

ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ

ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ ਅਤੇ ਇੰਦਰ ਦੇਵ ਦੁਆ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਜੇ.ਜੇ.

ਪੈਪਸੂ ਰੇਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ

ਬਨਾਮ

ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਅਫਸਰ ਅਤੇ ਹੋਰ,-ਜਵਾਬਦਾਤਾ

1961 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰ. 287,

ਪੈਪਸੂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ (1950 ਦਾ LXIV)- ਐਸ. 3-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਗਠਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ-ਕੀ ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਤੇ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੈ-ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ (1922 ਦਾ XI)- ਐਸ 3-ਰੇਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ-ਕੀ ਟੈਕਸਯੋਗ ਇਕਾਈ ਐਸ. 4 (3)(i)-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਆਮਦਨ-ਕੀ ਆਮਦਨ-ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਹੈ-ਕੀ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਆਯੋਜਤ , ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1950 ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦਾ ਵਿਭਾਗ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਇਸਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਆਮਦਨ ਰਾਜ ਦੀ ਆਮਦਨ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 1922 ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਤਹਿਤ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਵਜੋਂ ਟੈਕਸਯੋਗ ਹੈ।

ਆਯੋਜਤ , ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਿਸੇ ਧਾਰਮਿਕ ਜਾਂ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਸਦੀ ਸਾਰੀ ਆਮਦਨ ਧਾਰਾ 4(3) (i.), ਇਨਕਮ - ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਆਮਦਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ੁੱਧ ਲਾਭਾਂ ਦੀ ਬਹਾਲੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਰਿੱਟ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਬੁਲਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇੱਕ ਕਲਿਆਣਕਾਰੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਆਧੁਨਿਕ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੇ ਕੁਝ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਕ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਉਗਰਾਹੀ ਵਿੱਚ ਆਮ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਉਹ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ ਬਾਈ-ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਅਸਾਧਾਰਣ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਬੁਲਾਉਣ ਲਈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣਾ ਵਿਧਾਨਿਕ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਵੇਗਾ। ਛੋਟ ਦਾ ਕੇਸ ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਜੁੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਕਸਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਟੈਕਸ-ਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਦਾਰਤਾ ਨਾਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਉਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਤੇ ਟੈਕਸਦਾਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਖ਼ਤ ਨਿਰਮਾਣ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਰਟੀਓਰੀ, ਮਨਾਹੀ, ਮੰਦਾਮਸ (Mandamus) ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੁਕਵੀਂ ਰਿੱਟ, ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਆਮਦਨ ਕਰ ਅਫਸਰ, ਅਵਾਰਡ, ਪਟਿਆਲਾ, (ਜਵਾਬ ਨੰਬਰ 1) ਦੇ 13 ਜਨਵਰੀ, 1961 ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਸਾਲ 1957-58 ਲਈ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਸਾਲ 1958-59, 1959-60 ਅਤੇ 1960-61 ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮੁਲਾਂਕਣ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਮਨ੍ਹਾ ਕਰਨਾ।

ਐਸ.ਐਮ.ਸੀਕਰੀ, ਐਡਵੋਕੇਟ-ਜਨਰਲ ਅਤੇ ਧਰਮ ਚੰਦ, ਐਡਵੋਕੇਟ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ।

ਡੀ.ਐਨ. ਅਵਸਥੀ ਅਤੇ ਐਚ.ਆਰ. ਮਹਾਜਨ, ਐਡਵੋਕੇਟਸ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਆਰਡਰ

ਦੁਆ, ਜੇ.- ਇਹ ਪੈਪਸੂ ਰੇਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਹੈ, ਆਮਦਨ ਕਰ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁਲਾਂਕਣ ਆਦੇਸ਼, ਮਿਤੀ 13 ਜਨਵਰੀ, 1961 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ।

ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿਚ ਦੋਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ 7 ਜਨਵਰੀ, 1956 ਨੂੰ ਰੇਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1950 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਐਕਟ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, - ਅਨੁਸੂਚੀ 'ਬੀ' ਦੇ ਰਾਹੀਂ। ਇਹ ਐਕਟ 10 ਮਾਰਚ, 1955 ਨੂੰ ਪਟਿਆਲਾ ਸਟੇਟ ਅਤੇ ਈਸਟ ਪੰਜਾਬ ਸਟੇਟਸ ਯੂਨੀਅਨ ਵਿੱਚ ਅਨੁਸੂਚੀ 'ਏ' ਰਾਹੀਂ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ- ਨਿਗਮ ਦਾ ਪੁਨਰਗਠਨ 29 ਅਕਤੂਬਰ 1956 ਨੂੰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਨੁਸੂਚੀ 'ਸੀ' ਦੇ ਤਹਿਤ, ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੇਵਿੰਸ਼ੀਅਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ, ਪੰਜਾਬ ਨੂੰ ਸੰਯੁਕਤ ਸੂਬਾਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਟਰੋਲਰ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਮੈਂਬਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਲਈ ਵਸਤੂਆਂ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 18 ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਆਮ ਡਿਊਟੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ 16 ਅਕਤੂਬਰ, 1956 ਤੋਂ, ਪੈਪਸੂ ਰੇਡਵੇਜ਼ ਤੋਂ ਕੰਮ ਸੰਭਾਲ ਲਿਆ ਹੈ ਜੋ ਪੈਪਸੂ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਦੀ ਨੀਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਭਾਗੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਇਸ ਤਬਾਦਲੇ ਦੇ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸੂਚੀ 'ਡੀ' ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹਨ। ਇਸ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ 'ਤੇ, ਪੂੰਜੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ 25 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ 5 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਵੱਲੋਂ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਗਿਆ। ਆਮਦਨ ਕਰ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਸਾਲ 1957-58 ਤੋਂ 1960-61 ਲਈ ਆਮਦਨ ਕਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22(2) ਅਤੇ 38 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਿਟਰਨ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਣ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ। ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 1 ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਪਰ ਨੋਟਿਸਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਵਿਰੋਧ ਦੇ ਤਹਿਤ 1957-58 ਤੋਂ 1959-60 ਦੇ ਤਿੰਨ ਸਾਲਾਂ ਦੀਆਂ ਰਿਟਰਨ ਅੱਗੇ ਭੇਜ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਆਮਦਨ ਕਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਇਸ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਸਾਲ 1957-58 ਲਈ ਆਮਦਨ ਕਰ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕੀਤਾ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਰਿੱਟ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ।

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ, ਵਿਦਵਾਨ ਐਡਵੋਕੇਟ-ਜਨਰਲ ਸ਼੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਨੇ ਚਾਰ ਨੁਕਤੇ ਉਠਾਏ ਹਨ। ਪਹਿਲੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਆਮਦਨ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੀ ਆਮਦਨ ਦੱਸੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 289 ਅਧੀਨ ਕੇਂਦਰੀ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਛੋਟ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਟੈਕਸਯੋਗ ਇਕਾਈ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਉਸ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋਵਾਂ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਪੱਖਪਾਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਤੀਜਾ ਇਤਰਾਜ਼ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4(3) (i) 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੋਕਾਂ, ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਉਪਯੋਗੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਸਥਾਪਤ ਇੱਕ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4(3)(i) ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੈ।

ਪਹਿਲੇ ਨੁਕਤੇ ਨੂੰ ਵਿਕਸਿਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ, ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਸਾਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 289(1) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਅਤੇ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸੰਸਦ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪ-ਆਰਟੀਕਲ (2) ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਦੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਆਮਦਨ ਕਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਫਿਰ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਆਰਟੀਕਲ 298 ਵੱਲ ਖਿੱਚਿਆ ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਦੀ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ, ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਕਰਨ ਤੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਲੇਖਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਕੀਲ ਨੇ *ਰਾਏ ਸਾਹਿਬ ਰਾਮ ਜਵਿਆ ਕਪੂਰ, ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ* (1) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ, ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦੱਸਦਾ ਹੈ

ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਇੱਕ ਛੋਟੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਰਾਹੀਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਵਿਦਿਅਕ ਅਦਾਰਿਆਂ ਲਈ ਪਾਠ ਪੁਸਤਕਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ, ਛਾਪਣਾ ਅਤੇ ਵੇਚਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਫਿਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕੈਨੇਡਾ ਤੋਂ ਮਾਂਟਰੀਅਲ ਬਨਾਮ ਮਾਂਟਰੀਅਲ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵ ਵਰਕਸ, ਲਿਮਿਟਡ (2) ਦੇ ਇੱਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੀਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਭਰੋਸਾ ਲਾਰਡ ਰਾਈਟ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ 'ਤੇ ਪੰਨਾ 169 ਅਤੇ 170 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਆਪਣੀ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕ੍ਰਾਊਨ (ਡੋਮੀਨੀਅਨ) ਨੂੰ ਵੇਚ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੇ ਇਸ ਉੱਤੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਕ੍ਰਾਊਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਪਲਾਂਟ ਜੰਗੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦਾ ਉਤਪਾਦਨ ਕਰਨ

ਲਈ, ਸਿਰਲੇਖ ਤਾਜ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਲਈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਰਟੀ ਦੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸੰਭਾਵੀ ਮੁੜ-ਖਰੀਦਣ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇੱਕ ਹੋਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਉਤਪਾਦਿਤ ਹਰੇਕ ਵਸਤੂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਫੀਸ ਲਈ ਪਲਾਂਟ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ, ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਨਿਗਮ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਤੇ ਆਪਣੇ ਫੰਡ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਨਹੀਂ ਲੈਣਾ ਪਏਗਾ। ਹਰੇਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ "ਸਰਕਾਰ ਲਈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ" ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਸਹੀ ਉਸਾਰੀ 'ਤੇ (ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਇਆ ਕਿ ਫੈਕਟਰੀ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਾਰੀ ਜ਼ਮੀਨ, ਪਲਾਂਟ ਅਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਤਾਜ ਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਗਮ ਨੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਕੋਈ ਜੋਖਮ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਮਾੜੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਜੇ ਫੀਸਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈਆਂ ਸਨ ਉਹ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਸਨ), ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਇੱਕ ਸੁਤੰਤਰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੀ ਬਜਾਏ ਕ੍ਰਾਊਨ ਦਾ ਏਜੰਟ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸਲਈ ਉਹ ਨਾ ਤਾਂ ਕਬਜ਼ਾਧਾਰੀ ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਟੈਕਸਾਂ ਲਈ ਮੁਲਾਕਣਯੋਗ ਸੀ। ਹੁਣ ਸਥਿਤੀ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੱਖਰੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪੰਨਾ 169 ਅਤੇ 170 'ਤੇ ਲਾਰਡ ਰਾਈਟ ਦੇ ਕੁਝ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਨਿਆਂਇਕ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੈਸਟ ਮਦਦਗਾਰ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹ ਟੈਸਟ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਰਾਜ ਮਾਲਕ ਹੈ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਸਿਰਫ ਰਾਜ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੈ। ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਨਿਆਂਇਕ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਨਿਰਣਾਇਕ ਕਾਰਕ ਪੰਨਾ 170 'ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਫੈਕਟਰੀ, ਜਿਸ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਇਹ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਲਾਂਟ ਅਤੇ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਇਹ ਸਭ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂ ਉਸਾਰਿਆ ਸੀ ਫੌਜੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਤੱਕ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੇ ਕੋਈ ਫੰਡ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਵਿੱਤੀ ਜੋਖਮ ਅਤੇ ਨਾ ਕੋਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਲਈ ਸੀ, ਮਾੜੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਹਰ ਹੋਰ ਜੋਖਮ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੂੰ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ਾਲ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਸਨ। ਹਰ ਇੱਕ ਮੁਕੰਮਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ "ਫੀਸ" ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਸੀ ਪਰ ਪੂਰੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਫੀਸ ਸਿਰਫ ਪੂਰੇ ਕੰਮ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਇਨਾਮ ਵਜੋਂ ਸੀ। ਇਹ ਨਿਰੀਖਣ ਉਹਨਾਂ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਨਿਆਂਇਕ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਲਈ ਇਸ ਨੇ ਕੀਤੇ ਸਨ। ਕਿਊਬਿਕ ਲਿਕਰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਮੂਰੇ (3), ਕੈਨੇਡਾ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਇੱਕ ਫੈਸਲਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵੱਲ ਸਾਡਾ ਧਿਆਨ ਅੱਗੇ ਖਿੱਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੁੱਖ-ਨੋਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਦੇ ਨੈਕਰਾਂ ਦਾ ਅਸਥਾਈ ਨਿਯੰਤਰਣ ਮੰਨ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਵਿੰਡੋਜ਼ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸਕੈਫੋਲਡਿੰਗ ਨੂੰ ਤੋੜਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਸੀ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸਕੈਫੋਲਡਿੰਗ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਵਿੱਚ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਹਾਦਸੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਉਂਦਾ। ਇਹ ਜਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਹੇਵੰਦ ਹੈ। ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੁੱਖ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਨਿਰੀਖਣ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਤਾਜ ਦੀ ਸੇਵਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ

ਅਜਿਹੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੇ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਪ੍ਰਤੀਰੋਧਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ਼ ਰਾਜ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੈ। ਕਨੇਡਾ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਤਿੰਨ ਕੇਸਾਂ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਉਹ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਵਿਹਾਰਕ ਸਹਾਇਤਾ ਦੇ ਵੀ ਹਨ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ:-

- (1) ਰਿਕਾਰਡਰ ਦੀ ਅਦਾਲਤ ਬਨਾਮ ਕੈਨੇਡੀਅਨ ਬ੍ਰੈਡਕਾਸਟਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (4)।
- (2) ਹੈਲੀਫੈਕਸ ਬਨਾਮ ਹੈਲੀਫੈਕਸ ਹਾਰਬਰ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, (5), ਅਤੇ
- (3) ਰੇਜੀਨਾ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਦਿ ਸਿਟੀ ਆਫ਼ ਰੇਜੀਨਾ (6)।

ਕੈਨੇਡੀਅਨ ਬ੍ਰੈਡਕਾਸਟਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਕੇਸ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੈਂਚ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਤਿੰਨ ਵਿਦਵਾਨ ਜੱਜਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਅਸਹਿਮਤੀ ਵਾਲਾ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਰੇਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ (1950 ਦਾ ਐਕਟ 64) ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਧਾਰਾਵਾਂ ਰਾਹੀਂ ਲਿਆ। ਇਸ ਐਕਟ ਨੂੰ ਦਸੰਬਰ, 1950 ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕਿਤਾਬ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਿਯਮਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਜੋ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਲਈ ਉਪਬੰਧ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ-

- (ਏ) ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੁਆਰਾ ਜਨਤਾ, ਵਪਾਰ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਫਾਇਦੇ;
- (ਬੀ) ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਪ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰੂਪ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ;

(ਸੀ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਅਤੇ ਸੁਧਾਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਦੀ ਇੱਕ ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਇੱਛਾ;

ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੁਆਰਾ, ਪੂਰੇ ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਨਾਮ ਹੇਠ ਇੱਕ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 4 ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦੇ ਅਧੀਨ ਸੂਚਿਤ ਨਾਮ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਬਾਡੀ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਸਥਾਈ ਉਤਰਾਧਿਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਆਮ ਮੋਹਰ, ਅਤੇ ਉਸ ਨਾਮ ਦੁਆਰਾ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਸੈਕਸ਼ਨ 5 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚੇਅਰਮੈਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿੰਨੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ, ਜੇਕਰ ਯੋਗ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਪ ਚੇਅਰਮੈਨ ਵਜੋਂ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਧਾਰਾ 44 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 5(3) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਯਮ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸਬੰਧਤ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਗੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਦੋਵਾਂ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਮਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਹਰੇਕ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਆਪਣੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀ ਦੁਆਰਾ ਨਾਮਜ਼ਦਗੀ, ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਧਾਰਾ 23(3) ਦੇ ਅਧੀਨ ਦੂਜੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ੇਅਰ ਦੇ ਕੇ ਇੱਕ ਨਿਗਮ ਦੀ ਪੂੰਜੀ ਨੂੰ ਉਭਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਸ਼ੇਅਰ ਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਲਈ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧ ਚੁਣੇ ਜਾਣ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਧਾਰਾ 7 ਅਧੀਨ ਨਿਗਮ ਦਾ ਚੇਅਰਮੈਨ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਮੈਂਬਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਲਿਖਤੀ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਕੇ ਆਪਣੇ ਅਹੁਦੇ ਤੋਂ ਅਸਤੀਫਾ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਅਸਤੀਫਾ ਉਸ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣਾ ਅਹੁਦਾ ਖਾਲੀ ਸਮਝਿਆ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 8 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕੁਝ ਖਾਸ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਚੇਅਰਮੈਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਅਹੁਦੇ ਤੋਂ ਹਟਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੈਂਬਰ ਨੂੰ ਉਸ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਹਟਾਉਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 10 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਜੁੜ

ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਜਾਂ ਸਲਾਹ ਇਹ ਚਾਹ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਚਰਚਾ ਵਿੱਚ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਪਰ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੋਟ ਪਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 11 ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 12 ਕਮੇਟੀਆਂ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਅਤੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਡੈਲੀਗੇਸ਼ਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 14 ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਲੇਖਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸੇਵਕ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਨਿਗਮ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਮੁੱਖ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 15 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਮੁਖੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਉਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਜਾਂ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਨੈਕਰ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦਾ (ਸੈਕਸ਼ਨ 16 ਵਿੱਚ)। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 17 ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸਲਾਹ ਦੇਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਅਜਿਹੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਇੰਨੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਲਾਹਕਾਰ ਕੌਂਸਲਾਂ ਨੂੰ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਗਠਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 18 ਤੋਂ 21 ਅਧਿਆਇ III ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 18 ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ ਦੇ ਆਮ ਕਰਤੱਵਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਇੱਕ ਆਮ ਕਰਤੱਵ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਦੀ ਇੱਕ ਕੁਸ਼ਲ, ਕਿਫ਼ਾਇਤੀ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਤਾਲਮੇਲ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਨਾਲ ਵਰਤੋਂ ਕਰੇ, ਰਾਜ ਜਾਂ ਰਾਜ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੇਵਾਵਾਂ ਜਿਸ ਲਈ ਇਹ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ। ਸੈਕਸ਼ਨ 19 ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਛੇ ਉਪ-ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਨਿਗਮਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ: -

(ਏ) ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ;

(ਬੀ) ਕਿਸੇ ਸਹਾਇਕ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ;

(ਸੀ) ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਲਈ ਸੇਵਾ ਦੀਆਂ ਢੁਕਵੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਆਦਿ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ;

(ਡੀ) ਆਪਣੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨਾ; ਅਤੇ

(ਈ) ਨਾ ਵਰਤੀਆਂ ਟਿਕਟਾਂ ਅਤੇ ਰਿਆਇਤੀ ਪਾਸਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਫੰਡ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨਾ।

ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕੁਝ ਸਹਾਇਕ ਜਾਂ ਸਹਾਇਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਵੱਡਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਕੁਝ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੀਮਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕੇਵਲ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਹੀ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਿਵਾਏ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਗਾਊਂ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਐਕਵਾਇਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉੱਦਮਾਂ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (6) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਧਾਰਾ 19 ਐਕਟ ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 20 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਾਲ ਦੂਜੇ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 21 ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜ ਪੈਣ 'ਤੇ ਡਾਕ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ IV (ਸੈਕਸ਼ਨ 22-32) ਵਿੱਚ, ਲੇਖਾ ਅਤੇ ਆਡਿਟ ਨਾਲ

ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਵਪਾਰਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 23 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਪੂੰਜੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ੇਅਰ ਜਾਰੀ ਕਰਕੇ ਪੂੰਜੀ ਜੁਟਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੋਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ; ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ, ਪਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨਾਲ ਸਲਾਹ ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ: ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਦੋ ਸਰਕਾਰਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਨੂੰ ਰਿਡੀਮ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 24 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਾਧੂ ਪੂੰਜੀ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 25 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਮੂਲ ਅਤੇ ਸਾਲਾਨਾ ਲਾਭਅੰਸ਼ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਗਾਰੰਟੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 26 ਦੁਆਰਾ ਉਧਾਰ ਲੈਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਪੂੰਜੀ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਲਈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਪੂੰਜੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਖਰਚ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 27 ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਇੱਕ ਫੰਡ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਰਸੀਦਾਂ ਅਤੇ ਅਦਾਇਗੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਸ ਫੰਡ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪੈਸੇ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਰਿਜ਼ਰਵ ਬੈਂਕ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਕੋਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਪ੍ਰਤੀਭੂਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 28 ਦੇ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਪੂੰਜੀ 'ਤੇ ਵਿਆਜ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਦਰ 'ਤੇ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਅਜਿਹੇ ਵਿਆਜ ਨੂੰ ਨਿਗਮ ਦੇ ਖਰਚੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੇ ਲਾਭਅੰਸ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਦਰ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਕੇ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਆਮ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 29 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਘਟਾਓ, ਰਿਜ਼ਰਵ ਅਤੇ ਹੋਰ ਫੰਡਾਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਫੰਡ ਦੇ ਪੈਸੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਉਹਨਾਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਫੰਡ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਫਿਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 30 ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਦੁਬਾਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ, ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਤੇ ਉਸ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ' ਦੁਆਰਾ ਬਹੁਤ ਮਜ਼ਬੂਤ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

"30. ਧਾਰਾ 28 ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਿਆਜ ਅਤੇ ਲਾਭਅੰਸ਼ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 29 ਦੇ ਅਧੀਨ ਘਾਟੇ, ਰਿਜ਼ਰਵ ਅਤੇ ਹੋਰ ਫੰਡਾਂ ਲਈ ਉਪਬੰਧ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਪਣੇ ਸੁੱਧ ਸਾਲਾਨਾ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਲਈ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੁਕਤ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੂਰਵ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਬਕਾਇਆ ਵਿੱਚੋਂ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ, ਜੋ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਸਤਾਰ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮਾਂ ਲਈ ਵਿੱਤ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬਾਕੀ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਮੰਤਵ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾਵੇ।"

ਸੈਕਸ਼ਨ 31 ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਖਰਚਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਤ ਵਸਤੂਆਂ 'ਤੇ ਢੁਕਵਾਂ ਸਮਝਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਖਰਚੇ ਵਜੋਂ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਫੰਡ ਵਿੱਚੋਂ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 32 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਾਲਾਨਾ ਬਜਟ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਗ੍ਰਾਂਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਸਿਰ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਸਿਰ ਤੱਕ ਪੁਨਰ ਨਿਯੋਜਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਨੁਮਤੀ ਹੈ

ਅਤੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਸਿਰਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਖਰਚੇ ਵੀ ਵੱਧ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਧੀਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 33 ਭਾਰਤ ਦੇ ਕੰਪਟਰੋਲਰ ਅਤੇ ਆਡੀਟਰ-ਜਨਰਲ ਦੇ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਨਾਲ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਾਤਿਆਂ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਰਕਾਰੀ ਖਾਤੇ ਦੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਉਸਦੇ ਨਾਮਜ਼ਦ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਸਾਲਾਨਾ ਆਡਿਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਲੇਖਾ-ਜੋਖਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਖਾਤਿਆਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਅਧਿਆਇ V ਵਿੱਚ ਫੁਟਕਲ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਹਨ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 34 ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਅਧਿਆਇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਉਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਰਤੱਵਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 35 ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਰੇਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਰਿਟਰਨ ਅਤੇ ਅੰਕੜੇ ਆਦਿ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੀ ਸਾਲਾਨਾ ਰਿਪੋਰਟ, ਆਪਣੀ ਨੀਤੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ ਸਮੇਤ, ਕੇਂਦਰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣ ਦੀ ਵੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 36 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਪੁੱਛਗਿੱਛਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 37 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਅਧੀਨ ਲੈ ਕੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ; ਵੇਰਵਿਆਂ ਸਮੇਤ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਵਾਲੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 38 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਡਿਫਾਲਟ ਹੋਣ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਛੱਡਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸਬੰਧਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਸਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਦਾ ਵਾਜਬ ਨੋਟਿਸ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸੁਪਰਸੀਡਿੰਗ ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਹੋਣ 'ਤੇ, ਸੁਪਰਸੈਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਸਾਰੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਸੁਪਰਸੈਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ 'ਤੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਪੁਨਰਗਠਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸੈਕਸ਼ਨ 5 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ। ਸੈਕਸ਼ਨ 39 ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕੰਪਨੀਆਂ ਜਾਂ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਛੇਟ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਇਸ ਨਾਲ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਲਿਕਵੀਡੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੀ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਲਿਕਵੀਡੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਹੋਰ ਪਾਰਟੀਆਂ, ਜੋ ਕੋਈ ਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੁੱਲ ਪੂੰਜੀ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਵਿੱਚ ਪੂੰਜੀ ਦੀ ਗਾਹਕੀ ਲਈ ਹੋਵੇ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 43 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਿਸੇ ਨਿਗਮ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ, ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਦੰਡ ਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 21 ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਸੇਵਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 44 ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 45 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਬਾਰ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਬਹਿਸ ਦੌਰਾਨ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

ਹੁਣ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਸਕੀਮ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 3 ਅਧੀਨ ਸਥਾਪਿਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਏਜੰਟ ਬਣਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇਸਦੇ ਲਈ ਅਤੇ ਉਸ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਹੋਰ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵੀ ਸ਼ੇਅਰ ਧਾਰਕ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਤਾਂ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਟੈਂਡ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਅਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਨਿਗਮ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨਿੱਜੀ ਸ਼ੇਅਰ ਧਾਰਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਰਾਜ ਅਤੇ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਹੀ ਪੂੰਜੀ ਵੱਲ ਯੋਗਦਾਨ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਏਜੰਟ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਤਣਾਅ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਨਿਗਮ ਦਾ ਗਠਨ, ਖਾਤੇ ਅਤੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਜਟ ਰੱਖਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਾਲਾਨਾ ਖਾਤੇ, ਪੁੱਛਗਿੱਛ, ਉਧਾਰ ਲੈਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ, ਵਿਆਜ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ ਲਾਭਅੰਸ਼ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਆਦਿ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸ਼ੇਅਰ ਦੇ ਸਬੰਧ



ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਗਾਰੰਟੀ ਸੈਕਸ਼ਨ 25 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਬਾਕੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 30 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਣਾ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 39 ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਰਲੀਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਵੀ, ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਸਦੀ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਸਕੀਮ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਸਿਰਫ਼ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਏਜੰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਸਤੀ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਆਪਣੀ ਇੱਕ ਸ਼ਖਸੀਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਅਤੇ ਸਥਾਈ ਉਤਰਾਧਿਕਾਰ, ਜਾਇਦਾਦ ਰੱਖਣ, ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਅਤੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਆਮਦਨ-ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਸਮੇਤ ਫਿਲਹਾਲ ਲਾਗੂ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਵਾਂਗ ਇਸ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਇਹ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਵੀ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵੀ ਹਨ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਇਸ ਦੇ ਚਾਰਟਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਅਤੇ, ਪੂੰਜੀ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀ ਨਿਜੀ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ੇਅਰ ਧਾਰਕਾਂ ਦਾ ਰਾਜ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਨਿਗਮ ਦੇ ਅਸੰਗਤ ਹੋਣ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਸਕੀਮ 'ਤੇ ਟਿੱਪਣੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 23 (2) ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪੂੰਜੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਅਤੇ ਇਹ, ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਤੱਥ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਜੋਂ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾ ਚਲਾਉਂਦੇ ਸਮੇਂ ਰਾਜ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੋਵੇ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਾਜ ਨੂੰ ਵਿਆਜ ਅਤੇ ਲਾਭਅੰਸ਼ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਵੀ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੇ ਉਸ ਅਦਾਰੇ ਦਾ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲੜਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵੀ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਰਾਜ ਦੇ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮੁਨਾਫ਼ਿਆਂ ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਿਰਫ਼ ਰਾਜ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੋਣ ਦੀ ਥਿਊਰੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵੀ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਜੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਬੇਲਿਆ ਜਾਵੇ, ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਅਤੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੇ ਏਜੰਟ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਏਜੰਟ ਦੀ ਸਾਧਨਾ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 37 ਵਿੱਚ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਏਜੰਸੀ ਰਾਹੀਂ ਅਦਾਰੇ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 38 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਰਾਜ ਨੂੰ ਉਸ ਅਦਾਰੇ ਦਾ ਅਸਲ ਮਾਲਕ ਨਾ ਹੋਣ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਆਮਦਨ ਕਰ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਜਾਂ ਸੰਕੇਤ ਧਾਰਾ 38(2)(c) ਤੋਂ ਹੋਰ ਤਾਕਤ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਗਮ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਵੰਡਣ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਾਬਕਾ ਦੇ ਸੁਪਰਸੈਸਸ਼ਨ 'ਤੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਕਰਨ ਦਾ ਉਪਬੰਧ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 39 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਪੂੰਜੀ ਲਈ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਵੰਡ ਉਸੇ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸੰਕੇਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਫਿਰ ਇਸ ਗੱਲ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਸਿਰਫ਼ ਰਾਜ ਦਾ ਏਜੰਟ ਹੁੰਦਾ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 43 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਬੰਦ ਕਰਨ ਵਰਗੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਹੀ ਲੋਕ ਸੇਵਕ ਬਣ ਜਾਣਗੇ।

ਸ੍ਰੀ ਅਵਸਥੀ ਨੇ ਫਿਰ *ਕਲਕੱਤਾ ਦੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਸੇਂਟ ਥਾਮਸ ਸਕੂਲ, ਕਲਕੱਤਾ ਦੇ ਗਵਰਨਰਜ਼* (7) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਪਰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਮੈਨੂੰ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਹਾਇਤਾ ਵਾਲਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਚਰਚਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। *ਸੁਬੇਧ ਰੰਜਨ ਘੋਸ਼ ਬਨਾਮ ਸਿੰਦਰੀ ਫਰਟੀਲਾਈਜ਼ਰਜ਼ ਐਂਡ ਕੈਮੀਕਲਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ* (8), ਅਤੇ *ਪ੍ਰਫੁੱਲ ਕੁਮਾਰ ਸੇਨ ਬਨਾਮ ਕਲਕੱਤਾ ਸਟੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ* (9) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 311 ਦੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਪਟਨਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਿੰਦਰੀ ਖਾਦ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਸੰਸਥਾ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੈ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਨੈਕਰਾਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ



ਦਾ ਨੈਕਰ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਕਲਕੱਤਾ ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਕਲਕੱਤਾ ਐੱਸ.ਟੀ. ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮੁਲਾਜ਼ਮਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਧਾਰਾ 311 ਦੇ ਲਾਭ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਗੰਭੀਰਤਾ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 311 ਦੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦਾ ਸਵਾਲ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਆਰਟੀਕਲ 311 ਕਿਸੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਰਾਜ ਦਾ ਏਜੰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਪਟਨਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੰਪਨੀ ਰਾਜ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਜੋਂ ਮੰਨੀ ਗਈ ਸੀ।

