

ਐਨ.ਕੇ.ਸੁਦ ਜੋ

ਸਿੱਧੂ ਰੋਡਲਾਈਨ ਰੈਜੀ.ਡੀ. ਅਤੇ ਹੋਰ— ਪਟੀਸ਼ਨਰ

ਬਨਾਮ

ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ - ਉੱਤਰਦਾਤਾ

1999 ਦਾ CWP ਨੰ. 1175

2 ਦਸੰਬਰ, 2002

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ, 1950— ਐਂਟਰੀ 57, ਸੂਚੀ II, ਅਨੁਸੂਚੀ VII (II)-ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1924 (1993 ਦਾ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੰ. 22) — ਐੱਸ. 3 — F— ਪੈਸੋਜਰ ਟੈਕਸ ਦਾ ਖਾਤਮਾ — ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ, ਸਰਕਾਰ, ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ— ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਰੱਥ - ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਗਣਨਾ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ - ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿਉਂਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਪੁਰਾਣੇ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ, ਇਹ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲੇਵੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲ ਸਕਦਾ-ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ। ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸਿਰਫ਼ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ, ਜੋ ਪੱਖਪਾਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ- ਪਟੀਸ਼ਨ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ।

ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਸੋਧ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ। ਗਜ਼ਟ (ਵਾਧੂ) ਮਿਤੀ 5 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1993 ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਕਿ ਇਹ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਭ ਕੁਝ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਲੇਵੀ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਨੂੰ ਪੈਸੋਜਰ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਠਾਉਣਾ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 3-ਐਫ਼ ਦੇ ਨਵੇਂ ਉਪਬੰਧ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਏਸੀ: ਟੀ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਕੇ ਲੇਵੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲੇਵੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਕਿਉਂਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਉਸ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲੇਵੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਦਲ ਸਕਦਾ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲੇਵੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਅਨੁਸੂਚੀ VII(II) ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਲੇਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਹੈ।

(ਪੈਰਾ 21 ਅਤੇ 22)

ਅੱਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੇ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਵਧਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਇਸ ਕੋਲ ਦੋ ਵਿਕਲਪ ਸਨ. ਇਹ ਜਾਂ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 3(1)

ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵੱਖਰੀ ਦਰ ਅਤੇ ਸੀਲਿੰਗ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਵਿਕਲਪਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸ਼ੁੱਧ ਨਤੀਜਾ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਰਹੇਗਾ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ, ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਦੀ ਖਾਤਰ, ਧਾਰਾ 3(1) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਚੁਣਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਐਕਟ ਦੇ 3F ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੂਜੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਸਿਰਫ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(ਪੈਰਾ 25)

ਅੱਗੋਂ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੇ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ, ਇਹ ਉਦੇਸ਼ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਾਜ ਕੋਲ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਿਧੀ, ਮਾਪ ਅਤੇ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਵੇਕ ਹੈ। ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮੂਲਾ ਕਿਸੇ ਪੇਟੈਂਟ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਵੇਕ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਦੂਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਗਣਨਾ ਲਈ ਫਾਰਮੂਲਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਨਾਲ ਇੱਕ ਤਰਕਸੰਗਤ ਸਬੰਧ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(ਪੈਰਾ 31 ਅਤੇ 32)

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਬਲਵੀਰ ਸਿੰਘ ਗਿਰੀ ਐਡਵੋਕੇਟ ਦੇ ਨਾਲ ਐਮ.ਐਸ.ਖਹਿਰਾ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ।

ਸਲਿਲ ਸਾਗਰ, ਐਡੀ. **ਜਵਾਬਦੇਹ-ਰਾਜ ਲਈ** ਏ.ਜੀ., ਪੰਜਾਬ

ਨਿਰਣਾ

ਐਨ.ਕੇ.ਸੂਦ, ਜੇ.

(1) ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ:stageftc ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬੱਸਸਟ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ petThenpetitioners,MwhoL£Ren busest, ਨੇ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 3F, 4A, 5A, 7A, 7B ਅਤੇ 7C ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਿੱਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1924 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ), ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1993 ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੰ. 22 ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਨੂੰ ਅਤਿ-ਵਿਰੋਧੀ ਵਜੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਵੀ ਮੰਗਦੇ ਹਨ

Sidhu Roadline Regd. & others v. State of Punjab 35
(N.K. Sud, J)

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਸੂਲੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇਹ ਟੈਕਸ ਨਾ ਵਸੂਲਣ ਲਈ ਹੋਰ ਨਿਰਦੇਸ਼।

(2) ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਉੱਠੇ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਉਸ ਪਿਛੋਕੜ ਵੱਲ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਜਿਸ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

(3) ਉਪਰੋਕਤ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਟ੍ਰਿਸਟ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੋਵੇ ਪਰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 35,000 ਪ੍ਰਤੀ ਵਾਹਨ।

(4) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਪੰਜਾਬ ਪੈਸੰਜਰਜ਼ ਐਂਡ ਗੁਡਜ਼ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1952 (ਛੋਟੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਐਕਟ') ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਵੀ ਲਗਾਇਆ ਸੀ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਕਿਰਾਏ ਦੇ 45% ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਟੈਕਸ ਬੱਸ ਅਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚੋਂ ਚਿਪਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮੋਹਰਾਂ ਲਗਾ ਕੇ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਬੱਸ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਪਰੋਕਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਚਿਪਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਟੈਂਪਾਂ ਨੂੰ ਚਿਪਕ ਕੇ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਗਣਨਾ ਦੇ ਢੰਗ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਰਨ। ਇਹ ਵਿਕਲਪ ਪੰਜਾਬ ਪੈਸੰਜਰਜ਼ ਐਂਡ ਗੁਡਜ਼ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਆਰਡੀਨੈਂਸ, 1992 (1992 ਦਾ ਪੰਜਾਬ ਆਰਡੀਨੈਂਸ ਨੰਬਰ 3) ਦੁਆਰਾ ਖੋਹ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ 65% ਔਸਤ ਕਿੱਤੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ, ਬੱਸ ਅਪਰੇਟਰਾਂ ਤੋਂ ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਵਿਚ ਸਫਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਅਸਲ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪੈਸੇਜਰ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਖੋਹ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ। ਆਪਣੀਆਂ ਬੱਸਾਂ ਵਿੱਚ ਸਫਰ ਕਰਦੇ ਹਨ।

(5) ਇਸ ਐਕਟ ਨੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰਕੇ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਵਸੂਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। . ਇਸ ਲਈ ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ

ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦਾ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਤਰੀਕਾ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਸਿਰਫ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪੈਸੇਜਰ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰ ਨੂੰ ਚਿਪਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਟੈਂਪਾਂ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਲੈ

ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ^{ਇਸ} ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਨੇ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ¹ ਅਕਤੂਬਰ, 1992 ਨੂੰ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ.ਪੀ. 664 ਆਫ 1991 (**ਇ ਨੁਰਪੁਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਜ਼ ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ**) ਦੇ ਹੁਕਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ। ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ। ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਤੋਂ ਚਿਪਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਮੋਹਰਾਂ ਲਗਾ ਕੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਸਲ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਖੋਹ ਸਕਿਆ।

