ହିନ୍ଦୁସ୍ଥାନ ଏରୋନଟିକ୍ସ ଲିମିଟେଡ଼ ଇତ୍ୟାଦି

ବନାମ

ପଞ୍ଜୀକରଣ ପ୍ରାଧିକାରୀ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ

ସେପ୍ଟେମ୍ବର 10,1999

[ଏସ୍. ରାଜେନ୍ଦ୍ର ବାବୁ ଏବଂ ଆର୍. ସି. ଲାହୋଟୀ, ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତିଦ୍ୱୟ]

ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1986-ଧାରା 2 (7)-ନିଜ କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପିଲାମାନଙ୍କୁ ବିଦ୍ୟାଳୟ/ମହାବିଦ୍ୟାଳୟକୁ ପରିବହନ କରିବା ପାଇଁ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବ୍ୟବହୃତ ମୋଟର ଯାନଗୁଡ଼ିକ "ଚୁକ୍ତି ଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ" ନୁହେଁ- ତାଲିକାରେ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ହୋଇଥିବା ଦର ହେଉଛି ଲାଭ ଅର୍ଜନ କରିବା ପରିବର୍ତ୍ତେ ଯାନର ବ୍ୟବହାରକୁ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରିବା-"ଭଡ଼ା ପାଇଁ ଚଳାଇବା" ସୂଚିତ କରେ ଯେ ଯାନ ନିୟମିତ ଭାବରେ ପରିତୋଷିକ ପାଇଁ ଚାଲିଥାଏ କିମ୍ବା ଗ୍ରାହକମାନଙ୍କୁ ମୂଲ୍ୟଦେଇ ଯାନ ବ୍ୟବହାର କରିବାକୁ ଆମନ୍ତ୍ରଣ କରାଯାଏ-ଅଧିନିୟମ ଅନୁସୂଚୀର ତାଲିକା 4-ଏହି ତାଲିକା ଅଧୀନରେ ଏକ ମୂଲ୍ୟକୁ ଆକର୍ଷିତ କରାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ ଯେତେବେଳେ କେବଳ "ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ" ବିନା ବ୍ୟବହାର ହୁଏ ।

ଆବେଦନକାରୀ କମ୍ପାନୀ ଏହାର କିଛି ଯାନକୁ ଏହାର କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପିଲାମାନଙ୍କୁ ନିୟମିତ ଭାବରେ ବିଦ୍ୟାଳୟ/ମହାବିଦ୍ୟାଳୟକୁ ପରିବହନ କରିବା ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରିଥିଲା ଏବଂ ବେଳେବେଳେ ସମ୍ପୃକ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷଙ୍କ ଉପଯୁକ୍ତ ଅନୁମୋଦନ ପରେ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ମୂଲ୍ୟ ହାରରେ କର୍ମଚାରୀମାନଙ୍କୁ ଭଡା ଦେଇଥିଲା । ମୋଟର ଯାନ ବିଭାଗ, କେତେକ ଯାନକୁ ଯାଞ୍ଚ କରିବା ପରେ, ଏକ ସୂଚନା ଜାରି କରି ଗାଡ଼ିଗୁଡ଼ିକୁ ଏହି ଆଧାରରେ ଜବତ କରିଥିଲା ଯେ ସେଗୁଡ଼ିକ "ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ" ଏବଂ ସେମାନଙ୍କୁ ଅଧିକ ଟିକସ ଦେବାକୁ ପଡ଼ିଥିଲା । କମ୍ପାନୀ ଭିନ୍ନକ ଟିକସ ପ୍ରଦାନ କରିଥିଲା କିନ୍ତୁ ବିଭାଗର ମତକୁ ବିରୋଧ କରିଥିଲା ଏବଂ ଫେରସ୍ତ ଦାବି କରିଥିଲା । ଟିକସ ଅଧିକାରୀ ଏହି ଦାବିକୁ ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରିଥିଲେ । ଅପିଲିୟ ପ୍ରାଧିକାରୀ ମଧ୍ୟ ଏହି ଆବେଦନକୁ ପ୍ରତ୍ୟାଖ୍ୟାନ କରି କହିଛନ୍ତି ଯେ ଟଙ୍କା ରୋଜଗାର ପାଇଁ ଯାନବାହନ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା ବୋଲି ଦର୍ଶାଇବା ପାଇଁ ବିପୁଳ ପ୍ରମାଣ ଅଛି । ପୁନରୀକ୍ଷଣ ପ୍ରାଧିକାରୀ, ଅପିଲିୟ ପ୍ରାଧିକାରୀଙ୍କ ଆଦେଶକୁ ଏହି ଆଧାରରେ ସମର୍ଥନ କରିଥିଲେ ଯେ ବାହ୍ୟ ବ୍ୟକ୍ତିମାନେ ମଧ୍ୟ ଯାନବାହନ ବ୍ୟବହାର କରୁଥିଲେ; କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପିଲାମାନେ ଆବେଦନକାରୀ କମ୍ପାନୀର ବ୍ୟବସାୟ ସହିତ ଜଡ଼ିତ ନଥିଲେ; ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନଗୁଡ଼ିକ ଦ୍ୱାରା ବସ୍ ପରିଚାଳିତ ହୋଇନଥିଲା । ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଟିକସ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଆଦେଶ କାଏମ ରଖିଥିଲେ । ତେଣୁ ଏହି ଆବେଦନ କରାଯାଇଛି ।

