

ਐਮ. ਐਮ ਕੁਮਾਰ ਅਤੇ ਅਜੇ ਕੁਮਾਰ ਮਿੱਤਲ ਜੇ. ਜੇ.

ਸੀਨੀਅਰ ਡਿਵੀਜ਼ਨਲ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਮੈਨੇਜਰ,
ਨਾਰਦਰਨ ਰੇਲਵੇ, ਫਿਰੋਜ਼ਪੁਰ ਕੈਂਟ।
ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਉੱਤਰਦਾਤਾ

2005 ਦਾ 3 CWPNo 1604

16 ਮਈ, 2008

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950 — ਆਰਟੀਕਲ 226—ਪੰਜਾਬ ਵੈਲਿਊ ਐਡਿਡ ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 2005 — ਐੱਸ.ਐੱਸ.2(ਐੱਲ) ਅਤੇ 51—ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1989 — ਐੱਸ. 93(ਈ)- ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਬੁਕਿੰਗ ਮਾਲ—ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਮਾਲ - ਸੰਭਾਲਯੋਗਤਾ-ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅੰਤਿਮ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਪਟੀਸ਼ਨ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ-ਹਾਲਾਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਸੁਵਿਧਾ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਦਾ ਹੈ ਵੈਟ ਐਕਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ-ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਕਿਸੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਨਾਲ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਆ ਰਿਹਾ ਹੈ-ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 93(e) ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਝਗੜੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ - ਕੀ ਸਮੀਕਰਨ 'ਰੇਲਵੇ' ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ S.2(31) ਵਿੱਚ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੇ S.2(1) ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸਮੀਕਰਨ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਫਿਕਸਡ ਰੇਲਜ਼' ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੋਵੇਗਾ 'ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ — ਹੋਲਡ, ਨੋ—ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ਼ਨ 'ਰੇਲਵੇ' S. ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੇ S.2(1)(i) ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ 2(31) ਅਤੇ 'ਫਿਕਸਡ ਰੇਲਜ਼' ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖਰੇ ਹਨ - ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੇ S. 51(2) ਵਿੱਚ ਚੰਗੀ ਰਸੀਦ ਆਦਿ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰੇਲਵੇ ਇੰਚਾਰਜ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਵੇਰਵੇ - ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 93(e) ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਇਹ ਦਰਸਾਏਗੀ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੇ ਵਾਹਕ ਵਜੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੌਂਪਣ ਨਾਲ, ਇਸ ਨੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਆਰਡਰਾਂ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜੋ ਉਸ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ

ਵੈਟ ਐਕਟ, ਜੋ ਕਿ ਰਾਜ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ। ਇਸ ਲਈ, ਜਾਣੇ-ਪਛਾਣੇ ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਐਡਵੋਕੇਟ ਜਨਰਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਹੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51(2) ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਰਸੀਦ, ਇੱਕ ਟ੍ਰਿਪ ਸ਼ੀਟ ਜਾਂ ਇੱਕ ਲਾਗ ਬੁੱਕ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਿਕਰੀ ਚਲਾਨ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਹੈ। ਜਾਂ ਬਿੱਲ ਜਾਂ ਕੈਸ਼ ਮੀਮੋ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਚਲਾਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵੇਰਵੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜੋ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਦੱਸੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੰਗੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕੀ, ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਜਾਂ ਕੰਮ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

(ਪਰਾ 20)

ਅੱਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਹੈ, ਤੁਰੰਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਆਇਆ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਕੋਲ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੇ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸੁਵਿਧਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਉਹ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸਾਂ ਜਾਂ ਪ੍ਰਵਾਨਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਟੈਕਸ ਦੀ ਚੋਰੀ ਲਈ ਮਾਲਕ ਵਿਰੁੱਧ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਤਮ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51(2) ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਨਾ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51 ਦਾ. ਇਸ ਲਈ, ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਕਰਨ ਅਤੇ ਮਾਲਕਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਅੰਤਮ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਿਰੁੱਧ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਈ ਗਈ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਬਰਕਰਾਰਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵੈਟ ਐਕਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਚੈਕਿੰਗ ਲਈ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਸੁਵਿਧਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਨੋਟਿਸਾਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਹਮਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਮਾਲਕ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੀੜਤ ਧਿਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਲੈ ਕੇ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 93(e) ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨਾਲ ਲੜਨ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(ਪਰਾ 24)

ਪੀ ਕੇ ਦੱਤ ਦੇ ਨਾਲ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਅਸ਼ੋਕ ਅਗਰਵਾਲ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਅਲੌਕ ਜੈਨ।

ਅਮੋਲ ਰਤਨ ਸਿੰਘ, ਐਡੀ. ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਏ.ਜੀ.

ਐਮ. ਐਮ. ਕੁਮਾਰ, ਜੇ.

(1) ਸੀਵਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਾਇਰ ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ 5 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਅਤੇ 9 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਪੀ-5 ਅਤੇ ਪੀ-8), ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਮੀਮੋ ਮਿਤੀ 3 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਪੀ

7) ਅਤੇ 19 ਸਤੰਬਰ ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੀ ਹੈ। 2005 (ਪੀ-14)। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ-ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰ ਵਿਭਾਗ, ਪੰਜਾਬ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਸ਼ਾਂਤਮਈ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਨਾਲ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ।

(2) ਕਾਰਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹਨ ਕਿ 3 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਚਾਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੇ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਸਿਟੀ ਬੁਕਿੰਗ ਏਜੰਸੀ ਬਸਤੀ ਜੋਧੇਵਾਲ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਕੋਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਥਾਵਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਲਖਨਊ, ਸਿਆਲਦਾਹ ਅਤੇ ਰਾਮਪੁਰ ਲਈ ਪਾਰਸਲ ਬੁੱਕ ਕਰਵਾਏ ਸਨ-ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ 3, ਕੰਸਾਈਨਰਜ਼ ਨੇ ਭਰੇ ਸਨ। ਉਸ ਵਿੱਚ ਲੋੜੀਂਦੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਦੀ ਘੋਸ਼ਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ/ਅੱਗੇ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਨੋਟ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ। ਖੋਪ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦੇ ਟੋਕਨ ਵਿੱਚ, 3 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦਾਂ ਨੰਬਰ 704103, 287280, 287279, 70499 ਅਤੇ 70414 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ [ਪੀ-2 (ਸਮੂਹਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ)]। ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਮਾਲ ਦੀ ਬੁਕਿੰਗ ਦੇ ਬਦਲੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਰਕਮ 5 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਮਾਲ ਤਿੰਨ ਟੈਪੋ ਨੰਬਰ ਪੀ.ਬੀ.-10-ਟੀ-3837, ਪੀ.ਬੀ-2-ਏ.ਐਮ. -9758 ਅਤੇ PB-10-BF-0832 ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ, ਮਾਲ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਸਥਾਨਾਂ 'ਤੇ ਜਾਣ ਲਈ।

