

# ਭਾਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ

ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ

ਆਰ.ਐਸ. ਨਰੂਲਾ ਜੇ.

ਮੈਸਰਜ਼ ਫੁਲ ਬੱਸ ਸੇਵਾ (ਆਰ. ਈ.ਜੀ.ਓ.), ਰਾਮਪੁਰਾ, - ਪਟੀਸ਼ਨਰ।

ਬਨਾਮ

ਵਿੱਤੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ, ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹੋਰ, —

ਉੱਤਰਦਾਤਾ।

1967 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰ. 1551

ਅਕਤੂਬਰ 17, 1967

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (1939 ਦਾ IV)- ਐੱਸ. 22 ਅਤੇ 31— ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ—ਜਦੋਂ ਵਾਪਰਦਾ ਹੈ—ਹੋਰ ਚੱਲ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਨਿਯਮ—ਕੀ ਇਸ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੈ—ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ—ਕੀ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ—ਪੰਜਾਬ ਯਾਤਰੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਟੈਕਸ ਐਕਟ (1952 ਦਾ XVI)— ਐੱਸ. 9(7)—ਰਾਜ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਅਧੀਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ — ਦੀ ਹੱਦ।

ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈ ਗਈ ਪਾਬੰਦੀ ਬਿਨਾਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਵੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲਕ ਹੋਣ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 31 ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਬੰਧਤ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਸੰਪੂਰਨ ਤਬਾਦਲੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ ਮੰਨਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਨੂੰ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਚਲਣਯੋਗ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪੂਰਨ ਤਬਾਦਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਦਾ ਨਾਮ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਅਜੇ ਤੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਮ ਦੀ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਮੁਕੰਮਲ ਸਿਰਲੇਖ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੱਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਪੈਂਸ਼ਨਰਜ਼ ਐਂਡ ਗ੍ਰੈਂਡਜ਼ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9(7) ਰਾਜ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਰਾਜ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਧਿਕਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਉੱਤੇ ਹੀ ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਬਕਾਏ। ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਉਸ ਖਾਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੇਣਦਾਰੀ

ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦੁਆਰਾ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਸਬ-ਸੈਕਸ਼ਨ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਾਂ ਉਸ ਅਧੀਨ ਆਪਣਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਆਪਣੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਢੁਕਵੇਂ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਕਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਹੋਣ ਜਾਂ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਤਬਾਦਲਾਕਰਤਾ ਇਸ ਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ।

226 ਅਤੇ 227 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ, ਜੋ ਕਿ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਢੁਕਵੀਂ ਰਿਟ, ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਮਿਤੀ 4, 1967, 10 ਵੀਂ ਫੈਨਿਊਰੀ, 1967 3 ਮਈ, 1966 ਅਤੇ 21 ਜਨਵਰੀ, 1966 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ 1 ਤੋਂ 4.

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਪੀ.ਐਸ ਜੈਨ।

ਆਰ ਐਸ ਮੋਗੀਆ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਐਡਵੋਕੇਟ-ਜਨਰਲ (ਪੀ.ਬੀ.), ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਲਈ।

ਆਰਡਰ

ਨਰੂਲਾ, ਜੇ.—ਸੀਵਿਥਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਅਤੇ 227 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਿਧੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ "ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਚੱਲ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 (1939 ਦਾ 4), ਜਾਂ ਇਸ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਕਾਰਨ। ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਦੇ ਕੁਝ ਬਕਾਏ ਪਟਿਆਲਾ ਰਾਮਪੁਰਾ ਫੂਲ ਤੋਂ ਸ.

ਪੰਜਾਬ ਲੈਂਡ ਰੈਵੇਨਿਊ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ, ਬੱਸ ਨੰਬਰ ਪੀਐਨਬੀ 1180 ਨੂੰ 2 ਦਸੰਬਰ 1965 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ, ਮੈਸਰਸ ਇੰਜਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਬਠਿੰਡਾ (ਜਵਾਬ ਨੰ. 5) ਵੱਲੋਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸੀਮਿਤ ਫੂਲ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਰਜਿਸਟਰਡ) ਦੀ ਮਾਲ ਟੈਕਸ ਦਾ ਬਕਾਇਆ ਹੈ। ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚੋਂ ਨੱਥੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ,

ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਭਾਈਵਾਲੀ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਅਟੈਚਮੈਂਟ (ਅਨੈਕਸਚਰ 'ਏ') 'ਤੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲਿਖਤੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਪ੍ਰੈਲ, 1964 ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਤੋਂ ਬੱਸ ਨੰਬਰ 5 ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸਾਂਝੀ ਅਰਜ਼ੀ ਵੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨੈਰਮਿਟ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਲੰਬਿਤ ਸੀ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 'ਤੇ ਜੋ ਵੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ. ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਬੱਸ ਦੀ ਕੁਰਕੀ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦੁਆਰਾ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਵਸੂਲੀਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ

ਇਤਰਾਜ਼ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਆਬਕਾਰੀ ਤੇ ਕਰ ਅਫਸਰ, ਬਠਿੰਡਾ ਦੇ ਹੁਕਮ ਮਿਤੀ 21 ਜਨਵਰੀ, 1966 (ਅਨੈਕਸਚਰ 'ਬੀ') ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਵੀ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬੱਸ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਅਪ੍ਰੈਲ, 1964 ਵਿੱਚ ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਵੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੇ ਬਕਾਏ ਇਸ ਬੱਸ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਅਤੇ ਵਿਘਨ ਨਾਲ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ। . ਜਿਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

M/s Phul Bus Service (Regd.), Rampura v. Financial  
Commissioner,  
Taxation, Punjab, etc. (Narula, J.)

ਸੀ, ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਹੁਕਮ, ਜਿਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਦਾ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਾਲੀ ਬੱਸ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਸੀ "ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ" ਅਜੇ ਵੀ ਸੀ। ਉਸ ਬਹੁਤ ਹੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਖੜ੍ਹਾ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ ਸਨ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਬੱਸ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸੀ।

ਉਪਰੋਕਤ ਹੁਕਮਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਲੈਕਟਰ, ਬਠਿੰਡਾ ਨੂੰ ਦਰਖਾਸਤਕਰਤਾ ਦੀ ਅਪੀਲ ਉਸ ਦੇ ਮਿਤੀ 31 ਮਈ, 1966 ਦੇ ਹੁਕਮ (ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ 'ਸੀ') ਦੁਆਰਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਸਨੇ ਟੈਕਸ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਕਿ ਪੰਜਾਬ ਪੈਸਜਰਜ਼ ਐਂਡ ਗੁਡਜ਼ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1952 ਦੀ ਧਾਰਾ 9(7) (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ' ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਜਾਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਬੱਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ, ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨੁਕਤੇ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਕਲੈਕਟਰ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਚਲਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਉਠਾਉਣ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਮੰਚ ਉਪ ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਸੀ, ਜੋ ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪੀਲ ਸੁਣ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਕਲੈਕਟਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਪਟਿਆਲਾ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਨੂੰ ਮੁੜ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ। 10 ਜਨਵਰੀ, 1960 ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੇ ਹੁਕਮ (ਅਨੈਕਸਚਰ 'ਡੀ') ਦੁਆਰਾ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸੋਧ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ: -

“ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਜੇ ਵੀ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪਟਿਆਲਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ, ਰਾਮਪੁਰਾ ਫੂਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਹਲਫਨਾਮੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਪੀਆਂ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਅਰਥ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਾਲ 1964 ਸਮੇਤ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਮੁਲਾਂਕਣ ਆਦੇਸ਼ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਵਾਹਨ ਸੀ।

ਅਸੈਸੀ ਮੈਸਰਜ਼ ਫੂਲ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ, ਰਾਮਪੁਰਾ ਫੂਲ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ”।

ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਆਖਰੀ ਹੁਕਮ ਸ੍ਰੀ ਐਚ ਬੀ ਲੈਲ, ਵਿੱਤ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਪਣੇ ਹੁਕਮ, ਮਿਤੀ 4 ਜੁਲਾਈ, 1967 (ਅਨੈਕਸਚਰ 'ਈ') ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਰਸਮੀਤਾ ਅਜੇ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ- ਵਾਹਨ ਦਾ ਭਗੰਡਾ ਮਾਲਕ ਅੱਗੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਅਖੌਤੀ ਖਰੀਦ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਕੁਰਕੀ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਸਾਰੇ ਹੁਕਮਾਂ (ਅਨੈਕਸਚਰ 'ਬੀ' ਤੋਂ 'ਈ') ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰ ਅਫਸਰ, ਬਠਿੰਡਾ ਨੇ ਆਪਣਾ ਹਲਫਨਾਮਾ ਮਿਤੀ 6 ਅਕਤੂਬਰ, 1967 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ 1 ਤੋਂ 4 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਯਮ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਵਜੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਨੇ 1962 ਵਿੱਚ ਪੁਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਬੱਸ ਖਰੀਦੀ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬੱਸ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਅਜੇ ਵੀ ਉਕਤ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 2 ਦਸੰਬਰ, 1965 ਨੂੰ ਉਸ ਸਾਲ 29 ਨਵੰਬਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਰੰਟ ਆਫ ਡਿਸਟ੍ਰੈਟ ਦੇ ਅਮਲ ਵਿੱਚ

