

ਕੇਐਸ ਟਿਵਾਣਾ ਅਤੇ ਐਮਐਮ ਪੁੰਡੀ ਜੇ.ਜੇ.

ਅੰਬਾਲਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ (ਪ੍ਰਾਇ.) ਲਿਮਿਟੇਡ, ਰੋਪੜ ਅਤੇ ਹੋਰ, -
ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, —ਜਵਾਬਦਾਤਾ।

ਸਿਵਲ, ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ. 1981 ਦਾ 1864 ਨੰ.

3 ਦਸੰਬਰ 1981

ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ (1924 ਦਾ IV) ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1981 ਦੇ ਐਕਟ ਨੰ. XIII ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ— ਧਾਰਾ 3 ਅਤੇ 4— ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950— ਧਾਰਾ 14, 19 ਅਤੇ 301 ਤੋਂ 304 ਅਤੇ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਸੂਚੀ II ਐਂਟਰੀਆਂ—56 ਅਤੇ Ta57x ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ-ਅਜਿਹੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਘਟਨਾ-ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੇ ਅਸਲ ਜਾਂ ਉਪਲਬਧ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ-ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਗਠਜੋੜ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ- ਕੀ ਇਸ ਦੇ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਾਲੇ ਚਰਿੱਤਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਟੈਕਸ- ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਦੂਜੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬੋਝ-ਆਰਟੀਕਲ 14- ਕੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ-ਟੈਕਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਨੂੰ ਵਰਗੀਕ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ-ਕੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪਰਾਧ ਹੈ- ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਵਸੂਲੀ-ਕੀ ਜ਼ਬਤ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ ਧਾਰਾ 19 ਅਤੇ 301 ਤੋਂ 304 ਤੱਕ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਟੈਕਸ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਬੋਝ ਪਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਮਾਪਦੰਡ ਹੈ ਤਾਂ ਜੇ ਰਾਜ ਨੂੰ ਆਮ ਖਰਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਇਹ ਆਰਟੀਫੈਡ ਅਤੇ ਪੂਲਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਅਤੇ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਲਾਗਤ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ 'ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜਾਂ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਟੈਕਸ ਨਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਸਰਲ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਨਾ ਅਤੇ ਅਰਥ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਕਿ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਅਤੇ ਸਮਰੱਥਾ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਅਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹੀਏ ਤਾਂ, ਉਪਲਬਧ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਰੋਸ਼ਨੀ, ਆਵਾਜਾਈ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸਹੂਲਤਾਂ, ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਰੁਕਣ ਦੀਆਂ ਥਾਵਾਂ, ਉਪਰੋਕਤ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸਟਾਫ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਪੀ.ਓ.ਈ.ਸੀ. ਆਦਿ ਵਰਗੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਰਾਜ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਪੀ.ਐਲ. ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖਰਚੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਮੁੜ ਅਦਾਇਗੀ ਵਜੋਂ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਟੈਕਸ ਦੀ ਘਟਨਾ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਨੈੱਟ ਵਰਕ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸਹੀ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ, ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਕਿਫਾਇਤੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਸਟੇਜ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕ ਦੀ ਅਸਲ ਵਰਤੋਂ ਲਈ. ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਆਪਰੇਟਰ

(ਪਰਾ 12)। ----

ਸ਼੍ਰੀ
ਟੀ.ਵੀ

ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ 1924 ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਟੈਕਸ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ 'ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ' ਲਈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 13 ਛੋਟਾਂ ਅਤੇ ਕਟੌਤੀਆਂ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ, ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸਾਂ ਦਾ ਪੂਰਾ ਜਾਂ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਤੋਂ . ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਛੋਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਸੰਤੁਸ਼ਟੀ ਲਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਛੋਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ। . ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇੱਕ ਇਨਬਿਲਟ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ ਪਰ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਹ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਪਿਛਲੀ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਾਜ ਉਸ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਉਪਲਬਧ ਕਰਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਉਪਾਅ ਵਜੋਂ ਟੈਕਸ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਵਿਅਕਤੀ ਜੇਕਰ ਉਸ ਕੋਲ ਨਹੀਂ ਹੈ 'ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪਿਛਲੀ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ; ਇਕਸਾਰਤਾ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਟੈਕਸਾਂ ਵੱਲ ਹੈ ਅਤੇ ਛੋਟ ਅਪਵਾਦ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਫ਼ੀ ਗਠਜੋੜ ਹੈ। (ਪਰਾ 13)।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਤਕਰੇ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਤੱਥਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਉਚਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜੇ ਤੱਕ, ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਸਕੀਮ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਹੋਵੇ, ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭੇਦਭਾਵ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਵੇ। ਅਦਾਲਤ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਿਆਂਇਕ ਸੰਜਮ ਵਰਤਦੀ ਹੈ 'ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਖ਼ਤ ਮਾਪਦੰਡ ਨਹੀਂ ਲਗਾਉਂਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਅਖਾੜਾ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਆਪਣੀ ਦੂਰ-ਦੁਰਾਡੇ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਪੱਖੀ ਦੋਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣੂ ਹੋਣ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਸਰਕਾਰ ਟੈਕਸ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਹ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਦੋ ਵਸਤੂਆਂ ਜੋ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ, ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਥਿਤ ਹਨ* ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਟੈਕਸ ਦੇ ਬੋਝ ਨੂੰ ਅਸਮਾਨਤਾ ਨਾਲ ਸਾਂਝਾ ਕਰੋ। ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਜ਼ ਲਈ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਰਾਇਆ ਟੈਕਸ ਬੋਝਾਂ ਦੀ ਪਲੇਸਮੈਂਟ ਲਈ ਤਰਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪੜਾਅ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਿਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਚਲਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਗਤੀ ਨੂੰ ਵੱਖਰਾ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ ਅਕਸਰ ਰਾਤ ਨੂੰ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲੋਂ ਫੁੱਟਪਾਥ ਢਾਂਚੇ 'ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। , ਇੱਕ ਨਿਯਮਤ ਗਤੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖੋ ਅਤੇ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸਾਂ ਵਾਂਗ ਅਕਸਰ ਰੁਕਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਵੱਲੋਂ ਹੋਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਬੱਸ ਸਟੈਂਡਾਂ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਰਾਹਗੀਰਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਸੁਚਾਰੂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਰਾਜ ਕਰੋ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਰਾਏ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਲਗਾਉਣ, ਜਾਇਦਾਦ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇਣ, ਟੈਕਸ ਦੀਆਂ ਜਾਇਦਾਦਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ

Ambala Bus Syndicate (Pvt.) Ltd., Ropar and another v. State of Punjab and 'another (M. M. Punchhi, J.)

ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਅਧੀਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਢੰਗਾਂ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਲਈ ਸੁਤੰਤਰ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਵਿਤਕਰੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹਮਲੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ, ਲੈਣ-ਦੇਣ, ਕਿੱਤਿਆਂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਰਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਅਤੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਵੱਖਰੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਹਨ।

(ਪਾਰਾ 15 ਅਤੇ 16)।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ 25 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧੂ ਫਲੀਟ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਸਿਰਫ਼ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਨਿਹਿਤ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਫਸੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਟੁੱਟਣ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸਹਾਇਤਾ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਵਾਧੂ ਫਲੀਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵਡੇਰੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਲਈ ਖੜ੍ਹੇ ਰਹਿਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੋੜਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵਾਧੂ ਬੋਝ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪੁੰਜੀਸ਼ਨਾਂ ਲਈ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਵਜੋਂ ਚੱਲਣ ਲਈ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਦੀ ਵੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵੀ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕਾਂ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਛੋਟਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਿਛਲੀ ਤਿਮਾਹੀ ਲਈ ਵਰਤਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਛੋਟ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਮੰਗੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਿਤਕਰੇ ਦੀ ਝਲਕ ਵੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਰਾਜ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਨੂੰ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਗੀਕ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। - (ਪਾਰਾ 17)।

ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਸੰਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਈ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਨਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਵਧਣ ਨਾਲ। ਗਲਤ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਕਾਰਨ ਜਾਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਫਲੀਟ ਰੱਖਣ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਖਰਚੇ ਵੱਧ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਰਾਜ ਨੇ ਯਾਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮੁਨਾਫੇ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਹਨ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਢੇਰ ਦਾ ਵਪਾਰ ਵਧੇ ਹੋਏ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਕੁਝ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰ ਵਧੇ ਹੋਏ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ। ਜ਼ਬਤ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ। (ਪਾਰਾ 18)।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਅਤੇ 227 ਦੇ ਅਧੀਨ ਪਟੀਸ਼ਨ ਜਿਸ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕੇਸ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ: -

(a) ਸਰਟੀਓਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਜਾਂ ਸੋਧ ਐਕਟ ਹੋ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਹੋਰ ਸਥਿਰ ਰਿੱਟ। 13 ਦਾ 1981 ਅਨਾ

ਇਸ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਅਤਿ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ ;

(b) ਹੁਕਮਨਾਮੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਆਪਣੀ ਡਿਊਟੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਤੋਂ ਵਧੇ ਹੋਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ;

(c) ਟੈਕਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਜੋ ਕਿ ਭੁਮੀ ਮਾਲੀਆ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ ਨੋਟਿਸ ਆਫ ਮੋਸ਼ਨ ਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਸੇਵਾ ;

(d) P1 ਤੋਂ P, 12 ਦੀਆਂ ਮੂਲ/ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਾਪੀਆਂ ਦਾਇਰ ਕਰਨਾ ;

(e) ਸੋਧ ਐਕਟ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰਕਮ ਦੀ ਵਸੂਲੀ, - ਅਨੁਸੂਚੀ 'ਪੀ.