(3) ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮਾਲ ਗੱਡੀ 'ਤੇ ਮਾਲ ਲੋਡ ਕਰਨ ਲਈ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰ ਅਫਸਰ, ਮੋਬਾਈਲ ਵਿੰਗ ਪੰਜਾਬ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ-ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਵੱਲੋਂ ਮਾਲ ਸਮੇਤ ਟੈਪੂਆਂ ਨੂੰ ਚੈਕਿੰਗ ਲਈ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ। ਟੈਪੋ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਦੀਆਂ ਰਸੀਦਾਂ ਦਿਖਾਈਆਂ। ਚਲਾਨ ਫਾਰਮ ਜੋ ਉਹਨਾਂ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਸਨ। ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ 3 (ਨਾਰਦਰਨ ਰੇਲਵੇ ਸਿਟੀ ਬੁਕਿੰਗ ਏਜੰਸੀ) ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦੇ ਸ਼੍ਰੀ ਤਰੁਣ ਚੁੱਘ ਵੀ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਗਏ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰ: 3 ਨੂੰ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਸਮੱਗਰੀ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋਣ ਕਰਕੇ ਇਸ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਮਾਲ ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੰਬਰ 3 ਦੁਆਰਾ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਤਰੁਣ ਚੁੱਘ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੋਟਿਸ ਜਾਂ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਮੀਮੋ ਨਹੀਂ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ 3 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਜਦੋਂ 6 ਸਤੰਬਰ 2005 ਤੱਕ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਤਾਂ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ 3 ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ

ਪੋਸਟ ਕਮਾਂਡੈਂਟ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਫੋਰਸ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੂੰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਢੁਕਵੀਂ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ, - ਮਿਤੀ 7 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਪੀ-3) ਦੇ ਪੱਤਰ ਰਾਹੀਂ। 7 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ, ਪੋਸਟ ਕਮਾਂਡੈਂਟ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਫੋਰਸ, ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਭੇਜਿਆ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮਾਲ (ਪੀ-4) ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਦੋਸ਼ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ 3 ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਫੋਰਸ ਕੋਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਰਜ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਮਿਲਣ 'ਤੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਮਿਲਿਆ, ਜਿਸ 'ਤੇ 5 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਨੰਬਰ ਅਤੇ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ, ਜੋ ਕਿ

ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਦਫਤਰ ਦੇ ਬਾਹਰ ਚਿਪਕਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰ. 3 ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ 7 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਦੀ ਸ਼ਾਮ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਦਾ ਉਪਰੋਕਤ ਨੋਟਿਸ, ਮਿਤੀ 5 ਸਤੰਬਰ, 2005, ਪੰਜਾਬ ਵੈਲਿਊ ਐਡਿਡ ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 2005 ਦੀ ਧਾਰਾ 51(6)(ਏ) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੰਖੇਪ, 'ਵੈਟ ਐਕਟ') ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਨਾਮ 'ਤੇ, ਅਰਥਾਤ, ਧੀਰ ਮਾਧੋਪੁਰੀ, ਅਨੂਪ ਮਾਧੋਪੁਰੀ, ਲੱਕੀ ਮਾਧੋਪੁਰੀ ਅਤੇ ਸੋਨੂੰ ਮਾਧੋਪੁਰੀ ਦੁਆਰਾ ਸਟੇਸ਼ਨ ਮਾਸਟਰ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਸੀ.ਬੀ.ਏ. ਬਸਤੀ ਜੋਧੇਵਾਲ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਸਰਵਜੀ ਖੇਮ ਰਾਜ, ਸੋਨੂੰ ਦੁਆਰਾ। ਅਤੇ ਬਲਵਿੰਦਰ। ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਦੁਆਰਾ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਦੀ ਹਿਰਾਸਤ ਦੇ ਦਿਨ ਭਾਵ 3 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਰਾਤ 10.30 ਵਜੇ, ਉਸਨੇ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ ਪਰ ਇਸਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨੋਟਿਸ ਦੇ ਪਤੇ ਨੂੰ 6 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਸ ਦੇ ਦਫਤਰ ਪਲਾਟ ਨੰਬਰ 42, ਫੇਜ਼-2, ਰਾਮ ਦਰਬਾਰ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵਿਖੇ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਕਾਰਨ ਦੱਸਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਸਾਮਾਨ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜੀਂਦੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਦੇ ਸਮੇਂ ਸਿਰਫ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦਾਂ ਹੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਉਕਤ ਨੋਟਿਸ ਵਿੱਚ ਸੀਨੀਅਰ ਡਿਵੀਜ਼ਨਲ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਮੈਨੇਜਰ, ਦੱਖਣੀ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਬਨਾਮ ਇੰਟੈਲੀਜੈਂਸ ਅਫਸਰ ਸਕੁਐਰਡ ਨੰਬਰ 2 ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਟੈਕਸ ਅਟਿੰਗਲ, ਤਿਰੂਵੰਤਪੁਰਮ (ਓਪੀ ਨੰਬਰ 18234 ਆਫ 1999 (ਯੂ), 16 ਮਾਰਚ, 2005) ਨੂੰ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, 1989 ਦੀ ਧਾਰਾ 93 (ਸੰਖੇਪ ਲਈ, 'ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ') ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਵੀ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨੋਟਿਸ (ਪੀ-5) ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

(4) 8 ਤਰੀਕ 8 ਸਤੰਬਰ, e2005, 1 ਜਵਾਬਦਾਤਾ ਨੰ. a3' (1a ਪੱਤਰ ਮਿਤੀ 7 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਪੀ-4) ਨੂੰ ਪੋਸਟ ਕਮਾਂਡੈਂਟ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਫੋਰਸ, ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੂੰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਪਰੋਕਤ ਬੈਂਚ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀ। i ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ, ਜਿਸ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ 'ਤੇ ਕੇਰਲਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਖੁਦ ਰੋਕ ਲਗਾ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 51 ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 93 ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਨੇ ਆਪਣੀ ਕਾਰਵਾਈ (ਪੀ-6) ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਠਹਿਰਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। 8 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਦੇ ਜਵਾਬ ਦੇ ਨਾਲ, 3 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਦੇ ਕਥਿਤ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਕਾਪੀ ਵੀ ਭੇਜੀ ਗਈ ਸੀ (ਪੀ-7)।

(5) ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ 9 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਦੁਆਰਾ ਦਸਤਖਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਲਈ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਇਆ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 I(7) (ਬੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ 9 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਬਦਲੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਕੋਈ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ, 13 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਲਈ ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ (ਪੀ-8)। ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਦੁਬਾਰਾ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ 3 ਰਾਹੀਂ ਮਾਲ ਦੇ ਚਾਰ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 13 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ

ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੁਲਤਵੀ ਕਰਨ ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸਬੰਧਤ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਨੀ ਸੀ, ਉਹ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਨਾਲ ਨਾਲ (ਪੀ-9), ਇਸ ਲਈ, ਸੁਣਵਾਈ ਦੀ ਅਗਲੀ ਮਿਤੀ 16 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਪੀ 10 ਅਤੇ ਪੀ-11) ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(6) 13 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਹੀ, ਪੋਸਟ ਕਮਾਂਡੈਂਟ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰੋਟੈਕਸ਼ਨ ਫੋਰਸ, ਉੱਤਰੀ ਰੇਲਵੇ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਨੇ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 3 ਨੂੰ ਜਵਾਬ ਭੇਜ ਕੇ ਉਸ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ੰਕਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਸ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਉਲਟ ਸੀ। ਐਕਟ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਾਪਰਟੀ (ਗੈਰਕਾਨੂੰਨੀ ਕਬਜ਼ਾ) ਐਕਟ, 1966 (ਸੰਖੇਪ ਲਈ, '1966 ਐਕਟ')। ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ ਜ਼ਬਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ (ਪੀ-12) ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 16 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਜਵਾਬ ਦਾਇਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਤੋਂ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲਏ ਮਾਲ (ਪੀ-13) ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। 19 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਨੇ ਇੱਕ ਆਰਡਰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੁਪਏ ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। 90,000 ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਟੈਕਸ 12,000, ਕੁੱਲ ਰੁ. 1,02,000, ਵੈਟ ਐਕਟ (ਪੀ-14) ਦੀ ਧਾਰਾ 51(7)(ਬੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ। ਨਿਰਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀ ਪੀ.ਕੇ. ਦੱਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵੈਟ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਭਾਵ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਨੰਬਰ 2 ਅਤੇ 3 ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਬਾਂਡ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। 23 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਨੂੰ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੰਬਰ 1 ਨੇ ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ ਵਿਭਾਗ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਪੱਤਰ ਲਿਖਿਆ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਕੋਈ ਜਵਾਬ ਨਹੀਂ ਮਿਲਿਆ ਹੈ। ਕਬਜ਼ੇ ਵਿਚਲੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿਚ ਲੈਣ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਵਿਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ

ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਦੇ, ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤੇ 5 ਸਤੰਬਰ, 2005, 9 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਦੇ ਨੋਟਿਸਾਂ, ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਮੀਮੋ ਮਿਤੀ 3 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਅਤੇ ਆਰਡਰ ਮਿਤੀ 19 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਅਨੈਕਸ਼ਨ ਪੀ-5, ਪੀ- 8, P-7 ਅਤੇ P-14) ਤਤਕਾਲ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹਨ।

(7) ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(2), 2(8), 2(9), 2(10), 31, 93, 94, 97, 99, 100 ਅਤੇ 102 ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਪਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁੱਢਲੀ ਬੇਨਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਪਤੇ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਾਇਰ ਲਿਖਤੀ ਬਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ, ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 46 ਅਤੇ ਪੰਜਾਬ ਵੈਲਯੂ ਐਡਿਡ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮ, 2005 ਦੇ ਨਿਯਮ 54, 55, 57, 62, 63, 64, 65, 66, 67 ਅਤੇ 68 (ਸੰਖੇਪ ਲਈ, 'ਵੈਟ ਨਿਯਮ') ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਲੂਕ/ਅਧਿਕਾਰਤ ਸਥਾਨ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਵੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਹੋਰ ਸਾਧਨਾਂ ਵਾਂਗ ਮਾਲ ਦਾ ਇੱਕ ਕੈਰੀਅਰ ਹੈ। ਸੜਕ, ਹਵਾ ਜਾਂ ਸਮੁੰਦਰ/ਪਾਣੀ ਅਤੇ ਇਹ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ

ਕਿ ਵੈਟ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਇਕਮਾਤਰ ਅਪਵਾਦ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਰੇਲਾਂ ਭਾਵ 'ਰੇਲਗੱਡੀ' 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਚੋਰੀ ਦੇ ਸ਼ੱਕ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਤੱਥਾਂ ਨੂੰ ਛੁਪਾਉਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

(8) ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਮੰਤਰਾਲੇ ਨੇ 22 ਨਵੰਬਰ, 2004 ਨੂੰ ਡਿਵੀਜ਼ਨਾਂ ਦੇ ਸਾਰੇ ਜਨਰਲ ਮੈਨੇਜਰਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਰਕੂਲਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅਚਨਚੇਤ ਚੈਕਿੰਗ ਕਰਨ ਅਤੇ ਡਿਲੀਵਰੀ ਦੀ ਬੁਕਿੰਗ/ਲੈਣ ਵੇਲੇ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤਾ ਸਹੀ ਹਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਅਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਚੋਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਰਾਜ ਦੇ ਸੇਲ ਟੈਕਸ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਾਂਝੀ ਨਿਰੀਖਣ ਕਮੇਟੀ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨਾ। ਟੈਕਸ (RI)। 11 ਜਨਵਰੀ, 2005 ਨੂੰ, ਰੇਲਵੇ ਬੋਰਡ ਨੇ ਦੁਬਾਰਾ ਹੋਰ ਹਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕਰਦਿਆਂ ਦੁਹਰਾਇਆ ਕਿ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਚੋਰੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਿਕਾਇਤਾਂ ਸਨ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਵਿੱਤ ਮੰਤਰੀ ਨੇ ਇੱਛਾ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਸੀ ਕਿ ਟੈਕਸ ਚੋਰੀ (ਆਰ-2) ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਯਤਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। 27 ਜਨਵਰੀ, 2005 ਨੂੰ, ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ (ਆਰ-3) ਦੇ ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਸਹਿਯੋਗ ਦੇਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਹੋਰ ਹਦਾਇਤਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ

ਬੇਈਮਾਨ ਵਪਾਰੀਆਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰੋ ਜੋ ਆਪਣੇ ਗੈਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਸ ਗੱਲ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦਿਵਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਜਾਰੀ ਹੁਕਮਾਂ ਤਹਿਤ ਮਾਲ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਨਾ ਤਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਭੇਜਣ ਵਾਲਾ ਕਦੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਜਾਂ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲੈਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਨਾਮ ਅਤੇ ਪਤੇ ਬਾਰੇ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਅਤੇ ਹਰ ਰੋਜ਼ 1500 ਤੋਂ ਵੱਧ ਪੈਕੇਟ ਹੌਜ਼ਰੀ ਦੇ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਰੇਲਵੇ ਰਾਹੀਂ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਪੈਕੇਟਾਂ 'ਤੇ ਮੁੱਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਨੂੰ ਕਰੋੜਾਂ ਰੁਪਏ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਰਿਹਾ ਹੈ। 18,00,000/- ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ।