(6) ਇਹ ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਅਣਗਹਿਲੀ ਕੀਤੀ ਸੋਧ - ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, — ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੰ. 22 ਆਫ 1993 ਦੇ ਤਹਿਤ। T ¹ ਉਹ ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਗਜ਼ਟ (ਵਾਯੂ) ਮਿਤੀ 5 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1993 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਸੋਧ ਕਰਨ ਲਈ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:-

“ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 13 ਨਵੰਬਰ, 1992 ਦੀ ਆਪਣੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ 65% ਔਸਤ ਕਿੱਤੇ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਉਗਰਾਹੀ ਨੂੰ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਯਾਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੇ ਪੰਜਾਬ ਅਤੇ ਹਰਿਆਣਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਮੁੱਦੇ 'ਤੇ ਅੰਤਿਮ ਫੈਸਲਾ ਆਉਣ ਤੱਕ ਮਾਨਯੋਗ ਹਾਈਕੋਰਟ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਨੂੰ ਟਿਕਟਾਂ 'ਤੇ ਚਿਪਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਟੈਂਪਾਂ ਚਿਪਕਾ ਕੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਟਿਕਟਾਂ 'ਤੇ ਚਿਪਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਟੈਂਪਾਂ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਵਿੱਚ, ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਓਪਰੇਟਰ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਬਚਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਘੱਟ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ।

2.] ਇਹ ਡਰ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲੇ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸਮਾਨ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸੁਣਾਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਸਮਾਨਤਾ 'ਤੇ ਉਕਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਸਥਿਤੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ, ਦੂਜੇ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਚਲਿਤ ਟੈਕਸ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਹ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿਸ ਸਿਸਟਮ ਨੇ

ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਵਧੀਆ ਨਤੀਜਿਆਂ ਲਈ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਬਿੱਲ ਰਾਹੀਂ ਅਪਣਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹਨ।

(3) (ਏ) ਇਹ ਤਜਵੀਜ਼ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਬੱਚਤ ਦੇ ਨਾਲ ਪੰਜਾਬ ਪੈਸੰਜਰ ਆਰਡ ਗੁੱਡਜ਼ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1952 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਅਧਿਕਾਰਾਂ, ਕਰਤਵਾਂ, ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼-ਅਧਿਕਾਰ, ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਹਾਸਲ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜਾਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂ ਸਹਿਣੀ ਪਈ ਕੋਈ ਵੀ ਚੀਜ਼। ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Sidhu Roadline Regd. & others v. State of Punjab 37
(N.K. Sud, J)

(ਬੀ) ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1924 ਵਿੱਚ ਪਰਿਣਾਮੀ ਸ਼ੇਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ "ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ" ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਉਗਰਾਹੀ ਦਾ ਉਪਬੰਧ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1924 ਵਿੱਚ ਜੋ ਨਵੀਂ ਵਿਵਸਥਾ ਜੋੜੇ ਜਾਣ ਦੀ ਤਜਵੀਜ਼ ਹੈ, ਉਹ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿ ਸਾਰੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

(7) ਇਸ ਦੌਰਾਨ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 1992 ਦੇ LUtheb ਆਰਡੀਨੈਂਸ ਨੰ. 3 ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ **ਗਿੱਲ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਰਜਿਸਟਰਡ), ਅੰਮ੍ਰਿਤਸਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (1)**, ਜਿਸ ਨਾਲ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। **ਦ ਨੂਰਪੁਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟਡ** ਮਾਮਲੇ 'ਚ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ **ਬੱਸ ਅਪਰੇਟਰਜ਼ ਯੂਨੀਅਨ (ਸੁਪੇਰ) ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।** ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ **ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਨੂਰਪੁਰ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਅਪਰੇਟਰਜ਼ ਯੂਨੀਅਨ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (2) ਦੁਆਰਾ ਵੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।**

(8) ਉਪਰੋਕਤ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਪਿੱਠਭੂਮੀ ਵਿੱਚ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ੇਧ ਕਰਕੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਅਪ੍ਰਗਟ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(9) ਸ੍ਰੀ ਐਮ ਐਸ ਖਹਿਰਾ, ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫ਼ੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ।

(1) AIR 1993 Pb & Hy. 281

(2) ਜੇਟੀ 1999 (8) ਐਸਸੀ 128

1993 ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੰ. 22 ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਵੇਂ ਉਪਬੰਧ।

(10) ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾ ਜ਼ਮੀਨੀ ਹਮਲਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ 3 ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਆਰਓ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀਬੰਧਿਤ ਸ਼ੇਧ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਹੜੱਪਣ ਵਿੱਚ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਸਟੇਟਮੈਂਟ ਦੇ ਸਾਢੇ ਪਾਠ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 3F ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਲਈ ਕਿਰਾਇਆ ਅਤੇ ਭਾੜੇ ਦੀ ਦਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, - ਮਿਤੀ 31 ਅਕਤੂਬਰ, 1992 (ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ P-1) ਦੀ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੇ **ਅਨੁਸਾਰ**, ਜਿਸਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਅੰਸ਼ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:-

ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ	ਪ੍ਰਤੀ ਯਾਤਰੀ ਕਿਰਾਇਆ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ (ਪੈਸੇ)	ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ	ਕੁੱਲ
1. ਆਮ ਬੱਸਾਂ	14.57	6.56	21.13

ਅਯੋਗ ਸੇਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇੱਕ ਤਾਜ਼ਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ (ਅਨੇਕਚਰ P-2) ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 1 ਜੂਨ, 1993 ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਲਈ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਭਾੜੇ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ। ਇਸ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਐਬਸਟਰੈਕਟ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:-

ਵਾਹਨ ਦੀ ਕਿਸਮ	ਪ੍ਰਤੀ ਯਾਤਰੀ ਕਿਰਾਇਆ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ (ਪੈਸੇ)	ਟਿੱਪਣੀਆਂ
1. ਆਮ ਬੱਸਾਂ	21.13	

ਉਪਰੋਕਤ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਤੀ ਯਾਤਰੀ ਕੁੱਲ ਕਿਰਾਇਆ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਰਿਹਾ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦਾ ਤੱਤ ਪਹਿਲਾਂ ਦੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਵਾਂਗ ਹੀ ਜਾਰੀ ਰਿਹਾ। ਇਸ ਨੁਕਤੇ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵਿਸਤਾਰ ਦੇਣ ਲਈ, ਵਕੀਲ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਅਨੁਬੰਧ ਪੀ-1 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਅਸਲ ਆਧਾਰ 'ਤੇ 6.56 ਪੈਸੇ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, 1992 ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਆਰਡੀਨੈਂਸ ਨੰਬਰ 3 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਸੇਜਰ ਟੈਕਸ ਦੇ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਔਸਤਨ ਕਿੱਤਾ 65% ਲਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਪੈਸੇ 6.56 ਦੀ ਰਕਮ ਘਟ ਕੇ ਰੁਪਏ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। 4.26 ਰੁਪਏ ਦਾ 65% ਹੈ। 6.56 ਮੈਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3F ਦੇ ਸੋਧੇ ਹੋਏ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ 28 ਮਈ, 1993 ਦੇ ਅਨੁਬੰਧ P-3 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ ਹੈ। ਦੇ ਲਈ

ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕੁੱਲ ਸੀਟਾਂ ਦੇ 65% 'ਤੇ ਲਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪੂਰੀ ਦਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ, ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨਹੀਂ ਘਟਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਟੈਕਸ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਦਰ ਦਾ 65% ਤੱਕ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ੁੱਧ ਨਤੀਜਾ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਸੂਲੀ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਹੈ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(11) ਅੱਗੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਰਾਜ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਸਮਵਰਤੀ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇਸ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਟੈਕਸ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਮਨਮਾਨੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਦੂਰੀ ਨਾਲ ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(12) ਅੱਗੋਂ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਲਈ ਇੱਕ ਫਾਰਮੂਲਾ ਜੋ ਕਿ ਪੈਸੰਜਰ ਟੈਕਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(13) ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕੋ ਇੰਦਰਾਜ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਦੋ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾ ਵੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਵੱਖਰੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ *ਟਾਟਾ ਆਇਰਨ ਐਂਡ ਸਟੀਲ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟਡ, ਜਮਸ਼ੇਦਪੁਰ (3) ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਉਸਨੇ ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਕੇਨ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਯੂਨੀਅਨ ਲਿਮਿਟਡ ਬਨਾਮ ਦਿ ਟਾਊਨ ਏਰੀਆ ਕਮੇਟੀ, ਪਿਪੋਰਾਚ ਜ਼ਿਲ੍ਹੇ* ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। *ਗੌਰਖਪੁਰ (4)। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਐਨ. ਮਡੱਪਾ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (5) ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਵੀ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਿੱਚ ਸਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ*

(3) (1976) 2 SCC 123

(4) 1982 ਸਾਰੇ. ਐਲਜੇ 25

(5) ਜੇਟੀ 1996(5) SC 453

ਇਸ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਹਰੇਕ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਵਾਧੂ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਲਗਾ ਸਕਦੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਓਵਰਲੋਡ ਪਾਇਆ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਇਕੱਠੇ ਲਏ ਗਏ ਹਨ, ਰੁਪਏ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਪ੍ਰਤੀ ਵਾਹਨ 35,000।

(14) ਸ੍ਰੀ ਖਹਿਰਾ ਨੇ ਫਿਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਹੈ, ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਸਿਰਫ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜੋ “ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ” ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ 'ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 2 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ:-

"(ਬੀ) "ਮੋਟਰ-ਵਾਹਨ" ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਾਹਨ, ਕੈਰੇਜ ਜਾਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਹੋਰ ਸਾਧਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਸੜਕ 'ਤੇ ਇਲੈਕਟ੍ਰੀਕਲ ਜਾਂ ਮਕੈਨੀਕਲ ਪਾਵਰ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ)

ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ 3 ਦਾ ਹੁਕਮ ਹਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਇਕੱਲੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਲਟ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਤਕਰੇ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਦਾ ਵੀ ਸ਼ਿਕਾਰ ਹੈ।

(15) ਸ੍ਰੀ ਸਲਿਲ ਸਾਗਰ, ਐਡੀਸ਼ਨਲ ਐਡਵੋਕੇਟ ਜਨਰਲ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸੰਬੰਧਿਤ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹ ਕੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੂਚੀ ਐਚ ਸ਼ਡਿਊਲ VTI(II) ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਣ, ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਵੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਜਦੋਂਕਿ ਪੈਸੰਜਰ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਤਹਿਤ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਸਵਾਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਸਵਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ। ਸਾਲ 1993 ਵਿੱਚ, ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ 'ਤੇ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਵਿਕਲਪਕ ਸਰੋਤ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਨ ਲਈ। ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, 1993 ਦੇ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੰ. 22 ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 3F ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਅਜਿਹੀ ਵਸੂਲੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤੱਥਾਂ ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਉਸਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 3F ਅਧੀਨ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ ਯਾਤਰੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ। ਉਸਨੇ ਧਿਆਨ

ਦਿਵਾਇਆ ਕਿ 5 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1993 ਦੇ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਦਾ ਅਰਥ ਇਹ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੋਡ ਟੈਕਸ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਸੀ। ਦਰਅਸਲ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਉਸ ਘਾਟੇ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਲਈ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਟੈਕਸ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਠਾਉਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਸੀ। ਉਸਨੇ **ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮੀਨਾਕਸ਼ੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (6)** ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਆਕਟਰਾਏ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ, ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਵਿਵਸਥਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਬੀ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੂਬਾ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਇਸ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸ੍ਰੀ ਸਾਗਰ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਬਲਕਿ ਇਸ ਦੇ ਖਾਤਮੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮਾਲੀਏ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਲਈ ਇਸ ਦੇ ਬਦਲੇ ਇੱਕ ਵਸੂਲੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲੇਵੀ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ।

(16) ਰਾਜ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਫਿਰ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਲਈ ਸੜਕਾਂ, ਪੁਲ, ਚੈਕ ਪੋਸਟਾਂ ਆਦਿ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਿੱਧਾ ਸਬੰਧ ਹੈ ਅਤੇ ਉਪਰੋਕਤ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਲਾਗਤ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ **ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਰਾਜ) ਲਿਮਟਿਡ, ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (7)** ਅਤੇ **ਮਾਲਵਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਪ੍ਰਾਇਵੇਟ) ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (8)** ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। . ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਸਨੇ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ, ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ VII (II) ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਰੱਥ ਹੈ।

(17) ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਅੱਗੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(6) ਏਆਈਆਰ 1983 ਐਸਸੀ 1283

(7) ਏਆਈਆਰ 1962 ਐਸਸੀ 1406

(8) ਏਆਈਆਰ 1983 ਐਸਸੀ 634

ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮਨਮਾਨੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਅਸਲ ਦੂਰੀ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਢੰਗ ਅਤੇ ਉਪਾਅ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਕੋਈ ਸਿੱਧਾ ਜ਼ੈਕਟ ਫਾਰਮੂਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜੋ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕੇ। ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਮੌਜੂਦਾ ਫਾਰਮੂਲੇ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਸਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਮੁਸ਼ਕਿਲਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ

ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਧਿਆਨ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਫਾਰਮੂਲੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਇੱਕ ਸਾਲ ਵਿੱਚ 36 ਟੈਕਸ ਛੁੱਟੀਆਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉਸ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਵਸੂਲਿਆ ਨਾ ਜਾਵੇ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਇਸਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਜਾਂ ਸਰਵਿਸਿੰਗ ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਹੋਰ ਅਣਕਿਆਸੀਆਂ ਹਾਲਤਾਂ ਕਾਰਨ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਫਾਰਮੂਲਾ ਦੂਜਿਆਂ ਨੂੰ ਮਾਮੂਲੀ ਵਾਧੂ ਲਾਭ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ ਕੁਝ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਥੋੜੀ ਮੁਸ਼ਕਲ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ, ਉਸਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਇਸ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਫੂਲ ਪਰੂਫ ਫਾਰਮੂਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਨੁਮਾਨ ਦੇ ਤੱਤ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਕਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਨੁਮਾਨ ਦਾ ਆਧਾਰ ਘੋਰ ਅਨੁਚਿਤ ਜਾਂ ਬੇਇਨਸਾਫ਼ੀ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਿੱਖਿਅਕ ਵਕੀਲ ਨੇ **ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਰਾਜ) ਲਿਮਿਟਡ (ਸੁਪੈਰਾ)** ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਪਾਰਕ ਬੱਸਾਂ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਲੋਡਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਟੈਕਸ, ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਕੁਝ ਸਾਰਥਕਤਾ ਹੈ। ਬੱਸਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੜਕ ਨੂੰ ਖਰਾਬ ਕਰਨ ਲਈ. ਇਹ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਜਾਂ ਲੋਡਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਸਿਰਫ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਇੱਕ ਤਰੀਕਾ ਅਤੇ ਮਾਪ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਪਰ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਤੇ ਨਿਯਮ ਦਾ ਦੋਸ਼ ਹੈ।

