නීතිඥ උදය ගම්මන්පිල

Udaya Gammanpila Attorney at Law

නායක - පිවිතුරු හෙළ උරුමය   Leader - Pivithuru Hela Urumaya

මුල් පිටපත ලියාපදිංචි තැපෑලෙන්
දෙවන පිටපත අතින්

2025 ජුලි මස 17 වන දින

අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමා
අල්ලස් හෝ දූෂණ චෝදනා විමර්ශන කොමිෂන් සභාව
අංක 36
මලලසේකර මාවත
කොළඹ 07

ගරු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්තුමනි

පරීක්ෂාවකින් තොරව බහාලුම් 323ක් නිදහස් කිරීමට නීති විරෝධිව නියෝග කිරීම
(ඔබේ යොමු අංක - AC/2021/2025)

2025 ජනවාරි මස 17 සහ 18 වන දින වල දී අනිවාර්යෙන්ම පරීක්ෂා කළ යුතු බහාලුම් 323ක් කිසිදු පරීක්ෂාවකින් තොරව වරායෙන් නිදහස් කිරීම නීති විරෝධි කටයුත්තකි. බලය අයුතු ලෙස භාවිතා කරමින් රතු ලේබලයෙන් යුතු බහාලුම් නිදහස් කිරීමට උපදෙස් ලබා දීමේ නීති විරෝධී ක්‍රියාවට එරෙහිව විමර්ශනයක් සිදු කර නීති ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමට කටයුතු කරන මෙන් ඉල්ලා 2025 ජුනි මස 02 වන දින පිවිතුරු හෙළ උරුමය වෙනුවෙන් එහි සංස්කෘතික ලේකම් ශිරන්ත ජයලත් මහතා විසින් ලිපියක් භාර දෙන ලදී. එකී ලිපියට ඉහත සදහන් යොමු අංකය ඔබතුමා විසින් ලබා දෙන ලදී.

ජාතික වශයෙන් ඉතාම වැදගත් වූ ද සමාජයේ මහත් ආන්දෝලනයකට ලක් වුණා වූ ද එම පැමිණිල්ල පිළිබඳ මෙතෙක් පියවර නොගැනීම අපේ විමතියට හේතු විය. විශේෂයෙන්ම මෙම නීති විරෝධී ක්‍රියාවට වරාය භාර අමාත්‍ය බිමල් රත්නායක මැතිතුමා වගකිවයුතු බවට ලිඛිත සාක්ෂි අප ඉදිරිපත් කර තිබිය දී එතුමාගෙන් කොමිසම විසින් ප්‍රකාශයක් ලබා ගත් බව මාධ්‍යවල වාර්තා නොවීය.

එමෙන්ම මෙම බහාලුම් පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීමට නියෝග කලේ තමන් බව 2025 ජනවාරි 15 දින ප්‍රකාශ කළ වරාය භාර නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ජනිත කොඩිතුවක්කු මැතිතුමා 2025 ජනවාරි 24 දින යම් දූෂණයක් සිදු වී තිබුණොත් එහි වගකීම ආණ්ඩුව භාර ගන්නා බව පැවසීය. (නියෝජ්‍ය ඇමතිවරයාගේ ප්‍රකාශයේහි වීඩියෝව අඩංගු පෙන් ඩ්‍රයිවය ඇමුණුම 01 වශයෙන්ද එකී ප්‍රකාශ අඩංගු ලිඛිත සටහන් ඇමුණුම 02 වශයෙන් ද ලකුණු කර මීට අමුණා ඇත.) එසේ වුවද නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ජනිත කොඩිතුවක්කු මැතිතුමාගෙන් අල්ලස් කොමිසම විසින් ප්‍රකාශයක් ලබා ගත් බවට මාධ්‍ය වාර්තාවක් අප දුටුවේ නැත.

මෙම දූෂණය පිළිබඳ සොයා බැලීමට මුදල් අමාත්‍යාංශයේ ලේකම් විසින් පත් කළ කමිටුවේ වාර්තාව ද මේ වනවිට විපක්ෂය විසින් පාර්ලිමේන්තුවට ඉදිරිපත් කර ඇත. එකී වාර්තාවෙන් ද මෙම බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ දී දූෂණයක් සිදු වී ඇති බව තහවුරු කර ඇත. ඔබතුමාගේ පහසුව පිණිස එකී වාර්තාවේ පිටපතක් ඇමුණුම 03 ලෙස මෙම ලිපිය සමඟ ඉදිරිපත් කරමු.

අංක 448 කෝට්ටේ පාර පිටකෝට්ටේ   No 448 Kotte Road Pitakotte Sri Lanka

(+94) 11 2877628   www.udayagammanpila.com   UdayaGammanpilaFanPage

udaya.gammanpila@ymail.com   @UPGammanpila   udayagammanpila

ඉහත තත්වය මත ජාතික ආර්ථිකයට මෙන්ම ජාතික ආරක්ෂාවට ද බලවත් තර්ජනයක් වී ඇති මෙම දූෂණය පිළිබඳ ඔබ කොමිෂන් සභාව විසින් කඩිනම් පියවර ගනු ඇතැයි අපි බලාපොරොත්තු වෙමු.

මෙයට
ඔබේ සේවයට කැපවූ

උදය ගම්මන්පිල

2025 ජනවාරි 15 දින ප්‍රකාශ කළ වරාය භාර නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ජනිත කොඩිතුවක්කු මැතිතුමා කළ ප්‍රකාශයේ එදින හිරු නාලිකාවේ ප්‍රවෘත්ති හී විකාශනය වුණු කොටස

"අපි ගේට්ටුවලට උපදෙස් දුන්නා අන්න ඒ නිදහස් කර ගන්න පුලුවන් කන්ටේනර් 600ක් 800ක් වගේ ප්‍රමාණයක් අපිට අපි මුකුත් බලන්නේ නැතුව එළියට දානවා. ඉතින් ඒ ටික එළියට දාන්න කියලා අපි අද උපදෙස් දීලා ඒ ගේට්ටුත් එක්ක අද අපි සාකච්ඡා කලා"

2025 ජනවාරි 24 දින ප්‍රකාශ කළ වරාය භාර නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ජනිත කොඩිතුවක්කු මැතිතුමා කළ ප්‍රකාශයේ එදින ස්වර්ණවාහිනී නාලිකාවේ ප්‍රවෘත්ති හී විකාශනය වුණු කොටස

"අපිට සිද්ද වෙනවා යම් කිසි කන්ටේනර්ස් ප්‍රමාණයක් ග්‍රීන් චැනල් එකේ යවන්න මේ කියන තුන්සිය ගාන එළියට දැම්මේත් තුන්දෙනෙක්ගේ විතර කමිටුවක් හරහා හැම තිස්සේම මේකේ අන්තරායක් තියෙනවා. අපිට වරායට එන කන්ටේනර්ස් 2000ම අපිට කවදාවත් මේක නිරීක්ෂණය කරලා. එන්ස්පෙක්ෂන් කරලා එළියට දාන්න බෑ. ඉතින් ඒක නිසා අපි යම්කිසි ප්‍රමාණයක් අපි රිලිස් කරනවා. ඒ රිලිස් කරන එකේ ඔය 373ත් තිබ්බා. ඒක නිසා අපි කොහොමත් අලුත් අංගනවලට යන්නේ නැතුව මේ ප්‍රශ්න විසඳෙන්නේ නෑ. ඉතින් අපි කස්ටම් එකේ කස්ටම් එකේ රේගු නිළධාරීනුත් මහන්සි වෙලා වැඩ කරනවා. ඒගොල්ලෝ පැය 24ම වැඩ කරනවා. වරායට කන්ටේනර්ස් 2000ක් එළියට එනවා කියන එක අපිට හිතන්න තිබ්බා මීට අවුරුදු පහකට කලින් හිතුවා නම් මේ අද අර අංගන තියෙනවා අපිට අද නිරීක්ෂණ කර ගන්න නමුත් අපිට නිරීක්ෂණ කරන්න තියෙන්නේ 600යි. 600යි පුලුවන් දවසට මේකේ නිරීක්ෂණ කර ගන්න ඒ මිනිස්සු පැය 24 වැඩ කරලා තමයි මේ 2000 නිරීක්ෂණ කරලා යම්කිසි ප්‍රමාණයක් එළියට යවනවා ඉතුරු ප්‍රමාණය ඒගොල්ලෝ නිරීක්ෂණය කරනවා"

මාධ්‍යවේදියා -: ඒ යවපු බහාලුම්වල මත්ද්‍රව්‍ය හරි නීති විරෝධි ද්‍රව්‍ය හරි තිබ්බොත් ඒක වගකීම ගන්න බෑ කියලා ඒගොල්ලෝ කියනවා ඇත්තට වගකීම ගන්නේ කවුද? එහෙම දෙයක් ඇත්තටම තිබුනා නම්

වරාය භාර නියෝජ්‍ය අමාත්‍ය ජනිත කොඩිතුවක්කු මැතිතුමා -: වගකීමක් විදියට රජය අපි භාර ගන්නවා. එහෙම දෙයක් වුනෝත් අපි රජයක් විදියට අපි වගකීම භාර ගන්න වෙනවා. ඉතින් නමුත් අපි තාම කියන කතාවක් විතරනේ. තාම එහෙම දෙයක් ඔප්පු වෙලා නැනේ.

ඇමුණුම 03

2025 ජූනි 12

ආනයන බහාලුම් 323ක් රේගු පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර ඇතැයි පළ වන ප්‍රවෘත්ති පිළිබඳව සිදු කළ පරීක්ෂණයේ කමිටු වාර්තාව

මුදල්, ක්‍රමසම්පාදන සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය

පටුන

කෙටි යෙදුම් (Abbreviations)..	ii
පිළිගැන්වීම (Acknowledgement)..	iii
විධායක සාරාංශය (Executive Summary)..	viii
අරමුණ (Purpose)..	x
ක්‍රමවේදය (Methodology)..	xi
සීමාවන් (Limitations)...	xii
පසුබිම (Background)...	01
නිරීක්ෂණ (Observations)..	06
▪ නීතිමය පසුබිම	(06)
▪ කමිටුවේ ක්‍රියාකාරිත්වය	(11)
▪ අවදානම් කළමනාකරණය	(19)
නිර්දේශ (Recommendations)..	23
නිගමන (Conclusion)..	27
ඇමුණුම් (Annexures)...	
▪ ප්‍රස්තුත කරුණට අදාළ ඇමුණුම්	(1-104)
උපග්‍රන්ථ (Appendices)...	
▪ උපග්‍රන්ථ 1 (ප්‍රස්තුත කරුණට අදාළ රේගු සටහන්කර 234 ක පිටපත්)	(1-234)
▪ උපග්‍රන්ථ 2 (අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මඟින් "රතු" ලෙස හඳුනාගත් බහාලුම් අතරින් පරිලෝකනය සිදුකළ බහාලුම්වල ඡයා පිටපත්)	(1-109)
▪ උපග්‍රන්ථ 3 (කමිටු කටයුතු වෙනුවෙන් අදාළ කර ගන්නා ලද නඩු තීන්දුවල පිටපත්)	(1-110)
▪ උපග්‍රන්ථ 4 (පාර්ශවකරුවන්ගේ ප්‍රකාශ සහ ඊට අදාළ ඇමුණුම්)	(1-146)
ලේඛන (Documents)...	
▪ ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව වෙතින් ප්‍රස්තුත කරුණට අදාළව කැඳවූ ලේඛන සහ පිළිතුරු	(1-287)

කෙටි යෙදුම්

ASYCUDA	- Automated System for Customs Data
ADGC	- Additional Director General of Customs
AI	- Artificial Intelligence
CA	- Court of Appeal
DC	- Director of Customs
DOPL	- Departmental Orders Policy Planning
e-CCR	- Electronic Central Case Register
EDI	- Electronic Data Interchange
HS	- Harmonized System
n-CEN	- National Customs Enforcement Network
RCT	- Rank Container Terminal
R & S	-Revenue and Services
SDC	- Senior Director of Customs
WB	- World Bank
WCO	- World Customs Organization
WTO	- World Trade Organization
WTO-TFA	- WTO-Trade Facilitation Agreement
WCO-SAFE	- WCO- Framework of Standards to Secure and Facilitate Trade

පිළිගැන්වීම

භාණ්ඩාගාර ලේකම්,
මුදල්, ක්‍රමසම්පාදන සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය,
කොළඹ 01.

ලේකම්තුමනි,

ආනයන බහාලුම් 323ක් රේගු පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර ඇතැයි පළවන ප්‍රවෘත්ති පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදු කිරීම

2025 ජනවාරි 30 දිනැති අංක MF/ST/01/02 දරන ලිපිය මඟින්, ඔබ විසින් ආනයන බහාලුම් 323ක් රේගු පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර ඇතැයි පළවන ප්‍රවෘත්ති පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදු කර වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා මෙම කමිටුව පත් කරන ලදී.

කමිටු සාමාජිකයන්, 2025 ජනවාරි 30 දින සිට 2025 මැයි 22 දින දක්වා අදාළ පාර්ශව සමඟ තොරතුරු හෙළිදරව් කර ගැනීම සඳහා සාකච්ඡා, ලිඛිත ප්‍රකාශ ලබා ගැනීම, තොරතුරු කැඳවීම හා නිරීක්ෂණ චාරිකා මඟින් ශ්‍රී ලංකා රේගුවේ හා වරායේ පද්ධති ක්‍රියාකාරීත්වය අධ්‍යයනය හා කරුණු රැස් කිරීම සිදු කරන ලදි. මෙම කාර්යයේ දී කමිටු සාමාජිකයකු වන වෙළඳ හා ආයෝජන ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, එම්.කේ.පී. කුමාර මහතාගේ දායකත්වය අවම විය.

කමිටුවේ ක්‍රියාකාරීත්වය සඳහා සියලු කමිටු සාමාජිකයන්ගේ සක්‍රිය සහභාගීත්වය අත්‍යවශ්‍ය වන අතර මෙම නිලධාරියා කමිටුවේ ප්‍රධාන කාර්යයන්ට සක්‍රිය ලෙස දායක නොවිනි. ඒ අනුව, අනෙකුත් සාමාජිකයන් විසින් කමිටුවේ කාර්යභාරය සිදුකළ අතර, කමිටු වාර්තාව පිළියෙල කරන අතරතුරදී එහි අන්තර්ගතය පිළිබඳව එම නිලධාරියා පෞද්ගලිකව දැනුවත් නොකල අතර, කමිටුවේ සාකච්ඡාවලට සහභාගී නොවූ බැවින් එසේ දැනුවත් කිරීමේ අවශ්‍යතාවයක් ද නොතිබුණි.

කෙසේවුව ද කමිටු වාර්තාව පිළියෙල කිරීමට මැදිහත් වූ අනෙකුත් කමිටු සාමාජිකයන්ගේ අදහස් හා යෝජනා පදනම් කරගෙන සකස් කළ කෙටුම්පත් වාර්තාව අධ්‍යනය කිරීමට සහ කමිටු වාර්තාවේ හරයට බාධාවක් නොවන පරිදි අවශ්‍ය සංශෝධන සිදු කිරීම සඳහා සියලු කමිටු සාමාජිකයන්ට සමාන අවස්ථාවක් ලබාදුන් අතර, ඒ සම්බන්ධයෙන් අනෙකුත් සාමාජිකයන්ගෙන් විරුද්ධතාවයක් ඉදිරිපත් නොවිය.

මෙම කමිටු වාර්තාවට උපග්‍රන්ථ 1 (පිටු 1-234), උපග්‍රන්ථ 2 (පිටු 1-109), උපග්‍රන්ථ 3 (පිටු 1-110), උපග්‍රන්ථ 4 (පිටු 1-146), ඇමුණුම (පිටු 1-104) සහ ලේඛන (පිටු 1-287) වශයෙන් ඇතුළත් කර ඇත. [illegible] ඇතුළු එක් සාමාජිකයකු මෙම කමිටු වාර්තාවට අත්සන් කර ඇති අතර, අනෙකුත් සාමාජිකයන් විසින් කමිටු වාර්තාව සම්බන්ධව ඔවුන්ගේ අදහස්/මතය සඳහන් කර ලිපි ලබා දී ඇති අතර, එම ලිපි පිළිවෙලින් පිටු අංක (v), (vi) සහ (vii) ලෙස කමිටු වාර්තාවේ අමුණා ඇත.

iii

ඒ අනුව, කමිටුවේ නිරීක්ෂණ, නිර්දේශ සහ නිගමන ඇතුළත් කමිටු වාර්තාව 2025 ජූනි මස 12 දින ඔබ වෙත කාරුණිකව භාර දෙමු.

ස්තූතියි.

ඒ.කේ. සෙනෙවිරත්න
භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්/කමිටු සභාපති

සාමාජිකයන්

1. ඒ.පී. කුරුම්බලපිටිය
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්
කළමනාකරණ විගණන දෙපාර්තමේන්තුව — සාමාජික

ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග, වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ අතිරේක ලේකම්, ටී.එම්.එස්.බී. ජයසුන්දර මහතා, වෙළඳ හා ආයෝජන ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුවේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්, එම්.කේ.පී. කුමාර මහතා සහ ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ජ්‍යෙෂ්ඨ අධ්‍යක්ෂ, එම්.කේ.එස්.පී. ජයවර්ධන මහතා යන කමිටු සාමාජිකයන්, කමිටු වාර්තාව සම්බන්ධයෙන් ඔවුන්ගේ අදහස්/මතය වෙනම දක්වා ඇති බැවින්, එම අදහස්/මතය ඇතුළත් ලිපි පිළිවෙලින් පිවු අංක (v), (vi) සහ (vii) ලෙස මෙ සමඟ අමුණා ඇත.

කමිටු කැඳවුම්කරු/ලේකම්

1. ආචාර්ය විශාඛා [illegible]රත්න ඇලපාත
අධ්‍යක්ෂ
වෙළඳ හා ආයෝජන ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුව — කැඳවුම්කරු

iv

භාණ්ඩාගාර ලේකම්
මුදල් ක්‍රම සම්පාදන හා ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය
අමාත්‍යාංශ මහලේකම් කාර්යාලය
කොළඹ 01
2025.06.11

<u>ආනයනික බහාලුම් 323 රේගු පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර ඇතැයි පළවන ප්‍රවෘත්තිය පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදු කිරීම සඳහා කමිටුවක් පත් කිරීම.</u>

ඉහත සඳහන් කමිටුවේ සාමාජිකයෙකු ලෙස ඔබ විසින් මා ද නම් කොට තිබේ. භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්වරයාගේ සහභාගිත්වයෙන් යුතුව උක්ත කමිටුව සඳහා මා සැම කැඳවුම් වාරයකයක දීම සහභාගී වී ඒ සඳහා ක්‍රියාකාරීව දායක විය. කමිටු වාර්තාව සකස් කිරීමේ සිට එය අවසාන කිරීම දක්වා කටයුතුවලට ද සම්බන්ධ විය.

02 මෙහි දී රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට රේගු කටයුතු මෙහෙය වීම සම්බන්ධයෙන් ඇති සාමාන්‍ය බලතලවල සීමාව පිළිබඳව හා එම පරීක්ෂණයට භාජනය කරන ලද උක්ත කරුණ සම්බන්ධයෙන්, ක්‍රියා කිරීමට ඇති බලතලවල සීමාව පිළිබඳව මා හට කමිටුවේ දක්වා ඇති කරුණු සමඟ මෙ අවස්ථාවේ එකඟ වීමට අපහසු බව සඳහන් කරන අතර, ඒ පිළිබඳව සුදුසු ආයතනයක් මඟින් නිශ්චය කරගත යුතු බව.මාගේ මතය වේ.

03. ඒ අනුව එම කමිටුවේ අනෙකුත් කරුණු ,නිරීක්ෂණ හා නිර්දේශ සම්බන්ධයෙන් මාගේ එකඟතාවය පළකරන බව ද කාරුණිකව දැනුම් දෙමි.

