப்பினை ஏற்படுத்துதல்
- iv. வர்த்தக விளம்பரத்திற்காக முன்வரும் வியாபார நிறுவனங்களுடன் தெளிவான நிபந்தனைகள் உள்ளடக்கப்பட்ட முறையான உடன்படிக்கையொன்றின் கீழ் மேற்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- v. வர்த்தக விளம்பரத்திற்கான பேருந்துகளுக்காக வழங்கப்படும் டிபோ உத்தியோகத்தர்களுக்குரிய விடயம் தொடர்பாக போதியளவு அறிவூட்டுதல் மற்றும் ஆலோசனை வழங்குதல்.

- vi. சபையின் இலட்சணையுடன் வெளித்தரப்பினருக்கு வருமானம் உழைப்பதற்கு வழங்கப்பட்டுள்ள சந்தர்ப்பத்திற்காக சபையினால் உரிய ஒத்திகை பார்ப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.

### 3.8 பல்வேறு செயற்திட்டங்கள்

#### 3.8.1 சபைக்குத் தேவையான உதிரிப் பாகங்களை கொள்வனவு செய்தல்.

காணப்பட்ட உதிரிப்பாகங்கள் கொள்வனவு நடைமுறை வெவ்வேறு செயற்திறனின்மைகள் இருந்தமையால் அவற்றை சரி செய்வதற்காக 2011 யூலை மாதம் முதல் திறைசேரியால் வழங்கப்படும் தீர்வை வரிச் சலுகையின் கீழ் உதிரிப் பாகங்களை இறக்குமதி செய்து சலுகை விலையின் கீழ் டிபோக்களுக்கு வழங்குவதற்காக தனியார் கம்பனியொன்று வழங்குனராக தெரிவு செய்யப்பட்டிருந்தது. இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

#### (அ) பெறுகை நடவடிக்கைகளில் அதிகார எல்லையைத் தீர்மானிக்காமல் செயற்படுதல்

2012 யூலை 01 ஆந் திகதி முதல் 2012 நவம்பர் 30 ஆந் திகதி வரை 05 மாத காலப்பகுதியின் போது மாத்திரம் கொள்வனவுப் பெறுமதி ரூபா 296 மில்லியனாக இருந்ததுடன் பெறுகை வழிகாட்டல் கோவையின் 2.4 வழிகாட்டலின் பிரகாரம் உரிய அதிகாரங்கள் மற்றும் வரையரைகளை விஞ்சி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது.

#### (ஆ) தீர்வைச் வரிச் சலுகையை சாதகமான வகையில் பயன்படுத்துதல்

இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புக்கள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

- i. சில உதிரிப்பாகங்களுக்காக ஒரு வழங்குனரோ அல்லது இரண்டு பேர் மாத்திரமாக இருந்தமையால் வழிகாட்டல் கோவையின் 7.9.2 பிரிவின் (ப) பந்தியின் பிரகாரம் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்க வில்லை.
- ii. தெரிவுப் பரிசோதனைக்குட்படுத்தப்பட்ட கேகாலை மற்றும் அவிஸ்ஸாவெல்ல டிபோக்களில் முறையே கொள்வனவு செய்யப்பட்ட உதிரிப் பாகங்கள் உருப்படி 4 மற்றும் 3 வீதம் வெவ்வேறு பிழைகளுடன் காணப்பட்டதுடன், தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட 3 டிபோக்களில் 10 உதிரிப்பாக உருப்படிகள் 6 முதல் 148 சதவீதம் வரையான வீச்சில் வெளி வழங்குனர்களை விட இவ்வழங்குனர்களால் வழங்கப்பட்ட உதிரிப் பாகங்களின் விலை விபரங்கள் கூடுதலான நிலைமையொன்று அவதானிக்கப்பட்டது.

iii. சபையின் பேருந்து அணியை உயர்த்துவதற்கும் டிபோக்களில் காணப்படும் நிதிப் பிரச்சினை நிலைமையை கருத்திற் கொண்டும் அந்த டிபோக்களின் செயற்பாட்டுச் செலவினத்தை குறைத்து இச் செயற்திட்டத்தின் ஒரு விசேட நோக்கமாகும். எவ்வாறாயினும் அதன் மூலம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட நிதி நலன்கள் டிபோக்களிற்கு கிடைத்திருக்கவில்லை.

**(இ) உடன்படிக்கையில் உள்ளடக்கப்பட வேண்டிய அடிப்படை நிபந்தனைகள்**

இந்த உடன்படிக்கையில் காலம் குறிப்பிடப்படாதிருந்ததுடன், இக்கொடுக்கல் வாங்கல்களின் போது உள்நாட்டு முகவரொருவர் இடைத் தரகரொருவராக செயற்படுவது இந்த உடன்படிக்கையின் கடப்பாடாக இந்திய கம்பனியொன்று என்பதால் உறுதிப்படுத்தப்பட்டது. சபையின் களஞ்சியத்தில் இந்த உள்நாட்டு முகவரி விளம்பர பதாகையும் பொருத்தப்பட்டிருந்தது. உரிய களஞ்சியம் சபையின் ஆதனம் ஆதனமொன்றாக இருந்த போதிலும், இந்த உள்நாட்டு முகவர் நிறுவனத்தினால் கம்பனியின் பதிவு உட்பட ஏனைய ஆவணங்களில் முகவரியாக இக்களஞ்சியத்தின் முகவரி பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தது. அவ்வாறே அக்கட்டிடங்களில் மாற்றங்களையும் இந்த முகவர் நிறுவகத்தின் தேவைப்பாட்டின் பிரகாரம் சபையினால் நிறைவேற்றப்பட்டிருந்தன. மேலும் இக்களஞ்சியத்திற்காக நீர் மற்றும் மின்சாரம் என்பவற்றிற்காக செலவிடப்பட்ட பணத்தை உரிய முகவர் நிறுவகத்தினால் செலுத்தப்பட வேண்டிய போதிலும் அவ்வாறு செலுத்தப்பட்டமை உறுதிப்படுத்தப்படவில்லை.

**(ஈ) வழங்குனராக தெரிவு செய்யும் நியதிகள்**

தெரிவு செய்யப்பட்ட வழங்குனர்கள் சமர்ப்பித்திருந்த 706 உதிரிப்பாக உருப்படிகளில் 418 உருப்படிகளின் குறைந்த விலை கருத்திற் கொள்ளப்பட்டிருந்த போதிலும், கூறுவிலை சமர்ப்பிக்கப்படாத உருப்படிகளின் மொத்த கொடுக்கல் வாங்கல்களுக்கான தாக்கம் இதன் போது கருத்திற் கொள்ளப்படாதிருந்தமை உறுதிப்படுத்தப்பட்டது.

