ਸਾਰੇ ਕੇਰਲ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬਿਊਟਰਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ, ਕੋਟਾਯਮ ਯੂਨਿਟ, ਆਪਣੇ ਸੈਕਰੇਟਰੀ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਬਨਾਮ

ਕੇਰਲ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਅਨਜ.

(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4502 ਦਾ 2009)

ਜੁਲਾਈ 27, 2022

[ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਅਭੈ ਐਸ. ਓਕਾ ਅਤੇ ਸੀ. ਟੀ. ਰਵੀਕੁਮਾਰ, ਜੇ.ਜੇ.]

ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1976 – ਧਾਰਾਵਾਂ 4(7), 4(8), 15 – ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2005 – ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰ ਦੀ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਐਕਟ, 1985 – ਧਾਰਾ 8ਏ – ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 – ਧਾਰਾਵਾਂ 4(7), 4(8), 15, 1976 ਐਕਟ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 8ਏ, 1985 ਐਕਟ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ – ਫੈਸਲਾ: 1988 ਐਕਟ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ – ਇਹੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ – ਰਾਜ ਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਧਾਰਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਹ ਸਮਝਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ (1988 ਐਕਟ ਦੇ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਅਤੇ 1976 ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਐਕਟ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਹਨ – ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਪੂਰਕ ਹਨ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ – ਨਾ ਤਾਂ 1985 ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ 1976 ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦਾ ਅਸਰ 1988 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਹੈ – ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਅਸਲ ਇਰਾਦਾ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਹੈ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਮੰਡੇਟ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਬਿਆਨ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਅਪ-ਟੂ-ਡੇਟ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ – ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ 1976 ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ, ਕੇਵਲ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹਨ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਨਾ ਤਾਂ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਵਿੱਚ ਰਹੇ, ਜੋ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਹਨ – ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੇਂਦਰੀ ਵਿਧਾਨ (1988 ਐਕਟ) ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਕਰਾਅ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ – ਰਾਜ ਵਿਧਾਨਾਂ ਨੇ 1988 ਐਕਟ (ਕੇਂਦਰੀ ਵਿਧਾਨ) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੋਈ ਨਵੀਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਾਂ ਦਾਇਤਵ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਪਰ ਇਹ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਉਸੇ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਹਨ – ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਪੱਖ ਕਿ ਸੋਧੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਕੇਂਦਰੀ ਵਿਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੈ, ਨੂੰ ਨਕਾਰਿਆ ਗਿਆ ਹੈ.

ਭਾਰਤ ਦਾ ਸੰਵਿਧਾਨ – ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਦੇ ਪ੍ਰੀਖਣ – ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰ'ਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਐਕਟ, 1985 – ਉਦੇਸ਼ – ਚਰਚਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਦਾਲਤ

ਫੈਸਲਾ : 1.1 ਇਸ ਐਕਟ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਦਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਸੰਸਦ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਲਿਸਟ III – ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਬਣਾਇਆ ਹੈ ਜੋ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਸਮੇਤ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਵਿਚਾਰਣਾ ਵਿੱਚ ਕ੍ਵੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਵਿੱਚ ਦਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਅਥਾਰਟੀ ਜਦੋਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਧਿਆਨ ਰੱਖਣਾ ਪਵੇਗਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦਾ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਆਪਰੇਟਰ ਵਜੋਂ ਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ [ਧਾਰਾ 71(3)(d)(ii)]। ਇਸ ਅਪੀਲ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ-ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਦੂਜਾ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਧਾਰਾ 81 ਹੈ ਜੋ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ ਧਾਰਾਵਾਂ ਇਹ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਅਧੀਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਵੇਗਾ। ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ 88 ਅਧੀਨ ਕਾਉਂਟਰਸਾਈਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਕਾਉਂਟਰਸਾਈਨ ਬਿਨਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਦੇ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਰਹੇਗਾ ਜੋ ਮੁੱਖ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਰੋਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਧਾਰਾ 81 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਹੈ। ਇਹ ਉਹ ਆਧਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਣ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਚਲਾਉਣਾ; ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਰੂਟ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਜਾਂ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਨੂੰਨ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ, ਅਰਥਾਤ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧਾ ਟਕਰਾਅ ਹੈ।

ਇਸ ਦਾ ਸੈਕਰੇਟਰੀ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲਾ ਦੀ ਸਟੇਟ

ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਦੋਂ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਵਿਵਾਦਿਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਸੰਸਦ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਹਰੇਕ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਨਾ ਮੰਨਣਾ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਉੱਤੇ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਬਾਅਦ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਸਮੇਂ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਉੱਤੇ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਕਰੇਗੀ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਬਾਰੇ ਤਰਕ ਗੁਣਵੱਤਾ ਰਹਿਤ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 34]

1.2 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ 1976 ਐਕਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸੂਚੀ II - ਰਾਜ ਸੂਚੀ ਦੇ ਐਂਟਰੀਆਂ 56 ਅਤੇ 57 ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਐਂਟਰੀ 56 ਸੜਕ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲ ਮਾਰਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਐਂਟਰੀ 57 ਸੜਕਾਂ ਉੱਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਉਪਯੁਕਤ, ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ ਤੇ ਚਾਲਿਤ ਜਾਂ ਨਾ ਚਾਲਿਤ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਾਮਕਾਰਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਜੋ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਹਨ। ਇੱਕ ਅਰਥ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਅਧੀਨ ਵੀ ਹੈ ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਸੰਸਦ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 1988 ਐਕਟ ਬਣਾਇਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ, ਜੋ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਹੈ, ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਜਾਂ ਨਿਪਟਣ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਜਦਕਿ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ 1976 ਐਕਟ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੋਧਣ ਲਈ ਹੈ। ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 4 ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ 2005 ਦੇ ਐਕਟ 24 ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (7) ਅਤੇ (8) ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਕਿ 1985 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ, 1976 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪਿਛਲੇ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਕਲਿਆਣ ਫੰਡ ਵੱਲ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਰਸੀਦ ਦੇ ਰੀਮਿਟੈਂਸ ਨੂੰ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਫਸਰ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ 1976 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੋ ਵੱਖਰੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਬੂਟਸਟ੍ਰੈਪਿੰਗ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 8 ਹਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਾਲੇ

ਵਿਅਕਤੀ ਵੱਲੋਂ ਬੀਮਾ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾ 9 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕੀ, ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਉੱਤਰਾਧਿਕਾਰੀ ਬਣਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਉੱਤੇ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਧਾਰਾਵਾਂ 10 ਅਤੇ 11 ਕੁਝ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ, ਕੋਈ ਨਹੀਂ ਹੈ ਦੋ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਟਕਰਾਅ ਦਾ ਮੌਕਾ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੈ ਬਦਨਾਮੀ [ਪਾਰਾ 35, 36][1005-B-F; 1006-ਏ-ਜੀ, 1007-ਸੀ]

1.3 ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਦੀਆਂ ਦੋ ਵੱਖਰੀਆਂ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਦੇ ਬੂਟਸਟ੍ਰੈਪਿੰਗ ਸਬੰਧੀ ਦਲੀਲ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਤਣਾਅਪੂਰਣ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਲਈ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਹੈ ਕਿ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਿੱਖਿਆ ਸੈੱਸ ਆਦਿ, ਇਕੋ ਟੈਕਸ-ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਦੇਣਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਲਈ ਲੇਵੀਆਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ। ਇਹ ਇੱਕ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦੋ ਵੱਖਰੀਆਂ ਰਾਜ ਅਧਿਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਦੇਣਦਾਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਦੋ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਅਧੀਨ ਦੇਣਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਿਟ ਯਾਚਿਕਾਕਰਤਾਓਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਯਾਚਿਕਾਕਰਤਾ ਦੋਵੇਂ ਰਾਜ ਅਧਿਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਰਿਟ ਯਾਚਿਕਾਕਰਤਾ 1985 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਫਾਸਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਦੇਣਦਾਰੀ ਸਬੰਧੀ ਅਪੀਲ ਅਤੇ ਸੁਧਾਰ ਦੀ ਉਪਾਯ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੈਰਾ 18 ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਕਾਰਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੰਗੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦਾ 50 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਕੇ ਅਪੀਲ/ਸੁਧਾਰ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਅਧਿਨਿਯਮ ਅਧੀਨ ਪਰਯਾਪਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾ 19 ਵਿੱਚ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹਨ। 16.6.2007 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਰਕੁਲਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੋ ਵਿਅਕਤੀ ਕਲਿਆਣ ਫੰਡ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ 50 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਕੇ ਅਪੀਲ ਦਾ ਚੋਣ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਟੈਕਸਿੰਗ ਅਥਾਰਿਟੀਆਂ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਪੂਰੇ ਕਲਿਆਣ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਸਮੀਖਿਆ ਯਾਚਿਕਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਲਾਭ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ 1985 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਉਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਮੰਗ ਸਬੰਧੀ ਕਲਿਆਣ ਫੰਡ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਦੀ ਉਪਾਯ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਪੂਰਵਾਗ੍ਰਹ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 37]|1007-ਡੀ-ਐਚ; 1008-ਏ]

1.4 ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ 1985 ਐਕਟ ਵੱਲ ਮੁੜ ਜਾਂਦਿਆਂ, ਬੇਸ਼ੱਕ, ਇਹ ਇੱਕ ਭਲਾਈ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜੋ ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਫੰਡ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਐਕਟ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਸਟ III – ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਸੂਚੀ ਦੇ ਐਂਟਰੀ 23 ਅਤੇ 24 ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਐਂਟਰੀ 23 ਸਮਾਜਿਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਬੀਮਾ; ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਅਤੇ ਬੇਰੁਜ਼ਗਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਐਂਟਰੀ 24 ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ, ਪ੍ਰੋਵਿਡੈਂਟ ਫੰਡਾਂ, ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਕਾਮਿਆਂ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ, ਅਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਬੁਢਾਪੇ ਦੀ ਪੈਨਸ਼ਨ ਅਤੇ ਮਾਤ੍ਰਤਵ ਲਾਭ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਜ਼ਾਹਰ ਹੈ, ਇਹ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ 1985 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਉਤਪੰਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਨਾਲ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਰਨਾ। ਫਿਰ ਵੀ, 1985 ਐਕਟ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨਾਲ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਫੰਡ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਨੂੰ ਬਢਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਜੋ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀ ਪ੍ਰੋਵਿਡੈਂਟ ਫੰਡਾਂ ਅਤੇ ਵਿਵਿਧ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਐਕਟ, 1952 ਅਤੇ ਗ੍ਰੈਚਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਐਕਟ, 1972 ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਐਕਟ ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਮਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਅਸਤਿਤਵ ਵਿੱਚ ਆਇਆ। ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਇਹ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਕਿ ਨਿਯੋਕਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਆਦਿ ਦੀ ਵਿਧੀ, ਜੋ ਕਿ 1985 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਖਾਮੀਆਂ ਸਨ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਵਿੱਚ, ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਨਕਲੀ ਭਾਈਵਾਲੀਆਂ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕਰਮਚਾਰੀ ਵਜੋਂ ਦਿਖਾਉਣ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕੀਤਾ। ਇੱਕ ਹੋਰ ਤਰੀਕਾ ਸੀ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਦਲਦੇ ਰਹਿਣਾ।

1.5 ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਦਿਆਂ, ਇਹ ਸਮਝਣਾ ਅਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਦੋ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ

ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ 1976 ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਹੈ। ਜਦਕਿ, ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਪੂਰਕ ਹਨ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, 1988 ਐਕਟ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਲੇਵੀ ਅਤੇ ਇੱਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਇਹ ਖੇਤਰ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਨੇ 1976 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਵਿਵਾਦਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ 1985 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਵੱਲ ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਭਲਾਈ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਇੱਕ ਪੂਰਵ ਸ਼ਰਤ ਵਜੋਂ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨੂੰ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਸਮਝਣ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸੰਕੋਚ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ। ਹੋਰ, ਅਜਿਹਾ ਦਾਅਵਾ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸੁਣਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੋ ਅਨਿਵਾਰਿਆਂ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੋਵਾਂ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਨੂ ਇਹ ਪਰੇ ਹੈ ਇਹ ਸਮਝ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿ ਉਹ 1985 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਕਾਇਆ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ, ਫਿਰ ਵੀ, ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਆਮ ਵਾਂਗ ਜਾਰੀ ਰਹੇਗਾ ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਪੈਸੀਅਸ 'ਤੇ ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦਾ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ ਬੇਨਤੀ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਵਿਚ ਵਿਵਸਥਾ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਦਾ ਰੂਪ ਮੁੜ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸੁਭਾਅ ਵਿੱਚ ਹੈ ਉਸੇ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 10 ਅਤੇ 11 ਤੋਂ ਨਿਕਲਣ ਵਾਲੇ ਨਤੀਜੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਕਰਨ ਲਈ ਐਕਟ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 10 ਅਤੇ ਅਧੀਨ ਸਮਰੱਥ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਐਕਟ ਦੇ 11, ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਜਿਹੜਾ ਪਰਮਿਟ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਵਰਤੋਂ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ. ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ- ਧਾਰਕ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਟੈਕਸ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਹਿਲਾਂ ਬਕਾਇਆ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜੋ ਬਕਾਇਆ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਬੇਲੋੜਾ ਹੋਵੇਗਾ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਬਾਰੇ ਦਲੀਲ 'ਤੇ ਵਿਸਥਾਰ ਕਰੋ 1976 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ 1988 ਐਕਟ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ [ਪਾਰਾ 39, 40][1009-ਸੀ; 1010-ਏ-ਜੀ]

1.6 ਇਹ ਅਦਾਲਤ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਅਤੇ 2005 ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧ ਲਈ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਤੋਂ ਬੇਖਬਰ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਇੱਕ ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕਾਂ ਦੁਆਰਾ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਲਈ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਸਖਤ ਪਾਲਣਾ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਉਹਨਾਂ ਕਾਮਿਆਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੰਗਠਿਤ ਹਨ ਅਤੇ ਅਨੌਪਚਾਰਿਕ ਕਾਮਗਾਰ ਬਲ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹਨ। 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਜਾਂ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦਾ ਅਸਰ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ 'ਤੇ ਰੋਕ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਪਿੱਛੇ ਅਸਲ ਇਰਾਦਾ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕਹੇ ਗਏ ਮੰਡੇਟ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਤਾਰੀਖ ਤੱਕ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸੰਕੋਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹਨ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਨਾ ਤਾਂ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਵਿੱਚ ਰਹਿ ਜਾਵੇ, ਜੋ ਕਿ ਰਾਜ ਦੇ ਐਕਟਾਂ ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਹਨ। ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ (1988 ਦਾ ਐਕਟ) ਨਾਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟਕਰਾਅ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਰਾਜ ਦੇ ਐਕਟਾਂ ਨੇ 1988 ਦੇ ਐਕਟ (ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਕੋਈ ਨਵੀਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਾਂ ਦਾਇਤਵ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਪਰ ਇਹ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਇਕੱਠਾਈ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਉਸੇ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਹੈ। ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਕੀਲ ਰਾਹੀਂ ਮੌਖਿਕ ਬਹਿਸ ਦੌਰਾਨ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ 2005 ਦੇ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਧੀਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ

ਹੈ। ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ, ਚੁਣੌਤੀ ਅਕਾਦਮਿਕ ਬਣ ਗਈ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਹੋਵੇ, ਅਸੀਂ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧੀ ਹੋਣ ਦੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੇ ਲਏ ਖੜੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੱਖ ਨੂੰ ਨਕਾਰਿਆ ਹੈ।

11010-H; 1011-A-D]

ਦੀਪ ਚੰਦ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ [1959] ਸੁਪਲ. 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 8 – ਫੈਸਲਾ.

