

नागरिक विविध

न्यायमूर्ति बाल राज तुली के समक्ष

हरियाणा रोडवेज के कर्मचारी,-याचिकाकर्ता।

बनाम

हरियाणा राज्य और अन्य,-प्रतिवादी।

Civil Writ No. 1437 of 1968

24 सितम्बर 1969.

बोनस भुगतान अधिनियम (XXI)1965)- धारा 2(4), 4, 5, 6(सी) और 7- अपने कर्मचारियों को अनुग्रह भुगतान के लिए हरियाणा रोडवेज का आवंटन योग्य अधिशेष-निर्धारण-रोडवेज आयकर और सड़क कर का भुगतान नहीं कर रहा है जैसे कर-चाहे इसके सकल लाभ से बाहर रखा जाएगा।

अभिनिर्धारित किया गया कि सकल लाभ की गणना करने का तरीका बोनस भुगतान अधिनियम की धारा 4 में उल्लिखित है, जिसके अनुसार एक नियोक्ता द्वारा बैंकिंग कंपनी के अलावा किसी अन्य प्रतिष्ठान से प्राप्त सकल लाभ* की गणना दूसरी अनुसूची में निर्दिष्ट तरीके से की जानी है। उपलब्ध अधिशेष की गणना नियोक्ता के सकल लाभ से धारा 6 में निर्दिष्ट विभिन्न राशियों को घटाकर अधिनियम की धारा 5 के अनुसार की जानी है। अधिनियम की धारा 6 पूर्व शुल्क के रूप में सकल लाभ से कटौती योग्य रकम का विवरण देती है। इस धारा के खंड (सी) के तहत कोई भी प्रत्यक्ष कर, जो नियोक्ता उस वर्ष के दौरान अपनी आय, लाभ और लाभ के संबंध में लेखांकन वर्ष के लिए भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, प्रावधानों के अधीन सकल लाभ से कटौती के लिए उत्तरदायी है। अधिनियम की धारा 7, धारा 6 के खंड (सी) के प्रयोजनों के लिए नियोक्ता द्वारा देय प्रत्यक्ष कर की गणना करने का तरीका बताती है और प्रावधान करती है कि इसकी गणना इस प्रकार की जानी है। उस वर्ष के लिए नियोक्ता की आय पर लागू दरों पर। चूंकि हरियाणा रोडवेज किसी भी आयकर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है, इसलिए इसकी गणना किसी भी दर पर नहीं की जा सकती है और इसलिए रोडवेज के सकल लाभ की गणना के लिए आयकर में कटौती नहीं की जा सकती है। (पैरा 6)

इसके अलावा यह अभिनिर्धारित किया गया कि अनुग्रह राशि निर्धारित करने के प्रयोजनों के लिए आवंटन योग्य अधिशेष निर्धारित करने के लिए रोड टैक्स हरियाणा रोडवेज के मुनाफे से कटौती के लिए उत्तरदायी है अपने कामगारों को देय भुगतान। यह सच है कि हरियाणा रोडवेज इस टैक्स का भुगतान इसलिए नहीं करता क्योंकि वह एक सरकारी उपक्रम है, लेकिन तथ्य यह है कि सड़कों का उपयोग उसके वाहनों द्वारा किया जाता है जिसके लिए वह मुआवजे का हकदार है। राज्य सरकार, जो हरियाणा रोडवेज की मालिक है, उस पर पैसा खर्च करके सड़कों की अच्छी मरम्मत और रखरखाव करके परिवहन के व्यवसाय को आगे बढ़ाने में योगदान देती है। इसलिए, यह अपने सकल मुनाफे में से अपने वाहनों के उपयोग से सड़कों पर होने वाली टूट-फूट का प्रतिनिधित्व करने वाली अनुमानित राशि काटने का हकदार है। रोड टैक्स हरियाणा राज्य के राजस्व का हिस्सा है और यह राशि प्रत्येक वाहन के लिए निर्धारित की जाती है। यह राशि प्रत्यक्ष कर के रूप में कटौती योग्य नहीं हो सकती है, लेकिन निश्चित रूप से हरियाणा रोडवेज के मालिक द्वारा अपने वाहनों द्वारा सड़कों के उपयोग के कारण किए गए व्यय के रूप में कटौती योग्य है। (पैरा 7)