ਸ਼੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਹੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸ਼ਾਇਦ ਸਹੀ ਵੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਧਾਰਾ 311 ਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਕਿ ਰਾਜ ਨਿਗਮ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਲਕੱਤਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਸਾਡੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਗਮ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਮਾਲਕ ਸੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਸੰਸਥਾ ਸੀ ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਇਹ ਨਿਰੀਖਣ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਕਰਮਚਾਰੀ ਰਾਜ ਅਧੀਨ ਸਿਵਲ ਅਹੁਦਿਆਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮਾਲਕੀ, ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਨੂੰ ਯੂਨੀਅਨ ਜਾਂ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਇਕੱਲੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਰਾਜ ਦੀ ਆਮਦਨ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੰਘ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਮਦਨ ਕਰ।

ਸ਼੍ਰੀ ਅਵਸਥੀ ਨੇ ਫਿਰ ਜੇ.ਵਾਈ. ਕੋਂਡਲਾ ਰਾਓ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਐੱਸ.ਆਰ.ਟੀ. ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (10) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਫ਼ਾ 90 'ਤੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਹਵਾਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:-

"ਉਪਰੋਕਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਸੀ, ਪਰ ਇੱਥੇ ਸਟੇਟ ਰੋਡ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਸਥਾਈ ਉਤਰਾਧਿਕਾਰ ਅਤੇ ਸਾਂਝੀ ਮੋਹਰ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਬਾਡੀ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਹੈ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਕੁਝ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜਾਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਇੱਕ ਵਿਭਾਗ ਹੈ।"

ਇਹ ਨਿਰੀਖਣ ਮੈਨੂੰ ਕੁਝ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸ਼੍ਰੀ ਅਵਸਥੀ ਅਤੇ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਸ਼੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਦੇ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦੇ ਜਾਪਦੇ ਹਨ। ਅੱਗੇ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਆਰ.ਟੀ. ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਅਫਸਰ (11) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹੈਂਡ-ਨੋਟ (f) ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ: -

"ਇਹ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹਨ ਜੋ ਪੂੰਜੀ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਜਿਸ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੂੰਜੀ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਗਮ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਹ ਮਾਪਦੰਡ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇਗਾ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਇੱਕ ਬਾਡੀ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਸੁਤੰਤਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਸਤੀ ਹੈ। ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿ ਇਹ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਹੋਵੇ ਭਾਵੇਂ ਸਰਕਾਰ ਆਪਣੀ ਪੂੰਜੀ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਆਪਣੇ ਨਾਂ 'ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਆਪਣੇ ਨਾਂ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 31 ਅਧੀਨ ਉਧਾਰ ਲੈ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਕੋਲ ਅਜਿਹੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਖਰਚਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇਹ ਵਸਤੂਆਂ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਸਮਝਦੀ ਹੈ, ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਰਾਜ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਅਨੁਪਾਤ ਜਾਂ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਨੂੰ ਘਟਾਓ, ਰਿਜ਼ਰਵ ਅਤੇ ਹੋਰ ਫੰਡਾਂ ਲਈ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਆਮਦਨ ਕਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਤੋਂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਜਾਂ ਲਾਭ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਰੋਬਾਰ, ਪੇਸ਼ੇ ਜਾਂ ਕਿੱਤਾ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਚੇਅਰਮੈਨ, ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਨਿਯੁਕਤੀ ਕਰਕੇ, ਜਾਂ ਬਜਟ ਨੂੰ ਸੰਸ਼ੋਧਿਤ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਖਾਤਿਆਂ ਦਾ ਲੇਖਾ-ਜੋਖਾ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਘਾਟੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਫੰਡਾਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਇਸ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦੀ, ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮਦਨ ਰਾਜ ਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਰਾਜ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ

ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਗਲੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਬੇਲੋੜਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਆਮ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਹੈ।

ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਮੈਨੂੰ ਲਗਭਗ ਸਿੱਧਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਦਾ ਪੂਰਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਗਲਾ ਫੈਸਲਾ *ਟੈਮਲਿਨ ਬਨਾਮ ਹੈਨਾਫੋਰਡ* (12) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉੱਥੇ, ਰੈੱਡ-ਨੋਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨ ਕ੍ਰਾਊਨ ਦਾ ਨੈਕਰ ਜਾਂ ਏਜੰਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਜਿੰਨੀ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਹੈ। ਪੰਨਾ 329 'ਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਮੁੱਖ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਰੀਖਣ ਹੁੰਦੇ ਹਨ: -

"ਇਹ ਮਹਾਨ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਹਨ, ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਅਸੀਂ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਉਸਦਾ ਏਜੰਟ ਨਹੀਂ ਮੰਨ ਸਕਦੇ, ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸ਼ੇਅਰਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਇਕੱਲੇ ਸ਼ੇਅਰਧਾਰਕ ਦੀ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਨਜ਼ਰ ਵਿੱਚ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਇਸਦਾ ਆਪਣਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਾਂਗ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ। ਇਹ ਤਾਜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਤਾਜ ਦੀਆਂ ਕੋਈ ਵੀ ਛੋਟਾਂ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸਦਾ ਨੈਕਰ ਸਿਵਲ ਸਰਵੈਂਟ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਕ੍ਰਾਊਨ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੰਸਦ ਦੇ ਐਕਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬੰਨ੍ਹਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਇਹ ਬੇਸ਼ਕ, ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਅਥਾਰਟੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਉਦੇਸ਼, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਜਨਤਕ ਉਦੇਸ਼ ਹਨ, ਪਰ ਇਹ ਇੱਕ ਸਰਕਾਰੀ ਵਿਭਾਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸੂਬੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।"

ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਦਲੀਲ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਵੀ ਹਨ।

ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕੇਸ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਹਨ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। *ਮਾਂਟਰੀਅਲ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵ ਕੇਸ* (2), ਕ੍ਰਾਊਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀ ਖਰੀਦ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ ਅਤੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿੱਚ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ "ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ" ਅਤੇ *ਕਿਊਬਿਕ ਲਿਕਰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਕੇਸ* (3), ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨ ਖੁਦ ਤਾਜ ਸੀ ਜੋ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਾਰੇ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ; *ਕੈਨੇਡੀਅਨ ਬ੍ਰੈਡਕਾਸਟਿੰਗ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ* (4), *ਬੈਂਕ ਟੂਰ ਹੈਂਡਲ ਬਨਾਮ ਹੰਗਰੀ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕ* (13) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹੀ ਸਥਿਤੀ ਦਿਖਾਈ ਦੇਵੇਗੀ, ਵੀ ਵੱਖਰਾ ਜਾਪਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪੰਨਾ 989 'ਤੇ ਨਿਗਰਾਨ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਵਪਾਰ ਬੋਰਡ ਜਾਂ ਖਜ਼ਾਨਾ ਬੋਰਡ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਧੀਨ ਦੁਸ਼ਮਣ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਨਾ ਆਧੁਨਿਕ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦਾ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਿੱਸਾ ਸੀ ਜੋ ਯੁੱਧ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਮੁਕੱਦਮਾ ਚਲਾਉਣ ਅਤੇ ਸ਼ਾਂਤੀ ਅਤੇ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦੀਆਂ ਸੰਧੀਆਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਦੁਸ਼ਮਣੀ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ 'ਤੇ ਹੋਰ ਰਾਜ, ਜੋ ਕਿ ਫੰਕਸ਼ਨ ਪਹਿਲਾਂ ਤਾਜ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਸਨ। *ਹੈਲੀਫੈਕਸ ਹਾਰਬਰ ਕਮਿਸ਼ਨਰਾਂ* (5), ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਵੀ ਵੱਖਰਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ, ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸਵਾਲ ਕੁਝ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਵਿਚ ਕੁਝ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਨੂੰ, ਜੋ ਇਕੱਲਿਆਂ ਵਿਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਸ਼੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਲਈ ਸਹਾਇਤਾ ਵਜੋਂ ਕੁਝ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਮੈਨੂੰ ਨਹੀਂ ਲਗਦਾ ਕਿ ਉਹ ਹੱਥ ਵਿਚਲੇ ਕੇਸ 'ਤੇ ਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਸਮੇਂ ਸਲਾਹ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਮੈਂ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਸ ਅਰਥ ਵਿਚ ਰਾਜ ਦਾ ਵਿਭਾਗ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਇਸਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਆਮਦਨ ਰਾਜ ਦੀ ਆਮਦਨ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ ਛੇਟ ਹੈ।