(9) ਮੁਢਲੇ ਇਤਰਾਜ਼ਾਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉਹ ਜਾਂ ਤਾਂ ਖੋਪ ਕਰਤਾ ਜਾਂ ਖੋਪ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 62 ਦੇ ਤਹਿਤ, 19 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਪੀ-14) ਦੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਵਾਲੇ ਹੁਕਮ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਪੀਲ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਯੋਗ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(10) ਸ੍ਰੀ ਅਸ਼ੋਕ ਅਗਰਵਾਲ, ਵਿਦਵਾਨ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51 ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ ਸਮੀਕਰਨ 'ਰੇਲਵੇ' ਦਾ ਉਹੀ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(31) ਦੁਆਰਾ 'ਰੇਲਵੇ' ਸਮੀਕਰਨ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਆਪਣੀ ਬੇਨਤੀ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸਨੇ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(31) (ਈ) ਅਤੇ (ਐਫ) 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ

ਰੱਖਿਆ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜੇਕਰ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 2(1)(i) ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸਮੀਕਰਨ 'ਫਿਕਸਡ ਰੇਲਵੇ' ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 2(3)(e) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਹੀਂ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ (f) ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਾਂ ਇਹ ਰੇਲਵੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰਾਂ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੋ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ; ਅਤੇ ਮਾਲਕੀ, ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ, ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51(2) ਅਤੇ (3) ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਰੇਲਵੇ ਵਾਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਚੰਗਾ ਰਿਕਾਰਡ, ਮਾਲ ਦੀ ਰਸੀਦ, ਇਕ ਯਾਤਰਾ ਸ਼ੀਟ ਲੈ ਕੇ ਜਾਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਜਾਂ ਇੱਕ ਲੌਗ-ਬੁੱਕ। ਉਸਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਕੁਝ ਅਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 2(31)(e) ਨੂੰ ਇੱਥੇ ਤਿਆਰ ਸੰਦਰਭ ਲਈ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:-

"2(31)"ਰੇਲਵੇ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਰੇਲਵੇ, ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਜਨਤਕ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ-
XXX XXX XXX

(e) ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੜਕ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕੀ, ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਜਾਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ

(11) ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(2), 2(33) ਅਤੇ 2(39) "ਕੈਰੇਜ", "ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ" ਅਤੇ "ਟ੍ਰੈਫਿਕ" ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਥੇ ਤਿਆਰ ਸੰਦਰਭ ਲਈ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

(12)) "ਕੈਰੇਜ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ । ਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੇਆ-ਢੁਆਈ;
XXX XXX XXX

(33) "ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ" ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਧਾਰਾ 65 ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਰਸੀਦ;
XXX XXX XXX

(39) "ਟ੍ਰੈਫਿਕ" ਵਿੱਚ ਹਰ ਵਰਣਨ ਦਾ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਨਾਲ ਹੀ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਸਮਾਨ;"

(12) ਸ੍ਰੀ ਅਗਰਵਾਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਵਿਵਾਦਿਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਫਿਕਸਡ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1) ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਜੋ 'ਮਾਲ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਵਾਹਨ' ਅਤੇ ਉਹੀ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ:-

"2(1) "ਮਾਲ ਵਾਹਨ" ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ-

(i) ਕੋਈ ਵੀ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜੋ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਪ੍ਰੋਪਲਸ਼ਨ js ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਬਾਹਰੀ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸਰੋਤ ਤੋਂ ਪ੍ਰਸਾਰਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ

ਚੈਸੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਕੋਈ ਬਾਡੀ ਨਹੀਂ ਜੁੜੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਟ੍ਰੇਲਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਇੰਨਾ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਕੱਲੇ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਹੰਦਾਫਿਕਸਡ ਰੇਲਾਂ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰੋਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦਾ ਜੋ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਫੈਕਟਰੀ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਲਈ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂਕੋਈ ਹੋਰ ਬੰਦ ਥਾਂ: ਅਤੇ

- (ii) ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਾਨਵਰ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਮਨੁੱਖ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਜੋ ਇਕੱਲੇ ਜਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ■ (ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਲਈ ਅੰਡਰਲਿੰਗ)

(13) ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਰਖਾਸਤ ਅਨੁਸਾਰ ਵੈਟ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ 'ਫਿਕਸਡ ਰੇਲਜ਼' 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਜਾਂਚ ਨਹੀਂ ਕਰਨਗੇ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਉਹ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ ਅਟੱਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹਨ। ਰੇਲਵੇ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(14) ਸ੍ਰੀ ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਅਮੋਲ 5 ਰਤਨ 1 ਸਿੰਘ, ਸਿੱਖਿਅਕ ਸਟੇਟ 1, ਵਕੀਲ, 3h ਨੇ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1) ਅਤੇ 51 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ "ਸਥਿਰ ਰੇਲ" ਸਮੀਕਰਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(31) ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਰਤੇ ਗਏ "ਰੇਲਵੇ" ਸਮੀਕਰਨ ਨਾਲੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, "ਸਥਿਰ ਰੇਲ" ਸਮੀਕਰਨ ਦਾ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(31) ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ ਸਮੀਕਰਨ "ਰੇਲਵੇ" ਨਾਲੋਂ ਇੱਕ ਸੰਕੁਚਿਤ ਅਰਥ ਹੈ। ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਅਨੁਸਾਰ ਵੈਟ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਸਿਰਫ 'ਫਿਕਸਡ ਰੇਲਜ਼' ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਹ ਇਹ ਕਹਿ ਕੇ ਸਰਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਰੇਲ 'ਤੇ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਉਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਆਪਣੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਵੈਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 65(ਜੀ) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਕੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਕੋ ਇਕ ਛੋਟ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਵੈਟ 36 ਤੋਂ ਲੈ ਜਾਣ ਤੋਂ ਛੋਟ ਹੈ। B ਪਰ ਉਹ ਵੈਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 54 ਅਤੇ 55 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ ਗਏ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 51 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ। ਵੈਟ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 54, 55, 57 ਅਤੇ 65(ਜੀ) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਸੰਦਰਭ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਇੱਥੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:-