भारत के संविधान की अनुच्छेद 226 और 227 में याचिका में प्रार्थना की गई है कि 25 जनवरी 1968 के पुरस्कार को रद्द करने के लिए उत्प्रेषण प्रकृति की एक रिट या कोई अन्य उचित रिट आदेश या निर्देश जारी किया जाए और उत्तरदाताओं को याचिकाकर्ताओं को इसके अनुसार बोनस देने की अनुमति देने का निर्देश दिया जाए। बोनस भुगतान अधिनियम का प्रावधान।

याचिकाकर्ता के लिए आर.के. गर्ग, आर.एस. बिंद्रा, जे.सी. वर्मा, और श्रीमती बी.एस. बिंद्रा, वकील।

डी. एस. तेवतिया, एडवोकेट-जी एनरल (हरियाणा), उत्तरदाताओं के लिए श्री जसवन्त जैन, प्रथम एडवोकेट के साथ।

निर्णय

न्यायमूर्ति तुली, यह रिट याचिका हरियाणा रोडवेज के कर्मचारियों द्वारा उनकी यूनियन, हरियाणा रोडवेज वर्कर्स यूनियन के माध्यम से, हरियाणा राज्य (प्रतिवादी 1), औद्योगिक न्यायाधिकरण, हरियाणा (प्रतिवादी 2) और प्रांतीय परिवहन नियंत्रक, हरियाणा के खिलाफ दायर की गई है। प्रतिवादी 3) कामगारों का संघ एक पंजीकृत है जिसे हरियाणा राज्य सरकार द्वारा भी मान्यता दी गई है। यूनियन ने परिवहन नियंत्रक, हरियाणा को दो नोटिस दिए, जिसमें कई मांगों की गईं। उक्त नोटिस में उल्लिखित पक्षों के बीच विवादों को दो अलग-अलग समझौतों द्वारा निपटाया गया था जो 8 जून, 1967 और 26 अक्टूबर, 1967 को निष्पादित किए गए थे। 8 जून, 1967 के समझौते का खंड 4 इस प्रकार है: -

“सभी कर्मचारी लेखा वर्ष 1966-67 (31 मार्च, 1967 को समाप्त) से शुरू होकर बोनस भुगतान अधिनियम, 1965 के सिद्धांतों और प्रावधानों के अनुसार वार्षिक अनुग्रह भुगतान प्राप्त करने के हकदार होंगे। न्यूनतम 4 प्रतिशत का भुगतान 30 जून, 1967 से पहले किया जाएगा और शेष, यदि देय है, ऑडिट के तुरंत बाद यथाशीघ्र भुगतान किया जाएगा।

26 अक्टूबर 1967 के समझौते का खंड 13 इस प्रकार है: -

“इस बात पर सहमति है कि विभाग बोनस भुगतान अधिनियम, 1965 के आधार पर वर्ष 1966-67 के लाभ और हानि खातों की एक प्रति संघ को उनकी अनुग्रह राशि की स्वीकार्यता के बारे में गणना के साथ 15 नवंबर 1967 तक प्रस्तुत करेगा।” और देय भुगतान, यदि कोई हो, 26 नवंबर, 1967 तक किया जाएगा। वाणिज्यिक विंग के मुख्यालय लिपिक कर्मचारी भी सरकार की मंजूरी के साथ वर्ष 1966-67 और उसके बाद के लिए अनुग्रह भुगतान के हकदार होंगे।”