ਸ਼੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਦੀ ਦਲੀਲ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਹਰੇਕ ਨਿਗਮ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਲਈ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਤੋਂ ਛੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਜੋਂ ਰਾਜ ਦਾ ਏਜੰਟ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ, ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ, ਨਿਸ਼ਚਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਏਜੰਟ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਛੇਟ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨਿੱਜੀ ਸ਼ੇਅਰ ਧਾਰਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਾਰਕ ਸਾਰਾ ਅੰਤਰ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਵਿਵਾਦ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਵਿੱਚ

ਅਸਮਰੱਥ ਹਾਂ। ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਪੂਜੀ ਦਾ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਵੀ ਇੱਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਾਲਾ ਹੱਥ ਹੈ, ਇਸ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਫਿਰ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਦੂਜੀਆਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ੇਅਰ ਅਲਾਟ ਕਰਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਰੋਕ ਨਹੀਂ। ਹੁਣ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਨੁਕਤਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਵਿਭਾਗੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਠਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਰਿੱਟ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ। ਇਹ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਇਕਸਾਰ ਨਜ਼ਰੀਆ ਜਾਪਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਦੂਜੇ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਕੀ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਟੈਕਸਯੋਗ ਇਕਾਈ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦਾ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨਾ ਤਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ। ਬਾਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਪੱਕਾ ਜਾਂ ਹਿੰਦੂ ਅਣਵੰਡਿਆ ਪਰਿਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ. ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਕੇਸ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਕਿ ਇਹ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਨਕਲੀ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਜਿੱਠਿਆ ਗਿਆ ਹੈ; ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਲਟ ਅਨੁਪਾਤ ਦੀ ਆਲੋਚਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਗਲਤ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਬਨਾਮ ਬਾਰ ਕੇਂਸਲ, ਮਦਰਾਸ (14) ਦੀ ਵੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਆਲੋਚਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਬਾਰ ਕੇਂਸਲ ਨੂੰ, ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਕ ਦੇ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦਾ ਸੰਗਠਨ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਸਲੇਮ ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਅਰਬਨ ਬੈਂਕ (15), ਸ੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਲੋਚਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਬੰਬੇ ਬਨਾਮ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਮਿਲੂਮਰਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ (16), ਅਤੇ ਕਰੀਮਭੋਏ ਐਂਬਰਾ-ਹਿਮ ਬੈਰੋਨੇਸੀ ਟਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਬੰਬਈ (17) ਵਿਚਕਾਰ ਟਕਰਾਅ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਕੀਤਾ।, (ਦੇਵੇਂ ਨਿਰਣੇ, ਜੋ ਇਹ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਬਿਊਮੋਟ, ਸੀ.ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ), ਅਤੇ 1932 ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਲੀਚ, ਸੀ.ਜੇ. ਨੇ ਸੰਘਰਸ਼ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਸਿੱਖਿਆਦਾਇਕ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ:-

"ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਵਿੱਚ 'ਵਿਅਕਤੀਗਤ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਾਲ ਅਰਥ ਹੈ। ਆਕਸਫੋਰਡ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਹੈ: "ਪਦਾਰਥ ਜਾਂ ਤੱਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ; ਇੱਕ ਅਵਿਭਾਗੀ ਹਸਤੀ ਬਣਾਉਣਾ; ਅਵਿਭਾਜਨਯੋਗ। ਇਸ ਨੂੰ "ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਅਵਿਭਾਗੀ ਹਸਤੀ ਵਜੋਂ ਮੌਜੂਦ, ਸੰਖਿਆਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ, ਸਿੰਗਲ" ਵਜੋਂ ਵੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਸੰਸਥਾ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਹੈ - ਸਹਿਕਾਰੀ ਸਭਾਵਾਂ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਇੱਕ ਸਹਿਕਾਰੀ ਸੋਸਾਇਟੀ ਉਸੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਸੰਸਥਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਸਥਾਈ ਉਤਰਾਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਮੈਂ ਸਮਝਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਵਾਜਬ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸ਼ਬਦ 'ਵਿਅਕਤੀਗਤ' ਅਤੇ ਬਹੁਵਚਨ 'ਵਿਅਕਤੀ' ਦਾ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅੰਤਰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ 'ਵਿਅਕਤੀਗਤ' ਸ਼ਬਦ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਨੂੰ ਗਲੇ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਸਾਰੇ ਇੱਕ 'ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦਾ ਸੰਗਠਨ' ਹੈ।"

ਬੇੜਾ ਨੀਚੇ ਫਿਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ-

"ਵਿਅਕਤੀਗਤ' ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਸਿਰਫ 'ਵਿਅਕਤੀ' ਦਾ ਅਰਥ ਦੇਣਾ, ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਅਣਦੇਖੀ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਅਰਥ ਨੂੰ ਲੁੱਟਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ ਕਿ ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਹਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।"

ਮੇਰਾ ਧਿਆਨ ਸਰ ਕਰੀਮਭੋਏ ਇਬਰਾਹਿਮ ਬੈਰੋਨੇਟਸੀ ਟਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਬੰਬਈ (18) ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਵੱਲ ਵੀ ਖਿੱਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਬੰਬੇ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਸਵਾਲ, ਕੀ ਟਰੱਸਟ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਸੀ, ਨੂੰ ਪ੍ਰੀਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਚਰਚਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਬੋਰਡ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਨੁਕਤਾ ਵੱਖਰਾ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਗਠਿਤ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਇੱਕ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਹੈ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਬੋਰਡ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸ੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਨੇ ਪੰਜਾਬ ਪ੍ਰਾਂਤ ਬਨਾਮ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਫੈਡਰੇਸ਼ਨ (20) ਵਿੱਚ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਫੈਡਰਲ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 1939 ਦੀ ਸੇਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਮਦਨ-ਟੈਕਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ 'ਵਿਅਕਤੀਗਤ' ਸ਼ਬਦ ਐਕਟ ਦਾ ਅਰਥ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਕੁਦਰਤੀ ਵਿਅਕਤੀ, ਭਾਵ, ਇੱਕ ਮਨੁੱਖ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਹਿਲਾਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬੰਬਈ ਅਤੇ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਮੁਨੀਰ, ਸੀ.ਜੇ., ਜਿਸ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ 1939 ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਧ ਨੂੰ ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੀ। ਉਸ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਗੱਲ ਸੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਨਕਲੀ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਅਕਤੀ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਸਮੂਹ ਹੈ ਜਾਂ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਸੇਲ, ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸ੍ਰੀ ਅਵਸਥੀ ਨੇ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਪੰਜਾਬ ਪ੍ਰਾਂਤ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਮੁਕੱਦਮਾ ਸਥਾਪਤ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਪੰਜਾਬ ਜਾਂ ਪੱਛਮੀ ਪਾਕਿਸਤਾਨ ਦਾ ਸੂਬਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਆਮਦਨ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਾ ਤਾਂ "ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦਾ ਸੰਗਠਨ" ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਇਹ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸੀ ਕਿ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਚਰਚਾ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਨਿਕਲਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਕੇਸ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਸਾਡੇ ਲਈ ਕੋਈ ਸਿੱਧਾ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸ੍ਰੀ ਅਵਸਥੀ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦੀ ਸੁੱਧਤਾ 'ਤੇ ਵੀ ਸਵਾਲ ਉਠਾਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਫੈਸਲਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਇਹ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਲਈ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੇਰਾ ਧਿਆਨ ਇਸ ਗੱਲ ਵੱਲ ਵੀ ਖਿੱਚਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਦਰਾਸ ਹਾਈਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਬਾਰ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿਚ ਸਾਲ 1940-41 ਲਈ ਕੌਂਸਲ ਦੀ ਆਮਦਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਨਾਲ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਵੀ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਕੇਸ 1939 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਸੀ।

