มหาราଜା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ସେବା ଇତ୍ୟାଦି ଇତ୍ୟାଦି

ବନାମ

ଗୁଜରାଟ ରାଜ୍ୟ

ଏପ୍ରିଲ 26, 1991

[ରଙ୍ଗନାଥ ମିଶ୍ର, ମୁଖ୍ୟ ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ଏବଂ କୁଲଦିପ ସିଂ, ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି]

ଭାରତର ସମ୍ବିଧାନ, 1950: 19(1) (g), 301- ବିଭିନ୍ନ ରାଜ୍ୟଗୁଡ଼ିକର ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ଅଧୀନରେ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ଲାଗୁ- ର ବୈଧତା ।

ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1939/1988/ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମମାନ- ଧାରା 63(7)/88(9)- ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମମାନ, ପଞ୍ଜାବ, ଗୁଜରାଟ, ରାଜସ୍ଥାନ ଏବଂ ମଧ୍ୟପ୍ରଦେଶ- ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ- ର ସାମ୍ବିଧାନିକ ବୈଧତା ।

ପଞ୍ଜାବ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ନିୟମାବଳୀ 1925 ନିୟମ 8(v)- ରାଜ୍ୟ ବାହାରେ ପଞ୍ଜୀକୃତ ହୋଇଥିବା ଏବଂ ରାଜ୍ୟରେ 30 ଦିନ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରଖାଯାଇଥିବା ଯାନଗୁଡ଼ିକ ପାଇଁ ଛାଡ଼- 'ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଛି' ଅଭିବ୍ୟକ୍ତି- ପରିସର- ନିୟମିତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ 30 ଦିନରୁ ଅଧିକ ସମୟ ଧରି ରଖାଯାଇଛି- ମଧ୍ୟସ୍ଥତା ମାଧ୍ୟମରେ ନୁହେଁ- ଟିକସର ଉପଯୁକ୍ତତା- ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ମାମଲାରେ ସ୍ଥିର କରାଯିବ ଯେପରି ଏବଂ ଯେତେବେଳେ ଉଠାଯିବ ।

ଶବ୍ଦାବଳୀ ଏବଂ ବାକ୍ୟାଂଶ: 'ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଛି'- ର ଅର୍ଥ ।

ପ୍ରତିବାଦୀ-ରାଜ୍ୟଗୁଡ଼ିକରେ ପ୍ରଚଳନରେ ଥିବା ବିବିଧ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମମାନଙ୍କରେ ଥିବା ଟିକସ କ୍ଷମତା ଅଧୀନରେ ଟିକସ ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ଆଦାୟ ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ଅଖିଳ ଭାରତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଅନୁମତି ଧାରଣ କରିଥିବା ଆବେଦନକାରୀମାନେ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସର ସାମ୍ବିଧାନିକ ବୈଧତାକୁ ଏହି ଆଧାରରେ ଆପତ୍ତି କରିଥିଲେ ଯେ ଏହା କ୍ଷତିପୂରଣକାରୀ କିମ୍ବା ନିୟାମକ ନୁହେଁ ଏବଂ ସେଥିପାଇଁ ସମ୍ବିଧାନର ଧାରା 19(1) (g) ଏବଂ 301 ର ଉଲ୍ଲଂଘନକାରୀ ଅଟେ । ପଞ୍ଜାବ ଏବଂ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ସମ୍ବନ୍ଧରେ, ଯେଉଁଗୁଡ଼ିକର ଏକ ସାଧାରଣ ନିୟମ ରହିଛି, ଏକ ଅତିରିକ୍ତ ଯୁକ୍ତି ଉଠାଯାଇଥିଲା ଯେ ପଞ୍ଜାବ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ନିୟମାବଳୀ 1925 ର ନିୟମ 8(v) ଅଧୀନରେ ଟିକସ ଦେୟରୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ରିହାତି ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି, ଯଦି ଯାନଟିକୁ ରାଜ୍ୟକୁ ଅଣାଯାଏ ଏବଂ ବର୍ଷକୁ 30 ଦିନରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଏ, ଏବଂ ଯେହେତୁ ପଞ୍ଜାବ ଏବଂ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ବାହାରେ ପଞ୍ଜୀକୃତ ଯାନଗୁଡିକ ବର୍ଷରେ 30 ଦିନରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ରଖାଯାଏ ନାହିଁ, ନିୟମ 8(v) ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଦାବି ଆଇନର ବିପରୀତ ଅଟେ ।

ରିଟ ଆବେଦନର ଫଏସଲା କରି, ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ,

କହିଲେ: 1 ଆଇନ ସ୍ଥିରୀକୃତ ଯେ ବର୍ତ୍ତମାନର ମାମଲା ପରି ଟିକସ ଧାର୍ଯ୍ୟକୁ ବଜାୟ ରଖିବା ପାଇଁ, ଯାହା ଆବଶ୍ୟକ ତାହା ଟିକସ ବିଷୟ ଏବଂ ଧାର୍ଯ୍ୟର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ଏକ ସଂଯୋଗର ଅସ୍ତିତ୍ୱ ଏବଂ ଏହା ଦର୍ଶାଇବା ଆବଶ୍ୟକ

