ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ
ਬਨਾਮ
ਗੋਏਲ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਕੁੱਲੂ ਆਦਿ ਆਦਿ
(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ(ਜ). 5534-5594 ਦਾ 2011)

ਜਨਵਰੀ 13, 2023
[ਸੰਜੇ ਕਿਸ਼ਨ ਕੌਲ, ਅਭੈ ਐਸ. ਓਕਾ ਅਤੇ ਵਿਕਰਮ ਨਾਥ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ – ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ 1972 – ਧਾਰਾ 3ਏ(3) [1999 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਰਾਹੀਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ] – ਵੈਧਤਾ ਦਾ – ਧਾਰਾ 3ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ – ਜੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਇਆਂਪੂਰਨ / ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ – ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ – ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ – ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ – ਵੈਧਤਾ – ਕੀ ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵਰਤੇ ਗਏ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਅਤਿਰਿਕਤ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਇਕ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਇਕ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸੱਤਵੇਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੀ ਸੂਚੀ II (ਰਾਜ ਸੂਚੀ) ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 56 ਅਤੇ 57 ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਵਿਧਾਇਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਵਿੱਚ ਹੈ – ਫੈਸਲਾ: ਧਾਰਾ 3ਏ(3) ਅਧੀਨ ਲਾਗੂ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ – ਅਜਿਹਾ ਅਤਿਰਿਕਤ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਿਰਫ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ 'ਤੇ ਇਕ ਚੈੱਕ ਜਾਂ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਬਣਾਏ ਰੱਖਣਾ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤਣ – ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 1972 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3ਏ(3) ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਵਿਧਾਇਕ ਸ਼ਕਤੀ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ – ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਵਾਂ ਕੋਲ ਨਾ ਸਿਰਫ ਸੂਚੀ II ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 56 ਅਤੇ 57 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੀ ਬਲਕਿ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਧਾਰਾ 35 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਵੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੀ – ਇਸ ਲਈ, ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਹੋਣ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਜਾਂ ਦਲੀਲ ਜਾਂ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ – ਹੋਰ, ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਦੋਸ਼ੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਇਆਂਪੂਰਨ ਜਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਕਰਾਰ ਦੇਣ ਲਈ – ਭਾਰਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ – ਅਨੁਚਛੇਦ 246 ਅਤੇ 254; ਸੱਤਵਾਂ ਸ਼ਡਿਊਲ, ਸੂਚੀ II, ਧਾਰਾਵਾਂ 56 ਅਤੇ 57 ਅਤੇ ਸੂਚੀ III, ਧਾਰਾ 35.

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ – ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ 1972 – ਧਾਰਾ 3ਏ(3) [1999 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਰਾਹੀਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ] – ਵੈਧਤਾ ਦਾ – ਧਾਰਾ 3ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ – ਫੈਸਲਾ: ਧਾਰਾ 3ਏ(3) ਅਧੀਨ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਅਤਿਰਿਕਤ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਜ਼ਾ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨਾ ਦੇ ਨਾਲ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 192ਏ ਅਧੀਨ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ – ਧਾਰਾ 192ਏ ਅਧੀਨ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ

ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਜਾਂ ਟਕਰਾਅ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਤਿਰਿਕਤ ਕਰ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ – ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 – ਐਸ.192ਏ.

ਕਰ / ਕਰਾਧਾਨ – ਵਿੱਤੀ ਕਾਨੂੰਨ – ਦਖਲਅੰਦਾਜੀ ਦਾ ਦਾਇਰਾ – ਫੈਸਲਾ: ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਕਰ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਦਖਲਅੰਦਾਜੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਨਿਆਇਕ ਸੰਯਮ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਾ ਹੋ ਜਾਵੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰਾਧਾਨ ਕਾਨੂੰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਇਕ ਜਾਂ ਖੁੱਲ੍ਹੇਆਮ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਹੈ – ਕਰਾਧਾਨ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਉਹੀਆਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਾਂ ਪਰਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਾਗਰਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੋਲਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ, ਧਰਮ, ਆਦਿ – ਕਰਾਧਾਨ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦਾ ਟੈਸਟ ਹੋਰ ਸਖਤ ਟੈਸਟਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ – ਉਲੰਘਣਕਾਰੀ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਕਰਾਧਾਨ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸੁਥਰੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨਾਲ ਪਰਖਣ ਦੌਰਾਨ, ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਤਿੰਨ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ: (1) ਕੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਇਕ ਜਾਂ ਖੁੱਲ੍ਹੇਆਮ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਹੈ; (2)ਕੀ ਇਹ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ (3) ਕੀ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਹੈ।

ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ, ਸੱਤਵੇਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੇ ਐਂਟਰੀਆਂ 56 ਅਤੇ 57 ਤੋਂ ਖਿੱਚੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਰਾਧਾਨ ਐਕਟ 1972 ਨੂੰ ਅਧਿਨਿਯਮਿਤ ਕੀਤਾ। 1972 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਨੇ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਕਰਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ। 1999 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ, ਸੈਕਸ਼ਨ 3ਏ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਹੈ: ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਕਰ ਦੀ ਵਸੂਲੀ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਕਰ ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਅਧੀਨ ਲਾਏ ਗਏ ਕਰ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਸੀ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਕਰ ਵੀ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਅਤੇ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਸ਼ਡਿਊਲ 3 ਦੇ ਕਾਲਮ 2 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਕਰ ਦੀ ਦਰ ਐਕਟ ਦੀ ਸ਼ਡਿਊਲ 3 ਦੇ ਕਾਲਮ 3 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3ਏ ਦੇ ਉਪ-ਸੈਕਸ਼ਨ (3) ਨੂੰ ਅਤਿਰਿਕਤ ਵਿਚਾਰਧਾਰਾ ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 3ਏ(3) ਦੁਆਰਾ ਲਾਏ ਗਏ ਕਰ ਦੀ ਕਿਸਮ ਦੰਡ ਦੀ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਸ ਲਈ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਸੀ ਕਿ ਕਿਸੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਗਲਤ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਕਰ ਦੀ ਵਾਧੂ ਵਸੂਲੀ ਦੰਡ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਕਰ ਨਹੀਂ।

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦਿਆਂ, ਅਦਾਲਤ

ਫੈਸਲਾ : 1.

ਏ: ਵਿੱਤੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦਾ ਦਾਇਰਾ:

1. ਇਹ ਹੁਣ ਤੱਕ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਆਇਕ ਸੰਯਮ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਾ ਹੋ ਜਾਵੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸਿੰਗ ਕਾਨੂੰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਇਕ ਜਾਂ ਖੁੱਲ੍ਹੇਆਮ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਹੈ। ਟੈਕਸਿੰਗ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਉਹੀਆਂ ਸਿਦਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਾਂ ਪਰਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਾਗਰਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੋਲਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ, ਧਰਮ, ਆਦਿ। ਟੈਕਸਿੰਗ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦਾ ਪਰੀਖਣ ਹੋਰ ਸਖਤ ਪਰੀਖਣਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। [ਪੈਰਾ 25]

ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ

2.1. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਰਾਜ ਇੱਕ ਪਹਾੜੀ ਰਾਜ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲ ਇਸਦੀ ਜੀਵਨ ਰੇਖਾ ਹਨ। ਰਾਜ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਬਜਟ ਦਾ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਵਿਕਾਸ, ਮੁਰੰਮਤ, ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਵ ਲਈ ਆਵੰਟਿਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਪਿੱਛੇ ਇਹ ਵਿਵਾਦਗ੍ਰਸਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ 1999 ਅਤੇ 2001 ਵਿੱਚ ਸੋਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਸਨ ਜੋ ਕਿ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਵਜੋਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਵਾਲੇ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਇਤਵ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਅਤੇ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਸੁਭਾਵ ਦੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਲਗਾਏ ਗਏ ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ ਵਸਤੂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਗਾਏ ਗਏ ਜੁਰਮਾਨੇ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਲਗਾਤਾਰ ਪ੍ਰਗਟਾਏ ਗਏ ਵਿਚਾਰ ਇਹ ਹਨ ਕਿ ਇਹ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਜਾਂ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਥੇ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 31]

2.2. ਸੋਧ ਐਕਟ 1999 ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਉਪਾਯ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦੇਖਣਾ ਹੈ ਕਿ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦਾ ਕੋਈ ਪਛਾਣਯੋਗ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ ਅਤੇ ਲੇਵੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਨੈਕਸਸ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਰਾਜਾਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਲਾਭਾਂ ਅਤੇ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ

ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 34, 35]

2.3. ਅਮੀਕਸ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਦਲੀਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 3ਏ(3) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਅਪਰਾਧਜਨਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਜੋ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਹੈ, ਨੂੰ ਰਸਤਾ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਉਸਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੀ ਧਾਰਾ 192ਏ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਸ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ, ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਜੋ ਕਿ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਹੈ ਜਿਸ ਅਧੀਨ 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਧਾਰਾ 192ਏ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਧਾਰਾ 66 (ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਉੱਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਉਲੰਘਣ ਲਈ ਕੈਦ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਦੋਵਾਂ ਦਾ ਦੰਡ ਸੰਬੰਧੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਨੇ ਉਸੇ ਉਲੰਘਣ ਲਈ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਕੇਵਲ ਤਦ ਹੀ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਜਾਂ ਟਕਰਾਅ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਧਾਰਾ 192ਏ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਤਿਰਿਕਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾ ਕੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਲੰਘਣ ਜਾਂ ਟਕਰਾਅ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 192ਏ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸੁਖਪਾਲ ਸਿੰਘ ਬਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਲਈ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਿਯਮਨਾਤਮਕ ਉਪਾਯ ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਨਿਵਾਰਣ ਲਈ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਨਿਵਾਰਕ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਮੰਨਿਆ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮਨਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਉਲੰਘਣਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੇਗਾ। ਸ਼ਰਮਾ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਰੈਪ. ਵੱਲੋਂ ਡੀ.ਪੀ. ਸ਼ਰਮਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਸੀ ਕਿ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਅਧੀਨ ਅਨੁਮਤੀ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸਿਦਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਜਦਕਿ ਰਾਜ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 38]

3.1. ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ 1972 ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਨੇ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਲਏ ਗਏ ਸਾਰੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਐਕਟ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਸ਼ਡਿਊਲਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 3ਏ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ। ਧਾਰਾ 3ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (1), (2) ਅਤੇ (4) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ। ਕੇਵਲ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਹੀ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਪਰਾਧਜਨਕ ਧਾਰਾ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਟੈਕਸਿੰਗ ਸਟੈਚਯੂਟਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸੁਥਰੇ ਸਿਦਾਂਤਾਂ ਨਾਲ ਪਰਖਣ ਲਈ, ਨਿਮਨਲਿਖਿਤ ਤਿੰਨ ਪਹਿਲੂਆਂ ਉੱਤੇ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ: (1) ਕੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਅਨਿਆਇਕ ਜਾਂ ਖੁੱਲ੍ਹੇਆਮ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਹੈ; (2) ਕੀ ਇਹ ਨਿਯਮਨਾਤਮਕ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ (3) ਕੀ ਕੇਂਦਰੀ ਐਨੈਕਟਮੈਂਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 4]

ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਇਕ ਜਾਂ ਖੁੱਲ੍ਹੇਆਮ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ:

3.2. ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਵਾਂ ਕੋਲ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਰਾਂ ਉੱਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਢੋਏ ਜਾ ਰਹੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਵੀ, ਪਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਰਾਂ ਦੇ ਸਿਦਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵੀ ਹੈ। ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਵੀ ਸਿਦਾਂਤ ਤੈਅ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਲੱਭੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਆਪਤੀਜਨਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਿਯਮਨਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਆਪਤੀਜਨਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਇਕ ਜਾਂ ਖੁੱਲ੍ਹੇਆਮ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਕਰਾਰ ਦੇਣ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 42]

ਨਿਯਮਨਾਤਮਕ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ:

3.3. 1999 ਦੇ ਸੋਧ ਨੂੰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦੇ ਸਨ।

ਉਦੇਸ਼ ਸੀ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਮੁਰੰਮਤ, ਮਰੰਮਤ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ ਲਈ ਫੰਡਾਂ ਅਤੇ ਵਿੱਤ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ ਜੋ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਹਾੜੀ ਇਲਾਕਾ ਹੈ। ਆਪਤੀਜਨਕ ਸੈਕਸ਼ਨ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਦੇਣਯੋਗ ਕਰ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਕਰ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪਾਬੰਦੀ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਦਰਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ 3 ਦੇ ਕਾਲਮ 3 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। [ਪੈਰਾ 43]