ਬੌਂਬੇ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਐਫ.ਐਨ. ਬਾਲਸਾਰਾ ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1951 ਐਸ.ਸੀ. 318 : [1951] ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 682, ਐਮ. ਕਰੁਣਾਨਿਧੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1979 ਐਸ.ਸੀ. 898 : [1979] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 254, ਹਰਦੇਵ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਬਨਾਮ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (2006) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 613 : [2006] 7 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 766, ਜਾਵੇਰਭਾਈ ਅਮਾਈਦਾਸ ਬਨਾਮ ਬੌਂਬੇ ਦੀ ਰਾਜ [1951] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 799, ਚ. ਟਿਕਾ ਰਾਮਜੀ ਅਤੇ ਹੋਰ, ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ [1956] ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 393, ਤਿਰੁਮੁਰੁਗਾ ਕਿਰੁਪਾਨੰਦ ਵਾਰੀਅਰ ਥਾਵਾਥਿਰੁ ਸੁੰਦਰ ਸਵਾਮੀਗਲ ਮੈਡੀਕਲ ਐਜੂਕੇਸ਼ਨਲ ਅਤੇ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਟ੍ਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਤਮਿਲ ਨਾਡੂ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (1996) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 15 : [1996] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 422, ਕੁਲਵੰਤ ਕੌਰ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਗੁਰਦਿਆਲ ਸਿੰਘ ਮਾਨ (ਮ੍ਰਿਤਕ) ਦੁਆਰਾ ਐਲ.ਆਰ.ਐਸ. ਅਤੇ ਹੋਰ (2001) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 262 : [2001] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 525, ਕੈਸਰ-ਆਈ-ਹਿੰਦ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਨੈਸ਼ਨਲ ਟੈਕਸਟਾਈਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ (ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਨਾਰਥ) ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ (2002) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 182: [2002] 2 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 555, ਹੋਏਚਸਟ ਫਾਰਮਾਸਿਊਟੀਕਲਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬਿਹਾਰ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (1983) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 45 : [1983] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 130, ਕੇਰਲਾ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਮਾਰ ਅਪਰੇਮ ਕੁੜੀ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (2012) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 106 : [2012] 4 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 448, ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਮੋਹਨਲਾਲ ਲਿਕੁਮਲ ਪੰਜਾਬੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (2004) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 628: [2004] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 468, ਪ੍ਰਾਥਮਿਕ ਸਿੱਖਿਆ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ, ਓਡੀਸ਼ਾ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਮੋਦ ਕੁਮਾਰ ਸਾਹੂ (2010) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 674, ਨੈਚਰਲ ਗੈਸ ਦੀ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ (2004) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 489 : [2004] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 534, ਧਰੱਪਾ ਬਨਾਮ ਬੀਜਾਪੁਰ ਕੋਆਪ. ਮਿਲਕ ਪ੍ਰੋਡਿਊਸਰਜ਼ ਸੋਸਾਇਟੀਜ਼ ਯੂਨੀਅਨ ਲਿਮਿਟੇਡ (2007) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 109 : [2007] 5 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 729, ਅਸ਼ੋਕ ਕੁਮਾਰ ਉਰਫ ਗੋਲੂ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ (1991) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 498 : [1991] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 858, ਤਮਿਲ ਨਾਡੂ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਸ਼ਿਆਮ ਸੁੰਦਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (2011) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 737 : [2011] 11 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1094, ਅਜੈ ਹਾਸੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਖਾਲਿਦ ਮੁਜੀਬ ਸਹਿਰਾਵਰਦੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (1981) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 722 : [1981] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 79, ਕਸਟਮਜ਼ ਦੇ ਕਲੈਕਟਰ, ਮਦਰਾਸ ਬਨਾਮ ਨਥੇਲਾ ਸੰਪਤੂ ਚੈੱਟੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1962 ਐਸ.ਸੀ. 316 : [1962] ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 786, ਨਿਊ ਸੈਂਟਰਲ ਜੂਟ ਮਿਲਜ਼ ਕੋ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਸੈਂਟਰਲ ਐਕਸਾਈਜ਼ ਦੇ ਅਸਿਸਟੈਂਟ ਕਲੈਕਟਰ, ਇਲਾਹਾਬਾਦ ਅਤੇ ਹੋਰ (1970) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 820 : [1971] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 92 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ.

ਏ.ਐਲ.ਐਸ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ. ਸੁਬਰਾਹਮਣਯਨ ਚੇਟੀਆਰ ਬਨਾਮ ਮੁੱਤੁਸਵਾਮੀ ਗੌਂਡਨ ਏ.ਆਈ.ਆਰ 1941 ਐਫ.ਸੀ 47, ਪ੍ਰਫੁੱਲ ਕੁਮਾਰ ਮੁਖਰਜੀ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬੈਂਕ ਆਫ ਕਾਮਰਸ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਖੁਲਨਾ ਏ.ਆਈ.ਆਰ (34) 1947 ਪੀ.ਸੀ 60 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਲਾ ਰੈਫਰੈਂਸ

[1951] ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 682 ਪੈਰਾ 9 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[1979] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 254 ਪੈਰਾ 9 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[2006] 7 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 766 ਪੈਰਾ 11 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[1959] ਸੁਪਲ. 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 8 ਪੈਰਾ 32 ਵਿੱਚ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਗਈ।

[1951] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 799 ਪੈਰਾ 12 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[1956] ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 393 ਪੈਰਾ 12 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[1996] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 422 ਪੈਰਾ 33 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

980 ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੀਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ [2022] 17 ਐੱਸ.ਸੀ.ਆਰ. [2002] 2 ਸਪਲ. SCR 555 ਪੈਰਾ 13 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ [1983] 3 ਐਸਸੀਆਰ 130 ਪੈਰਾ 13 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ [2012] 4 ਐਸਸੀਆਰ 448 ਪੈਰਾ 13 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ [2004] 2 ਐਸਸੀਆਰ 468 ਪੈਰਾ 14 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ [2004] 3 ਐਸਸੀਆਰ 534 ਪੈਰਾ 17 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ [2007] 5 SCR 729 ਪੈਰਾ 17 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ [1991] 2 ਐਸਸੀਆਰ 858 ਪੈਰਾ 18 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ [2011] 11 SCR 1094 ਪੈਰਾ 18 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ [1981] 2 ਐਸਸੀਆਰ 79 ਪੈਰਾ 19 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ [1962] ਐਸਸੀਆਰ 786 ਪੈਰਾ 27 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ [1971] 2 ਐਸਸੀਆਰ 92 ਪੈਰਾ 27 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਾ ਹੈ

[2001] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ 525 ਪੈਰਾ 12 ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ : ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 4502ਆਫ 2009।

ਕੇਰਲਾ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 30.07.2007 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਸੰਦਰਭ ਅਰਨਾਕੁਲਮ ਵਿੱਚ WP (C) ਨੰਬਰ 9971 ਦੇ 2006 ਵਿੱਚ।

ਨਾਲ
ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 878 ਅਤੇ 879 ਦੇ 2010।

ਕੇ. ਰਾਧਾਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ, ਪੀ.ਐਨ. ਰਵੀਂਦਰਨ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟਸ, ਅਭਿਸ਼ਟ ਕੁਮਾਰ, ਕੇ. ਪਰਮੇਸ਼ਵਰ, ਐਲੈਕਸ ਜੋਸਫ, ਲਿੰਟੋ ਕੇ. ਬੀ., ਸੋਨਾਲੀ ਐਸ.ਐਸ., ਪ੍ਰਸਾਦ ਹੇਗੜੇ, ਐਸ. ਬੇਗੁਰੁਪ੍ਰਿਯਾ, ਐਸ. ਕੇ. ਬੋਸ, ਰਣਜੀਤ ਕੇ. ਸੀ., ਬਿਕਾਸ ਕਰ ਗੁਪਤਾ, ਅਵਿਜੀਤ ਭੱਟਾਚਾਰਜੀ, ਮਿਸਿਜ਼ ਡੇਬਰਾਤੀ ਸਾਧੂ, ਅਬਰਾਹਮ ਮੈਥਿਊਜ਼, ਨਿਸ਼ੇ ਰਾਜੇਨ ਸ਼ੋਂਕਰ, ਮਿਸਿਜ਼ ਅਨੂ ਕੇ. ਜੋਯ, ਅਲਿਮ ਅਨਵਰ, ਪੀ.ਐਸ. ਸੁਧੀਰ, ਰਿਸ਼ੀ ਮਹੇਸ਼ਵਰੀ, ਮਿਸ. ਐਨ ਮੈਥਿਊ, ਮਿਸ. ਸ਼੍ਰੁਤੀ ਜੈਸ, ਐਡਵੋਕੇਟਸ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ।

1. ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 20051 ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 19762 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 4 ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (7) ਅਤੇ (8), 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 15 ਅਤੇ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਐਕਟ, 19853 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 8A ਨੂੰ ਐਕਟ 23 ਦੇ 2005 ਦੁਆਰਾ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਹਨ।

ਇਸ ਦਾ ਸੈਕਰੇਟਰੀ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲ ਦੀ ਸਟੇਟ [ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

2. ਚੁਣੌਤੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਬਿੰਦੂ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਕਲਿਆਣ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਥਿਤ ਸੋਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੇਣ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਨਾਲ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਜੋੜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਕਲਿਆਣ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ 2005 ਦੇ ਚੁਣੌਤੀਯੋਗ ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਉਲਝਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕੱਠੇ ਹੋ ਕੇ ਉਹ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਯਾਨੀ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 19884SUPERSCRIPT ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ 'ਤੇ ਕਾਫੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅਤਿਕ੍ਰਮਣ ਅਤੇ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਸਟੇਜ ਅਤੇ ਗੁੱਡਸ ਕੈਰੇਜ ਆਪਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਲੁੰਲ ਕਰਨ ਜਾਂ 1988 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਅਸਰਦਾਰਤਾ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕਰਨ ਲਈ ਹਨ।

3. 1976 ਐਕਟ ਨੂੰ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਸਮੇਂ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 19395SUPERSCRIPT ਲਾਗੂ ਸੀ। ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੇ ਐਂਟਰੀ 56 (ਸੜਕ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲਮਾਰਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਏ ਗਏ ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ) ਅਤੇ ਐਂਟਰੀ 57 (ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਉਪਯੁਕਤ, ਚਾਹੇ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਜਾਂ ਨਾ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ, ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਟ੍ਰਾਮਕਾਰਾਂ ਸਮੇਤ) ਅਧੀਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। 1976 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨਾ ਉਸ ਵਾਹਨ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸਮਾਪਤੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਅਸਰਦਾਰ ਹੋਣ ਤੋਂ ਰੋਕਦਾ ਹੈ ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਟੈਕਸ ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਕੇਰਲ ਦੇ ਰਾਜ ਨੇ 1976 ਐਕਟ ਲਈ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ 25.3.1976 ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ, 1939 ਐਕਟ ਨੂੰ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਬਦਲ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੋਧਣ ਲਈ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਵਿਵਸਥਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਹ ਐਕਟ (1988 ਐਕਟ) ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 (ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਸਮੇਤ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ) ਅਧੀਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। 1988 ਐਕਟ ਦਾ ਅਧਿਐ V ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਆਵੇਦਨ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, 1988 ਐਕਟ ਨੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਗ੍ਰਾਂਟ, ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਵੈਧਤਾ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪਹਿਲੂਆਂ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰਪੂਰਵਕ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹੋਰ, ਕੇਰਲ ਦੇ ਰਾਜ ਨੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਜ ਐਕਟ ਯਾਨੀ 1976 ਐਕਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਮੰਗੀ, ਭਾਵੇਂਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਰਾਜ ਐਕਟ ਅਤੇ ਨਵੇਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ 1988 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਸੀ।

4 ਛੋਟੇ ਵਿੱਚ, “1988 ਐਕਟ” ਜਾਂ “ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ”, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ 5 ਛੋਟੇ ਵਿੱਚ, “1939 ਐਕਟ” 4. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸਾਲ 2005 ਵਿੱਚ, ਕੇਰਲ ਦੇ ਰਾਜ ਨੇ 1976 ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਅਤੇ 1976 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 46 ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (7) ਅਤੇ (8) ਅਤੇ 1985 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 8A7 ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੋਧਾਂ ਦਾ ਅਸਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਰਸੀਦ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ

6. ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ।-

(1) ਧਾਰਾ 3 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਟੈਕਸ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਬਡ ਮਿਆਦ ਅਤੇ ਢੰਗ ਵਿੱਚ ਅਗਾਊਂ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵੱਲੋਂ, ਇੱਕ ਤਿਮਾਹੀ ਜਾਂ ਸਾਲ ਲਈ, ਉਸ ਦੀ ਪਸੰਦ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਸ ਵੱਲੋਂ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਿਮਾਹੀ ਜਾਂ ਸਾਲਾਨਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉੱਤੇ।ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ, ਬੇੜੇ ਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਰਕਾਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਕਿਸਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਅਜਿਹੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਅਜਿਹੇ ਢੰਗ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਧੀਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ:

ਇਸ ਤੋਂ ਅਗਲਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਟੈਕਸ ਇੱਕ ਹਜ਼ਾਰ ਪੰਜ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਟੈਕਸ ਸਾਲਾਨਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉੱਤੇ ਸਾਲਾਨਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ:ਇਸ ਤੋਂ ਅਗਲਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ, ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਆਪਣੀ /ਉਸ

ਦੀ ਪਸੰਦ ਅਨੁਸਾਰ, ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਸਾਲਾਨਾ ਟੈਕਸ ਅਗਾਊਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਿਆਦ ਲਈ 5 ਸਾਲਾਂ ਤੱਕ ਅਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉੱਤੇ:

ਇਸ ਤੋਂ ਅਗਲਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ, ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ (ਮੋਟਰ ਸਕੂਟਰਾਂ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲਾਂ ਸਮੇਤ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮਕੈਨਿਕਲ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਗਾਈ ਗਈ ਅਟੈਚਮੈਂਟ ਨਾਲ) ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਦੀ ਆਈਟਮ 1 ਵਿੱਚ ਨਿਰਦਿਸ਼ਤ ਜਾਂ ਤਿੰਨ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨ (ਮਕੈਨਿਕਲ ਸ਼ਕਤੀ ਨਾਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲਗਾਈ ਗਈ ਅਟੈਚਮੈਂਟ ਨਾਲ ਟ੍ਰਾਈਸਾਈਕਲਾਂ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਰਿਕਸ਼ਾ ਸਮੇਤ) ਜਿਹੜੇ ਮਾਲ ਜਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆਈ ਲਈ ਵਰਤੇ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦੇ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਦੀ ਆਈਟਮ 2 ਵਿੱਚ ਨਿਰਦਿਸ਼ਤ ਜਾਂ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਕਾਰ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਦੀ ਆਈਟਮ 11 ਵਿੱਚ ਨਿਰਦਿਸ਼ਤ ਉਹਨਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਅਗਾਊਂ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਅਦਾ ਕਰੇਗਾ ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉੱਤੇ।