வழிகாட்டல் கோவையின் 5.3.4 பந்தியின் பிரகாரம் வழங்குனரின் அனுபவம் போன்ற விடயங்கள் கருத்திற் கொள்ளல் தேவையான போதிலும், தெரிவு செய்யப்பட்ட வழங்குனர் உயர் தரத்திலான உதிரிப்பாகங்கள் வழங்கும் நிறுவனம் ஒன்றை இங்கு கருத்திற் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

**(உ) உடன்படிக்கை செய்யப்பட்ட கடப்பாடாக ஏற்படுத்துவதற்கு அதிகாரமும் உடன்படிக்கையின் பின்னணியும்**

இந்த உடன்படிக்கைக்கு வரும் போது சபையின் தரப்பினராக சபையின் தலைமை நிறைவேற்று உத்தியோகத்தர் மற்றும் தனியார் சட்டத்தரணியொருவர் தொடர்புபட்டிருந்தனர். மேலும் வழிகாட்டல் கோவையின் 8.9.3 ஆம் பிரிவின் பிரகாரம் பின்பற்றப்பட வேண்டிய குறிப்பான மாதிரியொன்று கருத்திற் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

#### (ஊ) பெறுகை வழிகாட்டல் கோவையிலிருந்து விலகுதல்

பெறுகை வழிகாட்டல் கோவையின் 5.3.11, 5.4.8, 5.4.11, 5.6, 6.3.6, 7.9.2 மற்றும் 7.11.1 என முறையே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள தேவைப்பாடுகளிலிருந்து விலகி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருந்தது.

- i. கேள்வி பாதுகாப்பொன்றோ செயலாற்றல் பிணையொன்றை கைச்சாத்திடாமை.
- ii. உதிரிப்பாகங்கள் நியதிகள் தொடர்பாக போதியளவு விபரங்கள் சமர்ப்பிக்கப்படாமை.
- iii. கேள்வி மதிப்பீட்டு அறிக்கை, மாதிரியின் பிரகாரம் தயாரிக்கப்படாமை.
- iv. கேள்வி மதிப்பீட்டின் போது தேவையான தந்திரோபாயங்கள் தொடர்பில் கவனம் செலுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

#### (எ) உள்நாட்டு முகவர் தொடர்பான அவதானிப்புக்கள்

இக்கம்பனிக்குரிய சர்ச்சைக்குரிய தன்மையிலான சில அவதானிப்புக்கள் கணக்காய்வின் போது இனங்காணப்பட்டிருந்ததுடன் இவ்வழங்குனரை தெரிவு செய்யும் போது அந்தக் காரணங்கள் எதுவும் கருத்திற் கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

- ஒப்பந்த உடன்படிக்கை கைச்சாத்திட்டப்பட்டதன் பின்னரே இந்த உள்நாட்டு முகவர் கம்பனியொன்றாக பதிவு செய்யப்பட்டிருந்தது.
- பதிவு செய்யப்பட்ட மூலதனப் பங்குப் பெறுமதி ரூபா 10 மாத்திரமாக இருத்தல்.
- அதன் உரிமையாளரின் முகவர் சபையின் முகவரியாக இருந்தமை.
- வழிகாட்டல் கோவையின் 7.10 இன் கீழ் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வழங்குனரின் சாத்தியவளத்திற்குரிய தேவைப்பாடுகள் தொடர்பாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படாமை.

#### (ஏ) உதிரிப்பாகங்களை போக்குவரத்துச் செய்தல்

குறித்த உடன்படிக்கையின் பிரகாரம் உதிரிப்பாகங்களை சபைக்கு போக்குவரத்து செய்வதற்கும் உடன்படிக்கை நிபந்தனைகள் உள்ளடக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அத்தேவைப்பாட்டை வழங்குனரால் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கவில்லை.

**(ஐ) தீர்வை வரிச் சலுகையின் கீழ் செலுத்தப்படும் உதிரிப்பாகங்களின் பெறுமதி**

உடன்படிக்கை ஆரம்ப முதல் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட உதிரிப்பாகங்களின் பெறுமதி மற்றும் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்ட தீர்வை வரி சலுகையின் பெறுமதியை கணக்கிடுவது கணக்காய்வின் போது தேவையாக இருந்த போதிலும், இலங்கை சுங்கத்தின் மூலம் உறுதிப்படுத்தப்பட்ட சரியான பெறுமதியை பெற்றுக்கொள்ள முடியாதிருந்தது. அதற்குப் பதிலாக உள்நாட்டு முகவர் நிறுவனத்தின் புத்தகங்கள் அறிக்கைகளின் பிரகாரம் கணக்கிடப்பட்ட உதிரிப்பாகங்களின் பெறுமதி மாத்திரம் கணக்காய்விற்கு வழங்கப்பட்டிருந்தது.

**3.8.2 புதிய என்ஜின் தொகுதிகளை பயன்படுத்துவதன் மூலம் பேருந்துகளை திருத்தியமைத்தல்.**

2007 ஆம் ஆண்டு முதல் 2010 வரையான காலப்பகுதியின் போது பேருந்துகளை புனரமைப்பதற்காக புதிய என்ஜின் தொகுதிகள் கொள்வனவு செய்யப்பட்ட ஒவ்வொரு டிப்போக்களுக்கு பகிர்ந்தளிக்கப்பட்டிருந்ததுடன் அவ்வாறு வழங்கப்பட்ட என்ஜின் தொகுதிகள் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட தெரிவுப் பரிசோதனையின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்ட விடயங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

டிபோ	வழங்கப்பட்ட என்ஜின் தொகுதிகளின் எண்ணிக்கை (2007 - 2010)	என்ஜின் தொகுதிகள் பொருத்தப்பட்ட ஆண்டு
அநுராதபுரம்	07	2009/2010
மொறட்டுவ	07	2008/2009/2010
கடவத்த	04	2009
யட்டிநுவர	08	2009/2010
கேகாலை	08	2007/2008/2009
நிட்டம்புவ	09	2007/2009

2010 யூலை ஆந் திகதி தனியார் நிறுவனமொன்றிடமிருந்து ஒன்று 1,344,000 வீதம் 60 என்ஜின் தொகுதிகள் ரூபா 80,640,000 பெறுமதிக்கும் 2010.05.24 ஆந் திகதி 32 என்ஜின் தொகுதிகள் ரூபா 43,008,000 பெறுமதிக்கும் சபைக்காக போக்குவரத்து அமைச்சின் பெறுகைக்குழு அங்கீகாரத்தின் கீழ் கொள்வனவு செய்யப்பட்டிருந்தன.