“ਨਿਯਮ 54. ਵੈਟ ਇਨਵੋਇਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵੇਰਵੇ।—(1) ਇੱਕ ਵੈਟ ਇਨਵੋਇਸ ਵਿਧੀਵਤ ਬਾਉਂਡ ਇਨਵੋਇਸ ਜਾਂ ਕੈਸ਼ ਮੀਮੋ ਬੁੱਕ ਤੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਜਦੋਂ ਇਨਵੋਇਸ ਕੰਪਿਊਟਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਜਾਂ ਮਕੈਨੀਕਲ ਡਿਵਾਈਸ ਉੱਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਤਿੰਨ ਕਾਪੀਆਂ ਭਾਵ ਅਸਲੀ ਕਾਪੀ, ਦੂਜੀ ਕਾਪੀ ਅਤੇ ਆਖਰੀ ਕਾਪੀ ਵਿੱਚ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਨਵੋਇਸ ਦੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕਾਪੀਆਂ 'ਤੇ ਇਹ ਸ਼ਬਦ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਜ ਹੋਣਗੇ।

(2) ਵੈਟ ਇਨਵੋਇਸ ਦੀ ਅਸਲ ਕਾਪੀ 'ਤੇ, "ਇਸ ਕਾਪੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ

ਇਨਪੁਟ ਟੈਕਸ ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਉਪਲਬਧ ਹੈ" ਸ਼ਬਦ ਪ੍ਰਿੰਟ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਇਹ ਸਿਰਫ ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ। ਦੂਜੀ ਕਾਪੀ 'ਤੇ, "ਇਹ ਕਾਪੀ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਇਨਪੁਟ ਟੈਕਸ ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ" ਸ਼ਬਦ ਛਾਪੇ ਜਾਣਗੇ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਪੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਆਖਰੀ ਕਾਪੀ ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(3) ਚਲਾਨ 'ਤੇ 'ਵੈਟ ਇਨਵੋਇਸ' ਸ਼ਬਦ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਨਾਲ ਛਾਪਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(4) ਵੈਟ ਇਨਵੋਇਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵੇਰਵੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ:-

(a) ਇੱਕ ਲਗਾਤਾਰ ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰ, ਇੱਕ ਮਕੈਨੀਕਲ ਜਾਂ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਛਾਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕੰਪਿਊਟਰ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਇਨਵੋਇਸ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰ ਤਿਆਰ ਅਤੇ ਪ੍ਰਿੰਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ

ਕੰਪਿਊਟਰ ਦੁਆਰਾ, ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ, ਸਾਫਟਵੇਅਰ ਸਵੈਚਲਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨੰਬਰ ਤਿਆਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕੋ ਨੰਬਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ;

(b) ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ.

(c) ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਨਾਮ, ਪਤਾ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ।

(d) ਖਰੀਦਦਾਰ ਦਾ ਨਾਮ, ਪਤਾ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ;

(e) ਮਾਲ ਦਾ ਪੂਰਾ ਵੇਰਵਾ;

(f) ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ;

(g) ਪ੍ਰਤੀ ਯੂਨਿਟ ਮਾਲ ਦਾ ਮੁੱਲ;

(h) ਟੈਕਸਯੋਗ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਅਤੇ ਰਕਮ;

(i) ਕੁੱਲ ਮੁੱਲ.

(j) ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਵੇਚਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਜਾਂ ਭੇਜਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਫਾਰਮ ਵੈਟ-36 ਦਾ ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰ;

(k) ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਢੰਗ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਵੇਰਵਾ; ਅਤੇ (l) ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਸਹਿਭਾਗੀ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ ਦੇ ਦਸਤਖਤ।

ਨਿਯਮ 55. ਰਿਟੇਲ ਇਨਵੋਇਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਾਸ ਵੇਰਵੇ।— (1) ਇੱਕ ਰਿਟੇਲ ਇਨਵੋਇਸ ਵਿਧੀਵਤ ਬਾਉਂਡ ਇਨਵੋਇਸ ਜਾਂ ਕੈਸ ਮੀਮੋ ਬੁੱਕ ਤੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਜਦੋਂ ਚਲਾਨ ਕੰਪਿਊਟਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਜਾਂ ਮਕੈਨੀਕਲ ਡਿਵਾਈਸ ਉੱਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਡੁਪਲੀਕੇਟ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ.

(2) ਪ੍ਰਚੂਨ ਇਨਵੋਇਸ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਕਾਪੀ ਮਾਲ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਆਖਰੀ ਕਾਪੀ ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖੀ ਜਾਵੇਗੀ।

- (3) ਇੱਕ ਰਿਟੇਲ ਇਨਵੋਇਸ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵੇਰਵੇ ਹੋਣਗੇ:-
- ਇੱਕ ਲਗਾਤਾਰ ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰ, ਇੱਕ ਮਕੈਨੀਕਲ ਜਾਂ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਛਾਪਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
 - ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ।
 - ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਨਾਮ, ਪਤਾ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ।
 - ਮਾਲ ਦਾ ਪੂਰਾ ਵੇਰਵਾ।
 - ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ।
 - ਪ੍ਰਤੀ ਯੂਨਿਟ ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ
 - ਕੁੱਲ ਮੁੱਲ।
 - ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਸਹਿਭਾਗੀ ਜਾਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ ਜਾਂ/ਅਧਿਕਾਰਤ ਏਜੰਟ ਦੇ ਦਸਤਖਤ।
- (4) ਅੰਤਰਰਾਜੀ ਵਿਕਰੀ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਇੱਕ ਪ੍ਰਚੂਨ ਇਨਵੋਇਸ ਉਪ-ਨਿਯਮ (3), ਨਾਮ I ly ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਵੇਰਵਿਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਹੋਵੇਗਾ:-
- ਖਰੀਦਦਾਰ ਦਾ ਨਾਮ, ਪਤਾ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ;
 - ਟੈਕਸਯੋਗ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਅਤੇ ਰਕਮ;
 - ਫਾਰਮ ਵੈਟ-36 ਦਾ ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰ; ਅਤੇ
 - ਆਵਾਜਾਈ ਦਾ ਢੰਗ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਵੇਰਵੇ, XXXXXXXXXX

ਨਿਯਮ 57. ਡਿਲੀਵਰੀ ਚਲਾਨ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵੇਰਵੇ ਅਤੇ ਜਾਣਕਾਰੀ।—

- ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਮਾਧਿਅਮ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਸਾਮਾਨ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਲਈ ਇੱਕ ਡਿਲੀਵਰੀ ਚਲਾਨ ਵਿਧੀਵਤ ਬਾਊਂਡ ਬੁੱਕ ਤੋਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਜਦੋਂ ਚਲਾਨ ਕੰਪਿਊਟਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਜਾਂ ਮਕੈਨੀਕਲ ਡਿਵਾਈਸ 'ਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਤਿੰਨ ਗੁਣਾਂ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਪਹਿਲੀ ਕਾਪੀ ਖਰੀਦਦਾਰ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਲਈ ਹੋਵੇਗੀ। ਦੂਜੀ ਕਾਪੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰ ਲਈ ਹੋਵੇਗੀ। ਆਖਰੀ ਕਾਪੀ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣੇ ਕੋਲ ਰੱਖੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰ ਇੱਕ ਮਕੈਨੀਕਲ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਿੰਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।
- ਇੱਕ ਡਿਲੀਵਰੀ ਚਲਾਨ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਵੇਰਵੇ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ:-
 - ਦਸਤਾਵੇਜ਼ 'ਤੇ "ਡਿਲੀਵਰੀ ਚਲਾਨ" ਸ਼ਬਦ ਪ੍ਰਮੁੱਖਤਾ ਨਾਲ ਛਾਪੇ ਜਾਣਗੇ।
 - ਅੰਤਰਰਾਜੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫਾਰਮ ਵੈਟ-36 ਦਾ ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰ।

- (c) ਮਾਲ ਦੇ ਤਬਾਦਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ।
- (d) ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਨਾਮ, ਪਤਾ ਅਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ।
- (e) ਮਾਲ ਦਾ ਵੇਰਵਾ, ਵਜ਼ਨ, ਮਾਤਰਾ, ਪ੍ਰਤੀ ਯੂਨਿਟ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਕੀਮਤ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਕੁੱਲ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਕੀਮਤ।
- (f) ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਦਾ ਢੰਗ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵੇਰਵੇ।
- (g) ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਦਸਤਖਤ,
 XXXXXXXXXXXXX

ਨਿਯਮ 65. ਰਾਜ ਤੋਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਘੋਸ਼ਣਾ ਸੰਬੰਧੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ।

XXX XXX XXX XXX XXX
 XXX XXX XXX XXX

- (g) ਟੈਕਸਯੋਗ ਵਿਅਕਤੀ ਫਾਰਮ ਵੈਟ 36 ਬੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਫਾਰਮਾਂ ਦੇ ਖਾਤਿਆਂ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖੇਗਾ;

(15) ਸ੍ਰੀ ਅਮੋਲ ਰਤਨ ਸਿੰਘ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਰਾਜ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿਚਾਰਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਕੋਲ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਪ੍ਰਤੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਰਾਜ ਦੇ ਵਕੀਲ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਮਾਲ ਦਾ ਵਾਹਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ 'ਜ਼ਮਾਨਤੀ' ਹੈ ਅਤੇ ਪੀੜਤ ਧਿਰ ਸਿਰਫ਼ ਖੋਪਦਾਤਾ ਜਾਂ ਖੋਪ ਲੈਣ ਵਾਲਾ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(16) ਪੱਖਾਂ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲਾਂ ਨੂੰ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਯੋਗ ਸਹਾਇਤਾ ਨਾਲ ਰਿਕਾਰਡ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਠਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਡਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਸੁਲਝਾਉਣ ਲਈ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਦੋ ਸਵਾਲਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ:-

- (1) ਕੀ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(31) ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸਮੀਕਰਨ 'ਰੇਲਵੇ' ਦਾ ਮਤਲਬ 'ਸਥਿਰ ਰੇਲਾਂ' ਵਰਗਾ ਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 'ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1) ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ ਸਮੀਕਰਨ?
- (2) ਕੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਤਤਕਾਲ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਯੋਗ ਹੈ?

ਜਵਾਬ: ਸਵਾਲ ਨੰ. (1):

(17) ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(31) ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸਮੀਕਰਨ 'ਰੇਲਵੇ' ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਆਪਕ ਅਰਥ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਮਤਲਬ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਜਨਤਕ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਦਾ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮੀਕਰਨ 'ਰੇਲਵੇ' ਦੀ ਸੰਮਿਲਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ

ਅਪਣਾ ਕੇ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੜਕ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕੀ, ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਜਾਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਬਹੁਤ ਵਿਆਪਕ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(2), 2(33) ਅਤੇ 2(39) ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ 'ਕੈਰੇਜ', 'ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ' ਅਤੇ 'ਟ੍ਰੈਫਿਕ' ਦੇ ਸਮੀਕਰਨ ਨੂੰ ਨਿਪੁੰਨਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਮੀਕਰਨ 'ਕੈਰੇਜ' ਦਾ ਅਰਥ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ 'ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ' ਦਾ ਮਤਲਬ ਧਾਰਾ 65 ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਸੀਦ ਹੈ। ਸਮੀਕਰਨ 'ਟ੍ਰੈਫਿਕ' ਨੂੰ ਹਰ ਵਰਣਨ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਤੇ ਮਾਲ।

(18) ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(31)(e) ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਈ ਗਈ ਵਿਆਪਕ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਉਹਨਾਂ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਜੋ ਸੜਕ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਮਲਕੀਅਤ ਵਾਲੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕੀ, ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਜਾਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(1)(i) ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਪਰੋਕਤ ਪੈਰਾ 12 ਵਿੱਚ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧ 'ਮਾਲ ਵਾਹਨ' ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚੈਸੀ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਇੱਕ ਬਾਡੀ ਜੁੜੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਟ੍ਰੇਲਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਜਾਂ ਇਲਾਵਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਨੇ ਫਿਕਸਡ ਰੇਲ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਫੈਕਟਰੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਬੰਦ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਲਈ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਰਾਜ ਨੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿ ਵੈਲਿਊ ਐਡਿਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਕੋਈ ਚੋਰੀ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ। ਇਸਲਈ, ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 2(31) ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ 'ਰੇਲਵੇ' ਅਤੇ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 2(1)(i) ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ 'ਫਿਕਸਡ ਰੇਲਜ਼' ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖ-ਵੱਖਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਇਹਨਾਂ ਸਮੀਕਰਨਾਂ ਦਾ ਪਾਲਣ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਰਥ. ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਆਖਿਆ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ-ਰੇਲਵੇ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਤਰਜੀਹੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ 'ਤੇ ਵੈਲਯੂ ਐਡਿਡ ਟੈਕਸ ਜਾਂ ਆਬਕਾਰੀ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਹ ਵੀ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਦਰਜਾ ਹਾਸਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਮਾਲ ਦੇ ਵਾਹਕ ਵਜੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਇਕ 'ਬੇਲੀ' ਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 152 ਅਤੇ 161 ਦੁਆਰਾ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ (ਸੰਖੇਪਤਾ ਲਈ, 'ਠੇਕਾ ਐਕਟ') ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹੀ ਧਿਆਨ

ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਜਾਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਬਨਾਮ ਪੱਛਮੀ ਪੰਜਾਬ ਫੈਕਟਰੀਜ਼ ਲਿਮਿਟਡ-, (1) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮਾਨਯੋਗ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸੀਵਧਾਨਕ ਬੈਂਚ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਿਊ ਇੰਡੀਆ ਅਸੋਚੀਏਟ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ (2) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਬਾਅਦ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਲਾਰਡਸ਼ਿਪਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