12' ਇਸ ਹੋਬਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਹੋਣ ਤੱਕ ਰੋਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ; ਅਤੇ

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸਦਾਨਾ ਰਾਮਾ ਚੌਧਰੀ ,

ਐਮ.ਜੇ.ਐਸ., ਸੇਠੀ, ਵਧੀਕ ਏ.ਜੀ., ਪੰਜਾਬ, ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ।

ਨਿਰਣਾ

ਐਮ ਐਮ ਪੁੰਛੀ, ਜੇ.

1. ਕੀ ਸੜਕ ਦਾ ਅਸਲ ਜਾਂ ਉਪਲਬਧ ਉਪਭੋਗਤਾ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਉਸ ਲਈ, ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1924 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਕਟ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਧਾਰਾ 226 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਵਾਲ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ.

2. ਧਾਰਾ 3 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਚਾਰਜਿੰਗ ਸੈਕਸ਼ਨ ਹੈ। ਇਹ ਹੁਣ ਤੱਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਦਰਾਂ 'ਤੇ 1 ਅਪ੍ਰੈਲ ਦੇ ਦਿਨ, ਜੁਲਾਈ ਦੇ 1 ਵੇਂ ਦਿਨ, ਅਕਤੂਬਰ ਦੇ 1 ਵੇਂ ਦਿਨ ਅਤੇ ਜਨਵਰੀ ਦੇ 1 ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦਾਂ ਲਈ ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਬਰਾਬਰ ਕਿਸ਼ਤਾਂ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀ ਵਾਹਨ, 20,000 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਸਿੱਧੇ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੁਆਰਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਟੁੱਟੀ ਮਿਆਦ

ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਮਿਆਦ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ। ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਲਾਇਸੈਂਸ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ' ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ 'ਬਿਨਾਂ ਸਹੀ, ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਟੈਕਸ ਦੀ ਕੋਈ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ੁਰਮਾਨੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਸਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਨਿਯਮ ਇੱਕ ਅਨੁਸੂਚੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸਦੀ ਆਈਟਮ 5 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 'ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ਼ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਚਲਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ', ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੀ ਸਾਲਾਨਾ ਦਰ ਰੁਪਏ ਹੈ। 300 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ ਅਧਿਕਤਮ ਰੁ. 20,000 ਇਹ ਉਹ ਸਥਿਤੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ ਕਈ ਵਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵਧਾ ਕੇ। 20.000 ਤੋਂ ਰੁ. ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 1981 (1981 ਦਾ ਐਕਟ ਨੰ. 13) ਦੁਆਰਾ 35,000। ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਧਾਰਾ 3A ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ 'ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 1981 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕੇ। ਪੰਜਾਬ ਨੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਸ਼ਿਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ ਕੀਤੀ ਹੈ। 300 ਤੋਂ ਰੁ. 500 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ ਅਧਿਕਤਮ ਰੁਪਏ ਦੇ ਅਧੀਨ। 35,000

Ambala Bus Syndicate (Pvt.) Ltd., Ropar and another v. State of Punjab and 'another (M. M. Punchhi, J.)

ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ 1 ਅਕਤੂਬਰ, 1980 ਤੋਂ ਪਿਛਲਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲ ਬਣਾਇਆ। ਇਹ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 1981 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਨੰ. 13 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਕਬਿਤ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 1 ਅਕਤੂਬਰ ਦੇ ਦਿਨ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਲਈ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। , 1980. 1 ਅਕਤੂਬਰ, 1980 ਦੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ, ਨਵੇਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੈਕਸ਼ਨ 3A ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਧਿਕ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਪੂਰਵ-ਅਨੁਭਵ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਹੈ। ਟੈਕਸ ਦੇ ਵਾਧੇ ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

3. ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰਡ ਕੰਪਨੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ/ਸ਼ੇਅਰਹੋਲਡਰ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹਨ। ਇਹ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਈ ਲੱਖਾਂ ਰੁਪਏ ਦਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰੋਬਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ 72 ਪੜਾਅ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਦਾ ਫਲੀਟ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ. ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵਧਾ ਕੇ। 1965 ਵਿੱਚ 75 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ ਤੋਂ ਰੁ. 1980 ਵਿੱਚ 500 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ 'ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸੀਨ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਣ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ, ਰਾਜ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ।

ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਪਾਰ. ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਵਾਧੇ ਦੇ ਨਾਲ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਮਨਮਾਨੇ ਅਤੇ ਤਰਕਹੀਣ ਉਪਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਮੁਨਾਫਾ ਕਮਾਉਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਾਰੇ ਕਦਮ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਚੁੱਕੇ ਗਏ ਹਨ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਇਸ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟੈਕਸ ਧਾਰਾ 19 (1) (ਜੀ) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਸੁਭਾਅ ਵਿੱਚ ਸੀ।) ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਇੱਕ ਗੈਰਵਾਜ਼ਬ ਵਾਂਝੀ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵੀ ਅਫਸੋਸ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਬਿਆਨ, ਅਨੁਸੂਚੀ P. 5 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਥੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਸਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਕੈਰੀਅਰ, ਜੋ ਕਿ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਜਾਣੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਧ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬੋਝ ਸਾਂਝਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਤਕਰੇ ਲਈ ਇਕੱਲੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਰੁਪਏ ਦੀ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਦੇਣਦਾਰ ਸਨ। 1,000 ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਅਤੇ ਇਹ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਜਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਾਰ 15,225 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਹੈ। ਅਤੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦਾ ਭਾਰ ਸਿਰਫ 11,770 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਭਾਰ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੜਕ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇਹ 'ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਨੂੰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੂਟਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੀਮਤ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਦੌਰਿਆਂ ਲਈ, 'ਔਸਤ 208 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ, ਬੱਸ, ਪਰ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਕੋਈ ਪਾਬੰਦੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਈਲੇਜ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਜੇਕਰ ਆਈਆਓ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰਸ਼ੁਦਾ ਫਲੀਟ ਦੇ 25 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਨੂੰ ਇੱਕ ਰਿਜ਼ਰਵ ਫਲੀਟ ਵਜੋਂ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਨੁਸਾਰੀ ਲਾਭ ਦੇ ਵਧੇਰੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ। ਕਿਉਂਕਿ ਰਿਜ਼ਰਵ ਫਲੀਟ ਆਮ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਇਸ ਨੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਇੰਨਾ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਵਾਹਨ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ੇ ਦੇ ਤੱਥ 'ਤੇ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਜਾਂ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਡੀਜ਼ਲ, ਸਪੋਅਰ ਪਾਰਟਸ ਅਤੇ ਹੋਰ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਮਸ਼ੀਨਰੀ

ਆਦਿ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਵਿਸ਼ਵਵਿਆਪੀ ਵਰਤਾਰੇ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਦੀ ਵੱਧ ਰਹੀ ਤਨਖਾਹ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਵੀ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੀ ਲਾਗਤ ਕਈ ਗੁਣਾ ਵੱਧ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਮੌਜੂਦਾ ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ 1981-82 ਦਾ ਬਜਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਪੰਜਾਬ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਫਲੋਰ 'ਤੇ ਮੰਤਰੀ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਬਿਆਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਜਿੰਦਾ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਬੱਸ ਕਿਰਾਏ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਅੰਬਾਲਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ (ਪ੍ਰਾਇਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਡ ਰੋਪੜ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਡੀ. ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ 'ਇਕ ਹੋਰ
(ਐੱਮ. ਐੱਮ. ਪੁੰਡੀ, ਜੇ.)