இந்த என்ஜின் தொகுதிகள் செயற்திட்டம் மிகவும் வெற்றிகரமான செயற்திட்டமொன்றாக புதிதாக பஸ் வண்டியொன்றைப் கொள்வனவு செய்வதனை விட குறைந்த கிரயத்தில்

ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தக்கூடிய பேருந்துகளை நல்ல நிலைமைக்கு கொண்டு வர முடியாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

- i. சபையின் பேருந்துகள் உற்பத்திகளுக்கு கம்பனிகளில் பிரதான வாடிக்கையாளராக பேருந்துகளை கொள்வனவு செய்யும் கொடுக்கல் வாங்கலின் போது அப் பேருந்துகளுக்கு தேவையான உதிரிப்பாகங்களை தொடர்ச்சியாக பெற்றுக்கொள்வதற்குள்ள இயலுமையை கண்டறிதல்.
- ii. பெறுகை செயற்பாட்டை சரியாக பின்பற்றி போட்டியான நிலைமையொன்றில் உதிரிப்பாகங்களை பெற்றுக் கொள்வதற்கும் மிகவும் பொருத்தமான வழங்குனர்களை தெரிவு செய்வதற்கும் நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- iii. இச் செயற்திட்டத்திற்காக கூடுதலாக கவனமொன்றை செலுத்தி திறைசேரியுடன் கலந்துரையாடி இதற்காக போதியளவு நிதி ஏற்பாடுகளை ஏற்படுத்தல்.
- iv. என்ஜின் தொகுதிகளை கொள்வனவு செய்தல், விநியோகித்தல், அவற்றைப் பொருத்துதல் மற்றும் ஏதேனும் தொடர்பாக பின் தொடர் செயற்பாடுகளை செயற்படுத்தல்.

### 3.9 சபையின் பேருந்துகளுக்காக புகைப் பரிசோதனை சான்றிதழ் பெற்றுக் கொள்ளல்

சபைக்குரிய பேருந்து அணி 2011 ஆம் ஆண்டு இறுதி வரை 7,921 ஆக இருந்தது. அப் பேருந்துகளுக்காக சுற்றாடல் பாதுகாப்பு அனுமதிப்பத்திரங்களை பெற்றுக் கொள்வது தொடர்பாக தெரிவு பரிசோதனையின் போது அவதானிக்கப்பட்ட விடயங்கள் பின்வருமாறு.

(அ) சபையின் பிரதி முகாமையாளரின் ஸ்ரீலங்கம/பிகா/நிஸா/க/2011/1 மற்றும் 2011 ஒக்தோபர் மாதம் 05 திகதிய சுற்றறிக்கையால் திருத்தப்பட்ட 2000 இன் 53 மற்றும் 1988 இன் 56 ஆம் இலக்க சட்டங்களினால் திருத்தம் செய்யப்பட்ட 1980 இன் 47 ஆம் இலக்க தேசிய சுற்றாடல் அதிகாரச்சட்டம் மற்றும் 1533/17 மற்றும் 2008 சனவரி 25 ஆந் திகதிய அதிவிசேட வர்த்தமானி பத்திரத்தின் மூலம் வெளியிடப்பட்ட 2008 ஆம் ஆண்டின் 01 ஆம் இலக்க மோட்டார் வாகனப் புகையைக் கட்டுப்படுத்தல் மற்றும் உறுதிப்படுத்தல்) கட்டளையின் கீழ் சுற்றாடல் பாதுகாப்பு அனுமதிப்பத்திரமொன்றை பெற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென போக்குவரத்து அமைச்சின் பணிப்பாளரால் (திட்டமிடல்) சபையின் தலைவருக்கு அறிவிக்கப்பட்டிருந்தது.

(ஆ) 10 டிப்போக்கள் தொடர்பான தெரிவு பரிசோதனையின் போது 2012 ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் மொறட்டுவ மற்றும் நிட்டம்புவ ஆகிய 02 டிப்போக்கள் மாத்திரம் புகைப் பரிசோதனைச் சான்றிதழ்களைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்திருந்த போதிலும் அந்த டிப்போக்கள் மூலமும் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருந்த புகைப் பரிசோதனைச் சான்றிதழ்களின் அளவு மொத்த பேருந்து அணியில் முறையே 38 சதவீதம் மற்றும் 13 சதவீதம் அளவாக இருந்தது.

(இ) பேருந்துகளின் எண்ணெய் வடிகட்டி (Oil Filter) குறித்துரைக்கப்பட்ட வகையில் செயற்படுத்தப்படாததன் காரணமாக புகைப் பரிசோதனைச் சான்றிதழ்களைப் பெற்றுக் கொள்வதற்காக பேருந்துகள் கொண்டு செல்லாமைக்கான காரணங்களாக இருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

#### பரிந்துரைகள்.

- i. 1980 இன் 47 ஆம் இலக்க தேசிய சுற்றாடல் அதிகாரசட்டத்தின் தேவைப்பாடுகளுக்கும் அதனை அடிப்படையாகக் கொண்டு வழங்கப்பட்டுள்ள உள்ளக சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- ii. இதற்காக போதியளவு ஏற்பாடுகள் உரிய டிப்போக்களுக்கு வழங்குதல்.

### 3.10 சபைக்குச் சொந்தமான காணி, கட்டிடங்கள் மற்றும் ஏனைய ஆவனங்கள்

சபைக்குச் சொந்தமான காணிகள், ஆதனங்கள் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட தெரிவு பரிசோதனையின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்ட விடயங்கள் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன.

#### 3.10.1 சபைக்குச் சொந்தமான காணியின் விபரங்கள்

கணக்காய்வின் போது அவதானிக்கப்பட்ட விடயங்களின் பிரகாரம் டிப்போக்கள் அமைந்துள்ள காணி ,பிரதான நகரங்களில் உள்ள பேருந்து நிறுத்துமிடங்கள் டிப்போ கராஜ்கள், நிலங்கள், வேலைத்தளங்கள், களஞ்சியங்கள் அமைந்துள்ள காணி, தலைமை அலுவலகத்திற்குச் சொந்தமான காணிகள் மற்றும் சபைக்கு சொந்தமான ஏனைய சில காணிகள் இனங்காணக்கூடியதாக இருந்தன. 1987 இன் 42 ஆம் இலக்க மாகாண சபைகள் அதிகாரச் சட்டத்தின் பிரகாரம் அமைச்சரவை தீர்மானத்தின் மூலம் சபைக்குரிய காணி உரிய உள்ளூராட்சி மன்றங்களால் கையேற்கப்பட்டிருந்தது. சபையின் டிப்போக்கள் மற்றும் வேலைத்தளங்களின் காணிகள் மாத்திரம் நேரடியாக சபையினால் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. சபையினால் பயன்படுத்தப்படும் காணிகளில் உரித்துறுதிகள் கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை. எவ்வாறாயினும் கணக்காய்வின் மூலம் தகவல் பெற்றுக் கொள்ளும் போது ஒவ்வொரு டிப்போவிலிருந்தும் கோரப்பட்ட உரிய தகவல்கள் கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை.

