

## विविध सिविल

न्यायमूर्ति आर. एस. नरूला के समक्ष

हिंदुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड, पिंजौर - याचिकाकर्ता,

बनाम

हरियाणा राज्य और अन्य, - उत्तरदाता।

1969 की सिविल रिट संख्या 670

22 अप्रैल, 1969

पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम (1952 का XVI) - धारा 2 (टी), 2 (एफ) और 3 - मोटर वाहन अधिनियम (1939 का IV) - धारा 2 (25), 112 और 123 - सार्वजनिक सेवा वाहनों के रूप में पंजीकृत कंपनी के मोटर वाहन - ऐसे वाहन - चाहे पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम या एसएस के उद्देश्य के लिए उस प्रकार के माने गए हों। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 112 और 123 - वाहनों का वास्तविक उपयोगकर्ता - क्या यह देखा जाना चाहिए - निगम अपने कर्मचारियों को ले जाने के लिए बसों का मालिक है और प्रशासनिक शुल्क के रूप में कुछ राशि वसूल रहा है - ऐसे कर्मचारी - चाहे वे 'यात्री' हों और यात्री कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हों - ऐसे कर्मचारी भले ही कोई शुल्क नहीं दे रहे हों या धारा 2 (एफ) के तहत परिभाषा के भीतर यात्री नहीं माने गए हों - यात्री कर - चाहे अभी भी देय हो।

अभिनिर्धारित किया की किसी कंपनी के वाहन केवल इस तथ्य से सार्वजनिक सेवा वाहन नहीं बन जाते हैं कि वे वाहन मोटर वाहन अधिनियम के तहत सार्वजनिक सेवा वाहनों के रूप में पंजीकृत हैं और निजी वाहनों के रूप में पंजीकृत नहीं हैं। यह किसी वाहन पर एक वर्ग या दूसरे में उसके पंजीकरण के कारण लगाया गया लेबल नहीं है जो इसे सार्वजनिक सेवा वाहन बनाता है या अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, बल्कि यह इसका वास्तविक उपयोगकर्ता या उपयोगकर्ता जिसके लिए इसे वास्तव में अनुकूलित किया गया है जो मामले का फैसला करता है। यह वाहनों का वह वर्ग नहीं है जिसके तहत एक मोटर वाहन पंजीकृत है जो यह निर्धारित करता है कि क्या यह किसी विशेष समय में पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम के प्रयोजनों के लिए उस प्रकार के वाहन के रूप में उपयोग किया जा रहा है या यहां तक कि मोटो की धारा 112 और 123 के तहत देयता निर्धारित करने के प्रयोजनों के लिए भी। वाहन अधिनियम, लेकिन यह प्रासंगिक समय पर वाहन का वास्तविक उपयोगकर्ता है जो उन मामलों को निर्धारित करता है। (पैरा 7 और 10)

माना गया है कि जब कोई निगम अपने कर्मचारियों को अपनी बसों में कुछ राशि वसूल करके ले जाता है जिसे प्रशासनिक शुल्क या कुछ और कहा जा सकता है, तो यह पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम, 1952 की धारा 21 (एफ) के अर्थ के भीतर अपने कर्मचारियों को यात्रियों (इनाम के लिए) के रूप में ले जाता है, और उक्त अधिनियम की धारा 2 (आई) के अर्थ के भीतर सार्वजनिक सेवा वाहनों के रूप में अपनी बसों का संचालन करता है। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 25 तथाकथित प्रशासनिक शुल्क मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (25) में उपयोग किए गए "इनाम" शब्द के दायरे में आते हैं और इसलिए यात्री कर देय है।

(पैरा 10)

माना गया कि भले ही निगम के कर्मचारियों से प्रशासनिक शुल्क के रूप में या अन्यथा कुछ भी वसूल नहीं किया जाता है, फिर भी यात्री कर देय है क्योंकि पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम की धारा 3 की योजना, जो पूरे अधिनियम की धुरी है, ऐसा लगता है कि भले ही यात्रियों या माल की दुलाई के संबंध में वास्तव में कोई किराया या माल दुलाई का भुगतान नहीं किया गया हो। कर आकर्षित किया जाएगा। निगम के कर्मचारियों को अपनी बसों में ले जाना सार्वजनिक सेवा वाहनों में "यात्रियों को ले जाने" के अंतर्गत सख्ती से नहीं आ सकता है जैसा कि अधिनियम की धारा 2 (आई) के साथ धारा 2 (एफ) में संदर्भित किया गया है, अधिनियम की धारा 3 के स्पष्ट प्रावधान के आधार पर उन कर्मचारियों की गाड़ी के संबंध में यात्री कर अभी भी लगाया जाता है। और

परिभाषा अनुभाग उस हद तक काम नहीं करेगा जिस हद तक यह धारा 3 में विधायिका के व्यक्त इरादे के प्रतिकूल है।

(पैरा 9 और 10)

भारत के संविधान के अनुच्छेद 226 और 227 के तहत याचिका में अनुरोध किया गया है कि प्रतिवादी संख्या 2 द्वारा पारित 13 दिसंबर, 1968 के आदेश और प्रतिवादी संख्या 3 द्वारा दिनांक 26 मार्च, 1968 को जारी नोटिस को रद्द करते हुए सर्विओरी या किसी अन्य उपयुक्त रिट, आदेश या निर्देश की प्रकृति में एक रिट जारी की जाए।

याचिकाकर्ता की ओर से भागीरथ दास और बी.के. झिंगन अधिवक्ता ,

बी. एस. गुप्ता, एडवोकेट, महाधिवक्ता हरियाणा उत्तरदाताओं के लिए।

## निर्णय

**न्यायमूर्ति नरूला-** इस रिट याचिका में निर्णय की मांग करने वाला एकमात्र सवाल यह है कि क्या कोई निगम पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम (1952 का 16) की धारा 3 के तहत कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है या नहीं, जैसा कि बाद में संशोधित किया गया (इसके बाद अधिनियम कहा जाता है) अपने कर्मचारियों के संबंध में निगम से संबंधित मोटर वाहनों द्वारा उनके निवास स्थान तक ले जाया जाता है। जहां निगम संबंधित मोटर वाहन द्वारा तय की जाने वाली दूरी के बावजूद संबंधित कर्मचारी के वेतन के अनुपात में स्लैब के आधार पर कर्मचारियों से मामूली राशि वसूलता है।