ନୁହେଁ ଯେ ସଂଗୃହୀତ ଟିକସର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା ଏକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଅଂଶ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଛି । ତେଣୁ ଟିକସ ଦାବି ଆପତ୍ତି ପାଇଁ ଖୋଲା ନୁହେଁ ଏବଂ ଟିକସ କିମ୍ବା ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଉଠାଯାଇଥିବା ଆବେଦନ ନ୍ୟାୟସଙ୍ଗତ ନୁହେଁ । ଟିକସ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅଧୀନରେ ଏକ ବୈଧାନିକ ବାହ୍ୟ ସୀମା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ପ୍ରକୃତ ପରିମାଣ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଦ୍ୱାରା ସ୍ଥିର କରିବାକୁ ଛାଡ଼ି ଦିଆଯାଇଛି । ସ୍ପଷ୍ଟତଃ, ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଉପରେ ଏପରି ଦରରେ ଦାବି କରିବାର ବିବେକାଧିକାର ରହିଛି, ଯାହା ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ପରିସ୍ଥିତିରେ ଯଥାର୍ଥ ହେବ । ଥରେ ଏହା ଧରାପଡ଼ିଯାଏ ଯେ ଟିକସ କ୍ଷତିପୂରଣକାରୀ କିମ୍ବା ନିୟାମକ ଯାହା ଆଇନ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସର୍ବୋଚ୍ଚ ସୀମା ମଧ୍ୟରେ କେଉଁ ହାରରେ ଦାବି କରିବାକୁ ପଡ଼ିବ ତାହା ସ୍ଥିର କରିବାକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖି ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ପାଇଁ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଗଠନ କରେ ।

ଅଟୋମୋବାଇଲ ଟ୍ରାନ୍ସପୋର୍ଟ (ରାଜସ୍ଥାନ) ଲିମିଟେଡ଼ **ବନାମ** *ରାଜସ୍ଥାନ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ,* [1963] 1 ଏସସିଆର 491; *ମେସର୍ସ ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନିଗମ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ* ବନାମ *ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ,* [1981] 2 ଏସସିସି 318 ଏବଂ *ବି.ଏ. ଜୟରାମ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ ବନାମ ଭାରତ ସଂଘ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ,* [1984] 1 ଏସସିସି 168 ଉପରେ ନିର୍ଭର କରାଯାଇଛି ।

2. ପଞ୍ଜାବ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1924 ରେ 'ରଖାଯାଇଛି' ଶବ୍ଦର ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯାଇ ନାହିଁ । ତେଣୁ ଏହାକୁ ପ୍ରସଙ୍ଗ ସହିତ ଅନୁରୂପତା ରକ୍ଷା କରି ଏହାର ସାଧାରଣ ଲୋକପ୍ରିୟ ଅର୍ଥରେ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । 'ରଖିବା' ଶବ୍ଦର ସାଧାରଣ ଶବ୍ଦକୋଷର ଅର୍ଥ 'ରଖିବା', 'ବଜାୟ ରଖିବା', କିମ୍ବା 'ରହିବାକୁ ଛାଡ଼ିଦେବା କିମ୍ବା ଏକ ସ୍ଥାନରେ ରହିବା' କିମ୍ବା 'ଅଟକାଇବା' କିମ୍ବା 'ଏକ ବିନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅବସ୍ଥା, ପଦବୀରେ ରହିବା କିମ୍ବା ଜାରି ରଖିବା ଇତ୍ୟାଦି ଅଟେ' । ଏହା କେବଳ ପରିବହନର ସ୍ଥିତି କିମ୍ବା ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟ ଦେଇ ଯାତ୍ରା କରିବା ଠାରୁ କିଛି ଭିନ୍ନ । ଏହା ରାଜ୍ୟର ଅଞ୍ଚଳ ଦେଇ ଯାତାୟାତ ସମୟରେ ବିଶ୍ରାମ, ଖାଦ୍ୟ କିମ୍ବା ଜଳଖିଆ ଇତ୍ୟାଦି ପାଇଁ କେବଳ ଏକ ବିରତି କିମ୍ବା ବିରତି ଠାରୁ କିଛି ଅଧିକ । ନିୟମ 8(v) ଯାହା 'ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଛି' ଶବ୍ଦ ବ୍ୟବହାର କରେ, ତାହା କେବଳ ଗମନାଗମନ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ ହୋଇନପାରେ ଏବଂ ନିୟମ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ବର୍ଷକୁ 30 ଦିନ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରଖାଯାଇଥିବା ଯାନ ପାଇଁ ରିହାତି ଉପଲବ୍ଧ । ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ ପଞ୍ଜାବ ଏବଂ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ବାହାରେ ପଞ୍ଜୀକୃତ ହୋଇଥିବା ପର୍ଯ୍ୟଟକ ଯାନ ଯେତେବେଳେ ନିୟମିତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଏହି ଦୁଇ ରାଜ୍ୟକୁ ଅଣାଯାଇଥିଲା ଏବଂ ପରିବହନ ମାଧ୍ୟମରେ ନୁହେଁ ଏବଂ ଯେତେବେଳେ ବର୍ଷରେ 30 ଦିନରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ, ସେତେବେଳେ ଟିକସ ଲାଗୁ ହେବ; ନଚେତ ନିୟମ 8(v) ଅଧୀନରେ ଛାଡ଼ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉପଲବ୍ଧ ହେବ ।

ମେସର୍ସ ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନିଗମ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ ବନାମ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ, [1981] 2 ଏସସିସି 318 ଏବଂ *ମହୀଶୂର ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ* ବନାମ *ମେସର୍ସ ଟି. ଭି. ସୁନ୍ଦରମ ଆୟେଙ୍ଗର ଆଣ୍ଡ ସନ୍ସ (ପି) ଲିମିଟେଡ଼,* [1980] 1 ଏସସିସି 66, ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ।