(2) लेखा वर्ष 1966-67 के समापन के बाद हरियाणा रोडवेज के उपक्रम की एक शीट तैयार की गई, जिसके आधार पर परिवहन विभाग ने यह पता लगाने के लिए आवंटन योग्य अधिशेष का एक चार्ट तैयार किया कि, यदि कोई हो, तो सटीक राशि क्या थी। 8 जून 1967 के समझौते के खंड 4 के अनुसरण में श्रमिकों को देय। इस चार्ट के अनुसार आवंटन योग्य अधिशेष था और श्रमिकों को अनुग्रह भुगतान के माध्यम से कोई राशि देय नहीं थी जैसा कि इसके खंड 4 में प्रदान किया गया था। समझौता। दूसरी ओर, कामगारों ने दावा किया कि प्रबंधन आयकर और सड़क कर के कारण सकल मुनाफे में से कोई कटौती करने का हकदार नहीं था और मूल्यहास आरक्षित निधि, मोटर परिवहन आरक्षित निधि और ब्याज की राशि बोनस भुगतान अधिनियम की धारा 4 के अनुसार पूंजी पर देय राशि को वापस जोड़ा जाना था। प्रबंधन की यह भी राय थी कि हरियाणा रोडवेज का लेखा वर्ष 1966-67 1 नवंबर, 1966 से 31 मार्च, 1967 तक था, जबकि श्रमिकों का आरोप था कि वर्ष 1 अप्रैल, 1966 से शुरू हुआ और 31 मार्च, 1967 को समाप्त हुआ। इस प्रकार आवंटन योग्य अधिशेष के निर्धारण के साथ-साथ उस अवधि के निर्धारण के लिए दिनांक 8 जून, 1967 के समझौते के खंड 4 और दिनांक 26 अक्टूबर, 1967 के समझौते के खंड 13 की व्याख्या के संबंध में पार्टियों के बीच विवाद उत्पन्न हुआ। लेखा वर्ष 1966-67. हरियाणा के राज्यपाल ने अधिसूचना संख्या आईडी/आई/10/62-165 दिनांक 1 जनवरी, 1966 द्वारा, औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 की धारा 36-ए के तहत उक्त विवाद को औद्योगिक न्यायाधिकरण, हरियाणा को निर्णय के लिए भेजा।

(3) कर्मचारियों ने प्रबंधन के समक्ष अपने दावों का विवरण दाखिल किया और एक

लिखित बयान भी दाखिल किया। पक्ष ट्रिब्यूनल के समक्ष कोई सबूत पेश नहीं करने पर सहमत हुए और विवाद को मुख्य रूप से दो मुख्य बिंदुओं तक सीमित रखा, यानी, क्या प्रबंधन रुपये की कटौती करने का हकदार था। आयकर के मद में 11,57,424.00 रु. आवंटन योग्य अधिशेष निर्धारित करने के लिए सकल लाभ में से सड़क कर के कारण 5,37,073.00 रुपये और 26 अक्टूबर, 1967 के समझौते के खंड 13 में अभिव्यक्ति "वर्ष 1966-67" द्वारा कवर की गई अवधि क्या थी। विद्वान ट्रिब्यूनल इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि आवंटन योग्य अधिशेष निर्धारित करने के लिए प्रबंधन सकल मुनाफे में से उक्त राशि की कटौती का हकदार था और उस आधार पर कोई आवंटन योग्य अधिशेष नहीं था और श्रमिकों को कुछ भी देय नहीं था। ट्रिब्यूनल की यह भी राय थी कि 26 अक्टूबर, 1967 के समझौते के खंड 13 में "वर्ष 1966-67" शब्द का अर्थ 1 नवंबर, 1966 से 31 मार्च, 1967 तक की अवधि है, न कि 1 अप्रैल, 1966 से 31 मार्च, 1967 तक। औद्योगिक न्यायाधिकरण का निर्णय दिनांक "20 जनवरी, 1#88" है।

और 6 फरवरी, 1968 को हरियाणा सरकार के राजपत्र (असाधारण) में प्रकाशित किया गया था। पुरस्कार से व्यथित महसूस करते हुए, हरियाणा रोडवेज के कर्मचारियों ने 24 अप्रैल, 1968 को इस न्यायालय में वर्तमान रिट याचिका दायर की, जिसे अगले दिन स्वीकार कर लिया गया। .

(4) रिट याचिका का लिखित बयान श्री शिव कुमार, उप परिवहन नियंत्रक, हरियाणा द्वारा दायर किया गया है, जिस पर याचिकाकर्ताओं ने एक प्रतिकृति दायर की है।

(5) पक्षों के विद्वान वकील ने मेरे समक्ष अपने तर्कों को विद्वान औद्योगिक न्यायाधिकरण द्वारा तय किए गए बिंदुओं तक ही सीमित रखा है, ताकि यदि उन बिंदुओं पर मेरा निर्णय औद्योगिक न्यायाधिकरण के फैसले के विपरीत जाता है, तो मामले को वापस जाना होगा; उसे पुनर्निर्णय के लिए.