43 ਫੀਸਦੀ ਤੱਕ ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚੇ ਲਈ ਕਾਫੀ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਓਪਰੇਸ਼ਨ ਕਿਲੋਮੀਟਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਆਮਦਨ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਸੀ। ਆਧਾਰ. ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਨੁਸੂਚੀ ਪੀ. 8 ਅਤੇ ਪੀ. 9 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਬਿਆਨਾਂ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਫਸੋਸ ਪ੍ਰਗਟਾਇਆ ਕਿ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਰਾਜ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀ ਕਿਰਾਏ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇਸ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਖੋਹ ਲਿਆ ਹੈ। ਟੈਕਸ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਸ ਕਦਮ ਨੂੰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਸੰਚਾਲਕਾਂ 'ਤੇ ਖੇਡਿਆ ਗਿਆ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਧੋਖਾ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ

ਇਹ ਨਾ ਤਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਪਰ ਟੈਕਸ ਸਰਲ ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਤੋਂ ਵੀ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਇੱਕ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਨੁਕਤਾ ਇਹ ਵੀ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜਾਂ ਨਿਯਮਤ ਨਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਇਹ ਵਪਾਰ, ਵਣਜ ਅਤੇ ਸੰਭੋਗ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 301 ਤੋਂ 304 ਦੁਆਰਾ ਗਾਰੰਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਦੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਇਸ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਉਕਤ ਐਕਟ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨਾ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਲੇਵੀਜ਼ ਨੇ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਗਾਈਆਂ ਹਨ ਜੋ 'ਜਨ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਰਾਜ ਦੇ ਖਜ਼ਾਨੇ ਨੂੰ ਭਰਨ ਲਈ ਹਨ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਨੂੰ ਗੈਰ-ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੋਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮਨਮਾਨੇ, ਅਣਗਿਣਤ ਅਤੇ ਬੇਕਾਬੂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇਣ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰੱਦ ਕਰਨਾ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰੁਪਏ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਲੇਵੀ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। 500 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ ਪ੍ਰਤੀ ਵਾਹਨ ਇਕਸਾਰ ਹੋਣਾ ਹੈ ਪਰ ਵਰਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਨਾ ਵਰਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 'ਤੇ ਵਿਤਕਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਾਜ਼ਬ, ਵਰਗੀਕਰਣ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਹੈ ਜੋ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਮਾਮੂਲੀ ਵਿਚਾਰਾਂ 'ਤੇ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਰੁਖ ਕੀਤਾ, ਜਦੋਂ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ -ਕਮ-ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਫਸਰ, ਰੂਪਨਗਰ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 2016 ਦੀ ਤੀਜੀ ਅਤੇ ਚੌਥੀ ਤਿਮਾਹੀ ਦੇ ਟੈਕਸ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਜ਼ਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਣ ਲਈ ਰਿਕਵਰੀ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ। 1980-81. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਾਜ ਨੂੰ ਨੋਟਿਸ ਆਫ ਮੋਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ।

4. ਮੋਸ਼ਨ ਦੇ ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਪੰਜਾਬ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇੱਕ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿਚਲੇ ਸਾਮੱਗਰੀ ਦੀਆਂ ਗੱਲਾਂ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ। ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਸਿਰਫ ਸੱਠ ਬੱਸਾਂ ਦਾ ਫਲੀਟ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਦੋ ਵਿਧਾਨਕ ਸਕੀਮਾਂ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹਨ

ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਤੱਕ ਸਰਕਾਰ ਯਾਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦਾ ਰਾਸ਼ਟਰੀਕਰਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਕਿ ਇਹ ਫੰਡਾਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਪਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਨੀਤੀ ਨੂੰ ਨਾ ਤਾਂ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਇਸ ਸੁਝਾਅ ਦਾ ਖੰਡਨ ਕੀਤਾ

ਕਿ ਟੈਕਸ ਦਾ ਮੌਜੂਦਾ ਉਪਾਅ ਨਿੱਜੀ ਯਾਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰੋਬਾਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਇਹ ਗਿਣਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਵਾਧੇ ਨਾਲ, ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਸੇਵਾਵਾਂ ਹੌਲੀ-ਹੌਲੀ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਫਲੀਟ ਦੇ ਵਿਸਥਾਰ ਅਤੇ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਮਾਈਲੇਜ ਦੁਆਰਾ ਉਚਿਤ ਮੁਨਾਫਾ ਕਮਾਉਂਦੀਆਂ ਰਹੀਆਂ। ਪਿਛਲੇ ਸਾਲ. ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ 'ਸੜਕ' ਅਤੇ ਉਜਰਤਾਂ 'ਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲਗਾਤਾਰ ਵਾਧਾ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇੱਕ ਕਾਰਕ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਬਜਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅੰਕੜੇ ਇਹ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਨ ਕਿ 1979 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਅਪਰੇਟਰਾਂ ਕੋਲ 1,561 ਬੱਸਾਂ ਸਨ ਅਤੇ ਹੁਣ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ 1,649 ਬੱਸਾਂ ਹਨ ਅਤੇ 208 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲਈ ਆਦਰਸ਼ ਹੈ। 17 ਮਈ, 1973 ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਯੋਜਨਾ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਰਾਜ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪੰਜਾਬ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ ਪ੍ਰਤੀ ਬੱਸ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਰੇਕ ਨਿੱਜੀ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਖਾਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਵਾਪਸੀ ਦੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਅਲਾਟ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਲਈ ਮੁਕਾਬਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਇਕੱਲੇ ਖਾਸ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਵਾਲੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਲਈ ਨਿਯਮਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਾਇਮ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਕੋਈ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੁਆਰਾ, ਨਾ ਤਾਂ ਵਪਾਰ ਦਾ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਸੀ। ਬੱਸ ਕਿਰਾਇਆਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਅਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਲਗਭਗ 2000 ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ ਹੋਣ ਲੱਗੀ ਹੈ। ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ 3 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ 3,43,490 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਮਾਈਲੇਜ ਦੇ ਨਾਲ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਲਗਭਗ ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ ਹੋਣੀ ਸੀ। 10.93 ਕਰੋੜ ਸਾਲਾਨਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਲਗਭਗ 75 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧੂ ਮੁਨਾਫਾ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। 300 ਤੋਂ ਰੁ. 1 ਅਕਤੂਬਰ, 1980 ਤੋਂ ਪਿਛਲਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ 500 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ' ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਅਜੇ ਵੀ ਕਾਫ਼ੀ ਮੁਨਾਫਾ ਬਚਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਰਾਜ ਦੀ ਉਪਰੋਕਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਚ ਕੋਲ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਖਲ ਕਰਨ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟੈਕਸ ਆਮਦਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜਾਂ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਟੈਕਸ। . ਫਿਲਹਾਲ ਇਸ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਬਾਕੀ ਬੇਨਤੀਆਂ ਇਹ ਸਨ ਕਿ ਟੈਕਸ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਸਮਾਨ ਰੂਪ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਸੀ।

Ambala Bus Syndicate (Pvt.) Ltd., Ropar and another v. State of
Punjab and 'another (M. M. Punchhi, J.) 1

ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ 'ਤੇ ਖਰਚੇ ਦੀ ਵੱਧ ਰਹੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਰਾਜ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਦਾਰਿਆਂ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਆਪਰੇਟਰ ਦੁਆਰਾ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਵੱਡੇ ਮੁਨਾਫੇ ਦੇ ਅੰਤਰ ਤੋਂ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬੱਸ ਕਿਰਾਏ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਾਜ ਨੇ 'ਇਹ ਵੀ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਟੈਕਸ ਨਾ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 19 (1) (ਜੀ) ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

5. ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ 1981 ਦੀ ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ ਅਰਜ਼ੀ ਨੰ. 1713 ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਦੀ ਸਾਡੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਮੰਗਣ ਵਾਲੀ ਨਕਲ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਵਾਧੂ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਮੁੱਖ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦੇ ਸਮੇਂ ਉਠਾਉਣ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਅਸੀਂ ਸਮਝਿਆ ਕਿ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਅਸਲ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਰੱਖਣਾ ਠੀਕ ਹੈ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨਕਲ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ, ਅਜਿਹਾ ਨਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਇਹ ਤੱਥ ਖੋਜਣ ਦੀ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਿਕਲੇ, ਇੱਕ ਕੋਰਸ ਜੋ ਅਸੀਂ ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਉਣਾ ਨਹੀਂ ਚਾਹਾਂਗੇ।

6. ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਡਾ. ਚਿਟਲੀ ਨੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪੰਜ ਨੁਕਤੇ ਉਠਾਏ: -