(2) मेसर्स हिंदुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड, पिंजौर, (इसके बाद याचिकाकर्ता के रूप में संदर्भित) हरियाणा राज्य में अंबाला जिले के भीतर पिंजौर में सार्वजनिक क्षेत्र में मशीन टूल्स का निर्माण करने वाला निगम है। याचिकाकर्ता के 2238 कर्मचारियों में से केवल 1106 को ही निगम द्वारा पिंजौर में आवासीय आवास प्रदान किया जाता है। बाकी कर्मचारी या तो कालका में या चंडीगढ़ में या पिंजौर के बाहरी इलाके में रहते हैं। याचिकाकर्ता 1962 में याचिकाकर्ता के कारखाने की स्थापना के बाद से वाहनों का एक बेड़ा रखता है जो अपने कारखाने में शिफ्ट के समय कर्मचारियों को उनके निवास स्थान तक ले जाता है। हालांकि अधिनियम 1952 से लागू था, याचिकाकर्ता को अधिनियम के तहत किसी भी यात्री कर का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं थी, जब तक कि 26 मार्च, 1968 को याचिकाकर्ता को प्रतिवादी नंबर 3 से नोटिस प्राप्त नहीं हुआ, जो आबकारी और कराधान अधिकारी (प्रवर्तन) - सह-आकलन प्राधिकरण, अंबाला डिवीजन है- उक्त नोटिस (अनुबंध 'ए') में, याचिकाकर्ता को 18 अप्रैल को मूल्यांकन प्राधिकरण के समक्ष उपस्थित होना था। 1968, और संबंधित दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के लिए और यह भी बताने के लिए कि कर की राशि के अलावा अधिनियम की धारा 9 (4) के तहत याचिकाकर्ता पर 1 पाउंड की दर से जुर्माना क्यों नहीं लगाया जाए। नोटिस प्राप्त होने पर, याचिकाकर्ता ने वित्तीय आयुक्त (राजस्व), हरियाणा राज्य को एक लिखित अभ्यावेदन (अनुलग्नक 'बी') प्रस्तुत किया, जिसमें यह कहा गया था कि कंपनी के किसी भी कर्मचारी से कोई किराया या इनाम नहीं लिया जा रहा था, कि कंपनी द्वारा चलाए गए वाहन सार्वजनिक सेवा वाहन नहीं थे, और यह कि, इसलिए, याचिकाकर्ता की बसों में यात्रा करने वाले कर्मचारी अधिनियम की धारा 2 (एफ) के अर्थ के भीतर यात्री नहीं थे। 16 अप्रैल, 1968 के पत्र (अनुलग्नक 'सी') द्वारा, हरियाणा सरकार ने याचिकाकर्ता के 1 अप्रैल, 1968 के अभ्यावेदन के जवाब में सूचित किया कि अंतिम जवाब भेजने से पहले, यह पता लगाना आवश्यक था कि क्या याचिकाकर्ता उन व्यक्तियों से किसी भी रूप में कोई किराया या इनाम ले रहा था, जिन्हें याचिकाकर्ता की बसों से यात्रा करने की अनुमति दी गई थी। एक अन्य बिंदु जिस पर सरकार द्वारा स्पष्टीकरण मांगा गया था, वह यह था कि क्या याचिकाकर्ता की बसों का उपयोग केवल उसके कर्मचारियों तक ही सीमित था या क्या जनता के सदस्य भी सुविधा का लाभ उठा सकते थे, और यदि हां, तो क्या इसके लिए उनसे कोई किराया वसूला गया था या नहीं- सरकार के पत्र के जवाब में, याचिकाकर्ता ने 29 अप्रैल, 1968 (अनुबंध 'डी') को पत्र भेजा, जिसमें यह कहा गया था कि कंपनी अपने कर्मचारियों से कोई किराया या इनाम नहीं ले रही थी, बल्कि केवल उन्हें परिवहन सुविधा प्रदान

कर रही थी, जबकि कर्मचारियों से कुछ प्रशासनिक शुल्क वसूले जा रहे थे, और याचिकाकर्ता की बसों का उपयोग केवल याचिकाकर्ता के कर्मचारियों तक ही सीमित था और जनता के किसी भी सदस्य को इसका लाभ उठाने की अनुमति नहीं थी। सुविधा। 21 मई, 1968 (अनुबंध 'ई') के एक और पत्र में याचिकाकर्ता ने आबकारी और कराधान अधिकारी, अंबाला को लिखा कि याचिकाकर्ता द्वारा वसूल किए गए प्रशासनिक शुल्क कर्मचारियों द्वारा तय की गई दूरी से संबंधित नहीं थे, और शुल्क समान थे, भले ही कोई कर्मचारी कालका, चंडीमंदिर, पंचकूला, मनीमाजरा या चंडीगढ़ से पिंजौर में याचिकाकर्ता के कारखाने तक गया हो। पत्र में यह भी जोड़ा गया था कि वाहन के संबंध में प्रशासनिक शुल्क निम्नलिखित स्लैब के आधार पर कर्मचारियों द्वारा लिए गए वेतन के आधार पर लिया गया था ताकि सुविधा प्रदान करने के लिए कंपनी द्वारा बनाए गए परिवहन बेड़े की रखरखाव लागत को आंशिक रूप से पूरा किया जा सके: -

मूल वेतन	प्रशासनिक प्रभार
60 रुपये तक	3.75 रुपये प्रति माह।
61 रुपये से 100 रुपये तक	रु. 4.00 प्रति माह
रु. 101 से रु. 150 तक-	रु. 5.00 प्रति माह
151 रुपये से 259 रुपये तक	रु. 10.00 प्रति माह
260 रुपये से 500 रुपये तक	रु. 15.00 प्रति माह
रु. 501 से लेकर उससे अधिक	रु. 20.00 प्रति माह