ਉਕਤ ਬੱਸ ਨੂੰ ਨੱਥੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੱਸ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ, 5 ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਵਜੋਂ ਨੱਥੀ ਕਰਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪੈਰਾ 9 ਵਿੱਚ, ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9(7) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ। ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਜੇਕਰ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ, ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, "ਇਸ ਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਤੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਟਰਾਂਫਰੀ ਸਮਝ ਕੇ ਵੀ ਵਸੂਲੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ"। ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦੇ ਪੈਰਾ 11 ਦੇ ਉਪ-ਪੈਰਾ (ਸੀ) ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦਾ ਪੂਰਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀਆਂ ਰਸਮਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਮਾਲਕੀ ਅਜੇ ਵੀ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਉਸ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਹੈ।

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ (ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ ਨੰਬਰ 3069 ਆਫ਼ 1967), ਮਿਤੀ 7 ਸਤੰਬਰ, 1967, ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਬੱਸ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਤਲਬ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਮੋਸ਼ਨ ਪੜਾਅ 'ਤੇ 11 ਸਤੰਬਰ 1967 ਨੂੰ ਟੇਕ ਚੰਦ, ਜੇ. ਦੇ ਸਾਬਕਾ ਪੱਖ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ। ਸ੍ਰੀ ਆਰ ਐਸ ਮੋਗੀਆ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ 1 ਤੋਂ 4 ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸਾਬਕਾ ਪੱਖ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਅਪਵਾਦ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ

ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜ ਨੇ ਇਸ ਬੱਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਪੂਰੇ ਫਲੀਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਤੋਂ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਨੱਥੀ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਖਾਸ ਬੱਸ 'ਤੇ ਬਕਾਇਆ ਸਾਬਕਾ ਪੱਖ ਦੇ ਹੁਕਮ 'ਤੇ ਵੀ ਇਤਰਾਜ਼ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਬੱਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਰਕਮ ਬਕਾਇਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਬੱਸ ਦੀ ਕੁਰਕੀ 'ਤੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਭਾਵੇਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਵੇ। ਬੱਸ ਅਟੈਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਸ੍ਰੀ ਮੋਗੀਆ ਨੇ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਅਤੇ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਨਾਲ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੱਸ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਅਟੈਚਮੈਂਟ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸਫਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ। ਇਹ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸ੍ਰੀ ਮੋਗੀਆ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੁਰਕੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਬੱਸ ਦਾ ਪੂਰਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਮਾਲਕ ਬਣ ਗਿਆ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ ਸਰਕਾਰ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਇਸ ਬੱਸ ਨੂੰ ਕੁਰਕ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9(7) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਖਾਸ ਬੱਸ। ਮੈਂ ਸ੍ਰੀ ਮੋਗੀਆ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਬਕਾ ਪੱਖ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਠਾਏ ਗਏ ਇਤਰਾਜ਼ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਕੁਰਕੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਤੋਂ ਕੁਝ ਰਕਮ ਬਕਾਇਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕੁਝ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਬਕਾਇਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਤੋਂ ਰਾਜ ਨੂੰ।

ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9(1) ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫੀਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਇਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇੱਕ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਦਿੱਤਾ

**M/s Phul Bus Service (Regd.), Rampura v. Financial  
Commissioner,  
Taxation, Punjab, etc. (Narula, J.)**

ਜਾਵੇਗਾ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਰ ਅਜਿਹਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨਵਿਆਉਣ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸਨੂੰ ਰੱਦ ਜਾਂ ਮੁਅੱਤਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਦੇਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਕਰਵਾਇਆ ਹੈ। ਉਕਤ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਅੱਗੇ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਸ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਸੇਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਮੁਅੱਤਲ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 9 ਦੀ ਉਪ ਧਾਰਾ (5) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ

ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਵਾਰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਉਸ ਦੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੇ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਬਾਦਲੇ ਬਾਰੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਫਰਜ਼ ਹੈ। ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਉਸ ਉਪ-ਭਾਗ ਦੁਆਰਾ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ 6 ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਫਿਰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ:- >

“ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵੀ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਸੀ, ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਉਕਤ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਚਲਾਏਗਾ। ਜੇਕਰ ਉਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੈ ਤਾਂ ਵਾਹਨ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਾਂ ਆਪਣਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਸੋਧੇ ਬਿਨਾਂ।

ਉਪਰੋਕਤ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਉਪ-ਭਾਗ ਰਾਜ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਅਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਧਿਕਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਉਸ ਖਾਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਬਣਾ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉਕਤ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਹੋਣ ਜਾਂ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਤਬਾਦਲਾਕਰਤਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦੁਆਰਾ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ 'ਤੇ ਲਗਾਈ ਗਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਸਬ-ਸੈਕਸ਼ਨ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਆਪਣਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਆਪਣੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੁਕਵੀਂ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਫਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੀ ਕੁਰਕੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਜੇ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੈਨੂੰ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੈਂ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਰੱਖਦਾ ਹਾਂ, ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਨੱਥੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਤਬਦੀਲ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੁਆਰਾ ਰਾਜ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਸਾਰੇ ਬਕਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਅਜੇ ਵੀ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਣ ਗਏ ਸਨ। ਅਪ੍ਰੈਲ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਇਸ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ। 1964. ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਇਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਿਜ਼ਰਵ ਪੀ ਵਿੱਚ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। 200 ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਹਰ ਸਮੇਂ ਤਿਆਰ ਅਤੇ ਇੱਛੁਕ ਰਿਹਾ ਹੈ

ਉਕਤ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਮੈਂ ਜੋ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹਾਂ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਕਮ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਚੱਲ ਰਹੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕੁਰਕੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਵੈਧ ਹੋਵੇਗੀ।

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਬਾਰੇ ਉਠਾਏ ਗਏ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ 'ਤੇ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਲਈ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ

M/s Phu! Bus Service (Regd.), Rampura v. Financial  
Commissioner,  
Taxation, Punjab, etc. (Narula, J.)

ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ 'ਤੇ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਕਿ ਕੀ ਵਾਹਨ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। 5 ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੂੰ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਹਾਂ, ਕਦੋਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 5 ਦੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਹੋਇਆ ਸੀ।, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਮੈਂ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਧਾਰਨਾਵਾਂ 'ਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਵਾਕ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਦਾ ਹਾਂ। ਸ੍ਰੀ ਮੌਰੀਆ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਬਣਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਦਾ ਨਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਸਾਰੀ ਕੀਮਤ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਹੋਵੇ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 31 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਅਸਲ ਕਬਜ਼ਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਕਤ ਭਾਗ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:-

ਸੈਕਸ਼ਨ 31 "ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਦਰਜ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ,—

- (a) ਤਬਾਦਲਾਕਰਤਾ, ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਚੌਦਾਂ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦੇਵੇਗਾ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਉਕਤ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਤਬਾਦਲੇਕਰਤਾ ਨੂੰ ਭੇਜੇਗਾ;
  - (b) ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ, ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਰਜਿਸਟਰੀਕਰਣ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਹ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਰਜਿਸਟਰੀਕਰਣ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਉਸ ਰਜਿਸਟਰੀਕਰਣ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫੀਸ ਅਤੇ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਰਿਪੋਰਟ ਦੀ ਕਾਪੀ ਦੇ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਭੇਜੇਗਾ। ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਤਾਂ ਕਿ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ।
- (2) ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਵੀ ਇੰਦਰਾਜ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰੀਕਰਣ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਅਸਲ ਰਜਿਸਟਰੀਕਰਣ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਮਲਕੀਅਤ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਬਾਰੇ ਸੰਚਾਰ ਕਰੇਗੀ।"

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਉਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਦੁਆਰਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹੈ: -

ਸੈਕ. 22. "ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਕੋਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਚਲਾਏਗਾ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕੋਈ ਮਾਲਕ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਥਾਂ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਚੈਪਟਰ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਜਾਂ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਚਿੰਨ੍ਹ ਰੱਖਦਾ ਹੈ।"

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਸਟੇਟ ਈ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੀ ਦਲੀਲ ਗਲਤ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ

M/s Phu! Bus Service (Regd.), Rampura v. Financial  
Commissioner,  
Taxation, Punjab, etc. (Narula, J.)