(19) ਅਸੀਂ ਰਾਜ ਦੇ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸਹੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਮਾਲ ਲਿਜਾਣ ਲਈ ਰੇਲਵੇ isinotei ਦੇ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਤੋਂ ਅੱਗੇ ਹਾਂ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਦਿਆਲੇ ਰਾਜ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 93 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਨੂੰ ਸਹੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੋਪ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਜਾਂ ਨਾ ਡਿਲੀਵਰੀ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ, ਤਬਾਹੀ, ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਵਿਗੜਨ ਲਈ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ 'ਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਰੇਲਵੇ 'ਤੇ, ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 152 ਅਤੇ 161 ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਨੇ ਕੇਂਦਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 93 ਨੂੰ ਲਾਭ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:-

(20) ਮਾਲ ਦੇ ਵਾਹਕ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀ ਆਮ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ।— ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਇੱਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ, ਤਬਾਹੀ, ਨੁਕਸਾਨ ਜਾਂ ਵਿਗੜਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਾਂ ਗੈਰ-

- (1) ਏਆਈਆਰ 1966 ਐਸਸੀ 395
- (2) (1995) 2 SCC 417

ਕਿਸੇ ਵੀ ਖੋਪ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ, ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਨਾਮ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਨ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ:-

- (a) ਰੱਬ ਦਾ ਕੰਮ;
- (b) ਜੰਗ ਦਾ ਕੰਮ;
- (c) ਜਨਤਕ ਦੁਸ਼ਮਣਾਂ ਦਾ ਕੰਮ;
- (d) ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਤਹਿਤ ਗ੍ਰਿਫਤਾਰੀ, ਰੋਕ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ;
- (e) ਕੇਂਦਰ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਏਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ;
- (f) ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਐਡਰੋਸੀ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਏਜੰਟ ਜਾਂ ਨੌਕਰ

ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ ਜਾਂ ਅਣਗਹਿਲੀ;

- (g) ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਅੰਦਰੂਨੀ ਨੁਕਸ, ਗੁਣਵਤਾ ਜਾਂ ਵਿਗਾੜ ਕਾਰਨ ਥੋਕ ਜਾਂ ਭਾਰ ਵਿੱਚ ਕੁਦਰਤੀ ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਬਰਬਾਦੀ;
- (h) ਗੁਪਤ ਨੁਕਸ;
- (i) ਅੱਗ, ਧਮਾਕਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਅਣਕਿਆਸਿਆ ਖਤਰਾ;

ਬਸ਼ਰਤੋਂ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗਾੜ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਾਰਨਾਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਨਾਸ਼, ਨੁਕਸਾਨ, ਵਿਗਾੜ ਲਈ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਜਾਂ ਗੈਰ-ਡਿਲੀਵਰੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਰੇਲਵੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਅੱਗੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਕਿ ਉਸਨੇ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਿੱਚ ਵਾਜਬ ਦੂਰਦਰਸ਼ਤਾ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ।" (ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਲਈ ਰੇਖਾਕਿਤ)

(20) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਜਾਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਬਾਹਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ / ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਸ ਲਈ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ. ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਨਹੀਂ ਸਕਦਾ

ਵੈਟ ਐਕਟ, ਜੋ ਕਿ ਰਾਜ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ। ਇਸ ਲਈ, ਜਾਣੇ-ਪਛਾਣੇ ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਐਡਵੋਕੇਟ ਜਨਰਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਹੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51(2) ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਰਸੀਦ, ਇੱਕ ਟ੍ਰਿਪ ਸ਼ੀਟ ਜਾਂ ਇੱਕ ਲਾਗ ਬੁੱਕ ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਿਕਰੀ ਚਲਾਨ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਇੰਚਾਰਜ ਹੈ। ਜਾਂ ਬਿੱਲ ਜਾਂ ਕੈਸ਼ ਮੀਮੋ ਜਾਂ ਡਿਲੀਵਰੀ ਚਲਾਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਵੇਰਵੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜੋ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਦੱਸੇ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲਕੀ, ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਜਾਂ ਕੰਮ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

(21) ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ, ਰੇਲਵੇ ਦੁਆਰਾ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਰੱਖੇ ਜਾਂ ਕੰਮ ਕੀਤੇ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲੁਕੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੀਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੋ ਕਿ ਅਣਜਾਣ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਵਰਗੀ ਕੋਈ ਵੀ ਸਰਕਾਰੀ ਏਜੰਸੀ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਗੈਰ-ਕਾਨੂੰਨੀ ਕੰਮਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ ਇਸ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 93(e) ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਜੇਕਰ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਨਸ਼ੀਲੇ ਪਦਾਰਥਾਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ

ਕਾਨੂੰਨ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕਦਾ ਕਿ ਉਹ ਪਾਬੰਦੀਸ਼ੁਦਾ ਸਾਮਾਨ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਖੋਪ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਮਾਲ ਭੇਜਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰੇ। ਜ਼ਮੀਨ.

(22) ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਤੋਂ ਉਭਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਆਖਿਆ ਅਤੇ ਸਿਧਾਂਤ ਜਦੋਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨੋਟਿਸ ਮਿਤੀ 5 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਅਤੇ 9 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਪੀ-5 ਅਤੇ ਪੀ-8) ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਮੀਮੋ ਮਿਤੀ 3 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਪੀ-7) ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਾਇਕ ਆਬਕਾਰੀ ਤੇ ਕਰ ਅਫ਼ਸਰ, ਮੋਬਾਈਲ ਵਿੰਗ, ਪੰਜਾਬ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵੱਲੋਂ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ 19 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਪੀ-14) ਦਾ ਹੁਕਮ ਵੀ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

ਜਵਾਬ: ਸਵਾਲ ਨੰ. (2):

(23) ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਨੋਟਿਸਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖ ਕੇ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 5 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਅਤੇ 9 ਸਤੰਬਰ, 2005 (ਪੀ-5 ਅਤੇ ਪੀ-8) ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਮੀਮੋ ਮਿਤੀ 3 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਦਾ ਇੱਕ ਪਰੀਜ਼ੁਅਲ