(3) कुछ और पत्राचार के आदान-प्रदान के बाद, सरकार ने याचिकाकर्ता के महाप्रबंधक को संबोधित अपने 14/16 अगस्त, 1968 (अनुबंध 'जी') के पत्र में प्रशासनिक पक्ष पर अपना अंतिम निर्णय दिया, जिसमें यह कहा गया था कि "मामले पर उचित विचार के बाद सरकार का विचार है कि याचिकाकर्ता की बसों के संबंध में यात्री कर लगाया जाता है" जिनका उपयोग चंडीगढ़ के बीच अपने कर्मचारियों के परिवहन के लिए किया जा रहा था। कालका और पिंजौर। तत्पश्चात् मूल्यांकन की कार्यवाही को 7 अक्टूबर, 1968 के ज्ञापन (अनुलग्नक 'एच') के तहत हाथ में लिया गया। इसके बाद याचिकाकर्ता ने अधिनियम की धारा 16 के तहत आबकारी और कराधान आयुक्त, हरियाणा राज्य (जो इस मामले में प्रतिवादी नंबर 2 है) को एक आवेदन प्रस्तुत किया, जिसमें याचिकाकर्ता ने इस आधार पर किसी भी यात्री कर लगाने के लिए अपनी देयता से इनकार कर दिया कि उसके किसी भी कर्मचारी से कोई किराया या इनाम नहीं लिया जा रहा था। याचिकाकर्ता के उक्त आवेदन को अंततः 13 दिसंबर, 1968 के आबकारी और कराधान आयुक्त के आदेश (अनुबंध 'जे') द्वारा खारिज कर दिया गया था। अधिनियम की धारा 2 (एफ) में निहित "यात्री" की परिभाषा और मोटर वाहन अधिनियम (1939 का 4) की धारा 2 (25) में निहित "सार्वजनिक सेवा वाहन" परिभाषा (जिसे बाद में मोटर वाहन अधिनियम के रूप में संदर्भित किया गया है) को अधिनियम की धारा 2 (जे) के साथ पढ़ने के बाद और याचिकाकर्ता के विद्वान वकील की प्रस्तुति को ध्यान में रखते हुए, आयुक्त ने कहा कि मामले का निर्णय दो विचारों पर आधारित है, अर्थात्:-

(1) क्या याचिकाकर्ता द्वारा चलाए गए मोटर वाहन सार्वजनिक सेवा वाहन थे; और

(2) क्या याचिकाकर्ता के वाहनों में यात्रा करने वाले कर्मचारी यात्री थे;

और देखा कि यदि उपरोक्त दोनों विचारों का उत्तर सकारात्मक था, तो कंपनी कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थी अन्यथा नहीं। उपर्युक्त उल्लिखित दो मुद्दों को तैयार करने के तुरन्त बाद, आबकारी और कराधान आयुक्त पहले बिंदु पर निम्नलिखित निष्कर्ष पर पहुंचे-

"यह मुद्दा कि क्या कंपनी के वाहन सार्वजनिक सेवा वाहन हैं, इस तथ्य से मजबूत होता है कि ये सभी वाहन मोटर वाहन अधिनियम के तहत सार्वजनिक सेवा वाहनों के रूप में पंजीकृत हैं; ये निजी वाहनों के रूप में पंजीकृत नहीं हैं। इसलिए, इस बिंदु पर और अधिक विस्तार करना बेकार है।

कर्मचारियों के यात्री होने या न होने के बारे में दूसरे प्रश्न के बारे में, प्रतिवादी संख्या 2 ने उस पैमाने पर ध्यान दिया जिस पर याचिकाकर्ता द्वारा कथित प्रशासनिक शुल्क वसूल किए जाते हैं, और याचिकाकर्ता के आरोप पर भी कि उक्त आरोपों की वसूली से, याचिकाकर्ता ने 1967-68 के दौरान केवल 59,847 रुपये की राशि एकत्र की, जबकि याचिकाकर्ता द्वारा बेड़े की परिचालन लागत पर 2,66,708 रुपये का खर्च किया गया था। अपने कर्मचारियों के परिवहन के लिए बनाए गए वाहनों की संख्या। इसके बाद उन्होंने अधिनियम की धारा 3 (2) के प्रावधानों का उल्लेख किया और कहा कि जब तक याचिकाकर्ताओं के स्वामित्व वाले वाहन सार्वजनिक वाहन हैं, उनमें यात्रा करने वाले सभी व्यक्ति यात्री हैं, और हालांकि कर्मचारियों द्वारा भुगतान की गई एकमुश्त राशि को कम शुल्क माना जा सकता है, अधिनियम के तहत कर ऐसी राशि पर लगाया जाना है जो आकलन प्राधिकरण को निष्पक्ष और न्यायसंगत प्रतीत होता है। मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किरायों के संबंध में।

(4) 18 मार्च, 1969 को याचिका के प्रवेश के समय, प्रतिवादियों ने मोशन बेंच के समक्ष उपस्थित होकर इस मामले के नोटिस को स्वीकार किया, जिसे 14 अप्रैल, 1969 को सुनवाई के लिए सूचीबद्ध करने का निर्देश दिया गया था।

(5) यह प्रासंगिक सांविधिक प्रावधानों को ध्यान में रखने के लिए उपयुक्त चरण प्रतीत होता है। धारा 2 (एफ) में कहा गया है कि "यात्री" का अर्थ सार्वजनिक सेवा वाहन में यात्रा करने वाला कोई भी व्यक्ति है, लेकिन वाहन के संबंध में अपने कर्तव्यों के वास्तविक निर्वहन में यात्रा करने वाले वाहन के चालक या कंडक्टर या कर्मचारी को शामिल नहीं किया जाएगा। धारा 2 (i) में "मोटर वाहन" को "एक सार्वजनिक सेवा वाहन या सार्वजनिक वाहक, या ऐसे किसी भी वाहन से जुड़े होने पर ट्रेलर" के रूप में परिभाषित किया गया है। धारा 2 (जे) में कहा गया है कि "इस अधिनियम में उपयोग किए गए सभी शब्द और अभिव्यक्तियां लेकिन परिभाषित नहीं हैं, उनके अर्थ मोटर वाहन अधिनियम 1939 में उन्हें सौंपे गए हैं। "सार्वजनिक सेवा वाहन" को अधिनियम में परिभाषित नहीं किया गया है, लेकिन मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (25) में निम्नानुसार परिभाषित किया गया है: -

"सार्वजनिक सेवा वाहन" का अर्थ है किसी भी मोटर वाहन का उपयोग या किराए या इनाम के लिए यात्रियों की गाड़ी के लिए उपयोग किया जाता है या अनुकूलित किया जाता है, और इसमें मोटर कैब, अनुबंध गाड़ी और स्टेज कैरिज शामिल हैं।

मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 के खंड (29) में "स्टेज कैरिज" को निम्नानुसार परिभाषित किया गया है: -

'सार्वजनिक गाड़ी' का अर्थ है एक मोटर वाहन जो चालक को छोड़कर छह से अधिक व्यक्तियों को ले जाने या ले जाने के लिए अनुकूलित है। पूरी यात्रा के लिए या यात्रा के चरणों के लिए व्यक्तिगत यात्रियों द्वारा या व्यक्तिगत यात्रियों के लिए भुगतान किए गए अलग-अलग किराए पर किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जाता है।