(6) पार्टियों द्वारा मेरे सामने रखा गया पहला मुद्दा यह है कि क्या प्रबंध आयकर के कारण 11,57,424.00 रुपये की कटौती करने का हकदार है। उत्तरदाताओं द्वारा यह स्वीकार किया गया है कि हरियाणा रोडवेज किसी भी आयकर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है, लेकिन यह प्रस्तुत किया गया है कि ऊपर उल्लिखित दो समझौतों के तहत श्रमिकों को दिए जाने वाले अनुग्रह भुगतान को नियमों के अनुसार निर्धारित किया जाना चाहिए। बोनस अधिनियम, 1965 के भुगतान के सिद्धांत और प्रावधान, इसलिए, हरियाणा रोडवेज को परिवहन का व्यवसाय करने वाली कंपनी के बराबर माना जाता है और वह आयकर में कटौती करने का हकदार है जो किसी कंपनी द्वारा देय होता यदि उसने ऐसा किया है। सरकारी उपक्रम नहीं रहा मैं उत्तरदाताओं के इस निवेदन से सहमत होने में स्वयं को असमर्थ पाता हूँ। सकल लाभ की गणना करने का तरीका बोनस भुगतान अधिनियम (इसके बाद अधिनियम कहा जाएगा) की धारा 4 में उल्लिखित है, जिसके अनुसार एक नियोक्ता द्वारा बैंकिंग कंपनी के अलावा किसी अन्य प्रतिष्ठान से प्राप्त सकल लाभ की गणना की जानी है। दूसरी अनुसूची में निर्दिष्ट तरीके उपलब्ध अधिशेष की गणना नियोक्ता के सकल लाभ से धारा 6 में निर्दिष्ट विभिन्न राशियों को घटाकर अधिनियम की धारा 5 के अनुसार की जानी है। अधिनियम की धारा 6 पूर्व शुल्क के रूप में सकल लाभ से कटौती योग्य रकम का विवरण देती है। इस धारा के खंड (सी) के तहत कोई भी प्रत्यक्ष कर, जो नियोक्ता उस वर्ष के दौरान अपनी आय, लाभ और लाभ के संबंध में लेखांकन वर्ष के लिए भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, प्रावधानों के अधीन सकल लाभ से कटौती के लिए उत्तरदायी है। अधिनियम की धारा 7 प्रत्यक्ष कर की गणना का तरीका बताती है। धारा 6 के खंड (सी) के प्रयोजनों के लिए नियोक्ता द्वारा देय है और प्रावधान है कि इसकी गणना उस वर्ष के लिए नियोक्ता की आय पर लागू दरों पर की जाएगी। चूंकि हरियाणा रोडवेज

