[2018] 14 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1241

ਮੈਸਰਜ਼ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ

ਬਨਾਮ

ਝਾਰਖੰਡ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2003 ਦਾ 5299-5304)

14 ਦਸੰਬਰ, 2018

[ਏ. ਕੇ. ਸੀਕਰੀ ਅਤੇ ਐਮ. ਆਰ. ਸ਼ਾਹ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਬਿਹਾਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1994: ਧਾਰਾ 6 – ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਟੈਕਸ – ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਤਾ/ਡੀਲਰ – ਡੀਲਰਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਕਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਧਾਰਾ 6 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ – ਰੱਖੀ ਗਈ: ਨਿਰਮਾਤਾ/ਡੀਲਰ-ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਧਾਰਾ 6 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ – ਧਾਰਾ 6 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਕੋਲ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਦੀ ਘਟਨਾ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਹੋਈ ਹੈ ਜੋ ਉਸਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ – ਧਾਰਾ 5 ਅਤੇ 6 ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਦਰਭਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ – ਧਾਰਾ 5 ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ – ਇਸਦੇ ਉਲਟ, ਧਾਰਾ 6 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। 6 ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਪੜਾਅ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵਾਹਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ - ਸੂਚੀ II, VII ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਕਬਜ਼ੇ 'ਤੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦੀ ਹੈ - ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ, ਜੁਰਮਾਨਾ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ - ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ - ਐਂਟਰੀ 57, ਸੂਚੀ II VII ਅਨੁਸੂਚੀ।

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

1.1 ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ VIIਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II (ਰਾਜ ਸੂਚੀ) ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਐਂਟਰੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਕਬਜ਼ੇ 'ਤੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਕਿ ਇਸ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਧਿਰਾਂ ਦਾ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਿਤ ਵਾਹਨ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਬਿਹਾਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1994 ਦੀ ਧਾਰਾ 6, ਜੋ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਨੂੰ, ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਉਸਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਐਂਟਰੀ 57 ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਤਰਕ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ VIIਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦਾ ਸਹੀ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 19, 20][1251- ਏ-ਈ]

1.2 ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਹੀ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ (ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ) 1988 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਰੱਖੇਗੀ। ਭਾਵੇਂ ਡੀਲਰ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਾਤਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਮਾਇਨੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਡੀਲਰ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੋਵਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਉਪਬੰਧ ਕੀਤਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 21][1251-ਡੀ-ਐੱਫ]

1.3 ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਟੈਕਸ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਜਾਂ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਲਰ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਡੀਲਰ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨਿਰਮਾਤਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਡੀਲਰ, ਨਿਰਮਾਤਾ ਤੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਗਾਹਕ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ, ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਤਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹੁਣ ਨਿਰਮਾਤਾ 'ਤੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ 1989 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 22][1252- ਬੀ-ਈ]

1.4 ਉਸੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 6 ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਟੈਲਕੋ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 6 ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਧਾਰਾ 6 ਨੂੰ ਵੈਧ ਠਹਿਰਾਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਸਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁਲਾਂਕਣ ਆਦੇਸ਼ ਵੈਧ ਸਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੇ ਕੋਲ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਘਟਨਾ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਹੋਈ ਹੈ ਜੋ ਉਸਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 23][1252- ਈ-ਜੀ]

ਟਾਟਾ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਝਾਰਖੰਡ ਰਾਜ (ਟੈਲਕੋ ਕੇਸ) ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1999 ਪਟਨਾ 62–ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ।
ਬੋਲਾਨੀ ਹੋਰ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ (1974) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 777; ਟ੍ਰਾਵਣਕੋਰ ਟੀ ਅਸਟੇਟਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (1980) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 619; ਮੈਸਰਜ਼ ਸੈਂਟਰਲ ਕੋਲ ਫੀਲਡਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ 1992 ਪੂਰਕ। (3) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 133– ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਮੈਸਰਜ਼ ਟਾਟਾ ਮੋਟਰਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਝਾਰਖੰਡ ਰਾਜ