ਇਸ ਤੋਂ ਅਗਲਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਦੇ ਸੀਰੀਅਲ ਨੰਬਰਾਂ 1 ਅਤੇ 2 ਵਿੱਚ ਨਿਰਦਿਸ਼ਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੀ ਪਸੰਦ ਅਨੁਸਾਰ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਮਿਆਦ ਲਈ ਅਗਾਊਂ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਦਿਸ਼ਤ ਦਰਾਂ ਉੱਤੇ

ਇਸ ਤੋਂ ਅਗਲਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਦੀਆਂ ਆਈਟਮਾਂ 1,2,11 ਅਤੇ 12 ਵਿੱਚ ਨਿਰਦਿਸ਼ਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਵਧੀਕ ਵਾਧੇ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਲਈ ਉਸ ਨੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।ਇਸ ਤੋਂ ਅਗਲਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਪਿਛਲੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਧੀਨ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਆਪਣੀ ਪਸੰਦ ਅਨੁਸਾਰ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਜਾਂ ਦਸ ਸਾਲਾਂ ਜਾਂ ਪੰਦਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਅਗਾਊਂ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਜਿਹੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਉੱਤੇ।

ਵਿਆਖਿਆ:- (1) ਸਾਲਾਨਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੇ ਚਾਰ ਗੁਣਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਅੱਠ ਗੁਣਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਦਸ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਵੀਹ ਗੁਣਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ, ਦਸ ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਟੈਕਸ ਚਾਲੀ ਗੁਣਾ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਰਿਮਿਟੈਂਸ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਵਾਹਨ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਹੁਣ, ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਾਲਾਨਾ ਟੈਕਸ ਲਾਇਸੈਂਸ ਅਨੁਸਾਰ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਜੇ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਸਾਲ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਟੈਕਸ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਸਾਲ ਦੀ ਬਾਕੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਸਾਲਾਨਾ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਾਰਾਂਵੇਂ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਦਰ ਤੇ ਹਰ ਕੈਲੰਡਰ ਮਹੀਨੇ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।ਇਸ ਤੋਂ ਅਗਲਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਲਈ ਜਿਸ ਦਾ ਟੈਕਸ ਸਾਲਾਨਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਸਾਲਾਨਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਉਸ ਦੇ ਲਈ 1 ਅਪ੍ਰੈਲ 1985 ਤੋਂ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸਾਲ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੱਕ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਟੈਕਸ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 1986 ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ।

(2) ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਸਾਲ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਗੱਲ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਟੈਕਸ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਹੋਵੇ, ਰਿਬੇਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

(3) ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕ੍ਰਿਸ਼ੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ ਨੂੰ ਇਹ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਅਦਾਇਗੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਫਸਰ ਨੂੰ-

(ਕ) ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਫਾਰਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ

(ਖ) ਰਿਕਾਰਡ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਵਧੀ ਲਈ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਅਦਾਇਗੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ।

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜੋ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਹੈ, ਕੋਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(4) ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ (3) ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਾ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ।

(5) ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਸ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਇੱਕ ਵੈਧ ਟੈਕਸ ਲਾਇਸੈਂਸ ਸੈਕਸ਼ਨ (3) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ।

(6) ਸੈਕਸ਼ਨ (1) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਵਧੀ ਦੌਰਾਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੇਕਰ ਉਸੇ ਅਵਧੀ ਲਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ।

(7) ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਹਰ ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਕੰਟਰੋਲ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਕਿ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਫਸਰ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਰਿਮਿਟੈਂਸ ਦੀ ਰਸੀਦ ਪੇਸ਼ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

(8.) ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਟੈਕਸ ਇਕੱਠਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸੈਕਸ਼ਨ (7) ਵਿੱਚ ਉਲੇਖਿਤ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਰਿਮਿਟੈਂਸ ਦੀ ਰਸੀਦ ਪੇਸ਼ ਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ।

8A. ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਰਿਮਿਟੈਂਸ

ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਹਰ ਸਮੇਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੈ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ ਇੱਕ ਮੋਟਰ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅੰਡਰਟੇਕਿੰਗ ਜੋ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ (ਆਟੋਰਿਕਸ਼ਾ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੇਰਲ ਆਟੋਰਿਕਸ਼ਾ ਵਰਕਰਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, 1991) ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਸਮੇਂ ਕਰੇਗਾ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1976 (1976 ਦਾ 19) ਟੈਕਸ ਅਫਸਰ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰਸੀਦ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਿਛਲੇ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਰਕਮ ਭੇਜਣਾ। ਸਾਰੇ ਕੇਰਲ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬਿਊਟਰਜ਼ ਐਸ.ਐਸ.ਐਨ., ਕੋਟਾਯਮ ਯੂਨਿਟ, ਰਿਪ. ਨਾਲ ITS SECY. v. ਕੇਰਲ ਰਾਜ [ਏ. ਐਮ ਖਾਨਵਿਲਕਰ, 2005 ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧ ਨੇ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਟੈਕਸ ਦੇਣ ਦੇ ਫਰਜ਼ ਨਾਲ ਜੋੜ ਦਿੱਤਾ, ਜੋ ਅਨਿਵਾਰਥ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਹਨ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ, ਇਸਨੇ ਸਕਸ਼ਮ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

5.ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੋਧ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਪੂਰਾ ਖੇਤਰ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 1988 ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ, ਜੋ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਪਰੋਕਤ ਰਾਜ ਐਕਟ(ਸ) ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਹਨ ਅਤੇ ਕੇਰਲਾ ਦੇ ਰਾਜ ਨੇ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਹੋਰ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਸਿੱਧਾ ਟਕਰਾਅ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਰਾਜ ਐਕਟ(ਸ) ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਕਮੀ ਕਾਰਨ ਅਤਿ ਵਿਰੋਧੀ ਹਨ।

6.ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ, ਕੇਰਲਾ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦਾਇਰ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਐਨੈਕਟਮੈਂਟਸ ਵਿੱਚ ਦਸਿਆਂ ਗਿਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦਿਆਂ, 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 8A ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਰਾਹਤ ਜਾਂ ਐਲਾਨ ਨਹੀਂ ਮੰਗਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਵਿਭਾਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ(ਓਂ) ਲਈ ਵਕੀਲ ਨੇ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਬੇਬਾਕ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਜਾਣਕਾਰ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਵਾਲਾਂ ਜਾਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਿਆਇਤਾਂ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਰੁਕਾਵਟ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਦੇ ਰਾਹ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕਦਾ।

ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਜਿਵੇਂ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਵਿਭਾਜਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰਕਾਂ ਉੱਤੇ ਗਹਿਰਾਈ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਗਹਿਰਾਈ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸਨੇ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ 30.7.2007 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵਾਲੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਨਕਾਰਤਮਕ ਕੀਤਾ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (7) ਅਤੇ (8) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 15 ਦਾ ਸੰਯੁਕਤ ਪ੍ਰਭਾਵ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤੋਂ ਕਲੀਅਰੈਂਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਪਰਮਿਟ ਬੇਅਸਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਅਵਧੀ ਲਈ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਸੰਚਾਲਿਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਵੰਚਿਤ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਇਸਦਾ ਸੈਕਰੇਟਰੀ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲ ਦੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ [ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

8. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੋਰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਕਿ 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਲਿਸਟ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਵਿਸ਼ਿਆਂ 'ਤੇ ਅਧਿਨਿਯਮਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਢੰਗ ਸੰਬੰਧੀ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ। 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81(1) ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 87 ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 88 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (8) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਹੋਵੇਗਾ।

§ 81. ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ।—(1) ਧਾਰਾ 87 ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 88 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (8) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਹੋਵੇਗਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 88 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਕਾਉਂਟਰ-ਸਾਈਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਕਾਉਂਟਰ-ਸਾਈਨ ਬਿਨਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਰਹੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਮੁੱਖ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੋਵੇ।

....

§ 87. ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ।—(1) ਇੱਕ ਕ□ੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਧਾਰਾ 80 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਇੱਕ ਸੀਮਿਤ ਅਵਧੀ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੀ ਅਸਥਾਈ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ—

(a) ਖਾਸ ਮੌਕਿਆਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੇਲਿਆਂ ਅਤੇ ਧਾਰਮਿਕ ਇਕੱਠਾਂ 'ਤੇ ਜਾਣ ਅਤੇ ਆਉਣ ਲਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆਈ ਲਈ, ਜਾਂ

(b) ਇੱਕ ਮੌਸਮੀ ਵਪਾਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਜਾਂ

(c) ਇੱਕ ਖਾਸ ਅਸਥਾਈ ਲੋੜ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਜਾਂ

(d) ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਬੇਨਤੀ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਲਈ ਉਡੀਕ ਕਰਦਿਆਂ,

ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਰਤ ਜੋੜ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉਹ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇੱਕ ਕ□ੇਤਰੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਸਮਾਨ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਸਾਧਾਰਣ ਕਿਸਮ ਦੀਆਂ ਪਰਿਸਥਿਤੀਆਂ ਅਧੀਨ, ਅਤੇ ਲਿਖਤੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਜ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਚਾਰ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਵੱਧ, ਪਰ ਇੱਕ ਸਾਲ ਤੋਂ ਘੱਟ ਅਵਧੀ ਲਈ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਲਈ ਉਥੇ ਦਰਜ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ—

(i) ਕਿਸੇ ਅਦਾਲਤ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਹੁਕਮ ਕਾਰਨ ਉਸ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਲਈ ਧਾਰਾ 72 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 74 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 76 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 79 ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਿਆ, ਉਸ ਅਵਧੀ ਲਈ ਜੋ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਹੈ; ਜਾਂ

(ii) ਕਿਸੇ ਅਦਾਲਤ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਮਰੱਥ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਿਲੰਬਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉਸ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਲਈ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਵਰਗ ਦੇ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਾਂ ਉਸ ਰੂਟ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਪਰਯਾਪਤ ਗਿਣਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਸ ਨਿਲੰਬਨ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਜੋ ਨਹੀਂ ਵੱਧਦੀ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਉਹਨਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਪਰਮਿਟ ਨਿਲੰਬਿਤ ਕੀਤਾ

ਜਦੋਂ ਕਿ, ਰਾਜ ਐਕਟ ਭਾਵ, 1976 ਦਾ ਐਕਟ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਅਧੀਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਸਿਰਫ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਾਲਿਤ ਜਾਂ ਨਾ ਚਾਲਿਤ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਜਦਕਿ, 1985 ਦਾ ਐਕਟ ਵੀ ਇੱਕ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜੋ ਸੂਚੀ III ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 23 ਅਤੇ 24 ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਲਈ ਹੈ।

9. ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨਕ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਕੋਈ ਕਮੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ 1976 ਦਾ ਐਕਟ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1985 ਦਾ ਐਕਟ, ਦੋਵੇਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨੇ ਦੋਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤਾ, ਸਮੇਤ 2005 ਦਾ ਸੋਧ ਐਕਟ। ਇਸ ਨੇ ਹੋਰ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ 1976 ਦਾ ਐਕਟ ਵੀ ਉਸ ਵਿਸ਼ੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸੂਚੀ III ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 23 ਅਤੇ 24 ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ 1976 ਦਾ ਐਕਟ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖਰਾਬ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਏ.ਐਲ.ਐਸ.ਪੀ.ਪੀ.ਐਲ. ਸੁਬਰਾਹਮਣਯਨ ਚੇਟੀਅਰ ਬਨਾਮ ਮੁੱਤੁਸਵਾਮੀ ਗੌਂਡਨ11, ਪ੍ਰਫੁੱਲ ਕੁਮਾਰ ਮੁਖਰਜੀ & ਓਰਸ. ਬਨਾਮ ਬੈਂਕ ਆਫ ਕਾਮਰਸ ਲਿਮਿਟੇਡ, ਖੁਲਨਾ12, ਸਟੇਟ ਆਫ ਬੰਬੈ & ਅਨਰ. ਬਨਾਮ ਐਫ.ਐਨ. ਬਾਲਸਾਰਾ13, ਅਤੇ ਐਮ. ਕਰੁਣਾਨਿਧੀ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ14 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸੋਧ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਅਵੈਧ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ੇ 'ਤੇ ਘੁੰਮਣਾਲੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਛੂਹ ਲੈਂਦੇ ਹਨ...ਪਿਥ ਅਤੇ ਪਦਾਰਥ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਅਸਲ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ. ਦਲੀਲ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਦੇ ਹੋਏ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਕਿ ਅਪੀਲ ਅਤੇ ਸਮੀਖਿਆ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਹੈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ 1985 ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਪੀਲ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਪੈਰੇ 18 ਅਤੇ 19 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

(8) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਪਰ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਯਮ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਇੱਕ ਖੇਤਰ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਨਤਾ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸੇਵਾ ਵਾਹਨ ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜਿਸ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 72 (ਸਮੇਤ ਇੱਕ ਰਿਜ਼ਰਵ ਸਟੇਜ ਕੈਰਿਜ) ਜਾਂ ਧਾਰਾ 74 ਜਾਂ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (9) ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਇਨਾਮ ਲਈ ਇੱਕ ਯਾਤਰੀ ਜਾਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਇੱਕ ਖਾਸ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ, ਇੱਕ ਅਨੁਬੰਧ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਨੁਮਾਨਿਤ, ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪੂਰੇ ਇਸਤੇਮਾਲ ਲਈ ਬਿਨਾਂ ਰੂਟ ਦੀ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਚੁੱਕਣ ਜਾਂ ਉਤਾਰਨ ਲਈ ਰੁਕਣ ਦੀ ਲੋੜ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਅਤੇ ਹਰ ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿਥੇ ਅਜਿਹਾ ਖਾਸ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਖਾਸ ਵੱਖਰੀ ਪਛਾਣ ਨਿਸ਼ਾਨ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਫਾਰਮ ਅਤੇ ਢੰਗ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਖਾਸ ਪਰਮਿਟ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਦੂਜੇ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਾਉਂਟਰਸਾਈਨ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵੈਧ ਹੋਵੇਗਾ। ਕਾਨੂੰਨ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਤੱਥ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਸਾਰ ਅਤੇ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਦੋਂ ਅਪੀਲੰਤਾਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਵੇਲੇ, ਜੋ ਕਿ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲੰਤਾਂ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਅਪੀਲ ਅਤੇ ਸਮੀਖਿਆ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਘਟਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 18 ਅਤੇ 19 ਵਿੱਚ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨੋਟ ਕੀਤਾ:

"18. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਯਾਚੀਕਾਕਰਤਾਓਂ ਨੇ ਇੱਕ ਦਲੀਲ ਚੁੱਕੀ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਵਿੱਚ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (7) ਅਤੇ (8) ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਾਰਨ, ਧਾਰਾ 8 ਅਧੀਨ ਸਮੀਖਿਆ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਉਪਾਯ ਅਸਰਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਅੱਗੇ ਸਮੀਖਿਆ ਯਾਚਿਕਾ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਬਕਾਇਆ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਮੂਲ ਨਿਰਧਾਰਣ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਲਈ ਵਿਸਥਾਰਤ ਤੱਥ ਅਤੇ ਕਾਰਨ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਅਗਰ ਕੋਈ ਪੀੜਤ ਪਾਰਟੀ ਸਮੀਖਿਆ ਯਾਚਿਕਾ 'ਤੇ ਪਾਸ ਹੋਏ ਆਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਸ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਲੇਬਰ ਅਫਸਰ ਅੱਗੇ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਵੀ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਪੀਲ ਬਣਾਏ ਰੱਖਣ ਲਈ ਉਸ ਨੂੰ ਕੇਵਲ 50% ਰਕਮ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਉਪਰੋਕਤ ਸਮੀਖਿਆ ਜਾਂ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਧਾਰਾ 4 ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (7) ਅਤੇ (8) ਦੁਆਰਾ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ 'ਤੇ ਹੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਟੈਕਸ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰੇਗਾ, ਇਸ ਨਾਲ ਅਸਰਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਖਤਮ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ 16.06.2007 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਰਕੁਲਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦੇਣਯੋਗ ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ 50% ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਪੀੜਤ ਪਾਰਟੀ ਜੋ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਐਕਟ ਅਧੀਨ 50% ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਕੇ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਮਿਲਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਟੈਕਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ 'ਤੇ ਉਹ ਟੈਕਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰੇਗਾ। ਸਰਕੁਲਰ ਸਮੀਖਿਆ ਯਾਚਿਕਾ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਨਿਪਟਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਹੁਕਮ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਜੇ ਇੱਕ ਉਚਿਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸਮੀਖਿਆ ਯਾਚਿਕਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਅੰਦਰ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਹੀ ਲੰਬਿਤ ਹੈ ਤਾਂ ਮੁੱਖ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਉਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਸਮੀਖਿਆ ਯਾਚਿਕਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਅਸਰਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ।

19. ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਐਕਟ 24 ਦੀ 2005 ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (7) ਅਤੇ (8) ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵੈਧ ਹਨ; ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ (ਸੋਧ) ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 8ਏ ਵੀ ਵੈਧ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਜੇ ਧਾਰਾ 8 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮੀਖਿਆ ਯਾਚਿਕਾ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 4 ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 7 ਅਧੀਨ ਅਪੀਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਅੱਗੇ ਵਿਚਾਰਾਧੀਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਲੰਬਿਤ ਸਮੀਖਿਆ ਯਾਚਿਕਾ ਦੌਰਾਨ ਅਤੇ ਜੇ ਅਪੀਲ ਲੰਬਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੀ ਪੂਰਵ ਸ਼ਰਤ ਪੂਰੀ ਹੋ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਉਹ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਟੈਕਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਉਹ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਗੇ। ਰਿਟ ਅਪੀਲ ਅਤੇ ਰਿਟ ਯਾਚਿਕਾਵਾਂ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਨਿਪਟਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।"

10. ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕਾਂ ਨੇ ਨਾ ਤਾਂ 1976 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਕਰ ਦੇਣ ਦੇ ਆਪਣੇ ਦਾਇਤਵ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਉਹ 1985 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਲਿਆਣ ਫੰਡ ਵੱਲ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਦੇ ਆਪਣੇ ਦਾਇਤਵ ਨੂੰ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੋਧਾਂ ਦਾ ਮਕਸਦ, ਸੈਕਸ਼ਨ 15 ਸਮੇਤ, ਸਿਰਫ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਦਾਇਤਵ ਉਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਿਭਾਏ ਜਾਣ ਤਾਂ ਜੋ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਆਪਰੇਟਰ ਆਪਣੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਬਿਨਾ ਕਿਸੇ ਵਿਘਨ ਦੇ ਜਾਰੀ ਰੱਖ ਸਕਣ। ਇਹ ਨਾ ਤਾਂ 1988 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਰ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ ਜੋ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਭਾਵਨਾ ਤੋਂ ਭਟਕਣਾ ਹੈ, ਜੋ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਲਈ, ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਿਟੀ ਨੂੰ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਆਪਰੇਟਰ ਵਜੋਂ ਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬਿਨੈਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕਰ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ(ਾਂ) 1988 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਮੁਅੱਤਲ ਕਰਨ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਪਰ ਸ਼ਬਦ "ਅਸਰਹੀਣ" ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਸਿਰਫ 1976 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਕਰ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ ਹੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਮਿਲ ਸਕੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ 'ਤੇ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਚੁਣੌਤੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਰਿੱਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਰਿੱਟ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਰਾਹੀਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ15 (2006) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 613 (ਪੈਰਾ 4, 11 ਅਤੇ 12) ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ। ਇਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਅਜਿਹਾ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚੋਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 8216 ਦਾ 1988 ਐਕਟ ਵੀ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 8317 ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਸੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਸੈਕਸ਼ਨ 192A18 ਦਾ 1988 ਐਕਟ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਮਿਆਦ ਲਈ ਕੈਦ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੇ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਇਸੰਤੇਮਾਲ ਕਰਦਾ ਹੈ

“82. ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਤਬਾਦਲਾ।—(1) ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਛੋਟ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਿਸੇ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਉਸ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਆਗਿਆ ਤੋਂ, ਜਿਸ ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਤਬਾਦਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਅਜਿਹੀ ਆਗਿਆ ਤੋਂ, ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਿਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਤਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਢੱਕੀ ਗੱਡੀ ਤਬਾਦਲਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

(2) ਜੇਕਰ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ ਦੀ ਮੌਤ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਢੱਕੀ ਗੱਡੀ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਨੂੰ ਵਰਥਾਂ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ, ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਉਸ ਨੂੰ ਹੀ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ, ਧਾਰਕ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਅੰਦਰ, ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਧਾਰਕ ਦੀ ਮੌਤ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਪਰਮਿਟ ਵਰਤਣ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਦਿੱਤੀ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਹੋਰ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਪਰਮਿਟ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਦਿਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੇ ਮਰਹੂਮ ਧਾਰਕ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤਾ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਣੀ ਸੀ।

(3) ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ ਦੀ ਮੌਤ ਦੇ ਤਿੰਨ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇਸ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ, ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਢੱਕੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਨੂੰ ਵਰਥਾਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਤਬਾਦਲਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਮਿਆਦ ਦੇ ਬਾਅਦ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਅੰਦਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਚੰਗੇ ਅਤੇ ਪਰਯਾਪਤ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।”

“83. ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਬਦਲੀ।—ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਧਾਰਕ ਨੂੰ, ਜਿਸ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਾਲ, ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਢੱਕੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਉਸੇ ਕਿਸਮ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਬਦਲਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ।”

“192A. ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਵਾਹਨ ਵਰਤਣਾ।—(1) ਜੋ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਚਲਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 66 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਜਾਂ ਵਰਤਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਰੂਟ 'ਤੇ ਜਾਂ ਜਿਸ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਜਿਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਪਹਿਲੀ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ ਅਤੇ ਦਸ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨਾਲ ਸਜ਼ਾਯਾਬ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਗਲੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਇੱਕ ਸਾਲ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ ਜੋ ਛੇ ਮਹੀਨਿਆਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਜਾਂ ਦਸ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਨਾਲ ਸਜ਼ਾਯਾਬ ਹੋਵੇਗਾ: ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਅਦਾਲਤ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਲਈ, ਘੱਟ ਸਜ਼ਾ ਲਗਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। (2) ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਬੀਮਾਰੀ ਜਾਂ ਚੋਟ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਲਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਜਾਂ ਮੁਸੀਬਤ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਖਾਣਾ ਜਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਜਾਂ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮੈਡੀਕਲ ਸਪਲਾਈ ਦੀ ਢੋਆ-ਢੁਆਈ ਲਈ ਹੰਗਾਮੀ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਰਤਣ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ: ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਵਾਹਨ ਵਰਤਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਬਾਰੇ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਵਰਤਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਅੰਦਰ ਸੂਚਿਤ ਕਰੇ।" ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 17719 ਦਾ 1988 ਐਕਟ ਇੱਕ ਆਮ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਜੋ ਐਕਟ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮ, ਵਿਧਾਨ, ਜਾਂ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਲਈ ਸਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 20720 ਦਾ 1988 ਐਕਟ ਵੀ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਪਲਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਜ਼ਬਤੀ ਅਤੇ

(3) ਜਿਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਸਜ਼ਾ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸਮ ਦੇ ਅਪਰਾਧ ਦੀ ਹੈ, ਉਹ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਉਸ ਸਜ਼ਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਦੇ ਨਾਲ ਅਜਿਹਾ ਹੁਕਮ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ, ਅਦਾਲਤ ਹੇਠਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਜਾਂ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਹੈ।

19 177. ਅਪਰਾਧਾਂ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਦਾ ਆਮ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ।—ਜੋ ਕੋਈ ਵੀ ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਇਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਯਮ, ਵਿਨਿਯਮ ਜਾਂ ਸੂਚਨਾ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ, ਜੇਕਰ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਕੋਈ ਸਜ਼ਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਤਾਂ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਦੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜੋ ਪੰਜ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦੂਜੇ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਦੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜੋ ਇੱਕ ਹਜ਼ਾਰ ਅਤੇ ਪੰਜ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨਾਲ ਸਜ਼ਾਯਾਬ ਹੋਵੇਗਾ।

20. ਬਿਨਾਂ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ, ਆਦਿ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ।—(1) ਕੋਈ ਵੀ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੇਕਰ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਧਾਰਾ 3 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 4 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 39 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 66 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੇ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਰਸਤੇ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ, ਉਸ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਕੇ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਢੰਗ ਵਿੱਚ ਅਤੇ ਇਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਅਸਥਾਈ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਸਟਡੀ ਲਈ ਜੋ ਵੀ ਕਦਮ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ ਉਹ ਚੁੱਕ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਚੁੱਕਣ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣ ਸਕਦਾ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਜਿਥੇ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਇਹ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਧਾਰਾ 3 ਜਾਂ ਧਾਰਾ 4 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 66 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੇ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਉਹ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਦੀ ਥਾਂ ਤੇ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਾਨਤਾ ਜਾਰੀ ਕਰੇਗਾ।

(2) ਜਿਥੇ ਕੋਈ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਜ਼ਬਤ ਅਤੇ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਚਾਰਜ ਵਿੱਚ ਵਿਅਕਤੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਰਿਹਾਈ ਲਈ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਸਮੇਤ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀ, ਅਜਿਹੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇ ਗਏ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰਿਹਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ।

21 81. ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ।—(1) ਧਾਰਾ 87 ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਧਾਰਾ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (8) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਾਸ ਪਰਮਿਟ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਇੱਕ ਪਰਮਿਟ ਬੇਅਸਰ ਹੋ

ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਅਤੇ 1976 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਈ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

12. ਉਹ ਹੋਰ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਧੇ ਜਾਂ ਨਾਸੁਲਜ਼ਮ ਟਕਰਾਅ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ਾਏ ਗਏ ਖੇਤਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਦੀਪ ਚੰਦ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ22SUPERSCRIPT ਜਿਸ ਨੇ ਧਾਰਾ 88 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਣਾ ਹੈ ਦਾ ਅਨੁਸਰਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਜੇਕਰ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 88 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਕਾਉਂਟਰਸਾਈਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਾਉਂਟਰ-ਸਾਈਨ ਬਿਨਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਰਹੇਗਾ ਜੋ ਮੁੱਖ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੋਵੇ।

(2) ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਪੰਦਰਾਂ ਦਿਨ ਪਹਿਲਾਂ ਬਣਾਈ ਗਈ ਅਰਜ਼ੀ ਉੱਤੇ ਨਵੀਨੀਕ□ਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(3) ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕ□ੇਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਉਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਆਖਰੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਮਨੋਰੰਜਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮੇਂ ਅੰਦਰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਚੰਗੇ ਅਤੇ ਪਰਯਾਪਤ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

(4) ਕ□ੇਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਇੱਕ ਜਾਂ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੇਠਲੇ ਆਧਾਰਾਂ ਉੱਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਨਾਮਤ:

(a) ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਵਿੱਤੀ ਹਾਲਤ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦਿਵਾਲੀਆਪਣ ਜਾਂ ਕਰਜ਼ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਫੈਸਲੇ ਦੁਆਰਾ ਸਬੂਤਿਤ, ਜਾਂ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਲਈ ਅਸੰਤੁਸ਼ਟ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਕਰਜ਼;

(b) ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪੰਦਰਾਂ ਦਿਨਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਬਾਰਾਂ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਨਿੰਨ ਲਿਖਤ ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਦੋ ਜਾਂ ਦੋ ਤੋਂ ਵੱਧ ਵਾਰ ਸਜ਼ਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਨਾਮਤ:—

(i) ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਪਲਾਈ ਕਰਨਾ—

(1) ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਉੱਤੇ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਬਿਨਾਂ;

(2) ਅਜਿਹੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕ੍ਰਿਪਾ ਅਵਧੀ ਦੌਰਾਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਬਿਨਾਂ ਅਤੇ ਫਿਰ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਲਾਈ ਬੰਦ ਕਰਨਾ;

(3) ਕਿਸੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਰੂਟ ਉੱਤੇ;

(ii) ਅਧਿਕਾਰਤ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਕਰਨਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਧਾਰਾ (b) ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਸੇ ਅਪੀਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਰੋਕੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਜ਼ਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾਵੇਗਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਹੋਰ ਕਿ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਅਰਜ਼ੀ ਤਦ ਤੱਕ ਰੱਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦ ਤੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਸੁਣਵਾਈ ਦਾ ਮੌਕਾ ਨਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ।

(5) ਜੇਕਰ ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਖਤਮ ਹੋਣ ਉੱਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਉਸ ਮਿਆਦ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਿੱਚ ਆਵੇਗਾ ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਕਿਸੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 87 ਦੀ ਧਾਰਾ (d) ਅਧੀਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਅਸਥਾਈ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਫੀਸ ਵਾਪਸ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

22(1959) ਸੁਪ. 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 8 (ਪੈਰਾ 28) ਫੈਸਲਾ ਜ਼ਾਵੇਰਭਾਈ ਅਮਾਈਦਾਸ ਬਨਾਮ ਬੰਬਈ ਦੀ ਰਾਜ 23 ਅਤੇ ਛ. ਟਿਕਾ ਰਾਮਜੀ & ਹੋਰਾਂ, ਵਗੈਰਾ ਬਨਾਮ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਾਜ & ਹੋਰਾਂ 24. ਭਰੋਸਾ ਇਸ ਉੱਤੇ ਵੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਥਿਰੁਮੁਰੁਗਾ ਕਿਰੁਪਾਨੰਦ ਵਾਰੀਅਰ ਥਾਵਾਥਿਰੁ ਸੁੰਦਰ ਸਵਾਮੀਗਲ ਮੈਡੀਕਲ ਐਜੂਕੇਸ਼ਨਲ & ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਟਰੱਸਟ ਬਨਾਮ ਤਮਿਲ

13. ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਹੈ, ਕੇਰਲ ਦੇ ਰਾਜ ਨੂੰ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 304(b) ਦੇ ਉਪਬੰਧ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ 25.3.1976 ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਜਿਹੀ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ, 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਅਤਿ ਵਿਰੋਧੀ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਨਾਲ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਹੈ। ਇਸੇ ਕਾਰਨ ਲਈ, ਕੇਰਲ ਦੇ ਰਾਜ ਨੂੰ 2005 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧੇ ਗਏ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 304(b) ਅਧੀਨ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹੋਚਸਟ ਫਾਰਮਾਸਿਊਟੀਕਲਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬਿਹਾਰ ਦੇ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ28SUPERSCRIPT ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 254(1) ਅਧੀਨ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਦਾ ਸਵਾਲ ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਮੇਂ ਹੀ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਦੋਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨ ਸਮਾਨ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਇੱਕ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਅਤੇ ਦੋਵਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧਾ ਟਕਰਾਅ ਹੋਵੇ। ਪਰ, ਲੇਖ 254(1) ਦਾ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਮਲਿਆਂ ਉੱਤੇ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜਿੱਥੇ ਲਿਸਟ II ਦੇ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਅਤੇ ਲਿਸਟ I ਅਤੇ III ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਵਿੱਚ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਪਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਓਵਰਲੈਪਿੰਗ ਮੌਜੂਦ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 246(1) ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੇ ਗਏ ਲੇਖ 246(3) ਦੇ ਨਾਨ ਓਬਸਟੈਂਟੇ ਕਲਾਜ਼ ਕਾਰਨ ਅਤਿ ਵਿਰੋਧੀ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਧਾਇਕ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਨਾ ਕਿ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਕਾਰਨ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਕੇਰਲ ਦੇ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਮਾਰ ਅਪਰੇਮ ਕੁਰੀ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ29SUPERSCRIPT ਉੱਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਨੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 246(1) ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਇਆ ਸੀ।

14. ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਨੂੰ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਉੱਤੇ ਬਹਿਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਨਾਂ-ਸੂਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜੋ ਕਿ ਆਈ.ਟੀ.ਐਸ ਸੈਕ੍ਰੇਟਰੀ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲ ਦੇ ਰਾਜ [ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81, ਸਿਰਫ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਵਕੀਲ ਦੀ ਰਿਆਇਤ ਕਾਰਨ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤੀ ਦੇਣ ਲਈ, ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ & ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਮੋਹਨਲਾਲ ਲਿਕੁਮਲ ਪੰਜਾਬੀ & ਹੋਰ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਥਮਿਕ ਸਿੱਖਿਆ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਓਡੀਸ਼ਾ & ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਪ੍ਰਮੋਦ ਕੁਮਾਰ ਸਾਹੂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

15. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ 1976 ਐਕਟ ਵਿੱਚ 2005 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਧਾਰਾ 4 ਦੀਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (7) ਅਤੇ (8), ਬਲਕਿ ਧਾਰਾ 15 ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਦੇ ਦਾਵੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹਨ।

16. ਸ੍ਰੀ ਕੇ. ਰਾਧਾਕ੍ਰਿਸ਼ਨਨ, ਜੋ ਜੁੜੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਦੇ ਲਈ ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ, ਨੇ ਕਿਸੇ ਹੱਦ ਤੱਕ ਸੋਧੀਆਂ ਗਈਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਤੇ 1976 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦੀ ਇੱਕੋ ਜਿਹੀ ਲਾਈਨ ਅਪਣਾਈ, ਪਰ ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ 1985 ਐਕਟ ਵਿੱਚ 2005 ਦੇ ਐਕਟ 23 ਦੁਆਰਾ ਪਾਈ ਗਈ ਧਾਰਾ 8A ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, 1985 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 8A ਦਾ ਨਾਨ-ਓਬਸਟੈਂਟੇ ਕਲੌਜ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਯਾਨੀ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਦਾਵਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 19 ਵਿੱਚ 1985 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 8A ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ; ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਵੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸੂਚੀ II (ਰਾਜ ਸੂਚੀ) ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57, ਸੂਚੀ III (ਸਮਾਨ ਸੂਚੀ) ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, 1976 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧ ਅਤੇ 1988 ਐਕਟ ਯਾਨੀ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਓਵਰਰਾਈਡ ਅਤੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ, ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਅਨੁਸਾਰ ਸਟੇਜ ਅਤੇ ਗੁੱਡਸ ਕੈਰੇਜ ਆਪਰੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਕਮਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ।

17. ਇਹ ਵੀ ਜੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੂਚੀ II (ਰਾਜ ਸੂਚੀ) ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57, ਸੂਚੀ III (ਸਮਾਨ ਸੂਚੀ) ਦੀ

ਐਂਟਰੀ 24 ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ, 1976 ਐਕਟ ਨੂੰ 1985 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। 1985 ਐਕਟ ਇੱਕ ਮਜ਼ਦੂਰ ਕਲਿਆਣ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ 1976 ਐਕਟ ਇੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ, 1988 ਐਕਟ ਇੱਕ ਪੂਰਾ ਕੋਡ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨਿਯਮਤ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਵੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਮਜ਼ਦੂਰ ਕਲਿਆਣ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਨੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਉਲਝਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਵਿਵਾਦਿਤ ਸੋਧਾਂ/ਸਮਾਵੇਸ਼ਾਂ ਰਾਹੀਂ ਅਤੇ ਇੱਕੱਠੇ ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ 1988 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਤੇ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਾਫੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਓਵਰਰਾਈਡ ਅਤੇ ਅਧੀਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਵੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਵਾਦਿਤ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧੀ ਹਨ ਅਤੇ ਰਾਜ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਅਣਮਿਲਣਯੋਗ ਟਕਰਾਅ ਅਤੇ ਸਿੱਧੀ ਟਕਰਾਅ ਹੈ, ਜੋ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 254(1) ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਛੂਹਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਬਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਹ ਦਾਵਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਵਿਵਾਦਿਤ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ, ਇਸ ਲਈ, ਖਾਲੀ ਅਤੇ ਅਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹਨ। ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 254(2) ਅਧੀਨ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੇ ਬਿਨਾਂ, ਇਹ ਪ੍ਰਾਬਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਐਮ. ਕਰੁਣਾਨਿਧੀ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ & ਹੋਰ; ਨੈਚਰਲ ਗੈਸ ਐਸੈਸੀਏਸ਼ਨ & ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ & ਹੋਰ; ਅਤੇ ਧਰੱਪਾ ਬਨਾਮ ਬੀਜਾਪੁਰ ਕੋਆਪ. ਮਿਲਕ ਪ੍ਰੋਡਿਊਸਰਜ਼ ਸੋਸਾਇ

18. ਇਹ ਉਸਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਧਾਨਿਕ ਯੋਗਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਅਤੇ ਰੰਗ-ਬਿਰੰਗੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਖਾਮੀ ਹੈ। ਰਾਜ ਸੂਚੀ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਅਤੇ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਸੂਚੀ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 24 ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਖੇਤਰ ਵੱਖਰਾ ਅਤੇ ਭਿੰਨ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਦੋ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਵੱਖਰੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਸ ਕਾਰਨ, ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਸੋਧਾਂ/ਸਮਾਵੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦੇ ਕਗਾਰ 'ਤੇ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਅਪਰੋਕਸ਼ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਇਕ ਕਰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਮਾਧਿਅਮ ਰਾਹੀਂ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਦੇਣਾਂ ਦੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦੀ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ ਲਈ ਅਜਿਹਾ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ, ਕਰ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਅਸ਼ੋਕ ਕੁਮਾਰ ਉਰਫ ਗੋਲੂ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ & ਹੋਰਾਂ; ਅਤੇ ਤਮਿਲਨਾਡੂ ਦੀ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਕੇ. ਸ਼ਿਆਮ ਸੁੰਦਰ & ਹੋਰਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

19. ਫਿਰ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਸੋਧਾਂ/ਸਮਾਵੇਸ਼ਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਮਾਨੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਨਿਵਾਰਿਆ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਧਾਰਾ 4 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (8) ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਸਮਾਵੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਬੇਤੁਕੀਪਨਾ ਸਾਹਮਣੇ ਹੈ ਜੋ ਐਲਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਕਰ ਇਕੱਠਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਧਾਰਾ 4 ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (7) ਵਿੱਚ ਉਲਲੇਖਿਤ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਵੱਲ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਰਸੀਦ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਪੇਸ਼ ਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਨਮਾਨਾ ਅਤੇ ਬੇਤੁਕਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ, ਕਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਕਰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ 'ਤੇ ਇਸਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਬੱਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਇਸਨੂੰ ਇਨਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟਾਂ ਵਾਲੇ ਸਟੇਜ ਅਤੇ ਮਾਲ ਢੋਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਜਾਂ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾਉਣਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਪਰਮਿਟ ਇਕ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਬੇਅਸਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ, ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਸੋਧਾਂ/ਸਮਾਵੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਚਛੇਦ 254(1) ਅਤੇ 254(2) ਦੁਆਰਾ ਵਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਸੋਧਾਂ/ਸਮਾਵੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਦਾ ਧਾਰਣਾ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕਦਾ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਧਾਨਿਕ ਮਨਮਾਨੇਪਨ ਨਾਲ ਵਿਕ□ਤ ਹਨ ਅਤੇ ਸਟੇਜ ਅਤੇ ਮਾਲ ਢੋਣ ਵਾਲੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਪਰਮਿਟ 'ਤੇ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਸਮਾਵੇਸ਼ਾਂ, ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਚਛੇਦ 19(1)(ਗ) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵੀ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਅਜੈ ਹਾਸੀਆ & ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਖਾਲਿਦ ਮੁਜੀਬ ਸਹਿਰਾਵਰਦੀ & ਹੋਰਾਂ ਅਤੇ ਕੇ. ਸ਼ਿਆਮ ਸੁੰਦਰ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਚਿੰਤਾਜਨਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਐਲਾਨਿਆ ਜਾਵੇ।

20. ਮਿਸਟਰ ਅਬਰਾਹਮ ਮੈਥਿਊਜ਼, ਜੋ ਕੇਰਲਾ ਦੀ ਰਾਜ ਦੇ ਲਈ ਵਕੀਲ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਹਨ, ਨੇ ਉਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਵਿਭਾਗੀ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਦੋਸ਼ੀ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਰਨਾਂ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਹ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਨੇ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਅਤੇ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਬਕਾਏ/ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕੋ ਚੁਣੌਤੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸੋਧ ਟੈਕਸ ਦੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਲਈ ਭਲਾਈ ਦੇ ਬਕਾਏ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪੂਰਵ

ਸ਼ਰਤ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਕੇਵਲ ਅਨੁਪਾਲਣਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਜੋੜੀ ਗਈ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਲੇਵੀਆਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਿੱਖਿਆ ਸੈੱਸ ਆਦਿ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਦੇਸ਼ੀ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪੈਰਾ 19 ਵਿੱਚ, ਉਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਵਿਭਾਗੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਕਿ ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਦੇਣ ਵਾਲਾ ਵਿਧੀਵਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਪੀਲ ਦਾਖਲ ਕਰਨ ਦਾ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਲੇਵੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਉੱਤੇ ਵਾਜਬ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ ਪਰਯਾਪਤ ਅਨੁਪਾਲਣਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ। ਇਹ ਇੱਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੋ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਲੇਵੀ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਉੱਤੇ ਵਿਵਾਦ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਜੇਕਰ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੇ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਮੰਗ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ/ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਉਪਾਯ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਪਣਾਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸਨੂੰ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਫਸਰ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਪਰਯਾਪਤ ਅਨੁਪਾਲਣਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ, ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਇਹ ਕਹਿਣ ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿ ਉਹ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਕਾਏ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਸਧਾਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਵਰਕਰਾਂ ਦਾ ਸਿਰਫ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਕਾਰਨ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਕਰਦਿਆਂ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਲੇਵੀ ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਸੂਚੀ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 24 ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ, ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਐਂਟਰੀ 35 ਅਨੁਸਾਰ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੋ ਖੇਤਰ ਵੱਖਰੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸੰਸਦ ਦੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਤਿਕ੍ਰਮਣ ਨਹੀਂ ਹੈ।

21. ਇਹ ਵੀ ਜੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਸੰਸਦ ਦੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅਤਿਕ੍ਰਮਣ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ ਅਤਿਕ੍ਰਮਣ, ਜੋ ਇਕ ਘਟਨਾਤਮਕ ਹੈ, ਪਿੱਥ ਅਤੇ ਸਾਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦੁਆਰਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ Hoechst Pharmaceuticals Ltd. ਵਿੱਚ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ।

22. ਇਹ ਵੀ ਜੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ ਲੇਵੀ ਇੱਕ ਸਮਾਜਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਕਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਪੈਨਸ਼ਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਵਿਡੈਂਟ ਫੰਡ ਸਕੀਮ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣ ਦੇ ਯੋਗ ਨਾ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੰਗਠਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਦੇਸ਼ ਦੇ ਅਨੈਪਚਾਰਿਕ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਕਸਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਭਾਲਣ ਲਈ ਛੱਡ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। 1985 ਐਕਟ ਅਜਿਹੇ ਕਾਮਿਆਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਅਤੇ ਸਟੇਜ ਅਤੇ ਗੁੱਡਸ ਕੈਰਿਜ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਤੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਕੱਠ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਹਾਰਾ ਦੇਣ ਲਈ ਹੈ। ਭੂਤਕਾਲ ਵਿੱਚ, ਕਈ ਵਾਰ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਹੋਏ ਹਨ ਜਿੱਥੇ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੇ ਜਾਣ ਬੁੱਝ ਕੇ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਅਤੇ ਯੋਗਦਾਨ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਵੀ ਨਾਪਸੰਦ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਨੇ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸੋਧਾਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕੀਤਾ ਜੋ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ।

23. ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਜੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਚੁਣੌਤੀ ਯੋਗਤਾ ਤੋਂ ਖਾਲੀ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਉਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਮੁੜ ਕਹਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਵਰਤਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਅਜਿਹੇ ਪਰਮਿਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਚਲਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਰਾਜ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਜੇਕਰ ਇਹ 1976 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਨਤੀਜਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਅਰਥ ਵਿੱਚ, ਸੋਧੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਜੋ ਸ਼ਬਦ "ਅਸਰਹੀਣ" ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਬਾਵਜੂਦ ਇੱਕ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਦੇ, ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਬਿਨਾਂ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ।

24. ਇਹ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ 1985 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਕਾਇਆ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਦੀ

ਪੂਰਵ-ਸ਼ਰਤ ਨੂੰ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਫਸਰ ਦੁਆਰਾ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ 1976 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 81 ਨਾਲ ਵਿਰੋਧੀ ਜਾਂ ਅਸੰਗਤ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। 1988 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵੀ, ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਨਿਯਮਿਤ ਰੂਪ ਨਾਲ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਅਸਫਲਤਾ ਪਰਮਿਟ/ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਰੱਦ ਜਾਂ ਅਸਵੀਕ□ਤੀ ਸਮੇਤ ਦੰਡਾਤਮਕ ਪਰਿਣਾਮਾਂ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ।

25. ਸ੍ਰੀ ਪੀ.ਐਨ. ਰਵੀਂਦਰਨ, ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ, ਜੋ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਬੋਰਡ40$_{SUPERSCRIPT}$ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਹਨ, ਨੇ ਵੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਉਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ 1976 ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੇ ਐਂਟਰੀ 57 ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ। ਇਸ ਐਕਟ ਨੂੰ 15.3.1976 ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਮਿਲੀ ਸੀ। ਜਦਕਿ, 1985 ਐਕਟ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 24 ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 341$_{SUPERSCRIPT}$ ਅਧੀਨ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 'ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਬੋਰਡ ਸਕੀਮ, 1985'42$_{SUPERSCRIPT}$ ਨਾਮਕ ਇੱਕ ਯੋਜਨਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਹੈ। 1985 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ9$_{SUPERSCRIPT}$43 ਅਤੇ 1985 ਸਕੀਮ ਦੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 29 ਅਨੁਸਾਰ, ਹਰ ਮਾਲਕ,