(18) ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਕ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਦੇ ਫਾਰਮੂਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਗੈਰਵਾਜ਼ਬ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਟੈਕਸ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ..ਇਸ ਫਾਰਮੂਲੇ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਕੇ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਲਈ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਮੁਸਾਫ਼ਰਾਂ ਤੋਂ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾ ਕੇ, ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਇਹ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਵਸੂਲੇ ਗਏ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ

ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਬਜਾਏ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੀ ਇਸ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਵਸੂਲੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਪਰੋਕਤ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰੇ ਜਾਂ ਅਸਲ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਚਿਪਕਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਟੈਂਪਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜ ਕੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਵਕੀਲ ਨੇ ਦੱਸਿਆ, ਕਿ ਫਾਰਮੂਲਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਮਾੜਾ ਜਾਂ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(19) ਸ੍ਰੀ ਸਾਗਰ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਉਠਾਈ ਗਈ ਇਸ ਦਲੀਲ ਦਾ ਵੀ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਕੀਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3F ਅਧੀਨ ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ, ਧਾਰਾ 3(1) ਦੇ ਅਧੀਨ ਲੋੜੀਂਦੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇੱਕ ਦੂਜਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਉਸੇ ਇੰਦਰਾਜ਼ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਸਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਇਹ ਉਸੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਰਾਜ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਵੀ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਇਸਨੂੰ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਮੇਤ ਪੁਰਾਣੇ ਪੱਧਰ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਅੱਗੇ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਵਾਧੂ ਬੋਝ ਪਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਜਾਂ ਤਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਕੇ ਜਾਂ ਨਵਾਂ ਪ੍ਰਬੰਧ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਕਰਨ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਦੂਜਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(20) ਸ੍ਰੀ ਸਾਗਰ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਟੈਕਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀਬੱਧ ਕਰਨ ਲਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਟੈਕਸ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼੍ਰੇਣੀ 'ਤੇ ਭਾਰੀ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਉਸਨੇ **ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਮਧੁਕਰ ਬਾਲਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਬਦੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ** ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ। (9) ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਕੋਲ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬੋਝ ਨੂੰ ਲਚਕਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵੰਡਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗੀ। ਇਸ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਸ ਦਾ ਬੋਝ ਸਿਰਫ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਪਿਆ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਹੋਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ।

(21) ਮੈਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਮੇਰੇ ਸਾਹਮਣੇ ਦਿੱਤੇ ਕੇਸ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚੋਂ ਵੀ ਲੰਘਿਆ ਹੈ। ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਪਹਿਲਾ ਮੁੱਦਾ

ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਬਾਰੇ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵਸੂਲੀ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਉੱਤਰਦਾਤਾ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣ ਵਾਲੇ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਤ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਬਿਆਨ ਅਤੇ ਇਸਦੀ ਗਣਨਾ ਦੇ ਢੰਗ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਹੈ। ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦਾ ਬਿਆਨ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਇਹ, ਮੇਰੇ ਮਨ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਹੈ। ਇਹ ਸਭ ਕੁਝ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਨੁਕਸਾਨ ਦੀ ਭਰਪਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਸ਼ੁਲਕ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਉਠਾਉਣਾ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਕੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3-ਐਫ ਦੀ ਨਵੀਂ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਇਹ ਲੇਵੀ ਲਗਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲੇਵੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਿਰਫ਼ ਕਿਉਂਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਉਸ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਇਕਮੁਸਤ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਕੀ ਅਜਿਹੀ ਵਸੂਲੀ ਵਾਜਬ ਹੈ ਜਾਂ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲੇਵੀ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ **ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਰਾਜ) ਲਿਮਿਟਡ (ਸੁਪਰੀਮ)** ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜਸਥਾਨ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਹਨ ਅਤੇ ਆਜ਼ਾਦੀ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਨਹੀਂ ਬਣਦੇ। ਆਰਟੀਕਲ 301 ਦੁਆਰਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਵਪਾਰ, ਵਣਜ ਜਾਂ ਸੰਭੋਗ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਐਕਟ- ਉਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਪਾਰਕ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਉਪਾਅ ਧਾਰਾ 301 ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੀ ਗਈ ਪਾਬੰਦੀ ਦੇ ਚਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਉਪਾਵਾਂ ਲਈ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 304 (ਬੀ) ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਰਾਜਸਥਾਨ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਸਨ ਜੋ ਰਾਜਸਥਾਨ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇੱਕ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਟੈਸਟ ਇਹ ਪੁੱਛਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਪਾਰਕ ਲੋਕ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਬਿਹਤਰ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਕੁਝ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ।

(22) ਇਹ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਜੀ ਕੇ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਤਾਮਿਲਨਾਡੂ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (10) ਵਿੱਚ ਮੁੜ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਦਰਸਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਹੀ ਜਾਂ ਖਾਸ ਰਕਮ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਜੀ.ਕੇ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪੀਰਾ) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਵਿਆਪਕ ਟੈਸਟ ਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣਾ ਸੀ ਕਿ ਟੈਕਸ ਰਾਜ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਅਤੇ ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੀ ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸੀ। , ਅਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਅਨੁਸੂਚੀ VII(II) ਦੀ ਇੰਦਰਾਜ 57 ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਅਨੁਪਾਤ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਨਹੀਂ ਹੈ। . ਲੇਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਹੈ।

(23) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਪੁਖਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਿਉਂਕਿ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦੀ ਆੜ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਵਸਤੂਆਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੀ ਸਟੇਟਮੈਂਟ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਟੈਕਸ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਰਾਜ ਦੇ ਮਾਲੀਏ ਵਿਚ ਬਣੇ ਘਾਟੇ ਨੂੰ ਭਰਨ ਲਈ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮੀਨਾਕਸ਼ਵੀ ਕੇਸ (ਸੁਪੀਰਾ), ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਆਕਟਰੇਏ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲਜ਼ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਵਧਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਵਧੇ ਹੋਏ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ। ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਐਕਟ ਪਾਸ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਟੈਕਸ ਕਿਸ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਦਾ ਸਵਾਲ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(24) ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਅਗਲਾ ਸਵਾਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇੱਕੋ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਦੂਜੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਅਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ। ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3(1) ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੋਧਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਪ੍ਰਸੰਗਿਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦਾ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ

ਮਾਲਵਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਪ੍ਰਾਇਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਡ (ਸੁਪੀਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪੈਰੇ 2 ਤੋਂ 6 ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖਿਆ ਹੈ:-

"ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3(1) ਜੋ ਕਿ ਚਾਰਜਿੰਗ ਸੈਕਸ਼ਨ ਹੈ, ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:-