धारा 3 चार्जिंग सेक्शन है। इस मामले पर निर्णय लेने के लिए केवल उस प्रावधान की उपधारा (1) और (2) पर ध्यान देने की आवश्यकता है:-

- (1) मोटर वाहनों द्वारा परिवहन किए गए सभी यात्रियों और माल दुलाई के संबंध में सभी किराए और माल दुलाई पर किराया या माल दुलाई के मूल्य के एक-चौथाई की दर से, जैसा भी मामला हो, कर की राशि दो नए पैसे या उससे कम की अनदेखी करके और दो से अधिक की गणना करके पांच नए पैसे के निकटतम गुणक पर कर लगाया जाएगा, प्रभारित किया जाएगा और राज्य सरकार को भुगतान किया जाएगा। पांच पैसे के रूप में नए पैसे :

बशर्ते कि -

- a) खनिजों और खनिज अयस्कों सहित वस्तुओं पर ऐसा कोई कर नहीं लगाया जाएगा, जो भारत के क्षेत्र से बाहर निर्यात किए गए साबित हुए हैं, चाहे एक लेनदेन द्वारा या लेनदेन की एक श्रृंखला द्वारा;

b) भारत के राज्यक्षेत्र के भीतर किसी भी स्थान पर परिवहन किए जाने वाले खनिजों और खनिज अयस्कों के संबंध में, ऐसा कर माल ढुलाई के मूल्य के बीसवें हिस्से की दर से लगाया, प्रभारित और भुगतान किया जाएगा; और

c) राज्य सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा इस संबंध में विनिदष्ट पहाड़ी क्षेत्रों या उप-पर्वतीय क्षेत्रों में मोटर वाहनों द्वारा ले जाए जाने वाले सभी यात्रियों और माल ढुलाई के संबंध में किरायों और माल भाड़े पर कर की दर किराए या माल भाड़े के मूल्य का छठा हिस्सा होगी।

स्पष्टीकरण- जब यात्रियों को ले जाया जाता है और माल को मोटर वाहन द्वारा ले जाया जाता है, और कोई किराया या माल नहीं लिया जाता है, तो कर लगाया जाएगा और भुगतान किया जाएगा जैसे कि ऐसे यात्रियों को मार्ग पर प्रचलित सामान्य दर पर ले जाया गया था या माल ले जाया गया था।

(2) जहां कोई किराया या माल भाड़ा किसी व्यक्ति द्वारा सीजन टिकट के रूप में किसी विशेषाधिकार, अधिकार या सुविधा के लिए सदस्यता या योगदान के रूप में एकमुश्त भुगतान किया जाता है, जो ऐसे व्यक्ति के मोटर वाहन द्वारा ले जाए जाने या उसके माल को ले जाने के अधिकार के साथ संयुक्त होता है, बिना किसी कम शुल्क के आगे भुगतान किए, कर ऐसी एकमुश्त राशि पर या ऐसी राशि पर लगाया जाएगा जो मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किराया या माल ढुलाई के संबंध में उचित और न्यायसंगत प्रतीत होती है।

(6) याचिकाकर्ता की ओर से तर्क दिया गया है कि धारा 3 के तहत कर केवल "मोटर वाहनों" द्वारा ले जाए गए "यात्रियों" के संबंध में लगाया जा सकता है, और कोई भी अधिनियम की धारा 2 (एफ) के अर्थ के भीतर यात्री नहीं हो सकता है जब तक कि वह "सार्वजनिक सेवा वाहन" में यात्रा नहीं कर रहा है और आगे यह कि याचिकाकर्ता के मोटर वाहन सार्वजनिक सेवा वाहन नहीं हैं क्योंकि वे न तो उपयोग किए जाते हैं और न ही अनुकूलित होते हैं। "किराए या इनाम के लिए" यात्रियों की गाड़ी के लिए उपयोग किया जाता है। याचिकाकर्ता के अनुसार, अधिनियम के तहत उसके द्वारा कोई कर देयता नहीं है क्योंकि यह अपने कर्मचारियों को "किराए या इनाम के लिए" अपनी बसों में नहीं ले जाता है। श्री भागीरथ दास ने प्रस्तुत किया कि किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जाने की अवधारणा का सही अर्थ यात्रियों को या तो स्टैंड या किसी अन्य स्थान पर इंतजार करके या सड़क के किनारे यात्रियों के लिए अनुरोध करके आमंत्रित करना है और इसमें शामिल नहीं है। अपने स्वयं के कर्मचारियों को अपने वाहनों में ले जाना। उन्होंने इस संबंध में लाहौर उच्च न्यायालय की खंडपीठ के एक फैसले *सार्दुल सिंह बनाम सम्राट* का हवाला दिया। उस मामले में सार्दुल सिंह पर मुकदमा चलाया गया था क्योंकि उनकी एक टैक्सी कार, जिसे लाहौर नगर पालिका की सीमा के भीतर किराए पर चलाने के लिए लाइसेंस दिया गया था, लाहौर और अमृतसर के बीच ग्रैंड ट्रंक रोड पर उक्त नगरपालिका सीमा के बाहर पाई गई थी, और उसमें एक यात्री सवार था। सार्दुल सिंह को निचली अदालत द्वारा दोषी ठहराया गया था, और अपीलीय न्यायालय द्वारा उसकी दोषसिद्धि को बरकरार रखा गया था, उच्च न्यायालय में संशोधन के लिए गया था। लाहौर उच्च न्यायालय की खंडपीठ ने उनकी पुनरीक्षण याचिका को स्वीकार करते हुए और उनकी दोषसिद्धि को रद्द करते हुए कहा: -

"प्लाई फॉर हायर" शब्द को न तो नियमों में और न ही भारतीय मोटर वाहन अधिनियम में परिभाषित किया गया है। हैकनी कैरिज या वाहनों पर लागू होने पर 'चलने के लिए' का शाब्दिक अर्थ है 'ग्राहकों के लिए स्टैंड पर या किसी दिए गए स्थान पर इंतजार करना। उदाहरण के लिए, यदि किसी वाहन का मालिक इसे स्टैंड पर रखता है या इसे जनता के किसी भी सदस्य द्वारा लगाए जाने के उद्देश्य से सड़क पर ले जाता है, तो उसे स्टैंड या सड़क पर किराए पर चलाने के लिए कहा जाता है।

लाहौर उच्च न्यायालय के लॉर्डशिप ने कहा कि "किराए पर लेना" ऊपर वर्णित तरीके से "किराए पर लिए जाने" या "प्रथा की मांग" का पर्याय है। इसलिए, यह माना गया था कि केवल एक वाहन को दूसरे को किराए पर लेने का मतलब इसे किराए पर लेना नहीं है जैसा कि संबंधित नियमों में उपयोग किया जाता है और जैसा कि आमतौर पर समझा जाता है, एक वाहन को इस तरह से प्रदर्शित करने का मतलब है कि उन लोगों को आमंत्रित