1.5 ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 6 'ਅਨੁਸੂਚੀ । ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਰਾਂ ਦੇ ਬਦਲੇ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ; ਕਿ ਜੋ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਉਹ ਜਾਂ ਤਾਂ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ ਭਾਵ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ।।। ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਾਲਾਨਾ ਦਰਾਂ 'ਤੇ; ਅਤੇ 'ਦੇ ਬਦਲੇ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ 'ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ' ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਧਾਰਾ 5 ਅਤੇ 6 ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਦਰਭਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਟੈਕਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਉਲਟ, ਧਾਰਾ 6 ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਪੜਾਅ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵਾਹਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਧਾਰਾ 6 ਖੁਸ਼ੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਪਰ ਇਰਾਦਾ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਅਧੀਨ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ ਪਰ ਇਸਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਇਹ ਅਨੁਸੂਚੀ ।।। ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ। [ਪੈਰਾ 24][1253- ਏ-ਡੀ]

2.1 ਧਾਰਾ 23, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੱਸਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਵਧੀ ਦੌਰਾਨ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਦਾ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਨਿਯਮ 4 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਨਿਯਮ 4 'ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਨਿਯਮ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵਿਵੇਕ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਟੈਲਕੋ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਉਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਅੰਤਮਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 29][1255- ਈ-ਜੀ]

2.2 ਟੈਲਕੋ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 23 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟੈਕਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਵਾਂ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। [ਪੈਰਾ 31][1256- ਬੀ-ਡੀ]

ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਸਟੀਲ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ (1969) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 627 - ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਯੂ.ਪੀ. ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ। ਬਨਾਮ ਸੁਖਪਾਲ ਸਿੰਘ ਬੱਲ (2005) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 615 - ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਹਵਾਲਾ
ਏਆਈਆਰ 1999 ਪਟਨਾ 62 ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਪੈਰਾ 16
(1974) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 777 ਨੂੰ ਪੈਰਾ 23 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
(1980) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 619 ਨੂੰ ਪੈਰਾ 23 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
1992 ਸਹਾਇਕ। (3) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 133 ਜਿਸਦਾ ਹਵਾਲਾ ਪੈਰਾ 23 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
(1969) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 627 ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਪੈਰਾ 25
(2005) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 615 ਜਿਸਦਾ ਹਵਾਲਾ ਪੈਰਾ 29 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ: ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5299- 5304 ਆਫ 2003।
29.11.2002 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਰਾਂਚੀ ਵਿਖੇ ਝਾਰਖੰਡ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ.ਜੇ.ਸੀ. ਨੰਬਰ 1239 ਆਫ 2000 ਦੇ ਨਾਲ ਸੀ.ਡਬਲਯੂ.ਜੇ.ਸੀ. 2000 ਦੇ 1240, 1430, 1432, 1439 ਅਤੇ 1454 ਨੰ.

ਨਾਲ
2003 ਦਾ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 6591, 2004 ਦਾ 8-12।

ਅਰਵਿੰਦ ਪੀ.ਦਾਤਾਰ, ਅਸ਼ੋਕ ਕੁਮਾਰ ਪਾਂਡਾ, ਸੁਨੀਲ ਕੁਮਾਰ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਅਜੈ ਅਗਰਵਾਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਮੱਲਿਕਾ ਜੋਸ਼ੀ, ਰਜਤ ਗਾਵਾ, ਰਾਜਨ ਨਰਾਇਣ, ਮਹੇਸ਼ ਅਗਰਵਾਲ, ਰਿਸ਼ੀ ਅਗਰਵਾਲਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪਾਰੁਲ ਸ਼ੁਕਲਾ, ਈ.ਸੀ. ਅਗਰਵਾਲਾ, ਰਾਜੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਦੇਵਾਸ਼ੀਸ਼ ਭਾਰੂਕਾ, ਲਲਵੀ ਸ਼ੰਕਰ, ਐਮ. ਸਿੰਘ, ਜਸਟਿਨ ਜਾਰਜ, ਅਕਸ਼ੈ ਅਮ੍ਰਿਤਾਂਸ਼ੂ, ਆਰ.ਸੀ. ਕੋਹਲੀ, ਵਿਜੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼, ਸੰਜੇ ਕੁਮਾਰ ਪਾਠਕ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰਸ਼ਮੀ ਮਲਹੋਤਰਾ, ਜੀ.ਐੱਸ. ਮੱਕੜ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਅਨਿਲ ਕਟਿਆਰ, ਰਤਨ ਕੁਮਾਰ ਚੌਧਰੀ, ਅਭਿਨਵ ਮੁਖਰਜੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਬੀਹੂ ਸ਼ਰਮਾ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠਾ ਵਿਜ, ਸਿਧਾਰਥ ਗਰਗ, ਵਕੀਲ, ਪੇਸ਼ ਹੋ ਰਹੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਵੱਲੋਂ।
ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਏ. ਕੇ. ਸਿੱਕਰੀ, ਜੇ. ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।
1. ਇਹਨਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉੱਠਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਆਮ ਕਾਨੂੰਨ ਸਵਾਲ ਬਿਹਾਰ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1994 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਨੰਬਰ 1 ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਚੈਸੀ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਚੈਸੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ "ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ" ਨਹੀਂ ਹਨ, ਭਾਵ, ਡੀਲਰਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਕਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ।

2. ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਤਿੰਨ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ:

(ਏ) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟਰਡ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ;
(ਬੀ) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੱਖੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ; ਅਤੇ
(ਸੀ) ਰਜਿਸਟਰਡ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਜਿੱਥੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਸਥਾਈ ਹੈ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7(4) ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਸੀਮਾਂਤ ਟੈਕਸ।

3. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੇਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਅੰਤਿਮ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕ ਬਣਨ 'ਤੇ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਵਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਤੇ ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਅੰਤਿਮ ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7 ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸੀਮਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਹੈ, ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7(4) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਅੰਸ਼ਿਕ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 6, ਜਿਸ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਕੇਂਦਰ ਬਿੰਦੂ ਘੁੰਮਦਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਉਸਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਤਿੰਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਧਾਰਾ 5, 6 ਅਤੇ 7 ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

"5. ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ - (1) ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਹੋਰ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ,
ਅਤੇ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ, ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਹਰੇਕ ਮਾਲਕ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰੇਗਾ।
(2) ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਹੋਰ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ, ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਹਰੇਕ ਮਾਲਕ ਅਨੁਸੂਚੀ ।। ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਵਾਧੂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰੇਗਾ।

(3) ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ, ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸੂਚਨਾ ਦੁਆਰਾ, ਅਨੁਸੂਚੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਵਧਾ ਸਕਦੀ ਹੈ:
ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਧਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਾਲ ਦੌਰਾਨ, ਅਨੁਸੂਚੀਆਂ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਦਰ ਦੇ ਪੰਜਾਹ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ।

6. ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਟੈਕਸ - ਅਨੁਸੂਚੀ । ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਰਾਂ ਦੇ ਬਦਲੇ ਅਨੁਸੂਚੀ ।।। ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਾਲਾਨਾ ਦਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ

ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਧੀਨ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਉਸਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ।

7. ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ
(4) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 43 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਟੈਕਸ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸਾਲ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦੇ 1/12ਵੇਂ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਧਾਰਾ 43 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਾਲ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ 1/12ਵੇਂ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਟੈਕਸ 30 ਦਿਨਾਂ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹਰੇਕ ਵਾਧੇ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ;

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ (ਮੋਪੇਡ, ਸਕੂਟਰ ਅਤੇ ਮਕੈਨੀਕਲ ਪਾਵਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਅਟੈਚਮੈਂਟ ਸਮੇਤ) ਲਈ 50/- ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਲਈ 100/- ਰੁਪਏ ਹੋਣਗੀਆਂ।"

4. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹਨਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ, ਧਾਰਾ 5 ਚਾਰਜਿੰਗ ਧਾਰਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਹਰੇਕ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ 6 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਡੀਲਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਗਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1989 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'MV ਨਿਯਮ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਹਿਤ। ਇੱਥੇ ਟੈਕਸ ਅਨੁਸੂਚੀ III ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਸਾਲਾਨਾ ਦਰ 'ਤੇ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਦਰਾਂ ਦੇ 'ਬਦਲੇ' ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਆਪਣੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਿਸ ਲਈ ਉਸਨੂੰ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਉਸਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਖਪਤਕਾਰ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਅਨੁਸੂਚੀ III ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਦਰ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਟੈਕਸ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ।

5. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਧਾਰਾ 7(4), ਉਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 'ਐਮਵੀ ਐਕਟ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੀ ਧਾਰਾ 43 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹਨ। ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਉਲਟ, ਇੱਥੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਉਲਟ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ

ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਵਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਥੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਟੈਕਸ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸਾਲ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦਾ 1/12ਵਾਂ ਹਿੱਸਾ ਹੈ।

6. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਤਿੰਨ ਸਥਿਤੀਆਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਉਕਤ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਰੱਖੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇੱਕ ਡੀਲਰ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਰਹੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਖਪਤਕਾਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਰਜਿਸਟਰਡ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇਹ ਲੋੜ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 39 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ ਕਿ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਵਾਹਨ ਦੇ ਮਾਲਕ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਟੈਕਸ ਵਾਹਨ ਖਰੀਦਣ ਵਾਲੇ ਅੰਤਮ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੁਆਰਾ ਦੋਹਰੇ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਉਸੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ, ਐਮਵੀ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 33 ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਇਸ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਿ ਉਹ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਵਾਹਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਆਵੇਗਾ ਅਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਇੱਕ ਡੀਲਰ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੂੰ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਸਨੂੰ ਆਪਣੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਛੋਟ ਮਿਲੇ। ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ, ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਟੈਕਸ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਨੁਸੂਚੀ III ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਾਲਾਨਾ ਦਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਡੀਲਰ ਜਾਂ ਨਿਰਮਾਤਾ ਕੋਲ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਜਦੋਂ ਇਹ ਉਸਦੇ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਵਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 43 ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਡੀਲਰ ਜਾਂ ਨਿਰਮਾਤਾ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਜੋ ਆਪਣੇ ਨਾਮ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਵਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਰ ਨਾਲੋਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਦਰ 'ਤੇ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਸਾਲ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦੇ ਸਿਰਫ 1/12ਵੇਂ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਦਰ 'ਤੇ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਇੱਕ ਮਹੀਨੇ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਹੈ।

7. ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਜਾਂ ਡੀਲਰਾਂ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7(4) ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ

ਆਪਣੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਅਤੇ ਵਰਤੇ ਗਏ ਅਤੇ ਵੇਚੇ ਨਾ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੀ ਟੈਕਸ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਵੀ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

8. ਉਪਰੋਕਤ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ, ਇੱਥੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵਾਂਗ, ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵੀ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹਨ। ਦੁਹਰਾਉਣ ਲਈ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜਦੋਂ ਇਹ ਨਿਰਮਾਤਾ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ (ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਇਹ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਡਿਲੀਵਰੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਡੀਲਰ ਕੋਲ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ) ਅਤੇ ਅੰਤਮ ਖਪਤਕਾਰ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸ਼ਾਇਦ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਤਕਨੀਕੀ ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਇਹ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੀ ਫੈਕਟਰੀ ਤੋਂ ਡੀਲਰ ਦੇ ਸ਼ੋਅਰੂਮ ਤੱਕ ਡਿਲੀਵਰੀ ਲਈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਡੀਲਰ ਇਸ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵੀ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਮੰਨ ਲਓ ਕਿ ਇਹ ਗਾਹਕ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਆਦਿ। ਕਿਉਂਕਿ, ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੈਧ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਚਲਾਇਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਇਸ ਲਈ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਦੋ ਸਥਿਤੀਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਐਮਵੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 43 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਸਥਾਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਿਕਲਪ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਜਾਂ ਡੀਲਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 33 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਜਾਂ ਡੀਲਰਾਂ ਨੂੰ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਜਾਂ ਤਾਂ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਹਨ। ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 7(4) ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਵੀ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਧੂ ਟੈਕਸ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ।

9. ਇਸ ਸਵਾਲ ਦਾ ਜਵਾਬ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧਾਂ, ਯਾਨੀ ਕਿ ਐਮਵੀ ਐਕਟ, ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਇਹਨਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ।

10. ਐਮਵੀ ਐਕਟ (ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ) ਦੀ ਧਾਰਾ 2(8) 'ਡੀਲਰ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸੀ, ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੂੰ 'ਡੀਲਰ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਨੂੰ 1994 ਦੇ ਐਕਟ 54 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ 'ਡੀਲਰ' ਸ਼ਬਦ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ 'ਨਿਰਮਾਤਾ' ਨੂੰ ਹਟਾ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰਮਾਤਾ ਹੁਣ ਡੀਲਰ ਨਹੀਂ ਰਿਹਾ। 'ਡੀਲਰ' ਦੀ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਜੋ 14 ਨਵੰਬਰ, 1994 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਈ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