किसी भी आयकर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं है, इसकी गणना किसी भी दर पर नहीं की जा सकती है। हरियाणा रोडवेज की तुलना इस तरह का कारोबार करने वाली कंपनी से करना गलत धारणा है। कंपनी आयकर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है और जिस दर पर इसका भुगतान किया जाना है वह हर साल वित्त अधिनियम में भी निर्दिष्ट है। किसी कंपनी द्वारा चुकाए गए आयकर का कोई भी हिस्सा आय के रूप में उसके पास वापस नहीं आता है। इसलिए, किसी कंपनी द्वारा भुगतान किया गया आयकर पूरी तरह से कंपनी के फंड से बाहर चला जाता है। यदि आयकर का भुगतान नहीं करना पड़ता है तो कंपनी के कोष से कुछ भी नहीं जाता है और पूरी राशि उसके हाथ में रहती है। यदि हरियाणा रोडवेज आय कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होता, तो उसे इसकी गणना के अनुसार 11,57,424.00 रुपये का भुगतान करना पड़ता और इस राशि में से इसे केंद्र सरकार से केवल लगभग 20,000.00 रुपये ही वापस मिले होंगे। उस फॉर्मूले के अनुसार जिसके तहत केंद्र द्वारा एकत्रित आयकर को विभिन्न राज्यों के बीच वितरित किया जाता है। उस फॉर्मूले में बताया गया है कि आयकर का 75 प्रतिशत हिस्सा राज्यों के बीच वितरित किया जाता है, जिसमें से 90 प्रतिशत जनसंख्या के आधार पर और 10 प्रतिशत राज्य के योगदान के आधार पर वितरित किया जाता है। आयकर केंद्र सरकार का राजस्व होता है न कि राज्य सरकार का और इस कारण से यह नहीं कहा जा सकता है कि आयकर का भुगतान न करने से हरियाणा राज्य सरकार को कोई राजस्व हानि हो रही है। लगभग रु. 20,000.00 रुपये बरकरार के बजाय इसके हाथ में 11,57,424.00 रुपये रखा है। यह लाभ किसी भी अप्रत्यक्ष राजस्व के नुकसान से कहीं अधिक है जो उसे आयकर से प्राप्त होता यदि यह उसके द्वारा देय होता और वास्तव में भुगतान किया गया होता। तथ्य यह है कि केंद्र सरकार को आयकर के रूप में कोई राशि नहीं दी जाती है और पूरा मुनाफा हरियाणा रोडवेज के पास रहता है, जो उसका राजस्व बढ़ाने में खर्च होता है। इसलिए, मेरी राय है कि राज्य सरकार का उपक्रम हरियाणा रोडवेज को एक निजी परिवहन कंपनी के बराबर नहीं किया जा सकता है और वह लागू वित्त अधिनियम में उल्लिखित दरों के अनुसार निर्धारित राष्ट्रीय आयकर की कटौती का हकदार नहीं है। कंपनियां आवंटन योग्य अधिशेष को आयकर की कटौती के बिना निर्धारित किया जाना है।

(7) अगला बिंदु रोड टैक्स के कारण कटौती से संबंधित है। इस मुद्दे पर कोई मिसाल नहीं है, लेकिन इस मामले पर सावधानीपूर्वक विचार करने के बाद, मैं इस निष्कर्ष पर पहुंचा हूँ कि उद्देश्यों के लिए आवंटन योग्य अधिशेष निर्धारित करने के लिए रोड टैक्स हरियाणा रोडवेज के मुनाफे से काटा जा सकता है। अपने कर्मियों को देय अनुग्रह भुगतान का निर्धारण करना। सड़कें राज्य सरकार के स्वामित्व में हैं और यह एक सर्वविदित तथ्य है कि वाहनों के उपयोग के परिणामस्वरूप उनमें टूट-फूट होती है। सड़कें बनाने में राज्य सरकार को पैसा खर्च करना पड़ता है; और उन्हें अच्छी मरम्मत में बनाए रखना। उस उद्देश्य के लिए राज्य सड़कों का उपयोग करने वाले सभी वाहनों पर कर लगाता है। देय कर वाहन की वहन क्षमता और उसकी प्रकृति के अनुसार है। भारी वाहन हल्के वाहनों की तुलना में अधिक रोड टैक्स देते हैं। सड़क कर, जो वसूला जाता है, उस कर का भुगतान करने वाले वाहन के उपयोग के परिणामस्वरूप सड़कों पर होने वाली टूट-फूट के लिए एक उचित उपाय के रूप में लिया जा सकता है। यह सच है कि हरियाणा रोडवेज इस कर का भुगतान नहीं करता है क्योंकि यह एक सरकारी उपक्रम है, लेकिन तथ्य यह है कि सड़कों का उपयोग उसके वाहनों द्वारा किया जाता है जिसके लिए वह मुआवजे का हकदार है। राज्य सरकार, जो हरियाणा रोडवेज की मालिक है, उस पर पैसा खर्च करके सड़कों की अच्छी मरम्मत और रखरखाव करके परिवहन के व्यवसाय को आगे बढ़ाने में योगदान देती है। इसलिए, यह अपने सकल मुनाफे में से अपने वाहनों के उपयोग से सड़कों पर होने वाली टूट-फूट का प्रतिनिधित्व करने वाली अनुमानित राशि काटने का हकदार है। रोड टैक्स हरियाणा राज्य के राजस्व का हिस्सा है और यह राशि प्रत्येक वाहन के लिए निर्धारित की जाती है। यह राशि प्रत्यक्ष कर के रूप में काटी जाने के लिए उत्तरदायी नहीं हो सकती है, लेकिन हरियाणा रोडवेज के मालिक द्वारा अपने वाहनों द्वारा सड़कों के उपयोग के कारण किए गए व्यय के रूप में निश्चित रूप से काटी जा सकती है। यह व्यय वाहनों की मरम्मत और बस अड्डों और शोर्ट्स आदि के रखरखाव पर होने वाले अन्य व्यय के बराबर है और इसका योगदान पूरी तरह से राज्य द्वारा किया जाता है। यह तर्क दिया गया है कि रोड टैक्स एक कर है न कि शुल्क और यह राज्य के समेकित निधि में जाता है और चूंकि हरियाणा रोडवेज द्वारा कोई रोड टैक्स का भुगतान नहीं किया जाता है, इसलिए समेकित निधि में इसके द्वारा कुछ भी योगदान नहीं किया जाता है जबकि इस पर खर्च की गई राशि सड़कों का प्रावधान और रखरखाव समेकित निधि से होता है। आगे यह भी कहा गया है कि रोड टैक्स का उपयोग पूरी तरह से सड़कों