### 3.10.2 காணியின் உரித்து

சபைக்கு சொந்தமான மொத்த காணி அளவு தொடர்பாக தயாரிக்கப்பட்டுள்ள அறிக்கை கணக்காய்விற்கு பெற்றுக்கொள்ளப்பட முடியாத போதிலும், 2012 மார்ச் 31 ஆந் திகதி கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவிற்கு 06 மாவட்டங்களுக்குரிய தகவல்கள் மாத்திரம் சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்ததுடன், அத்தகவல்களின் பூரணத்துவம் தொடர்பாக கணக்காய்வின் போது திருப்தியடைய முடியாதிருந்தது. மேலும், தெரிவுப் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட்ட டிபோக்களிலிருந்து பெற்றுக் கொண்ட தகவல்கள் மற்றும் சபையின் மூலம் பெற்றுக் கொண்ட அந்த பூரணமற்ற அறிக்கைக்குரிய தகவல்கள் பரிசோதனையின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்டதன் பிரகாரம் இக்காணிகளில் உரித்து தொடர்பாக பாரிய சிக்கல்கள் உருவாகியிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

### 3.10.3 காணி தொடர்பாக சமர்ப்பிக்கப்பட்ட பூரணமற்ற தகவல்கள்

சபையினால் கணக்காய்வு மற்றும் முகாமைத்துவ குழுவிற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருந்த 39 காணிகளுக்குரித்தாக அந்தக் காணிகள் முழுவதும் பல்வேறு சிக்கல்கள் இருந்த நிலைமை பின்வருமாறு அறிக்கையிடப்பட்டிருந்தது.

- i. சபையினால் பயன்படுத்தப்படாத மற்றும் கைவிடப்பட்டுள்ள காணிகள்
- ii. முறையான கையேற்பு இல்லாமல் ஏனைய தரப்பினரால் பயன்படுத்தப்படுகின்ற காணிகள்
- iii. உரிமை தீர்வு செய்யப்படாத காணிகள்
- iv. அனுமதியற்ற வகையில் பயன்படுத்தப்படும் காணி
- v. பாதுகாப்பு துறை மற்றும் உள்ளூராட்சி நிறுவனங்களுக்கு கையளிக்கப்பட்டுள்ள காணிகள்

### 3.10.4 காணி மற்றும் ஆவணங்களை இனங்காணலும் நிர்வாகமும்

சபையின் சட்டப் பிரிவு, சபைக்குச் சொந்தமான காணி தொடர்பான நடவடிக்கைகளில் நேரடியாக கட்டுப்பாட்டிற்கு உட்பட்டிருந்த போதிலும் சபைக்குரிய காணி அளவினை இனங்காண்பதற்கும் தேவையாயின் மீண்டும் அளவிட்டு அல்லது அவற்றின் உரித்தினை உறுதிப்படுத்தலுக்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை. இதன் பிரகாரம் காணியின் விபரம் உள்ளடக்கப்பட்ட ஏடுகள் வருடக்கணக்காக நாளது வரையாக்குவதற்கு முடியாதிருந்தமையால் நிதிக்கூற்றுக்களில் சமர்ப்பிப்பதற்கு முடியாமையால் சபை ஸ்தாபிக்கப்பட்ட திகதி முதல் சபையின் வருடாந்த நிதிக்கூற்றுக்களை முறையாக சமர்ப்பிக்க முடியாதிருந்தன.



### 3.10.5 சபையின் மத்திய பேருந்துகள் தரப்பிடத்திற்குரிய காணி

இது தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன

- i. கணக்கிற்குரிய மத்திய பேருந்துகள் தரப்பிடத்திற்குரிய காணி அமைந்துள்ள 37 கடைகள் 1979 ஆம் ஆண்டிலிருந்து குத்தகை அடிப்படையில் வழங்கப்பட்டிருந்ததுடன், அக்கடைகள் மிகவும் குறைந்த வாடகையின் கீழ் பழைய குத்தகை உடன்படிக்கையின் கீழ் பயன்படுத்தப்பட்டு வந்தன.
- ii. ஒரு கடை தொடர்பான உடன்படிக்கை 1979 ஆம் ஆண்டின் போது மேற்கொள்ளப்பட்டு உள்ளதாக இருப்பதால் கடைகள் குத்தகைக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளவர்கள் தற்போது உயிருடன் இல்லாதிருப்பதால் அவை ஏனைய தரப்பினரால் பயன்படுத்தி வரப்படுவதுடன், சில காணிகளுக்கு சிக்கல்கள் உருவாகியிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. அவ்வாறே அக்கடைகளுக்காக செல்லுபடியான உடன்படிக்கையொன்றோ அல்லது குத்தகை உடன்படிக்கை கால நீடிப்பு கடிதமொன்றோ அல்லது குத்தகை உடன்படிக்கை தற்காலத்திற்கு இணங்கக் கூடிய வகையில் திருத்தம் செய்யப்பட்டோ இருக்காமையால் இக்கடைகளின் சிக்கல்கள் இல்லாமல் பயன்படுத்துவதற்காக உரிய வியாபாரிகளால் சபைக்கு எதிராக வழக்கு தொடர்புபட்டிருந்த சந்தர்ப்பங்கள் காணப்பட்டன.
- iii. மத்திய பேருந்துகள் தரப்பிடத்திற்குரிய காணியில் அமைந்துள்ள கடைகளின் உடன்படிக்கை காலம் முடிவடைந்திருந்த போதிலும் கடைகளின் சதுரஅடி அளவு மற்றும் தற்போதைய சந்தைப் பெறுமதிக்கு இனங்கும் வகையில் வாடகை மதிப்பிடப்பட்டு முறையான நடைமுறையொன்றின் கீழ் குத்தகைக்கு வழங்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.
- iv. புறக்கோட்டை பிரதேசத்தில் கூடியளவு பயணிகள் உலாவும் பிரதான வர்த்தக நிலையமொன்றாக இந்த வளவு பொது மக்கள் பயன்பாட்டிற்காக அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு பிரயாணிகளுக்கும், பொதுவாக மக்களுக்கும் உயர்ந்த சேவையொன்றை வழங்கும் நோக்கில் பயன்படுத்துவது தொடர்பில் கவனம் செலுத்தப்படாதிருந்ததுடன் நீண்டகாலமாக இடம்பெறும் இந்த முறையற்ற காணிப் பயன்பாடு காரணமாக இக்கடைகள் தொடர்பாக சபைக்குரிய உரித்தினை பாதுகாப்பதற்கு சட்டரீதியான நடவடிக்கைகளை எடுப்பதற்கு நேர்ந்திருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

சபை முகங்கொடுத்து காணப்படும் நிதிப் பிரச்சினைக்கு தீர்வொன்றாக இவ்வாறான பணத்தை உழைக்கக்கூடிய மாற்று மூலமொன்று தொடர்பாக போதியவு கருத்தினை கொள்ளல் முகாமைத்துவத்தின் பொறுப்பாக இருந்த போதிலும் முகாமையினால் தமது

பொறுப்பினை நிறைவேற்றுவதற்காக  
அவதானிக்கப்பட்டது.