- (1) ਕਿ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਸੂਚੀ II ਦੇ ਟਿਨਟਰੀ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਟੈਕਸ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦਾ ਸੜਕ ਦੀ ਅਸਲ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਗਠਜੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਇਹ ਉਪਾਅ ਨਾ ਤਾਂ ਨਿਯੰਤ੍ਰਕ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ - ਸਜ਼ਾਯੋਗ ਸੀ।
- (2) ਜੇਕਰ ਇਹ ਲਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਗਠਜੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਟੈਕਸ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਟੇਜਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸਾਂ ਦਾ ਬੋਝ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਕ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੀ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਟੁੱਟਣ ਅਤੇ ਅੱਥਰੂਆਂ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਦੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਸਨ। ਵੀ ਜ਼ਿਮਿੰਦਾਰ।
- (3) ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹਰ ਸੀਟ ਰੁਪਏ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। 600 ਰੁਪਏ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅਧੀਨ। 35,000 ਪ੍ਰਤੀ ਬੱਸ ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ।
- (4) ਕਿ ਇਹ ਵਸੂਲੀ ਚਰਿੱਤਰ ਵਿੱਚ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14, 19, 301 ਤੋਂ 304 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਸੀ

ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਵੀ ਨਹੀਂ। ਰਾਜ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕੇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਹ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਸੰਚਾਲਕਾਂ ਦੀ ਕਥਿਤ ਆਮਦਨ ਦਾ 75 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਇਸ ਦੇ ਕੋਲ ਆਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਪੂੰਜੀ ਨੂੰ ਖਾਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ।

- (5) ਇਹ ਕਿ ਬੋਪਣਾ ਮਾੜਾ ਸੀ' ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀਆਂ ਨੂੰ ਭਜਾਉਣਾ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਬਣਾਉਣਾ ਸੀ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ 'ਸੱਤਾ' ਮੰਨੀ ਗਈ ਸੀ ਅਸੂਲ ਅਤੇ ਸਿਧਾਂਤਗੀਣ ਸੀ।

7. ਡਾ. ਚਿਟਲੀ ਨੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵੇਲੇ ਹੀ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਮਨੋਰਥਾਂ ਜਾਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨੀ ਨੰਬਰ 5 ਦੀ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗੰਭੀਰ ਨਹੀਂ ਸਨ। . ਉਹ ਸਿਰਫ ਪਹਿਲੇ ਚਾਰ ਅੰਕਾਂ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਰਿਹਾ।

8. ਬਿੰਦੂ ਨੰਬਰ 1 ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਡਾ. ਚਿਟਲੀ ਨੇ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਦੇ ਐਂਟਰੀਆਂ 56 ਅਤੇ 57 ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਵੱਲ ਸੰਕੇਤਕ ਸਨ। ਉਸਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਐਂਟਰੀ 56 ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੜਕ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੜਕ ਦੇ ਅਸਲ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਟੈਕਸ ਜਾਇਜ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 301 ਤੋਂ 304 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਭਾਰਤ ਦੇ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ, ਵਣਜ ਅਤੇ ਸੰਭੋਗ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਗਾਰੰਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਸਮਾਨਤਾ 'ਤੇ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੀ, ਰਾਜ ਕੋਲ ਅਸੀਮਤ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਉਸ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਟੈਕਸਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਸੀਮਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਿਯਮਤ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਪਰ ਉਹ ਵੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਉਹ ਵੀ. ਉਪਭੋਗਤਾ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਟੈਕਸ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਤਤਕਾਲ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਨਿਯਮਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ roJad 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਬਿਨਾਂ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਜਾਂ ਮਾਲਕੀ ਲਈ ਟੈਕਸ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਿਹਾ ਕਿ 'ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ' ਜਾਂ 'ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ' ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਸੜਕ ਦੇ ਅਸਲ ਉਪਭੋਗਤਾ 'ਤੇ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਨਾ ਕਿ ਸੜਕ ਦੀ ਉਪਲਬਧ ਵਰਤੋਂ 'ਤੇ।

9. ਇਹਨਾਂ ਦੋ ਇੰਦਰਾਜਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ:-

10. . ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਸੜਕ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲ-ਮਾਰਗਾਂ 'ਤੇ.

57. ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ, ਭਾਵੇਂ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ, ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੋਵੇ, ਸੂਚੀ III ਦੇ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਟਰਾਮਕਾਰ ਸਮੇਤ।"

ਅਣਿਆਬਾਰੀ ਟੀ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਅਸਾਮ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ , (1) ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਬਹੁਮਤ ਵਿਚਾਰ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਜੇ ਧਾਰਾ 304 ਦੇ ਤਹਿਤ ਕੋਈ ਰਾਜ ਐਕਟ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਇਸ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਓ ਕਿ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਵਾਜਬ ਹਨ ਅਤੇ ਜਨਹਿਤ ਵਿੱਚ APd ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਇਸ ਤੱਥ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਬੰਧਿਤ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਚਰਿੱਤਰ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਹਨ। ਇਹ ਉਹ ਕੇਸ ਸੀ ਜੋ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ 56 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਰਾਜ ਐਕਟ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਜਾਪਦਾ ਸੀ।

Ambala Bus Syndicate (Pvt.) Ltd., Ropar and another v. State of Punjab and 'another (M. M. Punchhi, J.)

ਇਸ ਤੋਂ ਬੋਝੀ ਦੇਰ ਬਾਅਦ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਰਾਜਸਥਾਨ) ਲਿਮਿਟਿਡ, ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, (2) ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਹਬਰੀ ਟੀ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਿਡ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਬਹੁਮਤ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਕਿ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਮਾਪ ਜਾਂ ਵਪਾਰਕ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ com ਪੈਨਸਟਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਉਪਾਅ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 301 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੀਆਂ ਗਈਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਚਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਉਪਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 304 (ਬੀ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਆਰਟੀਕਲ 304 ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਵਸਤੂਆਂ 'ਤੇ ਗੈਰ-ਵਿਤਕਰੇ ਭਰੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਉਸ ਰਾਜ ਦੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਉਸ ਰਾਜ ਦੇ ਅੰਦਰ ਵਪਾਰ, ਵਣਜ ਜਾਂ ਸੰਭੋਗ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋਵੇ। ਵਾਜਬ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਵਰਗ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਗਤੀ ਜਾਂ ਅੰਤਰ-ਪ੍ਰਬੰਧ ਸਿਰਫ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਰਾਜਸਥਾਨ) ਲਿਮਿਟਿਡ, ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਟੈਕਸਾਂ ਨੂੰ 'ਉਪਰੋਕਤ ਲੇਖਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਮੰਨਿਆ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰਾਜ ਇਨ੍ਹਾਂ ਇਮਾਰਤਾਂ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਪਾਅ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

10. ਬੋਲਾਨੀ ਓਰੇਸ ਲਿਮਿਟਿਡ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ (3) ਵਿੱਚ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਰਾਜ ਟੈਕਸ ਮਾਪਦੰਡ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ: -

"ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ. ਰੋਡ ਬਣਾਉਣ, ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਲਈ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਲੀਆ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਉਪਾਅ ਹੈ। ਐਂਟਰੀ 57, ਸੂਚੀ II ਦੇ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵੈਧਤਾ

- (1) ਏਆਈਆਰ 1961 ਐਸਸੀ 232.
- (2) ਏਆਈਆਰ 1962 ਐਸਸੀ 1406
- (3) ਏਆਈਆਰ 1955 ਐਸਸੀ 17.

ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 301 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦਾ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ ਵਰਤੋਂ ਨਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਸੜਕਾਂ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਹ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

11. ਜੀ.ਕੇ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਆਦਿ ਵਿੱਚ, (4), ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਕੀ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਰਾਜ ਮਾਪਦੰਡ ਇੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਟੈਕਸ ਸੀ, ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ: -

"ਸਖਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹੀਏ ਤਾਂ, ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਟੈਕਸ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਅਤੇ ਸੀਮਾ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ, ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ, ਇੱਕ ਮਾਈਲੇਜ ਜਾਂ ਟਨ-ਮਾਇਲੇਜ, ਚਾਰਜ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕਮਾਈ ਮੁਰੰਮਤ, ਦੇਖਭਾਲ ਲਈ ਸਮਰਪਿਤ ਹੈ।, ਮੁੱਖ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਘਟਾਓ ਅਤੇ ਵਸੂਲੀ ਦੀ ਉਗਰਾਹੀ ਵਿੱਚ ਅੰਦੋਲਨ ਨਾਲ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸਮੀਕਰਨ 'ਵਾਜਬ ਮੁਆਵਜ਼ਾ' ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਹੈ ਪਰ ਅਸਪਸ਼ਟ ਹੈ। ਵਾਜਬਤਾ ਦਾ ਮਾਪਦੰਡ ਸਿਰਫ ਉਸ ਗੰਭੀਰਤਾ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਟ੍ਰੈਫਿਕ 'ਤੇ ਸਹਿਣ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਿੱਚ ਫਾਲਤੂਤਾ ਦੇ ਅਜਿਹੇ ਸਬੂਤ ਜੋ ਆਮ ਵਿਚਾਰਾਂ ਤੋਂ ਆਉਂਦੇ ਹਨ. ਸੜਕ ਦੁਆਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਦੇ

ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜੋ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਆਰਥਿਕ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸੜਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਭੌਤਿਕ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰਾਜ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੋਂ ਪਰੇ ਹੈ। ਇਸ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਬਹੁਤ ਵੱਡੀਆਂ ਹਨ। ਪਰ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਭੌਤਿਕ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਲਈ ਮਿਹਨਤਾਨੇ ਦੇ ਰਾਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਅਸਲ ਅੰਤਰ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਏ. ਰਾਜ ਦੇ ਆਮ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਬੋਝ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ, ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਵਰਤੋਂ ਲਈ, ਵਿਚਾਰਨਯੋਗ ਚੌੜਾਈ, ਕਠੋਰਤਾ ਅਤੇ ਟਿਕਾਊਤਾ ਵਾਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ,

ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਪੈਸਾ ਖਰਚ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਰ, ਕਿਉਂਕਿ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਮੋਟਰਾਂ ਦੇ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ, ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਤੇ ਸਿੱਧੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਖੜੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਲਈ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਤੋਂ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਤੇ ਸਿੱਧਾ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਗੈਰਵਾਜ਼ਬ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦਾ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਲਈ ਬੁਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ.

(4j)MR~1975 S.CT583, '~

Ambala Bus Syndicate (Pvt.) Ltd., Ropar and another v. State of Punjab and another (M. M. Punchhi, J.)

ਰਾਜ ਦੇ ਟੈਕਸ-ਦਾਤਿਆਂ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਾਧਾਰਨ ਯੋਗਦਾਨ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ। ਜੇਕਰ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸੜਕ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਉਚਿਤ ਯੋਗਦਾਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਨਹੀਂ, ਪਰ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਵਣਜ 'ਤੇ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਕੋਈ ਚਾਰਜ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਵਪਾਰ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ 'ਤੇ ਪਾਬੰਦੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਵਣਜ ਜਾਂ ਸੰਭੋਗ, ਵੇਖੋ *ਫਰੇਟ-ਲਾਈਨਜ਼ ਐਂਡ ਕੰਸਟ੍ਰਕਸ਼ਨ ਹੋਲਡਿੰਗ ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਆਫ ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼* (5) ”

12. ਬੋਲਾਨੀ ਓਰੇਸ ਲਿਮਿਟਡ ਦਾ ਕੇਸ ਅਤੇ ਜੀ.ਕੇ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਦਾ ਕੇਸ ਅੱਗੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਡਾ. ਚਿਟਲੀ ਥਾਫ਼ ਦੀ ਦਲੀਲ ਲਈ ਸ਼ੀਟ-ਐਕਰ ਹਨ ਇਹ 'ਸੜਕ ਦਾ ਅਸਲ ਉਪਭੋਗਤਾ ਹੈ ਜੋ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇੱਕ ਉਪਾਅ ਵਜੋਂ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਹੈ। ਸੜਕ ਦੀ ਸ਼ਕਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਭੌਤਿਕ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਅਜਿਹੀ ਅਸਲ ਵਰਤੋਂ। ਉਠਾਈ ਗਈ ਦਲੀਲ ਸੱਚਮੁੱਚ ਆਕਰਸ਼ਕ ਹੈ। ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਦੇ-ਕਦਾਈਂ ਹੀ ਕੋਈ ਮੁਸ਼ਕਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਰ ਮੁਸ਼ਕਲ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਪਰਖਣ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਇਹ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਟੈਕਸਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਭੌਤਿਕ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਅਸਲ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਤੱਕ ਚਲਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਐਂਟਰੀ 57 ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਅਜਿਹਾ ਪੜ੍ਹ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਉੱਥੇ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬੋਲਾਨੀ ਓਰੇਸ ਲਿਮਿਟਡ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਮਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੇ ਗਏ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰੈਕਟਰ, ਡਮ ਪਰਸ ਅਤੇ ਰੋਕਰ ਸਨ। ਟ੍ਰੈਕਟਰ ਨਾ ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਬਿਹਾਰ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸਨ। ਡੰਪਰ ਅਤੇ ਰੋਕਰ ਭਾਵੇਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟਰ ਹੋਣ ਯੋਗ ਸਨ, ਬਿਹਾਰ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਟੈਕਸਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸਨ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਸਬੰਧਤ ਮਾਲਕ. ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਫਿਰ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਿਰਫ਼ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੋਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਉਹ ਵਾਹਨ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਤਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤੋਂ ਵੀ ਸਮਰਥਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਉਪਭੋਗਤਾ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਖਾਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕੋਈ ਵੀ ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਟੈਕਸ ਵਾਪਸੀਯੋਗ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੋਲਾਨੀ ਓਰੇਸ ਲਿਮਿਟਡ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਸੜਕ ਦੇ ਅਸਲ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨਾਲ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਜੀ.ਕੇ., ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸੜਕ ਦੇ 'ਅਸਲ ਉਪਭੋਗਤਾ' ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਸਪੈਲ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਉਸੇ ਸਾਹ ਵਿੱਚ ਧਾਰਨਾ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਵਾ ਕੀਤਾ। ਇੱਕ ਖਾਸ ਭੌਤਿਕ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਲਈ ਮਿਹਨਤਾਨੇ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਅੰਤਰ ਖਿੱਚ ਕੇ ਜਿਸਦੀ

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ (ਅਤੇ ਜੇ ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਕੁਇਡ ਪ੍ਰੋ-ਕੋ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਕਹਿ ਸਕਦੇ ਹਾਂ) 'ਅਤੇ ਆਮ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ। ਰਾਜ ਦਾ (ਕੁਇਡ ਪ੍ਰੋ ਕੁਆ ਦੇ ਸੁਭਾਅ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ)। ਇਸ ਤੋਂ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ ਟੈਕਸ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਬੋਝ ਪਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਮਾਪਦੰਡ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਰਾਜ ਨੂੰ ਉਸ ਆਮ ਖਰਚੇ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ ਜਿਸ ਵਿੱਚੋਂ ਉਹ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਇੱਕ ਮਾਪਦੰਡ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਜਾਂ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਟੈਕਸ ਨਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਦੀ ਕਮੀ ਕਰਨ ਵਾਲਾ। ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਕਿਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਨਾ ਅਤੇ ਅਰਥ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਅਤੇ ਸਮਰੱਥਾ ਲਈ ਲਗਾਇਆ ਅਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹੀਏ ਤਾਂ, ਉਪਲਬਧ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਰੋਸ਼ਨੀ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ, ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਰੁਕਣ ਦੀਆਂ ਥਾਵਾਂ, ਉਪਰੋਕਤ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਸਟਾਫ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਪੁਲਿਸ ਆਦਿ ਵਰਗੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਰਾਜ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਸਾਰੇ ਉਪਾਅ ਹਨ। ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖਰਚੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਇੰਦਰਾਜ਼ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਖਰਚੇ ਗਏ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਜੋਂ ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਲਈ ਗੁਜ਼ਾਰਾ M/s ਤੋਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਟੂਰਿਸਟ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (6)। ਇਸ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਕੱਢਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਵੇਗਾ:-

“ਐਂਟਰੀ 57 ਬਾਰੇ ਜੋ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਉਹ ਐਂਟਰੀ 56 ਬਾਰੇ ਵੀ ਸੱਚ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਅਤੇ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੀ ਹੈ, ਇਹ ਕਹਿਣ ਦਾ ਮਤਲਬ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਦਾ ਮਾਪ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚੇ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਟੈਕਸ ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਸੇਵਾ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚੇ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤੀ ਹੋਣਾ ਸੀ ਤਾਂ ਇਹ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਫੀਸ ਹੋਵੇਗੀ।

ਜਦੋਂ ਕਿ ਇੱਕ ਫੀਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਲਾਭਾਂ ਦੀ ਸਹੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਮਾਪਣਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਲਾਭਾਂ ਅਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਫੀਸ ਲਗਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਟੀਈਟੀ ਏਆਈਆਰ 1981 ਐਸਸੀ 774.

Ambala Bus Syndicate (Pvt.) Ltd., Ropar and another v. State of Punjab and 'another (M. M. Punchhi, J.)

ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਮਾਪਣਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਟੀਕਤਾ ਦੇ ਨਾਲ, ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਲਾਭਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਲਾਭਾਂ ਅਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ। ਇੱਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਜੋ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਉਹ ਹੈ ਲੇਵੀ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਇੱਕ ਖਾਸ, ਪਛਾਣਯੋਗ ਵਸਤੂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਅਤੇ ਲੇਵੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਅਤੇ ਵਸਤੂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਗਠਜੋੜ। ਜੇਕਰ ਲੇਵੀ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੀ ਵਸਤੂ ਪਛਾਣਨਯੋਗ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਲੇਵੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਅਤੇ ਵਸਤੂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਫੀ ਗਠਜੋੜ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਲੇਵੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੈਸੇ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿ ਲੇਵੀ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤੀ ਹੋਵੇ। ਖਰਚਾ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸਾਂ ਅਤੇ ਆਮ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਹੋਰ ਟੈਕਸਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਆਪਸ ਵਿੱਚ ਮਿਲਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਤੇ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਲੇਵੀ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਵਸਤੂ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵੱਧ ਜਾਂ ਘੱਟ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਵਸੂਲੀ ਨਾਲੋਂ ਕੋਈ ਇਤਰਾਜ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਲੇਵੀ ਤੋਂ. *ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਰਾਜਸਥਾਨ) ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ*, (7) ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੰਨਾ 536-537 'ਤੇ ਦੇਖਿਆ:

"ਕੀ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਨਾ ਹੀ ਅਸੀਂ ਸੋਚਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਜਾਂ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰਕਮ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੁਵਿਧਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੀ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦੀ ਅਸਲ ਉਪਭੋਗਤਾ ਅਕਸਰ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਅਣਜਾਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਉਪਭੋਗਤਾ ਕੁਝ ਸਮਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਟੈਸਟ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਪਾਰਕ ਲੋਕ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਬਿਹਤਰ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਕੁਝ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਸਹੂਲਤਾਂ ਟੈਕਸ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੁਚੱਜੇ ਟੈਸਟ ਦੁਆਰਾ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਜੋ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗਾ।

(7) (1963) 1 SCR 491 : AIR 1962 SC 1406.

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਡੇ ਲਈ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਦੀ ਘਟਨਾ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਨੈਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉਪਲਬਧਤਾ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸਹੀ, ਸੁਰੱਖਿਅਤ, ਕੁਸ਼ਲ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਸਹੂਲਤਾਂ 'ਤੇ ਵੀ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕ ਦੀ ਅਸਲ ਵਰਤੋਂ ਵੱਲ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ.

13. ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ:-

“4. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ।— (1) ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਪੱਤਰ ਨੂੰ ਭਰਨਾ ਅਤੇ ਹਸਤਾਖਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗਾ। 30 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1925 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਫਸਰ ਨੂੰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਭਰਿਆ ਅਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤਾ, ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ 10 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1925 ਦੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੋਟਰ-ਵੀਕਲ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਲਈ ਰੱਖਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ 21 ਦਿਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਲਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਉਸ ਦੇ ਕਾਮ ਦਾ ਦਿਨ।

(2) ਟੈਕਸ ਜਿਸ ਲਈ ਉਹ ਅਜਿਹੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੇਕਰ ਪਹਿਲੀ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 30 ਅਪ੍ਰੈਲ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜੇਕਰ ਦੂਜੀ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 31 ਜੁਲਾਈ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਜੇਕਰ ਅਕਤੂਬਰ ਦੇ 31 ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਤੀਜੀ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਜਨਵਰੀ ਦੇ 31 ਵੇਂ ਦਿਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਚੌਥੀ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ।

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ 10 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1925 ਦੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਲਈ ਰੱਖਣਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਣ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੇ ਦਿਨ ਤੋਂ 21 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਕਾਇਆ ਪਹਿਲੀ ਕਿਸ਼ਤ ਅਦਾ ਕਰੇਗਾ।

(3) ਹਰ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਦਾ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਸੈਕਸ਼ਨ, ਇਸ ਲਈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਤੀ ਪੁੱਤਰਾਂ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੇ ਦਿਨ ਤੋਂ 21 ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਪੁੱਗਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਘੋਸ਼ਣਾ ਪੱਤਰ ਭਰਨਾ ਅਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਵਰਤੋਂ. ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ (ਟੈਕਸ ਜਿਸ ਲਈ ਉਹ ਸ਼ਾਮਲ ਮਿਆਦ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੋਵੇਗਾ। ਹੁਣ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ। ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਵੀ ਹੈ। ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ, ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮੋਟਰ

ਵਾਹਨ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 13 ਛੋਟਾਂ ਅਤੇ ਕਟੌਤੀਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨਿਯਮ ਜਾਂ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੇ ਵਰਗ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸਾਂ ਦਾ ਪੂਰਾ ਜਾਂ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਵਾਈ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਐਕਟ ਦਾ ਉਸੇ ਸਮੇਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਛੋਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਤਸੱਲੀ ਲਈ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਛੋਟ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਜਿਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਹੋਰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇੱਕ ਇਨਬਿਲਟ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਹ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੇ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਪਿਛਲੀ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰਾਜ 10 ਉਸ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਉਪਲਬਧ ਕਰਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਉਪਾਅ ਵਜੋਂ ਟੈਕਸ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ , ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਉਸਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪਿਛਲੀ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਕਸਾਰਤਾ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਟੈਕਸਾਂ ਵੱਲ ਹੈ ਅਤੇ ਛੋਟ ਅਪਵਾਦ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਫ਼ੀ ਗਠਜੋੜ ਹੈ।

14. ਇਸ ਗਠਜੋੜ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਉੱਠਿਆ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੋਣਾ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਜੀ.ਕੇ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨਿਰੀਖਣਾਂ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ , ਕਿ ਮਾਈਲੇਜ਼ ਜਾਂ .ਟਨ-ਮਾਇਲੇਜ਼ ਚਾਰਜ ਜਾਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹਨ। ਵਿਸਥਾਰ ਵਿੱਚ ਡਾ. ਚਿਟਲੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਚੱਲ ਰਹੇ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਰੁਪਏ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। 1.000 ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਸੜਕ ਦੇ ਮਾਪ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਉਹ ਵਰਤਣ ਲਈ ਆਉਣਗੇ, ਨਾਲ ਹੀ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਭਾਰੇ ਭਾਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੜਕ ਦੀ ਖਰਾਬੀ ਅਤੇ ਅੱਥਰੂ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ਼ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵੱਧ ਸੀ ਅਤੇ

ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਭਾਰਾ ਭਾਰ। ਰਾਜ ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਟਰਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਭਾਰ ਰਹਿਤ ਭਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਰਾਜ ਦੇ ਅੱਧੇ ਹੋਣ 'ਤੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਸਖ਼ਤ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪਿਆ ਪਰ ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਮੁਕਾਬਲੇ ਖੇਤਰ ਦਾ ਭਰੋਸਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਵੱਖੋ-ਵੱਖ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਹਨ। ਇਹ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 46, 47 ਅਤੇ 48 ਨੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ ਵਿਚਾਰ ਉਕਤ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 54, 55 ਅਤੇ 56 ਵਿੱਚ ਉਪਲਬਧ ਹਨ। . ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾਤਮਕ ਰੀਡਿੰਗ ਦੋਵਾਂ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਲਈ ap* ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਅੰਤਰ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕਰੇਗੀ।

15. ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਵਜੋਂ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਵਿੱਚ ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਇੱਕ ਧਾਰਨਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ। ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ *ਐਮਲਗਾਮੇਟਿਡ ਟੀ ਅਸਟੇਟ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ (7-ਏ)*, ਅਤੇ ਜੀ ਕੇ *ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪਰਾ)* ਵਿੱਚ ਦੁਹਰਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 14 ਸਿਰਫ ਤਾਂ ਹੀ ਨਾਰਾਜ਼ ਹੈ ਜੇਕਰ ਵਰਗੀਕਰਨ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹੈ 'ਅਤੇ ਇਸ ਨਰਮ ਮਿਆਰ ਨੂੰ ਇਸ ਤੱਥ ਦੁਆਰਾ ਰਾਜ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਭਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਵਿਤਕਰਾ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਲਈ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਸਮੂਹ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਪਾਸੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਅਜੇ ਤੱਕ, ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਯੋਜਨਾ, ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਛੋਟੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਹੋਵੇ, ਤਿਆਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜੋ ਹਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭੇਦਭਾਵ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਦਾਲਤ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਿਆਇਕ ਸੰਜਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਦੇ ਬਹੁਤ ਸਖ਼ਤ ਮਾਪਦੰਡ ਨਹੀਂ ਲਗਾਉਂਦੀ ਕਿਉਂਕਿ ਅਖਾੜਾ ਇੱਕ ਜਟਿਲ ਹੈ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਆਪਣੀ ਦੂਰੀ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਤੋਂ ਜਾਣੂ ਹੋਣ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਦੋਂ ਸਰਕਾਰ ਟੈਕਸ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਹ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਦੋ ਵਸਤੂਆਂ ਜੋ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ, ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਾਂਝਾ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਅਸਮਾਨ ਟੈਕਸ ਬੋਝ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ, ਧਿਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਾਜਬ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਤਤਕਾਲ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਇੱਕ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਇੱਕ ਗੈਰ-ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ

(7-A) AIR 194 SC 849.