के रखरखाव पर नहीं बल्कि अन्य उद्देश्यों के लिए भी किया जाता है। इन बिंदुओं के संबंध में कोई विवाद नहीं है, लेकिन तथ्य यह है कि हरियाणा रोडवेज द्वारा अर्जित सारा मुनाफा राज्य के समेकित कोष में जाता है और इससे राज्य को लाभ होता है। ये लाभ राज्य को उसके सामान्य राजस्व की तरह राज्य के किसी भी उद्देश्य पर खर्च करने के लिए उपलब्ध हो जाते हैं। यह राज्य के लिए खुला है कि वह हरियाणा रोडवेज को रोड टैक्स का भुगतान करने के लिए बाध्य करे, जैसे राज्य अन्य वादियों की तरह कोर्ट-फी का भुगतान करता है, हालांकि कोर्ट-फीस के माध्यम से भुगतान की गई राशि उसके राजस्व में जाती है, और उस स्थिति में रोड टैक्स भुगतान अधिनियम की धारा 6 के खंड (सी) के तहत कटौती योग्य होगा। राज्य ने उस मार्ग का पालन करना उचित नहीं समझा है क्योंकि इससे एक हाथ से भुगतान करना होगा और दूसरे हाथ से प्राप्त करना होगा, जो एक बेकार औपचारिकता होगी। आयकर के विपरीत, सड़क कर लगाने से प्राप्त राशि राज्य के राजस्व का हिस्सा होती है और सड़कों पर जो भी राशि खर्च की जाती है वह राज्य के राजस्व से बाहर हो जाती है, जिसमें राज्य द्वारा अर्जित मुनाफा भी शामिल होता है।

हरियाणा रोडवेज यही कारण है कि मैंने ऊपर कहा है कि सड़क कर के समतुल्य राशि राज्य द्वारा अपने वाहनों के लिए सड़कें उपलब्ध कराने और बनाए रखने के लिए किए गए व्यय के रूप में कटौती योग्य है, जिसका योगदान पूरी तरह से राज्य द्वारा किया जाता है और श्रमिक लाभ के हकदार नहीं हैं। इसमें अपना हिस्सा योगदान किए बिना। इन कारणों से, मेरी राय है कि आवंटन योग्य अधिशेष के निर्धारण के लिए सड़क कर को सकल लाभ की राशि से घटाया जाना चाहिए।