"3. (1) ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਅਪ੍ਰੈਲ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ, ਜੁਲਾਈ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ, ਅਕਤੂਬਰ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ ਅਤੇ ਜਨਵਰੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦਾਂ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਕਿਸ਼ਤਾਂ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਐਕਟ।"

3. ਉਪਰੋਕਤ ਉਪਬੰਧ ਨੂੰ 1954 ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਦਰਾਂ ਦੀ ਬਜਾਏ। ਐਕਟ ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦਿਸ਼ਟ ਟੈਕਸ। ਉਸ ਸੇਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸੈਕਸ਼ਨ 3(1) ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"3(1) ਅਪ੍ਰੈਲ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ, ਜੁਲਾਈ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ, ਅਕਤੂਬਰ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ, ਅਤੇ ਜਨਵਰੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦਾਂ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਕਿਸ਼ਤਾਂ ਵਿੱਚ ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੋ ਕਿ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। 2,200 ਪ੍ਰਤੀ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਸਿੱਧੇ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਦੁਆਰਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। " (ਜ਼ੋਰ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ)।

4. ਰੁਪਏ ਦੀ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾ ਧਾਰਾ 3(1) ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤੇ 2,200 ਨੂੰ ਲਗਾਤਾਰ ਵਿਧਾਨਕ ਸੋਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਧਾ ਕੇ ਰੁਪਏ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 1963 ਵਿੱਚ 2,750, ਤੋਂ ਰੁ. 1965 ਵਿੱਚ 4,200, ਤੋਂ ਰੁ. 1970 ਵਿੱਚ 10,000 ਅਤੇ ਰੁ. 1978 ਵਿੱਚ 20,000 ਰੁਪਏ। ਇਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਰੁਪਏ ਤੈਅ ਕੀਤੀ। 1965 ਵਿੱਚ 75 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ, ਰੁ. 1970 ਵਿੱਚ 100 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ ਅਤੇ ਰੁ. 1974 ਵਿੱਚ 200 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ, ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਦੇ ਅਧੀਨ। 31 ਮਾਰਚ, 1978 ਨੂੰ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ 1 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1978 ਨੂੰ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀ ਹਰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਨੂੰ ਰੁਪਏ ਦਾ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 275 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ ਜਿੱਥੇ ਇਹ

ਇੱਕ ਦਿਨ ਵਿੱਚ 125 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਰੁ. 300 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ ਜਿੱਥੇ ਇਹ 125 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਚਲਦੀ ਹੈ, ਅਧਿਕਤਮ ਰੁਪਏ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ 20,000 ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ। ਟੀ 'ਹੇਠ 1981 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਐਕਟ ਆਇਆ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3(1) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ ਰੁਪਏ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। 1 ਅਕਤੂਬਰ, 1980 ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ 35,000। ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਨੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3-ਏ ਵਜੋਂ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਨੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 3(1) ਤਹਿਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ। 1 ਅਕਤੂਬਰ, 1980 ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ। 1981 ਦੀ ਧਾਰਾ 3(1) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਐਕਟ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

“3(1) ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਉੱਤੇ ਅਪ੍ਰੈਲ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ, ਜੁਲਾਈ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ, ਅਕਤੂਬਰ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ ਅਤੇ ਜਨਵਰੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦਿਨ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਤਿਮਾਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਕਿਸ਼ਤਾਂ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇੱਕ ਸਾਲ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 35,000 ਪ੍ਰਤੀ ਵਾਹਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਸਿੱਧੇ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(5) ਉਪਰੋਕਤ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1981 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੀ ਨਵੀਂ ਪਾਈ ਗਈ ਧਾਰਾ 3-ਏ, ਜਿਸ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਨੂੰ 1 ਅਕਤੂਬਰ, 1980 ਤੋਂ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ। 19 ਮਾਰਚ, 1981 ਨੂੰ:

"ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ

ਸੂਚਨਾ

19 ਮਾਰਚ 1981 ਈ

ਨੰਬਰ SO 15/PA4/24/S. 3/Amd./81.—ਪੰਜਾਬ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1924 (1924 ਦਾ ਪੰਜਾਬ ਐਕਟ ਨੰ. 4) ਦੀ ਧਾਰਾ 3-ਏ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਪੰਜਾਬ ਦੇ ਰਾਜਪਾਲ ਨੇ ਇਸ ਲਈ ਉਸਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ, ਪੰਜਾਬ ਸਰਕਾਰ ਨਾਲ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਸੋਧ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਸੰਨਤਾ ਪ੍ਰਗਟਾਈ ਹੈ,

ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰ. SO/50/PA/4/ 24/S.3/71, ਮਿਤੀ 10 ਨਵੰਬਰ, 1971, 1 ਅਕਤੂਬਰ, 1980 ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਅਰਥਾਤ:-

ਸੋਧ

ਆਈਟਮ (i) ਲਈ ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰ 5 ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਇੰਦਰਾਜਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਕਤ ਅਨੁਸੂਚੀ, ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਆਈਟਮਾਂ ਅਤੇ ਐਂਟਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਰਥਾਤ:-

“(1) ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ, ਕਿਰਾਏ ਲਈ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।	Rs. 500 per seat subject to a maximum of Rs. 35,000”.
--	--

ਸਦਾ ਨੰਦ,

ਸਰਕਾਰ, ਪੰਜਾਬ,
ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਸਕੱਤਰ।

(6) ਉਪਰੋਕਤ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜੋ ਅੰਤਮ ਸਥਿਤੀ ਸਾਹਮਣੇ ਆਈ ਉਹ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਹਰੇਕ ਪੜਾਅ ਵਾਲੀ ਗੱਡੀ (ਡਰਾਈਵਰ ਅਤੇ ਕੰਡਕਟਰ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ) ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਰੁਪਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ। 500 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ ਅਧਿਕਤਮ ਰੁ. 35,000 ਦੂਰੀ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਜਿਸ ਤੋਂ ਇਹ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਚਲਦਾ ਹੈ। ”

19 ਮਾਰਚ, 1981 ਦੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ 1981 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। 500 ਪ੍ਰਤੀ ਸੀਟ ਨੂੰ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ।