ਸਟੇਜ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ। ਇਹ ਰੁਖ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਬੋਝਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਤਰਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। - ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰਾਜ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ, ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ ਦਿਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਚਲਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਸਪੀਡ ਨੂੰ ਵੱਖੋ-ਵੱਖ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ ਅਕਸਰ ਉੱਚਾ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਛੁੱਟਪਾਥ ਦੀ ਬਣਤਰ 'ਤੇ ਦਬਾਅ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਤ ਨੂੰ ਚਲਦੇ ਹਨ, ਨਿਯਮਤ ਗਤੀ ਬਣਾਈ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਅਤੇ

Ambala Bus Syndicate (Pvt.) Ltd., Ropar and another v. State of Punjab and 'another (M. M. Punchhi, J.)

ਯਾਤਰੀ ਬੱਸਾਂ ਵਾਂਗ ਬ੍ਰੇਕ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਅਕਸਰ ਰੁਕਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਸੁਚਾਰੂ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਬੱਸ ਸਟੈਂਡ, ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਲਾਈਟਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਹੋਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੁਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ।

16. ਧਿਆਨਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾ ਵਧਾ ਕੇ ਰੁਪਏ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸਾਲ 1971 ਵਿੱਚ 10,000 'ਅਤੇ ਰੁਪਏ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਟੈਕਸ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਅਨੁਸੂਚੀ। ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਲਈ 100 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ *ਹੁਸ਼ਿਆਰਪੁਰ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਆਦਿ* (8) ਵਿੱਚ ਸਵਾਲਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ। ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਚ ਨੇ 27 ਸਤੰਬਰ, 1971 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਠਾਈ ਗਈ ਕਿਸਮ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:-

“ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕਈ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ, 1935, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ, 2 ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਵਿਦਿਅਕ ਐਡਵੇਕਟ-ਜਨਰਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਟੇਜ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਪਲਾਈ ਏ.ਸੀ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਾਂ ਸਾਰਣੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ 'ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਿਨ ਵਿਹਲੇ ਨਾ ਰਹੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਮੁਰੰਮਤ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਟਰਿੱਪਸ. ਹਰੇਕ ਓਪਰੇਟਰ ਦੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਲਈ ਇੱਕ ਸਮੇਂ ਦੀ ਕਥਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤੋਂ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਆਮਦਨ ਦਾ ਭਰੋਸਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ, ਕਈ ਵਾਰ, ਕਈ ਦਿਨਾਂ ਤੱਕ, ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ' ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਲੈਂਦੇ ਅਤੇ ਵਿਹਲੇ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ। ਸਰਕਾਰਾਂ, ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਨਤਕ ਕੈਰੀਅਰ ਟੈਕਸ ਦਾ ਵਾਧੂ ਬੋਝ ਝੱਲਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਵਾਧਾ

(8) 1971 ਦੇ CW 410 ਨੇ 27 ਸਤੰਬਰ, 1971 ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ।

ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਦੂਜੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਵੀ ਵਧਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਕੋਈ ਵਿਤਕਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇ (ਟੈਕਸ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਨਹੀਂ) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 14 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਤਕਰੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਦੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਤੱਤ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਹੁਣ ਇਹ ਤੈਅ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀਆਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਰਾਂ ਲਗਾਉਣ, ਜਾਇਦਾਦ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਨੂੰ ਛੋਟ ਦੇਣ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂਤਰ ਹੈ।

ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ, ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਢੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਲਈ ਜਾਇਦਾਦ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਪਣਾਉਣਾ ਇਸ ਲਈ ਸਿਰਫ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ। ਟੈਕਸਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਤਕਰੇ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕਦਾ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਮਲਾ ਅੰਤਰ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਵਿਅਕਤੀਆਂ, ਲੈਣ-ਦੇਣ, ਕਿੱਤਿਆਂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵੇਖੋ *ਵੇਨੂਗੋਪਾਲ ਰਵੀ ਵਰਮਾ*। *ਰਫਾ* ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ *ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ ਹੋਰ* (9)। *ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਵੀ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੇਨਕਾ ਗਾਂਧੀ* ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਦੀ *ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ* (10), ਧਾਰਾ 14 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਨ ਲਈ ਜੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੈ: -

“ਹੁਣ, ਇਹ ਸਵਾਲ ਤੁਰੰਤ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਲੋੜ ਕੀ ਹੈ:- ਇਸ ਲੇਖ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਮਹਾਨ ਬਰਾਬਰੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੀ ਸਮੱਗਰੀ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚ ਕੀ ਹੈ? ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦਾ ਮੁੱਢਲਾ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਹੈ। ਇਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਹ ਥਾਂ ਹੈ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਸਾਡੇ ਲੋਕਤੰਤਰੀ ਗਣਰਾਜ ਦੀ ਨੀਂਹ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ। ਅਤੇ, ਪਹਿਲਾਂ, ਇਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਤੰਗ, ਪੈਡੈਟਿਕ ਜਾਂ ਕੋਸ਼ਿਕ ਪਹੁੰਚ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਸਰਬ-ਵਿਆਪਕ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਛਾਂਟਣ ਦੀ ਕੋਈ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਇਸ ਦੇ ਕਾਰਜਕਰਤਾ ਦੀ ਵਿਸ਼ਾਲਤਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਵੇਗੀ। ਸਮਾਨਤਾ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਪਹਿਲੂਆਂ ਅਤੇ ਮਾਪਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਸੰਕਲਪ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਰਵਾਇਤੀ ਅਤੇ ਸਿਧਾਂਤਕ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੈਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਇੱਥੇ ਦੁਹਰਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ *EP ਰੋਯੋਪਾ* ਬਨਾਮ *ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਰਾਜ (11)* ਵਿੱਚ ਬਹੁਮਤ ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਰਥਾਤ, "ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਤੋਂ, ਬਰਾਬਰੀ

(9) ਏਆਈਆਰ 1969 ਐਸਸੀ 1094.

(10) ਏਆਈਆਰ 1978 ਐਸਸੀ 597.

(11) (1974) 2 SCR 348 (AIR 1974 SC 555),

ਮਨਮਾਨੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧੀ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨਤਾ ਅਤੇ ਆਰਥੀ ਤ੍ਰਿਪਤੀ ਸਹੁੰ ਦੇ ਦੁਸ਼ਮਣ ਹਨ; ਇੱਕ ਗਣਰਾਜ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਰਾਜ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਜਾ, ਇੱਕ ਪੂਰਨ ਬਾਦਸ਼ਾਹ ਦੀ ਇੱਛਾ ਅਤੇ ਇੱਛਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਜਿੱਥੇ ਕੋਈ ਕੰਮ ਆਪਹੁਦਰਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, - ਉਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰਾਜਨੀਤਿਕ ਤਰਕ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦੋਵਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਅਸਮਾਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਲਈ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੈ"। Art. 14 ਰਾਜ ਦੀ

Ambala Bus Syndicate (Pvt.) Ltd., Ropar and another v. State of Punjab and 'another (M. M. Punchhi, J.)