3.4. ਅਜਿਹੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਕਰ ਦਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਸਿਰਫ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤਣ ਲਈ ਇੱਕ ਚੈੱਕ ਜਾਂ ਅਨੁਸ਼ਾਸਨ ਬਣਾਉਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਆਵਾਜਾਈ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਮੰਡੇਤ ਨੂੰ ਪਾਲਣ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਰੋਕ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਅਜਿਹਾ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਕਰ ਨਿਯਮਨਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂਕਰਨ ਅਤੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸੁਖਪਾਲ ਸਿੰਘ ਬਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਯੂ.ਪੀ. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਰ ਐਕਟ, 1997 ਦੀ ਧਾਰਾ 110(3) ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਇਸਨੂੰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸਨੂੰ ਨਿਯਮਨਾਤਮਕ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 110(3) ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨੂੰ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਰਾਜਸਵ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਅਤੇ ਕਰ ਚੋਰੀ ਦੀ ਰੋਕਥਾਮ ਲਈ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਕਰ ਦਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਇਕ ਜਾਂ ਖੁੱਲ੍ਹੇਆਮ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਕਹਿਣਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਚਾਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਰਾਂ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਸੀ।

ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ:

3.5. ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਨੇ ਸੰਸਦ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਕੈਨੀਕਲੀ ਚਾਲਿਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਕੀ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਵੀ ਸਿਧਾਂਤ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਯਾਨੀ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਨੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਸਿਰਫ ਸੂਚੀ II ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 56 ਅਤੇ 57 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੀ ਪਰ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਅਧੀਨ ਸਿਧਾਂਤ ਵੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਜਾਂ ਟਕਰਾਅ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਜਾਂ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਜਾਂ ਟਕਰਾਅ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦਾ। [ਪੈਰਾ 46]

3.6. 1988 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 192A ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣ ਸਬੰਧੀ ਦਲੀਲ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 66(1) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਆਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਸਜ਼ਾ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਉਲੰਘਣਾ ਵਾਲਾ ਸੈਕਸ਼ਨ ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਵਿਰੋਧ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 192A ਅਧੀਨ ਜੇਲ੍ਹ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਜਦਕਿ ਉਲੰਘਣਾ ਵਾਲੇ ਸੈਕਸ਼ਨ ਅਧੀਨ, ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਵਾਹਨ ਵਰਤਣ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਉਲੰਘਣਾ ਵਾਲਾ ਸੈਕਸ਼ਨ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ ਲਈ ਹੋਰ ਆਮਦਨ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਵਿੱਤ ਦਾ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਵਰਤਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਹਾੜੀ ਇਲਾਕਾ ਵਾਲਾ ਰਾਜ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 3A(3) ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਸੈਕਸ਼ਨ 192A ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਜ਼ਾ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਸਜ਼ਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਾਲੇ ਅਪਰਾਧੀ ਦੇ ਮਨ ਵਿੱਚ ਡਰ ਪੈਦਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣਾ ਹੈ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਵੀ ਇਹੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਪਰਿਵਹਨ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਕੇ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿਵਾਰਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਉਲੰਘਣਾ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਜਾਂ ਟਕਰਾਅ ਨਹੀਂ ਹੈ।

3.7. ਸੈਕਸ਼ਨ 3A(3) ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਲਟਰਾ ਵਾਇਰਸ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 3A(3) ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦਾ ਸੁਭਾਵ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕੋਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਕਰਾਧਾਨ:

3.8. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 3A(3) ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਕਹਿੰਦਾ ਕਿ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਟੈਕਸ ਆਮ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਅਸਲ ਦੇਰੀ ਅਨੁਸਾਰ ਹੀ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਇੱਕ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਐਮ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਪਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ। ਵੱਖਰੀ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀ ਅਪਣਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ।

3.9. 1972 ਦੇ ਐਕਟ ਦਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 3A(3) ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਵਿਧਾਇਕ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਆਰ.ਕੇ. ਗਾਰਗ ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ (1981) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 675 : [1982] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 947; ਭਾਵੇਸ਼ ਡੀ. ਪੈਰਿਸ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (2000) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 471 : [2000] 1 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 291; ਇੰਡੀਅਨ ਆਇਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਬਿਹਾਰ ਦੇ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ (2018) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 242 : [2017] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 477; ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਰਾਜ ਅਤੇ ਓਰਸ ਬਨਾਮ ਸੁਖਪਾਲ ਸਿੰਘ ਬਾਲ (2005) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 615 : [2005] 2 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1135; ਬੀ.ਏ. ਜਯਰਾਮ ਅਤੇ ਓਰਸ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ (ਯੂ.ਓ.ਆਈ.) ਅਤੇ ਓਰਸ (1984) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 168 : [1983] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 624; ਬੋਲਾਨੀ ਓਰਸ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਓੜੀਸਾ ਦੇ ਰਾਜ (1974) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 777 : [1975] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 138; ਸ਼ਰਮਾ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਰੈਪ. ਦੁਆਰਾ ਡੀ.ਪੀ. ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਓਰਸ (2002) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 188 : [2001] 5 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 390 ਅਤੇ ਤਮਿਲਨਾਡੂ ਦੇ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਐਮ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਪਨ ਅਤੇ ਅਨ੍ਹ (2005) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 53 : [2005] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1112 – ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੀ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਖਾਲਸਾ ਟ੍ਰਾਵੇਲਸ (1998) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 676; ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਏਗਰੀਕਲਚਰਲ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਬਨਾਮ ਨੇਟਲੀ 'ਬੀ' ਐਸਟੇਟ (2015) 11 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 462 : [2015] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 630; ਅਸ਼ੋਕ ਲੈਲੈਂਡ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਟੀ.ਐਨ. ਦੀ ਸਟੇਟ (2004) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 1 : [2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 306; ਰਣਜੀਤ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਫ਼ਸਰ, ਰਾਮਪੁਰ ਅਤੇ ਆਦਿ 2002 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਆਨਲਾਈਨ ਆਲ 75; ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਟੇਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਯਸ਼ ਪਾਲ ਗਰਗ (ਮ੍ਰਿਤਕ) ਐਲ.ਆਰ.ਐਸ. ਅਤੇ ਹੋਰ (2003) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 92 : [2003] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1056; ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਦੀ ਸਟੇਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਮਾਧੁਕਰ ਬਾਲਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਬਾਦੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ (1988) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 290: [1988] 2 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 482; ਰਾਜੀਵ ਸੂਰੀ ਬਨਾਮ ਦਿੱਲੀ ਵਿਕਾਸ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਹੋਰ 2021 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਆਨਲਾਈਨ ਐਸ.ਸੀ. 7; ਜਨਹਿਤ ਮੰਚ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਦੀ ਸਟੇਟ ਅਤੇ ਹੋਰ (2019) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 505: [2018] 14 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 860; ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ ਦੀ ਸਟੇਟ ਬਨਾਮ ਕੇਸੋਰਮ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ (2004) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 201 : [2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 564; ਐਮ.ਪੀ. ਏਅਰ ਪਰਮਿਟ ਓਨਰਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਮਧਜ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਟੇਟ (2004) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 320 : [2003] 6 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 331 ਅਤੇ ਹਾਰਡਰ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਬਨਾਮ ਮਧਜ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਟੇਟ ਅਤੇ ਹੋਰ (2006) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 613 : [2006] 7 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 766 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੁਹੰਮਦ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੀ ਸਟੇਟ 2020 2 ਆਰ.ਐਲ.ਡਬਲਿਊ. 1567 (ਰਾਜ) – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਮੋਰੇ ਬਨਾਮ ਦੌਡ 354 ਯੂ.ਐਸ. 457 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ

(1998) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 676 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 2

[1982] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 947 ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 8

[2000] 1 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 291 ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 8

[2017] 13 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 477 ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 8

[2005] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1112 ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 8

[2015] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 630 ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਪੈਰਾ 8 ਕੁੱਲੂ ਆਦਿ ਆਦਿ।

[2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 306 ਪੈਰਾ 8 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2003] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1056 ਪੈਰਾ 8 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2005] 2 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1135 ਪੈਰਾ 8 ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

[1983] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 624 ਪੈਰਾ 8 ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

[1975] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 138 ਪੈਰਾ 8 ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

[2001] 5 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 390 ਪੈਰਾ 8 ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

[1988] 2 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 482 ਪੈਰਾ 8 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2018] 14 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 860 ਪੈਰਾ 8 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2004] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 564 ਪੈਰਾ 9 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2003] 6 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 331 ਪੈਰਾ 9 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2006] 7 ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 766 ਪੈਰਾ 9 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ : ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 5534-5594 ਦੇ 2011.

ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਿਮਲਾ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 06.07.2007 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਸੀ.ਡਬਲਿਊ.ਪੀ. ਨੰਬਰ 32, 135, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 215, 216, 217, 218, 219, 235, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 249, 25, 250, 253, 254, 255, 256, 268, 269, 270, 272, 273, 274, 275, 290, 291, 292, 318, 33, 34, 35, 355, 56, 57, 619, 789, 91, 92, 93, 954 ਦੇ 2000 ਅਤੇ ਸੀ.ਡਬਲਿਊ.ਪੀ. ਨੰਬਰ 93 ਦੇ 2001.

ਬੱਡੀ ਏ. ਰੰਗਨਾਯਨ, ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ
ਅਭਿਨਵ ਮੁਕਰਜੀ, ਮਿਸਿਜ਼ ਬਿਹੂ ਸ਼ਰਮਾ, ਮਿਸ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਠਾ ਵਿਜ, ਅਕਸ਼ੈ ਸੀ. ਸ਼੍ਰੀਵਾਸਤਵ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਲਈ ਵਕੀਲ.

ਸਿੱਧਾਰਥ ਭਟਨਾਗਰ, ਸੀਨੀਅਰ ਅਧਿਵਕਤਾ, ਮਿਸ ਪ੍ਰਚੇਤਾ ਕਰ, ਆਦਿਤਿਆ ਸਿਧਰਾ, ਨਦੀਮ ਅਫਰੋਜ਼, ਜਵਾਬਦੇਹਾਂ ਲਈ ਵਕੀਲ.

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵਿਕਰਮ ਨਾਥ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ ਦੁਆਰਾ ਸੁਣਾਇਆ ਗਿਆ।

1. ਉਪਰੋਕਤ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾ ਸੈੱਟ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 05.03.2020 ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਅਨੁਸਾਰ ਹਵਾਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜੋ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ: “ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਮਿਤੀ 27.02.1998 ਨੂੰ ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 10457/1995 ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਅਨੁਸਾਰ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਹਵਾਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਜੋ ਅਪੀਲਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਰਾਜਸਥਾਨ ਐਕਟ, 1951 ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਾਲ ਮਿਲਦੀਆਂ ਜੁਲਦੀਆਂ ਹਨ।

ਇਸ ਲਈ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਉਚਿਤ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਵੱਡੀ ਬੈਂਚ ਅੱਗੇ ਰੈਫਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਸ਼ਾਮਲ ਸਵਾਲਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਅਧਿਕਾਰਤ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

ਰਜਿਸਟਰੀ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮਾਮਲਿਆਂ ਨੂੰ ਮਾਣਯੋਗ ਮੁੱਖ ਨਿਆਂਕਾ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲ(ਾਂ) ਦੀ ਸੁਣਵਾਈ ਲਈ ਉਚਿਤ ਬੈਂਚ ਦਾ ਗਠਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।”

2. 27.02.1998 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਪਰੋਕਤ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 10457 ਦੇ 1995 ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੀ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਖਾਲਸਾ ਟ੍ਰਾਵੈਲਸ, (1998) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 676 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

“1. ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੀ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਰਾਜਸਥਾਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1951 (ਇਸਨੂੰ ਅੱਗੇ “ਐਕਟ” ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ) ਦੀ ਧਾਰਾ 4-ਬੀ(3) ਅਤੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਨਿਯਮ, 1951 (ਇਸਨੂੰ ਅੱਗੇ “ਨਿਯਮ” ਕਿਹਾ ਜਾਵੇਗਾ) ਦੀ ਧਾਰਾ 4-ਸੀਸੀ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਵੈਧਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਸਵਾਲ ਉਠਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਾ ਵਰਤਣ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 4-ਬੀ(3) ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਨਿਯਮ-ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਵਿੱਚ ਹੈ।

2. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਟੈਕਸ ਦਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਸਨੂੰ ਟੈਕਸ ਵਜੋਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਦੋਸ਼ ਲਈ ਇੱਕ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦੰਡ ਨੂੰ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਟੈਕਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ 'ਤੇ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਐਲਾਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 4-ਬੀ(3) ਭਾਰਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸੱਤਵੇਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੇ ਐਂਟਰੀ 56 ਦੇ ਤਹਿਤ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਣਯੋਗ ਸਵਾਲ ਕੁੱਲੂ ਆਦਿ ਆਦਿ ਕੀ ਧਾਰਾ 4-ਬੀ(3) ਅਧੀਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਇੱਕ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਇਹ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਵਿਧਾਨਿਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਐਂਟਰੀ 56 ਅਤੇ ਐਂਟਰੀ 57 ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੇ ਅਧੀਨ ਅਤਿ-ਵਿਧਾਨ ਹੈ।