ਸ੍ਰੀ ਅਵਸਥੀ ਨੇ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਬਨਾਮ ਲੈਕਮੀਦਾਸ ਦੇਵੀਦਾਸ (21), ਅਤੇ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਬੰਬਈ ਬਨਾਮ ਦਵਾਰਕਾਨਾਥ ਹਰੀਸ਼ਚੰਦਰ (22) 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਪਰ ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੋ ਫੈਸਲੇ ਕੋਈ ਸਿੱਧੀ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਬਾਰ ਕੌਂਸਲ, ਪਟਨਾ ਬਨਾਮ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਬਿਹਾਰ (23) 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਬਾਰ ਕੌਂਸਲ ਨੂੰ ਵੀ ਮੁਲਾਂਕਣਯੋਗ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਮੈਂ ਬਾਰ 'ਤੇ ਸੰਬੋਧਿਤ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਰੋਧੀ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਆਪਣਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੇਰਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਟੈਕਸਯੋਗ ਇਕਾਈ ਹੈ। ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ, ਹਿੰਦੂ ਅਣਵੰਡੇ ਪਰਿਵਾਰ, ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਫਰਮ ਦੇ ਭਾਈਵਾਲਾਂ ਜਾਂ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਹਰ ਫਰਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਦੀ ਕੁੱਲ ਆਮਦਨ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸਯੋਗ ਹੈ। ਭਾਸ਼ਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਘੇਰਾ ਬਣਾਉਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਿਵਾਏ ਜਿੱਥੇ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਹਰ ਇਕਾਈ ਦੀ ਆਮਦਨ ਚਾਰਜਿੰਗ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਪਦੀ ਹੈ। ਸ਼ਰਟਰ ਆਕਸਫੋਰਡ ਇੰਗਲਿਸ਼ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ, ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਇੱਕ ਇਕੱਲੀ ਵਸਤੂ ਜਾਂ ਚੀਜ਼, ਜਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਸਮੂਹ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਕਾਈ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ; ਇੱਕ ਕਲਾਸ, ਸਮੂਹ, ਜਾਂ ਸੰਖਿਆ ਦੇ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਮੈਂਬਰ; ਸੰਖਿਆਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ, ਸਿੰਗਲ; ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਅਵਿਭਾਗੀ ਹਸਤੀ ਵਜੋਂ ਮੌਜੂਦ; ਇਸਦੇ ਆਪਣੇ ਗੁਣਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦੂਜਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ। ਵੈਬਸਟਰ ਦੇ ਨਿਊ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਡਿਕਸ਼ਨਰੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ, ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਅਤੇ

ਵੱਖਰੀ ਹਸਤੀ ਵਜੋਂ ਮੌਜੂਦ; ਸਿੰਗਲ ਜਾਂ ਇਕਵਚਨ; ਖਾਸ;-ਆਮ ਅਤੇ ਸਰਵ ਵਿਆਪਕ: ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਦਾ ਵਿਰੋਧ; ਏਕਤਾ, ਸੰਗਠਿਤ ਚੀਜ਼ਾਂ, ਸੰਕਲਪਾਂ, ਜੈਵਿਕ ਜੀਵਾਂ, ਅਤੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਲੱਖਣਤਾ ਅਤੇ ਗੁੰਝਲਤਾ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ। ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਅਰਥਾਂ ਦੀ ਚੌੜਾਈ ਅਤੇ ਸੰਕੁਚਿਤ ਸ਼ੇਡ ਦੇਵੇਂ ਹਨ, ਸੰਦਰਭ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਵੇਖਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਕੁਦਰਤੀ ਮਨੁੱਖਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਰੱਖਣਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਸਦਾ ਵਿਸ਼ਾਲ ਘੇਰਾ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਉਪਾਵਾਂ ਦਾ ਲੰਮੀ ਸੀਮਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਚੰਗੀ ਸਮਾਜਿਕ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਕਲਿਆਣਕਾਰੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮਾਲੀਆ ਇਸਦੀ ਹੋਂਦ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਜਮਹੂਰੀ ਸਥਾਪਨਾ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਬੋਝ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮੁਲਾਂਕਣਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨਤਾ ਅਤੇ ਇਕਸਾਰਤਾ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪਸੰਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਾਡੇ ਗਣਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਹ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹੈ। ਟੈਕਸ-ਦਾਤਾ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਬਹੁਤ ਹੀ ਅਟੱਲ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸਮਾਜ ਦੇ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਮਾਲੀਏ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ-ਰਾਜ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਦੂਜਿਆਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸ਼ਬਦ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਸ਼ਬਦ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ", ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, 'ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਮਤਲਬ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਸਿੱਖਿਅਕ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਅਰਥ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ।

ਸ੍ਰੀ ਅਵਸਥੀ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਇੱਕ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸਨੇ ਇੱਕ ਸੁਝਾਅ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਵੀ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ "ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ" ਸ਼ਬਦ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਮੈਂ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਸ਼ਬਦ ਨੂੰ ਵਧਾਏ ਬਿਨਾਂ ਇੱਕ "ਵਿਅਕਤੀਗਤ" ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਇੱਕ ਟੈਕਸਯੋਗ ਯੂਨਿਟ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਇਹ ਮੈਨੂੰ ਅਗਲੇ ਨੁਕਤੇ 'ਤੇ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, ਕੀ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਆਮਦਨ ਧਾਰਾ 4(3)(i) ਅਧੀਨ ਛੋਟ ਹੈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਧਾਰਮਿਕ ਜਾਂ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਟਰੱਸਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਧੀਨ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੰਪਤੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਆਮਦਨ। ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੇ ਜਾਣੇ-ਪਛਾਣੇ ਵਕੀਲ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 30 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ 'ਤੇ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਬਾਕੀ ਬਚੇ ਸ਼ੁੱਧ ਲਾਭ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੌਂਪੇ। ਇਹ ਉਦੇਸ਼, ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ *ਟ੍ਰਿਬਿਊਨ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀਜ਼* (24) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰੀਵੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਅਖਬਾਰ ਚਲਾਉਣਾ ਇੱਕ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਉਦੇਸ਼ ਵਜੋਂ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉਸਨੇ *ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਗਾਦੇਦੀਆ ਸਵਦੇਸ਼ੀ ਸਟੋਰ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਇਨਕਮ-ਟਾਰ, ਪੰਜਾਬ* (25) ਵਿੱਚ ਲਾਹੌਰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ *ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਬਨਾਮ ਰਾਧਾਸਵਾਮੀ ਸਤਿਸੰਗ ਸਭਾ* (26) ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਅਤੇ 18, ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਧਾਰਾ 30 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਪੜ੍ਹੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਜੋ ਸ਼ੁੱਧ ਲਾਭ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਸ੍ਰੀ ਅਵਸਥੀ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਛੋਟਾਂ ਟੈਕਸ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵਿਆਂ 'ਤੇ ਰਿੱਟ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ ਮਨੋਰੰਜਨ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਗਲਤ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਹਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਛੱਡਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ *ਸੀ.ਏ. ਅਬਰਾਹਿਮ ਬਨਾਮ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਅਫਸਰ* (27) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਲਈ ਆਮਦਨ ਕਰ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 4(3) (i) ਦੇ ਤਹਿਤ ਛੋਟ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਿੰਨੀ ਰਕਮ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ

ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਸਾਰੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 4(3)(i)(c) ਦੇ ਚਿੰਤਨ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਧਾਰਮਿਕ ਜਾਂ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਟਰੱਸਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਧੀਨ ਰੱਖੀ ਜਾਇਦਾਦ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਆਮਦਨ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਪੂੰਜੀ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਲਾਭਅੰਸ਼ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਛੋਟ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ *ਹਿਊਗਜ਼ ਸੈਟਲਮੈਂਟ, ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਇਨਲੈਂਡ ਰੈਵੇਨਿਊ ਕਮਿਸ਼ਨਰ* (28), *ਰਾਜਾ ਪੀ.ਸੀ. ਲਾਲ ਚੌਧਰੀ ਬਨਾਮ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ* (29) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉੱਥੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨੇ ਕਿਸੇ ਜਾਇਦਾਦ 'ਤੇ ਕੋਈ ਟਰੱਸਟ ਜਾਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਬਣਾਈ ਸੀ, ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਸਰੋਤ ਤੋਂ ਉਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਆਮਦਨ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਸਿਰਫ ਚਾਰਜ ਬਣਾਇਆ ਸੀ, ਅਤੇ, ਇਸਲਈ, ਧਾਰਾ 4(3)(i) ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਰਕਮ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਮੂਰਤੀ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਰਕਮ ਅਲਾਟ ਕਰਨ ਦੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਇਕੱਠੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਆਮਦਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰਕਮ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਪਹਿਲੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਲਾਂਕਣਯੋਗ ਸੀ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਆਮਦਨ ਦਾ ਸਰੋਤ ਖੁਦ, ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਟਰੱਸਟ ਜਾਂ ਹੋਰ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੈਂ ਬਿਲਕੁਲ ਯਕੀਨੀ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਕੇਸ ਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਕੇਸ 'ਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਿਚਾਰ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਗਣਪਤਰਾਏ ਸਾਗਰਮਲ (ਟਰੱਸਟੀਜ਼) *ਚੈਰਿਟੀ ਫੰਡ ਬਨਾਮ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ* (30) 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿੱਥੇ ਕਲਕੱਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਆਮਦਨ ਕਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4(3)(i), ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਾਫ਼ੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿ ਜਾਇਦਾਦ ਤੋਂ ਆਮਦਨ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਜਾਂ ਧਾਰਮਿਕ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਸੰਪੱਤੀ ਖੁਦ ਕਿਸੇ ਟਰੱਸਟ ਜਾਂ ਧਾਰਮਿਕ ਜਾਂ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੋਰ ਸਮਾਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਕੇਸ *ਰਾਜਾ ਪੀ.ਸੀ.ਲਾਲ ਵਰਗਾ* ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉੱਠ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਸਦਾ ਅਨੁਪਾਤ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਕੇਸ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਾਗੂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। *ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਐਮ.ਪੀ. ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਸ ਵਿਆਸ ਅਤੇ ਧੋਤੀਵਾਲਾ* (31), ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਿਸੇ ਧਾਰਮਿਕ ਜਾਂ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਸਦੀ ਸਾਰੀ ਆਮਦਨ ਧਾਰਾ 4(3)(i) ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅੰਦਰ ਆਉਂਦੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ੁੱਧ ਲਾਭ ਦੇ ਬਾਕੀ ਬਚੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਹੈ, ਮੇਰੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੂੰ ਇਨਕਮ-ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਰਿੱਟ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਬੁਲਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਦੇਖੋ ਦਿ *ਪੰਜਾਬ ਫੂਲਨ ਟੈਕਸਟਾਈਲ ਮਿੱਲ, ਛੇਹਰਟਾ ਬਨਾਮ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਥਾਰਟੀ ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ, ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ* (32), *ਮੈਸਰਜ਼ ਜੀਵਨ ਸਿੰਘ ਐਂਡ ਸੰਨਜ਼ ਬਨਾਮ ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰ ਅਫਸਰ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਜਲੰਧਰ* (33), ਅਤੇ *ਮੈਸਰਸ ਨਿਊ ਮਾਡਲ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ, ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰਬਰ 1542 ਆਫ 1961 ਨੇ 14 ਫਰਵਰੀ, 1963 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ*। ਇੱਕ ਕਲਿਆਣਕਾਰੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਆਧੁਨਿਕ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੇ ਕੁਝ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਪੈਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਉਗਰਾਹੀ ਵਿੱਚ ਆਮ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇਸ ਕਾਰਕ ਨੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਦੀ ਲੋੜ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਉਸ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ ਬਾਈ-ਪਾਸ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਲਈ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਸਧਾਰਨ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਬੁਲਾਉਣ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਲਈ ਇਸ ਲਈ, ਮੇਰੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਵਿਧਾਨਿਕ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ ਸਕੀਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਜਾਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੈਂ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕੋਈ ਵਿਚਾਰੀ ਰਾਏ ਨਹੀਂ ਜਾਹਰ ਕਰਦਾ ਹਾਂ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮੈਨੂੰ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਸਥਿਰਤਾ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਅਵਸਥੀ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਛੋਟ ਲਈ ਕੇਸ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ

'ਤੇ ਜੁੰਮੇਵਾਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਕਸਾਂ ਤੋਂ ਛੋਟਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਟੈਕਸ-ਦਾਤਾ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਦਾਰਤਾ ਨਾਲ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਉਹ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਤੇ ਟੈਕਸਦਾਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਖ਼ਤ ਨਿਰਮਾਣ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਸ੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਛੋਟ ਦੀ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਰਿਕਾਰਡ ਦੇ ਚਿਹਰੇ 'ਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਹਰੇਕ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਸ੍ਰੀ ਸੀਕਰੀ ਨੇ ਅੱਧੇ ਦਿਲ ਨਾਲ ਇੱਕ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਥਾਨਕ ਅਥਾਰਟੀ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ।

ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਲਾਗਤ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ, ਜੇ.-ਮੈਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

ਮੇਹਰ ਸਿੰਘ, ਜੇ.

ਬੀ.ਆਰ.ਟੀ.

- (1) (1955)2 S.C.R. 225
- (2) (1947) 1 D.L.R. 161
- (3) (1924) 4 D.L.R. 901
- (4) (1941) 2 D.L.R. 551
- (5) (1935) 1 D.L.R. 657
- (6) (1947) Canada Law Reports 345
- (7) A.I.R 1949 F.C 121
- (8) A.I.R 1957 Pat 10
- (9) A.I.R 1963 Cal. 116
- (10) A.I.R. 1961 S.C. 82
- (11) A.I.R 1962 A.P. 323
- (12) (1949) 2 A.E.L.R 327
- (13) (1954) 1 A.I.R 969
- (14) (1943 11 I.T.R 1.
- (15) (1940) 8 I.T.R. 269.
- (16) I.L.R. 1939 Bom. 451-7 I.T.C. 369.
- (17) (1932) 5 I.T.C 484 A.I.R= 1932 Bom 108
- (18) A.I.R 1934 P.C 116
- (20) (1957)32 I.T.R 198
- (21) A.I.R. 1938 Bom. 41.
- (22) A.I.R. 1938 Bom. 353.
- (23) (1949) I.T.R. 452
- (24) 7 I.T.R 475
- (25) 12 I.T.R. 385.
- (26) 25 I.T.R. 472.
- (27) A.I.R. 1961 S.C. 609
- (28) 22 T.C. 281.
- (29) 31 I.T.H. 226.



(30) (1963) 47 I.T.R. 625

(31) A.I.R. 1959 S.C. 90.

(32) I.L.R. (1960) 1 Punj. 763 = (1960) P.L.R. 322.

(33) (1960) P.L.R 562

ਨੇਹਾ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ 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।