ටී.එම්.එස්.බී.ජයසුන්දර
අතිරේක ලේකම් (පාලන)
කමිටු සාමාජික - ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග,වරාය හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශය

පිටපත
01.ඒ.කේ.සෙනෙවිරත්න මහතා , නියෝජ්‍ය භාණ්ඩාගාර ලේකම් , කමිටු සභාපති - කරු.දැ.ගැ.ස

V

එම්.එස්. ප්‍රදීප් කුමාර
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්
වෙළඳ හා ආයෝජන ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුව
2025.06.12

ලේකම්
මුදල්, ක්‍රමසම්පාදන සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය

ලේකම්තුමනි,

ආනයන බහාලුම් 323 රේගු පරීක්ෂණයකින් තොරව නිදහස් කර ඇතැයි පළවන ප්‍රවෘත්තිය පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදුකිරීම සඳහා කමිටුවක් පත් කිරීම

ඉහත මැයෙන් MF/ST/01/02 හා 2025.01.30 දිනැතිව ඒ.කේ. සෙනෙවිරත්න මහතාගේ සභාපතිත්වයෙන් හා මා ඇතුළු තවත් නිලධාරීන් 4 දෙනෙකුගේ සාමාජිකත්වයෙන් කමිටුවක් පත් කරනු ලැබූ අතර එම කමිටුවේ සභාපතිගේ අත්සනින් ඔබ වෙත 2025.06.12 දිනැතිව ඉදිරිපත් කරනු ලබන කමිටු වාර්තාව හා බැඳේ.

02. ඊ අනුව, පහත සංශෝධනයන්ට යටත්ව එකී වාර්තාවේ පිටු අංක 23 සිට 26 පිටුවල සඳහන් නිර්දේශ සමඟ එකඟ වෙමි.

a) රේගු ආඥා පනතේ 02 වන වගන්තියේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට පැවරෙන සියලුම රේගු කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සාමාන්‍ය අධිකාරිත්වයට අගතියක් නොවන පරිදි (i) නිර්දේශය ක්‍රියාත්මක කිරීම
b) "විධිමත් අධිකාරී බලයක් නොමැතිව" යන වචන (ii) නිර්දේශයෙන් ඉවත් කිරීම

03. එසේ වුවද, ඉහත වාර්තාව කෙටුම්පත් කළ පසු එකී කෙටුම්පතක් හෝ පූර්වයෙන් මා වෙත ලබා දීම ප්‍රතික්ෂේප කිරීම හා වාර්තාව නිදහස්ව අධ්‍යයනය කිරීමට අවස්ථාව නොලැබීම හේතුවෙන් එකී වාර්තාව සමස්තයක් ලෙස හා පරීක්ෂාකාරීව අධ්‍යයනය කිරීමට නොහැකි විය. එම තත්වය යටතේ වුවද හඳුනාගත්, වාර්තාවේ ඇතැම් තැන්හි දක්නට ලැබුණු ආකෘතිමය ගැටලු, පූර්ව විනිශ්චිත භාෂාමය යෙදීම, වාර්තාවේ සඳහන් අදහස්වල කතෘ කවුරුන්ද යන්න පැහැදිලි නොවීම, හා මෙහෙයුම් අර්ථකථන අවශ්‍ය නීතිමය කරුණු සම්බන්ධයෙන් වූ එළඹුම ආදී කරුණු සැළකිල්ලට ගෙන එකී වාර්තාවේ ඉහතින් එකඟත්වය පළකරනු ලැබූ නිර්දේශ කොටස හැර වාර්තාවේ අනිත් කොටස් සම්බන්ධයෙන් එකඟතාව පළ නොකරමි.

මෙයට විශ්වාසී,

එම්.එස්. ප්‍රදීප් කුමාර
අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්
වෙළඳ හා ආයෝජන ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුව

භාණ්ඩාගාර ලේකම්තුමා
මුදල්, ක්‍රමසම්පාදන හා ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය
මහ ලේකම් කාර්යාලය
කොළඹ 01

2025.06.11

<u>ආනයනික බහාලුම් 323 රේගු පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර ඇතැයි පළවන ප්‍රවෘත්තිය පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදු කිරීම සඳහා කමිටුවක් පත් කිරීම</u>

ඉහතින් සඳහන් කරන ලද කමිටුවේ සාමාජිකයකු ලෙස මා පත් කිරීම පිළිබඳව ඔබතුමාට ස්තූතිවන්ත වෙමි.

මෙම කමිටුව 2025.02.03 වන දින සිට වාර කිහිපයකදී රැස්වූ අතර, එම සියලුම කමිටු වාර සඳහා මම ද ක්‍රියාකාරීව සහභාගී විය.

කමිටු වාර්තාව සකස් කිරීමේ දී කමිටු සාමාජිකයින් විසින් රේගු ආඥා පනතේ 2 වන වගන්තිය යටතේ රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට ඇති බලතල සම්බන්ධයෙන් ගරු අධිකරණයෙන් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද පහත නඩු තීන්දු දෙක පාදක කරගෙන මෙම වාර්තාව සකස් කර ඇත.

එම නඩු තීන්දු දෙක නම්,

CA 457/95 GUNATILEKA v. WEERASENA
CA 664/2001 NAVARATNE v DIRECTOR-GENRERAL OF CUSTOMS AND OTHERS වේ.

ඒ අනුව, කමිටු සාමාජිකයින් විසින් උක්ත කී නඩු තීන්දු දෙක පිළිබඳව මනා අවබෝධයක් නොමැතිව මෙම කමිටු වාර්තාව සකස් කර ඇති බව මාගේ හැඟීමයි. ඒ අනුව, එකී නඩු තීන්දු දෙක පිළිබඳ විශේෂඥ මතය ලබා නොගෙන (Attorney General Opinion) සකස් කරන ලද මෙම කමිටු වාර්තාව සමඟ මම එකඟ නොවන බව දන්වා සිටිමි.

එම්.කේ.[illegible] ජයවර්ධන
ජ්‍යෙෂ්ඨ රේගු අධ්‍යක්ෂ (කමිටු සාමාජික)

පිටපත් :
ඒ.කේ. සෙනෙවිරත්න මහතා, නියෝජ්‍ය භාණ්ඩාගාර ලේකම් - කමිටු සභාපති

Vii

විධායක සාරාංශය

ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2025 ජනවාරි 18 වැනි දින අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මඟින් "රතු" ලෙස හඳුනාගෙන ඇති ඉහළ අවදානමක් සහිත රේගු බහාලුම් 323 ක් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව රේගු පරිශ්‍රයෙන් මුදා හැරීම සම්බන්ධයෙන් ප්‍රසිද්ධ මාධ්‍ය ඉදිරියේ පළකළ අදහස් දැක්වීම පදනම් කරගෙන, එකී බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය පරීක්ෂා කර බලා වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්වරයෙකුගේ ප්‍රධානත්වයෙන් යුත් සිව්පුද්ගල කමිටුවක් භාණ්ඩාගාර ලේකම් විසින් ඔහුගේ MF/ST/01/02 අංක හා 2025.01.30 දිනැති ලිපියෙන් පත් කරන ලදී.

ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව, 1806 දී බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිත සමයේදී ස්ථාපිත කර ඇති ශ්‍රී ලංකාවේ පැරණිතම රජයේ දෙපාර්තමේන්තුවකි. දෙපාර්තමේන්තුවේ ප්‍රධානතම කාර්යයන් ලෙස රේගු බදු අය කිරීම සහ එකතු කිරීම, ආනයන අපනයන නියාමනය කිරීම, ජාවාරම් වැළැක්වීම සහ වෙළඳ නීති බලාත්මක කිරීම ආදිය වේ.

මෑත කාලයේ ශ්‍රී ලංකා රේගු පරිශ්‍රය තුළ ඇති වූ අධික බහාලුම් තදබදය නිරාකරණය කිරීමේ අරමුණ ඇතිව රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වෙත රේගු ආඥා පනත මඟින් ලබා දී ඇති බලතල අනුව බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ පිළිගත් පරිපාටිය වන අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයෙන් බැහැරව "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් ද ඇතුළත්ව බහාලුම් 309ක් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව රේගු පරිශ්‍රයෙන් පිට කිරීම රේගු ආඥා පනත මඟින් රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වෙත පවරා ඇති සාමාන්‍ය අධිකාරිත්වයේ බලතල ඉක්මවා ක්‍රියා කිරීමක් ලෙස නිරීක්ෂණය වේ.

ඒ අනුව මෙම රේගු බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රියාදාමය පිළිබඳව සිදුකළ විමර්ශනයේ දී එකී බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය නීතියට පටහැනි බවත්, එමඟින් පිළිගත් ක්‍රම සහ ක්‍රියා පද්ධති උල්ලංඝනය වී ඇති බවත්, එමඟින් ඉහළ අවදානම් සහිත බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව ඉවත් කර ගැනීම හේතුවෙන් රාජ්‍ය ආදායමට, ජාතික ආරක්ෂාවට, මහජන සෞඛ්‍යයට අහිතකර තත්වයක් උද්ගත වී තිබිය හැකි බවටත්, සත්‍ය වශයෙන් එම බහාලුම් නිදහස් කිරීම පැවති රේගු තදබදය නිරාකරණය කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් ද යන්න පිළිබඳ ගැටලු නිරීක්ෂණය වීමත්, බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා පත්කළ කමිටුව විනිවිදභාවයකින් යුතුව ඔවුන් වෙත පවරා දුන් රාජකාරි සීමාව ඇතුළත ක්‍රියා කර නොමැති වීමත්, දැනට ක්‍රියාත්මක අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදය මඟින් සත්‍ය අවදානම නිරූපණය නොවන බවත්, කමිටුවේ නිරීක්ෂණ ලෙස දක්වා ඇත.

ඊට අමතරව, කමිටුවක් මඟින් බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය තවදුරටත් ක්‍රියාත්මක කිරීම අත්හිටුවීමත්, ප්‍රශ්නගත බහාලුම් නිදහස් කිරීම හේතුවෙන් ඇති වූ ආර්ථික පාඩුව හා අක්‍රමිකතා තක්සේරු කිරීම සඳහා පසු විගණනයක් සිදු කිරීමටත්, බහාලුම් නිෂ්කාශනයට අදාළ තොරතුරු සෘජුවම බහාලුම් ආනයනකරුවන් සමඟ හුවමාරු කර ගැනීම, බහාලුම් ස්කෑන් කිරීම සඳහා AI තාක්ෂණය යොදා ගැනීම හා කමිටුව මඟින් නිදහස් කළ බහාලුම් සම්බන්ධයෙන් ව්‍යවහාරික විගණනයක් සිදු කිරීම වැනි නිර්දේශ ඉදිරිපත් කර ඇති අතර, කමිටුවේ ප්‍රධාන නිගමනයන් ලෙස

රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුළ ක්‍රියාත්මක බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ පිළිගත් ක්‍රමවේදයට පරිබාහිරව කමිටුව විසින් "රතු " ලෙස වර්ගීකරණය කළ බහාලුම් නිදහස් කිරීම පරිපාටි උල්ලංඝනය කිරීමක් වන අතර, එම කමිටුවට ක්‍රියා කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා විසින් අනුමැතිය දීම ඔහු වෙත පනතින් ලබා දී ඇති බලතල අතික්‍රමණය කිරීමක් වේ. එමෙන්ම, කමිටුවක් මඟින් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව "රතු " ලෙස වර්ගීකරණය කළ බහාලුම් නිදහස් කිරීමෙන් ඇති විය හැකිව තිබූ අවදානම අවම කිරීම සඳහා ප්‍රමාණවත් පසු විපරම් ක්‍රියා මාර්ග නොගැනිමෙන් රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යභාරය අවදානමකට ලක් කර ඇති අතර, විශේෂයෙන් ස්කෑන් පරීක්ෂාවලදී හඳුනාගත් අවිනිශ්චිතතාවයන් භෞතිකව පරීක්ෂාවකට ලක් නොකර නිදහස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් අභ්‍යන්තර පරීක්ෂණයක් සිදු කිරීම වැනි නිගමන දැක්විය හැක.

අරමුණ

කොළඹ වරාය තුළ හා රේගු පරීක්ෂණ අංගන ආශ්‍රිතව මෙන්ම මහාමාර්ගය තුළද ඇතිවූ තදබදය හේතුවෙන් ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ආනයනික බහාලුම් නිෂ්කාශනය කිරීම සඳහා භාවිතා කරන ලද ක්‍රමවේද ආශ්‍රිතව මෑතකදී මතුවූ ගැටළුකාරී තත්වය පිළිබඳව සහ විවිධ පාර්ශවයන් විසින් පළකර ඇති අදහස් හා පැමිණිලි පිළිබඳව රජයේ විශේෂ අවධානය යොමු වී තිබුනි.

ඒ අනුව, ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2025 ජනවාරි 18 දින ඉහතින් සඳහන් ආනයන බහාලුම් 323ක් රේගු පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීමට කටයුතු කර ඇතැයි පළවන ප්‍රවෘත්ති පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදු කිරීමට මුදල්, ක්‍රමසම්පාදන සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යතුමා ලෙස ගරු ජනාධිපතිතුමාගේ උපදෙස් පරිදි මුදල්, ක්‍රමසම්පාදන සහ ආර්ථික සංවර්ධන අමාත්‍යාංශය විසින් තීරණය කරන ලදී. ඒ අනුව, මුදල් අමාත්‍යාංශයේ, ප්‍රවාහන, මහාමාර්ග,වරාය සහ සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යාංශයේ හා ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ නිලධාරින්ගෙන් සැදුම්ලත් කමිටුවක් මුදල් අමාත්‍යාංශ ලේකම් විසින් පත් කරන ලද අතර, මෙම තත්ත්වය පිළිබඳව අධ්‍යයනය කර, රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා සහ ඉහළ කළමනාකරණය විසින් රේගු බහාලුම් තදබදය සමනය කිරීම සඳහා ගත් ක්‍රියාමාර්ග, රේගු අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය යටතේ වන ප්‍රතිපාදන හා රේගු ආඥා පනතින් රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වෙත පැවරී ඇති බලතල වලට අනුකූලද, එම තීරණ අවශ්‍යයෙන්ම ගත යුතු සහ යුක්ති සහගත තීරණද, ජාතික ආරක්ෂාව, වෙළඳ මෙහෙයුම්, රේගු ආදායම කෙරෙහි ඇති කරන ලද බලපෑම තක්සේරු කිරීම හා රේගු අවදානම් කළමනාකරණ හා පාලන පද්ධති වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා වන නිර්දේශ සහ නිගමන ඇතුළත් වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීම මෙම පරීක්ෂණ කමිටුව පිහිටුවීමේ අරමුණ වේ.

ක්‍රමවේදය (Methodology)

ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ සාමාන්‍ය ක්‍රමවේදයෙන් බැහැරව, බහාලුම් 323 ක් නිදහස් කිරීම සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂණ වාර්තාව සැකසීම සඳහා විවිධ පාර්ශවයන්ගෙන් කරුණු කැඳවීමට, සාකච්ඡා කිරීමට සිදුවිය. එසේම, පාරිසරික හා ක්‍රමවේදයන් පිළිබඳව අධ්‍යනයන් සිදුකිරීමට කමිටු සාමාජිකයන්ට සිදුවිය. එහිදි තොරතුරු රැස්කිරීමේ විද්‍යාත්මක ක්‍රමවේදයන් අනුගමනය කළ අතර, "තොරතුරු රැස්කිරීමේ ක්‍රමවේදය " පහත පරිදි සවිස්තරාත්මකව දැක්විය හැකිය.

i. ප්‍රාථමික දත්ත
ii. ද්විතියික දත්ත

ප්‍රාථමික දත්ත (Primary Data) :

පරීක්ෂණ කමිටුව විසින් හඳුනාගන්නා ලද පාර්ශවයන්ගෙන් තොරතුරු කැඳවීම පහත පරිදි විය.

i. කමිටුව විසින් සාකච්ඡා මගින් තොරතුරු කැඳවීම.
ii. ප්‍රශ්නාවලි මගින් තොරතුරු ලබා ගැනීම.
iii. කණ්ඩායම් සාකච්ඡා මගින් තොරතුරු එක්රැස් කිරීම.
iv. නිරීක්ෂණ චාරිකා මගින් තොරතුරු රැස් කිරීම.
v. කාර්යන් සඳහා මැදිහත්වීම මගින් ලද අත්දැකීම් මගින් තොරතුරු කැඳවීම.

ද්විතියික දත්ත (Secondary Data):

පරීක්ෂණ කමිටුව විසින් ද්විතීයික වශයෙන් තොරතුරු, පහත පරිදි කැඳවන ලදී.

i. දෙපාර්තමේන්තු නියෝග (DOPL).
ii. ජාත්‍යන්තර ආයතන විසින් නිකුත් කරන ලද තොරතුරු (WB , WCO, WTO etc).
iii. අදාළ පාර්ශව වෙතින් ලබාගත් ලිඛිත ප්‍රකාශ.
iv. රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිගණක දත්ත පද්ධතිය මගින් ලබා ගන්නා ලද තොරතුරු.
v. රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ පරිගණක දත්ත පද්ධතිය හැරුණු කොට වෙනත් පද්ධතින්ගෙන් ලද තොරතුරු (Risk Management Division, Scanning Unit).
vi. ඉහළ කළමනාකරණ රැස්වීම් වාර්තා.
vii. මාණ්ඩලික නිලධාරීන් විසින් නිකුත් කරනු ලැබූ අභ්‍යන්තර මෙමෝ පත්‍රිකා සහ ලිපි.
viii. පද්ධතින් මගින් ලබාගන්නා ලද ඡායාරූප (Scanning Report).
ix. ප්‍රශ්නාවලි මගින් ලද තොරතුරු.
x. නඩු තීන්දු.

සීමාවන් (Limitations)

ආනයන බහාලුම් 323ක් රේගු පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර ඇතැයි පළ වන ප්‍රවෘත්ති පිළිබඳව පරීක්ෂණයක් සිදු කිරීම සඳහා පත් කරනු ලැබූ කමිටුවේ කටයුතු ඉටු කරගෙන යාමේදී යම් යම් සීමාවන්ට යටත්ව එහි කටයුතු කරන ලදී.

එහිදී කමිටු වාර්තාව ඉදිරිපත් කිරීම පහත සඳහන් සීමාවන්ට යටත් සිදු කර ඇත.

i. කමිටුවේ සියලුම නිලධාරීන් සිය එදිනෙදා රාජකාරි කටයුතුවලට අතිරේකව මෙම කමිටුවේ කටයුතු සිදුකරන ලදී.
ii. කමිටු වාර්තාව ඉදිරිපත් කිරීමට ලබා දුන් කාලසීමාව තුළ මතු වූ කාලීන තත්වයන් මත වාර්තාව සම්පූර්ණ කිරීම සඳහා අතිරේක කාලයක් ඉල්ලා සිටීමට සිදු විය.
iii. කමිටුව විසින් හඳුනාගන්නා ලද ප්‍රස්තුත කරුණට සෘජුවම අදාළ රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ අභ්‍යන්තර පාර්ශවයන් වෙතින් ප්‍රකාශ ලබා ගැනීම හා සාකච්ඡා සිදු කිරීම.
iv. කමිටුව විසින් කිසිදු බහිර පාර්ශවයක් වෙතින් තොරතුරු කැඳවීමක් හෝ සම්මුඛ සාකච්ඡා හෝ කිසිදු ආකාරයක තොරතුරු හුවමාරු කර ගැනීමක් සිදු නොකරන ලදී.
v. කමිටුව විසින් ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව වෙතින් ඉල්ලුම් කරන ලද තොරතුරු සඳහා ඔවුන් විසින් කමිටුව වෙත ලබා දුන් තොරතුරු නිවැරදි යැයි යන පදනම මත පිහිටා විමර්ශන කටයුතු සිදු කරන ලදී.
vi. කමිටුවේ කාර්යයන් ඉටුකර ගැනීම සඳහා ඉල්ලා සිටි ඇතැම් තොරතුරු රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් කමිටුව වෙත ලබාදීමට අපොහොසත් වූ බැවින් කමිටුවේ විෂයපථය සීමා කිරීමට සිදුවිය.
vii. මෙම වාර්තාව පිළියෙල කිරීමේදී සිංහල සහ ඉංග්‍රීසි භාෂා පරිවර්තනයේ දී සහ ලබා දී ඇති අර්ථකතනයන්හි යම් නොගැලපීමක් උද්ගත වූවහොත් අදාළ ලේඛනවල මුල් ලියකියවිලි ඇතුළත් භාෂාව සහ අර්ථකතනයන් නිවැරදි ලෙස සැලකිය යුතුය.