करना जो इसे किराए पर लेना चाहते हैं या सामान्य किराए के भुगतान पर इसमें यात्रा करना चाहते हैं। जनता के किसी भी सदस्य को भुगतान जिससे कस्टम का अनुरोध किया जा सके। चूंकि उपरोक्त में से कोई भी तत्व सार्दुल सिंह के खिलाफ साबित नहीं हुआ था, इसलिए उन्हें बरी कर दिया गया था। मुझे लगता है कि लाहौर उच्च न्यायालय का निर्णय वर्तमान विवाद पर निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक नहीं है क्योंकि सार्दुल सिंह के मामले (1) में निर्णय लगभग पूरी तरह से "किराए पर लेना" शब्द के सही दायरे और सही व्याख्या पर विचार करने पर निर्भर करता है, जैसा कि उस वाक्यांश से अलग है जिसके साथ हम संबंधित हैं। "किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जाना। दो अभिव्यक्तियों के बीच दो गुना अंतर है। पहला एक तरफ वाहन चलाने और दूसरी तरफ वाहन में यात्रियों को ले जाने के बीच है। दूसरा भौतिक अंतर इस तथ्य में निहित है कि जबकि लाहौर मामले (1) में, एक यात्री को किराए पर ले जाना आवश्यक था, यह पर्याप्त है यदि किसी यात्री को केवल इनाम के लिए अधिनियम के प्रयोजनों के लिए ले जाया जाता है। यद्यपि अभी भी एक और विशिष्ट विशेषता है और वह अभी भी अधिक महत्वपूर्ण है, यह व्याख्या खंडों से स्पष्ट नहीं है, और इसलिए, इसे अलग से निपटाया जाएगा, यह अंतर धारा 3, चार्जिंग सेक्शन के प्रभाव के तथ्य में निहित है, इसके तहत दायित्व के सवाल पर। वकील ने *कादिर मोहिदीन साहिब बनाम सम्राट*, मामले में मद्रास उच्च न्यायालय की एकल पीठ के फैसले का भी हवाला दिया। जिसमें यह माना गया था कि यदि लॉरी के उपयोग के लिए मुआवजे का कोई भुगतान नहीं किया जाता है, तो लेनदेन इस आधार पर किराए पर लेने के बराबर नहीं है कि "किराए" को "एक जतन के रूप में परिभाषित किया गया है जिसमें किसी चीज़ के उपयोग के लिए मुआवजा दिया जाना है। मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष मामला भारतीय मोटर वाहन अधिनियम (1914 का 8) की धारा 6 के तहत एक मोटर वाहन के मालिक की देयता के सवाल से उत्पन्न हुआ था, जो आवश्यक परमिट के बिना वाहन को किराए पर चलाने की अनुमति देता है। यह पाया गया कि आरोपी ने वाहन में खपत किए गए पेट्रोल की कीमत ली थी, जब इसका उपयोग किया जा रहा था और संबंधित समय पर लॉरी के उपयोग के लिए कोई अन्य भुगतान नहीं लिया था। मद्रास उच्च न्यायालय ने कादिर मोहिदीन साहिब की दोषसिद्धि को इस आधार पर रद्द कर दिया कि ऊपर उल्लिखित लेनदेन किराए पर लेने के बराबर नहीं था। मैं कादिर मोहिदीन साहिब (सुप्रा) (2) के मामले में बर्न, जे के फैसले से कोई लाभ प्राप्त करने में असमर्थ हूँ, उन कारणों के लिए जो मैंने पहले ही सार्दुल सिंह के मामले में लाहौर उच्च न्यायालय के फैसले के संबंध में सौंपे हैं।

(7) इसके बाद अधिवक्ता ने कुन्हामेद कुट्टी जे के फैसले *रूपचंद फोमरा और अन्य*,<sup>3</sup> का हवाला दिया। याचिकाकर्ता ने आबकारी एवं कराधान आयुक्त के समक्ष इस प्रस्ताव के समर्थन में यह भी कहा कि सार्वजनिक सेवा वाहन के रूप में मोटर वाहन का पंजीकरण मात्र उसके होने का निर्णायक नहीं है। मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष याचिकाकर्ताओं ने अपने व्यक्तिगत नामों पर मोटर कारें खरीदी थीं और फिर उन्हें एक निश्चित मासिक किराए पर निर्धारित अवधि के लिए बर्मा शेल ऑयल स्टोरेज एंड डिस्ट्रीब्यूशन कंपनी को किराए पर दिया था। हालांकि किसी भी कार के लिए न तो परमिट और न ही फिटनेस प्रमाण पत्र प्राप्त किए गए थे, लेकिन उन्हें बर्मा शेल कंपनी द्वारा सार्वजनिक स्थानों पर उपयोग करने के लिए रखा गया था। याचिकाकर्ताओं पर मुकदमा चलाया गया और अंततः मोटर वाहन अधिनियम की धारा 112 के तहत धारा 38 (1) के तहत आवश्यक फिटनेस का निर्धारित प्रमाण पत्र नहीं रखने और उस अधिनियम की धारा 42 (1) के तहत आवश्यक परमिट प्राप्त किए बिना सार्वजनिक स्थान पर अपने वाहनों के उपयोग की अनुमति देने के लिए दोषी ठहराया गया। यह मानने के अलावा कि मोटर वाहन अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, दोषी मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 के खंड (19) में परिभाषित "मालिक" नहीं थे, मद्रास उच्च न्यायालय इस सवाल पर गया कि क्या उस मामले में शामिल वाहनों को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 38 (1) और 42 (1) के अर्थ के भीतर "परिवहन वाहन" माना जा सकता है। चूंकि धारा 2 के खंड (33) में परिभाषित कोई भी वाहन परिवहन वाहन नहीं हो सकता है जब तक कि यह एक सार्वजनिक सेवा वाहन या माल वाहन न हो और एकमात्र आरोप यह था कि कारों का उपयोग सार्वजनिक सेवा वाहनों के रूप में किया जा रहा था क्योंकि बर्मा शेल कंपनी के अधिकारी उनमें चल रहे थे, यह सवाल विचार के लिए आया कि क्या वे ऐसे सार्वजनिक सेवा वाहन थे या नहीं। इस संबंध में निम्नानुसार बैठक आयोजित की गई थी :-