ਕਾਰਵਾਈ ਵਿੱਚ ਮਨਮਾਨੀ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਲਾਜ ਦੀ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਅਤੇ ਸਮਾਨਤਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਤਰਕਸ਼ੀਲਤਾ ਦਾ/ਸਿਧਾਂਤ, ਜੋ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਦਾਰਸ਼ਨਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸਮਾਨਤਾ ਦਾ ਇੱਕ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੱਤ ਹੈ ਜਾਂ ਗੈਰ- ਮਨਮਾਨੀਤਾ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਨੂੰ ਇੱਕ ਬੁਝਿੰਗ ਸਰਵਜਨਕ ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਾਂਗ ਫੈਲਾਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਨੁਛੇਦ 21 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੀ ਗਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਅਨੁਰੂਪਤਾ ਦੀ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਆਰਟੀਕਲ 14. ਇਹ "ਸਹੀ" ਅਤੇ ਨਿਆਂਪੂਰਨ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖ" ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਮਨਮਾਨੀ, ਮਨਘੜਤ ਜਾਂ ਦਮਨਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ; ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਹ ਕੋਈ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਆਰਟੀਕਲ 21 ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਥਾਪਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦਾ ਕਿੰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੱਤ ਹੈ ”

ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸਿਧਾਂਤ ਸੁਤੰਤਰਤਾ ਸਿਧਾਂਤ ਦੇ ਨਾਲ ਸੰਸ਼ਲੇਸ਼ਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਡਰਲ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬੀਪ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਕਸਿਤ ਹੋਇਆ ਸਿਧਾਂਤ ਮੌਜੂਦਾ ਵਿਵਾਦ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਬੁਨਿਆਦ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਪਰੋਕਤ ਤਰਕ ਲਈ, ਡਾ. ਚਿਟਲੀ ਦੀ ਦੂਜੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਅਤੇ ਮਾਲ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀਆਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵੱਖਰੀਆਂ ਹਨ। * '

17. ਤੀਜੇ ਨੁਕਤੇ ਲਈ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸਾਂ ਚਲਾਉਣ ਵਿਚ ਲੱਗੇ ਸਾਰੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ 25 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਨਿਸ਼ਕਿਰਿਆ ਫਲੀਟ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਫਲੀਟ ਜੋ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੰਭਾਲਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਵੇਹਲਾ ਸੀ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਸੜਕ, ਕਿਉਂਕਿ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸੀਮਤ ਸੀ ਅਤੇ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ, ਅਤੇ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ 208 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ। ਹਰ ਦਿਨ. ਇਸ ਦੀ ਤਾਕਤ 'ਤੇ, ਇਹ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਬੋਲਾਨੀ ਓਰੇਸ ਲਿਮਟਿਡ ਦਾ ਮਾਮਲਾ (ਸੁਪਰਾ) ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਥੇ ਸੜਕ ਦਾ ਕੋਈ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਸਿਧਾਂਤ ਤੋਂ ਸਮਰਥਨ ਮੰਗਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਦੋ ਸੈੱਟਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸਮਾਨਤਾ ਵੱਡੀ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ ਵਿਤਕਰੇ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਵਾਜਬ ਵਰਗੀਕਰਨ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਬਰਾਬਰੀ ਦਾ ਇਨਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਕੁਨਨਾਥ ਥਰਨੀ ਮੋਪੀਲ ਨਾਇਰ ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (12) 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕਾਲਾ ਰਾਜਾ ਰੈਡੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (13), ਨਿਊ ਮਾਨੇਕ ਚੌਕ ਸਪਿਨਿੰਗ ਐਂਡ ਵੇਵਿੰਗ ਮਿੱਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਸ਼ਹਿਰ ਦੀ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਹੋਰ (14), ਰਾਜ ਦਾ ਕੇਰਲਾ ਬਨਾਮ ਹਾਜ਼ੀ ਕੇ ਹਾਜ਼ੀ ਕੇ ਕੁੱਟੀ ਨਾਹਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (15), ਅਤੇ ਬਾਈ ਚੰਚਾਈ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸਯਦ ਜਲਾਲੁਦੀਨ ਅਤੇ ਹੋਰ (16)। ਹੁਣ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ 25 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧੂ ਫਲੀਟ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਵਸਤੂਆਂ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਸਿਰਫ਼ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿਚ ਨਿਹਿਤ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਫਸੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਟੁੱਟਣ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਸਹਾਇਤਾ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨੀ ਪਵੇਗੀ। ਵਾਧੂ ਫਲੀਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰਾਹਗੀਰਾਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦੇ ਵੱਡੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਥਾਂ ਲੈਣ ਲਈ ਖੜ੍ਹੇ ਰਹਿਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਅਤੇ ਅਸਧਾਰਨ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਵਾਧੂ ਬੋਝ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਵੀ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਵੀ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕਾਂ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮੇਨ ਅਤੇ ਰੱਖੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਵਿੱਚ, ਛੋਟਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਿਛਲੀ ਤਿਮਾਹੀ ਲਈ ਵਰਤਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਛੋਟ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਮੰਗੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਵਿਤਕਰੇ ਦੀ ਝਲਕ ਵੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੁਝਾਏ ਗਏ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ।

18. ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਆਖਰੀ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੇਵੀ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਜਾਂ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਪੂੰਜੀ ਨੂੰ ਖਾਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜ ਨੇ ਇਸ ਧਾਰਨਾ 'ਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਨੂੰ ਮੁਨਾਫਾ ਕਮਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀ ਬੱਸ ਦੇ ਹਰੇਕ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਰੋਬਾਰ ਘਾਟੇ ਵਿੱਚ ਚੱਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੂੰ

(12) ਏਆਈਆਰ 1961 ਐਸਸੀ 552।

(13) ਏਆਈਆਰ 1967 ਐਸਸੀ 1458

(14) ਏਆਈਆਰ 1967 ਐਸਸੀ 1801।

(15) ਏਆਈਆਰ 1969 ਐਸਸੀ 378

(16) ਏਆਈਆਰ 1971 ਐਸਸੀ 1081

ਅੰਬਾਲਾ ਬੱਸ ਸਿੰਡੀਕੇਟ (ਪ੍ਰਾਇਵੇਟ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਰੋਪੜ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ
ਪੰਜਾਬ ਦਾ ਸਟਾਕ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ (ਐੱਮ. ਐੱਮ. ਪੁੰਡੀ, ਜੇ.)

ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪੂੰਜੀ ਦੀ ਕਮੀ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਰਾਜ ਨੇ ਮੁਨਾਫੇ ਦੇ ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜੋ ਯਾਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਨੂੰ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਬੋਝ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹੁਸ਼ਿਆਰਪੁਰ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕੰਪਨੀ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਉਠਾਈ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਈ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਨਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ। ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਘਾਟੇ ਦਾ ਕਾਰਨ ਗਲਤ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਜਾਂ ਬੱਸਾਂ ਦੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਜਿਹੇ ਫਲੀਟ ਰੱਖਣ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਖਰਚੇ ਵੱਧ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਲੰਘਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਢੋਣ ਦਾ ਵਪਾਰ ਵਧੇ ਹੋਏ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਕੁਝ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰ ਵਧੇ ਹੋਏ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਸਹਿਣ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਇਸ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਾਡੇ ਕੋਲ ਇੱਕ ਦਹਾਕਾ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਵਿਚਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪੋਰਟ ਵਧੇ ਹੋਏ ਟੈਕਸ ਬੋਝ ਨੂੰ ਸਹਿ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਰਾਜ ਦੀ ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਐਲ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਕਥਿਤ ਆਮਦਨ ਦਾ 75 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਰਿਟਰਨ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਪਤਲਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਹ ਕਾਰਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟੈਕਸ ਬਣਾਉਣ, ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ। ਬਹਿਸ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ > ਉਸਨੇ ਰਾਜ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਇਹ ਕਾਇਮ ਰੱਖ ਕੇ ਸਿੱਖਿਆ ਕਿ ਟੈਕਸ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਅਦਾਲਤ ਵੀ, - ਵਿਧਾਨਿਕ ਇਰਾਦੇ ਜਾਂ ਐਕਟ-ਮੈਨਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਿਆਨ ਨਾਲ ਪਾਬੰਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਰਕਾਰ ਕੀ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨਿਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਸਰੋਤ ਸਮੇਤ ਕਈ ਹਾਜ਼ਰ ਹਾਲਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੈਰੋਕੂਲਰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੇ ਅਭਿਆਸ ਵਿੱਚ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨ ਸੀ, ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਮਾਪ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਾਨੂੰ ਚੰਬੇ ਕੋਰਟਬਿਨਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ।

19. ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਵੱਖ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਸਹੀ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਰਾਜ ਨੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਰੂ ਸੈਲ ਲਈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਮੱਗਰੀ ਰੱਖੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਰਾਜ "ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ" ਸਿਰਲੇਖ ਹੇਠ ਜੋ ਵਸੂਲੀ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ ਉਸ ਤੋਂ ਕਿਤੇ ਵੱਧ ਖਰਚ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਮਿਸਟਰ ਚਿਤਲੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਸਕੋਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਪਰ ਅਸੀਂ ਇਸ ਤੋਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਸੀ

ਜਿਹੜੇ ਅੰਕੜੇ 'ਵਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੈਕਸ ਰਾਜ ਦੇ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚੇ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਸਨ।

20. ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਨ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਪਰ ਖਰਚੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ।

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।