3. ପଞ୍ଜାବ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ନିୟମାବଳୀ, 1925 ର ନିୟମ 8(v) ର ସନ୍ଦର୍ଭରେ ପଞ୍ଜାବ ଏବଂ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟରେ ଟିକସର ଆବଶ୍ୟକତା ବିଷୟରେ ପ୍ରଶ୍ନ ଉଠିବା ସମୟରେ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ମାମଲାରେ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରିବାକୁ ଛାଡ଼ି ଦିଆଯାଇଛି ।

ମୂଳ ଅଧିକାରିତା: ରିଟ ଆବେଦନ ସଂଖ୍ୟା 505/1990 ଇତ୍ୟାଦି ଇତ୍ୟାଦି ।

(ଭାରତୀୟ ସମ୍ବିଧାନର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 32 ଅଧୀନରେ)

ଆର. ଏନ. ସଚତେ, ଏସ. କେ. ଭଟ୍ଟାଚାର୍ଯ୍ୟ, ଏସ. ସି. ପଟେଲ, ଅନିପ ସଚତେ, ମହାବୀର ସିଂହ, ଆର. କେ. ଅଗ୍ନିହୋତ୍ରୀ, ଆର. କେ. କପୁର, ସୁଶ୍ରୀ ଅନୀଲ କଟ୍ୟାର, ଏନ. ଡି. ଗର୍ଗ, ସି. ଏମ. ନାୟାର (ଏନ. ପି.), ଏଚ. ଏସ. ମୁଞ୍ଜ୍ରାଲ, ଭି. ବି. ଯୋଶୀ, ଭି. କେ. ବର୍ମା, ଏସ. କେ. ଅଗ୍ନିହୋତ୍ରୀ, ସାକେଶ କୁମାର, ଏନ. ଗଣପତି, ଏମ. ବୀରାପ୍ପା, ଶ୍ରୀମତୀ ରାଣୀ ଛାବ୍ରା, ଏମ. ଏନ. ଶ୍ରଫ, ଇନ୍ଦ୍ର ମକୱାନା, ସୁଶୀଲ କୁମାର ଜୈନ, ଏସ. ଏନ. ଅଗ୍ରୱାଲ, ସୁଶ୍ରୀ ବିଜୟ ଲକ୍ଷ୍ମୀ ମେନନ, ସି. ଭି. ଏସ. ରାଓ, ଅରୁଣେଶ୍ୱର ଗୁପ୍ତା ଏବଂ ସୁଶୀଲ କୁମାର ଉପସ୍ଥିତ ଥିଲେ ।

ନ୍ୟାୟାଳୟର ରାୟ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲେ,

ରଙ୍ଗନାଥ ମିଶ୍ର, ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି । ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988 ର ଧାରା 88(9) ସହ ସାମ୍ୟ ରଖୁଥିବା ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1939 ର ଧାରା 63(7) ଅଧୀନରେ ମଞ୍ଜୁର ହୋଇଥିବା ସର୍ବଭାରତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଅନୁମତି ରଖିଥିବା ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ତରଫରୁ ସମ୍ବିଧାନର ଧାରା 32 ଅଧୀନରେ ଏହା ଆବେଦନ ଅଟେ । ଏହି ରିଟ ଆବେଦନର ପ୍ରତିବାଦୀ ରାଜ୍ୟଗୁଡ଼ିକ ହେଲେ ହରିୟାଣା, ପଞ୍ଜାବ, ଗୁଜରାଟ, ରାଜସ୍ଥାନ ଏବଂ ମଧ୍ୟପ୍ରଦେଶ । ପଞ୍ଜାବ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1924 ନାମରେ ଏକ ସାଧାରଣ ଅଧିନିୟମ ରହିଛି, ଯାହା ପଞ୍ଜାବ ଏବଂ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ପାଇଁ ପ୍ରଯୋଜ୍ୟ ହେବ । ଅନ୍ୟ ପ୍ରତ୍ୟେକ ରାଜ୍ୟରେ ସମାନ ଭିନ୍ନ ଭିନ୍ନ ଆଇନ ପ୍ରଣୟନ ରହିଛି । କେତେକ ଆଇନରେ ଥିବା ଟିକସ କ୍ଷମତା ଅଧୀନରେ ଟିକସ ଏବଂ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ଧାର୍ଯ୍ୟ ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ବ୍ୟବସ୍ଥା କରାଯାଇଛି । ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଯୁକ୍ତି ଏହିକି ଯେ ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ଦାବି କ୍ଷତିପୂରଣକାରୀ କିମ୍ବା ନିୟାମକ ନୁହେଁ ଏବଂ ତେଣୁ ଏହି ଧାର୍ଯ୍ୟ ସମ୍ବିଧାନର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 301 ସହିତ ପଠିତ ଅନୁଚ୍ଛେଦ 10(1) (g) ର ଉଲ୍ଲଂଘନ ଅଟେ । ପଞ୍ଜାବ ଏବଂ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ସମ୍ବନ୍ଧରେ ଏକ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଯୁକ୍ତି ଉଠାଯାଇଛି ଯେ ପଞ୍ଜାବ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ନିୟମାବଳୀ, 1925 ର ନିୟମ 8(v) ରେ ଟିକସ ଦାୟିତ୍ୱରୁ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଛାଡ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ଯଦି ଯାନକୁ ପଞ୍ଜାବକୁ ଅଣାଯାଏ ଏବଂ ରାଜ୍ୟରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଏ ଯାହା ବର୍ଷରେ 30 ଦିନରୁ ଅଧିକ ନୁହେଁ ଏବଂ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଯୁକ୍ତି ଏହିକି ଯେ ଯେହେତୁ ପଞ୍ଜାବ ଏବଂ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ବାହାରେ ପଞ୍ଜୀକୃତ ଯାନଗୁଡିକ ବର୍ଷରେ 30 ଦିନରୁ ଅଧିକ ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ରଖାଯାଏ ନାହିଁ, ନିୟମ 8 (v) ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଦାବି ଆଇନର ବିପରୀତ ଅଟେ ।