2 A.I.R. 1935 Mad. 577.

3 A.I.R. 1964 Mad. 449.

"एक 'यात्री' का शब्दकोश अर्थ 'भूमि या पानी से सार्वजनिक परिवहन में यात्री' है और 'सार्वजनिक' का अर्थ है कि लोग पूरी तरह से या पूरे लोगों से संबंधित हैं। पी.डब्ल्यू. 1 ने स्पष्ट रूप से सामान्य अर्थों में 'यात्री' शब्द का उपयोग किया था; लेकिन इन मामलों में कारों को परिवहन वाहनों के रूप में समझने के लिए, उनका उपयोग यात्रियों की गाड़ी के लिए या दूसरे शब्दों में, बिना किसी भेद के सार्वजनिक रूप से यात्रियों के लिए किया जाना चाहिए। ऐसे में सवाल यह उठता है कि क्या बर्मा शेल कंपनी के कर्मचारियों को इस अर्थ में यात्रा करने वाली जनता माना जा सकता है- मैं इस तरह की व्याख्या को स्वीकार करने में असमर्थ हूँ।

वकील ने मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा उपरोक्त उद्धृत गद्यांश में "बिना किसी भेदभाव के सार्वजनिक रूप से यात्रियों" के संदर्भ पर जोर दिया, और तर्क दिया कि जहां तक इस मामले में याचिकाकर्ता के वाहनों का उपयोग प्रतिबंधित है और अपने स्वयं के कर्मचारियों तक ही सीमित है, और यात्रा करने वाली जनता के लिए उपलब्ध नहीं है, यह माना जाना चाहिए कि याचिकाकर्ता की कोई भी बस सार्वजनिक सेवा वाहन नहीं है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि यह तर्क आकर्षक है, लेकिन मामले के तराजू को याचिकाकर्ता के पक्ष में नहीं मोड़ता है क्योंकि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 38 (1) या धारा 42 (1) की आवश्यकताएं अधिनियम की धारा 3 की आवश्यकताओं के समान नहीं हैं और याचिकाकर्ता के दायित्व का सवाल पूरी तरह से इस सवाल पर निर्भर करता है कि यह मामला कवर किए गए क्षेत्र के भीतर आता है या नहीं। अनुभाग 3 में जो चार्जिंग अनुभाग है। रूपचंद फोमरा के मामले (सुप्रा) (3) में मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा स्वामित्व की अवधारणा पर जोर दिया गया था, हम चिंतित नहीं हैं। इसमें कोई संदेह नहीं है कि हम सार्वजनिक सेवा वाहन के अर्थ से सीधे संबंधित हैं, लेकिन मोटर वाहन अधिनियम में निहित उस अभिव्यक्ति की परिभाषा को यात्री और माल कराधान अधिनियम के प्रयोजनों के लिए पढ़ा जाना चाहिए, जैसा कि बाद के अधिनियम की धारा 2 (जे) द्वारा आवश्यक है, केवल तभी जब और इस हद तक कि यह विषय में या निहित प्रासंगिक प्रावधानों के संदर्भ में प्रतिकूल न हो। अधिनियम में- एक मोटर वाहन आमतौर पर या तो एक सार्वजनिक वाहक या एक निजी वाहक या एक स्टेज कैरिज या एक निजी मोटर कार का अनुबंध गाड़ी हो सकता है। बेशक याचिकाकर्ता के कर्मचारी अधिनियम की धारा 2 (एफ) में निहित "यात्री" की परिभाषा के किसी भी अपवाद में नहीं आते हैं। इस बात से इनकार नहीं किया जा सकता है कि याचिकाकर्ता द्वारा रखी गई बसें मोटर वाहन हैं और न ही इस बात पर संदेह किया जा सकता है कि याचिकाकर्ता के कर्मचारियों को उन मोटर वाहनों द्वारा ले जाया जाता है। एकमात्र सवाल यह है कि, जब ऐसा ले जाया जाता है, तो वे "यात्री" होते हैं या नहीं। यह बदले में इस बात पर निर्भर करता है कि उन्हें "किराए या इनाम के लिए" ले जाया जाता है या नहीं। यद्यपि "किराया" शब्द का दायरा सीमित है, जैसा कि पहले से ही ऊपर उल्लेख किया गया है, "इनाम" शब्द द्वारा कवर की गई सीमा बहुत व्यापक है। *काॅक्स बनाम मेनेर*, में यह माना गया था कि जब एक ओमनीबस चलाई गई थी, तो उस पर नोटिस टंगे हुए थे कि बस को जनता के निपटान में निःशुल्क रखा गया था, और यह भी कहा गया था कि ओमनीबस का समर्थन करने के लिए स्वैच्छिक योगदान का स्वागत किया जाएगा, और परिवर्तन की आपूर्ति के लिए प्रत्येक ओमनीबस पर एक कंडक्टर था, और बस का उपयोग करने वाले कई व्यक्तियों ने बॉक्स में पैसे रखे, लेकिन कुछ ने ऐसा नहीं किया, यह माना गया कि यह कानून से बचने का एक प्रयास था, और वास्तव में 1875 के सार्वजनिक स्वास्थ्य अधिनियम में शामिल टाउन पुलिस क्लॉज एक्ट, 1847 की धारा 45 के अर्थ के भीतर "किराए के लिए चलना" था। *बोनहैम बनाम ज्यूरिख जनरल एक्सीडेंट एंड लायबिलिटी इंश्योरेंस कंपनी, लिमिटेड* में कहा कि हालांकि कार को किराए पर नहीं लिया गया था और यात्रियों को किराए पर नहीं लिया जा रहा था, फिर भी दुर्घटना के दिन यात्रियों को इनाम के लिए ले जाया जा रहा था, जिसने बीमाकर्ता के खिलाफ कार्रवाई को जन्म दिया था जब बीमा कार के उपयोग तक सीमित था। घरेलू और आनंद के उद्देश्य (और बीमाधारक द्वारा अपने व्यवसाय के संबंध में इसका उपयोग) और जब किराए या इनाम के लिए ले जाए जा रहे यात्रियों के लिए उपयोगकर्ता को बीमा की पॉलिसी के दायरे से बाहर रखा गया था और जब मालिक ने वास्तव में अपने स्वयं के व्यवसाय पर जाते समय कार में कुछ व्यक्तियों को ले जाया था और उनमें से एक से कुछ स्वैच्छिक राशि स्वीकार की थी, यह "इनाम" अभिव्यक्ति के भीतर आता था, हालांकि इसे किराया नहीं कहा जा सकता था और यह माना गया था कि बीमा कंपनी की देयता को उस आधार पर बाहर रखा गया था। *बोनहैम के मामले (सुप्रा) (5) में इंग्लैंड*