"2. ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ। ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸੰਦਰਭ ਹੋਰ ਲੋੜ ਨਾ ਪਵੇ, -

(8) "ਡੀਲਰ" ਵਿੱਚ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ-

(ਏ) [***]

(ਬੀ) ਚੈਸੀ ਨਾਲ ਜੁੜਨ ਲਈ ਬਾਡੀ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ; ਜਾਂ
(ਸੀ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਵਿੱਚ; ਜਾਂ
(ਡੀ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਗਿਰਵੀਨਾਮਾ, ਲੀਜ਼ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ-ਖਰੀਦ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ;"

11. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਨਵੰਬਰ, 1994 ਵਿੱਚ ਇਸਦੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਾਰੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ, ਸਿਵਾਏ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਜੋ "ਡੀਲਰਾਂ" ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਬਾਅਦ ਵਾਲੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਬਹੁਤ ਸੀਮਤ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਵੰਬਰ, 1994 ਵਿੱਚ, ਡੀਲਰਾਂ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਕੇ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਪਵਾਦ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

12. ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਅਤੇ ਕੁਝ ਹੋਰ ਰਾਜਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਬਿਹਾਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮ, 1992 (ਬਿਹਾਰ ਨਿਯਮ) ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਖੁਦ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ, ਜੋ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਨਵੰਬਰ, 1994 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੋਧੀ ਹੋਈ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਇਹ ਸਿਰਫ਼ ਇੱਕ ਡੀਲਰ (ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ) ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੀਮਤ ਸਮੇਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਰੱਖ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰਮਾਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 43 ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸਦੀ ਖਰੀਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਗਾਹਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ

ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 39 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰੇਗਾ।
13. ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਨੇ ਬਿਹਾਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ
ਅਪ੍ਰੈਲ 1994 ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਦੋਂ ਨਿਰਮਾਤਾ ਵੀ
ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਰਿਫ ਹੈਡਿੰਗ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਸਨ।

14. 1984 ਦੇ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਨੂੰ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਈ ਗਈ ਹੈ। ਨਿਰਮਾਤਾ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਰੱਖ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਉਸਦੀ ਫੈਕਟਰੀ ਵਿੱਚ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸਨੂੰ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 39 ਦੇ ਉਲਟ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਗ੍ਹਾ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕੋ ਇੱਕ ਤਰੀਕਾ ਹੈ ਧਾਰਾ 39 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ।

15. ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਾਹਨ, ਜੋ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਸਨ, ਨੂੰ ਜਾਂ ਤਾਂ ਇੱਕ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ, ਸਥਾਈ ਜਾਂ ਅਸਥਾਈ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ। ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਿਸਨੂੰ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ

ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਉਸਨੇ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ, ਉਹ ਆਪਣੀ ਗਲਤੀ ਦਾ ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਬਣ ਕੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਜਾਲ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਬਚੇਗਾ।

16. ਬਿਰਤਾਂਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਹ ਵੀ ਦੱਸਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਨਵੰਬਰ, 1994 ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਟਨਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕਰਕੇ ਇਸ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ, ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ 03 ਜੁਲਾਈ, 1998 ਦੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਰਾਹੀਂ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟਾਟਾ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਅਤੇ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਝਾਰਖੰਡ ਰਾਜ (ਟੈਲਕੋ ਕੇਸ) ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਮੋਹਰੀ ਕੇਸ ਸੀ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਅੰਤਮ ਰੂਪ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਵਿਰੁੱਧ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਲੀਵ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦਫ਼ਤਰ, ਜਮਸ਼ੇਦਪੁਰ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਟੈਲਕੋ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 05 ਜੁਲਾਈ, 1999 ਦੇ ਆਪਣੇ ਆਦੇਸ਼ ਰਾਹੀਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦੀ ਮੰਗ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ 18 ਦਸੰਬਰ, 1999 ਨੂੰ ਰਾਂਚੀ ਵਿਖੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਰਿਵੀਜ਼ਨਲ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ 20 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2000 ਦੇ ਆਪਣੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 24 ਸਤੰਬਰ, 2002 ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। 2003 ਦੇ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5299-5304 ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਵੈਧਤਾ 'ਤੇ ਸਵਾਲ ਉਠਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5299-5304 ਆਫ 2003 ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

17. ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 8-12 ਆਫ਼ 2004 ਇੱਕ ਡੀਲਰ ਦੁਆਰਾ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਦੇਰੀ ਨਾਲ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ, ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਤੇ ਵਿਆਜ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਉਕਤ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਟੈਲਕੋ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 22 ਜੁਲਾਈ, 2003 ਦੇ ਆਪਣੇ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਕੇਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ।

18. ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਸ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਵਿਆਜ ਦਾ ਸਵਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ।

19. ਅਸੀਂ ਇਹ ਦੱਸ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਨ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। ਇਹ ਦੱਸਿਆ

ਗਿਆ ਕਿ ਧਾਰਾ 6 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ 'ਤੇ ਸਿਰਫ਼ ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੁਆਰਾ 'ਕਬਜ਼ੇ' 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ VII ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II (ਰਾਜ ਸੂਚੀ) ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਐਂਟਰੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਕਬਜ਼ੇ 'ਤੇ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦੀ। ਇਹ ਐਂਟਰੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ:
"ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ, ਭਾਵੇਂ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਣ, ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹੋਣ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਾਮ ਕਾਰਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ।"

20. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਇਸ ਕਾਰਨ ਨਾਲ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਸ ਐਂਟਰੀ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਧਿਰਾਂ ਦਾ ਨਿਰਵਿਵਾਦ ਮਾਮਲਾ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਮਿਤ ਵਾਹਨ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵੇਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਉਹ ਵਿਵਸਥਾ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਨੂੰ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਉਸਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗਾ, ਐਂਟਰੀ 57 ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੈ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵੀ ਉਠਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਨਹੀਂ ਹਾਂ ਕਿਉਂਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਤਰਕ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ VII ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਦਾ ਸਹੀ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਹੈ।

21. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਐਕਟ (ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ), 1988 ਵਿੱਚ ਸੋਧ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਲੀਲ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਫਿਰ ਤੋਂ ਦੇਖਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਹੀ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਸੋਧ ਦਾ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਉਪਬੰਧਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਡੀਲਰ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰਮਾਤਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਹ ਮਾਇਨੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਡੀਲਰ ਅਤੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੋਵਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਪੱਖੋਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਨਿਰੀਖਣਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ:

"7....ਇਹ ਕਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਕਿ 1994 ਦਾ ਐਕਟ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਐਂਟਰੀ 57 (ਉੱਪਰ) ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਜਦੋਂ ਕਿ 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਕੇਂਦਰੀ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਸਮਕਾਲੀ ਸੂਚੀ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਿੱਥੇ 1988 ਦੇ ਐਕਟਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਇਕਜੁੱਟ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੋਧਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, 1994 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਨਿਯਮਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸੀ)। ਇਸ ਲਈ, ਦੋਵੇਂ ਐਕਟ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਖੇਤਰਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ

ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵੀ ਵੱਖਰੇ ਹਨ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਵਾਂ ਦੇ ਦੋ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਵਰਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਇੱਕ ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਅਤੇ ਨਿਹਿਤ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਅਧੀਨ ਨਿਹਿਤ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 246 ਦੀ ਧਾਰਾ (3)। ਇਸ ਲਈ, ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੇ ਜੋਖਮ 'ਤੇ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਝਿਜਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਦਲਾਅ ਜਾਂ ਤਬਦੀਲੀ ਦਾ ਦੂਜੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਹੀਂ ਪੈਂਦਾ।"

22. ਅਸੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਨਾਲ ਇਹ ਵੀ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ ਕਿ ਟੈਕਸ ਉਹਨਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜੋ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸਨ, ਜਾਂ ਇੱਕ ਡੀਲਰ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਲਰ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਸਨ। ਨਿਰਮਾਤਾ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਡੀਲਰ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਤੋਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਗਾਹਕ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਯਮਾਂ, 1989 ਦੇ ਤਹਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਨਾ ਤਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਹੁਣ ਨਿਰਮਾਤਾ 'ਤੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ 1989 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ।

23. ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਉਚਿਤ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਉਸੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 6 ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਟੈਲਕੋ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 6 ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦੇ ਹੋਏ, ਬੋਲਾਨੀ ਓਰੇਸ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ, ਤ੍ਰਾਵਣਕੋਰ ਟੀ ਅਸਟੇਟਸ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਅਤੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਸੈਂਟਰਲ ਕੋਲ ਫੀਲਡਜ਼ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। 4. ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਧਾਰਾ 6 ਨੂੰ ਵੈਧ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਸਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਇਹਨਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁਲਾਂਕਣ ਆਦੇਸ਼ ਵੈਧ ਸਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੇ ਵਾਹਨ ਰੱਖਣ ਦੀ ਘਟਨਾ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਹੋਈ ਹੈ ਜੋ ਉਸਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੌਰਾਨ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ।

24. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਅੱਧ-ਦਿਲ ਦਲੀਲ ਇਹ ਵੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕਿ ਧਾਰਾ 6 'ਅਨੁਸੂਚੀ । ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਰਾਂ ਦੇ ਬਦਲੇ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਜੋ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ

ਉਹ ਜਾਂ ਤਾਂ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ ਭਾਵ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ।।। ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਾਲਾਨਾ ਦਰਾਂ 'ਤੇ। ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 'ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੇ ਬਦਲੇ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ 'ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ' ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਵੀ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਧਾਰਾ 5 ਅਤੇ 6 ਬਿਲਕੁਲ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਦਰਭਾਂ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਟੈਕਸ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸਦੇ ਉਲਟ, ਧਾਰਾ 6 ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਪੜਾਅ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਵਾਹਨ ਨਿਰਮਾਤਾ ਜਾਂ ਡੀਲਰ ਦੁਆਰਾ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਡਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ। ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਧਾਰਾ 6 ਖੁਸ਼ੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਲਿਖੀ ਗਈ ਹੈ। ਪਰ ਇਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਅਨੁਸੂਚੀ । ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 5 ਦੇ ਅਧੀਨ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ ਪਰ ਇਸਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਇਹ ਅਨੁਸੂਚੀ ।।। ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ।

25. ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇਹ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 23 ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਸਟੀਲ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜੋ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ:

"8. ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ - ਧਾਰਾ 9(1) ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 25(1)(ਏ) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਪਰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸਿਰਫ਼ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਡਿਫਾਲਟ ਦੇ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੀ। ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਇੱਕ ਅਰਧ-ਅਪਰਾਧਿਕ ਕਾਰਵਾਈ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਧਿਰ ਨੇ ਜਾਂ ਤਾਂ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂ ਬੇਈਮਾਨੀ ਜਾਂ ਬੇਈਮਾਨੀ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਜਾਂ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੀ ਸੁਚੇਤ ਅਣਦੇਖੀ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਜੁਰਮਾਨਾ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਲਈ ਵੀ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ। ਕੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਿਭਾਉਣ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਨਿਆਂਇਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤੇ ਸਾਰੀਆਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇ ਵਿਵੇਕ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਜਾਇਜ਼ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਦੋਂ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੀ ਤਕਨੀਕੀ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਤੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜਿੱਥੇ ਉਲੰਘਣਾ ਇੱਕ ਸੱਚੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਤੋਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੇ ਇੰਚਾਰਜਾਂ ਨੇ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਡੀਲਰ ਵਜੋਂ ਰਜਿਸਟਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਵਿੱਚ ਇਮਾਨਦਾਰ ਅਤੇ ਸੱਚੇ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਇੱਕ

ਡੀਲਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਮੰਨਦੇ ਹੋਏ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ।

26. ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸੱਚੀ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਸਨ, ਤਾਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 6 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਦੌਰ ਵਿੱਚ ਦੁਬਾਰਾ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸੱਚੀ ਸੀ।

27. ਇਸ ਦਲੀਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ, ਸਾਨੂੰ ਉਸ ਵਿਵਸਥਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵਿਵਸਥਾ ਧਾਰਾ 23 ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਯਮ 4 ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 23 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹਦਾ ਹੈ:

"ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ। - ਜੇਕਰ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਵਾਹਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਟੈਕਸ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਨਾਲ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਦਾ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ।"