40 ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, “ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਬੋਰਡ”41 3.ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ।-(1) ਸਰਕਾਰ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੂਚਨਾ ਰਾਹੀਂ ਇੱਕ ਯੋਜਨਾ ਦਾ ਢਾਂਚਾ ਤਿਆਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਸਕੀਮ ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਲਈ ਇੱਕ ਫੰਡ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਲਈ ਇੱਕ ਸਕੀਮ ਦਾ ਢਾਂਚਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਕੀਮ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਬਾਅਦ ਜਿੰਨੀ ਜਲਦੀ ਹੋ ਸਕੇ ਇੱਕ ਫੰਡ ਇਸ ਐਕਟ ਅਤੇ ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।(2) ਫੰਡ ਵਿੱਚ, ਅਤੇ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਬੰਧਿਤ ਹੋਵੇਗਾ।(3) ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਾਰੇ ਜਾਂ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਸਕੀਮ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।42 ਛੋਟੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, “1985 ਸਕੀਮ”43 9. ਮਾਸਿਕ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਰੀਮਿਟੈਂਸ।-(1) ਹਰ ਮਾਲਕ, ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਹਰ ਮਹੀਨੇ ਆਪਣੇ ਵੱਲੋਂ ਦੇਣਯੋਗ ਯੋਗਦਾਨ ਨੂੰ ਸਕੀਮ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਨੁਸਾਰ ਅਦਾ ਕਰੇਗਾ।(2) ਮਾਸਿਕ ਯੋਗਦਾਨ ਅਗਲੇ ਮਹੀਨੇ ਦੇ 7ਵੇਂ ਦਿਨ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਕਰਮਚਾਰੀ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਅਗਲੇ ਮਹੀਨੇ ਦੇ 7ਵੇਂ ਦਿਨ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮਾਸਿਕ ਯੋਗਦਾਨ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਬੱਧ ਹਨ। ਧਾਰਾ 844 ਅਤੇ 1985 ਸਕੀਮ ਦੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 28 ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਅਤੇ ਸਕੀਮ ਅਧੀਨ ਮਾਲਕ, ਕਰਮਚਾਰੀ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਅਰੀਅਰਜ਼ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀ ਅੱਗੇ ਸਮੀਖਿਆ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦੀ ਰੀਮੇਡੀ, ਡਿਸਟ੍ਰਿਕਟ ਲੇਬਰ ਅਫਸਰ ਅੱਗੇ ਅਪੀਲ ਅਤੇ, ਜਿੱਥੇ ਅਰੀਅਰਜ਼ ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦਿਤ ਰਕਮ ਰੁ.1,00,000/- ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇ, ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਦੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕੇਵਲ ਤਾਂ ਹੀ ਜੇਕਰ ਰਕਮ ਦਾ 50%, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਚੁਣੌਤੀ ਅਧੀਨ ਕ੍ਰਮ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਹੈ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ. ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ 1985 ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਸਕੀਮ ਦੇ ਹੁਕਮ ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਪਾਲਣਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਇਹ ਪਹਿਲੂ ਸੀ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ 2003 ਦੇ ਓ.ਪੀ. ਨੰ. 7440 ਵਿੱਚ ਹਾਈਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਨੋਟਿਸ ਲਿਆ ਗਿਆ। ਕੇਰਲ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਜ਼ ਫੈਡਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ

ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ.-

(4) ਮੁੱਖ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 7 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਨਿਯੁਕਤ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਿਸਨੂੰ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਸਕੀਮ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਨਿਯੋਕਤਾ, ਕਰਮਚਾਰੀ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਰੋਜ਼ਗਾਰ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਤੋਂ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਰਨ ਲਈ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਉਹ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਇੱਕ ਮੰਗ ਨੋਟਿਸ ਬਕਾਇਆ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰੇਗਾ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਬਕਾਇਆ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਬਕਾਇਆ ਦੇ ਮੂਲ ਨਿਰਧਾਰਣ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਸਮੀਖਿਆ ਲਈ ਮੰਗ ਨੋਟਿਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੇ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਸਾਹਮਣੇ ਸਮੀਖਿਆ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਨੇ ਬਕਾਇਆ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਵਿਸਥਾਰਤ ਤੱਥ ਅਤੇ ਕਾਰਨ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ।

(3) ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਅਧੀਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮੀਖਿਆ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(4) ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਲੇਬਰ ਅਫਸਰ ਕੋਲ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਸੱਠ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(5) ਜੇਕਰ ਬਕਾਇਆ ਵਿਵਾਦ ਵਿੱਚ ਰਕਮ ਇੱਕ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਹੁਕਮ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਬੋਰਡ ਕੋਲ ਦੂਜੀ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਸੱਠ ਦਿਨਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(6) ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਅਧੀਨ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹਰ ਹੁਕਮ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਅੰਤਿਮ ਹੋਵੇਗਾ।

(7) ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਅਪੀਲ ਤਦ ਤੱਕ ਮਨੋਰੰਜਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦ ਤੱਕ ਕਿ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੁਕਮ ਅਨੁਸਾਰ ਰਕਮ ਅਦਾ ਨਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ।

(8) ਜੇਕਰ ਅਪੀਲੀ ਅਧਿਕਾਰ ਕਿਸੇ ਅਪੀਲ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਉਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਤੋਂ ਬਕਾਇਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਹੁਕਮ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਲਈ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

(9) ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਐਕਟ, 1985 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਅਧੀਨ ਅਪੀਲ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਕੇਰਲਾ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ (ਸੋਧ) ਅਧਿਨਿਯਮ, 2005 ਦੇ ਆਰੰਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਤੁਰੰਤ, ਅਜਿਹੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਰੀ ਰੱਖੇਗਾ, ਉਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਅਧਿਕਾਰ ਅੱਗੇ ਲੰਬਿਤ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ, ਨਾ ਸਿਰਫ ਸਕੀਮ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 8A ਨੂੰ 1985 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਐਕਟ 23 ਦੇ 2005 ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਐਕਟ 24 ਦੇ 2005 ਦੁਆਰਾ, 1976 ਐਕਟ ਨੂੰ ਉਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਵਿੱਚ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (7) ਅਤੇ (8) ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਕੇ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਧਾਰਾ 4 ਦੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (7) ਅਤੇ (8) ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਲਗਭਗ 1976 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਸੀ। 1976 ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਧਾਰਾ 10 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵਿਭਾਗ ਸਹਾਇਕ ਮੋਟਰ ਵਹੀਕਲ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਰੈਂਕ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਵਰਦੀ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜੋ ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਰੈਂਕ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕੋਲ ਹੈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

26. 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 11 ਉਹਨਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਰ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਤੱਕ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਟੈਕਸਯੋਗ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਅਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇੱਕ ਅਰਥ ਵਿੱਚ, ਬਿਨਾਂ ਸੋਧੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ, 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 10 ਅਤੇ 11 ਅਧੀਨ ਕੀਤੀ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਬੇਅਸਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ, ਧਾਰਾ 15 ਅਤੇ ਸੋਧੀ ਗਈ ਧਾਰਾ 4(7) ਅਤੇ (8) ਦਾ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 8A ਦਾ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ

10 ਅਤੇ 11 ਅਧੀਨ ਉਹਨਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਾਰਵਾਈ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕੋ ਜਿਹਾ ਅਸਰ ਪਾਵੇਗਾ। ਸੋਧੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਦਾ ਵੀ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਸਿਰਫ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਪਰਮਿਟ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 345 ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗੀ। 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਰੱਦ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਇਹ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਜਾਰੀ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹਨਾਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ

3. ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ.-

(1) ਇਸ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਆਰੰਭ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ, ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਹਰੇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਲਈ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ ਅਨੁਸਾਰ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵਪਾਰ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਕਰੇਤਾ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਿਰਮਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਰਜਿਸਟਰਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਵਪਾਰ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਧੀਨ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਲਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ;

ਹੋਰ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਆਈਟਮ ਨੰਬਰਾਂ 1(b), 2 ਅਤੇ 11 ਦੀਆਂ ਕਲਾਸਾਂ ਦੇ ਨਵੇਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਨੈਕਸਰ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ 'ਇੱਕ ਵਾਰੀ ਟੈਕਸ' ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟੈਕਸ ਧਾਰਾ 4 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਚੌਥੀ ਬਸ਼ਰਤ ਅਨੁਸਾਰ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਹੋਰ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਆਈਟਮ ਨੰਬਰ 1(a) ਦੇ ਵਰਣਨਾਂ ਵਿੱਚ ਨਵੇਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕਹੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਵਾਹਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ।

27. ਧਾਰਾ 15 ਸਿਰਫ 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਸਮਾਵੇਸ਼ ਤੋਂ। ਨਤੀਜਤਨ, ਉਸ ਐਕਟ ਦੀ ਰੱਦ ਦਾ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ 'ਤੇ, ਜਨਰਲ ਕਲਾਜ਼ਜ਼ ਐਕਟ, 1897 ਦੀ ਧਾਰਾ 8(1) ਦੇ ਚਾਨਣ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਵੇਗਾ। ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ ___

ਵਾਹਨ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦੇ ਸਮੇਂ ਪੰਜ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਪੇਸ਼ਗੀ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ, ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟੈਕਸ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਰ ਅਨੁਸਾਰ ਧਾਰਾ 4 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਚੌਥੀ ਪ੍ਰੋਵੀਜ਼ੋ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(2) ਸਰਕਾਰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ, ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ:

ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਵਾਧਾ ਕੁੱਲ ਦਰ ਦੇ ਪੰਜਾਹ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

(3) ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ, ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਉਸ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਸਿਵਾਏ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਦੇ ਜਦੋਂ ਇਸ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 5 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਅਦਾਇਗੀ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(4) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਸਮਾਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਸਰਕਾਰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਰਗ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਅਸਥਾਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਇੱਕ ਵਾਰ ਵਿੱਚ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਜਾਂ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਤੱਕ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਪ-ਧਾਰਾ (5) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ 'ਤੇ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ।

(5) ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਲਈ ਅਸਥਾਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਲਈ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਟੈਕਸ ਹੋਵੇਗਾ-

(a) ਜਿੱਥੇ ਅਸਥਾਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਵਧੀ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਸ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਤਿਮਾਹੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਇੱਕ-ਦਸਵਾਂ ਹਿੱਸਾ; ਅਤੇ
(b) ਜਿੱਥੇ ਅਸਥਾਈ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਅਵਧੀ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ਪਰ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਸ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਤਿਮਾਹੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਇੱਕ-ਤੀਹਾਂ ਹਿੱਸਾ:

ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 88 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (9) ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, 1988 ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ (ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ 59 ਦੇ 1988) ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਅਤੇ ਕੇਰਲਾ ਦੇ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰਡ ਅਤੇ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਉੱਥੇ ਰੁਕਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ, ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਹੋਵੇਗੀ-

(a) ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਠਹਿਰਾਵ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਤਿਮਾਹੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਇੱਕ-ਦਸਵਾਂ ਹਿੱਸਾ; ਅਤੇ
(b) ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਠਹਿਰਾਵ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੈ ਪਰ ਤੀਹ ਦਿਨਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਤਾਂ ਤਿਮਾਹੀ ਟੈਕਸ ਦਾ ਇੱਕ-ਤੀਹਾਂ ਹਿੱਸਾ

(6) ਉਹਨਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਕੇਰਲਾ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਪਾਰਸਪਰਿਕ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ, ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸਮਾਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੱਲ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਅਜਿਹੀ ਪਾਰਸਪਰਿਕ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੋਵੇਗੀ।:

ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਹਰੇਕ ਪਾਰਸਪਰਿਕ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ ਨੂੰ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਅੱਗੇ ਰੱਖੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਇਸ ਦਾ ਸੈਕਰੇਟਰੀ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲ ਦੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ [ਏ. ਐਮ. ਖਾਨਵਿਲਕਰ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ, ਮਦਰਾਸ ਦੇ ਕਲੈਕਟਰ ਆਫ ਕਸਟਮਜ਼ ਬਨਾਮ ਨਥੇਲਾ ਸੰਪਾਥੁ ਚੈੱਟੀ ਅਤੇ ਅਨੁਸਾਰੀ46$_{SUPERSCRIPT}$ ਅਤੇ ਨਿਊ ਸੈਂਟਰਲ ਜੂਟ ਮਿਲਜ਼ ਕੰਪਨੀ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਅਸਿਸਟੈਂਟ ਕਲੈਕਟਰ ਆਫ ਸੈਂਟਰਲ ਐਕਸਾਈਜ਼, ਅਲਾਹਾਬਾਦ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ47$_{SUPERSCRIPT}$ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

28. 2005 ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਪਹਿਲੂ ਉੱਤੇ ਆਉਂਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨ ਪਾਸ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ। 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਨਿਪਟਦਾ। ਜਦਕਿ, 1976 ਦਾ ਐਕਟ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸੱਤਵੇਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੀ ਲਿਸਟ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸਿਰਫ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ, ਸਿਰਫ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੀ ਨਹੀਂ ਉੱਠਦਾ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ ਕਿ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15, 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਸਿਰਫ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਐਲਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ, ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਅਵਧੀ ਵਾਹਨ ਖਿਲਾਫ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਰਸਤੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆ ਸਕਦੀ, ਜੋ ਕਿ ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 81(1) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਵਿੱਚਕਾਰ ਕੋਈ ਟਕਰਾਅ ਨਹੀਂ ਹੈ — ਚਾਹੇ ਉਹ 1976 ਦਾ ਐਕਟ ਹੋਵੇ ਜਾਂ 1985 ਦਾ ਐਕਟ।

29. ਪਹਿਲਾਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਦਲੀਲ ਅਨੁਸਾਰ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਨੇ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 10 ਅਤੇ 11 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਜਾਂ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੋਧੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਸਿਰਫ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਜਾਂ ਕੇਰਲ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਰਕਰਜ਼ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਨੂੰ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਹੀ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਲਈ ਨਿਯੋਕਤਾ/ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਵੈਲਫੇਅਰ ਫੰਡ ਨੂੰ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਬਾਰੇ ਰਸੀਦ ਪੇਸ਼ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਫਸਰ ਅੱਗੇ ਜਦੋਂ ਉਹ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

30. ਇਹ ਵੀ ਜੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਦਲੀਲ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਕਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸੱਤਵੇਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੀ ਲਿਸਟ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਉੱਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਵਿਧਾਇਕ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ। 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਜਾਂ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਨਿਪਟਦਾ। ਜਿਸ ਕਾਰਨ, ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਅਤੇ ਰਾਜ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲ ਅਧੀਨ ਫੈਸਲਾ ਨੂੰ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ

31. ਅਸੀਂ ਦੋਵਾਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਕੀਲਾਂ ਨੂੰ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸੁਣਿਆ ਹੈ।