(8) मेरे समक्ष अंतिम तर्क 26 अक्टूबर 1967 के समझौते के खंड 13 में उल्लिखित "वर्ष 1966-67" के अर्थ के संबंध में है। मैं विद्वान औद्योगिक न्यायाधिकरण द्वारा व्यक्त किए गए विचार से सहमत हूँ कि इस अभिव्यक्ति का अर्थ नवंबर 1, 1966 से 31 मार्च, 1967 तक की अवधि है। न कि 1 अप्रैल, 1966 से 31 मार्च, 1967 तक की अवधि। इसका कारण यह है कि "हरियाणा रोडवेज" 1 नवंबर, 1966 को अस्तित्व में आया था। इससे पहले, सरकारी उपक्रम को "के रूप में जाना जाता था" पंजाब-रोडवेज" जो पूर्ववर्ती पंजाब राज्य की पूरी लंबाई और चौड़ाई में चलती थी। पंजाब रोडवेज सहित उस राज्य की संपत्तियों और देनदारियों को पंजाब पुनर्गठन अधिनियम, 31, 1966 के भाग VI में किए गए प्रावधानों के अनुसार उत्तराधिकारी राज्यों द्वारा साझा किया जाना था। उत्तराधिकारी राज्य उस उपक्रम की विभिन्न इकाइयों की आय या मुनाफे के आधार पर नहीं बल्कि पूरी तरह से अलग आधार पर हैं और इस कारण से मेरी राय है कि इसमें प्रवेश करते समय हरियाणा रोडवेज का इरादा कभी नहीं रहा होगा। उक्त समझौते, 1 अप्रैल, 1966 से 31 मार्च, 1967 तक वर्ष के आधार पर आवंटन योग्य अधिशेष निर्धारित करने के लिए। उचित व्याख्या यह है कि "वर्ष 1966-67" का मतलब उस अवधि से है, जिसके दौरान हरियाणा रोडवेज अस्तित्व में था। वर्ष, अर्थात् 1 नवम्बर, 1966 से 31 मार्च, 1967 तक।

(9) चूंकि मैंने माना है कि आवंटन योग्य अधिशेष का निर्धारण करने के लिए सकल मुनाफे में से आयकर की राशि नहीं काटी जा सकती है, लेकिन सड़क कर काटा जा सकता है, इस मामले को विद्वान औद्योगिक न्यायाधिकरण द्वारा फिर से तय करना होगा। मैं यहां बता दूँ कि रिटर्न के अनुलग्नक 'आर-2' में आयकर की राशि 11,57,424.00 रुपये के रूप में दिखाई गई है। जबकि संयुक्त प्रांतीय परिवहन नियंत्रक द्वारा औद्योगिक न्यायाधिकरण के समक्ष दायर बयान और दिनांक 16 जनवरी, 1968 में, यह राशि 12,13,316.00 रुपये के रूप में दिखाई गई थी। हालांकि, यह सारहीन है क्योंकि आयकर के मद में कोई राशि नहीं काटी जाएगी। चूंकि पार्टियों ने आयकर और सड़क कर के संबंध में ट्रिब्यूनल के फैसले के मद्देनजर वापस जोड़ी जाने वाली अन्य वस्तुओं के बारे में बहस नहीं की, इसलिए यह अब पार्टियों के लिए खुला रहेगा। 26 अक्टूबर, 1967 के समझौते के खंड 13 के संदर्भ में श्रमिकों द्वारा साझा किए जाने वाले आवंटन योग्य अधिशेष के सही निर्धारण पर पहुंचने में सक्षम बनाने के लिए औद्योगिक न्यायाधिकरण के समक्ष उन बिंदुओं पर आग्रह करें। हालांकि, यह स्पष्ट कर दिया गया है कि सड़क कर सकल लाभ से काटा जाएगा और "वर्ष 1966-67" को 1 नवंबर, 1966 से 31 मार्च, 1967 तक की अवधि के रूप में लिया जाएगा।

(10) ऊपर दिए गए कारणों से, यह रिट याचिका ऊपर बताई गई सीमा तक स्वीकार की जाती है और औद्योगिक न्यायाधिकरण के 20 जनवरी, 1968 के फैसले और 6 फरवरी, 1968 को हरियाणा सरकार के

हरियाणा रोडवेज के कर्मचारी बनाम हरियाणा राज्य, आदि (न्यायमूर्ति तुली,)

688

राजपत्र (असाधारण) में प्रकाशित फैसले को रद्द किया जाता है। मामले को उपरोक्त टिप्पणियों के आलोक में नए सिरे से निर्णय लेने के लिए विद्वान औद्योगिक न्यायाधिकरण को भेज दिया गया है। चूँकि मुद्दे कठिनाई से मुक्त नहीं थे, इसलिए मैं पार्टियों को अपनी लागत स्वयं वहन करने के लिए छोड़ता हूँ।

अस्वीकरण : स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रमाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।

ममता,
प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी
रोहतक, हरियाणा।