පසුබිම

ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2025 ජනවාරි මස 18 වැනි දින බහාලුම් 323ක් රේගු පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම හේතුවෙන්, නීතිවිරෝධී, හානිකර හෝ වැරදි ලෙස ප්‍රකාශයට පත්කරන ලද බහාලුම් නිශ්කාෂණය වී ඇති බවට රේගු වෘත්තීය සමිති, සිවිල් කණ්ඩායම් සහ සාමාන්‍ය මහජනතාව අතර සැකයක් උද්ගත වීම තුළ, එකී ප්‍රස්තුත බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය පරීක්ෂා කර වාර්තාවක් ඉදිරිපත් කිරීම සඳහා භාණ්ඩාගාර නියෝජ්‍ය ලේකම්වරයකුගේ ප්‍රධානත්වය යටතේ සාමාජිකයන් හතර (04) දෙනෙකුගෙන් සමන්විත විමර්ශන කමිටුවක් භාණ්ඩාගාර ලේකම්ගේ අංක MF/ST/01/02 හා 2025/01/30 දිනැති ලිපිය මගින් පත්කරන ලදී **(ඇමුණුම 1)**.

2025 ජනවාරි 18 දින රේගු පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කරන ලදැයි සඳහන් ප්‍රවෘත්තිය සම්බන්ධයෙන් පරීක්ෂා කර බැලීම සඳහා වූ කමිටුව විසින් මෙම පරීක්ෂණය සිදු කිරීමට යොමු කිරීමේ අනුදේශයන් මගින් (Terms of References) **(ඇමුණුම 2)** තම කටයුතු ඉටු කිරීම සඳහා රාමුවක් සකසා, එම යොමු කිරීමේ අනුදේශ වෙනුවෙන් භාණ්ඩාගාර ලේකම්ගේ අනුමැතිය ලබාගන්නා ලදි. එසේ අනුමැතිය ලබා ගැනීමෙන් අනතුරුව කමිටු සභාපතිගේ උපදෙස් හා මගපෙන්වීම මත කමිටු සාමාජිකයන් ප්‍රථම වරට 2025 පෙබරවාරි මස 03 වන දින වෙළඳ හා ආයෝජන ප්‍රතිපත්ති දෙපාර්තමේන්තුවේ දී රැස්වූ අතර, එසේ රැස්වීමේ මුඛ්‍ය පරමාර්ථය ලෙස සඳහන් කළ හැක්කේ මෙම කමිටුවේ කටයුතු ඉටු කරනු ලබන ආකාරය පිළිබඳ සාකච්ඡා කිරීම වේ. එසේ සාකච්ඡා කිරීමේදී "Evidence-Based Report" ඉදිරිපත් කිරීම සුදුසු බවට සියලු සාමාජිකයන් එකඟතාවය පළ කරන ලද අතර, ඒ අනුව කමිටුව විසින් එක්රැස් කර ගන්නා ලද තොරතුරු, ලේඛන සහ සාක්ෂි මත පදනම් ව මෙම කමිටුව ක්‍රියාත්මක විය **(ඇමුණුම 3)**. එහිදී අවශ්‍ය අදාළ තොරතුරු කැඳවීම, ඒවා ලිඛිත වශයෙන් ගොනු කර ගැනීමට තීරණය කරන ලද අතර අවශ්‍ය අවස්ථාවන්හි දී ස්ථානීය පරීක්ෂාවන් සිදු කිරීමටද කමිටුව තීරණය කරන ලදී. ඒ අනුව එක්රැස් කර ගන්නා ලද ලේඛන, ප්‍රකාශ, නිරීක්ෂණ හා රැස්වීම් සාකච්ඡා මත පදනම්ව වාර්තාව සැකසීම සඳහා කටයුතු කරන ලදී.

2. නීති හා ප්‍රතිපත්ති රාමුව

ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විධිමත් ආයතනයක් ලෙස 1806 දී බ්‍රිතාන්‍ය යටත් විජිත සමයේදී ස්ථාපිත කර ඇත. රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යභාරය මෙහෙයවනු ලබන්නේ 1869 අංක 17 දරන රේගු ආඥා පනත සහ ඊට වරින් වර සිදුකරන සංශෝධන මගිනි.

1. රේගු බදු අයකිරීම සහ එකතු කිරීම
2. ආනයන සහ අපනයන නියාමනය කිරීම
3. නීති විරෝධී ආනයන හා අපනයනයන් වැළැක්වීම සහ වෙළඳ නීති බලාත්මක කිරීම.
4. රේගු නිලධාරීන්ගේ බලතල සහ වගකීම් සඳහා වන නීති රාමුව මෙයින් සපයනු ලබයි.

1869 අංක 17 දරන ශ්‍රී ලංකාවේ රේගු ආඥා පනත ජාත්‍යන්තර වෙළඳ පිළිවෙත්, තාක්ෂණ සහ කාලීන ජාතික අවශ්‍යතාවල වෙනස්කම් පිළිබිඹු කිරීම සඳහා වසර ගණනාවක් පුරා විවිධ සංශෝධනයන්ට ලක්වී ඇත. එවැනි ප්‍රධාන සංශෝධන වනුයේ,

1. අංක 1/1960 මුල් කාලීන ප්‍රතිසංස්කරණ සහ යාවත්කාලීන කරන ලද පාරිභාෂික වචන හඳුන්වා දෙන ලදී.
2. අංක 83/1988 නීති විරෝධී ක්‍රියාවන් වැළැක්වීම බලාත්මක කිරීමේ බලතල සහ දණ්ඩන ශක්තිමත් කරන ලදී.
3. අංක 13/1987 ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතියට අනුකූලව තක්සේරුකරණ විධිවිධාන හඳුන්වා දෙන ලදී.
4. අංක 31/1993 ආනයන අපනයන ක්‍රියාපටිපාටි සහ ලියකියවිලි කෙරෙහි අවධානය යොමු කරන ලදී.
5. අංක 2/2003 ඉලෙක්ට්‍රොනික දත්ත හුවමාරුව (EDI), අවදානම් කළමණාකරණය සහ නවීන රේගු ක්‍රියාපටිපාටි පිලිබඳ විධිවිධාන හඳුන්වා දෙන ලදී.
6. අංක 33/2013 දඩුවම් වැඩි කිරීම නව අර්ථ දැක්වීම හඳුන්වාදීම හා පශ්චාත්-නිෂ්කාශන විගණනය සඳහා විධිවිධාන හඳුන්වා දෙන ලදී.
7. අංක 8/2022 තවදුරටත් වෙළඳ පහසුකම් සැපයීම, ඩිජිටල් සැපයුම සහ ශක්තිමත් බලාත්මක කිරීමේ යාන්ත්‍රණය ඉලක්ක කරගත් මෑතකාලීන යාවත්කාලීන කිරීම.

රේගු පනතට වරින්වර කරන ලද සංශෝධන මගින් හඳුන්වා දුන් ඇතැම් විධිවිධාන වනුයේ:-

1. ඉලෙක්ට්‍රොනික දත්ත ඉදිරිපත් කිරීම මගින් අවසරලත් ඩිජිටල් ලියකියවිලි සහ මාර්ගගත ප්‍රකාශන
2. අවදානම් කළමණාකරණය - සියලුම තොග, භෞතිකව පරීක්ෂා කිරීමට වඩා ඉහළ අවදානම් සහිත භාණ්ඩ ඉලක්ක කරගැනීම
3. පශ්චාත් නිෂ්කාශන විගණනය - භාණ්ඩ නිෂ්කාශනය කිරීමෙන් පසු ආනයනකරුවන්/ අපනයනකරුවන් විගණනයට ලක් කිරීම සඳහා අවශ්‍ය බලය රේගුව වෙත ලබාදීම
4. නිවැරදි වර්ගීකරණය සහ තක්සේරු කිරීම මත, වෙළඳුන් වෙත වැඩි නිශ්චිත භාවයක් ලබාදීම
5. වංචා, අඩු ඉන්වොයිස් ඉදිරිපත් කිරීම (under Invoicing) සහ ව්‍යාජ ප්‍රකාශ සඳහා ප්‍රමාණවත් දඩුවම් පැනවීම
6. ජාත්‍යන්තර රේගු සහ බලාත්මක කිරීමේ ආයතන සමග අන්‍යෝන්‍ය සහයෝගිතාව වර්ධනය කිරීම
7. WTO/WCO ප්‍රමිතියට අනුකූලව නිසි භාණ්ඩ වර්ගීකරණය සඳහා HS කේත පද්ධති හඳුන්වා දීම

මෙම සියලුම සංශෝධනයන් නීති කෙටුම්පත් දෙපාර්තමේන්තුව විසින් සකසා, ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ගැසට් පත්‍රය මඟින් ප්‍රකාශයට පත් කර සංශෝධිත රේගු ආඥා පනතට ඇතුළත් කර ඇත.

ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව යනු දේශ සීමා ආරක්ෂාව කළමණාකරණය කිරීම (Managing Border Protection), ජාතික ආදායම සහතික කිරීම සහ නීතිමය වෙළදාමට පහසුකම් සැලසීම සඳහා ස්ථාපිත රජයේ පැරණිතම දෙපාර්තමේන්තුවකි. එහි මූලික වගකීම් අතරට, ආදායම් එකතු කිරීම, ජාතික ආරක්ෂාව, නීතිවිරෝධී භාණ්ඩ රට තුළට පිවිසීම වැළැක්වීම සහ ආනයන සහ අපනයන කාර්යක්ෂමව ගලා යාමට සහාය වීම ඇතුළත් වේ.

වෙළඳ පරිමාවන් වර්ධනය වන විට සහ ගෝලීය ප්‍රමිතීන් පරිණාමය වන විට, රාජ්‍ය නියාමන පද්ධති කෙරෙහි පාලනය සහ මහජන විශ්වාසය ආරක්ෂා කිරීමේදී ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වඩාත් වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරනු ලබයි.

3. ආර්ථික හා සාමාජීය වැදගත්කම

මෑත ඉතිහාසයේ රේගු බදු ආදායම රජයේ ඉහළම ආදායම් මූලාශ්‍රවලින් එකක් වන අතර, එය වාර්ෂිකව රුපියල් බිලියන 1,000 ඉක්ම වූ අගයක් ගනී. දේශසීමා හරහා සිදුවන නීතිවිරෝධී වෙළදාම් හා චලනයන් පාලනය කිරීම මගින් දෙපාර්තමේන්තුව ජාතික ආරක්ෂාව සහතික කරන අතර වෙළදාම සඳහා පහසුකම් සැපයීමේදී වැදගත් කාර්යභාරයක් ඉටු කරයි.

කාර්යක්ෂම රේගු ක්‍රියාවලි තුළින්, ආනයනකරුවන්ට, අපනයනකරුවන්ට, සැපයුම්කරුවන් වෙත සහය වන අතර, එමගින්, අවසානයේ පාරිභෝගිකයන්ට අඩු පිරිවැය සහ ජාතික වෙළඳ තරඟකාරිත්වයට සෘජු බලපෑමක් සිදු කරනු ලබයි. ඒ අනුව, රේගු දෙපාර්තමේන්තුව රජයේ සමස්ත වගවීම හා විශ්වාසනීයත්වයට අඛණ්ඩ බලපෑමක් ඇතිකරන ප්‍රධාන මහජන-ආශ්‍රිත ආයතනයකි.

4. මෑත කාලයේ වර්ධනය වූ වෙළදාම හා වරාය පරිශ්‍රයේ ඇති වූ තදබදය

පසුගිය වසර කිහිපය තුළ ශ්‍රී ලංකාවේ වෙළෙඳ ක්‍රියාකාරකම්වල සැලකිය යුතු වර්ධනයක් සිදු වී ඇත. විශේෂයෙන් ගෝලීය සැපයුම් දාමයන්, පශ්චාත් කොවිඩ් (covid) සමඟ අනුවර්තනය වීම සහ විදේශ විනිමය අර්බුදය හමුවේ අඩපණ වූ ආනයන වෙළෙඳාම නැවත ප්‍රකෘතිමත් තත්වයට පැමිණීමත් ඒ සඳහා බලපා ඇත.

මෙම ධනාත්මක වෙළෙඳ වර්ධනයට සාපේක්ෂව වරාය තුළ නව බහාලුම් පර්යන්ත ඉදිකළත් ඊට සාපේක්ෂව රේගු අංගන සහ පරීක්ෂණ අංගනවල ධාරිතාවය වැඩි නොවීම, රේගු පරීක්ෂණ ක්‍රමවේද කාලීන වැඩිදියුණු කළ ක්‍රමවේදවලට අනුකූල නොවීම, භාණ්ඩ නිෂ්කාශන ප්‍රමාද වීම් හා වෙළෙඳුන් සඳහා ප්‍රමාද ගාස්තු සහ ගබඩා පිරිවැය වැඩිවීම යන හේතූන් මත සුවිශේෂ වූ නිෂ්කාශන පියවරයන් අනුගමනය කිරීම සඳහා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව වෙත පීඩනයක් ඇති කර ඇත.

5. අවදානම් කළමණාකරණ පද්ධතිය සහ මෑත කාලීන මෙහෙයුම් තීරණ

රේගු අවදානම් කළමණාකරණ පද්ධතිය මගින් සිදුකරනු ලබන වර්ගීකරණයෙන් බැහැරව, එනම්, "රතු" වර්ගීකරණය යටතේ වූ, සවිස්තරාත්මක භෞතික පරීක්ෂා කිරීමක් සිදු කළ යුතු බහාලුම්, ලේඛණ පරීක්ෂාවක් හා නිලධාරින්ගේ පරිචය හා ආනයනකරුවන් පිළිබඳ ඇති අත්දැකීම මත පමණක් පදනම්ව, ජ්‍යෙෂ්ඨ රේගු නිලධාරීන්ගෙන් සමන්විත කමිටුවක් මඟින් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම, භාණ්ඩ ප්‍රවාහය වේගවත් කිරීම අරමුණුකරගෙන සිදු කර ඇත.

මෙම ක්‍රියාමාර්ගය පිළිගත් පාලන පිළිවෙත්වලින් බැහැර වී ඇති අතර, එසේ නිදහස් කිරීමේදී නිසි අවදානම් තක්සේරුවක් සිදුකර තිබේද යන්න පිළිබඳ ප්‍රශ්න මතුකර ඇත.

6. යාවත්කාලීන පිළිවෙලක් සහ නවීන තාක්ෂණය අනුගමනය කිරීමේ අභියෝග.

රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් ASYCUDA World මෙහෙයුම් පද්ධතියෙහි අන්තර්ගත වන "Selectivity මොඩියුලය" අවදානම් කළමනාකරණය සඳහා භාවිතා කරනු ලබයි. නමුත්, පවතින අවදානම් කළමනාකරණය පද්ධතිය සමඟ අවදානම තක්සේරු කිරීමට අදාළ අනෙකුත් පද්ධති ඍජුව සම්බන්ධ නොවීම මත අවදානම් කළමනාකරණය පද්ධතිය පූර්ණ වශයෙන් ඒකාබද්ධ කරන ලද (Integrated) පද්ධතියක් ලෙස ක්‍රියා නොකරන අතර, යල්පැනගිය ස්කෑන් උපකරණ භාවිතය, රේගු පද්ධතිය, වරාය සහ නැව්ගත කිරීම් පද්ධති සමඟ ඒකාබද්ධ නොවීම, දුර්වල දත්ත විශ්ලේෂණය සහ තත්කාලීන දත්ත මත අවදානම් විශ්ලේෂණයේ දුර්වලතා ආදිය ජාත්‍යන්තරව පිළිගත් අවදානම් කළමනාකරණය සහ භාණ්ඩ අධීක්ෂණ ක්‍රියාවලි සම්පූර්ණයෙන් ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා බාධාවක් වී ඇත.

7. යටිතල පහසුකම් සහ ආයතනික ධාරිතාව

පුළුල් යටිතල පහසුකම්හි ඌනතාවය, පර්යන්තවල නිරන්තර තදබදය උග්‍රකිරීමට හේතු වී ඇත. බහාලුම් අංගන, බන්ධිත ගබඩා පහසුකම් වෙළඳ පරිමාණයට ගැලපෙන පරිදි සංවර්ධනය වී නොමැත. යටිතල පහසුකම් සංවර්ධනය කිරීමේ ප්‍රමාදයන් භාණ්ඩ නිෂ්කාශනයට සහ අධීක්ෂණය සඳහා පවතින පිළිගත් ප්‍රමිතීන් භාවිතය සඳහා බාධා පමුණුවා ඇත.

8. මහජන ගැටලු සහ චෝදනා

මෑතකාලීනව සිදු වූ රේගු බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රමවේදයේ වෙනස රේගු වෘත්තීය සමිති, සිවිල් කණ්ඩායම් සහ සාමාන්‍ය ජනතාව අතර සැකයක් මතු කිරීම සඳහා හේතු වී ඇත. මෙම මතභේදය ආයතනය සම්බන්ධයෙන් පුළුල් ගැටලු සහගත තත්වයක් පිළිබිඹු කරයි. අවදානම් කළමනාකරණයේ ඕනෑම ප්‍රත්‍යක්ෂ අඩුපාඩුවක් ආයතනය කෙරෙහි ඇති විශ්වාසය දුර්වල කිරීමට හේතුවක් වන අතර, එමගින් පක්ෂග්‍රාහිත්වය, දූෂණය හෝ අධීක්ෂණ අසාර්ථකත්වයන් පිළිබඳව සැක මතු වේ. එබැවින්, පද්ධති සහ ක්‍රියාපිළිවෙත් සමඟ අනුකූල වීම, මහජන වගවීම පිළිබඳව කාරණයේදී තීරණාත්මකව බලපානු ලබයි.

9. නිගමනය සහ ඉදිරි ගමන

රේගුවේ විශ්වාසනීයත්වය සහ ඵලදායිතාවය රඳා පවතිනුයේ මහජන විශ්වාසය පවත්වා ගන්නා අතර, අවදානම් කළමනාකරණය කිරීමේ හැකියාව මතය. රේගු පර්යන්තවල හදිසි තදබදයක් ඇතිවීම ප්‍රායෝගික වුව ද, නීතිමය රාමුව තුළ පිළිගත් පරිචයක් භාවිතා කර, විනිවිද භාවයෙන් යුතුව තීරණ ගැනීම තුළ, රේගු මෙහෙයුම්වල නම්‍යශීලීභාවය පවත්වාගත හැක. එබැවින්, රේගුව විසින් සිදුකළ යුත්තේ දැනට පවතින අවදානම් කළමණාකරණ පද්ධතිය ශක්තිමත් කිරීමත්, හදිසි බහාලුම් තදබද වැනි අවස්ථා කළමණාකරණය කරගැනීම සඳහා පැහැදිලි ප්‍රතිපත්ති සංවර්ධනය කිරීමත්, යටිතල පහසුකම් සහ ඩිජිටල් හැකියාවන් සංවර්ධනය සඳහා ප්‍රමාණවත් ආයෝජනයක් සිදුකිරීම සහ පාර්ශවකරුවන්ගේ සහභාගිත්වය සහ වාර්තාකරණයේ විනිවිදභාවය වැඩිදියුණු කිරීම මගින් මහජන විශ්වාසය ගොඩනැගීමය.

නිරීක්ෂණ

නීති පසුබිම

1. අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් "රතු" ලෙස හඳුනාගත්, ඉහළ අවදානම් සහිත බහාලුම් භෞතික හා ස්කෑන් පරීක්ෂාවකින් තොරව, පත්කළ කමිටුවක් මගින් නිදහස් කිරීමට අදාළ ක්‍රියාවලියේ නීතිමය වලංගුභාවය.

ශ්‍රී ලංකා රේගුව විසින් 2025 ජනවාරි 18 දිනැතිව නිදහස් කරනු ලැබූ ' රතු' ලෙස හඳුනාගන්නා ලද බහාලුම් සම්බන්ධයෙන් නෛතික ප්‍රතිපාදන සහිතව, එවැනි නිදහස් කිරීමක් සිදු වූයේ ද යන්න සලකා බැලිය යුත්තේය. රාජ්‍යතන්ත්‍රය තුළ යම් රාජකාරි කටයුත්තක් ඉටු කිරීමේ දී ඒ සඳහා අනුගමනය කළ යුතු ක්‍රියාපටිපාටීන් සඳහන්ව ඇති අතර ඉන් වෙනස් වූ ක්‍රියාපටිපාටියක්/ ක්‍රියාමාර්ගයක් ගනු ලබන්නේ නම්, එය සුවිශේෂි වූ අවස්ථාවක් විය යුතු වුවත්, එය කිසිදු නිලධාරියෙකුගේ අභිමතය මත හෝ රාජ්‍ය බලය මත සිදු නොවිය යුත්තේය.