4 (1894) 70 Law Times Reports N.S. 403

5 L.R. (1945) 1 K.B. 292.

की किंग्स बेंच के फैसले को ध्यान में रखते हुए, दोनों पक्षों के विद्वान वकील इस बात पर सहमत थे कि वाहनों के सार्वजनिक सेवा वाहन होने के सवाल पर आबकारी और कराधान आयुक्त का दृष्टिकोण केवल इसलिए कि यह इस तरह से पंजीकृत था, कानून में स्पष्ट रूप से गलत था। वकील ने सहमति व्यक्त की कि यह एक वर्ग या दूसरे में पंजीकरण के कारण किसी वाहन पर लगाया गया लेबल नहीं है जो इसे सार्वजनिक सेवा वाहन बनाता है या अधिनियम के प्रयोजनों के लिए, बल्कि यह इसका वास्तविक उपयोगकर्ता या उपयोगकर्ता है जिसके लिए इसे वास्तव में अनुकूलित किया गया है जो मामले का फैसला करता है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि वे हैपेल, जे. के *प्रबंधक इंडियन एक्सप्रेस* के फैसले से इस विवाद में समर्थित हैं। उस मामले में एक निजी मोटर कार के मालिक को मोटर वाहन अधिनियम की धारा 123 के तहत दोषी ठहराया गया था क्योंकि उसने उक्त अधिनियम की धारा 42 (1) के तहत परमिट प्राप्त किए बिना अखबार की दुलाई के लिए अपनी कार का इस्तेमाल किया था, इस आधार पर कि जब कार का उपयोग समाचार पत्रों के बंडल लेने के लिए किया गया था, यह मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (8) के तहत "माल वाहन" की परिभाषा के भीतर आता है। किसी भी स्थिति में इस मुद्दे को *मैसूर राज्य बनाम सैयद इब्राहिम* में उच्चतम न्यायालय के लॉर्डशिप द्वारा आधिकारिक रूप से सुलझा लिया गया है। उस निर्णय का अनुपात यह है कि यह वाहन का वास्तविक उपयोगकर्ता है जो हमेशा यह निर्धारित करेगा कि यह सार्वजनिक सेवा वाहन है या नहीं। उस मामले में, मैसूर उच्च न्यायालय ने कहा था कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (16) द्वारा परिभाषित मोटर कार के रूप में पंजीकृत नहीं होने वाला वाहन "परिवहन वाहन" नहीं था और धारा 42 (1) के तहत कोई अभियोजन नहीं हो सकता है। मैसूर राज्य की अपील पर, सुप्रीम कोर्ट ने उच्च न्यायालय के फैसले को पलट दिया, और कहा कि यह किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जाने के लिए मोटर वाहन का उपयोग है, जो धारा 42 (1) के आवेदन को निर्धारित करता है, न कि केवल उस वर्ग के जिसके तहत यह पंजीकृत है।

(8) श्री भागीरथ दास ने तर्क दिया कि जैसे ही आबकारी और कराधान आयुक्त के आक्षेपित आदेश में गड़बड़ी पाई जाती हैरिकॉर्ड के चेहरे पर स्पष्ट त्रुटि के कारण, वह किस की प्रकृति में रिट जारी करने का हकदार है? इस बात की पुष्टि हो चुकी है। यद्यपि यह सही है कि आम तौर पर प्रमाणपत्री कार्यवाही में यह न्यायालय किसी नए या अतिरिक्त आधार पर आक्षेपित आदेश को बरकरार रखने से संबंधित नहीं होता है, यदि आदेश अपने चेहरे पर स्पष्ट त्रुटि से ग्रस्त है, मेरी राय में, तत्काल मामले में उस आधार पर आदेश को केवल रद्द करना व्यर्थ होगा और फिर मुख्य प्रश्न को बड़े पैमाने पर छोड़ दिया जाएगा ताकि मूल्यांकन अधिकारियों द्वारा और संभवतः निर्धारित किया जा सके। यह न्यायालय अंततः एक संदर्भ पर या अन्यथा।

(9) जैसा कि पहले ही उल्लेख किया गया है, अधिनियम की धारा 2 के विभिन्न खंडों के साथ-साथ अधिनियम की धारा 2 (जे) के संचालन द्वारा मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 से आयातित परिभाषाएं केवल तभी लागू होंगी जब विषय या संदर्भ में इसके प्रतिकूल कुछ भी नहीं है, या किसी भी मामले में केवल उस हद तक कि वे अधिनियम के किसी भी प्रावधान के प्रतिकूल नहीं हैं। चार्जिंग सेक्शन की योजना, जो पूरे अधिनियम की धुरी है, यह प्रतीत होता है कि भले ही यात्रियों या माल की दुलाई के संबंध में वास्तव में कोई किराया या माल दुलाई का भुगतान नहीं किया जाता है, तो कर लगाया जाएगा। यह धारा 3 की उप-धारा (1) के स्पष्टीकरण से स्पष्ट है। स्पष्टीकरण में यह स्पष्ट किया गया है कि यदि कुछ भी शुल्क नहीं लिया जाता है, तो कर लगाया जाएगा जैसे कि यात्रियों को ले जाया गया था या मार्ग पर प्रचलित सामान्य दर पर माल ले जाया गया था- मोटर वाहन अधिनियम के तहत अधिकारियों द्वारा धारा 43 (1) (आई) और धारा 48 (3) (xii) के तहत उन्हें दी गई शक्तियों का प्रयोग करते हुए यात्रियों की दुलाई के लिए किराए की सामान्य दरें निर्धारित की जाती हैं। किसी भी स्थिति में, धारा 3 की उपधारा (2) मुझे मामले को हल करने की अपील करती है- प्रावधान पहले ही उद्धृत किया जा चुका है। इस उपधारा का प्रभाव यह है कि यदि किसी व्यक्ति को कुछ अधिकार या सुविधा प्रदान की जाती है और ऐसे व्यक्ति को बिना किसी शुल्क के भुगतान किए जाने का अधिकार भी दिया जाता है, तो भी ऐसी राशि पर कर लगाया जाना चाहिए जो मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किराए के संबंध में निर्धारित प्राधिकारी को उचित और न्यायसंगत प्रतीत हो। इस मामले के स्वीकार किए गए तथ्यों पर, तय भुगतान होने पर मामूली भुगतान पर कंपनी के परिवहन का उपयोग करने की सुविधा, जिसका तय की गई दूरी से कोई संबंध नहीं है, याचिकाकर्ता द्वारा अपने सभी कर्मचारियों को प्रदान की गई है जो कालका या चंडीगढ़ में रह रहे हैं।