(ਪੀ-7) ਇਹ ਦਰਸਾਏਗਾ ਕਿ ਸਹਾਇਕ ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਕਰ ਅਫ਼ਸਰ, ਮੋਬਾਈਲ ਵਿੰਗ, ਪੰਜਾਬ ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਵੱਲੋਂ ਸਮਾਨ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ, ਧੀਰ ਮਾਧੋਪੁਰੀ, ਅਨੂਪ ਮਾਧੋਪੁਰੀ, ਲੱਕੀ ਮਾਧੋਪੁਰੀ ਅਤੇ ਸੋਨੂੰ ਮਾਧੋਪੁਰੀ ਨੂੰ ਇਹ ਸਮਾਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਨੋਟਿਸ ਸਟੇਸ਼ਨ ਮਾਸਟਰ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਸਿਟੀ ਬੁਕਿੰਗ ਏਜੰਸੀ, ਬਸਤੀ ਜੋਧੋਵਾਲ, ਲੁਧਿਆਣਾ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਪਰ ਕਾਰਨ ਦਿਖਾਉਣ ਦਾ ਅੰਤਮ ਮੌਕਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੋਟਿਸ ਮਿਤੀ ਨਿਕ (ਅਨੈਕਸਰ ਪੀ-10 ਅਤੇ ਪੀ-11) ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਉਹੀ ਹੈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 19 ਸਤੰਬਰ, 2005 ਦਾ ਅੰਤਮ ਹੁਕਮ ਇਹ ਵੀ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਦੁਖੀ ਵਿਅਕਤੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਆਪਰੇਟਿਵ ਪੈਰਾ ਵਿੱਚ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਦੀ ਚੋਰੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਠਹਿਰਾਇਆ ਹੈ। ਆਰਡਰ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:-

“ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ, ਸਥਿਤੀਆਂ ਅਤੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਤੇ ਸਮੁੱਚੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੈਂ ਮੰਨਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਧਾਰਾ 51(ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜੀਂਦੇ ਬਿੱਲ/ਡਿਲੀਵਰੀ ਨੋਟ ਪੇਸ਼ ਨਾ ਕਰਕੇ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ। 2) ਐਕਟ *ibid* ਦਾ। ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਵਸਤੂਆਂ ਟੈਕਸਯੋਗ ਹਨ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਲਈ ਹਨ। ਮਾਲ ਦੀ ਕੀਮਤ ਰੁਪਏ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। 3,00,000 (ਰੁ. ਤਿੰਨ ਲੱਖ @ 25,000 ਰੁਪਏ ਪ੍ਰਤੀ ਡੱਬਾ)। ਇਸ ਲਈ ਮੈਂ R : s ਦਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹਾਂ। ਪੰਜਾਬ ਵੈਟ ਐਕਟ 2005 ਦੇ 90,000 (ਨੌਬੋ ਹਜ਼ਾਰ ਅਧੀਨ ਧਾਰਾ 51 (7)(ਬੀ) ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ 12,000 ਰੁਪਏ (ਬਾਰਾਂ ਹਜ਼ਾਰ @4%। ਟੀਡੀਐਨ ਜਾਰੀ ਕਰੋ) ਅਤੇ 1,02,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਚਲਾਨ ਫਾਰਮ (ਇੱਕ ਲੱਖ ਦੋ ਹਜ਼ਾਰ) ਸਿਰਫ਼) ਆਰਡਰ ਦੀ ਕਾਪੀ ਦੇ ਨਾਲ।

ਵੈਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮਾਲ ਛੱਡਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।

(24) ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਇਸ ਸੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੇਲਵੇ, ਜੋ ਮਾਲ ਦੀ ਜ਼ਮਾਨਤ ਹੈ, ਤੁਰੰਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅੱਗੇ ਆਇਆ ਹੈ। ਰੇਲਵੇ ਕੋਲ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਲਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਕਾਰਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੇ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸੁਵਿਧਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਪਰ ਉਹ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਟੈਕਸ ਦੀ ਚੋਰੀ ਲਈ ਮਾਲਕ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅੰਤਮ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51(2) ਦੁਆਰਾ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਨਾ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਵੈਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 51 ਦਾ. ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਿਰੁੱਧ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ

**ਸੁਰਿੰਦਰਸ਼ਰਮਾਵ. ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ
ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਬੈਂਚ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ
ਅਤੇ ਹੋਰ { ਹੇਮੰਤ ਗੁਪਤਾ, ਜੇ. }**

ਮਾਲਕਾਂ, ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਨਜ਼ਰਬੰਦੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਅੰਤਮ ਆਦੇਸ਼ ਪਾਸ ਕਰਨੇ, ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਈ ਗਈ ਪਟੀਸ਼ਨ 'ਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜਦੋਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵੈਟ ਐਕਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਹਿਤ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਚੈਕਿੰਗ ਲਈ ਰੋਕਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਨਾਲ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਸੁਵਿਧਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਈਥਰ ਐਕਟ. ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਰੇਲਵੇ ਦੇ ਕਹਿਣ 'ਤੇ ਅਣਗਹਿਲੀ ਨੋਟਿਸਾਂ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਹਮਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਦੋਂ ਮਾਲਕ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੀੜਤ ਧਿਰ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕੋਈ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਲੈ ਕੇ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ-ਰੇਲਵੇ ਨੂੰ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੇਲਵੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 93(e) ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨਾਲ ਲੜਨ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

(25) ਇਸ ਕਾਰਨ ਉਪਰੋਕਤ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਟੀਸ਼ਨ ਫੇਲ ਹੋਣ ਲਈ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਆਰ. ਐਨ. ਆਰ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ 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।

ਪ੍ਰਭੂਪ੍ਰੀਤ ਸਿੰਘ

ਹੇਮੰਤ ਗੁਪਤਾ ਅਤੇ ਮਹਿੰਦਰ ਪਾਲ ਜੇ. ਜੇ.

ਸੁਰਿੰਦਰ ਸ਼ਰਮਾ, ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਕੇਂਦਰੀ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ
ਬੈਂਚ, ਚੰਡੀਗੜ੍ਹ ਅਤੇ ਹੋਰ, -ਜਵਾਬਦਾਤਾ

2003 ਦਾ CWPNo 12923/ਸੀ

18 ਜੁਲਾਈ, 2008

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950 - ਆਰਟੀਕਲ. 226—ਸੇਵਾ ਤੋਂ ਬਰਖਾਸਤਗੀ —
ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਜਾਅਲੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਤਿਆਰ ਕਰਕੇ ਸੇਵਾ ਵਿਚ ਆਉਣ ਦੇ ਦੋਸ਼—
ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਲਈ ਬਿਨੈ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਗ੍ਰੈਜੂਏਟ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਇਆ—ਤੱਥਾਂ ਦੀ
ਗਲਤ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ—ਅਨੁਸ਼ਾਸਨੀ ਅਥਾਰਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਪਰ
ਸਜ਼ਾ ਦਾ ਹੁਕਮ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ— ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਸਮਰੱਥ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨੀ ਅਥਾਰਟੀ ਅੱਗੇ
ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅੰਤਿਮ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ
ਦੀ ਬੇਨਤੀ ਕਰਦਾ ਹੈ - ਕੁਦਰਤੀ ਨਿਆਂ ਜਾਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