දෙපාර්තමේන්තු නියෝග DOPL 1531 **(ඇමුණුම 4 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටුව 104)** අනුව, රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුළ අවදානම් කළමනාකරණ අංශයක් පිහිටුවීම සඳහා අනුමැතිය ලබා දී තිබුනි. මෙහි මූලික අරමුණ වී තිබුනේ ලෝක වෙළඳ සංවිධානයේ (WTO) වෙළඳ පහසුකම් සැලසීමේ ගිවිසුමේ 7.4 වගන්තිය **(ඇමුණුම 5)** යටතේ නියම කර ඇති පරිදි අවදානම් කළමනාකරණ මෙහෙයුම් ජාත්‍යන්තරව පිළිගත හැකි මට්ටමට වැඩිදියුණු කිරීමය. එමඟින් ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ අරමුණු ලඟා කරගැනීමට බාධාවක් වන අවදානම් හඳුනාගෙන, එකී අවදානම් සඳහා ප්‍රමුඛතාවයක් ලබා දී දෙපාර්තමේන්තුව තුළ අවදානම් ලේඛනයක් පවත්වාගෙන යාමත්, එකී අවදානම් සඳහා අවදානම් පැතිකඩ (Risk Profiles) සංවර්ධනය කර ස්වයංක්‍රිය ක්‍රමවේදයක් ඔස්සේ ඉහළ, මධ්‍යම සහ අඩු අවදානම් බහාලුම් තෝරාගෙන සුදුසු අවදානම් අවම කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග ගැනීමය.

ඒ අනුව, ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුල බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය, මෙම අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් වර්ගීකරණය සිදුකරන ආකාරයට අනුව නිර්ණය කරනු ලබයි. එනම්, "රතු" ලෙස පද්ධතිය මගින් නම් කරන බහාලුම් භෞතික හා ස්කෑන් පරීක්ෂාවන්ට යොමු කරන අතර "කහ" ලෙස වර්ගීකරණය වන බහාලුම් සාම්පල් පරීක්ෂාවක් සහ/හෝ ස්කෑන් පරීක්ෂාවකටත් ද, "කොළ" ලෙස වර්ගීකරණය වන බහාලුම් භෞතික හෝ ස්කෑන් පරීක්ෂාවකින් තොරව ලියකියවිලි පරීක්ෂාව මත පමණක් නිදහස් කිරීම සිදුකරනු ලබයි.

ඒ අනුව, මෙම පිළිගත් ක්‍රමවේදයෙන් බැහැරව රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා විසින් පත් කළ කමිටුවක් මගින් **(ඇමුණුම 6-7 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටු 45-46)** වරාය තුළ උද්ගත වූ බහාලුම් තදබදය නිරාකරණය කිරීම සඳහා තාවකාලික පියවරක් ලෙස අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් "රතු" ලෙස හඳුනාගත් අවදානම ඉහළ බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව සහ ඇතැම් බහාලුම් ස්කෑන් පරීක්ෂාවක් පමණක් සිදුකර නිදහස් කිරීමට කටයුතු කර තිබුණි.

ඒ අනුව, මෙම ක්‍රියාපටිපාටිය රේගු පනත මගින් රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වෙත පැවරී ඇති ආවේණික බලය (inherent power) මත සිදුකළ බව ඔහු විසින් ලබා දුන් ලිඛිත ප්‍රකාශය මගින් තහවුරු කරන ලදී **(ඇමුණුම 8 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටුව 1)**. එහිදී එකී තීරණය සාධාරණීකරණය කිරීම

සඳහා නඩු අංක CA 664/2001 නවරත්න එදිරිව රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා සහ අනෙකුත් අය ලෙසින් නඩු තීන්දුව හුවා දක්වන ලදී (ඇමුණුම 9 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටුව 8).

බහාලුම් තදබදය හේතු කොටගෙන, නිසි ක්‍රියාපටිපාටියෙන් බැහැරව බහාලුම් නිදහස් කිරීමට ශ්‍රී ලංකා රේගුවට සිදු වුයේ, බහාලුම් නිදහස් කිරීම නිසි පරිදි කළමනාකරණය කරගැනීමට නොහැකි වූ තත්වයක් යටතේ යැයි පෙනී ගොස් ඇති අතර, එවැනි බහාලුම් නිදහස් කිරීමක් නිසි ක්‍රමවේදයෙන් බාහිරව සිදු කිරීම මහජන විශ්වාසය බිඳ දැමීමේ තත්වයට වර්තමානයේ පත් වී ඇත. කෙසේ නමුත්, අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් සඳහන් කරනුයේ රේගු ආඥා පනතේ 2 වගන්තිය ප්‍රකාරව රේගු කටයුතු සම්බන්ධයෙන් තීරණ ගැනීම සඳහා, රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට ආවේණික බලයක් ඇති බවයි.

රේගු ආඥා පනතේ 2 වන වගන්තියේ "The Director – General of Customs shall throughout Sri Lanka, have the general Superintendence of all matters relating to Customs " වශයෙන් සඳහන් වේ (ඇමුණුම 10).

කෙසේ නමුත්, රේගු ආඥා පනතේ මෙම වගන්තිය කිසිදු අවස්ථාවක දී රාජ්‍ය ප්‍රතිපත්තියක් හෝ ජාතික ආරක්ෂාව යන්න ව්‍යාතිරේකයක් ලෙස සඳහන් කර නොමැති නිසා භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව 'රතු ' ලෙසින් හඳුනා ගන්නා ලද බහාලුම් නිදහස් කිරීම නිවැරදි තීරණයක් නොවන්නේය.

රේගු ආඥා පනතේ 2 වැනි වගන්තිය අනුව, රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා රේගු කටයුතු සම්බන්ධයෙන් සාමාන්‍ය අධිකාරිත්වයක් ඇති අයකු ලෙස නම් කරයි. මෙමගින් අදහස් වනුයේ සමස්ත රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ක්‍රියාකාරිත්වය අධීක්ෂණය, මෙහෙයවීම සහ පාලනය කිරීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ සමස්ත අධිකාරිය සහ වගකීමයි.

මෙමගින්;

i. රේගු මෙහෙයුම් පිළිබඳ සමස්ත අධීක්ෂණය.

එනම්, සියලුම රේගු ස්ථාන සහ ඒකක හරහා රේගු නීතිරීති සහ ක්‍රියාපටිපාටි ඵලදායි ලෙස ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ සහතික කිරීම.

ii. උපායමාර්ගික දිශාව සහ ප්‍රතිපත්ති ක්‍රියාත්මක කිරීම.

මෙහි දී, රේගු රෙගුලාසි ඒකාකාරව ක්‍රියාත්මක කිරීම සහතිත කිරීම සඳහා චක්‍රලේඛ, උපදෙස් සහ මාර්ගෝපදේශ නිකුත් කිරීමෙන් සාමාන්‍ය අධිකාරිත්වය ක්‍රියාත්මක කරයි.

iii. යටත් නිලධාරීන්ගේ අධීක්ෂණය.

මෙහි දී, යටත් රේගු නිලධාරීන්ගේ කාර්යසාධනය නිරීක්ෂණය කිරීමට සහ ඇගයීමට අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට බලය ඇත.

iv. අනිකුත් රජයේ ආයතන සමඟ සම්බන්ධීකරණය

එනම්, මුදල් අමාත්‍යාංශය, බදු නිලධාරීන්, නීතිය ක්‍රියාත්මක කරන ආයතන, වරාය බලධාරීන් සහ ජාත්‍යන්තර සංවිධාන සමඟ සම්බන්ධීකරණය

v. නීතිමය සහ නියාමන අනුකූලතාවය

එනම්, රේගු ආඥා පනත, ආදායම් පනත් සහ ජාත්‍යන්තර රේගු ගිවිසුම් (උදා: WTO, WCO ප්‍රමිතීන්) අනුව දෙපාර්තමේන්තුව ක්‍රියාත්මක වන බව සහතික කිරීම සඳහා රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වගකිව යුතුය.

vi. අවදානම් කළමනාකරණය සහ බලාත්මක කිරීම.

මෙහිදී, අවදානම මත පදනම් වූ පරීක්ෂණ පද්ධති සහ නීති විරෝධී මෙහෙයුම් පද්ධති අධීක්ෂණය සිදුකරයි.

ඒ අනුව, රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ "සාමාන්‍ය අධිකාරිත්වයක්" යන්නෙන් අදහස් කරනුයේ රේගු ආශ්‍රිත සියලුම කාර්යයන් කෙරෙහි ඉහළ මට්ටමේ නායකත්වය සහ පාලනයයි. මෙමගින්, පද්ධති, කාර්යය මණ්ඩල සහ ක්‍රියාපටිපාටි ඵලදායි ලෙස නීත්‍යානුකූලව සහ ජාතික ඉලක්ක සමඟ පෙළගැස්වීමට අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග සහතික කිරීමයි.

ඒ අනුව, අභියාචනාධිකරණ නඩුවේ (CA664/2001) නවරත්න එදිරිව රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ වෙනත් අය ප්‍රකාරව, කේන්ද්‍රිය ගැටලුව වූයේ යටත් නිලධාරින් විසින් ගනු ලැබූ තීරණ සංශෝධනය කිරීමට රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට ඇති බලය පිළිබඳවයි.

මෙම නඩුවේ පසුබිම වනුයේ පැමිණිලිකරු වන නවරත්න විසින් තීරුබදු රහිතව ආනයනය කළ වාහනයක් සම්බන්ධයෙන් රේගු අධ්‍යක්ෂවරයකු (දෙවන වගඋත්තරකරු) විසින් පවත්වන ලද පරීක්ෂණයකින් අනතුරුව, එකී වාහනය නිදහස් කර ඇති අවස්ථාවක, රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (පළමු වගඋත්තරකරු) විසින් වැඩිදුර පරීක්ෂණයක් සඳහා එකී පළමු තීරණය සංශෝධනය කිරීමය.

මෙහිදී නවරත්න විසින් මෙම ක්‍රියාව අභියෝගයට ලක් කළේය. එනම්, වරක් වලංගු තීරණයක් ගත් පසු එම තීරණය අවලංගු කළ නොහැකි බවත්, එය සංශෝධනය කළ නොහැකි බවත් දක්වමින්ය.

මෙහිදී නීතිමය ගැටලුව වූයේ, විශේෂයෙන් රේගු ආඥා පනතේ එවැනි බලයක් පැහැදිලිව දක්වා නොමැති විටක, යටත් නිලධාරියකු විසින් ගනු ලබන තීරණ සංශෝධනය කිරීමට හෝ අභිබවා යාමට රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට බලයක් තිබේ ද යන්නය.

ඒ අනුව, අධිකරණයේ නිගමනය වූයේ රේගු ආඥා පනතේ 2වන වගන්තිය යටතේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට "රේගුවට අදාළ සියලුම කටයුතු පිළිබඳව සාමාන්‍ය අධිකාරිත්වයක්" ඇති බවයි. මෙමගින් ගම්‍ය වනුයේ නිසි කළමනාකරණය සහ පරිපාලනය සඳහා අවශ්‍ය විටක යටත් නිලධාරියාගේ තීරණ සංශෝධනය කිරීමේ බලය ඇතුළුව, යටත් නිලධාරියාගේ ක්‍රියාවන් නියාමනය කිරීමට සහ අධීක්ෂණය කිරීමට රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට බලයක් ඇති බවය.

ඒ අනුව, යටත් නිලධාරින් විසින් බලය අනිසි ලෙස භාවිතා කිරීම වැළැක්වීමට සහ රේගු පරිපාලනයේ අඛණ්ඩතාවය සහතික කිරීම සඳහා එවැනි අධීක්ෂණ බලයක් අත්‍යවශ්‍ය බව අධිකරණය තීරණය කළේය. ඒ අනුව, වැඩිදුර පරීක්ෂණයක් පැවැත්වීම සඳහා අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් ගත් තීරණය නීත්‍යානුකූල බවත්, එය ඔහුගේ අධීක්ෂණ භූමිකාවේ විෂය පථය තුළ බවත්, අධිකරණය නිගමනය කර ඇත. ඒ අනුව, ඉහත පදනමින් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ බලය තහවුරු කරමින් පැමිණිලිකරුගේ අයදුම්පත ප්‍රතික්ෂේප කරන ලදී.

නමුත්, ඉහත දක්වන ලද නඩු තීන්දුවේ කිසිදු තැනක රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා හට, පනත මගින් ආවේණික බලයක් (inherent power) ඇති බව ප්‍රකාශකර ඇති බවක් නිරීක්ෂණය නොවන අතර, එමගින් පෙනීයන්නේ රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ බලය, ප්‍රතිපත්ති-අනිවාර්ය ක්‍රියාපටිපාටි අතිභිවුවීමට හෝ මගහැරීමට නොව, පරිපාලනමය ධුරාවලිය තුළ අධීක්ෂණ හා නිවැරදි කිරීම් සමඟ සම්බන්ධව බව නිගමනය වී ඇත.

ඒ අනුව, ඉහත නඩු තීන්දුව මගින් රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා හට අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදය වැනි අනිවාර්ය, මෙහෙයුම් ක්‍රමවේද හෝ ප්‍රතිපත්ති යාන්ත්‍රණය අභිබවා යාහැකි බව තීරණය කර නොමැත. එමගින් අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ ඕනෑම අභිමතයක් නීත්‍යානුකූල, සාධාරණ සහ ක්‍රියාපටිපාටිය වශයෙන් අනුකූල විය යුතු බවට මෙම අධිකරණ තීරණයෙන් තහවුරු වී ඇත.

එමෙන්ම රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා හට රේගු පනතින් අභිමතානුසාරී බලයක් පවරා තිබේද යන්න පිළිබඳව තීන්දු කළ තවත් එක් නඩු තීන්දුවක් වනුයේ <u>ගුණතිලක</u> එදිරිව <u>වීරසේන</u> (CA 457/95) වේ **(ඇමුණුම 11 / උපග්‍රන්ථ 3, පිටුව 4).**

මෙම නඩුවේ පසුබිම වනුයේ ගුණතිලක නම් පැමිණිලිකාර රේගු නිලධාරියා, රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් සිදුකරන ලද තීරණය අවලංගු කිරීම සඳහා සහතික කිරීමේ ආඥාවක් ඉල්ලා සිටින ලදී. මෙහිදී සි.පි.එම්.කේ. ප්‍රනාන්දු තවත් එක් රේගු නිලධාරියකු (දෙවන වගඋත්තරකරු) හඳුනාගැනීමේ මෙහෙයුමක සම-ආරම්භක නිලධාරියකකු (Co-Initiating Officer) ලෙස රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා විසින් පිළිගැනීමට ගත් තීරණය සාධාරණ සහ නීත්‍යානුකූල ද යන්නයි. මෙහිදී, පරිපාලන බලධාරීන් විසින් තම අභිමතය පරිදි කටයුතු කිරීම සහ එවැනි තීරණවල යුක්ති සහගතභාවය නඩුවේදී පරීක්ෂා කරන ලදී.

මෙහිදී අධිකරණයේ මතය වූයේ, අභිමත බලය නූතන පරිපාලන නීතියේ දී නිරපේක්ෂ අභිමතය (absolute discretion) පිළිබඳ සංකල්පය පිළිගත නොහැකි බවත් අත්තනෝමතික බලය සහ අසීමිත අභිමතය අධිකරණය විසින් අනුමත නොකරන බවයි.

මෙම නඩු තීන්දුව මගින් පරිපාලන තීරණ වලදී නිර්වචනය කරන ලද නිර්ණායකවලට අනුගතවීමේ වැදගත්කම ඉස්මතු කර ඇති අතර, එවැනි තීරණ අධිකරණ පරිමාවෙන් ඔබ්බට නොයන බවට වන මූලධර්මය ශක්තිමත් කර ඇත.

මීට අමතරව, රාජ්‍ය නිලධාරීන් සතු අධිකාරී බලය පිළිබඳව තීරණය වූ නඩු කිහිපයකින් ද මේ බව තීරණය වී ඇත. එනම්;

(අ). <u>ප්‍රේමචන්ද්‍ර</u> එදිරිව <u>ජයවික්‍රම</u> (1994) 2 SLR 90
මෙහිදී, කිසිම රාජ්‍ය නිලධාරියකුට ව්‍යවස්ථාවෙන් ප්‍රකාශිතම හෝ අවශ්‍යයෙන්ම ඇඟවුම් කර ඇති බලතලවලින් (Implied Authority) පිටත ක්‍රියාකල නොහැකි බව තීන්දු කර ඇත. මෙහිදී නීත්‍යානුකූල ක්‍රියාපටිපාටි මගහරින ක්‍රියා අතිශයින්ම වැරදි බව දක්වා ඇත **(ඇමුණුම 12 / උපග්‍රන්ථ 3, පිටුව 9).**

(ආ). <u>ජයවර්ධන</u> එදිරිව <u>සෞඛ්‍ය අමාත්‍ය</u> (1984) 2 SLR 555
මෙහිදී, පරිපාලන පහසුව නීතිමය ක්‍රියාපටිපාටි අභිබවා යා නොහැකි බව ස්ථාපිත කර ඇත. නීතිය ලිඛිතව අනුගමනය කළ යුතුය, විශේෂයෙන් එය මහජන යහපතට බලපාන විට...

(ඇ). බාලසිංහම් එදිරිව දිසානායක (1982) 2 SLR 410
මෙහිදී අභිමත බලය (Discretionary Power) එය ලබා දුන් අරමුණ සඳහා ක්‍රියාත්මක කළ යුතු අතර ප්‍රකාශිත නීතිමය බැඳීම් අභිබවා යා නොහැක.

(ඇ). සුගතපාල මෙන්ඩිස් එදිරිව චන්ද්‍රිකා බණ්ඩාරනායක සහ තවත් අය (2008) 2 SLR 339, නම් ශ්‍රී ලංකා නඩු තීන්දුව - Waters Edge Case (Public Trust Doctrine and Duty of Supervision) විස්තර කෙරේ (ඇමුණුම 13 / උපග්‍රන්ථ 3, පිටුව 23).

මහජන බලය පුද්ගලික ලාබ ප්‍රයෝජන සඳහා නොව, සැමවිටම ජනතාවගේ ප්‍රතිලාභ උපරිම කර ගැනීම සඳහා භාවිතා කළ යුතුය. එසේ නොවුනහොත් එය ජනතාව තැබූ විශ්වාසය පාවා දීමකි.

(ඉ). Blyth V.Birmingham Waterworks (1856) 11 Exch 781 ලබා දුන් නඩු තීන්දුව අනුව "Omission to act with the diligence required of a reasonable public official……" ලෙස සඳහන් කළ හැක.
(https://www.casemine.com/judgement/uk/5a938b4060d03e5f6b82bcf2)

(ඊ) ජනත් විදානගේ එරෙහිව පූජිත ජයසුන්දර (SCFR 163/2019 – Easter Sunday Case) ශ්‍රේෂ්ඨාධිකරණ මානව අයිතිවාසිකම් පිළිබඳ නඩුව (Inaction and Liability) විස්තර කෙරේ (ඇමුණුම 14 / උපග්‍රන්ථ 3, පිටුව 50).

"Heads of Department and responsible officers remain liable for infractions of not performing their duties….."
'රතු' ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද, අධි අවධානම් සහිත බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවක් රහිතව මුදා හැරීමට කටයුතු කිරීම ඉහළ මට්ටමේ නොසැලකිලිමත්භාවයක් සහිත තත්වයක් වන අතර, එම කාර්යය හිතාමතා පැහැර හැරීමක් ලෙස කටයුතු නොකලේ වුවද, එහි වගකීමට යටත් වේ.
(The omission to carry out inspections, particularly under know – high risk Circumstances, may amount to gross negligence, if not willful default)

ඒ අනුව, රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා විසින් රේගු පරිශ්‍රය තුළ උද්ගත වූ බහාලුම් තදබදය සමනය කිරීම සඳහා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුළ නීත්‍යානුකූලව ස්ථාපිත කර තිබූ අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මඟින් හඳුනාගන්නා ලද ඉහළ අවදානමක් සහිත එනම් "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීමට ලබාදුන් නියෝගය අනුව පත්කළ කමිටුවක් මඟින් බහාලුම් නිදහස් කිරීම ක්‍රියාවලිය මඟින්;

i. රේගු ආඥා පනතේ ප්‍රකාශිත හෝ ව්‍යාංග (Implied) බලතල අභිබවා ක්‍රියා කර ඇති බව.
ii. දෙපාර්තමේන්තු නියෝග DOPL 1531 මඟින් නීත්‍යානුකූලව ස්ථාපිත කර ඇති අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය උල්ලංඝනය වී ඇති බව.
iii. බහාලුම් තදබදය නැති කිරීමේ යහපත් චේතනාවෙන් මෙම නිදහස් කිරීම සිදුකළ බව පැවසුවත්, එමඟින් පිළිගත් ක්‍රියාපටිපාටි වලින් අපගමනයක් සිදු වී ඇති බව.