ଗୁଜରାଟ ରାଜ୍ୟରେ, ବମ୍ବେ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1958 ରେ ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇଛି, ସଂଶୋଧନ ଆଇନର ଧାରା 3A ପ୍ରଦାନ କରେ ଯେ:

> "3A (1) ଏପ୍ରିଲ 1982 ର ପ୍ରଥମ ଦିନ ଏବଂ ତା'ପରଠାରୁ, ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଗାଡ଼ି ଭାବେ ରାଜ୍ୟରେ ବିଶେଷ ଭାବେ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଥିବା କିମ୍ବା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଉଥିବା ସମସ୍ତ ବସ ଉପରେ, ସରକାରୀ ରାଜପତ୍ରରେ ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଦ୍ୱାରା ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବିନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହାରରେ, ଧାରା 3 ଅନୁଯାୟୀ ଆଦାୟ କରାଯାଉଥିବା ଟିକସ ବ୍ୟତୀତ, ଏକ ଟିକସ (ଏହା ପରେ "ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ" ଭାବେ ସୂଚିତ) ଧାର୍ଯ୍ୟ ଏବଂ ସଂଗ୍ରହ କରାଯିବ, ଯାହା ନିମ୍ନ ସାରଣୀରେ ବିନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ସର୍ବାଧିକ ହାରଠାରୁ ଅଧିକ ହେବ ନାହିଁ ।

ଏକ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସର ବର୍ଣ୍ଣନା	ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସର ସର୍ବାଧିକ ହାର ।
A. ସାଧାରଣ ଯାତ୍ରୀବାହୀ ବସ	(i) ମାସିକ ହାର 240 ଟଙ୍କା ପ୍ରତି ଯାତ୍ରୀ ବହନ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଛି । (ii) ପ୍ରତି ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ପାଇଁ ସାପ୍ତାହିକ ଦର 80 ଟଙ୍କା ବହନ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଛି । (iii) ଦୈନିକ ହାର 16 ଟଙ୍କା ପ୍ରତି ଯାତ୍ରୀ ବହନ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଛି ।
B. ବିଳାସପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା ପର୍ଯ୍ୟଟକ ବସ	(i) ମାସିକ ହାର 360 ଟଙ୍କା ପ୍ରତି ଯାତ୍ରୀ ବହନ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଛି । (ii) ପ୍ରତି ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ପାଇଁ ସାପ୍ତାହିକ ଦର 120 ଟଙ୍କା ବହନ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଛି । (iii) ଦୈନିକ ହାର 24 ଟଙ୍କା ପ୍ରତି ଯାତ୍ରୀ ବହନ କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଇଛି..... ।"

ଅଟୋମୋବାଇଲ ଟ୍ରାନ୍ସପୋର୍ଟ (ରାଜସ୍ଥାନ) ଲିମିଟେଡ୍ ବନାମ *ରାଜସ୍ଥାନ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ*, [1963] 1 ଏସସିଆର 491 ମାମଲାରେ ଏହି ପ୍ରକାରର ଧାର୍ଯ୍ୟର ବୈଧତା ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟରେ ବିଚାର ପାଇଁ ଆସିଥିଲା । ସଂଖ୍ୟାଗରିଷ୍ଠତା ଗଠନ କରିଥିବା ଚାରି ଜଣ ମାନ୍ୟବର ବିଚାରପତିବୃନ୍ଦ କହିଥିଲେ ଯେ ରାଜସ୍ଥାନ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1951 ର ବ୍ୟବସ୍ଥା ସମ୍ବିଧାନର ଅନୁଚ୍ଛେଦ 301 ର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକୁ ଉଲ୍ଲଂଘନ କରେନାହିଁ ଏବଂ ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅଧୀନରେ ଲାଗୁ ହୋଇଥିବା ଟିକସ କ୍ଷତିପୂରଣ କିମ୍ବା ନିୟାମକ ପ୍ରକୃତିର ଯାହା ସେହି ଅନୁଚ୍ଛେଦ ଦ୍ୱାରା ସୁନିଶ୍ଚିତ ବ୍ୟବସାୟ, ବାଣିଜ୍ୟ ଏବଂ ଆଦାନପ୍ରଦାନର ସ୍ୱାଧୀନତାରେ ବାଧା ସୃଷ୍ଟି କରେ ନାହିଁ, ବିବୃତିର ପୃଷ୍ଠା 586 ରେ ନିମ୍ନଲିଖିତ ପରୀକ୍ଷା ସୂଚିତ କରାଯାଇଥିଲା:

> "ଆମ୍ଭକୁ ଲାଗୁଛି ଯେ ଟିକସ କ୍ଷତିପୂରଣଯୋଗ୍ୟ କି ନୁହେଁ ତାହା ସ୍ଥିର କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବସାୟୀମାନେ ସେମାନଙ୍କର ବ୍ୟବସାୟର ଉନ୍ନତ ପରିଚାଳନା ପାଇଁ କିଛି ସୁବିଧାର ବ୍ୟବହାର କରୁଛନ୍ତି କି ନାହିଁ ଏବଂ ସୁବିଧା ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ଠାରୁ ଅଧିକ ଦେୟ ଦେଉ ନାହାଁନ୍ତି କି ନାହିଁ ତାହା ଅନୁସନ୍ଧାନ କରିବା ଏକ କାର୍ଯ୍ୟକ୍ଷମ ପରୀକ୍ଷା ଅଟେ । ଏକ ସୂକ୍ଷ୍ମ ପରୀକ୍ଷା ଦ୍ୱାରା ଏବଂ ଯାହା କରାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ ତାହାର ପ୍ରକୃତି ଅନୁସାରେ ଏକ ଟିକସର କ୍ଷତିପୂରଣ ପ୍ରକୃତିର ବିଚାର କରିବା ଅସମ୍ଭବ ହେବ ।

ମେସର୍ସ ଆନ୍ତର୍ଜାତିକ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନିଗମ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ ବନାମ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ, [1981] 2 ଏସସିସି 318 ରେ ଦୁଇ-ବିଚାରପତିବିଶିଷ୍ଟ ଖଣ୍ଡପୀଠ ସମ୍ମୁଖରେ ଏହି ପ୍ରଶ୍ନ ବିଚାର ପାଇଁ ଆସିଥିଲା । ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ବୃହତ ଗୋଷ୍ଠୀର ଉପରେ ସୂଚିତ ନିର୍ଣ୍ଣୟକୁ ଅନୁସରଣ କରିଥିଲେ ଏବଂ ମନ୍ତବ୍ୟ ଦେଇଥିଲେ:

> "ଏଥିରେ କୌଣସି ସନ୍ଦେହ ନାହିଁ ଯେ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ସଡ଼କ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଏବଂ ସାମଗ୍ରୀ ଏବଂ ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ ପାଇଁ ସୁବିଧା ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ଯଥେଷ୍ଟ ଖର୍ଚ୍ଚ ବହନ କରେ । ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ବ୍ୟତୀତ ଅନ୍ୟ ରାଜପଥଗୁଡ଼ିକର ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କେବଳ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ହିଁ ଦାୟିତ୍ୱ ଅଟେ । ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ଅଧିନିୟମର ଧାରା 5 ଅଧୀନରେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଦାୟିତ୍ୱ ହୋଇଥିବାବେଳେ, ସେହି ବ୍ୟବସ୍ଥା କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେବାକୁ କ୍ଷମତା ପ୍ରଦାନ କରେ ଯେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥର ବିକାଶ ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ସମ୍ବନ୍ଧୀୟ ଯେକୌଣସି କାର୍ଯ୍ୟ ଅଧୀନରେ ସମ୍ପୃକ୍ତ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ ହେବ । ଧାରା 6 କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କୁ ଏହି ଅଧିନିୟମର ବ୍ୟବସ୍ଥାଗୁଡ଼ିକୁ କାର୍ଯ୍ୟକାରୀ କରିବା ପାଇଁ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କୁ ନିର୍ଦ୍ଦେଶ ଦେବା ପାଇଁ ଆହୁରି କ୍ଷମତା ପ୍ରଦାନ କରେ ଏବଂ ଧାରା 8 କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କୁ ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ଅବସ୍ଥିତ ଏକ ଜାତୀୟ ରାଜପଥର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା କିଛି ଅଂଶର ବିକାଶ ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ସମ୍ପର୍କରେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ସହ ଏକ ଚୁକ୍ତିନାମା କରିବାକୁ କ୍ଷମତା ପ୍ରଦାନ କରେ, ଯେଉଁଥିରେ ଖର୍ଚ୍ଚ ବାଣ୍ଟିବା ପାଇଁ ଏକ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ । ତେଣୁ, ଜାତୀୟ ରାଜପଥର ବିକାଶ ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ପ୍ରସଙ୍ଗରେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଭାବେ ଦାୟିତ୍ୱମୁକ୍ତ ନୁହଁନ୍ତି, ଯଦିଓ ପ୍ରାଥମିକ ଦାୟିତ୍ୱ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଅଟେ । ଜାତୀୟ ରାଜପଥର ବିକାଶ ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ସମ୍ବନ୍ଧରେ କେନ୍ଦ୍ର ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦିଆଯାଇଥିବା ନିର୍ଦ୍ଦେଶାବଳୀକୁ ପାଳନ କରିବା ଏକ ବୈଧାନିକ ବାଧ୍ୟବାଧକତା ଅଧୀନସ୍ଥ ଅଟେ ଏବଂ ଖର୍ଚ୍ଚ ବାଣ୍ଟିବା ପାଇଁ ଏକ ରାଜିନାମାରେ ପ୍ରବେଶ କରିପାରେ । ଜାତୀୟ ରାଜପଥର ସଂଜ୍ଞାରୁ ରାଜପଥର ସେହି ଅଂଶକୁ ବାଦ ଦିଆଯାଇଛି, ତେଣୁ ରାଜପଥର ସେହି ଅଂଶର ବିକାଶ ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ଦାୟିତ୍ୱ ନିଶ୍ଚିତ ଭାବେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ତଥା ସମ୍ପୃକ୍ତ ପୌର କମିଟି ଉପରେ ରହିଛି । ଯେହେତୁ ଜାତୀୟ ରାଜପଥରେ ଯାତ୍ରୀ ଏବଂ ସାମଗ୍ରୀର ସୁଗମ ପରିବହନ ପାଇଁ ପୌରାଞ୍ଚଳ ମଧ୍ୟରେ ଥିବା ରାଜପଥର ସେହି ଅଂଶର ବିକାଶ ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣ ସମାନ ଭାବରେ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ, ତେଣୁ ଏହା କହିବାକୁ ପଡିବ ଯେ ପୌରାଞ୍ଚଳ ମଧ୍ୟରେ ଥିବା ରାଜପଥର ବିକାଶ ଏବଂ ରକ୍ଷଣାବେକ୍ଷଣରେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ନିଶ୍ଚିତ ଭାବରେ ଜାତୀୟ ରାଜପଥରେ ଯାତ୍ରୀ ଏବଂ ସାମଗ୍ରୀର ବହନକୁ ସୁଗମ କରୁଛନ୍ତି । ଏହା ବ୍ୟତୀତ, ଜାତୀୟ ରାଜପଥ ସମେତ ସମସ୍ତ ରାଜପଥରେ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସୁବିଧା, ଯେପରିକି ଆଲୋକୀକରଣ, ଟ୍ରାଫିକ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ, ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କ ପାଇଁ ସୁବିଧା, ବସ ଏବଂ ଟ୍ରକ ପାଇଁ ଅଟକିବା ସ୍ଥାନ ଜାତୀୟ ରାଜପଥରେ ଯାତ୍ରା କରୁଥିବା ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ସମେତ ସମସ୍ତଙ୍କ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଉପଲବ୍ଧ । ତେଣୁ ଏହା କୁହାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ ଯେ ରାଜ୍ୟ ସରକାର ଜାତୀୟ ରାଜପଥରେ ଯାତାୟାତ କରୁଥିବା ଟ୍ରାଫିକ୍ ସମ୍ବନ୍ଧରେ କୌଣସି ଲାଭ ପ୍ରଦାନ କରନ୍ତି ନାହିଁ ଏବଂ କୌଣସି ସେବା ପ୍ରଦାନ କରନ୍ତି ନାହିଁ ଏବଂ ତେଣୁ ଜାତୀୟ ରାଜପଥରେ ପରିବହନ କରାଯାଉଥିବା ଯାତ୍ରୀ ଏବଂ ସାମଗ୍ରୀ ଉପରେ କ୍ଷତିପୂରଣ ଏବଂ ନିୟାମକ ଟିକସ ଧାର୍ଯ୍ୟ କରିବାର