3. ਸਵਾਲ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਮਾਮਲੇ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ। ਇਸ ਲਈ, ਮਾਮਲਾ ਮਾਨਯੋਗ ਮੁੱਖ ਨਿਆਂਕਾ ਦੇ ਸੰਮੁੱਖ ਜ਼ਰੂਰੀ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ

ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ।"

ਉਪਰੋਕਤ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਸਾਵਧਾਨੀ ਨਾਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੜਚੋਲ ਇਸ ਗੱਲ ਲਈ ਵਿਚਾਰ ਦਾ ਸਵਾਲ ਸੀਮਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵਰਤੇ ਗਏ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਗਏ ਵਾਧੂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਇੱਕ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਇਹ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਵਿਧਾਨਿਕ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਐਂਟਰੀਆਂ 56 ਅਤੇ 57 ਦੀ ਸੂਚੀ II (ਰਾਜ ਸੂਚੀ) ਦੇ ਸੱਤਵੇਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਅਧੀਨ ਅਤਿ-ਵਿਧਾਨ ਹੈ।

3. ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 10457 ਦਾ 1995 ਨੂੰ 15.04.1998 ਨੂੰ ਇਸ ਕਾਰਨ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਬਣਾਏ ਗਏ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜਸਥਾਨ ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 1977 ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉਠਾਏ ਗਏ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਹੁਣ ਇੱਕ ਜੀਵਿਤ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ। ਉਕਤ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਸਮੇਤ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਵਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਉਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਮਿਤੀ 15.04.1998 ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ: -

"ਇਹ ਅਪੀਲਾਂ ਰਾਜਸਥਾਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1951 ਦੀ ਧਾਰਾ 4 (ਬੀ) (3) ਅਤੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 4 ਸੀਸੀ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਸਬੰਧੀ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਇਹ ਮਾਮਲੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਲੰਬਿਤ ਸਨ ਤਾਂ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 1977 ਪਾਸ ਕੀਤਾ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਧਾਰਾ 4 (ਬੀ) (3) ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਚੂੰਕਿ ਨਿਯਮ 4 ਸੀਸੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 4 (ਬੀ) (3) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਇਸ ਲਈ ਉਕਤ ਨਿਯਮ ਵੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਰਾਜਸਥਾਨ ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 1977 ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਪਰੋਕਤ ਸੋਧ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਸਵਾਲ ਹੁਣ ਇੱਕ ਜੀਵਿਤ ਮੁੱਦਾ ਨਹੀਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਵਾਲ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਖਰਚੇ ਦਾ ਕੋਈ ਹੁਕਮ ਨਹੀਂ।"

ਤੱਥ:

4. ਜਵਾਬੀ ਅਤੇ ਕਈ ਹੋਰ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਥਿਤੀ ਵਾਲੇ ਪਬਲਿਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਨੇ ਧਾਰਾ 3-ਏ, ਧਾਰਾ 3- (ਆਈ) ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ ਕਿ ਕ੍ਰਿਪਾ ਕਰਕੇ 18ਵੀਂ ਦਸੰਬਰ, 1999, 23ਵੀਂ ਦਸੰਬਰ, 1999, 6ਵੀਂ ਜਨਵਰੀ, 2000, 12.2.2000 ਅਤੇ 31ਵੀਂ ਦਸੰਬਰ, 1999 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਚੁਣੌਤੀਯੋਗ ਅਨੈਕਸਚਰ-ਪੀਏ, ਪੀਬੀ, ਪੀਸੀ, ਪੀਡੀ, ਪੀਈ ਨੂੰ ਕ੍ਰਿਪਾ ਕਰਕੇ ਰੱਦ ਅਤੇ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

(ii) ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 3-ਏ, 3-ਸੀ, 4-ਏ, 5-ਏ ਨਾਲ ਨਾਲ ਸੈਕਸ਼ਨ 3-ਏ ਅਧੀਨ ਸ਼ਡਿਊਲ-III ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

(iii) ਕੇਸ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ 'ਚ ਰੱਖਦਿਆਂ ਹੋਏ, ਯਾਚੀ ਦੇ ਹੱਕ 'ਚ ਜੋ ਵੀ ਰਾਹਤ ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਠੀਕ ਸਮਝੀ ਜਾਵੇ ਉਹ ਵੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇ।"

5. ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਐਲਾਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੁੰਦਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਐਚਪੀ ਐਮਵੀਟੀ(ਏ) ਐਕਟ 1999 ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਐਚਪੀਐਮਵੀਟੀ(ਏ) ਐਕਟ 2001 ਰਾਹੀਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਸ਼ਾਮਲਤਾ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਕਈ ਸੂਚਨਾਵਾਂ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਜੋ ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਚ ਦਰਸਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵੀ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਮਿਤੀ 06.07.2007 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿਚ, ਸਾਰੇ ਸੈਕਸ਼ਨਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਸਿਵਾਏ ਸੈਕਸ਼ਨ 3ਏ (3) ਦੇ ਜੋ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਭਾਗ III ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 3-ਏ (3) ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਸੀ ਕਿ ਅਸਲ ਵਿਚ ਇਹ ਇਕ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਾਗੂ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕਰ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਵਿਧਾਇਕ ਸਮਰੱਥਾ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ, ਹੋਰ ਦੋ ਸੂਚਨਾਵਾਂ ਦੀ ਤਾਰੀਖ 06.01.2000 ਅਤੇ 01.04.2000 ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਨਾਲ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦੀਆਂ ਸਨ। ਇਸ ਨੇ

01.01.2000 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜੋ ਕਿ 1.12.1999 ਨੂੰ ਹੋਏ ਗੱਲਬਾਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਾਸ ਟੋਲ ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਧਾਨਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀ। ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨਸ਼ੀਲ ਭਾਗ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ:

ਸੰਖੇਪ ਵਿਚ “ਐਚਪੀਐਮਵੀਟੀ(ਏ) ਐਕਟ 1999” ਕੁੱਲੂ ਆਦਿ ਆਦਿ [ਵਿਕਰਮ ਨਾਥ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

“ਉਪਰੋਕਤ ਤਰਕਾਂ ਅਤੇ ਖੋਜਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਲਿਕ ਅਧਿਕਾਰ ਜਾਂ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਧਾਰਾ 3-ਏ (1), (2), (4) ਅਤੇ ਧਾਰਾ 3-ਸੀ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ, ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਚੂੰਕਿ ਧਾਰਾ 3-ਏ (3) ਵਿਚ ਸੁਭਾਵ ਵਿਚ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਤਰਾਂ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਨੂੰ ਨਾ ਤਾਂ ਨਿਯਮਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਟੈਕਸ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਰਾਜ ਅਤੇ ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨ, ਅਰਥਾਤ 6.01.2000 ਅਤੇ 1.04.2000 ਦੀਆਂ ਅਧਿਸੂਚਨਾਵਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੇ ਅਨੁਰੂਪ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਇਸ ਲਈ, ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਰੁੱਧ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹੋਰ, 1.1.2000 ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਜੋ ਕਿ 31.12.1999 ਨੂੰ ਹੋਏ ਗੱਲਬਾਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੈ ਅਤੇ ਜੋ ਕਿ ਐਸ.ਆਰ.ਟੀ. ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਉਪਰੋਕਤ ਦੱਸੇ ਗਏ ਐਕਟ ਦੇ ਵਿਧਾਨਿਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਸਾਰੀਆਂ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਖਰਚੇ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹਨ।

8. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਦਲੀਲਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ: ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨਾਲ ਜੋ ਕਿ ਨਾਗਰਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ।

• ਉਪਰੋਕਤ ਸੁਝਾਅਾਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

NONE

“(i) ਆਰ.ਕੇ. ਗਾਰਗ ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (1981) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 675 (ਪੈਰਾ 7, 8, 16 ਅਤੇ 2018) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

NONE

(ii) ਭਾਵੇਸ਼ ਡੀ. ਪੈਰਿਸ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (2000) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 471 ਪੈਰਾ 26)) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

NONE

(iii) ਇੰਡੀਅਨ ਆਇਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (2018) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 242 (ਪੈਰਾ 25-28) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।”

• ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਕਰ ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ।

• ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਸਮਝ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਸੰਭਵ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਲੇਵੀ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਜਾਂ ਇੱਕ ਵਾਰੀ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦੇਣਯੋਗ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਅਵੈਧ ਜਾਂ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ। ਅਜਿਹੀ ਲੇਵੀ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਕਾਰਣਾਂ ਕਰਕੇ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦਾ ਢੰਗ ਅਤੇ ਮੋਡ, ਲੇਵੀ ਦੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਣਾਇਕ ਪ੍ਰਮਾਣ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ।

• 06.01.2000 ਅਤੇ 01.04.2000 ਦੀਆਂ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇੱਕਮੁਸ਼ਤ ਕਰ ਦਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਹੁਣ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚੰਗੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਛਾਣਿਆ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ।

• ਉਪਰੋਕਤ ਸੁਝਾਅਾਂ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ:

NONE

(i) ਟੀ.ਐਨ. ਦੀ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਐਮ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਪਨ ਅਤੇ ਅਨ੍ਹ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (2005) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 53 (ਪੈਰਾ 18-23) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

NONE

(ii) ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਏਗਰੀਕਲਚਰਲ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਬਨਾਮ ਨੈਟਲੀ 'ਬੀ' ਐਸਟੇਟ (2015) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 462 (ਪੈਰਾ 20-22) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

NONE

(iii) ਅਸ਼ੋਕ ਲੈਲੈਂਡ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਟੀ.ਐਨ. ਦੀ ਰਾਜ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (2004) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 1 (ਪੈਰਾ 65 ਤੋਂ 71) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

NONE

(iv) ਆਸ ਮੁਹੰਮਦ ਬਨਾਮ ਰਾਜਸਥਾਨ ਦੀ ਰਾਜ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ (2020 2 ਆਰ.ਐਲ.ਡਬਲਿਊ 1567 (ਰਾਜ) (ਪੈਰਾ 22 ਤੋਂ 26) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ।

1972 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3(ਏ)3 ਅਧੀਨ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਰਾਜ ਇੱਕ ਪਹਾੜੀ ਰਾਜ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਜਿਸ ਦੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਇਲਾਕੇ ਹਨ, ਪਹਾੜੀ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੀ ਜੀਵਨ ਰੇਖਾ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੀ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਰਖ-ਰਖਾਵ ਲਈ, ਬਜਟ ਦਾ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਵਿਕਾਸ, ਮੁਰੰਮਤ, ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਰਖ-ਰਖਾਵ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਰਾਜ ਵੱਲੋਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਵਾਬੀ ਹਲਫਨਾਮੇ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜਾਂ ਨਿਯਮਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਵੈਧ ਮੰਨਣ ਲਈ ਖਾਸ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦਾ ਜਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਹੇਠ ਲਿਖਤ ਫੈਸਲਿਆਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

(i) ਰਣਜੀਤ ਸਿੰਘ ਬਨਾਮ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਫਸਰ, ਰਾਮਪੁਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (2002 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਆਨਲਾਈਨ ਸਭ 75 (ਪੈਰਾ 14,15, 22 ਅਤੇ 23))

(ii) ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਯਸ਼ ਪਾਲ ਗਾਰਗ (ਮ੍ਰਿਤਕ) ਐਲ.ਆਰ.ਐਸ. ਦੁਆਰਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (2003) 9 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 92 (ਪੈਰਾ 11-13,20 ਅਤੇ 23)

(iii) ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਸੁਖਪਾਲ ਸਿੰਘ ਬਾਲ (2005) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 615 (ਪੈਰਾ 11 ਤੋਂ 19).

(iv) ਬੀ.ਏ. ਜਯਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ (ਯੂ.ਓ.ਆਈ.) ਅਤੇ ਹੋਰ (1984) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 168 (ਪੈਰਾ 9-11).

(v) ਬੋਲਾਨੀ ਓਰਸ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਉੜੀਸਾ ਰਾਜ (1974) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 777 (ਪੈਰਾ 15 & 29)

(vi) ਸ਼ਰਮਾ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਰੈਪ. ਦੁਆਰਾ ਡੀ.ਪੀ. ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (2002) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 188 (ਪੈਰਾ, 1,8 ਅਤੇ 11)).

(vii) ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਮਾਧੁਕਰ ਬਾਲਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਬਾਦੀਆ ਅਤੇ ਹੋਰ (1988) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 290 (ਪੈਰਾ 6 & 10).

(viii) ਰਾਜੀਵ ਸੂਰੀ ਬਨਾਮ ਦਿੱਲੀ ਵਿਕਾਸ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਹੋਰ (2021 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਆਨਲਾਈਨ ਐਸ.ਸੀ. 7 (ਪੈਰਾ 220 ਤੋਂ 226).