(25) ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ ਵਿਚ ਮੌਜੂਦ ਮੂਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਤੇ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਇਸ ਵਿਚ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੋਧਾਂ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਨਾ ਸਿਰਫ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸਾਂ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਬਲਕਿ ਧਾਰਾ 3(1) ਵਿਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਧਿਕਤਮ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਵੀ ਵਧਾਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਜਾਂ ਉਪਰਲੀ ਸੀਮਾ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਯੋਗਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਨਾ ਹੀ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਵਧਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦੀ ਸੀ। ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਇਸ ਕੋਲ ਦੋ ਵਿਕਲਪ ਸਨ। ਇਹ ਜਾਂ ਤਾਂ ਧਾਰਾ 3(1) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਸੀਲਿੰਗ ਦੀ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਦਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਵਿਕਲਪਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਲੋਵੀ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੋਵਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸ਼ੁੱਧ ਨਤੀਜਾ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਰਹੇਗਾ। ਵਿਧਾਨ ਮੰਡਲ ਨੇ, ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਦੀ ਖਾਤਰ, ਧਾਰਾ 3(1) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਉਪਬੰਧ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਚੁਣਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3-F ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਦੂਜੀ ਲੋਵੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਸਿਰਫ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। **ਐਨ. ਮਡੱਪਾ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪੀਰਾ)** ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਹਰੇਕ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਵਾਧੂ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਓਵਰਲੋਡ ਪਾਇਆ ਸੀ। ਇਹ ਲੋਵੀ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮਾਰੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਇਕ ਦਿਨ ਜਾਂ ਇਕ ਘੰਟੇ ਲਈ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਯਾਤਰੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸੀਮਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਾਏ ਗਏ ਸਨ। ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਤਿਮਾਹੀ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਾਧੂ ਵਸੂਲੀ ਐਕਟ ਦੀ ਸਕੀਮ ਨਾਲ ਅਸੰਗਤ ਪਾਈ ਗਈ। ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਵਾਧੇ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਰੱਥ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, **ਕੇ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਕੇਨ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਯੂਨੀਅਨ ਲਿਮਿਟਡ, (ਸੁਪੀਰਾ)** ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਯੂਪੀ ਟਾਊਨ ਏਰੀਆਜ਼ ਐਕਟ, 1914 ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (f) ਅਧੀਨ ਮਿਆਦ ਸੰਪਤੀ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਇਹ ਧਾਰਾ (a), (b) (c) ਜਾਂ (e) ਦੇ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਇਮਾਰਤ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਇਹ ਗੱਲ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮਾਰੀ ਗਈ ਕਿ ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਆੜ ਹੇਠ ਟਾਊਨ ਏਰੀਆ ਧਾਰਾ (ਏ), (ਬੀ), (ਸੀ) ਅਤੇ (ਡੀ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਸੂਲੇ ਗਏ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਧਾਰਾ (ਐਫ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 14. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਸ ਕੇਸ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਯੂਪੀ ਟਾਊਨ ਏਰੀਆਜ਼ ਐਕਟ, 1914 ਦੀ ਧਾਰਾ 14 ਦੀ ਧਾਰਾ (ਐਫ) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਸੀ।

(26) **(ਸੁਪੀਰਾ)** ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਉਸ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਕੇਂਦਰੀ ਆਬਕਾਰੀ ਅਤੇ ਨਮਕ ਐਕਟ, 1944 ਦੀ ਅਨੁਸੂਚੀ I ਦੀਆਂ ਆਈਟਮਾਂ 25 ਅਤੇ 26 ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਵਿੱਚ ਲੂਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਗੈਰ-ਨਿਰਮਾਣਯੋਗ ਵਸਤਾਂ 'ਤੇ ਐਕਸਾਈਜ਼ ਡਿਊਟੀ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਪਹਿਲੀ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਪੈਦਾ ਅਤੇ

ਨਿਰਮਿਤ ਸਨ। ਆਈਟਮ 25 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਪਿਗ ਆਇਰਨ ਸਕ੍ਰੈਪ 'ਤੇ ਡਿਊਟੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਆਈਟਮ 26 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਪਿਘਲਣ ਵਾਲੇ ਸਕ੍ਰੈਪ 'ਤੇ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਦਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਆਬਕਾਰੀ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਨੇ ਸਟੀਲ ਦੇ ਇੰਗਟਸ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਤੋਂ ਡਿਊਟੀ ਵਸੂਲ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਨਗੋਟ ਮੋਲਡਾਂ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਟੱਟੀ ਦੇ ਲੋਹੇ ਦੀ ਡਿਊਟੀ-ਅਦਾਇਗੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਟੀਲ ਦੀਆਂ ਪਿੰਨੀਆਂ ਬਣਾਉਣ ਵਿਚ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਨਕਾਰੇ ਹੋਏ ਮੋਲਡਾਂ ਅਤੇ ਹੇਠਲੇ ਸਟੂਲ 'ਤੇ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਪਿਗ ਆਇਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਛੋਟ ਦੇ ਇਸ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਇਕੋ-ਇਕ ਵਿਵਾਦ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ-22 ਵਿਚ ਨੋਟਿਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦੇ ਨਾਲ ਪਿਗ ਆਇਰਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਕਿ ਪਿਘਲਣ ਵਾਲੇ ਸਕਰੈਪ ਵਿੱਚ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਪਿਗ ਆਇਰਨ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਗੈਰ-ਸੇਵਾਯੋਗ ਇੰਗੋਟ ਮੋਲਡ ਅਤੇ ਟੁਕੜਿਆਂ ਵਿੱਚ ਟੁੱਟੇ ਹੋਏ ਸਟੂਲ। ਇਹ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੀ ਕਿ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਪਿਗ ਆਇਰਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਛੋਟ ਲਈ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਥਾਰਟੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਵਾਧੂ ਲੋਟੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਰਜਿੰਗ ਸੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(27) ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲੋਟੀ ਨੂੰ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇ ਰਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮੂਲਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਦਾ ਅਸਲ ਦੂਰੀ ਕਵਰ ਕਰਨ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਗਣਨਾ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਦੂਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੇ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਰਾਜ ਕੋਲ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਪਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਢੰਗ ਅਤੇ ਮਾਪ ਤਿਆਰ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਸਿੱਧਾ-ਜੈਕਟ ਫਾਰਮੂਲਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜੋ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰੇ। ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਦੂਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਫਾਰਮੂਲਾ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਰੂਟ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਦੂਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰੇ। ਸਧਾਰਣ ਮੁਰੰਮਤ ਜਾਂ ਸਰਵਿਸਿੰਗ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਭਾਵੀ ਗੈਰ-ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ 36 ਟੈਕਸ ਛੁੱਟੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਦੀ ਮਾਲਵਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਪ੍ਰਾਇਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਡ, (ਸੁਪਰੀਮ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਦਾਲਤਾਂ ਟੈਕਸ ਵਸੂਲੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਲਾਗਤ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਹੀ ਸਬੰਧ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਸਹੀ ਸਬੰਧ ਉਹਨਾਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੇ ਸੁਭਾਅ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜੋ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ। ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸਾਂ ਰਾਹੀਂ ਥੋੜੀ ਜਿਹੀ ਵਾਧੂ ਵਸੂਲੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਵਾਧੂ ਦੀ ਹੱਦ ਸ਼ਾਮਲ ਕੁੱਲ ਲਾਗਤ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਮੂਲੀ ਹੈ।

(28) ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਰਾਜ) ਲਿਮਿਟਡ (ਸੁਪਰੀਮ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ , ਸੁਪਰੀਮ

ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦੋਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਹੀ ਜਾਂ ਖਾਸ ਰਕਮ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦੀ। ਕੋਈ ਵੀ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਕੀ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਟੈਸਟ ਇਹ ਪੁੱਛਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਪਾਰਕ ਲੋਕ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਬਿਹਤਰ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਕੁਝ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ ਟੈਕਸ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੁਚੱਜੇ ਟੈਸਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(29) ਜੀਕੇ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪੈਰਾ) ਵਿੱਚ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦੋਖਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਫਾਰਮੂਲਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਕਿਸਮ, ਭਾਰ ਅਤੇ ਮਾਈਲੇਜ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਸਹੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਗਣਿਤ ਦੀ ਸ਼ੁੱਧਤਾ ਦੀ ਬਜਾਏ ਮੋਟਾ ਅਨੁਮਾਨ, ਉਹ ਸਭ ਕੁਝ ਹੈ ਜੋ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ। ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅੱਗੇ ਯੂਐਸਏ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ (ਪੈਰਾ 21 ਅਤੇ 22 ਵਿੱਚ) ਨਿਰੀਖਣ ਕੀਤਾ ਹੈ :-