ඒ අනුව, රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුළ නීත්‍යානුකූල අනිවාර්ය ක්‍රියාවලියක් වන අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මඟින් තෝරාගනු ලබන ඉහළ අවදානම් "රතු" ලේබලය සහිත බහාලුම් භෞතිකව පරීක්ෂාවකින් තොරව සහ එකී බහාලුම්වලින් කොටසක් ස්කෑන් පරීක්ෂාවකින් පමණක් නිදහස් කිරීම සඳහා රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට පනතින් ප්‍රකාශිත බලයක් හෝ ඇඟවෙන (Implied) බලයක් නොමැති අතර, ඔහු රේගු ආඥා පනත යටතේ ලබා දී ඇති නීත්‍යානුකූල අධිකාරියේ විෂය පථයෙන් ඔබ්බට ක්‍රියාකර ඇති බව නිරීක්ෂණය වේ.

එබැවින්, මෙමඟින් ද රේගු අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් "රතු" ලෙස ඉහළ අවදානම් වර්ගීකරණය යටතේ නම් කළ බහාලුම් භෞතික හෝ ස්කෑන් පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම සඳහා රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා ගත් තීරණයේ නිසි අවදානම් විශ්ලේෂණය, ලියකියවිලි හෝ ක්‍රියාපටිපාටි මත පදනම්ව සාධාරණීකරණය කළ යුතු අතර, එය හුදෙක් අත්තනෝමතික නියෝග මත සිදුකළහොත් එහි නීත්‍යානුකූලභාවය අධිකරණයේදී අභියෝගයට ලක් විය හැක.

කමිටුවේ ක්‍රියාකාරිත්වය.

2. රේගු පරිශ්‍රයේ හටගත් බහාලුම් තදබදය සමනය කිරීම සඳහා විකල්ප ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස ඉහළ කළමනාකරණයේ තීරණයක් මත පත්කළ කමිටුවක් මගින් බහාලුම් 323ක් නිදහස් කිරීම <u>(ප්‍රස්තුත ගැටලුව වූයේ රේගුව පත් කළ කමිටුවක් විසින් බහාලුම් 323ක් නිදහස් කිරීම වුවත් සත්‍ය වශයෙන් කමිටුව විසින් 2025 ජනවාරි 18 දින නිදහස් කළ බහාලුම් ප්‍රමාණය 309කි).</u>

රේගු ආඥාපනතේ, දෙවන වගන්තිය යටතේ දක්වා ඇති නීතිමය ප්‍රතිපාදන මත දෙපාර්තමේන්තු නියෝග DOPL 1531 මගින් රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුළ 2021 වර්ෂයේ සිට ක්‍රියාත්මක වන පරිදි අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයන් ස්ථාපිත කර ඇත. ඒ අනුව, ඒ දක්වා ක්‍රියාත්මක වූ නිලධාරීන් කිහිපදෙනෙකු සම්බන්ධව බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා භාවිතා කළ "Screening Unit" වෙනුවට "මෙම අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදය" යටතේ සිදුකරනු ලබන අවදානම් වර්ගීකරණය යටතේ, එනම්, ඉහළ අවදානම් බහාලුම් "රතු" ලෙසත්, මධ්‍යම අවදානම් බහාලුම් "කහ" ලෙසත්, අඩු අවදානම් බහාලුම් එනම්, ලියකියවිලි පරීක්ෂා කිරීමකින් පමණක් නිදහස් කරන බහාලුම් "කොළ" ලෙසත් පද්ධතිය මගින් තෝරනු ලබයි.

ඒ අනුව "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය මත බහාලුම් භෞතික හා ස්කෑන් පරීක්ෂාව සඳහා ග්‍රේලයින් I සහ II අංගන වලට යොමුකරන අතර, "කහ" ලෙස වර්ගීකරණය කරන බහාලුම් සහ ඇතැම් "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් RCT අංගනය වෙත ද යොමු කරනු ලබයි.

ඒ අනුව, 2024 වර්ෂයේ ජූලි මාසයේ සිට ක්‍රමයෙන් රේගුව තුළ ඇතිවූ බහාලුම් තදබදය සමනය කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉහළ කළමනාකරණය විසින් ගත් තීරණයක් මත (ඇමුණුම 15 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටුව 37) නිලධාරීන් හතර දෙනෙකුගෙන් සමන්විත (04) කමිටුවක් මගින් බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා තීරණය කළ බව රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සහ අතිරේක රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් (R&S) විසින් ලබාදුන් ලිඛිත ප්‍රකාශයේ සඳහන් වේ (ඇමුණුම 8 සහ 16 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටු 1 සහ 26). නමුත්, ඔවුන් විසින් සඳහන් කළ එම ඉහළ කළමනාකරණය ගත් තීන්දු ඇතුළත් සාකච්ඡා සටහනේ දක්වා ඇති තොරතුරු පරිශීලනයේදී

පැහැදිලි වනුයේ, නිදහස් බහාලුම් සඳහා වන දොරටු පැය 24 පුරා විවෘතව තබා, ඩිජිටල් පුවරුවක් මගින් අදාළ බහාලුම් අංක ප්‍රදර්ශනය කර, ඒ අනුව පිටවීමේ අවසරයක් ලබාදීමටත්, මීට අමතරව ජ්‍යෙෂ්ඨ රේගු අධ්‍යක්ෂ බී. ගජණායක සහ රේගු අධ්‍යක්ෂ එස්.ඒ.ටී.බී. සුරවීර යන මහතුන්ට රේගු තදබදයක් ඇතිවන ඕනෑම අවස්ථාවක එය පාලනය කිරීම සඳහා බලය ලබාදී ඇති බවත්ය.

ඒ අනුව, අතිරේක රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සිවලි අරුක්ගොඩ මහතා විසින් 2024.07.23 දිනැති CUS/ADGC (R&S) අංක දරන ලිපිය **(ඇමුණුම 7 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටුව 46)** මගින් ඉහතින් දන්වන ලද 2024.7.18 දිනැති ඉහළ කළමනාකරණ රැස්වීමේදී තීරණය පදනම් කරගෙන නිලධාරීන් තිදෙනෙකුගෙන් සමන්විත කමිටුවක් පත්කර ඇත. එම ලිපියේ 2 ඡේදයට අනුව, එම නිලධාරීන් හට ග්‍රේලයින් I සහ II වෙත යොමුව වන "රතු" ලේබල සහිත බහාලුම් ස්කෑන් පරීක්ෂාවකින් පසු භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම සඳහා නැවත මාර්ගගත කිරීම (Re-Route) හෝ එම බහාලුම් RCT වෙත පරීක්ෂාවක් සඳහා යොමු කිරීමට බලය පවරා තිබුණි.

එමෙන්ම, එම ලිපියේ 3 වන ඡේදය මගින්, එලෙස " රතු '' වර්ගීකරණය ලද බහාලුම් නැවත මාර්ගගත කිරීමේ දී (Re-Route) සැලකිල්ලට ගත යුතු නිර්ණායක පහක් (05) නිශ්චිතව දක්වා තිබුණි.

ඒ අනුව, මෙම " රතු '' ලෙස අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදය යටතේ වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව, ස්කෑන් කර නිදහස් කිරීම අරමුණු කරගෙන පත්කළ කමිටුව හා එහි කාර්යභාරය සම්බන්ධයෙන් පහත පරිදි කරුණු නිරීක්ෂණය වේ. එනම්

1. 2024.07.18 දින පැවති ඉහළ කළමනාකරණ රැස්වීමේදී වරාය බහාලුම් තදබදය ඇතිවන ඕනෑම අවස්ථාවක, එය පාලනය කිරීම සඳහා ඉහළ කළමනාකරණයේ නිලධාරීන් දෙදෙනෙකුට (02) බලය පැවරුව ද, නිලධාරීන් තිදෙනෙකුගෙන් සමන්විත (03) කමිටුවක් පත්කිරීම සඳහා බලය පැවරීමක් සිදුකර නොමැත.

2. අතිරේක රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් සිවලි අරුක්ගොඩ මහතාගේ ලිඛිත ප්‍රකාශය අනුව **(ඇමුණුම 16 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටුව 26)**, නිලධාරීන් තිදෙනෙකුගෙන් (03) යුත් කමිටුවක් ඉහතින් සඳහන් කළ "රතු'' ලේබල් සහිත, ඉහළ අවදානම් බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම සඳහා ඔහු විසින් නිර්දේශ කර, අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ අනුමැතිය මත එය කළ බවත්, එම කමිටුවේ අධීක්ෂණ කටයුතු ඔහු විසින් සිදුකළ බවත් ප්‍රකාශ කරන ලදි. මෙහිදී, ඔහු විසින් තවදුරටත් ප්‍රකාශ කරන ලද්දේ කමිටුව වගකීමකින් හා පාරදෘශ්‍ය භාවයකින් කටයුතු කිරීම සඳහා නිලධාරීන් තිදෙනෙකු (03) සහ එම කමිටුවේ කටයුතු අධීක්ෂණය කිරීමේ වගකීම තමා විසින් භාරගත් බවත්, එමගින් භාණ්ඩ නිදහස් කිරීම සඳහා තීරණ ගැනීමේදී අවම වශයෙන් නිලධාරීන් දෙදෙනෙකුගෙන් (02) සහභාගිත්වය ලබාගැනීම අපේක්ෂා කළ බවයි.

   එසේ වුවද, ප්‍රස්තුත බහාලුම් 309 නිදහස් කිරීම සිදුකළ, එනම් 2025 ජනවාරි 18 දින රැස්වූ කමිටුව සඳහා සහභාගී වී ඇත්තේ එක් කමිටු සාමාජිකයකු පමණකි. එනම් එස්.ඒ.ටී.බී සුරවීර මහතා පමණි. කමිටුවේ අධීක්ෂණ නිලධාරියා ලෙස කටයුතු කළ සිවලි අරුක්ගොඩ මහතා ද එදින බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රියාවලිය සඳහා සහභාගී වී ඇති අතර, ඒ අනුව බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා නිලධාරීන් දෙදෙනෙකු (02) සහභාගී වුව ද,

සිවලී අරුක්ගොඩ මහතා එම කමිටුවේ අධීක්ෂණ නිලධාරියා වන බැවින්, ඔහු බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රියාවලියට සම්බන්ධවීම තුළින් බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ අධීක්ෂණ කාර්යය සිදු වී නොමැති අතර, එදින රැස්වූ, එනම්,

2025 ජනවාරි 18 කමිටුවේ කාර්යභාරය කිසිදු නිලධාරියකුගේ අධීක්ෂණයකට ලක්වී නොමැත. (අධීක්ෂණ නිලධාරියා ද බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ කාර්යයට සම්බන්ධ වූ බැවින්)

3. "රතු'' ලෙස අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව, නිදහස් කිරීම සඳහා පත්කළ කමිටුවේ අරමුණ, කාර්යයන් හා එම කාර්යයන් ඉටුකිරීමේදී අනුගමනය කළ යුතු නිර්ණායකයන් පහක් (05) ද දක්වා ඇත.

ඒ අනුව, 2025 ජනවාරි 18 දින රැස්වී බහාලුම් 309 ක් නිදහස් කිරීමේ දී පහත සඳහන් පරිදි, අනුමත කාර්යයභාරයෙන් හා නිර්ණායක වලින් බැහැරව කමිටුව විසින් ක්‍රියාකර ඇති බව නිරීක්ෂණය වේ. එනම්:-

i. කමිටුව සඳහා බලය ලබා දී තිබුණේ අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් "රතු'' ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් ස්කෑන් පරීක්ෂාවකින් පසු භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම සඳහා නැවත මාර්ග ගත (Re-Route) කිරීමටයි. නමුත්, කමිටුව විසින් "කහ'' ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් 158ක් ද නිදහස් කර තිබුණි **(ඇමුණුම 17).**

ii. අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් "රතු'' ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් නිදහස් කිරීමට ප්‍රථම ස්කෑන් පරීක්ෂාවක් සිදු කළ යුතු වුවත්, "රතු'' ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් 151 අතුරින් බහාලුම් 37ක් ස්කෑන් කර නොතිබුණි. (ඇමුණුම 17).

විශේෂයෙන් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කරන "රතු'' වර්ගීකරණය යටතේ වූ ඉහළ අවදානම් සහිත බහාලුම් අවම වශයෙන් ස්කෑන් පරීක්ෂාවට ලක්කර, එකී බහාලුම්වල අවදානම් සහිත භාණ්ඩ නොතිබුන බවට ලබාගත හැකිව තිබූ අවම තහවුරු කිරීම ද මෙම ස්කෑන් පරීක්ෂාව සිදු නොකිරීම හේතුවෙන් මඟ හැරී ඇත.

එමෙන්ම, ඉහත පරිදි ස්කෑන් කරන ලද බහාලුම් සම්බන්ධයෙන් එකී ස්කෑන් ක්‍රියාවලිය සිදුකල නිලධාරීන් විසින් තබා තිබූ සටහන් නිරීක්ෂණය කිරීමේ දී. ඇතැම් බහාලුම්වල විවිධ වර්ගයේ සහ සමානත්වයෙන් වෙනස් භාණ්ඩ (Density Variations) නිරීක්ෂණය වන බැවින්, එකී බහාලුම්වල අඩංගු ද්‍රව්‍ය හා ප්‍රමාණය තහවුරු කරගැනීම සඳහා භෞතික පරීක්ෂාවක් සිදුකළ යුතු බව සටහන් කර තිබුණි. **(ඇමුණුම 18 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටුව 77).**

ඒ අනුව, මෙම බහාලුම් 309 නිදහස් කිරීමේ දි "රතු'' ලේබලය සහිත බහාලුම් 37ක් ස්කෑන් නොකිරීම මත හා ස්කෑන් කරන ලද බහාලුම් 114 හි ඇතැම් බහාලුම් වල අඩංගු ද්‍රව්‍ය පිළිබඳව නිශ්චිතතාවයක් නොමැතිව නිදහස් කළ මුලු "රතු'' ලේබල් සහිත බහාලුම් 151 හි අඩංගු ද්‍රව්‍ය හා ඒවායේ ප්‍රමාණය පිළිබඳව සැකයක් පවතින බැවින්, භෞතික

පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කල "රතු" ලේබල සහිත බහාලුම් සම්බන්ධයෙන් ඉහළ අවදානමක් නිරීක්ෂණය වේ.

iii. කමිටුව පත් කිරීම සිදුකළ ලිපියට අනුව "කහ" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් නිදහස් කිරීම පිළිබඳව බලය ලබා දීමක් සිදු නොවූවද, 2025 ජනවාරි 18 දින රැස් වූ කමිටුව විසින් "කහ" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් 158ක් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර තිබූ අතර, එම බහාලුම් වලින් ද බහාලුම් 103ක් සඳහා ස්කෑන් පරීක්ෂවක් ද සිදු කර නොතිබුණි.

iv. එමෙන්ම, බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා කමිටුවක් නම් කරමින් නිකුත්කළ ලිපියෙහි 3 වන ඡේදයේ බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා වන නිර්ණායකයන් පහක් (v) දක්වා තිබූ අතර, එහි සඳහන් (iii) වන නිර්ණායකයට අනුව, නිදහස් කරනු ලබන බහාලුම්වලට අදාළ රේගු සටහන්කරයන්හි lines 07කට නොවැඩි විය යුතු බවයි. නමුත්, අදාළ රේගු සටහන්කර නිරීක්ෂණයේදී රේගු සටහන්කර දහයකට (10) අදාළව lines 07 සිට 74 දක්වා ඇති රේගු සටහන්කරයන් නිරීක්ෂණය විය **(ඇමුණුම 19)**.

ඒ අනුව, ලිපියේ සඳහන් අනෙකුත් නිර්ණායකයන්ගෙන් ද බැහැර වී තිබේ ද යන්න තහවුරු කර ගැනීම සඳහා අවශ්‍ය තොරතුරු, රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් විමර්ශන කමිටුවට ලබා නොදුන් බැවින් ඒ පිළිබඳව නිරීක්ෂණ දක්වා නොමැත.

v. බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම සඳහා පත් කළ කමිටුව විසින්, එලෙස බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ දී ඒ සඳහා ඔවුන්ගේ සේවා නිපුණතාවය හා පරිචය මත පදනම්ව එකී බහාලුම්වල අවදානම පිළිබඳව තක්සේරුවක් මත සිදුකරන බැවින් "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද එක් එක් බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ දී, එකී බහාලුම්වල අවදානමක් නොමැති බව තහවුරු කරගැනීම සඳහා පාදක කරගත් නියමිත කරුණු මොනවා ද යන්න ලිඛිතව සඳහන් කර නොමැති බැවින්, එම නිදහස් කිරීමේ පදනම පිළිබඳව පසු විගණනයක් සිදුකිරීම අපහසු වන අතරම එම තීරණවල පාරදෘශ්‍යභාවය පිළිබඳව සැක මතු කරයි.

vi. මෙම කමිටුව රැස්වී ප්‍රස්තුත බහාලුම් 309 නිදහස් කිරීමට පෙර අවස්ථා 13 කදී බහාලුම් 2,218 ක් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර ඇති අතර, එම බහාලුම් අතර "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් 999ක් පැවති අතර "කහ" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් 1,219ක් තිබුණි. **(ඇමුණුම 20 සහ 21)**.

ඒ අනුව, 2025 ජනවාරි 18 දින නිදහස් කළ ප්‍රස්තුත බහාලුම් 309 නිදහස් කිරීමට ප්‍රථම, ඊට පෙර අවස්ථා 13 කදී නිදහස් කළ, අවම වශයෙන් "රතු" ලේබල සහිත බහාලුම් 999 පිළිබඳ පසු විගණනයෙන් සිදුකර එකී බහාලුම්වල පැවති අවදානම පිළිබඳව තක්සේරුවක් සිදුකර තිබුණේ නම් හා එමගින්, අවදානම් සහිත තත්වයක් නිරීක්ෂණය වී තිබුණේ නම් මෙම කමිටුව මගින් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය පිළිබඳව නැවත සලකා බැලීමට හෝ එම බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ දී අවදානම අවම කරගැනීම සඳහා අවශ්‍ය අමතර පාලන ක්‍රම යෙදිය හැකිව තිබුනි.

කෙසේ වුව ද, ප්‍රශ්නගත බහාලුම් 309 පිළිබඳව පසු විගණනයක් සඳහා යොමුකර ඇති බව ලිඛිතව දක්වා ඇතත්, එකී විගණනය මගින් හඳුනාගත් අවදානම් පිළිබඳව වාර්තාවක් මෙම විමර්ශනය සඳහා ලබා දී නොමැත.

vii. රේගු පරිශ්‍රය තුළ ඇතිවන බහාලුම් තදබදය, අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් කළමනාකරණය කර ගත නොහැකි අවස්ථාවල දී, අතිරේක රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල් විසින් කමිටුව රැස්වෙන දිනය, ස්ථානය සහ වේලාව තීරණය කර, කමිටුවේ අනිකුත් නිලධාරින් වෙත එම තොරතුරු දැනුම්දෙන අතර, ඒ පිළිබඳව රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා ද දැනුවත් කිරීම සිදු කර ඇත. එමෙන්ම, මෙම නිදහස් කිරීම පිළිබඳ තොරතුරු රේගු නිෂ්කාශන නියෝජිතයන් සංගමයේ සභාපතිවරයා වෙත ද දුරකථනයෙන් සහ වට්ස්ඇප් (WhatsApp) පණිවුඩ මගින් දැනුවත් කිරීම සිදුකර ඇත.