6 A.I.R. 1945 Mad. 440.

7 A.I.R. 1967 S.C. 1424.

याचिकाकर्ता के कर्मचारियों के अधिकार को याचिकाकर्ता के तहत नियोजित होने के दौरान अपना वेतन प्राप्त करने के अधिकार को ऐसे कर्मचारियों के अधिकार के साथ जोड़ा जाता है जो कालका या चंडीगढ़ में रह रहे हैं, बिना किसी किराए का भुगतान किए याचिकाकर्ता की बसों के बेड़े द्वारा ले जाने के लिए (भले ही याचिकाकर्ता का मामला जैसा कहा गया हो) और केवल प्रशासनिक शुल्क का भुगतान करने पर। जहां तक कानून की आवश्यकताओं का संबंध है, भले ही याचिकाकर्ता के कर्मचारियों से प्रशासनिक शुल्क के रूप में या अन्यथा कुछ भी वसूल नहीं किया गया हो, और भले ही उन्हें कंपनी द्वारा केवल एक सुविधा के रूप में मुफ्त परिवहन प्रदान किया गया हो, जिसके पारिश्रमिक के साथ वे याचिकाकर्ता की सेवा करने के हकदार हैं, वे धारा 3 के तहत कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होंगे। यह याद किया जा सकता है कि यात्री अधिनियम की धारा 3 के तहत लगाया गया कर वाहन के मालिक पर कर नहीं है, बल्कि यात्रियों के संबंध में भुगतान किए गए किराए पर एक कर है, इस तथ्य के बावजूद कि किराया वास्तव में भुगतान किया गया है या उप-धारा (1) या उप-धारा (2) के स्पष्टीकरण के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए, धारा 3 के प्रावधानों को अनुमानित रूप से भुगतान किया गया माना जाता है। यदि "सार्वजनिक सेवा वाहन" या "यात्री" की परिभाषाओं का कोई भी हिस्सा किसी भी तरह से अधिनियम की धारा 3 के स्पष्ट प्रावधानों के साथ विरोधाभासी पाया जाता है, तो विचाराधीन परिभाषा धारा 2 के शुरुआती शब्दों के संचालन से धारा 3 के प्रतिकूल होने के कारण उस हद तक संचालित नहीं होगी।

(10) मैं यह भी सोचता हूं कि यद्यपि श्री भागीरथ दास की इस दलील में बल है कि याचिकाकर्ता के कर्मचारी अपनी बसों का लाभ उठाने के लिए याचिकाकर्ता को कोई किराया नहीं दे रहे हैं, लेकिन उनसे वसूले गए प्रशासनिक शुल्क की राशि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (25) में प्रयुक्त "इनाम" शब्द के दायरे में आती है।

अतः, यह कहा जाता है -

- (1) आबकारी और कराधान आयुक्त (अनुबंध \* जे) के आदेश के सामने एक त्रुटि स्पष्ट है, जहां तक यह माना गया है कि कंपनी के वाहन सार्वजनिक सेवा वाहन हैं या नहीं, यह मुद्दा केवल इस तथ्य से बनता है कि वे वाहन मोटर वाहन अधिनियम के तहत सार्वजनिक सेवा वाहनों के रूप में पंजीकृत हैं। और निजी वाहनों के रूप में पंजीकृत नहीं हैं;
- (2) यह वाहनों का वह वर्ग नहीं है जिसके तहत एक मोटर वाहन पंजीकृत है जो यह निर्धारित करता है कि क्या यह किसी विशेष समय में पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम के उस प्रकार के एफओबी उद्देश्यों के वाहन के रूप में उपयोग किया जा रहा है या यहां तक कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 112 और 123 के तहत दायित्व निर्धारित करने के प्रयोजनों के लिए भी। लेकिन यह प्रासंगिक चूने पर वाहन का वास्तविक उपयोगकर्ता है जो उन मामलों को निर्धारित करता है;
- (3) तथाकथित प्रशासनिक शुल्क में निश्चित हिस्से की राशि, जो याचिकाकर्ता के कर्मचारियों से वसूली जाती है, मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (25) में उपयोग किए गए "इनाम" शब्द के अर्थ और दायरे में आती है, और इसलिए, याचिकाकर्ता अपने कर्मचारियों को इनाम के लिए अपनी बसों में ले जा रहा है;
- (4) कि जब कोई निगम अपने कर्मचारियों को अपनी बसों में कुछ राशि वसूल करके ले जाता है जिसे प्रशासनिक शुल्क या कुछ और कहा जा सकता है, तो वह अपने कर्मचारियों को अधिनियम की धारा 2 (एफ) के अर्थ के भीतर यात्रियों (इनाम के लिए) के रूप में ले जाता है, और मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (25 जे) के साथ पढ़े गए अधिनियम की धारा 2 (आई) के अर्थ के भीतर अपनी बसों को सार्वजनिक सेवा वाहनों के रूप में संचालित करता है; और
- (5) भले ही यह माना जा सके कि याचिकाकर्ता के कर्मचारियों को अपनी बसों में ले जाना सार्वजनिक सेवा वाहनों में "यात्रियों को ले जाने" के अंतर्गत सख्ती से नहीं आता है, जैसा कि अधिनियम की धारा 2 (आई) के साथ धारा 2 (एफ) में संदर्भित किया गया है, फिर भी अधिनियम की धारा 3 के स्पष्ट प्रावधान के आधार पर उन कर्मचारियों की गाड़ी के संबंध में यात्री कर लगाया जाता

है। और परिभाषा अनुभाग उस हद तक काम नहीं करेगा जिस हद तक यह धारा 3 में विधायिका के व्यक्त इरादे के प्रतिकूल है।

अधिवक्ता ने इस मामले में कोई अन्य बिंदु प्रस्तुत नहीं किया। याचिकाकर्ता के विद्वान वकील द्वारा दी गई कोई भी दलील सफल नहीं हुई है, यह रिट याचिका विफल होनी चाहिए और तदनुसार लागत के साथ खारिज की जाती है।

**अस्वीकरण :** स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय वादी के समिति उपयोग कि लिए है ताकि यह अपनी भाषा में इसे समझ सके और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता। सभी व्यावहारिक और आपराधिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेज़ी संस्करण प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त होगा।

हिमांशु आर्य  
प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी  
हरियाणा