(ix) ਜਨਹਿਤ ਮੰਚ ਅਤੇ ਅਨਯ ਬਨਾਮ ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ (2019) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 505 (ਪੈਰਾ 13)।

ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਭਾਵੇਂ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਧਾਰਾਵਾਂ 3-ਏ(1)(2)(4) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ, ਪਰ ਇਸੇ ਸਮੇਂ ਧਾਰਾ 3-ਏ(3) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨੂੰ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਅਤਿਰਿਕਤ ਮੰਨਣਾ ਗਲਤ ਸੀ।NONE NONE

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।NONE NONE

9. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਸ਼੍ਰੀ ਸਿੱਧਾਰਥ ਭਟਨਾਗਰ, ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ ਨੇ ਹੇਠਲੀਆਂ ਸੁਝਾਅ ਦਿੱਤੇ:

ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਸਬੰਧੀ ਅਪਰਾਧ ਅਤੇ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਦੇ ਅਧਿਐ XIII ਅਧੀਨ ਅਤੇ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਉਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 192-ਏ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।NONE NONE

ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, $1988_{NONE}2_{SUPERSCRIPT}$ ਇੱਕ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਹੈ ਜੋ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ।NONE NONE

ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਸਜ਼ਾ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 192-ਏ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ, ਉਲੰਘਣਾਂ, ਨਤੀਜਿਆਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉੱਤੇ ਸਜ਼ਾਵਾਂ ਦੇ ਪੂਰੇ ਤੰਤਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਖਾਸ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਇਸ ਕਾਰਵਾਈ ਨਾਲ ਨਿਪਟਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।NONE NONE

ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਸੱਤਵੀਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਇਹ ਦੋ ਸੀਮਾਵਾਂ ਅਧੀਨ ਹੈ (i) ਕਿ ਵਾਹਨ ਸੜਕਾਂ ਉੱਤੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਉਪਯੁਕਤ ਹੋਵੇ ਅਤੇ (ii) ਇਸ ਐਂਟਰੀ ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।NONE NONE

ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕੋਈ ਵੀ ਐਨੈਕਟਮੈਂਟ ਜੋ 1988 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਉੱਤੇ ਅਤਿਕ੍ਰਮਣ ਜਾਂ ਓਵਰਲੈਪ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਅਵੈਧ ਹੋਵੇਗਾ।NONE NONE

2 1988 ਦਾ ਐਕਟ • ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਪੱਛਮੀ ਬੰਗਾਲ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਕੇਸੋਰਮ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਅਤੇ ਹੋਰ, (2004) 10 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 201 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

• ਧਾਰਾ 3A (3) ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਮਾਂਗ ਇੱਕ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ 1988 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਉੱਤੇ ਸੁਪਰੀਮ ਕੋਰਟ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਦੋ ਫੈਸਲਿਆਂ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

NONE

ਐਮ.ਪੀ. ਏ.ਆਈ.ਆਰ. ਪਰਮਿਟ ਓਨਰਜ਼ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ, (2004) ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 320,

NONE

ਹਰਦੇਵ ਮੋਟਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਬਨਾਮ ਮੱਧ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰ, (2006) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 613.

• ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਖਾਮੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਧਾਰਾ 3A (3) ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜੁਰਮਾਨਾ ਮੰਨਣ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ।

ਸੰਬੰਧਿਤ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ:

10. ਅਗੇ ਵਧਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਤੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

11. ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 246 ਸੰਸਦ ਅਤੇ ਰਾਜਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ ਮੈਟਰ ਨੂੰ ਬਿਆਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਸੱਤਵੀਂ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਦੀਆਂ ਤਿੰਨ ਸੂਚੀਆਂ ਉਹ ਵਿਸ਼ੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨਗੀਆਂ ਜਿਨ ਉੱਤੇ ਸੰਸਦ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਖਾਸ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਵੇਗੀ (ਸੂਚੀ I ਨੂੰ ਯੂਨੀਅਨ ਸੂਚੀ ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ), ਉਹ ਵਿਸ਼ੇ ਜਿਨ ਉੱਤੇ ਰਾਜ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਖਾਸ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਵੇਗੀ (ਸੂਚੀ II ਨੂੰ ਰਾਜ ਸੂਚੀ ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ ਉਹ ਵਿਸ਼ੇ ਜਿਥੇ ਸੰਸਦ ਅਤੇ ਰਾਜਾਂ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਸੂਚੀ III ਵਿੱਚ ਕਵਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ (ਇਸਨੂੰ ਸਮਾਨਤਾ ਸੂਚੀ ਵੀ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ)। ਸੰਸਦ ਨੂੰ ਉਪ-ਧਾਰਾ 4 ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭਾਗ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਭਾਵੇਂਕਿ ਅਜਿਹਾ ਮੈਟਰ ਰਾਜ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਗਿਣਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ। ਧਾਰਾ 246 ਇਸ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ: "(1) ਧਾਰਾਵਾਂ (2) ਅਤੇ (3) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਸੰਸਦ ਨੂੰ ਸੱਤਵੀਂ ਸ਼ੈਡਿਊਲ ਵਿੱਚ ਗਿਣੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੈਟਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਖਾਸ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ (ਇਸ ਸੰਵਿਧਾਨ ਵਿੱਚ "ਯੂਨੀਅਨ ਸੂਚੀ" ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ)।

(2) ਬਾਵਜੂਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੱਲ ਦੇ ਧਾਰਾ (3) ਵਿੱਚ, ਸੰਸਦ, ਅਤੇ, ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵੀ, ਸੱਤਵੇਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਰੱਖਦੀ ਹੈ (ਇਸ ਸੰਵਿਧਾਨ ਵਿੱਚ "ਸਮਾਨ ਸੂਚੀ" ਕਹਿੰਦੇ ਹਾਂ)।

(3) ਧਾਰਾਵਾਂ (1) ਅਤੇ (2) ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਰਾਜ ਜਾਂ ਉਸ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭਾਗ ਲਈ ਸੱਤਵੇਂ ਅਨੁਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਖਾਸ ਸ਼ਕਤੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ (ਇਸ ਸੰਵਿਧਾਨ ਵਿੱਚ "ਰਾਜ ਸੂਚੀ" ਕਹਿੰਦੇ ਹਾਂ)।

(4) ਸੰਸਦ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਮਾਮਲਾ ਰਾਜ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਭਾਰਤ ਦੇ ਖੇਤਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭਾਗ ਲਈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ।

12. ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 254 ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਰਾਜਾਂ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸੰਗਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਹੇਠ

ਲਿਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ:

"(1) ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਧਾਰਾ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਧਾਰਾ ਨਾਲ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੰਸਦ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੈ, ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਸਬੰਧੀ ਕਿਸੇ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਵੀ ਧਾਰਾ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧੀ ਹੈ, ਤਾਂ, ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਹੋਇਆ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ, ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ, ਵਿਰੋਧੀ ਹੋਣ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ, ਰੱਦ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇਗਾ

(2) ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਸਮਾਨ ਸੂਚੀ ਵਿੱਚ ਗਿਣਤੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲਿਆਂ ਸਬੰਧੀ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਧਾਰਾ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਪਹਿਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਧਾਰਾ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧੀ ਹੈ, ਤਾਂ, ਅਜਿਹੇ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ, ਜੇਕਰ ਕੁੱਲੂ ਆਦਿ ਆਦਿ [ਵਿਕਰਮ ਨਾਥ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਇਹ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਲਈ ਰਾਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ, ਉਸ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ: ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਰੋਕਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਉਸੇ ਮਾਮਲੇ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਜੋੜਨਾ, ਸੋਧਨਾ, ਵਿਵਿਧਤਾ ਲਿਆਉਣਾ ਜਾਂ ਰੱਦ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

13. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਸੱਤਵੀਂ ਸੂਚੀ ਜੋ ਕਿ ਅਨੁਚਛੇਦ 246 ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਵਿੱਚ ਤਿੰਨ ਸੂਚੀਆਂ ਹਨ, ਜੋ ਸੰਸਦ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਓਂ ਨੂੰ ਉਥੇ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਉੱਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਉਲਲੇਖਣਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਸੂਚੀ I (ਕੇਂਦਰੀ ਸੂਚੀ) ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਜਾਂ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਰਾਧਾਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕੋਈ ਵਿਸ਼ਾ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸੂਚੀ II (ਰਾਜ ਸੂਚੀ) ਵਿੱਚ ਦੋ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਹਨ ਅਰਥਾਤ 56 ਅਤੇ 57 ਜੋ ਸੜਕ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲਮਾਰਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਉੱਤੇ ਕਰਾਂ ਅਤੇ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਕਰਾਂ ਸਬੰਧੀ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ। ਸੂਚੀ II ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

“56. ਸੜਕ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲਮਾਰਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਉੱਤੇ ਕਰ।

57. ਸੜਕਾਂ ਉੱਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਉਪਯੁਕਤ ਵਾਹਨਾਂ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਣ, ਸਮੇਤ ਟਰਾਮਕਾਰਾਂ ਉੱਤੇ ਕਰ, ਸੂਚੀ III ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 35 ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ।”

ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ।

14. ਸੂਚੀ III (ਸੰਯੁਕਤ ਸੂਚੀ) ਅਧੀਨ, ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 35 ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਰਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਅਧੀਨ ਸੰਸਦ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਓਂ ਦੋਵੇਂ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਸੂਚੀ III ਦਾ ਉਕਤ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 35 ਇੱਥੇ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

“35. ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਸਮੇਤ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਰਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ।”

15. ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਪਹਿਲਾ ਕਾਨੂੰਨ ਭਾਰਤੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1914 ਸੀ। ਇਸਨੂੰ 1939 ਵਿੱਚ ਆਇਆ ਦੂਜਾ ਕਾਨੂੰਨ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1939 ਨੇ ਬਦਲਿਆ। 1950 ਵਿੱਚ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸੰਸਦ ਨੇ 1988 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988 ਬਣਾਇਆ। ਸੰਸਦ ਨੇ 1988 ਦਾ ਐਕਟ ਸੂਚੀ III (ਸੰਯੁਕਤ ਸੂਚੀ) ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 35 ਤੋਂ ਆਪਣਾ ਸ੍ਰੋਤ ਲੈਂਦਿਆਂ ਬਣਾਇਆ। ਉਪਰੋਕਤ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਵਿਸ਼ਾ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਸਮੇਤ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਰਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸੰਯੁਕਤ ਸੂਚੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕਰਾਂ ਨੂੰ ਲਗਾਉਣ

ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਹੈ। ਪਰ ਕਰਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੂਚੀ II ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ਾਂ 56 ਅਤੇ 57 ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਓਂ ਨਾਲ ਖਾਸ ਤੌਰ ਤੇ ਹੈ। ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 56 ਸੜਕ ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਜਲਮਾਰਗਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਜਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਅਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਉੱਤੇ ਕਰਾਂ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜਦਕਿ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 57 ਸੜਕਾਂ ਉੱਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਉਪਯੁਕਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਕਰਾਧਾਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਣ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਸੂਚੀ III ਦੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ 35 ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਹਿ

16. 1988 ਐਕਟ ਦਾ ਅਧਿਆਇ V ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਧਾਰਾ 66 ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੀ ਵਰਤਣ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯਾਤਰੀ ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਧਾਰਾ 66 ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:

"66. ਪਰਮਿਟਾਂ ਦੀ ਲੋੜ.—(1) ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦਾ ਮਾਲਕ ਆਪਣੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸਥਾਨ ਵਿੱਚ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਵਜੋਂ ਵਰਤਣ ਜਾਂ ਵਰਤਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਨਹੀਂ ਦੇਵੇਗਾ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯਾਤਰੀ ਜਾਂ ਸਮਾਨ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਦੇ ਕਿ ਇੱਕ ਖੇਤਰੀ ਜਾਂ ਰਾਜ ਆਵਾਜਾਈ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂ ਕਾਊਂਟਰਸਾਈਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਸ ਸਥਾਨ ਵਿੱਚ ਉਸ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਅਧੀਨ: ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ, ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕੰਟਰੈਕਟ ਕੈਰੇਜ ਵਜੋਂ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇਗਾ: ਹੋਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ, ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮਾਲ ਕੈਰੇਜ ਵਜੋਂ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇਗਾ ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ: ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਇੱਕ ਮਾਲ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ, ਪਰਮਿਟ ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਦੀ ਢੋਆਈ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇਗਾ।

(2) ਇੱਕ ਮਾਲ ਕੈਰੇਜ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਧਾਰਕ ਵਾਹਨ ਨੂੰ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰੇਲਰ ਜਾਂ ਸੈਮੀ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਦੀ ਖਿੱਚਾਈ ਲਈ ਵਰਤ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ: 1[ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਡ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪਰਮਿਟ ਦਾ ਧਾਰਕ ਉਸ ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਡ ਵਾਹਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਮ-ਮੂਵਰ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸੈਮੀ-ਟ੍ਰੇਲਰ ਲਈ ਵਰਤ ਸਕਦਾ ਹੈ।]"