ඒ අනුව මෙම ක්‍රමවේදයේ පහත සඳහන් කරුණු නිරීක්ෂණය කරන ලදි. එනම්:-

(අ). අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් ලේලයින් 1 සහ 11 සඳහා හෝ RCT වෙත බහාලුම් පරීක්ෂාවක් සඳහා යොමු කළ රේගු සටහන්කර බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා කමිටුව වෙත යොමු කරන බැවින්, එලෙස, රේගු සටහන් කර ඉදිරිපත් කර ඇති සියලුම වාප්පු ලිපිකරුවන් හෝ නිෂ්කාශන ඒජන්තවරු වෙත මෙම කමිටුව රැස්වී භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව බහාලුම් නිදහස් කිරීමට ගත් තීරණය විධිමත් හා විනිවිදභාවයෙන් යුත් ක්‍රමවේදයකට සන්නිවේදනය විය යුතුය. එසේ නැතහොත්, එකී නිදහස් කිරීමේ නිවේදනය ලැබුණ නියෝජිතයින් පමණක් අදාළ බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා රේගු සටහන්කර කමිටුව වෙත ඉදිරිපත් කරනු ලැබේ. නමුත්, මෙහි දී වාප්පු ලිපිකරුවන් සාමාජිකත්වය දරන සංගමයන් වට්ස්ඇප් (WhatsApp) වැනි සමාජ මාධ්‍ය මගින් දැනුවත් කර ඇත. මෙමගින් සියලුම වාප්පු ලිපිකරුවන් හට විධිමත් ලෙස එම තොරතුරු සන්නිවේදනය වූ බව තහවුරු කරගත නොහැක.

මෙහි දී, විශේෂයෙන් විධිමත් ක්‍රමවේදයකට, ලිඛිතව, බහාලුම් ආනයනකරුවන්ට අදාළ තීරණය දැනුම් දීම වඩාත් පිළිගත් ක්‍රමවේදය වන අතර, ඔවුන් විසින් තම වාප්පු ලිපිකරුවන් හෝ නිෂ්කාශන නියෝජිතයන් දැනුවත් කිරීමේ වගකීම භාරගනු ඇත. එමගින්, රේගු දෙපාර්තමේන්තුව වෙත එල්ල විය හැකි විධිමත් පරිදි සන්නිවේදනය නොකිරීමේ චෝදනාවෙන් නිදහස් විය හැක.

(ආ). බහාලුම් තදබදය ඇති වන අවස්ථාවල දී, පිළිගත් ක්‍රමවේදයෙන් බැහැරව කමිටුවක් මගින් බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ අරමුණ වනුයේ, එම තදබදය කළමනාකරණය කර ගැනීමයි. ඒ අනුව කමිටුව රැස් වී බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ නියෝගය ලබා දුන් විට කඩිනමින් එම බහාලුම් රේගු පරිශ්‍රයෙන් භෞතිකව පිටවිය යුතුය. එසේ නොවුන හොත්, "රතු" ලේබල් සහිත අවදානම ඉහළ බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම සඳහා කමිටුව විසින් ගනු ලබන තීරණයේ මුඛ්‍ය පරමාර්ථය වන "වරාය තුළ ඇති බහාලුම් තදබදය නිරාකරණය කිරීමේ" අරමුණ ඉටු නොවේ. එසේ වුවත් 2025 ජනවාරි 18 දින කමිටුව විසින් රැස් වී නිදහස් කළ බහාලුම්

අතුරින් පහත සඳහන් දිනයන්හිදී බහාලුම් භෞතිකව පිට වී ඇති බව නිරීක්ෂණය විය. එනම් (ඇමුණුම 22),

2025.01.17 - බහාලුම් 2

2025.01.19 - බහාලුම් 55

2025.01.20 - බහාලුම් 46

2025.01.21 - බහාලුම් 6

ඒ අනුව, රේගු පරිශ්‍රය තුළ ඇති බහාලුම් තදබදය වලක්වාගැනීම සඳහා මෙලෙස බහාලුම් නිදහස් කළ ද, සන්නිවේදනයේ හෝ වෙනත් හේතූන් නිසා නිදහස් කළ බහාලුම් වලින් ඇතැම් බහාලුම් නිදහස් කළ දිනයේ සිට දින දෙකකට වැඩි කාලයක් ගතවන තුරු ද රේගු පරිශ්‍රයෙන් ඉවත් කර ගෙන නොමැති අතර, බහාලුම් දෙකක් (02) 2025.01.17 දින නිදහස් කර ගෙන ඇත (ඇමුණුම 23). ඒ අනුව, එම බහාලුම් දෙක කමිටුව රැස් වී, බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ තීරණය ලබා දුන් දින වන 2025 ජනවාරි 18 දිනට පෙර රේගු පරිශ්‍රයෙන් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව ඉවත් කර ගැනීම ප්‍රශ්න සහගත බැවින්, ඒ සඳහා අදාළ අනුමැතිය ලබා දුන් ආකාරය පිළිබඳ රේගු අභ්‍යන්තර පරීක්ෂාවක් සිදු කළ යුතුය.

viii. රේගු පරිශ්‍රයෙන් බහාලුම් තදබදය සමනය කිරීම අරමුණු කරගෙන 2025 ජනවාරි 18 දිනට පෙර අවස්ථා 13 ක දී කමිටුව රැස් වී බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර තිබුණි. නමුත් ඇතැම් දිනයනහි දී අවම බහාලුම් ප්‍රමාණයන් නිදහස් කළ අවස්ථා ද නිරීක්ෂණය විය. එනම්, 2024.11.26 දින බහාලුම් 13 නිදහස් කර තිබුණ අතර, 2025 ජනවාරි 14 දින නිදහස් කර තිබූ බහාලුම් ප්‍රමාණය 63කි (ඇමුණුම 20). ඒ අනුව කමිටුව රැස් වී බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා තීරණය කළ දිනයන් හි දී රේගු පරිශ්‍රය තුළ පැවති බහාලුම් ප්‍රමාණය පිළිබඳ විස්තරය විමර්ශන කමිටුව වෙත ලබා නොදුන් බැවින් සත්‍ය වශයෙන්ම අදාළ දිනයන්හි බහාලුම් තදබදයක් තිබුණේද යන්න හා එලෙස, බහාලුම් නිදහස් කිරීම මඟින් බහාලුම් තදබදය සමනය කිරීම සඳහා ප්‍රමාණාත්මක බලපෑමක් සිදු වූවේ ද යන්න තහවුරු කළ නොහැකි විය.

ix. භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව "රතු" ලේබල් සහිත ඉහළ අවදානමක් ඇති බහාලුම්, ඉහත සඳහන් කළ කමිටුව මඟින් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ දී, 2025 ජනවාරි 18 දින නිදහස් කළ බහාලුම් 309 ආනයනය කළ ආනයනකරුවන් 65 දෙනෙකු (ඇමුණුම 21 සහ 24) ඊට පෙර බහාලුම් නිදහස් කළ වාර 13 තුළද කිසියම් හෝ අවස්ථාවක අන්තර්ගත වී ඇති බව නිරීක්ෂණය වේ. ඒ අනුව, බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රියාවලියේ දී ඇතැම් ආනයනකරුවන්ගේ බහාලුම් කිහිපවරක් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම සඳහා තෝරා ගැනීම අහඹු සිදු වීමක් ද, එසේ නැතහොත්, එම ආනයනකරුවන් වෙනුවෙන් විශේෂ අනුග්‍රහයක් දැක්වූවා ද යන්න තහවුරු කර ගැනීම සඳහා ප්‍රමාණවත් තොරතුරු නොමැති අතර, බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ කමිටුව විසින් ද අදාළ බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා තෝරා ගත් පදනම නිශ්චිතව දක්වා නොමැත.

x. කමිටුව මගින් 2025 ජනවාරි 18 දින භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කළ "රතු" ලේබල් සහිත ඉහළ අවදානමක් සහිත බහාලුම් ආනයනය කළ ආනයනකරුවන් සම්බන්ධයෙන් වන පෙර වැරදි පිළිබඳ තොරතුරු විමර්ශනයට ලබා දී නොමැත. එබැවින්, කමිටුව මගින් අදාළ ආනයනකරුවන්ගේ ආනයනයන් සම්බන්ධයෙන් වන පෙර වැරදි පිළිබඳ සැලකිල්ලට ගෙන එම ආනයනකරුවන් පිළිබඳ විධිමත් තක්සේරුවක් මත අදාළ බහාලුම් නිදහස් කිරීම සිදු කළාද යන්න පිළිබඳ සෑහීමකට පත්වීම සඳහා ප්‍රමාණවත් තොරතුරු විමර්ශන කමිටුව වෙත ලැබී නොමැත.

xi. ප්‍රශ්නගත බහාලුම් 309 තුළ ඇති අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදය මගින් "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම මගින් ජාතික ආරක්ෂාවට හානිකර අවිආයුධ, මත්ද්‍රව්‍ය වැනි ද්‍රව්‍ය එකී බහාලුම්වල පැවති බවට විවිධ පාර්ශවයන් චෝදනා කරන පසුබිමක, රේගු ඉතිහාසය තුළ බහාලුම් මගින් රට තුළට එවැනි මත්ද්‍රව්‍ය හෝ අවිආයුධ වැනි ද්‍රව්‍ය ආනයනය කර හසු වූ අවස්ථා තිබුනේද යන්න පිළිබඳ අතිරේක රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගෙන් ප්‍රකාශ සටහන් කර ගන්නා අවස්ථාවේ දී සිදු කරන ලද ප්‍රශ්න කිරීම් වලට පිළිතුරු ලෙස ඔහු දැක්වූයේ එලෙස ආයුධ හෝ රත්‍රං වැනි ද්‍රව්‍ය බහාලුම් මගින් ආනයනය කළ අවස්ථා මීට පෙර වාර්තා වී නොමැති (ඇමුණුම 16) නමුත්, මත්ද්‍රව්‍ය ආනයනය කළ අවස්ථා ඇති අතර ඒවා ද හඳුනාගන්නා ලද්දේ සාමාන්‍ය රේගු පරීක්ෂණ වලින් නොව නිශ්චිතව ලැබුන තොරතුරු මත බවයි.

xii. ග්‍රේලයින් I සහ II යන බහාලුම් අංගනවල 2024 වර්ෂයේ මාසික බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ප්‍රමාණය සැලකිල්ලට ගැනීමේ දී, එම ප්‍රමාණයන්ගේ සාමාන්‍ය අගය පිළිවෙලින්, බහාලුම් 1007 සහ 1102 පමණ වේ. ඒ අනුව, බහාලුම් තදබදය සමනය කිරීමේ අරමුණින් 2024 ජූලි මස සිට කමිටුවක් මගින් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව බහාලුම් නිදහස් කිරීමට පියවර ගත්ත ද, 2024 වර්ෂය පුරාම අදාළ බහාලුම් අංගනවල බහාලුම් පරීක්ෂාව සඳහා යොමු කළ බහාලුම්වල අසාමාන්‍ය වැඩිවීමක් නිරීක්ෂණය නොවේ. (ඇමුණුම 25)

එමෙන්ම, 2024 ජූලි සිට 2025 ජනවාරි 18 දක්වා වරාය තුළ නිදහස් කිරීම සඳහා ගොඩගැසී තිබු බහාලුම් ප්‍රමාණය පිළිබඳව විස්තර ලබා දී නොමැති බැවින්, ග්‍රේලයින් I සහ II හි සමානව ධාරිතාව ඉක්මවා යන බහාලුම් ප්‍රමාණයන් වරාය තුළ ගොඩගැසී තිබුණ බවට සංඛ්‍යානමය වශයෙන් නිරීක්ෂණය කළ නොහැකි විය.

xiii. වරාය තුළ උද්ගත වූ බහාලුම් තදබදය, හුදෙක් ආනයනික බහාලුම් ප්‍රමාණය වැඩිවීම මත පමණක් ඇති වූ තදබදයක් ලෙස නිරීක්ෂණය නොවේ. එනම් 2024 වර්ෂය තුළ මාසිකව බහාලුම් 800-1,500 අතර ප්‍රමාණයන් ග්‍රේලයින් I සහ II හි වෙන වෙනම නිදහස් කර ඇති අතර RCT බහාලුම් අංගනයෙන් බහාලුම් මාසිකව බහාලුම් 7,000 සිට 10,000 දක්වා පරාසයක බහාලුම් නිදහස් කිරීම සිදු කර ඇත.

ඒ අනුව, මෙම බහාලුම් තදබදය පරිපාලනය විසින් අවශ්‍ය අවස්ථාවල දී නිසි ක්‍රියාමාර්ග නොගැනීම හා රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ විවිධ පාර්ශවයන් අතර හට ගත් වෘත්තීය ගැටලු මත සාමාන්‍ය කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුතුව බහාලුම් නිදහස් නොකිරීමේ ප්‍රතිඵලයක් ලෙස, කෘත්‍රිමව ගොඩනැගු තත්වයක් බවත්, එම තදබදය ඉහළ අවදානමක් ගෙන කමිටුවක් පත් කර භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද

බහාලුම් නිදහස් කිරීම වැනි අවදානම්කාරී ක්‍රියාදාමයකට නොගොස් සාමාන්‍ය රේගු පරිපාලනය තුළ කළමනාකරණය කර ගත හැකිව තිබූ තත්වයක් බව නිරීක්ෂණය වේ.

xiv. ප්‍රශ්නගත බහාලුම් 323 නිදහස් කිරීම පිළිබඳව අනුගමනය කල ක්‍රියාපිළිවෙත නිරීක්ෂණයේ දී, 2025 ජනවාරි 18 දින නිදහස් කළ සත්‍ය බහාලුම් 309ට අමතරව, 2024 ජූලි මාසයේ සිට අවස්ථා 13 ක දී, "රතු" ලේබල් සහිත ඉහළ අවදානමක් සහිත බහාලුම් 999 භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර ඇත. ඒ අනුව, මෙම ක්‍රමවේදය 2025 ජනවාරි 18 දින පමණක් සිදුවූවක් නොව, 2024 වර්ෂයේ මැදභාගයේ සිට පැවති ක්‍රමවේදයකි. ඒ අනුව, ආනයනකරුවන් වරාය පරිශ්‍රය තුල බහාලුම් තදබදයක් ඇතිවන අවස්ථාවල දී (සත්‍ය වශයෙන් ඇතිවන තදබදයක් හෝ කෘත්‍රිමව නිර්මාණය කරන තදබදයක්) "රතු" ලේබල් සහිත, ඉහළ අවදානම් බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කරන බව දැනුවත්ව සිට ඇත.

ඒ අනුව, ඇතැම් රේගු වැරදි සම්බන්ධයෙන් අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මඟින් හඳුනාගත් නිර්ණායකයන්ට අනුව, "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද ආනයනකරුවන්, මෙම කමිටුව මඟින් "රතු" වර්ගීකරණය යටතේ වන බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය වංචනික ක්‍රියා සඳහා සැලසුම් සහගතව උපයෝගි කර ගැනීමට ඇති අවස්ථා බැහැර කළ නොහැකි අතර, අදාළ කමිටුව නිලධාරීන් 04 දෙනකුගෙන් සමන්විතව, ඔවුන්ගේ අභිමතය පරිදි, බහලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා තීරණ ගනු ලබන බැවින්, (කමිටුව පත් කළ ලිපියෙහි 4වන ඡේදය අනුව) පෙර රේගු වැරදි හා සම්බන්ධ වංචනික ආනයනකරුවන් හට මෙම කමිටුවේ සාමාජිකයකු හෝ සාමාජිකයන් කිහිපදෙනෙකුගේ අනුමැතිය මත භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව රේගු සටහන්කරයේ සඳහන් ද්‍රව්‍යයන්ට පරිබාහිර අයිතම් සහ නීති විරෝධි බහාලුම් නිදහස් කර ගැනීම සඳහා අවස්ථාවක් ලබා දී ඇති බවට නඟන චෝදනා බැහැර කළ නොහැක.

xvi. රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ පිළිගත් ක්‍රියාපටිපාටිය වනුයේ, යම් දෙපාර්තමේන්තු නියෝගයක් (DOPL) හෝ ක්‍රියාපටිපාටියක් අලුතින් හඳුන්වාදෙන විට ඒ පිළිබඳව රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ සියලුම නිලධාරීන් විධිමත් පරිදි දැනුවත් කිරීමය. ඒ සඳහා දෙපාර්තමේන්තුව සතු Intranet පහසුකම උපයෝගී කරගන්නා අතර, එමගින්, සියලුම රේගු නිලධාරීන් ඒ පිළිබඳ දැනුවත් වී එම උපදෙස් හෝ මඟපෙන්වීම්වලට අනුගත වේ. එහෙත්, කමිටුවක් මගින් අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මඟින් "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද ඉහළ අවදානමක් සහිත බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය, මෙලෙස දෙපාර්තමේන්තු නිලධාරීන් අතර නිසි ක්‍රමවේදයට අනුව සන්නිවේදනය කර නොමැත. මේ පිළිබඳ රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ පැහැදිලි කිරීම වූයේ "මෙම කමිටුව මඟින් බහාලුම් නිදහස් කිරීම අවස්ථානුකූලව සහ තාවකාලිකව කළ යුතු කාර්යයභාරයක් බැවින් ඒ සඳහා දෙපාර්තමේන්තු නියෝග නිකුත් කිරීමට අවශ්‍යතාවයක් නොමැති බවයි"

ඒ අනුව, රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුළ විවිධ විමර්ශනයන් සිදු කරන අංශ 21ක් යටතේ විශේෂයෙන්, නිවාරණ අංශය (Preventive Gate Office), වරාය පාලන අංශය (Port Control Unit), රේගු ප්‍රකාශන අංශය (Declaration), පසු විගණන අංශය (Post Audit),

ආදායම් අධීක්ෂණ අංශය (Revenue Task Force), පාරිභෝගික ආරක්ෂණ අංශය (Consumer Protection), මධ්‍යම විමර්ශන අංශය (Central Investigation) වැනි ප්‍රධාන වශයෙන් රේගු වැරදි නිවාරණ කටයුතු සිදුකරන අංශවල නිලධාරින් දැනුවත් කර තිබුනේ නම්, භෞතික පරීක්ෂාවෙන් තොරව වරායෙන් පිටවෙන බහාලුම්වල අවදානම මත පදනම්ව අවශ්‍ය පරීක්ෂාවන් එකී අංශවලට සිදුකළ හැකිව තිබුණි. එමගින් භෞතික පරීක්ෂාවෙන් තොරව නිදහස් කිරීමේ දී සිදුවිය හැකි අවදානම අවම කරගත හැකිව තිබුණි.

අවදානම් කළමනාකරණය

03. රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා දෙපාර්තමේන්තු නියෝග (DOPL 1531) මගින් ස්ථාපිත කරන ලද අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය

ශ්‍රී ලංකා රේගුවේ බහාලුම් 323 ක් රේගු පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර ඇතැයි පළවන ප්‍රවෘත්තිය පිලිබඳ සොයා බැලීමේ කමිටුවේ ප්‍රධානතම එක් අවශ්‍යතාවයක් වූයේ බහාලුම් වර්ග හඳුනාගැනීම වන අතර, ඉන් "රතු", "කහ " සහ " කොළ" ලෙසින් වර්ණ ගැන්වීමේ අවශ්‍යතාවය වෙන්කර හඳුනාගැනිම සිදුකරන ලදී. එහිදී "රතු" ලෙසින් අවදානම් සහිත බහාලුම්ද, "කහ " ලෙසින් අවදානම සහිත වුව ද දැඩි පරීක්ෂාවක් සිදු නොකරන බහාලුම් ලෙසද, සහ "කොළ" යනු අවදානම අවම බහාලුම් ලෙස ද වර්ගීකරණය කර ඇති බව පෙනේ.