32. ਮੌਖਿਕ ਦਲੀਲਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਲਿਖਤੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧਾਂ ਦੀ ਵਿਧਾਇਕ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੋਈ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬਹਿਸ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਬਾਰੇ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਵਾਹਨ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਦਾ ਮਾਮਲਾ ਹੈ। ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਦੇ ਟੈਸਟਾਂ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਦੀਪ ਚੰਦ48 ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਸਿਦਾਂਤ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ:

“(1) ਕੀ ਦੋ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧਾ ਟਕਰਾਅ ਹੈ;

(2) ਕੀ ਸੰਸਦ ਨੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਵਾਲੇ ਵਿਸ਼ੇ-ਵਸਤੂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੰਪੂਰਣ ਕੋਡ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ; ਅਤੇ

(3) ਕੀ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਇੱਕੋ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਹਨ।”

33. ਅਸੀਂ ਲਾਭਦਾਇਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਿਰੁਮੁਰੁਗਾ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇ ਸਕਦੇ ਹਾਂ ਕ੍ਰਿਪਾਨੰਦ ਵਾਰਿਯਾਰ ਥਾਵਤਿਰੁ ਸੁੰਦਰਾ ਸਵਾਮਿਗਲ ਚਿਕਿਤਸਾ ਵਿਦਿਅਕ ਅਤੇ ਚੈਰੀਟੇਬਲ ਟਰੱਸਟ 49 ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਪੈਰਾ 26 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈ:

“26. ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਦੋ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਰੋਧੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੋਣਾ ਹੀ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਦਾ ਇੱਕੋ ਮਾਪਦੰਡ ਹੈ। ਦੋ ਐਕਟਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਤਾਂ ਤਦ ਵੀ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਦੇ ਪਾਲਣ ਨਾਲ ਦੂਜੇ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਬਿਨਾਂ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਯੋਗ ਵਿਧਾਇਕ ਸੰਸਥਾ ਆਪਣੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਜਾਂ ਅਨੁਮਾਨਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਉੱਚ ਕਾਰਜਸ਼ੀਲਤਾ ਨਾਲ ਇਰਾਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਉਂਦੀ ਹੈ ਇਸਦਾ ਸੈਕ੍ਰੇਟਰੀ ਬਨਾਮ ਕੇਰਲਾ ਦੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਲਈ। ਸ੍ਰੀ ਸੰਘੀ ਦਾ ਤਰਕ ਕਿ ਮੈਡੀਕਲ ਯੂਨੀਵਰਸਿਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 5(5) ਦੀ ਪ੍ਰੋਵਿਜੋ ਅਤੇ ਇੰਡੀਅਨ ਮੈਡੀਕਲ ਕੌਂਸਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10-ਏ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਦੋਵੇਂ ਨਾਲ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜੋ ਦੇਖਣਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇੰਡੀਅਨ ਮੈਡੀਕਲ ਕੌਂਸਲ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10-ਏ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਦਿਆਂ, ਸੰਸਦ ਨੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਨਵੇਂ ਮੈਡੀਕਲ ਕਾਲਜਾਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ

ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪੂਰੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਸ਼ਾ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

34. ਵਿਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਪ੍ਰਗਟਾਵੇ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ, ਅਸੀਂ ਤੁਰੰਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਐਕਟ ਵੱਲ ਮੁੜਾਂਗੇ 1988 ਵਿੱਚ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ। ਇਸ ਐਕਟ ਨੇ ਪੁਰਾਣੇ ਮੋਟਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939. ਸੰਸਦ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ 1988 ਐਕਟ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਹੈ ਸੂਚੀ III ਵਿੱਚ ਇੰਦਰਾਜ਼ 35 ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ - ਸਮਕਾਲੀ ਸੂਚੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਮਸ਼ੀਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ, 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਖੇਤਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸੈਕਸ਼ਨ 71 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ 50 1988 ਐਕਟ ਦੇ. ਦ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਅਥਾਰਟੀ

§ 71. ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿਚਾਰਦਿਆਂ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ।—(1) ਇੱਕ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿਚਾਰਦਿਆਂ, ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗੀ। (2) ਇੱਕ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰੇਗੀ ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮਾਂ-ਸਾਰਣੀ ਵਿੱਚੋਂ ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਉਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਜੋ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਗਤੀ ਸਬੰਧੀ ਹਨ, ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ: ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਇਨਕਾਰ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਰਜ਼ੀਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸਮਾਂ-ਸਾਰਣੀ ਨੂੰ ਸੋਧਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਕਿਹੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾ ਸਕੇ। (3)(ਅ) ਜੇਕਰ ਕੇਂਦਰੀ ਸਰਕਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ, ਸੜਕ ਹਾਲਾਤ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਬੰਧਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਇੱਕ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਰਾਹੀਂ ਅਧਿਕਾਰਤ ਰਾਜ ਗਜਟ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਇੱਕ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਿਸਮ ਦੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਧਿਸੂਚਨਾ ਵਿੱਚ ਤੈਅ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇਗੀ, ਜੋ ਪੰਜ ਲੱਖ ਤੋਂ ਘੱਟ ਆਬਾਦੀ ਵਾਲੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਹਿਰੀ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਚਲਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। (ਬ) ਜਿੱਥੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਧਾਰਾ (ਅ) ਅਧੀਨ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਰਾਜ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਅੰਸ਼ ਨੂੰ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀਆਂ ਅਤੇ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਨਜਾਤੀਆਂ ਲਈ ਰਾਖਵਾਂ ਰੱਖੇਗੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧੀ ਭਰਤੀ ਰਾਹੀਂ ਸਰਕਾਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀਆਂ ਨਿਯੁਕਤੀਆਂ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਹੈ। (ਸੀ) ਜਿੱਥੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਧਾਰਾ (ਅ) ਅਧੀਨ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਾਤੀਆਂ ਅਤੇ ਅਨੁਸੂਚਿਤ ਜਨਜਾਤੀਆਂ ਲਈ ਉਹ ਗਿਣਤੀ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਰਾਖਵਾਂ ਰੱਖੇਗੀ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਧਾਰਾ (ਬ) ਅਧੀਨ ਤੈਅ ਕਰੇਗੀ। (ਡੀ) ਧਾਰਾ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਉਲਲੇਖਿਤ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਰਾਖਵਾਂ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਵਿਚਾਰਦਿਆਂ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗੀ, ਭਾਵ:— (i) ਅਰਜ਼ੀਦਾਤਾ ਦੀ ਵਿੱਤੀ ਸਥਿਰਤਾ; ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਰਜ਼ੀਦਾਤਾ ਦੇ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਆਪਰੇਟਰ ਵਜੋਂ ਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਬਾਰੇ [ਧਾਰਾ 71(3)(ਡੀ)(ii)] ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਅਪੀਲ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਦੂਜਾ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਧਾਰਾ 81 ਹੈ ਜੋ ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ ਧਾਰਾਵਾਂ ਇਹ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਅਥਾਰਟੀ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਪੰਜ ਸਾਲ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋਣਗੇ। ਉਪ-ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਨੂੰਨ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਅਤੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਬਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। ਜੇ ਅਜਿਹਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ, ਅਰਥਾਤ ਸੰਸਦ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸਿੱਧਾ ਟਕਰਾਅ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵਿਧਾਨਕ ਮੰਸ਼ਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਉੱਤੇ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਸੰਸਦ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਦੋਵਾਂ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਬਿਨਾਂ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਨਾਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸੰਭਵ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਉੱਤੇ ਥੋੜ੍ਹੀ ਦੇਰ ਬਾਅਦ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਸਮੇਂ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਕਰਾਂਗੇ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਬਾਰੇ ਤਰਕ ਦਾ ਕੋਈ ਮੈਰਿਟ ਨਹੀਂ ਹੈ।

(ii) ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਆਪਰੇਟਰ ਵਜੋਂ ਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੇਕਰ ਬਿਨੈਕਾਰ ਹੁਣ ਹੈ ਜਾਂ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਸੇਵਾ ਦਾ ਆਪਰੇਟਰ ਰਿਹਾ ਹੈ; ਅਤੇ

(iii) ਅਜਿਹੇ ਹੋਰ ਮਾਮਲੇ ਜੋ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ, ਹੋਰ ਸ਼ਰਤਾਂ ਬਰਾਬਰ ਹੋਣ ਉੱਤੇ, ਪਰਮਿਟਾਂ ਲਈ ਬਿਨੈਆਂ ਨੂੰ—

(i) ਰਾਜ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਪਕ੍ਰਮਾਂ ਤੋਂ;

(ii) ਕੋ-ਆਪਰੇਟਿਵ ਸੋਸਾਇਟੀਆਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਐਨੈਕਟਮੈਂਟ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਜਾਂ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੰਨੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ;

(iii) ਪੂਰਵ-ਸੈਨਿਕ; ਜਾਂ

(iv) ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਰਗ ਜਾਂ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਲਿਖਤੀ ਤੌਰ ਤੇ ਦਰਜ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨਾਲ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝੇ।

ਵਿਆਖਿਆ.—ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ “ਕੰਪਨੀ” ਦਾ ਮਤਲਬ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਸਰੀਰ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਫਰਮ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਹੋਰ ਸੰਘਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ; ਅਤੇ ਇੱਕ ਫਰਮ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ “ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ”, ਦਾ ਮਤਲਬ ਫਰਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਾਝੇਦਾਰ ਹੈ। ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ੀਲਤਾ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਸਮੇਂ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਉੱਤੇ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਕਰਾਂਗੇ। ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਬਾਰੇ ਤਰਕ ਦਾ ਕੋਈ ਮੈਰਿਟ ਨਹੀਂ ਹੈ।

35. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ 1976 ਐਕਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸੂਚੀ II – ਰਾਜ ਸੂਚੀ ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 56 ਅਤੇ 57 ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 56 ਸੜਕ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲ ਮਾਰਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 57 ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਉਪਯੁਕਤ ਵਾਹਨਾਂ, ਚਾਹੇ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਣ, ਸਮੇਤ ਟ੍ਰਾਮਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਸੂਚੀ III ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 35 ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ। ਇੱਕ ਅਰਥ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਨੂੰਨ ਸੂਚੀ III ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 35 ਅਧੀਨ ਵੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਸੰਸਦ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 1988 ਐਕਟ ਬਣਾਇਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਹੈ, ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਨੂੰਨ, ਜੋ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਹੈ, ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜਾਂ ਨਿਪਟਾਰਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਜਦਕਿ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ 1976 ਐਕਟ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕੇਰਲਾ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਸੋਧਨਾ ਹੈ। ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਨੂੰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 4 ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ ਲਾਇਸੈਂਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਨੇ ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ 2005 ਦੇ ਐਕਟ 24 ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ (7) ਅਤੇ (8) ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਸੋਧ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੋ ਕਿ 1985 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਦਯੋਗ ਲਈ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ, 1976 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਪਿਛਲੇ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਰਸੀਦ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਫਸਰ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਐਸਾ ਨਾ ਕਰਨ 'ਤੇ, 1976 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੋ ਵੱਖਰੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਬੂਟਸਟ੍ਰੈਪਿੰਗ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ $851_{\text{SUPERSCRIPT}}$ ਹਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵੱਲੋਂ ਬੀਮਾ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ $952_{\text{SUPERSCRIPT}}$ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ

8.ਬੀਮਾ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ।- ਹਰ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮਾਲਕ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਫਸਰ ਅੱਗੇ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬੀਮਾ

ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ, ਜੋ ਅਜਿਹੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵੈਧ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 (ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ 4 ਦੇ 1939) ਦੇ ਅਧਿਆਇ VIII ਦੀਆਂ ਬੇਨਤੀਆਂ ਨਾਲ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ।

9.ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕੀ, ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਸਫਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ।-

(1) ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਟੈਕਸ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਨਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕੀ, ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨੂੰ ਸਫਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਕਰਨ ਲਈ ਹਸਤਾਂਤਰਿਤ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ। ਸੈਕਸ਼ਨ 10 ਅਤੇ 11 ਦਾ ਕੁਝ ਮਹੱਤਵ ਹੈ।

ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

"10. ਪੁਲਿਸ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ।-

(1) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿਭਾਗ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜੋ ਸਹਾਇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਰੀਖਣਕਾਰ ਦੇ ਰੈਂਕ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਈ ਵੀ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜੋ ਵਰਦੀ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਸਬ ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਰੈਂਕ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਡਰਾਈਵਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਥਾਂ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਇਸ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਜਿੰਨੀ ਦੇਰ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ ਉਸ ਨੂੰ ਸਥਿਰ ਰਹਿਣ ਲਈ ਕਾਰਨ ਬਣਾਉਣਾ।

(2) ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਉਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਸ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਉਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਲਈ ਕਿਹੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 16 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਜ਼ਾ ਨਾਲ ਸਜ਼ਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

11. ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਤੱਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਜ਼ਬਤੀ ਅਤੇ ਹਿਰਾਸਤ। – ਕੋਈ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜੋ ਸਹਾਇਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਿਰੀਖਣਕਾਰ ਦੇ ਰੈਂਕ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਮਕਸਦ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ ਜਾਂ ਕੋਈ ਪੁਲਿਸ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜੋ ਸਬ-ਇੰਸਪੈਕਟਰ ਦੇ ਰੈਂਕ ਤੋਂ ਹੇਠਾਂ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉਸ ਨੂੰ ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਹੋਵੇ ਕਿ ਇੱਕ ਟੈਕਸਯੋਗ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਵਰਤਣ ਜਾਂ ਵਰਤਣ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਕੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਉਤਪਾਦਨ ਤੱਕ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਸਟਡੀ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।"

ਸਵੀਕਾਰਯ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਤੇ, ਐਸਾ ਨਾ ਕਰਨਾ, ਸਾਡੇ ਦ੍ਵਾਰਾ ਲਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਨਜ਼ਰੀਏ 'ਤੇ ਕੁਝ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਸੀਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 15 'ਤੇ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣਗੇ ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

(1) ਜਿਸ ਕੋਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਹੈ ਉਹ ਕਿਹੇ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੁਝ ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਮਾਲਕੀ ਦਾ ਹਕ ਤਬਦੀਲ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਜੋ ਵਾਹਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਜਾਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਰਹਿਣਾ ਉਸ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ।

"15. ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੀ ਪਰਮਿਟ ਕਰ ਅਦਾ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਬੇਅਸਰ.- ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 (ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ 4 ਦੇ 1939) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੱਲ ਨੂੰ ਨਜ਼ਰਅੰਦਾਜ਼ ਕਰਦਿਆਂ, ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦਾ ਬਕਾਇਆ ਕਰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ, ਤਾਂ ਉਸ ਵਾਹਨ ਲਈ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਉਕਤ ਸਮੇਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਹੋਣ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਬੇਅਸਰ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ।"

36. 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਅਤੇ ਉਸ ਰਾਹੀਂ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਕਰ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹੈ। ਇਹ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਯਮਨ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬੇਸ਼ੱਕ, ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਰਮਿਟ ਵਾਹਨ ਕਰ ਦੀ ਨਿਯਮਿਤ ਅਦਾਇਗੀ ਸਮੇਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਘਿਰੀ ਹੋਈ ਹੈ। ਧਾਰਾ 15 ਕਰ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 10 ਅਤੇ 11 ਦੇ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਬਿਆਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਦੋਵਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਟਕਰਾਅ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਭਾਵੇਂ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਹੋਵੇ।