"21. ਯੂਐਸਏ ਦੀ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਬਲਕਿ ਨਤੀਜੇ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵਜ਼ਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਫਲੈਟ ਫੀਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ।, ਮਾਈਲੇਜ ਜਾਂ ਬੈਠਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ, ਬਸ਼ਰਤੇ ਫੀਸ ਵਾਜ਼ਬ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਹੋਵੇ; ਮੋਰਫ ਵੇਖੋ . **ਬਨਾਮ Bingaman, (1935) 298 US 407 ਅਤੇ Aero Mayflower Transit Co, ਬਨਾਮ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ RR Commrs., (1947) 332 US 497.** ਉਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਟੈਕਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਤੋਂ

ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਇਸਦੀ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਹਨਾਂ ਤੋਂ ਜਨਤਕ ਰਾਜਮਾਰਗਾਂ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੀ ਉਸਾਰੀ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦਾ ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾਉਣ ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਬਣਾਏ ਗਏ ਪੁਲਿਸ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੇ ਖਰਚੇ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਹੈ। ਸੁਰੱਖਿਆ, ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਵਿਧੀ ਬਹੁਤ ਮਹੱਤਵ ਵਾਲੀ ਨਹੀਂ ਜਾਪਦੀ: ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰਾਜ ਨੂੰ ਆਪਣੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਅਤੇ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਹੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਖਰਚੇ, ਅਤੇ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਗਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ

ਰੱਖਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਪਰ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਇੱਕ ਸਹੀ ਉਦੇਸ਼ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਾਜ ਕੋਲ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਿਧੀ, ਮਾਪ ਅਤੇ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਵੇਕ ਹੈ।

22. ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਅਤੇ ਉਗਰਾਹੀ ਦੀ ਵਿਧੀ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਹ ਵਾਜਬ ਅਤੇ ਕੁਝ ਇਕਸਾਰ, ਨਿਰਪੱਖ ਅਤੇ ਵਿਵਹਾਰਕ ਮਿਆਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਟੈਕਸ 'ਤੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਬੂਤ ਦਾ ਬੋਝ ਇਸ ਦੀ ਵੈਧਤਾ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ 'ਤੇ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਧੀ ਜਿਸਦਾ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਾਈਵੇਅ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਜ਼ਾਹਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਜਿਸਦਾ ਕੋਈ ਸਪੱਸ਼ਟ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਧਿਕਾਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਹੈ। ਵਣਜ ਦਾ ਵਪਾਰ, ਰਾਜ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸੜਕ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਕੋਈ ਵੱਖਰਾ ਫੰਡ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੈਸੇ ਦੀ ਵੰਡ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹਾ ਉਦੇਸ਼ ਵਿਕਲਪਕ ਸਬੂਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

(30) **(ਸੁਪੀਰਾ)** ਦੇ ਪੈਰਾ-6 ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਅਸਲ ਦੂਰੀ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(31) ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਨੂੰ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਾ ਹੈ।

ਇਸ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਦੀ ਲਾਗਤ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ। ਇੱਕ ਵਾਰ, ਇਹ ਉਦੇਸ਼ ਸਥਾਪਤ ਹੋ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਾਜ ਕੋਲ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਿਧੀ, ਮਾਪ ਅਤੇ ਮਾਤਰਾ ਵਿੱਚ ਕਾਫ਼ੀ ਵਿਵੇਕ ਹੈ। ਨਿਰਧਾਰਤ ਫਾਰਮੂਲਾ ਕਿਸੇ ਪੇਟੈਂਟ ਬੋਇਨਸਾਫ਼ੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਵੇਕ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦਰਅਸਲ, ਜੀ.ਕੇ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਦੇ ਕੇਸ **(ਸੁਪੀਰਾ) ਵਿੱਚ**, ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਟੈਕਸ ਸਿਰਫ ਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਨਵੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਲਈ ਪੂੰਜੀਗਤ ਖਰਚੇ ਲਈ, ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕ ਦੇ ਅਸਲ ਉਪਭੋਗਤਾ ਤੋਂ ਵੀ ਅੱਗੇ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਰਿਲਾਇੰਸ ਨੂੰ ਆਟੋਮੋਬਾਈਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ (ਰਾਜ) ਲਿਮਟਿਡ, **(ਸੁਪੀਰਾ)** ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਪੰਨਾ 1425 'ਤੇ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ 'ਤੇ ਖੁਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:-

“ . . ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਹਨ ਜੋ ਵਪਾਰ, ਵਣਜ ਅਤੇ ਸੰਭੋਗ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ

ਪਾਉਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸੜਕਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਦੀ ਚੰਗੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸਾਂਭ-ਸੰਭਾਲ ਕਰਕੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਕੀ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਹੀ ਅਸੀਂ ਇਹ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸਹੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਹੀ ਜਾਂ ਖਾਸ ਰਕਮ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੁਵਿਧਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੀ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦੀਅਸਲ ਉਪਭੋਗਤਾ ਅਕਸਰ ਵਪਾਰੀਆਂ ਲਈ ਅਣਜਾਣ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਉਪਭੋਗਤਾ ਕਿਸੇ ਸਮੇਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਦੂਜਿਆਂ 'ਤੇ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ। ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਇਹ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਟੈਸਟ ਇਹ ਪੁੱਛਣਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਵਪਾਰਕ ਲੋਕ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਬਿਹਤਰ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਕੁਝ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਨਾਲੋਂ ਵਧੇਰੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਸਹੂਲਤਾਂ ਟੈਕਸ ਦੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੁਚੱਜੇ ਟੈਸਟ ਦੁਆਰਾ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਜੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕਰਨਾ ਅਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗਾ।

(32) d ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਗਣਨਾ ਲਈ ਫਾਰਮੂਲਾ

ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਨਾਲ ਤਰਕਸੰਗਤ ਗਠਜੋੜ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਗੈਰਵਾਜ਼ਬ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਗਣਨਾ ਲਈ ਇਹ ਫਾਰਮੂਲਾ ਕਦੇ ਵੀ ਗੈਰ-ਵਾਜ਼ਬ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੇ ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਕਿਹਾ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਅਸਲ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਖੋਹ ਲਿਆ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਫਾਰਮੂਲੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਪੈਸੇਜਰ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਕਰਨ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਪਰੇਟਰ ਤੋਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਵਸੂਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਟੈਕਸ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਲੇਵੀ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਹੋਣ ਦਾ ਆਪਣਾ ਕਿਰਦਾਰ ਗੁਆ ਬੈਠੀ ਅਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟਰਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਬਣ ਗਈ, ਜੋ ਕਿ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

(33) Thebnexttoobjectionpof.ithenpetitioners

ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਥੀਓਟਰਾ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਵੀ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤੱਤ ਦੇ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮੀਨਾਕਸ਼ੀ, ਦ ਮਾਲਵਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਪ੍ਰਾਇਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਡ ਅਤੇ ਜੀ.ਕੇ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ (ਸੁਪੈਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮੀਨਾਕਸ਼ੀ ਕੇਸ ਵਿੱਚ (su ਐਨ m) entian cerl tav w as le .r .ie .r .) .n .r .t ; r , ws ..upn ..o pp v .f .ehicles rvnlv Tf v .r .^r . o

ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਮਾਲ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ 'ਚ ਕੋਈ ਸਮਾਨ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ

ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਵਰਗੀਕਰਣ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਅਕਸ਼ਾਂਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪੰਨਾ 1287 'ਤੇ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ *ਈਸਟ ਇੰਡੀਆ ਤੰਬਾਕੂ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ, ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ (11) ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਪਹਿਲੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ :-*

"ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਹਰ ਚੀਜ਼ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ, ਵਸਤੂਆਂ, ਵਿਅਕਤੀਆਂ, ਤਰੀਕਿਆਂ ਅਤੇ ਟੈਕਸਾਂ ਲਈ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣਨ ਅਤੇ ਚੁਣਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਵਾਜਬ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰਦਾ ਹੈ।"

ਅੱਗੋਂ ਇਸ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:-

ਇਸ ਲਈ, ਜੇਕਰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਕੱਲੇ ਇਸ ਖਾਤੇ 'ਤੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਮਾਲ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਵਧਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਜੇਕਰ ਇਹ ਹੋਰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਨਹੀਂ ਰਹੇਗਾ। ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਜੇਕਰ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਵਪਾਰ, ਵਣਜ ਅਤੇ ਆਪਸੀ ਸਬੰਧਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਟੈਕਸ ਵਧਾ ਕੇ ਮਾਲੀਏ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਲ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਵਧਿਆ ਹੋਇਆ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਕੁਝ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਘੱਟ ਗਿਰਾਵਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਿਆ ਸੀ, ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਵਧਾ ਕੇ ਵਧੀਆ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਵਪਾਰ, ਵਣਜ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਵਪਾਰ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਵੱਡੀ ਰਕਮ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ।

ਮਾਲਵਾ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ (ਪ੍ਰਾਇਵੇਟ) ਲਿਮਿਟਿਡ, (ਸੁਪੈਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਰੁਪਏ ਦਾ ਟੈਕਸ। ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਵਜੋਂ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ 35,000 ਰੁਪਏ ਵਸੂਲੇ ਗਏ ਸਨ ਪਰ ਸਿਰਫ਼ ਰੁਪਏ। ਮਾਲ ਕੈਰੀਅਰ ਵਜੋਂ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ 1,500 ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਕਾਰਵਾਈ ਦੁਸ਼ਮਣੀ ਦੇ ਵਿਤਕਰੇ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਪੰਨਾ 642 'ਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ:-

“...ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿੱਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕਲਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਸੀਵਿਯਨ ਦੇ 14. ਪਰ ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਕੁਝ ਲੋੜਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਸਭ 'ਤੇ ਟੈਕਸ। ਇਹ ਟੈਕਸ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਅਤੇ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਵਰਗੀਕਰਨ ਅਪਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਪੱਖਪਾਤੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਰਾਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਬਜ਼ਰਤੇ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਉਕਤ ਵਸਤੂਆਂ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਅਤੇ ਵੱਖਰੇ ਸਮੂਹਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ ਅਤੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਵਾਜਬ ਗਠਜੋੜ ਹੈ। ਟੈਕਸਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਵਸਤੂ। ਸਿਰਫ਼ ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਕੁਝ ਵਸਤੂਆਂ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ 'ਤੇ ਵਧੇਰੇ ਭਾਰੀ ਪੈਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਇਸਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ

ਜੀ.ਕੇ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ ਦੇ ਕੇਸ (ਸੁਪੈਰਾ) ਵਿੱਚ ਵੀ, ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ 'ਤੇ ਵਧੇ ਹੋਏ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦਾ ਇੱਕ ਆਧਾਰ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ 'ਤੇ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨਕਾਰਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਪੈਰਾ-39 ਵਿੱਚ, ਇਹ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ:-

“...ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਦਾ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੀ ਉੱਚ ਦਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ, ਤਾਂ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਰਗੀਕਰਨ ਕਿ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਨਾਲੋਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮੀਲ ਚੱਲ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਾਜਬ ਹੈ,ਇਹਨਾਂ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਸੋਚਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਧਾਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਨ ਵਾਜਬ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਇਸ ਤੱਥ ਦੀ ਰੋਸ਼ਨੀ ਵਿੱਚ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਨ 'ਸਥਾਨਕ' ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ

ਜਿਸ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਤੋਂ ਸਰਕਾਰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਣੂ ਸੀ। ਕਿਉਂਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਕਰਨ ਦਾ ਬੋਝ ਨਹੀਂ ਛੱਡਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਰਗੀਕਰਨ ਗੈਰ-ਵਾਜਬ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰਿਜ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਧੀ ਹੋਈ ਦਰ ਧਾਰਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਸੀ। 14”।

ਐਸ ਕੇ ਦੱਤਾ, ਆਈਟੀਓ ਬਨਾਮ ਲਾਰੈਂਸ ਸਿੰਘ ਇੰਗਰੀ (12) ਵਿੱਚ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ :-

“ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਦੀ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਪਾਸ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਐਮ ਓਪਿਲ ਨਾਇਰ **ਬਨਾਮ** ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ (1961) 3 ਐਸਸੀਆਰ 77 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੂਰਬੀ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਟਿਊਬੈਕੋ ਕੰਪਨੀ **ਬਨਾਮ** ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ (1963) 1 SCE 404, 409 ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਿ ਕੀ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨ ਪੱਖਪਾਤੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਕੋਲ ਉਹਨਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਿਆਪਕ ਵਿਵੇਕ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਟੈਕਸ ਲਗਾਏਗਾ, ਅਤੇ ਕਿ ਇੱਕ ਕਨੂੰਨ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹਮਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੁਝ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਵਸਤੂਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਦੂਜਿਆਂ 'ਤੇ: ਇਹ ਸਿਰਫ ਉਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸਦੀ ਚੋਣ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਕਾਨੂੰਨ ਅਸਮਾਨਤਾ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਜਾਇਜ਼ ਵਰਗੀਕਰਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। , ਕਿ ਇਹ ਆਰਟੀਕਲ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਹ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਤੈਅ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਹਰ ਚੀਜ਼ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਲਗਾਉਣਾ ਪੈਂਦਾ। ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਿਲ੍ਹਿਆਂ, ਵਸਤੂਆਂ, ਵਿਅਕਤੀਆਂ, ਢੰਗਾਂ ਅਤੇ ਟੈਕਸਾਂ ਲਈ ਦਰਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣਨ ਅਤੇ ਚੁਣਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਵਾਜਬ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਇਤਰਾਜ਼ ਕਿ ਸਪੈਸ਼ਲ ਰੋਡ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਹੋਰ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਦੀ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(34) ਹੋਰ ਕੋਈ ਨੁਕਤਾ ਨਹੀਂ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ।

(35) ਉਪਰੋਕਤ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ ਜੋ ਕਿ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਕੋਈ ਖਰਚਾ ਨਹੀਂ।

ਆਰ.ਐਨ.ਆਰ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ-ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣਾ ਕੇਵਲ ਮੁੱਕਦੇਬਾਜ਼ਾ 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।

ਪ੍ਰਭਾਪ੍ਰੀਤ ਸਿੰਘ