මෙලෙස, අවදානම් හඳුනාගැනීම ශ්‍රී ලංකා රේගුවේ " අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය" මගින් සිදුකරනු ලබන අතර, ඒ සඳහා නවීන තාක්ෂණ භාවිතා කරගනිමින්, ක්‍රමවත් අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතියක් තුළින් එය ඉටු කරනු ලැබේ. කෙසේ නමුත්, ලෝක වෙළඳ සංවිධානය විසින් වෙළඳ පහසුකම් සැලසීමේ එකඟතාවය (WTO- Trade Facilitation Agreement) මඟින් සඳහන් කරනුයේ (Article 7.4 – Risk Management) " The application of a risk management approach and the use of risk – based selectivity criteria thus allows customs administrations to allocate their resources to high risk consignments while increasing the efficiency of the clearance process for low – risk shipments" ලෙස ය **(ඇමුණුම 5).** මින් අදහස් වනුයේ අවදානම් සහිත බහාලුම් කළමනාකරණය කරමින් වෙළඳ පහසුකම් සැපයීම සිදු කළ යුතු බවයි.

එසේම, ලෝක වෙළඳ සංවිධානය අවදානම් කළමනාකරණය කිරීමේදි හඳුනාගෙන ඇති ප්‍රධාන වගකීමේදී (core obligation) කටයුතු කළ යුත්තේ " Customs administrations are required to systematically apply risk management principles to ease the release of good while at the same time ensuring the safety of the released merchandise" යනුවෙනි.
අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතියක් සහිත ශ්‍රී ලංකා රේගුව කිසිදු විටක එම පද්ධතිය මගින් හඳුනාගන්නා ලද අවදානම් සහිත බහාලුම් වෙනුවෙන් කටයුතු කළ යුත්තේ ඒවා වෙනුවෙන් ක්‍රියාකළ යුතු ක්‍රියාපටිපාටියට සුදුසු පරිදි ඊට යටත්වය. (උදා. Scanning and physical examination ලෙසින් සටහන් වන්නේ නම් එම කාර්යයන් දෙකම ඉටුකළ යුතු වේ) එහිදි, කිසිදු විටක, කිසිදු කොට්ඨාශයකට අසමාන ලෙස සැලකීම නොවිය යුතුය. " The risk management

system must be adopted in a way that does not allow unjustifiable discretion, arbitrariness or restrictions to international trade. The provision seeks to limit discretionary behavior of customs officers" (WTO – Trade Facilitation Agreement – Article 7.4).

එසේම, අවදානම් කළමනාකරණ අවශ්‍යතාවය ලෝක වෙළඳ සංගමය මගින්ද දක්වා ඇති අවශ්‍යතාවයක් වන අතර, ශ්‍රී ලංකාව Risk Management Component of WTO-FTA සමඟ අනුගත වී ඇති බව සනාථ වේ. ඒ අනුව, ලෝක වෙළඳ සංවිධානයේ අවශ්‍යතාවයක් ලෙසත්, ශ්‍රී ලංකාව, තම වෙළඳ පහසුකම් සැපයීමේ කර්තව්‍ය ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් තුළ පිළිපදිමින් ක්‍රියා කරනු ලබන බව පසක් වේ. එය ඉතා හොඳ ප්‍රවණතාවයක් වන අතර, ජාත්‍යන්තර මට්ටම තුළ ශ්‍රී ලංකා රේගුවේ ක්‍රියාකාරීත්වයක් ලෙස හඳුනාගත හැකිය **(ඇමුණුම 26 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටුව 108).**

එසේ වුවත්, Treatment of high risk and low – risk consignments ලෙසින් හඳුන්වාදී ඇති නිර්ණායක තුළදී ඉතා පැහැදිලිව සඳහන් වී ඇති කරුණක් වන්නේ " combining assessment of customs information and risk- profiling methods, customs authorities can allow a faster release of goods labeled for the green channel, whereas red channel consignments that present a high degree of risk and threat may require mandatory physical inspections " ලෙසයි. මේ අනුව ඉතා පැහැදිලි නිර්ණායක් සහ එකී නිර්ණායකය ශ්‍රී ලංකාව විසින් එකඟතාවය දක්වා ඇති අතර, ඒ අනුව, ශ්‍රී ලංකා රේගුව රතු ලෙස හඳුනාගන්නා ලද බහාලුම් භෞතික පරික්ෂාවට ලක්කිරීම අනිවාර්ය කරුණක් වන්නේය.

Subsection 4.3 of the Article: - "There is also option for member countries to inspect consignments on a random basis as part of their risk management system. Therefore, customs authorities have the discretion to apply random customs control to any inspections should they wish to act more cautiously" මෙම ඡේදය ප්‍රකාරව, ශ්‍රී ලංකා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් යම් අහඹු රේගු පාලනයක් සිදුකරන්නේ නම් එම ක්‍රියාමාර්ග වල අවශ්‍යතාවය වනුයේ එකී ක්‍රියාදාමයන් මගින් තවදුරටත් රේගු පරීක්ෂණ කටයුතු සිදුකිරීම ප්‍රවේශම් සහගත බවයි.

ඉහත සියලු ජාත්‍යාන්තර ප්‍රමිතීන්ට යටත්ව ශ්‍රී ලංකා රේගුව තම බහාලුම් නිෂ්කාශන කටයුතු සිදුකළ යුතු බව කමිටුවේ පූර්ව නිගමනය වන බැවින් රතු ලෙසින් ලේබල් කල බහාලුම් නියත වශයෙන්ම භෞතික පරීක්ෂාවට ලක්විය යුත්තේය.

ඒ අනුව, අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය, රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා සභාපතිත්වය දරන අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවක් යටතේ ක්‍රියාත්මක වන අතර, රේගුවේ බහාලුම් නිෂ්කාශන කටයුතු සහ අනිකුත් ක්‍රියාවලින් සම්බන්ධයෙන් පවතින අවදානම හඳුනා ගැනීම, තක්සේරුව හා විශ්ලේෂණය, අවදානම් සඳහා වන නිවැරදි කිරීමේ ක්‍රියාමාර්ග, අවදානම් පාලනය, අධීක්ෂණය හා ඇගයීම සඳහා අවශ්‍ය නියෝග ලබා දීම එම කමිටුව මගින් සිදු කරනු ලබයි.

මෙම පද්ධතිය, **ASYCUDA WORLD** රේගු මෙහෙයුම් පද්ධතියේ ඇති "Selectivity මොඩියුලය" බහාලුම්වල අවදානම හඳුනාගැනීම සඳහා භාවිතා කරන අතර, ඊට අමතරව, රේගුව තුළ ක්‍රියාත්මක Electronic Central Case Registers (e-CCR), National Customs Enforcement Network (n-CEN), e-registration portal වැනි අනිකුත් පද්ධතිවල තොරතුරු

ඇතුළත් කර, අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක වන අතර, එකී අනිකුත් පද්ධතිවල ඇති තොරතුරු ASYCUDA පද්ධතියට ස්වයංක්‍රීයව සම්බන්ධකර නොමැති බැවින් අනිකුත් පද්ධතිවල ඇතුළත් තොරතුරු පද්ධතිය තුළින්ම යාවත්කාලීන වීමක් සිදු නොවේ.

ඒ අනුව, මෙම අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය ස්ථාපිත කිරීම, එහි ක්‍රියාකාරීත්වය, පද්ධතියේ ඵලදායිත්වය හා ජාත්‍යන්තර රේගු මූලධර්මයන් හා පරිචයන්ට අනුකූල වීම සම්බන්ධයෙන් වන කමිටුවේ නිරීක්ෂණ පහත පරිදි වේ.

(i) දැනට රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුළ ක්‍රියාත්මක අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් අවදානම් පාලන ව්‍යුහය, අවදානම් කළමනාකරණ ප්‍රතිපත්ති, අවදානම් හඳුනාගැනීමේ ක්ෂේත්‍ර, අවදානම් තක්සේරු නිර්ණායක, අවදානම් ප්‍රතිකර්මීය උපාය මාර්ග, අවදානම් අභිරුචිය යනාදි අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයක අඩංගු මූලික කරුණු විධිමත් පරිදි හඳුනාගෙන ඒවා නිශ්චිතව ලේඛනගත කර, ඒ සඳහා අවදානම් කළමනාකරණ කමිටුවේ අනුමැතිය ලබාදීම සඳහා වන විධිමත් ක්‍රමවේදයක් නිරීක්ෂණය නොවූ අතර, පිළිගත් අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයක ඇතැම් අංග පමණක් සැලකිල්ලට ගෙන ක්‍රියාත්මක වන අසම්පූර්ණ ක්‍රමවේදයක් බව නිරීක්ෂණය විය. එබැවින්, එය පූර්ණ විනිවිදභාවයකින් යුත් රේගු භාණ්ඩ නිදහස් කිරිමේ දී සැලකිල්ලට ගත යුතු සියලු අවදානම් ආවරණය වන විශ්වාසදායි පද්ධතියක් ලෙස ක්‍රියාත්මක නොවේ.

(ii). අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ දී ඒ සඳහා යොදාගන්නා නිර්ණායක පිළිබඳ පූර්ණ තොරතුරු එහි රහසිගතභාවය සැලකිල්ලට ගෙන කමිටුව වෙත ලිඛිතව හෝ වාචිකව ලබා දීම ප්‍රතික්ෂේප කර ඇත (ඇමුණුම 27 සහ 28). එහිදී රේගුව විසින් දන්වා ඇත්තේ, එම තොරතුරු ඉතා සංවේදී තොරතුරු බැවින් පද්ධතිය ක්‍රියාත්මක කිරීම සඳහා එකී තොරතුරු රහසිගතව පවත්වා ගත යුතු බවයි. නමුත්, අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතියක් ඵලදායි ලෙස හා කාර්යක්ෂමව ක්‍රියාත්මක කර, ආනයන-අපනයනකරුවන් සඳහා වෙළඳ පහසුකම් සැලසීමට නම්, අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය හා සම්බන්ධ පොදු අවදානම් තොරතුරු, එනම් මූල්‍ය, මෙහෙයුම් සහ අනුකූලතා සම්බන්ධ තොරතුරු, අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයේ අපේක්ෂාවන් හා ඊට අදාළ මාර්ගෝපදේශ හෙළිදරව් කළ හැකි අතර, නියමිත අවදානම් නිර්ණය කිරීමේ ඇල්ගොරිදමය (Algorithm) හා අවදානම් බර තැබීම් තොරතුරු හෙළිදරව් කිරීමෙන් වැලකිය හැකිය. මෙවැනි, දෙමුහුන් (Hybrid) ක්‍රමවේදයන් භාවිතා කිරීම මඟින් පද්ධති පරිශීලකයන් අතර දැනුවත්භාවය වර්ධනය වීම සහ පාර්ශවකරුවන් අතර විශ්වාසය සහ සහයෝගිතාවය වර්ධනය කරගත හැකි අතරම ආනයනකරුවන්ගේ පාර්ශවයෙන් ආනයනය හා සම්බන්ධ පොදු කොන්දේසිවලට අනුගතවීම මත අත්‍යවශ්‍ය පරීක්ෂාවන්ගෙන් තොරව බහාලුම් නිෂ්කාශණය කිරීමේ ක්‍රමවේදය කාර්යක්ෂම කර ගත හැක.

(iii) අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතියක කාර්යක්ෂමතාවය හා එහි ඵලදායිත්වය මූලික වශයෙන් තීරණය වනුයේ පද්ධතිය මගින් සිදු කරනු ලබන වර්ගීකරණය මත භෞතික පරීක්ෂාවන් සඳහා යොමු වන බහාලුම් ප්‍රමාණය අවම කර ගැනීමෙන්, ඉහළ අවදානම් වර්ගීකරණය, එනම්, "රතු" වර්ගීකරණය යටතේ ලේබල් වන බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවේ දී එකී බහාලුම් සම්බන්ධයෙන් සත්‍ය වශයෙන් "රතු" අවදානමක් ලෙස සැලකිය යුතු මට්ටමට ගැනෙන රේගු වරදවල් එකී බහාලුම් තුළින් හඳුනාගැනීමත් මතයි. ඒ අනුව අවදානම් කළමනාකරණ

අංශයේ නියෝජ්‍ය රේගු අධ්‍යක්ෂ (අවදානම් කළමනාකරණ) ගේ ලිඛිත ප්‍රකාශය **(ඇමුණුම 29 / උපග්‍රන්ථ 4, පිටුව 96)** අනුව, දැනට ක්‍රියාත්මක වන අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදය මගින් භෞතික බහාලුම් පරීක්ෂා 74% සිට 35% දක්වා අඩු කරගත හැකි වූ බව ප්‍රකාශ කර ඇත. නමුත් අතිරේක රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්ගේ ලිඛිත ප්‍රකාශය අනුව **(ඇමුණුම 16)** තක්සේරු අගයන් මත අතිරේක බදු අය කිරීම් අත්හල විට සත්‍ය වශයෙන් Hit Rate ප්‍රතිශතය 10% වඩා අඩු වන බවයි. එමෙන්ම, ඔහුගේ ප්‍රකාශය අනුව අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් ලබා දෙන වර්ගීකරණයේ Hit Rate ප්‍රතිශතය අවම වශයෙන් 70% මට්ටමවත් ළඟා කර ගත යුතු බවයි.

ඒ අනුව, අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් සිදු කරනු ලබන අවදානම් කළමනාකරණයෙහි ඵලදායිත්වය පහළ මට්ටමක පවතින බැවින්, "සත්‍ය අවදානම" එමගින් නිරාවරණය නොවේ. මෙමගින්, අඩු අවදානම් වර්ගීකරණයක් යටතේ නිදහස් කරන බහාලුම් තුළ සත්‍ය වශයෙන් ම "ඉහළ අවදානමක්" ද පැවතිය හැක. නමුත්, පද්ධතියේ පවතින මෙම අවදානම, විශේෂයෙන් "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන සියලුම බහාලුම්, සහ නියදි පරීක්ෂාවක් සඳහා තෝරා ගන්නා "කොළ" හා "කහ" වර්ගීකරණය යටතේ වන බහාලුම් ස්කෑන් පරීක්ෂාවකට සහ භෞතික පරීක්ෂාවකට ලක් කිරීම සහ එලෙස, භෞතික හෝ ස්කෑන් පරීක්ෂාවකට ලක් නොවී නිදහස් කරන බහාලුම් වලින් තෝරාගත් බහාලුම් ප්‍රමාණයක් සඳහා පසු විගණනයක් සිදු කිරීම මගින් තක්සේරු අවදානම යම්තාක් දුරට සමනය කර ගත හැකිව තිබුණි.

(iv) අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම්, කමිටුව විසින් භෞතික හෝ ස්කෑන් පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කර ඇති පසුබිමක, එකී "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම්, ආනයනකරුවන්ගේ පෙර රේගු වැරදි සම්බන්ධ අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතියේ ඇති තොරතුරු, රේගු දෙපාර්තමේන්තුවෙන් ඉල්ලුම් කළ ද ඒ පිළිබඳ තොරතුරු කමිටුව වෙත ලබා දී නොමැත. නමුත්, කමිටු සාමාජිකයන් විසින් රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ සිදු කරන ලද නිරීක්ෂණ චාරිකාවේ දී අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතියේ ආනයනකරුවන්ගේ වැරදි ඇතුළත් වී තිබූ බව නිරීක්ෂණය විය. ඒ අනුව, කමිටුව විසින් "රතු" ලෙස පද්ධතිය මගින් වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීමේ දී ඒ සඳහා පාදක කර ගත් ආනයනකරුවන්ගේ පෙර රේගු වැරදි පිළිබඳව අවධානය යොමුකර නොමැති බව නිරීක්ෂණය වේ.

නිර්දේශ

(i). රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වෙත රේගු ආඥා පනතේ 2 වන වගන්තිය මගින් රේගු කටයුතු සම්බන්ධයෙන් "සාමාන්‍ය අධිකාරිත්වය" ඇති බව දක්වා ඇත. මෙමගින් අදහස් වනුයේ, සමස්ත රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ක්‍රියාකාරිත්වය, අධීක්ෂණය, මෙහෙයවීම සහ පාලනය කිරීම සඳහා රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා වෙත ඇති සමස්ත අධිකාරිත්වය සහ වගකීමය.

රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ සාමාන්‍ය අධිකාරිත්වය සම්බන්ධයෙන් ලබා දුන් ප්‍රධාන නඩු තීන්දු දෙකක් වන, නවරත්න එදිරිව රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා සහ අනෙකුත් අය (CA 664/2001) හා ගුණතිලක එදිරිව වීරසේන (CA 457/95) යන නඩු තීන්දු මගින් හා රාජ්‍ය නිලධාරීන් සහ අධිකාරී බලය සම්බන්ධයෙන් ලබා දෙන ලද නඩු තීන්දු කිහිපයකදීම, රාජ්‍ය නිලධාරීන්ට පවත්නා ප්‍රත්පත්ති හා අනිවාර්ය ක්‍රියාපටිපාටි අත්හිටුවීමට හෝ මගහැරීමට නොහැකි අතර, ඕනෑම අභිමතයක් නීත්‍යානුකූල, සාධාරණ සහ ක්‍රියාපටිපාටි වශයෙන් අනුකූල විය යුතු බවට නිගමනය වී ඇත. එබැවින්, රේගු පරිශ්‍රය තුළ උද්ගත වන හදිසි බහාලුම් තදබදය වැනි අවස්ථාවල දී, හැකි සෑමවිටම පවත්නා රේගු ප්‍රතිපත්ති සහ/හෝ ක්‍රියාපටිපාටි යටතේ අදාළ ගැටලු නිරාකරණය සඳහා අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගතයුතු අතර, එලෙස, පවත්නා පරිපාටි තුළ කටයුතු කළ නොහැකි අවස්ථාවලදී පමණක්, ඒ සඳහා ගනු ලබන ඕනෑම විකල්ප ක්‍රියාමාර්ග සඳහා විධිමත් පරිදි, නීත්‍යානුකූලව, පවත්නා පරිපාටි සංශෝධනය කිරීම හෝ අලුතින් පරිපාටි ඇතුළත් කර විනිවිදභාවයකින් යුක්තව අදාළ ක්‍රියාමාර්ග ගතයුතු අතර ඒ පිළිබඳව අදාළ බලධාරීන්ද දැනුවත් කළ යුතුය.

(ii). විධිමත් අධිකාරී බලයක් නොමැතිව, අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා විසින් පත් කළ කමිටුවක් මගින් බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය තවදුරටත් ක්‍රියාත්මක කිරීම අත්හිටුවීම.

(iii). භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව, කමිටුවක් මගින් අවස්ථා 14 ක දී "රතු" ලෙස අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් 1,150 ක ප්‍රමාණය නිදහස් කර ඇති බැවින්, එකී බහාලුම් නිදහස් කිරීම මගින් යම් ආර්ථිකමය පාඩුවක් හා/හෝ යම් අක්‍රමිකතා සිදු වී ඇත්ද යන්න තහවුරු කිරීම සඳහා පසු විගණනයක් සිදු කිරීම.

(iv). රේගු පරිශ්‍රය තුළ අසාමාන්‍ය බහාලුම් තදබදයක් ඇති වන අවස්ථාවල දී, පවත්නා අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය තුළින් ම එම බහාලුම් තදබදය කළමනාකරණය කිරීමට හැකි වන පරිදි අවශ්‍ය පද්ධති මෙහෙයුම් ක්‍රමවේද හඳුන්වා දීම.

(v). වර්ෂය අවසානය, අලුත් අවුරුදු උත්සව සමය වැනි වැඩිපුර ආනයනයන් සිදු වන කාලවලදී ඇති විය හැකි අමතර බහාලුම් ප්‍රමාණය කළමනාකරණය කර ගැනීම සඳහා තාවකාලිකව බහාලුම් රඳවා ගත හැකි ස්ථාන හඳුනාගැනීමේ හා පවත්නා බහාලුම් තදබදය කළමනාකරණය කර ගැනීම සඳහා සුදුසු ක්‍රියාමාර්ග කල්තියා සැලසුම් කිරීම.

(vi). ආනයනික බහාලුම් නිදහස් කර ගැනීම හා සම්බන්ධ වන වාප්පු ලිපිකරුවන් හා නිෂ්කාශන එජන්තවරු විසින් නිසි පරිදි රේගු පරීක්ෂණ අවසන් කළ බහාලුම් නිදහස් කර නොගැනීම මත ඇතැම් අවස්ථාවල රේගුව තුළ බහාලුම් තදබදයක් ඇති වන බව නිරීක්ෂණය වේ. එබැවින්, අදාළ ආනයනකරුවන් සමඟ බහාලුම් නිදහස් කිරීමට අදාළවම සෘජු සන්නිවේදන සම්බන්ධතාවයක් පවත්වාගැනීම තුළින් බහාලුම් කඩිනමව නිෂ්කාශනය කර ගැනීම සඳහා ඔවුන්ගේ සෘජු දායකත්වය ලබා ගැනීම.