28. ਨਿਯਮ 4, ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਹੈ:

"4. ਟੈਕਸਾਂ ਦਾ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਨਿਯਤ ਮਿਤੀ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ। (1) ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਨਿਯਤ ਮਿਤੀ ਉਸ ਮਿਆਦ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਆਖਰੀ ਵਾਰ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਪਹਿਲਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਵਾਹਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਟੈਕਸ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਨਿਯਤ ਮਿਤੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਧਾਰਾ 8 ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਭਿੰਨ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ, ਨਿਯਤ ਮਿਤੀ ਵਾਹਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਜਾਂ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਹੋਵੇਗੀ।

(2) ਜਿੱਥੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜੀਂਦੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਟੈਕਸਿੰਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਦਰ 'ਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:-

ਮਿਆਦ	ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਰਕਮ
(i) ਜੇਕਰ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਨਿਯਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪੰਦਰਾਂ ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।	ਕੋਈ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਨੂੰ ਗ੍ਰੋਸ ਪੀਰੀਅਡ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।
(ii) ਜੇਕਰ ਪੰਦਰਾਂ ਦਿਨਾਂ ਬਾਅਦ ਪਰ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਨਿਯਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 30 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।	ਟੈਕਸ ਦੇ 25 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।
(iii) ਜੇਕਰ 30 ਦਿਨਾਂ ਬਾਅਦ ਪਰ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਨਿਯਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 60 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।	ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ 50 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।
(iv) ਜੇਕਰ 60 ਦਿਨਾਂ ਬਾਅਦ ਪਰ ਟੈਕਸ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਨਿਯਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 90 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।	ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।
(v) ਜੇਕਰ ਨਿਯਤ ਮਿਤੀ ਤੋਂ 90 ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।	ਵਸੂਲਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸਾਂ ਦਾ ਦੁੱਗਣਾ ਹੋਵੇਗਾ।

(3) ਜਿੱਥੇ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਪਰਮਿਟ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੰਯੁਕਤ ਫੀਸ ਉਕਤ ਸਕੀਮ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੋੜੀਂਦੀ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਤੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਟੈਕਸਿੰਗ ਅਫਸਰ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦਰ 'ਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਏਗਾ।"

29. ਧਾਰਾ 23, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਨਿਸ਼ਚਿਤ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਵਧੀ ਦੌਰਾਨ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁਰਮਾਨਾ ਅਦਾ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਵਧੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਨਿਯਮ 4 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 6 ਦੇ ਵਾਇਰਾਂ ਨੂੰ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਨਿਯਮ 4 'ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਇਹ ਵੀ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਨਿਯਮ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵਿਵੇਕ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਟੈਲਕੋ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਇਹ ਸਥਿਤੀ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਚੁੱਕੀ ਹੈ। ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ, ਯੂ.ਪੀ. ਅਤੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੁਖਪਾਲ ਸਿੰਘ ਬੱਲ ਵਿਰੁੱਧ ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਸੁਣਾਇਆ:
"15. ... ਜੁਰਮਾਨਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ, ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਸਿਵਲ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪਰਾਧ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦੀਆਂ। ਇਹ ਅੰਤਰ ਜਨਤਕ ਮਾਲੀਏ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ..."

30. ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਬਿਹਾਰ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਧਾਰਾ 23 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਲਗਾਏ ਗਏ ਜੁਰਮਾਨੇ।

31. ਉਪਰੋਕਤ ਖਾਸ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਸਟੀਲ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਤੁਰੰਤ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਲਕੋ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 23 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਟੈਕਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਵਾਂ ਫੈਸਲਾ ਲੈਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਕਿ ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਪਹਿਲੂਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੈਸਰਜ਼ ਆਰ.ਕੇ. ਆਟੋਮੋਟਿਵਜ਼ ਐਂਡ ਓਰਜ਼ (ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 8-12 ਆਫ 2004) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ 22 ਜੁਲਾਈ, 2003 ਦੇ ਆਪਣੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਸਿੱਟੇ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹਾਂ।

32. ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਇਹ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਨਿਧੀ ਜੈਨ ਅਪੀਲਾਂ ਖਾਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ :- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।



ਦਿਵਾਕਰ ਜੋਤੀ ਐਡਵੋਕੇਟ