ਮਾਲਕ" ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਜਾਂ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ III ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ। ਸੈਕਸ਼ਨ 24 ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਸੌਂਪਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 24 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ "ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਤਰਫ਼" ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਖਾਸ ਰੂਪ. ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਇਸਦੀ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਟ੍ਰੈਕਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈ ਗਈ ਪਾਬੰਦੀ ਬਿਨਾਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ। ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਮੈਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਉਪਬੰਧ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਉਸ ਦੀ ਮਾਲਕੀ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੁੰਦਾ, ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਅਤੇ ਡੀਲਰ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਖਰੀਦ ਕੇ ਬਾਜ਼ਾਰ ਵਿੱਚ ਵੇਚਦੇ ਹਨ, ਖਪਤਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ। ਜੇਕਰ ਇਹ ਤਜਵੀਜ਼ ਸਹੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਖਪਤਕਾਰ ਕਦੇ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ, ਯਾਨੀ ਡੀਲਰ ਨਾਲੋਂ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਧੀਆ ਸਿਰਲੇਖ ਨਹੀਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਵੀ ਪ੍ਰੋ-ਸੋਪਜ਼ ਹੈ



M/s Phul Bus Service (Regd.), Rampura v. Financial  
Commissioner,  
Taxation, Punjab, etc. (Narula, J.)

ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਦਾ ਪੂਰਾ ਤਬਾਦਲਾ, ਸਬੰਧਤ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਦੀ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮੈਂ, ਪਹਿਲਾਂ, ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਤੋਂ ਹਾਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦੇ ਮੁਕੰਮਲ ਸਿਰਲੇਖ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੱਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਮੋਰੀਆ ਨੇ ਵਿਮਲ ਰਾਏ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਗੁਰਚਰਨ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (1) ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਸਿੰਗਲ ਜੱਜ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ :-

“ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪਹਿਲੂ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਮਨ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਚੱਲ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1939 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹਰੇਕ ਮਾਲਕ ਲਈ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ (ਵਿਆਪਕ ਧਾਰਾ 22) ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਵਾਉਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਧਾਰਾ 24 ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਵਿਧੀ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 31 ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ਨਾਂ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਿੱਟਾ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਲ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਸਬੂਤ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਬੁੱਕ ਜੋ ਸਪਲਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਉਹ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਹੈ। ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਐਕਟ ਇਸ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਬੁੱਕਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਪ੍ਰਤੱਖ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਹੀ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਅਸਲ ਮਾਲਕੀ ਕਿਸੇ ਦੇ ਕੋਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹੋਰ।”

ਅਤੇ ਹਵਾਲਾ ਦੀਆਂ ਆਖਰੀ ਲਾਈਨਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਅਸਲ ਮਾਲਕੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕੋਲ ਨਿਹਿਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਓਸਟੈਸੀ ਬਲ ਮਲਕੀਅਤ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 5 ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ। ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੱਖ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਆਧਾਰ ਵਜੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦੇ ਅਧੀਨ ਤਬਾਦਲੇ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਿਰਫ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ

(1) 1967 ਦੁਰਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਜਰਨਲ 115.

ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਲਈ . ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਦਾ ਦੂਜਾ ਭਾਗ ਇੱਕ ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੇ ਵਿਸ਼ੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਕਰਵਾਏ ਜਾਂ ਆਪਣੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਅਪਵਾਦ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਧਾਨਕ ਉਪਬੰਧ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬੀਮਾਕਰਤਾ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਵਾਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜੋ ਸਹੀ ਸਵਾਲ ਖੜ੍ਹਾ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਉਹ ਵਿਮਲ ਰਾਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਉੱਠਿਆ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਮੈਂ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਸਤਿਕਾਰ ਨਾਲ ਇਹ ਸੋਚਣ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹਾਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਧਾਰਾ 31 ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਵਿਵਹਾਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸ਼ਰਤ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਹਾਸਲ ਕੀਤਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਨਾਮ ਦਰਜ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਹੀ ਇਸਦਾ ਮਾਲਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਖੰਡਨਯੋਗ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਦਾ ਨਾਮ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਬੁੱਕ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਪ੍ਰਤੱਖ ਮਾਲਕ ਦਾ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਿਅਕਤੀ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਉਸਦਾ ਓਸਟੈਂਸੀਬਲ ਮਾਲਕ ਹੋਵੇਗਾ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਡਿਫਾਲਟਰ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੱਥੀ ਕਰਨ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ (ਵਿਪਰੀਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ) ਡਿਫਾਲਟਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸੰਪੱਤੀ ਦਾ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਇਸਦਾ ਪ੍ਰਤੱਖ ਮਾਲਕ। ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਹੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਹ ਇੱਕ ਤੱਥ ਵਜੋਂ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਡਿਫਾਲਟਰ ਕੁਝ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਬੇਨਾਮੀ ਜਾਂ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੱਖ ਮਾਲਕ ਵਜੋਂ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਵੀ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਤੱਥ ਵਜੋਂ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਾਇਦਾਦ ਦਾ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਉਹ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਦੇਣਦਾਰੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ, ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਉਸੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹੀ ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਹੋਰ ਸਾਰੀਆਂ ਚੱਲ ਜਾਇਦਾਦਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਦਾ ਪੂਰਨ ਤਬਾਦਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਉਸਦਾ ਮਾਲਕ ਬਣਨਾ ਬੰਦ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸਦਾ ਨਾਮ ਅਜੇ ਤੱਕ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਮ ਦੀ ਥਾਂ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਫਿਕੇਟ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਵਿਵਾਦ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 5 ਤੋਂ ਬਕਾਇਆ ਰਾਸ਼ੀ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਚੱਲ ਰਹੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕੁਰਕੀ ਅਤੇ ਡਿਸਟਰੈੱਸ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀ।

ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ ਵੀ . ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਆਦਿ (ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ, ਸੀ.ਜੇ.)

ਅਣਅਧਿਕਾਰਤ ਅਤੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ. ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਰਾਜ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਬੱਸ ਨੂੰ ਅਟੈਚ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਜੋ ਕਿ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਵਜੋਂ, ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ. ਮੈਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ, ਸ੍ਰੀ ਪੀ.ਐਸ. ਜੈਨ ਦੁਆਰਾ ਸਮਝਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੇ ਲੰਬਿਤ ਹੋਣ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਮੋਗੀਆ ਦੀ ਇਸ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਹਦਾਇਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਸਲਈ, ਮੈਂ ਇਸ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਪ੍ਰੈਲ, 1964 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਵਜੋਂ ਬਕਾਇਆ ਪਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਵਾਹਨ। (PNB 1180) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਮੈਂ ਅੱਗੇ ਇਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਸ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸਦੀ ਕੁੱਲ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਬਕਾਇਆ ਹੈ, ਪਿਛਲੀ ਸਜ਼ਾ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਖਰਚਿਆਂ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਰਡਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ-ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ

ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ

ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਸੀ.ਜੇ., ਹਰਬੰਸ ਸਿੰਘ ਅਤੇ

ਜੇ.ਐਨ. ਕੋਸ਼ਲ, //1

ਸੰਪੂਰਨ ਸਿੰਘ, - ਪਟੀਸ਼ਨਰ,

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ, - ਉੱਤਰਦਾਤਾ

1966 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰ- 5251

ਅਕਤੂਬਰ 25, 1967

ਪੰਜਾਬ ਸਕਿਉਰਿਟੀ ਆਫ਼ ਲੈਂਡ ਟੈਨਿਊਰਜ਼ ਐਕਟ ( 1953 ਦਾ X )- ਐੱਸ. 5, 5-A, 5-B, 5-C, 10-A ਅਤੇ 19-B— ਦਾ ਘੇਰਾ— ਸਰਪਲੱਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨ-ਮਾਲਕ—ਵਰਤਣ ਲਈ ਪੁਰਾਣੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ—ਦੀ ਸੀਮਾ— S. 10-A(a) ਅਤੇ ( b ) ਅਤੇ S. 19-15(1)- ਦਾ ਉਦੇਸ਼—ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਜਾਣ-ਪਛਾਣ "ਸੈਕਸ਼ਨ 10 -ਏ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਜੇਕਰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕੋਈ

ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ, ਭਾਵੇਂ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਵਜੋਂ, ਐਕਵਾਇਰ ਕਰਦਾ ਹੈ" 19-ਬੀ- ਦਾ ਉਦੇਸ਼-ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿਰਾਸਤ ਦੁਆਰਾ  
ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਖੇਤਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