(vii). බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ දී ස්කෑනින් පහසුකම වැඩිදියුණු කිරීම හා නවීන තාක්ෂණය සමඟ එනම්, කෘත්‍රිම බුද්ධිය (AI) ඒ සඳහා භාවිතා කිරීම මඟින් වැඩි කාර්යක්ෂමතාවයකින් යුක්තව අවම අවදානමක් යටතේ බහාලුම් නිෂ්කාශන ක්‍රියාවලියක් යොදා ගැනීම.

(Viii). දේශසීමා වෙළඳාමේ කාර්යක්ෂමතාව වැඩි දියුණු කිරීම, වෙළඳාමට අවශ්‍ය පහසුකම්, නීතිරීති, රේගුලාසිවලට අනුගතවීම සහතික කිරීම සහ ජාතික ආදායම හා ජාතික ආරක්ෂාව සුරක්ෂිත කිරීම සඳහා රේගුව තුළ පුළුල් අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතියක් පවත්වාගත යුතුය. එවැනි පද්ධතියක් සඳහා:-

(අ). කාර්යක්ෂම අවදානම් හඳුනාගැනීමේ මොඩියුලයක් නිර්මාණය කර ගැනීම මෙමඟින් නිවැරදිම අවදානම හඳුනාගෙන, වර්ගීකරණය කිරීම, අතීත අත්අඩංගුවට ගැනීම්, පසු විගණන වාර්තා, බුද්ධි අංශ යන ක්ෂේත්‍රයන්හි තොරතුරු භාවිතා කිරීම හා ප්‍රකාශවල අසාමාන්‍ය රටා ස්වයංක්‍රීය සලකුණු කිරීමේ පහසුකම වර්ධනය වේ.

(ආ). අවදානම තක්සේරුව සහ ලකුණු කිරීම.
මෙහිදි අවදානම් ඇති විමේ සම්භාවිතාව, එහි බලපෑම සහ පවත්නා පාලන ක්‍රමවල ශක්තිමත්භාවය පදනම් කරගෙන, අවදානම් මට්ටම තීරණය කිරීම, මේ සඳහා ආනයනකරුවන්ගේ තොරතුරු, ආනයනකරුවන්, ප්‍රවාහන ඒජන්තවරු, නැව් සමාගම්, භාණ්ඩ සම්භවය ඇති රටවල් වැනි ආනයනයට සම්බන්ධ ආනයනකරුවන්ගේ හා ඒ හා සම්බන්ධ අනිකුත් බාහිර පාර්ශවයන්ගේ අවදානම තක්සේරු කළ යුතුය.

(ඇ). ස්වයංක්‍රීය අවදානම් පාදක තේරීම් වැඩිදියුණු කිරීම.
මෙහිදි, සියලුම රේගු නිශ්කාශන පද්ධති ඒකාබද්ධ කර, තොරතුරු ලැබෙන අවස්ථාවේදීම ස්වයංක්‍රීයව සියලු පද්ධති අතර දත්ත හුවමාරු කර ගැනීම හා පද්ධතිය යාවත්කාලීන කිරීම.

(ඇ). ජාතික රේගු නීතිය ජාත්‍යන්තර ප්‍රමිතීන් සමඟ පෙළ ගැස්වීම (WCO SAFE රාමුව, WTO -TFA)

(ඉ). පුහුණු සහ ධාරිතා වර්ධනය කිරීම, විශේෂයෙන් නැගී එන අවදානම් සහ නව අවදානම් පැතිකඩ ශිල්පීය ක්‍රම (Profiling Techniques) පිළිබඳව රේගු නිලධාරීන් යාවත්කාලීන වන බව සහතික කිරීම.

(ix) රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් වර්තමානයේ බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා භාවිතා කරන අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදය රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ක්‍රියාත්මක අනෙකුත් දත්ත පද්ධති සමඟ ඒකාබද්ධ කර නොමැති අතර, අවදානම් හඳුනාගැනීම, විශ්ලේෂණය, තක්සේරු කිරීම හා වාර්තාකිරීමේ දුර්වලතා නිරීක්ෂණය විය. විශේෂයෙන් පද්ධතියේ ඵලදායීතාව, එනම් Hit Rate අගය අපේක්ෂිත මට්ටමක් නොමැති විට පද්ධතිය මඟින් සිදුකරන වර්ගීකරණයේ විශ්වාසවන්තභාවය පිළිබඳ ගැටලු මතුකරයි. එබැවින් කඩිනමින් අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය ඵලදායී හා කාර්යක්ෂම පද්ධතියක් ලෙස වැඩිදියුණු කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගත යුතු අතර, එතෙක් පද්ධතිය මඟින් සිදු කරන අවදානම් වර්ගීකරණයේ සිදුවිය හැකි දෝෂ අවම කර ගැනීම සඳහා පද්ධතියට සමගාමීව ක්‍රියාත්මක කළ හැකි අතිරේක පාලන ක්‍රම හඳුන්වා දීම සිදුකළ යුතුය.

(x) රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ අනුමැතිය මත පත් කළ කමිටුවක් විසින් "රතු" ලෙස අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් හඳුනාගත් බහාලුම්, එනම්, භෞතික හා ස්කෑන් පරීක්ෂාවක් සිදු කර මුදාහැරිය යුතු බහාලුම්වලින් කොටසක් සඳහා ස්කෑන් පරීක්ෂාවක් පමණක් සිදු කර, නිදහස් කර ඇති පසුබිමක, එකී බහාලුම් තුළ සත්‍ය වශයෙන් රේගු සටහන්කරයන්හි සඳහන්ව තිබූ භාණ්ඩ තිබුනේ ද නැතහොත් ජාතික ආරක්ෂාවට, සෞඛ්‍යයට හා රේගු ආදායමට බලපාන භාණ්ඩ තිබුනේද යන්න, කමිටුවට තහවුරු කර ගත නොහැකි බැවින්, මෙම බහාලුම් 309ට අදාළව පිළිගත් විගණන ආයතනයක් මගින් වෝහාරික විගණනයක් සිදු කර (Forensic Audit) පහත කරුණු තහවුරු කර ගත යුතුය. එනම්,

1. මෙම බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා නිශ්චිතව වගකිවයුතු නිලධාරීන් සහ ඔවුන්ගේ භූමිකාවන් හඳුනාගැනීම.
2. වංචාවක් හෝ දූෂණයක් සිදු වී ඇත්දැයි හඳුනාගැනීම.
3. රජයට මූල්‍ය පාඩුවක් සිදු වී ඇත්දැයි තක්සේරු කිරීම.
4. වංචාවක් හෝ දූෂණයක් සිදු වී ඇත්නම්, විනය හා නීතිමය ක්‍රියාමාර්ග සඳහා සාක්ෂි ගොනු කිරීම.
5. මෙවැනි සිද්ධීන් නැවත ඇතිවීම වැළැක්වීම සඳහා වන නිර්දේශ ලබා දීම (උදා :- පද්ධති ප්‍රවේශ පාලනය, තත්‍ය කාලීන ඇගයීම්).

(xi). රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුළ බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා පමණක් උපයෝගී කර ගන්නා අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයන් ක්‍රියාත්මක වුවද, රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ දැක්ම, මෙහෙවර, අරමුණු හා ක්‍රියාකාරකම් පදනම් කරගෙන, ආයතනයේ අනිකුත් මෙහෙයුම් ක්‍රියාවලි සම්බන්ධයෙන් පවත්නා අවදානම හඳුනාගැනීම, ඇගයීම් කිරීම, සහ එකී අවදානම වැළැක්වීම සඳහා වන උපාය මාර්ගික විසඳුම් හා පාලන ක්‍රම හඳුන්වා දී නොමැත.

එබැවින්, කළමනාකරණ විගණන දෙපාර්තමේන්තුවේ අංක DMA 1/2024 දරන කළමනාකරණ විගණන චක්‍රලේඛයෙහි (ඇමුණුම 30) දක්වා ඇති "අවදානම්

කළමනාකරණ මාර්ගෝපදේශය" පදනම් කරගෙන රේගු දෙපාර්තමේන්තුව සඳහා අංග සම්පූර්ණ සියලුම ක්ෂේත්‍රයන් ආවරණය වන අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයන් හඳුන්වා දී, එය ඵලදායී හා කාර්යක්ෂම අයුරින් ක්‍රියාත්මක කිරීම නිර්දේශ කරන අතර, එමගින්, විවිධ අවස්ථාවල දී ඇති වන බහාලුම් තදබදය වැනි අවදානම් කල්තියා හඳුනාගෙන, එකී අවදානම් අවම කිරීම සඳහා ගත හැකි විකල්ප ක්‍රියාමාර්ග සැලසුම් කළ හැකි වනු අතර, අවදානම් පාලනය කිරීම සඳහා වන සුදුසු පාලන ක්‍රම ද සැලසුම් කළ හැක. එමඟින්, බහාලුම් තදබදයක් ඇති වන අවස්ථාවල අවිධිමත් ක්‍රමවේදයන්ට අනුව, නීත්‍යානුකූල නොවන ආකාරයෙන් පත් කරන කමිටු වැනි විසඳුම් සඳහා යොමු වීම වළක්වා ගත හැක.

(xii). බහාලුම් තදබදය වැනි ප්‍රශ්න මතු වන අවස්ථාවලදී ගත යුතු විශේෂ ක්‍රියාමාර්ග පිළිබඳව ඊට සම්බන්ධ සියලුම පාර්ශවයන් සමඟ සාකච්ඡා කර පොදු එකඟතාවයකින් සහ මුදල් අමාත්‍යාංශය වැනි රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ කාර්යයන් සම්බන්ධයෙන් ප්‍රතිපත්තිමය තීරණ ගන්නා ආයතන දැනුවත් කර ඔවුන්ගේ ද එකඟතාවය ඇතිව අවශ්‍ය ක්‍රියාමාර්ග ගැනීම මඟින් අදාළ තීරණවල විනිවිදභාවය තහවුරු කළ හැක.

නිගමන

රේගු පරිශ්‍රය තුළ උද්ගත වූ බහාලුම් තදබදය නිරාකරණය කිරීම සඳහා තාවකාලික පියවරක් ලෙස, රේගු අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් "රතු" ලෙස හඳුනාගත්, ඉහළ අවදානමක් ඇති බහාලුම් අනිවාර්ය භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව, රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ උපදෙස් හා රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ජ්‍යෙෂ්ඨ නිලධාරීන්ගේ එකඟතාවයෙන් පත්කළ කමිටුවක් මගින් නිදහස් කිරීමේ ක්‍රමවේදය සම්බන්ධයෙන් වන විමර්ශන කමිටුවේ නිගමනයන් වනුයේ,

(i) අන්තර්ජාතික වශයෙන් පිළිගත් ක්‍රමවේදයකට අනුව අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයක් අනුගමනය කිරීම සඳහා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් 2021 ඔක්තෝම්බර් 26 දිනැතිව, දෙපාර්තමේන්තු නියෝග අංක 1531 යටතේ, වෙනම අවදානම් කළමනාකරණ අංශයක් ස්ථාපිත කරන ලදී. එහි මූලික අරමුණ වූයේ, බහාලුම් නිදහස් කිරීමේ දී එකී බහාලුම් ආනයනකරුවන් සම්බන්ධයෙන් පද්ධතිය තුළ ඇති දත්ත පදනම් කරගෙන පුද්ගල මැදිහත් වීමකින් තොරව, අවදානම අනුව, "රතු", "කහ" සහ "කොළ" ලෙස වර්ගීකරණය කර, ඒ අනුව, එකී අවදානමට සරිලන පරිදි ස්ථාපිත කර ඇති ක්‍රියාපටිපාටි අනුව බහාලුම් නිදහස් කිරීමය.

නමුත්, මෙම ප්‍රශ්නගත බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගේ උපදෙස් හා ඉහළ කළමනාකරණය විසින් ගත් තීරණයක් පරිදි අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදය මගින් "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම, දෙපාර්තමේන්තු නියෝග මත ස්ථාපිත කර ඇති පිළිගත් ක්‍රියාපටිපාටි වලට පටහැනි වේ.

(ii) රේගු ආඥා පනතේ 2 වන වගන්තිය ප්‍රකාරව රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාට රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ කර්තව්‍යයන් ඉටුකරගෙන යාම සඳහා "සාමාන්‍ය අධිකාරිත්වයක්" ලබා දී ඇති නමුත්, පිළිගත් ක්‍රියාපටිපාටි වලින් බැහැර වීම සඳහා ඔහුට ප්‍රකාශිත හෝ ව්‍යංග බලයක් පනත මගින් ලබා දී නොමැත. එබැවින්, බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුළ විධිමත් පරිදි ස්ථාපිත කර ඇති අවදානම් කළමනාකරණ ක්‍රමවේදයට පරිබාහිරව කමිටුවක් මගින්, අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය යටතේ "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද ඉහළ අවදානමක් සහිත බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව නිදහස් කිරීම සඳහා ගනු ලැබූ තීරණය පනත මගින් ඔහු වෙත ලබා දී ඇති බලතල අතික්‍රමණය කිරීමක් වේ.

(iii) 2025 ජනවාරි 18 දින නිදහස් කළ බහාලුම් 309 තුළ තිබූ "රතු" ලෙස අවදානම් කළමනාකරණ පද්ධතිය මගින් වර්ගීකරණය කළ බහාලුම් 151 සහ 2024 ජූලි මාසයේ සිට අවස්ථා 13 කදී නිදහස් කළ "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කළ බහාලුම් 999 භෞතික පරීක්ෂාවකට ලක් කර නොමැති බැවින්, හා එකී බහාලුම් සම්බන්ධයෙන් පසු විගණනයක් හෝ රේගු දෙපාර්තමේන්තුව තුළ ඇති අනිකුත් රේගු නිවාරණ අංශ මගින් එම බහාලුම් පිළිබඳව විමර්ශනයක් සිදුකර, එකී බහාලුම් තුළ අවිආයුධ, රත්‍රං, දියමන්ති, මත්ද්‍රව්‍ය,

සෞඛ්‍යයට අහිතකර ද්‍රව්‍ය, රේගු සටහන්කරයේ සඳහන් භාණ්ඩ වලට පටහැනි භාණ්ඩ හෝ ප්‍රමාණයන් ඇතුළත් වී තිබුනේ ද යන්න හෙළිදරව් කර නොමැති බැවින්, මෙම''රතු'' ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම්වල සත්‍ය වශයෙන් අඩංගු ද්‍රව්‍ය පිළිබඳව හා එමඟින්, රටේ ආරක්ෂාව, සෞඛ්‍ය හෝ රාජ්‍ය ආදායමට සත්‍ය වශයෙන් සිදුවූ බලපෑම පිළිබඳව නිශ්චිත මතයක් පලකළ නොහැක. ඒ අනුව, රේගු දෙපාර්තමේන්තුව විසින් අවදානම් කළමනාකරණය සඳහා අවශ්‍ය විචක්ෂණශීලි පසුවිපරම් ක්‍රියාමාර්ග අවශ්‍ය අවස්ථාවලදී නොගැනීම තුළින් රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ මූලික වගකීම් අවදානමට ලක් කර ඇත.

(iv) 2024 ජූලි මාසයේ සිට 2025 ජනවාරි 18 දක්වා කාල පරිච්ඡේදය තුළ රේගු පරිශ්‍රය තුළ වරින් වර ඇති වූ බහාලුම් තදබදය සමනය කිරීමේ අරමුණ ඇතිව, සද්භාවයෙන් රේගු අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයා සහ රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ ඉහළ කළමනාකරණය ගත් තීන්දුවක් මත දෙපාර්තමේන්තුව තුළ නීත්‍යානුකූල ලෙස ස්ථාපිත කර ඇති බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා වන ක්‍රමවේදයෙන් බැහැරව කමිටුවක් මඟින් "රතු" ලේබල් යටතේ වර්ගීකරණය කරන ලද ඉහළ අවදානමක් සහිත අනිවාර්ය භෞතික පරීක්ෂාවකට ලක් කළ යුතු බහාලුම් එසේ නොකර නිදහස් කිරීම සත්‍ය වශයෙන් බහාලුම් තදබදය නිරාකරණය කිරීම සඳහා ගත් පියවරක් බවට පරීක්ෂණ කමිටුවට නිරීක්ෂණය නොවීය.

එනම්, අවස්ථා 14කදී කමිටුව විසින් නිදහස් කල බහාලුම් ප්‍රමාණයන් පරීක්ෂා කිරීමේදී ඇතැම් දිනවල බහාලුම් 13 ක් සහ 63ක් වශයෙන් අවම බහාලුම් ප්‍රමාණයක් නිදහස් කළ අවස්ථා ද තිබූ අතර, මුළු කාල පරිච්ඡේදයම සැලකිල්ලට ගත් විට, එක් අවස්ථාවක දි නිදහස් කර ඇති උපරිම බහාලුම් ප්‍රමාණය 383කි. එමෙන්ම, 2024 ජූලි මාසයේ සිට 2025 ජනවාරි 18 දින දක්වා කමිටුව රැස් වී බහාලුම් නිදහස් කළ දින වල රේගු පරිශ්‍රය තුළ තිබූ බහාලුම් ප්‍රමාණය පිළිබඳ විස්තර ඉල්ලුම් කළද, ඒ පිළිබඳ තොරතුරු නොලැබුන බැවින්, එම එක් එක් දිනයන්හි, නිදහස් කළ බහාලුම් ප්‍රමාණය, එදිනට රේගුව තුළ ගොඩගැසී තිබූ සත්‍ය බහාලුම් ප්‍රමාණය හා සැලකීමේදී භෞතික පරීක්ෂාවකින් තොරව "රතු" ලේබල් සහිත බහාලුම් නිදහස් කිරීමෙන් ඇති විය හැකි ඉහළ අවදානමද නොසලකා බහාලුම් තදබදය නිරාකරණය කිරීමේ අරමුණින්ම ගත් ක්‍රියාමාර්ගයක් ලෙස තහවුරු කරගත නොහැකි විය.

එසේ සද්භාවයෙන් බහාලුම් තදබදය සමනය කිරීමේ අරමුණින් මෙම ක්‍රියාදාමය සිදු කළේ නම්, මෙම ක්‍රමවේදය පිළිබඳව විධිමත් පරිදි රේගු දෙපාර්තමේන්තුවේ සියලු අංශ දැනුවත් කර, රේගු පරිශ්‍රයෙන් පිටවූ පසු ඒ පිළිබඳව අනෙකුත් රේගු විමර්ශන අංශ මඟින් පරීක්ෂාවකට ලක් කර "රතු" ලෙස වර්ගීකරණය කරන ලද බහාලුම් භෞතික පරීක්ෂා නොකිරීමෙන් ඇතිවිය හැකිව තිබූ අවදානම අවම කරගැනීමට හැකිව තිබුණි.

(v) බහාලුම් නිදහස් කිරීම සඳහා පත් කළ කමිටුව විසින් 2025 ජනවාරි 18 දින නිදහස් කළ ඉහළ අවදානමක් ඇති "රතු" වර්ගීකරණය යටතේ වන බහාලුම් 151 අතුරින් බහාලුම් 114 ක් ස්කෑන් පරීක්ෂවට ලක් කර ඇති අතර, එම ස්කෑන් පරීක්ෂාවේදී ඇතැම් බහාලුම්වල අඩංගු ද්‍රව්‍ය හා ප්‍රමාණයන් පිළිබඳව අවිනිශ්චිතතාවයක් තිබෙන බවත් ඒවා වැඩිදුර විමර්ශනය කරන ලෙස අදාළ බහාලුම් ස්කෑන් කරන ලද නිලධාරින් ලිඛිතව දන්වා

තිබියදීත්, ඒ පිළිබඳව අවධානය යොමු නොකර අදාළ බහාලුම් නිදහස් කිරීම මගින් ඒ සඳහා වගකිව යුතු නිලධාරීන් තම රාජකාරි වගකීම පැහැර ඇති අතර, එකී නිලධාරීන්ට විරුද්ධව අභ්‍යන්තර පරීක්ෂණයක් පවත්වා අවශ්‍ය ඉදිරි ක්‍රියාමාර්ග ගත යුතුය.