17. 1988 ਐਕਟ ਦੇ ਚੈਪਟਰ XIII ਵਿੱਚ ਅਪਰਾਧਾਂ, ਜੁਰਮਾਨਿਆਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਲਈ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਬਿਆਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਸੈਕਸ਼ਨ 192A ਜੋ ਕਿ 1994 ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 66 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸ਼ਰਤ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਜੋ ਸੜਕ ਜਾਂ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜਿਸ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਚਲਾਇਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਉਹ ਇੱਕ ਸਜ਼ਾਯਾਬ ਅਪਰਾਧ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਤੱਕ ਦੀ ਕੈਦ ਅਤੇ 10,000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਹਿਲੇ ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਅਪਰਾਧਾਂ ਲਈ ਕੈਦ ਇੱਕ ਸਾਲ ਤੱਕ ਵਧ ਸਕਦੀ ਹੈ ਪਰ ਛੇ ਮਹੀਨੇ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਜਾਂ 10,000 ਰੁਪਏ ਦੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨਾਲ ਜਾਂ ਦੋਵਾਂ ਨਾਲ ਹੋਵੇਗੀ।

(2) ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਇਸ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਕਿ ਕਿਸੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਇਮਰਜੈਂਸੀ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਬੀਮਾਰੀ ਜਾਂ ਚੋਟ ਤੋਂ ਪੀੜਤ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਢੋਆ ਢੁਆਈ ਜਾਂ ਮੁਰੰਮਤ ਲਈ ਸਮੱਗਰੀ ਦੀ ਢੋਆ ਢੁਆਈ ਜਾਂ ਮੁਸੀਬਤ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ ਖਾਣਾ ਜਾਂ ਸਮੱਗਰੀ ਜਾਂ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮੈਡੀਕਲ ਸਪਲਾਈ ਦੀ ਢੋਆ ਢੁਆਈ ਲਈ ਹੈ: ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਬਾਰੇ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਥਾਰਿਟੀ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਸੱਤ ਦਿਨਾਂ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕਰੇ।

(3) ਜਿਸ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਦੋਸ਼ ਸਿੱਧ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅਪੀਲ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਕਿਸਮ ਦੇ ਅਪਰਾਧ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਹੋਈ ਹੈ, ਉਹ ਅਦਾਲਤ ਹੇਠਲੀ ਅਦਾਲਤ

ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਰੱਦ ਜਾਂ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਦੋਸ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਜਿਸ ਨਾਲ ਉਹ ਆਦੇਸ਼ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਨਾ ਹੋਵੇ।]

19. ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀ ਸਟੇਟ, ਸੱਤਵੇਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੇ ਐਂਟਰੀਜ਼ 56 ਅਤੇ 57 ਤੋਂ ਖਿੱਚੇ ਗਏ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਿਆਂ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ 19723SUPERSCRIPT ਨੂੰ ਅਮਲ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ। ਇਸ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੋਧਾਂ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਸੋਧ ਐਕਟ ਨੰਬਰ 15 ਦੇ 1999 ਰਾਹੀਂ, ਸੈਕਸ਼ਨ 3A, 3B ਅਤੇ 3C ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। 1999 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਨੂੰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਨ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿਕਾਸ, ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਵ ਲਈ ਵਿੱਤੀ ਫੰਡਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ ਸੀ, ਜੋ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰਕ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰਤ ਅਤੇ ਵਿਕਸਿਤ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੀ ਜਿਕਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਇੱਕ ਪਹਾੜੀ ਰਾਜ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਇਸਦੇ ਬਜਟ ਦਾ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਰੱਖ-ਰਖਾਵ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। 1999 ਦੇ ਬਿੱਲ ਨੰਬਰ 10 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬਿਤ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਨ ਇਸ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

“ਵਿਕਸਿਤ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲ ਇੱਕ ਸਿਹਤਮੰਦ ਅਰਥਵਿਵਸਥਾ ਦੀਆਂ ਧਮਨੀਆਂ ਹਨ। ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਇੱਕ ਪਹਾੜੀ ਰਾਜ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਵ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਹੱਤਵ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਪਾਰਕ ਸੁਵਿਧਾ ਹੈ। ਹਰ ਸਾਲ, ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਰੱਖ-ਰਖਾਵ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਬਜਟ ਦਾ ਕਾਫੀ ਹਿੱਸਾ ਖਰਚ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਚੂੰਕਿ ਇਹਨਾਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿੱਤ ਪੋਸ਼ਣ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।”

20. 19724SUPERSCRIPT ਦੇ ਮੂਲ ਐਕਟ ਵਿੱਚ, ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਨੇ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 3 ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਹੈ:

3 ਐਚਪੀਐਮਵੀਟੀ ਐਕਟ 1972 4 ਐਚਪੀਐਮਵੀਟੀ ਐਕਟ 1972 “ਸੈਕਸ਼ਨ-3** ਟੈਕਸ ਦੀ ਲੇਵੀ।

*1) ਇਸ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2004 ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸ਼ਡਿਊਲ-ਆਈ ਦੇ ਕਾਲਮ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ, ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਦਰ ਤੇ, ਪਰ ਸ਼ਡਿਊਲ-ਆਈ ਦੇ ਕਾਲਮ (3) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ।

**2) ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ,2004 ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ/ਸਕੂਟਰ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ, 1988, (59 ਦੇ 1988) ਦੀ ਧਾਰਾ 41 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਜਾਰੀ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਪੰਦਰਾਂ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ, ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਦਰਾਂ 'ਤੇ, ਅਜਿਹੇ ਮੋਟਰ ਸਾਈਕਲ/ਸਕੂਟਰ ਜਾਂ ਨਿੱਜੀ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਪਰ ਉਸ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਦਸ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੱਕ ਦੇ ਅਧਿਕਤਮ ਦੇ ਅਧੀਨ।

**3) ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (1) ਅਤੇ (2) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2004 ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਕੈਬਸ ਜਾਂ ਮੈਕਸੀ ਕੈਬਸ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ, ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਹੱਥ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ। ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 2004 ਦੁਆਰਾ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ। * ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 1999 ਦੁਆਰਾ ਬਦਲਿਆ ਗਿਆ। 6 ਵਾਹਨ ਜੋ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਹਨ, ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਗਏ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਦਰਾਂ 'ਤੇ, ਪਰ ਉਸ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਦਸ

ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੱਕ ਦੇ ਅਧਿਕਤਮ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਹਰ ਸਾਲ ਆਠ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਮੁਲਾਂਕਣ ਘਟਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ:- (ਕ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਦੋ ਲੱਖ ਪੰਜਾਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਫਰਸ਼ ਕੀਮਤ ਪੰਜਾਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਾਂ (ਖ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਦੋ ਲੱਖ ਪੰਜਾਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰ ਪੰਜ ਲੱਖ ਪੰਜਾਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਫਰਸ਼ ਕੀਮਤ ਇੱਕ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਾਂ (ਗ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਪੰਜ ਲੱਖ ਪੰਜਾਹ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਪਰ ਦਸ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਫਰਸ਼ ਕੀਮਤ ਦੋ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਾਂ (ਘ) ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਦਸ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋਵੇ, ਤਾਂ ਫਰਸ਼ ਕੀਮਤ ਚਾਰ ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਾਂ (ਙ) ਦੋ ਪਹੀਆ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਫਰਸ਼ ਕੀਮਤ ਪੰਜ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ।

21. 1999 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ, ਧਾਰਾ 3ਏ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਹੈ: ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ। ਇਹ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਧਾਰਾ 3 ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਸੀ। ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਵੀ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜੋ ਕਿ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ 3 ਦੇ ਕਾਲਮ 2 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਦਰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ 3 ਦੇ ਕਾਲਮ 3 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ। ਧਾਰਾ 3ਏ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ:

“3-ਏ. ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ।-

(1) ਧਾਰਾ 3 ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ (ਸੋਧ) ਐਕਟ, 1999 ਦੇ ਆਰੰਭ ਤੋਂ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ, ਸ਼ਡਿਊਲ-III ਦੇ ਕਾਲਮ (2) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਸਾਰੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਰਾਂ 'ਤੇ, ਪਰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-III ਦੇ ਕਾਲਮ (3) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ, ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(2) [ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਨਿਰਧਾਰਤ, ਸਟੇਜ ਕੈਰੇਜਾਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਕ੍ਰਮਿਕ ਪਰਿਵਹਨ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਂ ਸਾਰਣੀ ਅਨੁਸਾਰ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਪੂਰੀ ਦੂਰੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਨੋਟੀਫਾਈ ਕੀਤੀ ਗਈ ਤਾਰੀਖ ਤੱਕ ਮਾਸਿਕ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।]

(3) ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕ੍ਰਿਤ ਤਰੀਕੇ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਚਲਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਦਰਾਂ 'ਤੇ, ਪਰ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ-III ਦੇ ਕਾਲਮ (3) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਈ ਗਈ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ, ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ, ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

(4) ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਰਾਜ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਨਤਕ ਸੜਕ 'ਤੇ ਦਾਖਲ ਹੋ ਕੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵਰਤਣ ਲਈ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੋ ਕਿ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਇਸ ਦਾਖਲੇ 'ਤੇ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਵਿਆਖਿਆ.- ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਲਾਗੂ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ, ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਗੈਰ-ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ ਜਦੋਂ ਮਾਲਕ ਦੁਆਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨਾਂ ਵਜੋਂ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। "

22. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਸਾਹਮਣੇ ਚੁਣੌਤੀ ਕੁਝ ਹੋਰ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਵੀ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਹੋਰ

ਸਾਰੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਧਾਰਾ 3ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਨੂੰ ਅਤਿਰਿਕਤ ਵਿਰੁੱਧ ਐਲਾਨਿਆ। ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਹਵਾਲੇ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਧਾਰਾ 3ਏ(3) ਨੂੰ ਅਤਿਰਿਕਤ ਵਿਰੁੱਧ ਐਲਾਨਣ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਸੀ।

23. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 3ਏ(3) ਦੁਆਰਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਟੈਕਸ ਦੰਡ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਸ ਲਈ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਦੰਡ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਜਦੋਂ ਕੋਈ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਿਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਾ ਚਲਾਇਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇੱਕ ਹੋਰ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਵਾਹਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਗਲਤੀ ਜਾਂ ਗਲਤ ਕਾਰਵਾਈ ਲਈ ਅਜਿਹਾ ਵਾਧੂ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਦੰਡ ਹੈ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖੋਜ ਇਸ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ:

"ਹੋਰ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਉਪਰੋਕਤ ਐਂਟਰੀ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਲਿਸਟ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ, ਜੇਕਰ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕੋਈ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਹੈ ਜੋ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਬਿਆਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਐਂਟਰੀ ਅਧੀਨ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਜਾਂ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਪਹਿਲੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਬਿਆਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜੇ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧੀ ਹਨ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਨੂੰਨ ਉਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨਿਰਰਥਕ ਸਮਝੀ ਜਾਵੇਗੀ।" ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਨਾਕਾਮ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਸ ਨੂੰ ਰਾਸ਼ਟਰਪਤੀ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਰਾਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦੀ। ਇਸ ਐਂਟਰੀ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਜਾਂ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤਣ ਲਈ ਉਪਯੁਕਤ ਹਨ, ਜੋ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਗਏ ਹਨ, ਪਰ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਕੁਝ ਸੰਬੰਧ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਜਨਤਕ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਕੁਦਰਤ ਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਰਜਿਸਟਰਡ ਹੋਵੇ। ਉਲਟਾ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਮੌਜੂਦਾ ਐਂਟਰੀ ਅਧੀਨ, ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਕਰ ਨਹੀਂ ਲਗਾ ਸਕਦੀ, ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਕਰ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਸੜਕ 'ਤੇ ਲੈ ਜਾਣ ਲਈ ਹੈ, ਪਰ ਇੱਕ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੈ, ਉਦਾਹਰਣ ਵਜੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਿਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨਾ, ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਅਤਿਰਿਕਤ ਵਿਰੁੱਧ। (ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ AIR 1992, ਰਾਜਸਥਾਨ 181 DB ਨੂੰ ਦੇਖੋ)। ਹੋਰ ਧਾਰਾ 3-ਏ (3) ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ 'ਤੇ ਇਹ

24. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 06.01.2000, 01.04.2000 ਦੀਆਂ ਸੂਚਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 01.01.2000 ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਸੀ। ਸੂਚਨਾਵਾਂ ਦੀ ਰੱਦ ਕਰਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਨਿਪਟਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਪਹਿਲਾਂ ਧਾਰਾ 3A(3) ਨੂੰ ਅਤਿ ਵਿਰੋਧੀ ਐਲਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ।

ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ:

A: ਵਿੱਤੀ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਵਿੱਚ ਦਖਲਅੰਦਾਜੀ ਦਾ ਦਾਇਰਾ:

25. ਇਹ ਹੁਣ ਤੱਕ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਦਖਲਅੰਦਾਜੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਦਖਲਅੰਦਾਜੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਨਿਆਇਕ ਸੰਯਮ ਦਿਖਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਇਹ ਸਾਬਤ ਨਾ ਹੋ ਜਾਵੇ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸਿੰਗ ਕਾਨੂੰਨ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਇਕ ਜਾਂ ਖੁੱਲ੍ਹੇਆਮ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਹੈ। ਟੈਕਸਿੰਗ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਉਹੀਆਂ ਸਿਦਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਾਂ ਪਰਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਨਾਗਰਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੋਲਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ, ਧਰਮ, ਆਦਿ। ਟੈਕਸਿੰਗ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਪਰਖ ਹੋਰ ਸਖਤ ਪ੍ਰੀਖਿਆਵਾਂ 'ਤੇ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ 'ਤੇ ਕੁਝ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਹੋਵੇਗਾ।

26. ਆਰ.ਕੇ. ਗਾਰਗ ਆਦਿ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਹੋਰ, (1981) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 675, ਵਿੱਚ, ਸੰਵਿਧਾਨ

ਬੈਂਚ ਨੇ ਆਰਥਿਕ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਦਾ ਨਿਰਣਾ ਕੀਤਾ ਜਿੱਥੇ ਚੁਣੌਤੀ ਸੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਬੇਅਰਰ ਬੌਂਡਸ (ਇਮਿਊਨਿਟੀਜ਼ ਅਤੇ ਛੋਟ ਐਕਟ, 1981) ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਭੇਦਭਾਵ ਅਤੇ ਅਨੁਚਿੱਤ 14 ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ। ਪੀ.ਐਨ. ਭਗਵਤੀ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ, ਆਪਣੇ ਲਈ ਬੋਲਦਿਆਂ, ਮੁੱਖ ਨਿਆਂਕਾ ਚੰਦ੍ਰਾਚੂੜ, ਏ.ਸੀ. ਗੁਪਤਾ, ਐਸ. ਮੁਰਤਜ਼ਾ ਫਜ਼ਲ ਅਲੀ ਅਤੇ ਏ.ਐਨ. ਸੇਨ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ, ਨੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 7 ਵਿੱਚ ਸਟੈਚਿਊਟ ਦੀ ਸੰਵਿਧਾਨਕਤਾ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਧਾਰਣਾ ਅਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਬੋਝ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਹਮਲਾ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਨੂੰ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਉਲੰਘਣ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 8 ਵਿੱਚ, ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਆਰਥਿਕ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਨੂੰ ਬੋਲਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ, ਧਰਮ ਆਦਿ ਵਰਗੇ ਨਾਗਰਿਕ ਅਧਿਕਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਪਰਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਵੱਡੀ ਛੋਟ ਨਾਲ ਵੇਖਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜਸਟਿਸ ਫਰੈਂਕਫਰਟਰ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਮੈਰੇ ਬਨਾਮ ਦੈਂਡ, 354 ਯੂ.ਐਸ. 457 ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਇੱਥੇ ਮੁੜ-ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਹੈ:

“ਉਪਯੋਗਿਤਾਵਾਂ, ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਨਿਯਮਨ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਨਿਆਇਕ ਆਤਮ-ਸੀਮਤੀ ਲਈ ਚੰਗੇ ਕਾਰਨ ਹਨ ਜੇਕਰ ਨਿਆਇਕ ਵਿਧਾਨਕ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਅਧੀਨਤਾ ਨਹੀਂ ਤਾਂ। ਆਖਰਕਾਰ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ। ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੇ ਕੋਲ ਸਿਰਫ ਨਾਸ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ, ਮੁੜ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਨ ਦੀ ਨਹੀਂ। ਜਦੋਂ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਆਰਥਿਕ ਨਿਯਮਨ ਦੀ ਜਟਿਲਤਾ, ਅਨਿਸ਼ਚਿਤਤਾ, ਗਲਤੀ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ, ਮਾਹਰਾਂ ਦੇ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਸੰਘਰਸ਼, ਅਤੇ ਉਹ ਅਨੇਕਾਂ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਜੱਜਾਂ ਨੂੰ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਲਟਿਆ ਗਿਆ ਹੈ - ਆਤਮ-ਸੀਮਤੀ ਨਿਆਇਕ ਬੁੱਧੀਮਤਾ ਅਤੇ ਸੰਸਥਾਗਤ ਪ੍ਰਤਿਸ਼ਠਾ ਅਤੇ ਸਥਿਰਤਾ ਦਾ ਮਾਰਗ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।”

27. ਭਾਵੇਸ਼ ਡੀ. ਪੈਰਿਸ਼ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ, (2000) 5 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 471, ਵਿੱਚ, ਚੁਣੌਤੀ ਸੀ ਭਾਰਤੀ ਰਿਜ਼ਰਵ ਬੈਂਕ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 9 ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਜੋ ਸੋਧ ਐਕਟ 1997 ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਨੁਚਿੱਤ 14 ਅਤੇ ਅਨੁਚਿੱਤ 19(1)(ਜੀ) ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਹਾਣੀ ਦੇ ਉਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦੇਣ ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 26 ਵਿੱਚ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ ਆਰਥਿਕ ਨੀਤੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਬੁੱਧੀ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਛੱਡ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਚਾਹੀਦੇ। ਹੋਰ, ਇਸ ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਬਦਲੇ ਹੋਏ ਆਰਥਿਕ ਪਰਿਦ੍ਰਸ਼ਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਮਾਹਰਤ ਨੂੰ ਹਲਕੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਇਹ ਵੀ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਜਦੋਂ ਆਰਥਿਕ ਕਾਨੂੰਨ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣਾ ਹੋਵੇ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਸਿਰਫ ਉਹਨਾਂ ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਹੀ ਦਖਲ ਦੇਵੇਗੀ ਜਿੱਥੇ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀਬਿੰਬਿਤ ਵਿਚਾਰ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

28. ਭਾਰਤੀ ਆਯਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਬਿਹਾਰ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇਕ ਹੋਰ, (2018) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 242, ਬਿਹਾਰ ਟੈਕਸ ਆਨ ਐਂਟਰੀ ਆਫ ਗੁੱਡਜ਼ ਇੰਟੂ ਲੋਕਲ ਏਰੀਆਜ਼ ਫਾਰ ਕੰਜ਼ਮਪਸ਼ਨ, ਯੂਜ਼ ਜਾਂ ਸੇਲ ਦੇਰਿਨ ਐਕਟ 1993 ਦੀ ਚੁਣੌਤੀ ਸੀ। ਨਿਆਂਕਾ ਨਰੀਮਨ ਨੇ ਬੈਂਚ ਲਈ ਬੋਲਦਿਆਂ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 25 ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਕਿ ਜਦੋਂ ਟੈਕਸਿੰਗ ਸਟੈਚਿਊਟ ਦੀ ਗੱਲ ਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਾਨੂੰਨ ਸਾਫ਼ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਕੇਵਲ ਤਬ ਉਲੰਘਣਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਇਸ ਵਿੱਚ ਵਿਕ□ਤੀ ਜਾਂ ਵੱਡੀ ਅਸਮਾਨਤਾ ਹੋਵੇ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸਪਸ਼ਟ ਅਤੇ ਵੈਰੀ ਭੇਦਭਾਵ ਹੋਵੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਤਰਕਸੰਗਤ ਉਚਿਤਕਾਰਨ ਦੇ।

ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ

29. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਆਪਰੇਟਰਾਂ (ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ ਮੂਲ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ) ਵੱਲੋਂ ਉਠਾਏ ਗਏ ਤਰਕ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 3(ਏ)(3) ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਜੁਰਮਾਨਾ ਸਜ਼ਾ ਦੇ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਸਜ਼ਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹੇ ਗਏ ਤਰਕ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਤਦਨੁਸਾਰ ਉਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

30. ਅਪਰਾਧਿਕ ਐਕਟ ਲਈ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਨ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ, ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਰਾਜ ਇੱਕ ਪਹਾੜੀ ਰਾਜ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਇਸਦੀ ਜੀਵਨ ਰੇਖਾ ਹਨ। ਰਾਜ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਬਜਟ ਦਾ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਵਿਕਾਸ, ਮੁਰੰਮਤ, ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਰੱਖ-ਰਖਾਵ ਲਈ ਆਵੰਟਿਤ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਪਿੱਛੇ ਇਹ

ਅਪਰਾਧਿਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ 1999 ਅਤੇ 2001 ਵਿੱਚ ਸੋਧਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਸਨ ਜੋ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਵਜੋਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

31. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਣ ਵਾਲੇ ਕਈ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਾਇਤਵ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਟੈਕਸ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਅਤੇ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਲਗਾਏ ਗਏ ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਗਾਏ ਗਏ ਜੁਰਮਾਨੇ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਲਗਾਤਾਰ ਪ੍ਰਗਟਾਇਆ ਗਿਆ ਵਿਚਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਜਾਂ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਯੂ.ਪੀ. ਰਾਜ ਅਤੇ ਹੋਰਾਂ ਬਨਾਮ ਸੁਖਪਾਲ ਸਿੰਘ ਬਾਲ, (2005) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 615 ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਸਟਿਸ ਕਪਾਡੀਆ ਨੇ ਬੈਂਚ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਯੂ.ਪੀ. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1997 ਦੀ ਧਾਰਾ 10(3), ਜਿਸ ਨੇ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਟੈਕਸ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵਸੂਲਣ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਦੋਂ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਉੱਤਰ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਟੈਕਸ ਜਾਂ ਵਾਧੂ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਚੱਲਦੇ ਪਾਏ ਗਏ ਸਨ, ਨੂੰ ਨਿਯਮਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਜਾਇਜ਼ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ।

ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਕਤ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਾਜ ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ। ਭਾਵੇਸ਼ ਡੀ. ਪੈਰਿਸ਼ ਅਤੇ ਆਰ.ਕੇ. ਗਾਰਗ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦਿਆਂ ਹੋਇਆਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅੱਗੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 10(3) ਨੂੰ ਲੋਕ ਰਾਜਸਵ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਚੋਰੀ ਦੇ ਰੋਕਥਾਮ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਰੋਕਥਾਮ ਹੀ ਇਸ ਧਾਰਾ 10(3) ਅਧੀਨ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਮੁੱਖ ਥੀਮ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਨਿਯਮਨ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਸੁਖਪਾਲ ਸਿੰਘ ਬਾਲ (ਉਪਰੋਕਤ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 15 ਅਤੇ 16 ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

“15. ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਜੋ ਕਿ 1997 ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਉੱਤੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਧਾਰਾ 10(3) ਨੂੰ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 14 ਅਤੇ 19(1)(ਜੀ) ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਤਿਰਿਕਤ ਵਿਚਾਰਧਾਰਾ ਵਜੋਂ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ। “ਜੁਰਮਾਨਾ” ਇੱਕ ਫਿਸਲਣ ਵਾਲਾ ਸ਼ਬਦ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸਮਝਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਜੁਰਮਾਨਾ ਕਿਸੇ ਵਿਧਾਨਕ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਇਹ ਕਿਸੇ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਮ ਬੋਲਚਾਲ ਵਿੱਚ, ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਵਿਰੁੱਧ ਅਪਰਾਧਾਂ ਨੂੰ ਨਾ ਮੰਨਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਿਵਲ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਬਚਤ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਵਿਭੇਦ ਲੋਕ ਰਾਜਸਵ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਐਕਟ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਸਾਰੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਇੱਕ ਅਪਰਾਧ ਤੋਂ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਆਮ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਪਰ ਸਾਰੇ ਅਪਰਾਧ ਇੱਕ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਜਦੋਂਕਿ ਪਹਿਲਾ ਇੱਕ ਐਸਾ ਜੁਰਮਾਨਾ ਹੈ ਜੋ ਵਿਧਾਨਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਅਣਗਹਿਲੀ ਤੋਂ ਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਦੂਜਾ ਉਹ ਹੈ ਜੋ ਮਨਸ਼ਾ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 10(3) ਅਧੀਨ ਜੁਰਮਾਨਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਹੈ। ਇਹ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਦੇ ਨਾ-ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਧਾਨਕ ਫਰਜ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਲਈ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 10(3) ਨੂੰ ਲੋਕ ਰਾਜਸਵ ਨੂੰ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਟੈਕਸ ਚੋਰੀ ਦੇ ਰੋਕਥਾਮ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜੋ ਰਾਜ ਦੇ ਵਿਧਾਨਕ ਬਕਾਇਆ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਭਾਰੀ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਕ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਰ ਚੀਜ਼ ਉਸ ਸ਼ਕਤੀ ਅੰਦਰ ਹੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਸ ਮੁੱਖ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਸਮਰਥਨ ਦੇਣ ਲਈ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਰੋਕਥਾਮ ਹੀ ਧਾਰਾ 10(3) ਅਧੀਨ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਮੁੱਖ ਥੀਮ ਹੈ।

16. ਤਾਮਿਲ ਨਾਡੂ ਰਾਜ ਬਨਾਮ ਐਮ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨੱਪਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਕਿ (2005) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ 53 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸੱਤਵੇਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੀ ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੂੰ ਹਰ ਪਹਿਲੂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਖੇਤਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਰਾਜ ਨੂੰ ਨਵੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਲਈ ਧਨ ਲੱਭਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਮੋਟਰ

ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਨਿਯਮਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇ ਨਾਲ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਕਿ ਇਹ ਮੁਰੰਮਤ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ ਦੀ ਵਧਦੀ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਹੱਦ ਤੱਕ ਇਹ ਪੂਰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਉੱਚ ਬੋਝ ਦਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ, ਸਮਝਦਾਰੀ ਅਤੇ ਵਖਰੇਪਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਨ, ਮਨਮਾਨਾ ਜਾਂ ਅਸਮਝਦਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣਾਏਗਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 14 ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਹੋਵੇ।