அவ்வாறு

செய்யப்படாதிருந்தமை

### 3.10.6 டிபோக்களுக்குரிய கட்டிடங்கள் முறைப்படி பேனப்படாமை

சபையின் டிப்போக்களில் அமைந்துள்ள கட்டிடங்கள் நீண்ட காலமாக முறைப்படி பராமரிப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளாமையால் பரிசோதனைக்கு உட்படுத்திய இரத்மலான, அவிஸ்ஸாவெல்ல, தலங்கம மற்றும் நிட்டம்புவ டிபோக்களில் உள்ள களஞ்சியம் உட்பட கட்டிடங்கள் சீரற்ற நிலைமையில் காணப்பட்டன. இத்திருத்த வேலைகள் சபையின் தலைமை அலுவலகத்தின் சிவில் பொறியிலாளர் பிரிவிற்கு அவ்வப்போது தெரியப்படுத்தி இருந்த போதிலும் அது தொடர்பாக முறையான நடைமுறையொன்று எடுக்கப்படாதிருந்ததாகவும் அதன் காரணமாக சபையின் டிப்போக்களில் ஓட்ட நடவடிக்கைகள் மற்றும் நிர்வாக நடவடிக்கைகளை பேணிச் செய்வதற்கு தடையொன்றாக காணப்பட்டது.

### 3.10.7 கட்டிடங்களின் பராமரிப்பு

ஒவ்வொரு டிப்போவிலும் டிபோ அலுவலகம், கட்டிடங்கள், களஞ்சியங்கள், பொறியியல் பிரிவு, மலசல கூட முறைமை, வடிகான் முறைமை மற்றும் டிபோ வளவு நீண்ட காலமாக எவ்வித பராமரிப்பு நடவடிக்கைகளோ திருத்த வேலைகளோ இடம் பெறாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது. அதிகளவில் சிதைவடைந்த பழைய கட்டிடங்களின் சுவர்கள் சிதைவடைந்த தகடுகள் மற்றும் தகரங்கள் மேல்கையுடனான கொட்டகைகளுடனான கட்டிடங்கள் காணப்படுவதும் டிபோ வளவில் குழிகள் அநேகமான இடங்களில் காணப்படுவதும் இதற்கு முன்னரான காலப்பகுதியிலிருந்து தார் ஊற்றப்படாமையால் சகல டிபோக்களினதும் நிலம் மிகவும் கரடுமுரடாக இருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

### 3.10.8 டிப்போ வளவின் சுற்றாடல்.

நீண்டகாலமாக ஓட்டத்திலிருந்து கைவிடப்பட்ட பழுதடைந்த பேருந்துகள் அல்லது பகுதிகள் மற்றும் அகற்றப்பட்ட டயர்கள் போன்றன டிபோ வளவில் ஆங்காங்கே குவித்து வைக்கப்பட்டிருந்தமையால் நுளம்புகள் பரவும் இடங்கள் டிபோவில் உருவாகுதல், பொறியியலாளர் பிரிவு மற்றும் பேருந்துகளை சேவை செய்யுமிடம் என்பவற்றின் மூலம் வெளியேற்றப்படும் எண்ணெய் கழிவுகள், கழிவு நீர் என்பன வெளியேற்றுவதற்கு முறையான வடிகான் முறையையொன்றோ காணப்படாமையால் சுற்றாடல் மற்றும் சுகாதார சிக்கல்கள் உருவாகியிருந்ததுடன் அதற்காக பொதுச் சுகாதார பாதுகாப்பு தொடர்பாக நடவடிக்கை எடுக்கும் உத்தியோகத்தினர்களால் முன்வைக்கப்படும் முறைபாடுகள் மற்றும் பொது மக்கள் முறைபாடுகள் மற்றும் சில சந்தர்ப்பங்களில்

நீதிமன்ற செயற்பாடுகளுக்கு கூட தொடர்புபட்ட சந்தர்ப்பங்கள் இரத்தமலான, நிட்டம்புவ மற்றும் கடவத்த டிபோக்களில் அவதானிக்கப்பட்டன.

### பரிந்துரைகள்

- i. சபைக்குரிய காணி மற்றும் கட்டிடங்கள் இனங்கானப்பட்டு பதிவேடுகளுக்கு உட்படுத்துவதன் மூலம் முறைப்படி சொத்துக்கள் பதிவேடொன்று தயாரிக்கப்பட்டு பேணிச் செல்லல்.
- ii. சபையின் உரித்து தொடர்பான சிக்கல்கள் காணப்படும் காணி, ஆதனங்கள் இனங்கானப்பட்டு அதற்குரிய உரித்தினை உறுதிப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- iii. சகல காணிகள் அல்லது கட்டிடங்கள் ஆதனங்களும் மதிப்பிடப்பட்டு குத்தகைக்கு வழங்கப்பட்டுள்ள ஆதனங்களுக்காக காணப்படும் பெறுமதிக்கு சமமான குத்தகை தொகையொன்றை பெற்றுக்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.
- iv. தற்போது உரித்து தொடர்பான சிக்கல்கள் உருவாகியுள்ள காணி மற்றும் கட்டிடங்கள் ஆதனங்கள் தொடர்பாக முறைப்படி சட்ட நடவடிக்கைகளை எடுத்தல்.
- v. நிலுவை வாடகையை அறவிடுவது தொடர்பான வேலைத்திட்டமொன்றை செயற்படுத்தல்.
- vi. சபையின் டிபோக்களுக்குரிய கட்டிடங்கள் வளவுகளின் பராமரிப்பு மற்றும் திருத்த வேலைகள் இணங்கானப்பட்டு சிவில் பொறியிலாளர் பிரிவினால் கட்டிட வளவில் பராமரிப்பு நடவடிக்கைகளுக்காக திட்டமொன்றைத் தயாரித்து அவற்றை நிதி சாத்தியவளத்தின் பேரில் முன்னுரிமை ஒழுங்கு முறைக்கு உடனடியாக செயற்படுத்தல்.