ଅଧିକାର ନାହିଁ । ଆମ୍ଭେ ସନ୍ତୁଷ୍ଟ ଯେ ଟିକସ ଏବଂ ଜାତୀୟ ରାଜପଥରେ ବହନ କରାଯାଉଥିବା ଯାତ୍ରୀ ଓ ସାମଗ୍ରୀ ମଧ୍ୟରେ ଯଥେଷ୍ଟ ସମ୍ପର୍କ ରହିଛି, ଯାହା ଏହି ଲାଗୁକୁ ଯଥାର୍ଥ ସାବ୍ୟସ୍ତ କରୁଛି ।"

ଏହି ମତକୁ *ବି. ଏ. ଜୟରାମ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ ବନାମ ଭାରତ ସଂଘ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ,* [1984] 1 ଏସସିସି 168 ରେ ଅନୁମୋଦନ କରାଯାଇଛି । ସେହି ମାମଲା ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1939 ର ଧାରା 63(7) ଅଧୀନରେ ଅନୁମତିଧାରୀଙ୍କ ସହ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଏବଂ ସେହି ମାମଲାରେ ବର୍ତ୍ତମାନର ପ୍ରକାରର ଆପତ୍ତିକୁ ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଆଇନ ସ୍ଥିରୀକୃତ ଯେ ଏହି ପ୍ରକାରର ଟିକସ ଧାର୍ଯ୍ୟକୁ ବଜାୟ ରଖିବା ପାଇଁ, ଯାହା ଆବଶ୍ୟକ ତାହା ଟିକସ ବିଷୟ ଏବଂ ଧାର୍ଯ୍ୟର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ଏକ ସଂଯୋଗର ଅସ୍ତିତ୍ୱ ଅଟେ ଏବଂ ଏହା ଦର୍ଶାଇବା ଆବଶ୍ୟକ ନୁହେଁ ଯେ ସଂଗୃହୀତ ଟିକସର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ କିମ୍ବା ଏକ ଗୁରୁତ୍ୱପୂର୍ଣ୍ଣ ଅଂଶ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଛି । ତେଣୁ ଆମ୍ଭେ ସନ୍ତୁଷ୍ଟ ଯେ ଟିକସ ଦାବି ଆପତ୍ତି ପାଇଁ ଖୋଲା ନୁହେଁ ଏବଂ ଟିକସ କିମ୍ବା ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ ଧାର୍ଯ୍ୟ ବିରୁଦ୍ଧରେ ଉଠାଯାଇଥିବା ପ୍ରାର୍ଥନା ନ୍ୟାୟସଙ୍ଗତ ନୁହେଁ । ଟିକସ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଅଧୀନରେ ଏକ ବୈଧାନିକ ବାହ୍ୟ ସୀମା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ଏବଂ ପ୍ରକୃତ ପରିମାଣ ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବିଜ୍ଞପ୍ତି ଦ୍ୱାରା ସ୍ଥିର କରିବାକୁ ବାକି ଅଛି । ସ୍ପଷ୍ଟତଃ, ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ଉପରେ ଏପରି ହାରରେ ଦାବି କରିବାର ବିବେକାଧିକାର ରହିଛି, ଯାହା ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ପରିସ୍ଥିତିରେ ଯଥାର୍ଥ ହେବ । ଥରେ ଯଦି ଏହା ଧରାଯାଏ ଯେ ଟିକସ କ୍ଷତିପୂରଣକାରୀ କିମ୍ବା ନିୟାମକ ଯାହା ଆଇନ ଦ୍ୱାରା ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ସର୍ବୋଚ୍ଚ ସୀମା ମଧ୍ୟରେ କେଉଁ ହାରରେ ଦାବି କରିବାକୁ ପଡିବ ତାହା ସ୍ଥିର କରିବାକୁ ଧ୍ୟାନରେ ରଖି ରାଜ୍ୟ ସରକାରଙ୍କ ପାଇଁ ମାର୍ଗଦର୍ଶିକା ଗଠନ କରେ ।