37. ਦੋ ਵੱਖਰੇ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੇ ਬੂਟਸਟ੍ਰੈਪਿੰਗ ਬਾਰੇ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ, ਇਹ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਤਰਕਸ਼ੀਲ ਹੈ। ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਿੱਖਿਆ ਸੈੱਸ ਆਦਿ, ਇੱਕੋ ਕਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਰ ਦੇ ਸੰਗ੍ਰਹਣ ਲਈ ਲੇਵੀਆਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਦੀ ਖੁੱਲ੍ਹ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਦੋ ਵੱਖਰੇ ਰਾਜ ਐਨੈਕਟਮੈਂਟਸ ਅਧੀਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਦੋ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਅਧੀਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰਾਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਦੋਵਾਂ ਰਾਜ ਐਨੈਕਟਮੈਂਟਸ ਅਧੀਨ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਨਹੀਂ ਦੇ ਰਹੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਨ ਕਿ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਫਾਸਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਅਤੇ ਸੁਧਾਰ ਦੀ ਉਪਾਯ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਠੀਕ ਹੀ ਨਕਾਰਿਆ ਹੈ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 18 ਵਿੱਚ ਇਸ ਨੂੰ ਸਹੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੰਗੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦਾ 50 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਕੇ ਅਪੀਲ/ਸੁਧਾਰ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਬੰਧਿਤ ਐਨੈਕਟਮੈਂਟ ਅਧੀਨ ਪਰਯਾਪਤ ਸੁਰੱਖਿਆ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 19 ਵਿੱਚ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਹਨ। 16.6.2007 ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਰਕੁਲਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜੋ ਵਿਅਕਤੀ ਕਲਿਆਣ ਫੰਡ ਅਧੀਨ ਯੋਗਦਾਨ ਦਾ 50 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਕੇ ਅਪੀਲ ਦਾ ਚੋਣ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਨੂੰ ਟੈਕਸਿੰਗ ਅਥਾਰਟੀਆਂ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਉੱਤੇ, ਵਾਹਨ ਕਰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੇ ਕਲਿਆਣ ਫੰਡ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪ੍ਰਸਕ੍ਰਿਤ ਸਮੇਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮੀਖਿਆ ਪਟੀਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਲਾਭ ਵਿਸਤਾਰਿਤ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਜਾਰੀ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਤੱਥ ਇਹ ਹੈ ਕਿ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਮੰਗ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਸਬੰਧੀ ਕਲਿਆਣ ਫੰਡ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਉਪਾਯ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ।

38. ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ 1985 ਐਕਟ ਵੱਲ ਮੁੜ ਵੇਖਣ ਨਾਲ, ਬੇਸ਼ੱਕ, ਇਹ ਇੱਕ ਭਲਾਈ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜੋ ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਫੰਡ ਦਾ ਗਠਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਐਕਟ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲਿਸਟ III – ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਸੂਚੀ ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 23 ਅਤੇ 24 ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਐਂਟਰੀ 23 ਸਮਾਜਿਕ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਬੀਮਾ; ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਅਤੇ ਬੇਰੁਜ਼ਗਾਰੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਅਤੇ ਐਂਟਰੀ 24 ਮਜ਼ਦੂਰਾਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ, ਪ੍ਰੋਵੀਡੈਂਟ ਫੰਡਾਂ, ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਕਾਮਿਆਂ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ, ਅਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਬੁਢਾਪੇ ਦੀ ਪੈਨਸ਼ਨ ਅਤੇ ਮਾਤ□ਤਵ ਲਾਭ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਜ਼ਾਹਰਾ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇਹ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ 1985 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਉਤਪੰਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦਾ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, 1985 ਐਕਟ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਨਾਲ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਿਆ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਭਲਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਫੰਡ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਜੋ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀ ਪ੍ਰੋਵੀਡੈਂਟ

ਫੰਡਾਂ ਅਤੇ ਵਿਵਿਧ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਐਕਟ, 1952 ਅਤੇ ਗ੍ਰੈਚਿਊਟੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਐਕਟ, 1972 ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਐਕਟ ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਮਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਮੁਸ਼ਕਲਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਆਇਆ ਸੀ। ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਹ ਨੋਟਿਸ ਹੋਇਆ ਕਿ 1985 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਯੋਗਦਾਨ ਅਤੇ ਵਿਵਾਦਾਂ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਆਦਿ ਦੀ ਵਿਧੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਖਾਮੀਆਂ ਸਨ ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ ਹੋਇਆ। ਇਸ ਵਿੱਚ, ਬੱਸ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੇ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਨਕਲੀ ਭਾਈਵਾਲੀਆਂ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਰਿਸ਼ਤੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਕਰਮਚਾਰੀ ਵਜੋਂ ਦਿਖਾਉਣ ਦਾ ਬਚਾਅ ਕੀਤਾ। ਇੱਕ ਹੋਰ ਤਰੀਕਾ ਸੀ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਕਸਰ ਬਦਲਣਾ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਸ ਖੁਰਾਫਾਤ ਨੂੰ ਚੈੱਕ ਕਰਨ ਲਈ, 1985 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਐਕਟ 23 ਦੇ 2005 ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸੋਧ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਨਮਾਨੀਅਤਾ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਸ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ 1988 ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪਰਮਿਟ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ, ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਬਾਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਕਾਨੂੰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਖਿਲਾਫ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। 1985 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਦੀ ਗਈ ਸ਼ਰਤ ਇਸ ਨੂੰ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਦੋਵੇਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਅਤੇ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਚੂਕ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਪੁਲਿਸ ਜਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਵਿਭਾਗ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਸੈਕਸ਼ਨ 10 ਦੇ 1976 ਐਕਟ ਇਸ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਨਜ਼ਰਬੰਦ ਕਰਨ ਸਮੇਤ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰੋ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਅਨੁਸਾਰ ਟੈਕਸ ਦੇ ਸਬੂਤ ਭੇਜਣ ਦਾ ਬਕਾਇਆ ਉਤਪਾਦਨ ਐਕਟ ਦੇ 11. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵੀ ਭੁਗਤਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਧਾਰਾ 16 ਦੇ ਤਹਿਤ 53 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 17 ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਕੱਦਮੇ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰੋ 54 , ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਜੇਕਰ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਬੇਅਸਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ

39. ਰਾਜ ਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਦਿਆਂ, ਇਹ ਸਮਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ (1988 ਐਕਟ ਦੇ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਅਤੇ 1976 ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਐਕਟ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ) ਵਿਚਾਰਨ ਦੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਸਮਰਥਨ ਦੇਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ।

16. ਜੁਰਮਾਨੇ.- ਜੋ ਕੋਈ ਵੀ ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਇਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ, ਜੇਕਰ ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਕਿਤੇ ਹੋਰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਜ਼ਾ ਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸ ਐਕਟ ਜਾਂ ਇਸ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਨਿਯਮ ਅਧੀਨ ਪਹਿਲਾਂ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਜੋ ਦੋ ਸੌ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

17. ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਅਪਰਾਧ.-

(1) ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਅਪਰਾਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ, ਹਰ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜੋ ਅਪਰਾਧ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੀ ਚਾਲਕੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ, ਨਾਲ ਨਾਲ ਕੰਪਨੀ, ਉਸ ਖਿਲਾਫ ਅਗਾਊ ਕਾਰਵਾਈ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਸਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ;

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਜ਼ਾ ਲਈ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਹ ਸਾਬਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਉਸ ਦੇ ਗਿਆਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਉਸ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਸਾਰੀ ਸੰਭਵ ਸਾਵਧਾਨੀ ਬਰਤੀ ਸੀ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਜਿੱਥੇ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਅਪਰਾਧ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪਰਾਧ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਕਿਸੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ, ਮੈਨੇਜਰ, ਸਕੱਤਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਜਾਂ ਮਿਲੀਭੁਗਤ ਨਾਲ ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਕਾਰਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਜਿਹਾ

ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ, ਮੈਨੇਜਰ, ਸਕੱਤਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੀ ਉਸ ਅਪਰਾਧ ਦਾ ਦੋਸ਼ੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਉਸ ਖਿਲਾਫ ਅਗਾਊ ਕਾਰਵਾਈ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਸਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗਾ।

ਵਿਆਖਿਆ:- ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ-

(ਕ)"ਕੰਪਨੀ" ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਇੱਕ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਸਰੀਰ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਫਰਮ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਹੋਰ ਸੰਘਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ; ਅਤੇ

(ਖ) "ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ", ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ -

(i) ਇੱਕ ਫਰਮ ਲਈ, ਫਰਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਾਝੇਦਾਰ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ.,

(ii) ਇੱਕ ਸੋਸਾਇਟੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਹੋਰ ਸੰਘਤੀ ਲਈ, ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸੋਸਾਇਟੀ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੰਘਤੀ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਅਧੀਨ ਸੋਸਾਇਟੀ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸੰਘਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ। ਹੋਰ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਜਦਕਿ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਪੂਰਕ ਹਨ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਵਿਧਾਨਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਜ਼ਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, 1988 ਐਕਟ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲੇਵੀ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਢੰਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹੀ ਖੇਤਰ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

40. ਸਵੀਕਾਰਤਾਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਨੇ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਵਾਹਨ ਕਰ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਮਿਆਂ ਦੇ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਸਿਰਲੇਖਿਆ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕਾਂ ਵੱਲੋਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਵਾਹਨ ਕਰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਭਲਾਈ ਯੋਗਦਾਨ ਦੇਣ ਦੀਆਂ ਬਕਾਇਆ ਰਾਸ਼ੀਆਂ ਦੇ ਇੱਕ ਪੂਰਵ-ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨੂੰ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਸਮਝਣ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹਿਚਕਿਚਾਹਟ ਦੇ ਲੈਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹਾਂ। ਹੋਰ, ਅਜਿਹੀ ਦਲੀਲ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜੋ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਕਰ ਦੋਵੇਂ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਮਝ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦੇਣ ਲਈ ਸੁਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਦੇਣ ਦਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਭੁਗਤੇਗਾ, ਫਿਰ ਵੀ, ਕੇਰਲ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਸਧਾਰਨ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਰੀ ਰੱਖੇਗਾ ਅਤੇ ਕਾਮਿਆਂ ਨੂੰ ਇਸ ਸੰਦੇਹਜਨਕ ਦਲੀਲ ਦੇ ਆਧਾਰ ਤੇ ਸ਼ੋਸ਼ਣ ਕਰੇਗਾ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੀ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਰਾਜ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਰੋਕਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 15 ਦੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਇਸੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 10 ਅਤੇ 11 ਤੋਂ ਬਹਿਣ ਵਾਲੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਬਿਆਨ ਕਰਨ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਉਸੇ ਨੂੰ ਜ਼ਬਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਹਿਰਾਸਤ ਵਿੱਚ ਲੈਣ ਲਈ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਹ ਵਾਹਨ ਕਰ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜਾਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 10 ਅਤੇ 11 ਅਧੀਨ ਯੋਗ ਅਧਿਕਾਰੀ ਵੱਲੋਂ ਕਾਰਵਾਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਅਨਿਵਾਰਿਆਂ, ਪਰਮਿਟ ਲਈ ਗਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਵਾਹਨ ਕਰ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਵਰਤਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਬਣਦੀ। ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਦੀ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਕਰ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵੱਲੋਂ ਬਕਾਇਆ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਪਹਿਲਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਉਣ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੇਕਰ ਵਾਹਨ ਕਰ ਜੋ ਦੇਣਯੋਗ ਅਤੇ ਅਦਾਇਗੀ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਹੈ। ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਵਿੱਚ, 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 15 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਬਾਰੇ ਦਲੀਲ ਉੱਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਬੇਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ।

41. ਅਸੀਂ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਿਧਾਨਕ ਇਰਾਦੇ ਅਤੇ 2005 ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੋਧ ਬਾਰੇ ਬੇਖਬਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ। ਇਹ ਇੱਕ ਲਾਭਕਾਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕਾਂ ਵੱਲੋਂ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਪਾਰਕ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਕਾਮਿਆਂ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਦੀ ਸਖਤ ਪਾਲਣਾ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਕਾਮਿਆਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣਾ ਹੈ ਜੋ ਆਮ

ਤੌਰ ਤੇ ਅਸੰਗਠਿਤ ਹਨ ਅਤੇ ਅਨੌਪਚਾਰਿਕ ਕਾਮਿਆਂ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹਨ। ਨਾ ਤਾਂ 1985 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦਾ ਅਸਰ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ 1976 ਦੇ ਐਕਟ ਦਾ ਅਸਰ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪਰਮਿਟ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਪਿੱਛੇ ਅਸਲ ਇਰਾਦਾ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਮੰਡੇਟ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਬਿਆਨ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਅੱਪ ਟੂ ਡੇਟ ਵਾਹਨ ਕਰ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸੜਕ 'ਤੇ ਵਰਤਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ।

42.ਆ ਪ੍ਰਾਇਰੀ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸੰਕੋਚ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ 1976 ਦਾ ਐਕਟ ਅਤੇ 1985 ਦਾ ਐਕਟ, ਜੋ ਕਿ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ, ਕੇਵਲ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਹੀ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਕਿ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਰਾਜ ਦੇ ਐਕਟਾਂ ਅਧੀਨ ਦੇਣਯੋਗ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਜਾਂ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਬਕਾਏ ਵਿੱਚ ਨਾ ਰਹੇ। ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ (1988 ਦਾ ਐਕਟ) ਨਾਲ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਰਾਜ ਦੇ ਐਕਟਾਂ ਨੇ 1988 ਦੇ ਐਕਟ (ਕੇਂਦਰੀ ਵਿਧਾਨ) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਪਰਮਿਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਕੋਈ ਨਵੀਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਜਾਂ ਦਾਇਤਵ ਪੈਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ, ਪਰ ਇਹ ਭਲਾਈ ਫੰਡ ਯੋਗਦਾਨ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਸਮੇਂ ਸਿਰ ਇਕੱਠ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਉਸੇ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕ/ਪਰਮਿਟ-ਧਾਰਕ ਦੁਆਰਾ ਦੇਣਯੋਗ ਹੈ।

43.ਵਿਛੋੜੇ ਸਮੇਂ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਲਿਖਤੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਓਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਵਕੀਲ ਰਾਹੀਂ ਮੌਖਿਕ ਬਹਸ ਦੌਰਾਨ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ 2005 ਦੇ ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਅਪਵਾਦ ਦੇ ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਦੇ ਆ ਰਹੇ ਹਨ। ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ, ਚੁਣੌਤੀ ਅਕਾਦਮਿਕ ਬਣ ਗਈ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਇਹ ਜੋ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਅਸੀਂ ਲਿਖਤੀ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਓਂ ਦੁਆਰਾ ਲਈ ਗਈ ਸਥਿਤੀ ਦਾ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਹੋਣ ਦੇ ਸੋਧੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਬਾਰੇ ਹੈ।

ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਅਸਫਲ ਹੋਣੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਖਰਚੇ ਸਮੇਤ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਬਕਾਇਆ ਅਰਜ਼ੀ(ਆਂ), ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ, ਨਿਪਟਾਰੇ ਦੀ ਗਈ ਹੈ।

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।

Vasu Gupta
Advocate