### 3.11 ஊழியர் முகாமைத்துவம்

ஊழியர் முகாமைத்துவம் தொடர்பாக பின்வரும் விடயங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

#### 3.11.1 அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியொன்று காணப்படாமை

முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் 06/2006 ஆம் இலக்க சுற்றறிக்கையின் பிரகாரம் தேவையான பதவியணியினரைத் தீர்மானித்து அதற்காக முறையான ஆட்சேர்ப்பு நடைமுறை மற்றும் பதவி உயர்வு வழிகாட்டி என்பவற்றை அங்கீகரித்துக் கொள்ள

வேண்டும். இதன் பிரகாரம் சபைக்கு உரிய அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியினர் இல்லாமையால் ஊழியர் முகாமைத்துவத்தை தீர்மானித்தல், நியமனம், பதவிஉயர்வு, சம்பள அளவுகளைத் தீர்மானித்தல் போன்ற விடயங்கள் தொடர்பாக முறையான நடைமுறையொன்றை பின்பற்றுவதற்கு முடியாதிருந்தது. இது தொடர்பாக பின்வரும் அவதானிப்புகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

#### (அ) ஆட்சேர்ப்பு

நியதிச்சட்ட நிறுவனங்களின் ஒவ்வொரு பதவிக்கும் ஆட்சேர்ப்பு செய்தல், பதவி உயர்வு வழங்குதல் நடைமுறை தயாரிக்கப்பட்டு முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தின் அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டிய போதிலும் சபையினால் மேற்படி தேவைப்பாட்டிற்கு முரணாக ஆட்சேர்ப்பு செய்யப்பட்டிருந்தது.

#### (ஆ) நிரந்தர அடிப்படையில் வெவ்வேறு தரங்களுக்காக ஆட்சேர்ப்பு செய்தல்

அங்கீகரிக்கப்பட்ட ஊழியர் எண்ணிக்கையொன்று இல்லாதிருக்கையில் 2010 ஆம் ஆண்டில் நியமனம் வழங்கப்பட்டிருந்த ஊழியர் தொகுதிக்கு இடையே 12 பிராந்தியங்களுக்காக 804 சாரதிப் பதவிகளும் 636 நடாத்துனர் பதவிகளும் ஏனைய 31 பதவிகளுக்குமாக 234 பேர் நிரந்தர அடிப்படையில் ஆட்சேர்ப்பு செய்யப்பட்டிருந்தனர். இங்கு உரிய நடைமுறையினுள் இந்த ஆட்சேர்ப்பு மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கவில்லை.

#### (இ) ஒப்பந்த அடிப்படையில் ஆட்சேர்ப்பு செய்தல்

சபையின் தலைமை அலுவலகத்தின் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியொன்று இல்லாமல் 06 பிரதான பதவிகளுக்காக ஒப்பந்த அடிப்படையின் கீழ் உத்தியோகத்தர்கள் ஆட்சேர்ப்பு செய்யப்பட்டிருந்ததுடன் இந்த ஆட்சேர்ப்புக்குரிய விபரங்கள் கணக்காய்விற்கு சமர்ப்பிக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

#### 3.11.2 பதவியணியினர் தேவைப்பாட்டை திட்டமிடல்

அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியொன்று இல்லாதிருந்தமையால் 2011 ஒக்தோபர் 10 ஆந் திகதி ஸ்ரீலங்கம/ பிவநி/10/2011 ஆம் இலக்க பிரதான நிறைவேற்று உத்தியோகத்தரின் கடிதத்தின் பிரகாரம் 2005 ஆம் ஆண்டு முதல் ஈடுபடுத்தப்பட்ட ஊழியர் விகிதமான ஒரு பேருந்திற்கு 5.5 விகிதத்தினை அடிப்படையாகக் கொண்டு 2012 ஆம் ஆண்டில் 7000 ஆம் பேருந்துகளுக்காக இருக்க வேண்டிய ஊழியர் எண்ணிக்கை 38,500 எனக் கணக்கிடப்பட்டிருந்தாக குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது.

இந்த விகிதத்தினை கருத்திற் கொண்டு 2009, 2010, 2011 ஆம் ஆண்டுகளில் உள்ளவாறாக ஓட்டத்திற்கு பொருத்தமற்ற பேருந்துகளின் எண்ணிக்கைக்காக உள்ளவாறாக இருக்க வேண்டிய ஊழியர் எண்ணிக்கை மற்றும் அதன் பிரகாரம் அறிக்கையிடப்பட்ட மிகை பதவியணியினர் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளவாறு அறவிடப்பட வேண்டும்.

விபரம்	ஆண்டு		
	2009	2010	2011
ஓட்டத்திற்கு பொருத்தமான பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	5,172	5,478	5,335
5.5 விகிதத்தின் பிரகாரம் இருக்க வேண்டிய ஊழியர் எண்ணிக்கை	28,446	30,129	29,342
உள்ளவாறான பதவியணியினர்	35,214	34,772	34,263
மிகை பதவியணியினர்	6,768	4,643	4,921

2009 மற்றும் 2010 ஆம் ஆண்டுகளில் கணக்காய்வின் மூலம் ஸ்ரீலங்கமவில் காணப்படும் மிகை பதவியணியினர் தொடர்பாக பல சந்தர்ப்பங்களில் விசாரிக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் அந்நிலைமை சீர் செய்யப்பட்டிருக்கவில்லை. சபை டிபோ மட்டத்தில் பெற்றுக்கொண்ட தகவல்களின் பிரகாரம் பதவியணியினர் மிகை உட்பட பற்றாக்குறையாக காணப்படும் டிபோ தொடர்பான விபரங்கள் அறிக்கையிடப்பட்டிருந்ததுடன் இப்பற்றாக்குறை மற்றும் மிகை சமப்படுத்தப்படும் வகையில் பதவியணியினரை இணைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

### 3.11.3 ஏனைய பலவீனங்கள்

ஊழியர் முகாமைத்துவம் தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட பரிசோதனையின் போது வெளிப்படுத்தப்பட்ட பலவீனங்கள் பின்வருமாறு இருந்தன.

- ஊழியர்களை ஆட்சேர்க்கும் போதும் உயர்வு வழங்கும் போதும் பின்பற்றப்பட வேண்டிய நடைமுறைகளை பின்பற்றாமை.
- பின்பற்றப்பட வேண்டிய முகாமைத்துவ சேவை சுற்றறிக்கைகளுக்கு இணங்காமை.
- அதிகமான நியமனங்கள் அரசியல் ரீதியான இருந்தன.
- ஊழியர் மிகை மற்றும் பற்றாக்குறை காணப்படும் டிபோக்களை இனங்கண்டு அதனை சமப்படுத்தப்படும் வகையில் பதவியணியினரை இணைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கவில்லை.

- v. தொழில்நுட்ப காரணங்கள் தவிர சாரதிகள் மற்றும் நடாத்துனர்கள் சம்பளமற்ற விடுமுறையில் செல்வதால் பேருந்து அணியை உயர் இயலளவில் ஓட்டத்தில் ஈடுபடுத்தப்படாமை அகாரணமாக வருமானம் இழக்கப்படுதல்.
- vi. உரிய ஒழுக்காற்று நடவடிக்கைகள் தொடர்ச்சியாக தாமதமாதல்.
- vii. முறையற்ற நியமனங்களை வழங்குவதன் பேரில் கூடிய சம்பளமொன்று செலுத்தி தேவையான ஊழியர்களை உரிய தரத்துடன் கூடிய வகையில் பெற்றுக்கொள்ள முடியாமை.