34. ਸੋਧ ਐਕਟ 1999 ਦੇ ਬਹੁਤ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਣਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਉਪਾਯ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੂਲ ਬਿੱਲ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਣਾਂ ਨੂੰ ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਲਾਗਤ 'ਤੇ ਹੇਠਾਂ ਮੁੜ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

“ਵਿਕਸਿਤ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲ ਇੱਕ ਸਿਹਤਮੰਦ ਅਰਥਵਿਵਸਥਾ ਦੀਆਂ ਧਮਨੀਆਂ ਹਨ। ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਇੱਕ ਪਹਾੜੀ ਰਾਜ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਮਹੱਤਤਾ, ਉਹਨਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਮੁਰੰਮਤ ਵਜੋਂ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਪਾਰਕ ਸੁਵਿਧਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਬਹੁਤ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਰ ਸਾਲ, ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਮੁਰੰਮਤ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ 'ਤੇ ਆਪਣੇ ਬਜਟ ਦਾ ਕਾਫੀ ਹਿੱਸਾ ਖਰਚ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਚੂੰਕਿ ਇਹਨਾਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਵਿੱਤ ਪੋਸ਼ਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੀਆਂ ਜਨਤਕ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵਰਤੋਂ ਜਾਂ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਰੱਖੇ ਗਏ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।”

35. ਜੋ ਵੇਖਣਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਟੈਕਸ ਕੀ ਪਛਾਣ ਯੋਗ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਹੈ ਅਤੇ ਲੇਵੀ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਾ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਰਾਜਾਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਢੋਏ ਜਾ ਰਹੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਵੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਲਾਭਾਂ, ਅਤੇ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇ ਸਕੇ।

36. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਬੀ.ਏ. ਜਯਰਾਮ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਸੰਘ (ਯੂ.ਓ.ਆਈ.) ਅਤੇ ਹੋਰ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਇਹ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਰੱਖਿਆ ਕਿ ਕਿਸੇ ਕਰ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਕਰ ਵਜੋਂ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਲਈ, ਲੇਵੀ ਪਿੱਛੇ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪਛਾਣਯੋਗ ਉਦੇਸ਼ ਦਾ ਹੋਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਸਨੇ ਹੋਰ ਇਹ ਵੀ ਕਿਹਾ ਕਿ ਲੇਵੀ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਲੇਵੀ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੰਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀ ਕਰਨਾਟਕ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ 31 ਮਈ, 1981 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 1939 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63(7) ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਛੋਟ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣਾ ਸੀ। ਇਹ ਛੋਟ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਸੈਰ-ਸਪਾਟਾ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਬਢਾਉਣ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਅਤੇ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਲੇਵੀ ਪਿੱਛੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਜਿਹਾ ਕਰ ਭਾਰਤੀ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਚਛੇਦ 301 ਦੇ ਬਾਹਰ ਹੈ ਅਤੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਛੋਟ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣਾ ਨਾ ਤਾਂ ਭੇਦਭਾਵਪੂਰਨ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਮਨਮਾਨਾ ਅਤੇ, ਤਦਨੁਸਾਰ, ਛੋਟ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲੈਣ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 9 ਅਤੇ 10 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ ਉਪਯੋਗੀ ਹੋਵੇਗਾ।

“9. ਲਿਸਟ II ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 56 ਅਤੇ 57 ਦੁਆਰਾ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸ਼ਕਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਰੇਕ ਰਾਜ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਲਾਭ ਅਤੇ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਲਈ ਇਸਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਆਪਣਾ ਖੁਦ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਰਗਰਮੀ ਤੋਂ ਉਤਪੰਨ ਕਰ, ਆਪਣੀ ਜਨਮਭੂਮੀ ਅਤੇ ਕੁਦਰਤ, ਜਾਤੀ (ਸਿਕ ਜਾਤ) ਅਤੇ ਚਰਿੱਤਰ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਅਨੁਚਛੇਦ 301 ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਕਿਹਾ, ਜੇ ਕਰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਬਹਾਨਾ ਹੈ ਜੋ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਵਪਾਰ, ਵਣਜ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਛੱਡ ਦਿਓ, ਕਰ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਇੰਨਾ ਸਪਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਕੁਝ ਕਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕਰਨਾਟਕ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਰ ਐਕਟ ਅਤੇ ਹੋਰ ਰਾਜਾਂ ਦੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਕਰ ਐਕਟਾਂ ਬਿਨਾ ਸ਼ੱਕ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਕਾਨੂੰਨ ਹਨ ਜੋ ਅਨੁਚਛੇਦ 301 ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹਨ।

10. ਇਹ ਸੱਚ ਹੈ ਕਿ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 63(7) ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਸਾਰੇ-ਭਾਰਤ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਸੈਰ-ਸਪਾਟਾ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਨੂੰ ਬਢਾਉਣਾ ਸੀ।

ਪਰ ਸੜਕਾਂ ਉੱਤੇ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਉਪਯੁਕਤ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਕਰ ਇੱਕ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨਕ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ... ਇੱਕ ਲੇਵੀ ਲਗਾਏ ਅਤੇ ਲੇਵੀ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦੇਵੇ। ਸੱਚ ਮੁੱਚ, ਰਾਜ ਸੂਚੀ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਸਮਾਨਾਂਤਰ ਸੂਚੀ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ ਅਤੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਡੇ ਵੱਲੋਂ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ ਸਮਝਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸੰਸਦ ਨੂੰ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਕਰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ। ਪਰ ਸੰਸਦ ਨੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63(7) ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਦਿਆਂ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਿਧਾਂਤ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ ਤੇ ਦਰਸਾਉਣ ਤੋਂ ਗੁਰੇਜ਼ ਕੀਤਾ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਜਾਂ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ ਤੇ। ਰਾਜ ਦੀ ਕਰ ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਬੇਰੋਕਟੋਕ ਰਹੀ। ਇਹ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਰਾਜ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨ, ਪੂਰਨ ਜਾਂ ਅਧੀਨ, ਜੋ "ਗੈਰ-ਘਰੇਲੂ-ਰਾਜ ਦੇ ਸੈਰ-ਸਪਾਟਾ ਵਾਹਨਾਂ" ਨੂੰ ਕਰ ਤੋਂ ਛੋਟ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 63(7) ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਵਧਾਉਣ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਰਾਜੀ ਵਪਾਰ, ਵਣਜ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਪਰ ਸਿਰਫ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 63(7) ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰਨ ਨ

37. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਬੋਲਾਨੀ ਓਰਸ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਓੜੀਸਾ ਰਾਜ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਲਿਸਟ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਉਪਾਯਾਂ ਦੇ ਸੁਭਾਵ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉੱਠਿਆ। ਉਕਤ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀਆਂ ਸਨ ਜੋ ਖਾਣ ਕਾਰਜਾਂ ਵਿੱਚ ਲੱਗੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਘੋਸ਼ਣਾ ਚਾਹੁੰਦੀਆਂ ਸਨ ਕਿ ਰੋਂਕਰਸ, ਡੰਪਰਸ ਅਤੇ ਟਰੈਕਟਰਾਂ ਨੂੰ ਬਿਹਾਰ ਅਤੇ ਓੜੀਸਾ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ 1930 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸਿਬਲ ਨਹੀਂ ਸਮਝਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਨਹੀਂ ਸਨ। ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦਾ ਤਰਕ ਸੀ ਕਿ ਟਰੈਕਟਰਾਂ, ਡੰਪਰਸ ਅਤੇ ਰੋਂਕਰਸ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਪਰ ਸਿਰਫ ਖਾਣ ਖੇਤਰ ਦੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਮਾਲਕੀ ਵਾਲੇ ਪ੍ਰਿਮਿਸਿਸ ਵਿੱਚ ਹੀ ਚਲਾਏ ਜਾ ਰਹੇ ਸਨ, ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਪ੍ਰਿਮਿਸਿਸ ਵਿੱਚ ਹਨ, ਉਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇ ਉਹ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਟੈਕਸ ਦਾ ਅੰਸ਼ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ। ਰਿਪੋਰਟ ਦੇ ਪੈਰਾ 29 ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫਿਰ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਸਬੰਧੀ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਦੇ ਸੁਭਾਵ ਨੂੰ ਨਿਯਮਨ, ਮਾਪ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇ ਨੇਚਰ ਵਿੱਚ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ ਰੈਵੇਨਿਊ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮਝਾਇਆ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਅੰਸ਼ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

"ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਇੱਕ ਨਿਯਮਨ ਉਪਾਯ ਹੈ ਜੋ ਰਾਜਸਵ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਸੜਕਾਂ ਬਣਾਉਣ, ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮੁਰੰਮਤ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਚਾਲ ਅਤੇ ਨਿਯਮਨ ਲਈ ਖਰਚ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ। ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਲੇਖ 301 ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਸੱਤਵੇਂ ਸ਼ਡਿਊਲ ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਲਿਸਟ I ਅਧੀਨ ਟੈਕਸਿੰਗ ਪਾਵਰ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮਨ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਸੁਭਾਵ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਉਹਨਾਂ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੇ ਬਹਾਵ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦੇ ਜਿਸਨੂੰ ਨਿਯਮਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਅਤੇ ਕੁਝ ਖਾਸ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਲੋਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣਾ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਲਾਇਸੈਂਸ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਉਹ ਵਾਹਨ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਚੱਲ ਰਹੇ ਹੋਣ, ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਆਦਿ ਦੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਹਨ। ਅਤੇ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਹ ਐਕਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਜਾਂਚ ਰੱਖਣ ਲਈ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਲਿਸਟ III (ਸਮਾਨਤਾ ਸੂਚੀ) ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨਕ ਸ਼ਕਤੀ ਅਜਿਹੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਰੋਕਦੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਰ ਲਿਸਟ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਉਪਰੋਕਤ ਉਲਲੇਖਿਤ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਭਾਵ, ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਉਥੇ ਤੱਕ ਹੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਤੱਕ ਉਸ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤੀ ਸੁਭਾਵ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਕੁਝ ਸੰਬੰਧ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ ਨਾਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਭਾਵ ਜਨਤਕ ਸੜਕਾਂ।"

38. ਸ੍ਰੀ ਭਟਨਾਗਰ, ਸਿੱਖਿਅਤ ਅਮੀਕਸ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਦਲੀਲ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 3A(3) ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਅਪਰਾਧਜਨਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਟਿਕਾਊ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਉਸ ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਸਬ-ਸੈਕਸ਼ਨ (1) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੈਕਸ਼ਨ 192 A ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਲਿਸਟ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 57 ਲਿਸਟ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਧੀਨ ਹੈ ਜਿਸ ਅਧੀਨ 1988 ਐਕਟ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 192A ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਵਾਰ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਉਲੰਘਣ ਲਈ ਜੇਲ੍ਹ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਦੋਵੇਂ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ, ਤਾਂ ਰਾਜ ਉਸੇ ਉਲੰਘਣ ਲਈ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ

ਲਗਾ ਸਕਦਾ। ਸ੍ਰੀ ਭਟਨਾਗਰ ਦੀ ਇਹ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਸਿਰਫ ਤਦ ਹੀ ਟਿਕਾਊ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੇ ਰਾਜ ਕਾਨੂੰਨ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧ ਜਾਂ ਟਕਰਾਅ ਸਾਬਤ ਹੋ ਸਕੇ। ਬਿਨਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਉਲੰਘਣ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਅਤਿਰਿਕਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 192A ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਜਾਂ ਟਕਰਾਅ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਸੈਕਸ਼ਨ 192A ਦੇ 1988 ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਸੁਖਪਾਲ ਸਿੰਘ ਬਲ (ਸੁਪਰਾ) ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਉਲੰਘਣਾਂ ਲਈ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨਿਯਮਨ ਉਪਾਯ ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਮਾਲਕਾਂ ਦੇ ਨਿਵਾਰਣ ਲਈ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਨਿਯਮਨ ਵਜੋਂ ਹੀ ਕਾਰਜ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮਨ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੇਗਾ। ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਰੈਪ. ਦੁਆਰਾ ਡੀ.ਪੀ. ਸ਼ਰਮਾ ਬਨਾਮ ਆਂਧਰਾ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਓਰਸ. (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁੱਦਾ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਸੀ ਕਿ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਤਹਿਤ ਅਨੁਮਤੀ ਉਹਨਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਦੀ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਜਦੋਂ ਕਿ ਰਾਜ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ। ਪਾਰਸ 8 ਅਤੇ 11 ਉਪਰੋਕਤ ਪਹਿਲੂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਵਾਲੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਇੱਥੇ ਹੇਠ:

“8. ਇਹ ਉਹ ਕੇਸ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਕਬਜ਼ਾ ਕੀਤੇ ਖੇਤਰ ਦੀ ਥਿਓਰੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਵਸੂਲੇ ਗਏ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਭਾੜੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਐਕਟ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਇਹ ਸੰਕਲਪਨਾਤਮਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵੱਖਰੇ ਹਨ। ਉੱਪਰ ਆਰਟੀਕਲ 73 ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਉਹ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਆਰਟੀਕਲ 256 ਅਤੇ 257 ਤੇ ਵੀ ਸਮਾਨ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਆਰਟੀਕਲ 256 ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਰਾਜ ਦੀ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਅਤੇ ਉਸ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮੌਜੂਦਾ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਈ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਇਸ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰਾਜ ਨੂੰ ਦੇਣ ਦੀ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੰਘ ਦੇ ਪਾਸ ਹੋਵੇਗੀ।

ਇਹ ਲੇਖ ਕੇਵਲ ਉਸ ਸਮੇਂ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਰਾਜ ਦੀ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਇਸ ਨਾਲ ਅਧੀਨ ਬਣਾ ਕੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਐਸਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਅਨੁਚਛੇਦ 257 ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਰਾਜ ਦੀ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਕਿ ਇਹ ਕੇਂਦਰ ਦੀ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਰੁਕਾਵਟ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾ ਪਹੁੰਚਾਵੇ। ਜਦੋਂ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਐਸਾ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਲੱਗਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਹ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਵਾਦ ਦੇ ਵਿਸ਼ਾ-ਵਸਤੂ 'ਤੇ ਕਰਾਧਾਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਕਾਨੂੰਨ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਨੁਚਛੇਦ 256 ਜਾਂ ਅਨੁਚਛੇਦ 257 ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਆਉਂਦੀ ਹੋਵੇ।

11. ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਕਰ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ, ਚਾਹੇ ਉਹ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਹੋਣ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਣ, ਕੇਵਲ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਸੰਸਦ ਨੂੰ ਮਕੈਨੀਕਲ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਲਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਕਰ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਲਿਸਟ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ। ਇਸ ਨੂੰ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹਿਣ ਲਈ, ਸੰਸਦ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਕਰ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਤੈਅ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਪਰ ਅਜਿਹੇ ਕਰ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਕੇਵਲ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਵਿੱਚ ਹੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਵੀ ਸਿਧਾਂਤ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤੈਅ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ, ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਸੰਚਾਰ ਮਿਤੀ 30-8-1993 ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧ ਦੀ ਕਰ ਲਗਾਉਣ ਜਾਂ ਕਰ ਮੁਆਫੀ ਦੇਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨੂੰ ਉਲੰਘਣਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ।

39. ਮੁਕਰਜੀ ਸਾਹਿਬ, ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ, ਨੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਈ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜੋ ਕਰ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਅਤੇ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਸੁਭਾਵ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸਤਾਰ

ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਤਾਂਕਿ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬੇਵਜਹ ਭਾਰੀ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਕਤ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ।

40. ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, 1972 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3A(3) ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ 1999 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਰਾਹੀਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

41. 1972 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਨੇ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਂ ਵਰਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਐਕਟ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਸ਼ਡਿਊਲਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 3ਏ ਦੀ ਸ਼ਾਮਲਤਾ ਨੇ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ। ਧਾਰਾ 3ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾਵਾਂ (1), (2) ਅਤੇ (4) ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਿਰਫ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਟੈਕਸਿੰਗ ਸਟੈਚਿਊਟਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਸੁਥਰੇ ਸਿਦਾਂਤਾਂ ਨਾਲ ਅਪਰਾਧਿਕ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ, ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਤਿੰਨ ਪਹਿਲੂਆਂ 'ਤੇ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ:

(1) ਕੀ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਂਪੂਰਣ ਜਾਂ ਚਮਕਦਾਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੰਵਿਧਾਨਕ ਹੈ;

(2) ਕੀ ਇਹ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ; ਅਤੇ

(3) ਕੀ ਕੇਂਦਰੀ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਹੈ।

ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਂਪੂਰਣ ਜਾਂ ਚਮਕਦਾਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੰਵਿਧਾਨਕ:

42. ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਵਾਂ ਕੋਲ ਨਾ ਸਿਰਫ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸਾਂ ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਢੋਏ ਜਾ ਰਹੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਉੱਤੇ ਵੀ ਪਰ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸਾਂ 'ਤੇ ਸਿਦਾਂਤ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਵੀ ਹੈ। ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਸਿਦਾਂਤ ਤੈਅ ਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਏ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਲੱਭੀ ਜਾ ਸਕਦੀ।

ਅਪਰਾਧਿਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਸੁਭਾਵ ਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦੇ ਰਾਜ ਦੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਅਪਰਾਧਿਕ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਂਪੂਰਣ ਜਾਂ ਚਮਕਦਾਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੰਵਿਧਾਨਕ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਜਾਂ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ:

43. 1999 ਸੋਧ ਨੂੰ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਕਾਰਣ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਸੁਭਾਵ ਦੇ ਸਨ। ਉਦੇਸ਼ ਹਿਮਾਚਲ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ, ਰੱਖ-ਰਖਾਵ, ਮੁਰੰਮਤ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ ਲਈ ਫੰਡਾਂ ਅਤੇ ਵਿੱਤ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ ਸੀ ਜਿਸ ਦਾ ਪੂਰਾ ਪਹਾੜੀ ਇਲਾਕਾ ਹੈ। ਅਪਰਾਧਿਕ ਸੈਕਸ਼ਨ ਨੇ ਸਿਰਫ ਇਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਾਹਨ ਬਿਨਾਂ ਵੈਧ ਪਰਮਿਟ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਦੇਣਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ 'ਤੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪਾਬੰਦੀ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਦਰਾਂ ਐਕਟ ਦੇ ਸ਼ਡਿਊਲ 3 ਦੇ ਕਾਲਮ 3 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੀਆਂ।

44. ਅਜਿਹਾ ਵਾਧੂ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਾਉਣ ਦਾ ਮਕਸਦ ਸਿਰਫ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨਾ ਸੀ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕ ਆਪਣੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤਣ। ਇਹ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਚਾਲਕਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਰੋਕ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਕਿਸੇ ਵੀ ਉਲੰਘਣ ਤੋਂ ਬਚਣ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਮੰਡੇਟ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ। ਅਜਿਹਾ

ਵਾਧੂ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਹੋਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂ ਅਤੇ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ।

45. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸੁਖਪਾਲ ਸਿੰਘ ਬਲ (ਉਪਰੋਕਤ) ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਯੂ.ਪੀ. ਮੋਟਰ ਵਾਹਨ ਟੈਕਸੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1997 ਦੀ ਧਾਰਾ 10(3) ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਭਾਵੇਂ ਇਸਨੂੰ ਜੁਰਮਾਨਾ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸਨੂੰ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਅਤੇ ਮੁਆਵਜ਼ਾਤਮਕ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਕਿਹਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਪਰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 10(3) ਅਧੀਨ ਲਾਏ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨੂੰ ਸਾਰਵਜਨਿਕ ਰਾਜਸਵ ਦੀ ਰਾਖੀ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਚੋਰੀ ਦੇ ਰੋਕਥਾਮ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਵਾਧੂ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਦਾ ਲੈਵੀ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਨਿਆਯਪੂਰਣ ਜਾਂ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸੰਵਿਧਾਨਿਕ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਚਾਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਅਤੇ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਸੀ।

ਕੇਂਦਰੀ ਅਧਿਨਿਯਮ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ, ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ:

46. ਸੂਚੀ II ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਨੇ ਸੰਸਦ ਨੂੰ ਅਤੇ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਓਂ ਨੂੰ ਮਕੈਨੀਕਲੀ ਚਾਲਿਤ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਸਬੰਧੀ ਕਾਨੂੰਨ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਕੇਂਦਰੀ ਅਧਿਨਿਯਮ ਯਾਨੀ ਸੰਸਦ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਕਾਨੂੰਨ ਨੇ ਟੈਕਸਾਂ ਦੇ ਲੇਵੀ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਤੈਅ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾਓਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਸੂਚੀ II ਦੀਆਂ ਐਂਟਰੀਆਂ 56 ਅਤੇ 57 ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਲਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਸੀ ਬਲਕਿ ਸੂਚੀ III ਦੀ ਐਂਟਰੀ 35 ਅਧੀਨ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਕੇਂਦਰੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਲੇਵੀ ਦੇ ਅਭਾਵ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਜਾਂ ਦਲੀਲ ਜਾਂ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ। ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਰਾਜ ਅਧਿਨਿਯਮ ਦਾ ਕੇਂਦਰੀ ਅਧਿਨਿਯਮ ਨਾਲ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸ ਜਾਂ ਟਕਰਾਅ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਸਕਦਾ।

47. ਸਿੱਖਿਅਤ ਅਮੀਕਸ ਵੱਲੋਂ ਅਗਲੀ ਦਲੀਲ 1988 ਐਕਟ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 192A ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਧਾਰਾ 66(1) ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਆਪਰਾਧਿਕ ਅਪਰਾਧ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਸਜ਼ਾ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਵੀ ਹੈ, ਅਜਿਹੇ ਅਪਰਾਧਕ ਸੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕਿਹੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਧਾਰਾ 192A ਅਧੀਨ ਜੇਲ੍ਹ ਦੀ ਸਜ਼ਾ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੈ ਜਦਕਿ ਅਪਰਾਧਕ ਸੈਕਸ਼ਨ ਅਧੀਨ, ਪਰਮਿਟ ਦੇ ਬਿਨਾਂ ਜਾਂ ਪਰਮਿਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਕਰਨ 'ਤੇ ਵਾਹਨ ਵਰਤਣ ਲਈ ਵਾਧੂ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਪਰਾਧਕ ਸੈਕਸ਼ਨ ਨੂੰ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਨਾਲ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਰਾਜ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਦੇਖਭਾਲ ਲਈ ਹੋਰ ਰਾਜਸਵ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ, ਜੋ ਇੱਕ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਹਾੜੀ ਇਲਾਕੇ ਵਾਲੇ ਰਾਜ ਦੇ ਵਿੱਤੀ ਖਰਚਿਆਂ ਦਾ ਵੱਡਾ ਹਿੱਸਾ ਵਰਤਦਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 3A(3) ਅਧੀਨ ਲਾਗੂ ਵਾਧੂ ਖਾਸ ਸੜਕ ਟੈਕਸ ਧਾਰਾ 192A ਅਧੀਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਜ਼ਾ ਜਾਂ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਇਲਾਵਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਅਪਰਾਧ ਲਈ ਸਜ਼ਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਪਰਾਧ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਵਾਲੇ

48. ਉਪਰੋਕਤ ਦਰਜ ਕੀਤੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਵਜ੍ਹਾਵਾਂ ਕਾਰਨ, ਸੈਕਸ਼ਨ 3ਏ(3) ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਅਲਟਰਾ ਵਾਇਰਸ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 3ਏ(3) ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦਾ ਸੁਭਾਵ ਨਿਯਮਨਕਾਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕੋਈ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਕਰਾਧਾਨ:

49. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਾਜ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 3ਏ(3) ਅਧੀਨ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਸੀ, ਇਹ ਕਹਿੰਦਿਆਂ ਕਿ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਟੈਕਸ ਆਮ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਅਸਲ ਚੂਕ ਅਨੁਸਾਰ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਇੱਕ ਤਿੰਨ ਜੱਜਾਂ ਦੀ ਬੈਂਚ ਨੇ ਸਟੇਟ ਆਫ ਤਮਿਲਨਾਡੂ ਬਨਾਮ ਐਮ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨਪਨ ਅਤੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਮਰਥਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ (2005) 4 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 53 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਾਨੂੰ ਵੱਖਰੀ ਰਾਏ

ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਮੀਕਸ ਕਿਊਰੀ ਨੇ ਇਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਹੈ।

50. ਉਪਰੋਕਤ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਹ ਮਾਮਲੇ ਨਿਯਮਿਤ ਬੈਂਚ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜਣਾ ਵਿਅਰਥ ਕਾਰਜ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੈਕਸ਼ਨ 3ਏ(3) 1972 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਰਾਜ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦੀ ਵਿਧਾਇਕ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਕਮੁਸ਼ਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਯਮਿਤ ਬੈਂਚ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂਚ ਲਈ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਗਿਆ ਹੈ।

51. ਅਸੀਂ, ਤਦਨੁਸਾਰ, ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਚੁਕਾਏ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਹੁਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

52. ਖਰਚੇ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ।

53. ਲੰਬਿਤ ਅਰਜ਼ੀ(ਆਂ), ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ, ਨਿਪਟਾਈ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਬਿਭੂਤੀ ਭੂਸ਼ਣ ਬੋਸ
ਅਪੀਲਾਂ ਮਨਜ਼ੂਰ।
(ਸਹਾਇਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ : ਪਾਰਥ ਗੋਸਵਾਮੀ, ਐਲ.ਸੀ.ਆਰ.ਏ.)

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