ଦ୍ୱିତୀୟ ଯୁକ୍ତି ଯାହା ଉଠାଯାଇଛି ତାହା ପଞ୍ଜାବ ଏବଂ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ପାଇଁ ପ୍ରଯୋଜ୍ୟ ଏବଂ ଏହା ପଞ୍ଜାବ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ନିୟମାବଳୀ, 1925 ର ନିୟମ 8(v) ର ପରିସର ଉପରେ ନିର୍ଭର କରେ । ଆମ୍ଭେ ଧ୍ୟାନ ଦେଉଛୁ ଯେ ଏହି ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ କୁହାଯାଇଛି ଯେ ଅସ୍ଥାୟୀ ଭାବେ ପଞ୍ଜାବକୁ ଅଣାଯାଇଥିବା ଏବଂ 30 ଦିନରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଥିବା ଏକ ମୋଟର ଯାନ ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଛାଡ଼ ପାଇବାକୁ ହକଦାର ଏବଂ ଏହା ଆମ୍ଭ ସମ୍ମୁଖରେ ବିବାଦରେ ନାହିଁ । ହରିୟାଣାରେ ମଧ୍ୟ ଏହି ନିୟମ ଲାଗୁ ହେବା ନେଇ ବିବାଦ ନାହିଁ । ଆନ୍ତର୍ଜାତୀୟ ପର୍ଯ୍ୟଟନ ନିଗମ (ଉପରୋକ୍ତ) ମାମଲାରେ 'ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଛି' ଶବ୍ଦଟି ବିଚାର ପାଇଁ ଆସିଥିଲା ଯେଉଁଠାରେ ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ରାୟ ଦେଇଥିଲେ ଯେ ଥରେ ରାଜ୍ୟ ମଧ୍ୟରେ ଏକ ଯାନ ବ୍ୟବହୃତ ହେଲେ ଟିକସଯୋଗ୍ୟ ଘଟଣା ଘଟିଥାଏ ଏବଂ ଏହାକୁ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ନିଆଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । *ମହୀଶୂର ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ* ବନାମ *ମେସର୍ସ ସୁନ୍ଦରମ୍ ଆୟେଙ୍ଗର ଆଣ୍ଡ ସନ୍ସ (ପି) ଲିମିଟେଡ୍,* [1980] 1 ଏସସିସି 66 ମାମଲାରେ 'ରଖାଯାଇଥିବା' *ଶବ୍ଦର ଅର୍ଥ ସବିସ୍ତାରେ ଯାଞ୍ଚ କରାଯାଇଥିଲା* ଏବଂ *ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟ ରାୟ ଦେଇଥିଲେ ଯେ ମହୀଶୂର ରାଜ୍ୟ ଦେଇ* ଯାତାୟାତ କରୁଥିବା ଏକ ଯାନ, କିମ୍ବା ଏପରିକି ପରିବହନ ସମୟରେ ଏକ ସ୍ୱଳ୍ପ ବ୍ୟବଧାନ ପାଇଁ ଆବଶ୍ୟକ ବିରତି ନେବାକୁ ମହୀଶୂର ରାଜ୍ୟର ରାସ୍ତାରେ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଏକ ଯାନ 'ରଖାଯାଇଥିଲା' ବୋଲି କୁହାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ । ଅଧିନିୟମରେ 'ରଖାଯାଇଛି' ଶବ୍ଦର ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯାଇନାହିଁ । ତେଣୁ ଏହାକୁ ପ୍ରସଙ୍ଗ ସହିତ ଅନୁରୂପ ରଖି ଏହାର ସାଧାରଣ ଲୋକପ୍ରିୟ ଅର୍ଥରେ ବ୍ୟାଖ୍ୟା କରାଯିବା ଆବଶ୍ୟକ । 'ରଖିବା' ଶବ୍ଦର ସାଧାରଣ ଶବ୍ଦକୋଷର ଅର୍ଥ 'ରଖିବା', 'ବଜାୟ ରଖିବା' କିମ୍ବା 'ରହିବା' କିମ୍ବା ଏକ ସ୍ଥାନରେ ରଖେଇବା' କିମ୍ବା 'ଅଟକାଇବା' କିମ୍ବା 'ଏକ ବିନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଅବସ୍ଥାରେ, ସ୍ଥିତିରେ ରହିବା କିମ୍ବା ଜାରି ରଖିବା ଇତ୍ୟାଦି ।' ଏହା ପରିବହନର ଏକ ସ୍ଥିତି କିମ୍ବା ରାଜ୍ୟ ଦେଇ ଯାତ୍ରା କରିବାଠାରୁ କିଛି ଭିନ୍ନ ଧରଣର ଅଟେ । ଏହା ରାଜ୍ୟର ଅଞ୍ଚଳ ଦେଇ ଯାତାୟାତ ସମୟରେ ବିଶ୍ରାମ, ଖାଦ୍ୟ କିମ୍ବା ଜଳଖିଆ ଇତ୍ୟାଦି ପାଇଁ କେବଳ ଏକ ବିରତି ସଦୃଶ କିମ୍ବା ବିରତି ଠାରୁ କିଛି ଅଧିକ । ସ୍ଥିତି ନିୟମ 8(v) ଯାହା

'ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ରଖାଯାଇଛି' ଶବ୍ଦ ବ୍ୟବହାର କରେ ତାହା ଖାଲି ଗମନାଗମନ ମାମଲା ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରିନପାରେ ଏବଂ ନିୟମ ଦୃଷ୍ଟିରୁ ବର୍ଷରେ 30 ଦିନ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ରଖାଯାଇଥିବା ଯାନ ପାଇଁ ଛାଡ଼ ଉପଲବ୍ଧ । ଏହି ପରିପ୍ରେକ୍ଷୀରେ, ପଞ୍ଜାବ ଏବଂ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟ ବାହାରେ ପଞ୍ଜୀକୃତ ହୋଇଥିବା ପର୍ଯ୍ୟଟକ ଯାନଗୁଡ଼ିକୁ ଯେତେବେଳେ ନିୟମିତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଏହି ଦୁଇ ରାଜ୍ୟକୁ ଅଣାଯାଏ, ପରିବହନ ମାଧ୍ୟମରେ ନୁହେଁ, ଏବଂ ଯେତେବେଳେ ବର୍ଷରେ 30 ଦିନରୁ ଅଧିକ ସମୟ ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଏ, ସେତେବେଳେ ଟିକସ ଲାଗୁ ହେବ, ନଚେତ ନିୟମ 8(v) ରେ ଛାଡ଼ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉପଲବ୍ଧ ହେବ । ଆମ୍ଭେ ଆଇନଗତ ସ୍ଥିତିର ସମାଧାନ କରିଛୁ ଏବଂ ଆମେ ଏହାକୁ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଟିକସ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ତଥା ପର୍ଯ୍ୟଟନ ଯାନ ପରିଚାଳକମାନଙ୍କ ଉପରେ ଛାଡ଼ିଛୁ ଯେ ସେମାନେ ସମ୍ପୃକ୍ତ ଅଧିକାର ନିର୍ଦ୍ଧାରଣ କରନ୍ତୁ ।

ତେଣୁ, ଆମ୍ଭେ ସ୍ପଷ୍ଟ କରିବାକୁ ଚାହୁଁ ଯେ ପ୍ରଥମ ଦିଗଟି ଟିକସ ବ୍ୟବସ୍ଥା ବିରୁଦ୍ଧରେ ଏକ ଆପତ୍ତି ଅଟେ, ତାହା ଟିକସ ହେଉ କିମ୍ବା ଅତିରିକ୍ତ ଟିକସ, ଯାହାକୁ ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରିଦିଆଯାଇଛି ଏବଂ ପଞ୍ଜାବ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ନିୟମାବଳୀ, 1925 ର ନିୟମ 8(v) ସମ୍ବନ୍ଧରେ ପଞ୍ଜାବ ଏବଂ ହରିୟାଣା ରାଜ୍ୟରେ ଟିକସର ଆବଶ୍ୟକତା ଉପରେ ପ୍ରଶ୍ନ ଉଠିବା ସମୟରେ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ମାମଲାରେ ନିର୍ଣ୍ଣୟ କରାଯିବାକୁ ବାକି ରହିଛି । ଖର୍ଚ୍ଚ ସମ୍ବନ୍ଧରେ କୌଣସି ଆଦେଶ ରହିବ ନାହିଁ ।

ଜି. ଏନ.

ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକର ଫଏସଲା କରାଗଲା ।

<u>ଅସ୍ୱୀକରଣ</u>

"ଉପଭାଷାରେ ଅନୁବାଦିତ ରାୟ କେବଳ ମୋକଦ୍ଦମାରେ ପକ୍ଷଭୁକ୍ତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କର ସୀମିତ ବ୍ୟବହାର ଏବଂ ତାଙ୍କ ଆଂଚଳିକ ଭାଷାରେ ବୋଧଗମ୍ୟ ହେବା ନିମନ୍ତେ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଏବଂ ଅନ୍ୟ କୌଣସି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ଏହା ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇନପାରେ । ସମସ୍ତ ବ୍ୟାବହାରିକ ଏବଂ ସରକାରୀ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନିମନ୍ତେ ରାୟର ଇଂରାଜୀ ସଂସ୍କରଣଟି ପ୍ରାମାଣିକ ବିବେଚିତ ହେବ ଏବଂ ସମସ୍ତ କାର୍ଯ୍ୟାନ୍ୱୟନ ଏବଂ ନିଷ୍ପାଦନ ନିମନ୍ତେ ଏହା ଉପଯୁକ୍ତ ବିବେଚିତ ହେବ ।"

ଅନୁବାଦିକା : ଶ୍ରୀମତୀ ଜୟା ମୁଖାର୍ଜୀ,
ଓଡ଼ିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ, କଟକ