#### 3.11.4 சம்பளம் மற்றும் ஏனைய சட்டரீதியான கொடுப்பனவுகள்.

##### (அ) சம்பளக் கொடுப்பனவு

சபையின் சில டிப்போக்களுக்கு உரித்தாக மேற்கொள்ளப்பட்ட பரிசோதனையின் பிரகாரம் சம்பளத்தை செலுத்துவதற்கு தேவையான நிதிஏற்பாடு காணப்படாமையால் சம்பள கொடுப்பனவில் தாமதம் மற்றும் முழுச் சம்பளத்தையும் செலுத்தாத சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டதுடன் அதன் மூலம் பதவியணியினரின் தொழில் திருப்தி குறைவடைந்து காணப்பட்டது.

டிப்போக்களில் சம்பளக் கொடுப்பனவு இரண்டு கட்டங்களின் கீழ் இடம் பெறுவதுடன் நிதிப் பிரச்சினை காரணமாக மாதத்தின் 08 ஆம் திகதி செலுத்த வேண்டிய சம்பளம் பகுதியொன்றாக கொடுப்பனவு செய்தமையால் 26 ஆந் திகதி செலுத்த வேண்டிய சம்பளம் 02 ஆம் திகதி முதல் 07 ஆந் திகதி வரை வழமையான கால தாமதத்துடன் செலுத்தப்படும் சந்தர்ப்பங்கள் அவதானிக்கப்பட்டன.

2012 யூன் 08 ஆந் திகதி யட்டிநுவர டிப்போவில் மேற்கொள்ளப்பட்ட பரிசோதனையின் போது 2012 ஏப்ரல் மற்றும் மே மாதங்களுக்காக முறையே 30 நாட்கள் மற்றும் 12 சம்பளக் கொடுப்பனவில் தாமதம் அவதானிக்கப்பட்டது.

மேலும், நிட்டம்புவ டிப்போவில் 2012 மே 26 ஆந் திகதி செலுத்த வேண்டிய ஊழியர் சம்பளம் முழுமையாகவோ பகுதியாகவோ 2012 மே 31 ஆந் திகதிவரை கொடுப்பனவு செய்யப்படாதிருந்தமை அவதானிக்கப்பட்டது.

(ஆ) ஊழியர் பணிக்கொடை கொடுப்பனவு

1983 இன் 12 ஆம் இலக்க பணிக்கொடை கொடுப்பனவு சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் அனைத்து அரசாங்க கூட்டுத்தாபனங்கள், சபைகள், கூட்டுறவு மற்றும் தனியார் துறை பிரிவில் சேவை புரியும் 05 ஆண்டு கால சேவையைப் பூர்த்தி செய்துள்ள ஊழியர்களுக்கு அவர்களின் முழுச் சேவைக்காலத்திற்காக வருடமொன்றுக்கு அரை மாதச் சம்பளம் பணிக்கொடையாக செலுத்தப்பட வேண்டும். இது சபையின் ஊழியர்களுக்காக அவர்களின் முழு சேவை காலப்பகுதிகளுக்காக 01 மாத சம்பளம் பணிக்கொடையாக செலுத்தப்பட வேண்டுமென குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பணிக்கொடை சேவையிலிருந்து 30 நாட்களுக்குள் செலுத்தப்படாத போது பல்வேறு மிகை கட்டண நிலைமைக்கு உட்பட்டிருந்தது.

இந்த தேவைப்பாட்டை கருத்திற் கொள்ளாமல் ஸ்ரீலங்கமவின் 2011 ஆம் ஆண்டிற்குரிய 15 டிப்போக்கள் மற்றும் 02 பிராந்திய அலுவலகத்திற்கு செலுத்த வேண்டிய பணிக்கொடை பணம் ரூபா 414,362,323 கூட்டுத்தொகையாக இருந்ததுடன் அதற்குரிய செலுத்த வேண்டிய மிகைக் கட்டணத்தின் கூட்டுத்தொகை ரூபா 127,463,944 என ரூபா 541,826,267 ஆக இருந்தது.

மேலும் நீண்டகாலமாக சபையின் ஊழியர்களுக்கு பணிக்கொடை செலுத்தாமை தொடர்பாக தோன்றியுள்ள சர்ச்சைக்குரிய நிலைமை தொடர்பாக அதிகாரச்சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளை செயற்படுத்தும் அதிகாரியாக தொழில் ஆணையாளரின் ஈடுபாடு போதியளவில் இல்லாமை மற்றும் அது தொடர்பாக அவருக்கு வழங்கப்பட்ட அதிகாரம் மட்டுப்படுத்தப்பட்டுள்ளதால் இந்த சிக்கல் தீர்வு செய்வதற்கு முடியாத நிலையையொன்று வரை அதிகரிப்பதற்கு தாக்கமளித்திருந்தது.

(இ) சேமலாப நிதியத்திற்கு மேற்கொள்ளப்பட்ட அனுப்புகை

1958 இன் 15 ஆம் இலக்க ஊழியர் சேமலாப நிதிய அதிகாரச்சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளின் கீழ் தாபிக்கப்பட்டுள்ள சபையின் சேமலாப நிதியம் சபையின் ஊழியர்கள் தொடர்பாக மாத்திரம் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தனியார் உட்பட சுயாதீன சேமலாப நிதியமொன்றாகும்.

அங்கத்தவரின் சம்பளத்தில் 10 சதவீதத்திற்கு சமமான தொகையாக இருப்பதால் சம்பளப் பட்டியலிலிருந்து கழிக்கப்பட்டு சேமலாப நிதியத்திற்கு அனுப்பி வைக்கப்படுகின்றது. பங்களிப்புகளாக சபையினால் ஒவ்வொரு அங்கத்தவரின் சம்பளத்திலிருந்து 12 சதவீதத்திற்கு சமமான தொகையில் நிதியத்திற்கு பங்களிப்பு செய்யப்பட்டு வருவதுடன் ஒவ்வொரு ஊழியரின் சம்பளத்திலிருந்து 3 சதவீதத்திற்கு சமமான தொகை ஊழியர் நம்பிக்கை நிதியத்திற்கு அனுப்பிவைக்கப்பட வேண்டும்.

எவ்வாறாயினும் தெரிவு பரிசோதனையின் பிரகாரம் 2011 ஜனவரி முதல் 2012 யூன் வரையான காலப்பகுதியில் சபையின் 18 டிபோக்களின் ஊழியர்களின் சம்பளத்தில் கழிக்கப்பட்ட ரூபா 338,999,954 கூட்டுத்தொகையான பங்களிப்பு பணம் நிதியத்தின் அங்கத்தவர்களின் தனிப்பட்ட கணக்கிற்கு அனுப்பி வைக்கப்படுவது அவதானிக்கப்பட்டது.

சேமலாப நிதிய உரித்தினை உரிய காலத்தில் ஊழியர்களுக்கு பெற்றுக் கொள்வதற்கு முடியாமை மற்றும் அதன் மீது மிகை கட்டணம் செலுத்துவதற்கு சபைக்கு நேர்ந்திருந்தது. 2012 இன் 2 ஆம் இலக்க ஊழியர் சேமலாப நிதிய (திருத்த) சட்டத்தின் மூலம் 1958 இன் 15 ஆம் இலக்க ஊழியர் சேமலாப நிதிய சட்டத்தின் ஏற்பாடுகள் பிரகாரம் அங்கத்தவர்களுக்கு உரித்தாகும் ஆயள் காப்புறுதி உரித்து முறைமை, மருத்துவ சிகிச்சைகளைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கான உரித்து மற்றும் கடன் தொகை வழங்குதல் போன்ற ஏனைய வரப்பிரசாதங்கள் மற்றும் அனுசரணைகள் செயற்படுத்தப்பட்டிருக்கவில்லை.

#### பரிந்துரைகள்

- i. முகாமைத்துவ சேவைகள் திணைக்களத்தினால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பதவியணியினரொன்றை தாபித்தல்.
- ii. மிகை மற்றும் பற்றாக்குறை காணப்படும் பிராந்திய டிபோக்களின் ஊழியர்களை சமப்படுத்தல்.
- iii. பதவியணியினரின் நம்பிக்கை, தொழில் பாதுகாப்பு தன்மை, ஊழியர் முன்னேற்றம் என்பவற்றை கட்டியெழுப்பும் வகையில் உரிய ஆட்சேர்ப்பு இடமாற்றம் மற்றும் பதவி உயர்வு வழங்குவதற்கு தேவையான நடைமுறைகளை தயாரித்தல்
- iv. சபையின் சேவையிலிருந்து விலகிச் செல்லும் ஊழியர்களுக்கு 1983 இன் 12 ஆம் இலக்க பணிக்கொடை கொடுப்பனவு சட்டத்தின் ஏற்பாடுகளின் பிரகாரம் உரித்தாகும் பணிக்கொடை கொடுப்பனவிற்காக 1983 இன் 01 ஆம் இலக்க சட்டம் பிரிவு சுற்றறிக்கையினை அடிப்படையாகக் கொண்டு முறையான துரித வேலைத்திட்டமொன்றை அறிமுகப்படுத்தி செயற்படுத்தல்.
- v. அந்நடைமுறையின் கீழ் தற்போது சேவையிலிருந்து ஓய்வு பெறும் ஊழியர்களுக்கும், நாளதுவரையாக (ஓய்வு பெறும் தினத்திலேயே) பணிக்கொடை கொடுப்பனவை கொடுப்பனவு செய்தல்.
- vi. தற்போது பணிக்கொடை கொடுப்பனவு செலுத்தப்பட்டிராத உத்தியோகத்தர்கள் வழக்களுக்கு செல்வதைக் குறைப்பதற்காக



அவர்களின் இணக்கப்பாட்டை பெற்றுக் கொண்டு அவர்களுக்கு உரிய பணிக்கொடை பங்கினை பங்காக கொடுப்பனவு செய்யும் நடைமுறையை அறிமுகப்படுத்தல்.

vii. ஊழியர்களின் சம்பளத்திலிருந்து அறவிடப்படுகின்ற போதிலும் இதுவரை சபையின் சேமலாப நிதியத்திற்கு அனுப்பிவைக்கப்படாத நிலுவை தொகை மற்றும் சபையினால் செலவு வைக்கப்பட வேண்டிய பங்களிப்பு தொகைக்கு சமமான நிலுவை தொகை உள்ளவாறாக நிதியத்தின் அங்கத்தவர்களுக்கு உடனடியாக செலவு வைப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுத்தல்.

#### 4. முடிவுரை

- i. பொதுமக்களுக்கு பாதுகாப்பான, விசுவாசமான மற்றும் வசதியான பயணிகள் போக்குவரத்து சேவையொன்றை நியாயமான கட்டண முறைமையொன்றின் கீழ் வழங்குவதற்காக இலங்கை போக்குவரத்து சபை தாபிக்கப்பட்டது எவ்வாறாயினும் சபையினால் தமக்கு சொந்தமான வளங்கள் மற்றும் பதவியணியினர் என்பவற்றை உயர் தரத்தில் செயற்திறனாகவும் வினைத்திறனாகவும் பயன்படுத்த வேண்டிய செயற்பாட்டு நடவடிக்கைகளின் செயலாற்றின் அளவு போதியதாக இல்லையென்பது தீர்மானிக்கப்பட்டது.
- ii. பொறியியல் மற்றும் ஓட்டம் போன்ற காரணங்களினால் சபைக்கு சொந்தமான பேருந்து அணி பொதுப் போக்குவரத்து சேவைக்காக உயர்ந்த செயற்திறனைப் பயன்படுத்தி சகல பேருந்துகளையும் புதுப்பிப்பதனை தாமதமின்றி மேற்கொள்வதற்கும், பேருந்துகளை சேவை செய்வதற்கும் பராமரிப்பு நடவடிக்கைகளை நாளது வரையாக்குவதற்கும் மேற்குறித்த நோக்கங்களை நிறைவேற்று வதற்காக பிராந்திய வேலைத்தளங்களிலும் டிபோக்களில் உள்ள சொத்துக்களையும் தொழில்நுட்ப பிரிவிற்காக மனித வளங்களை செயற்திறனாக முகாமை செய்வதற்கும் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென தீர்மானிக்கப்பட்டது.
- iii. பெறுகை வழிகாட்டல்களுக்கு முரணாக செயற்படுவதால் சபைக்கு சாதகமான வகையில் பெறுகைகள் மேற்கொள்ளப்படாதிருந்ததுடன் அரசின் பெறுகை வழிகாட்டல் சேவைக்கு இணங்க அனைத்து பெறுகைகளை மேற்கொள்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டுமென தீர்மானிக்கப்பட்டது.

iv.

தேவைக்கு போதுமானவாறு பதவியணியொன்றை பேணுதல் மற்றும் சம்பளம் ஏனைய நியதிச் சட்டக் கொடுப்பனவுகள் முறைப்படி செலுத்தப்படாமை காரணமாக ஊழியர் அதிருப்தி மற்றும் வேலையை விட்டுச் செல்லல், ஊழியர் செயற்திறன் குறைவடைந்திருந்ததுடன் தொழில் பாதுகாப்பு மற்றும் ஊழியர் விருப்பங்கள் ஈடேற்றப்படும் வகையில் மனித வளங்கள் முகாமை செய்யப்பட வேண்டுமெனவும் ஊழியர்களுக்கு நியதிச்சட்ட கொடுப்பனவுகள் முறைப்படி செய்யப்பட வேண்டுமெனவும் தீர்மானிக்கப்பட்டது.