ଆବେଦନକାରୀମାନେ ଯୁକ୍ତି ବାଢ଼ିଥିଲେ ଯେ ମେସର୍ସ ଟାଟା ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ଏବଂ ଲୋକୋମୋଟିଭ୍ କମ୍ପାନୀ ଲିମିଟେଡ଼ ବନାମ ବିକ୍ରୟ ଟିକସ ଅଧିକାରୀ *ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀ, ପୁନା ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ,* ଏଆଇଆର୍ **(1979)** ଏସସି **343** *ଏବଂ ହିନ୍ଦୁସ୍ତାନ ଜିଙ୍କ୍ ଲିମିଟେଡ଼ ଏବଂ ଅନ୍ୟଜଣେ ବନାମ ରାଜସ୍ଥାନ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ,* ଏଆଇଆର୍ **(1989)** ରାଜସ୍ଥାନ **124** *ମାମଲା ଉପରେ ନିର୍ଭର କରି ଯାନଗୁଡ଼ିକୁ "ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଯାନ" କୁହାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ ।*

ହିନ୍ଦୁସ୍ଥାନ ଏରୋନଟିକ୍ସ ଲିମିଟେଡ଼ ବନାମ ପଞ୍ଜୀକରଣ ପ୍ରାଧିକାରୀ

ଆବେଦନକୁ ଅନୁମତି ଦେଇ ନ୍ୟାୟାଳୟ ନିର୍ଣ୍ଣୟ ନେଇଛନ୍ତି ଯେ:

1. ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଏବଂ ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ ଅଧୀନରେ ଥିବା କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ଅନୁସୂଚୀର ତାଲିକା ଅଧୀନରେ ଅଧିକ ଟିକସ ଲାଗୁ କରିବା କିମ୍ବା ଆପତ୍ତି କରାଯିବା ସମୟରେ ଏହାକୁ ବଜାୟ ରଖିବା ନ୍ୟାୟସଙ୍ଗତ ନଥିଲା । ଯଦିଓ ଏହି ପରିପତ୍ର ଆଦେଶରେ "କମ୍ପାନୀର ଯାନର ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଆଦାୟ ହେବାକୁ ଥିବା ଶୁଳ୍କର ସଂଶୋଧନ" ଶୀର୍ଷକ ଦିଆଯାଇଛି, ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ କରାଯାଇଛି ଯେ କମ୍ପାନୀର ନୀତି ହେଉଛି କମ୍ପାନୀର ପରିବହନ କିମ୍ବା ଯାନର ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାରକୁ ନିରୁତ୍ସାହିତ କରିବା, କିନ୍ତୁ ଯେଉଁଠାରେ ଅନିବାର୍ଯ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏପରି ବ୍ୟବହାରକୁ ଅନୁମତି ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ ବୋଲି ବିବେଚନା କରାଯାଏ, ସମ୍ପୃକ୍ତ ଅଧିକାରୀ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ସାଧାରଣ ପରିଚାଳକଙ୍କୁ ଅନୁରୋଧ ପଠାଇବା ପୂର୍ବରୁ ସଂଶୋଧିତ ମୂଲ୍ୟ ହାର ବିଷୟରେ କର୍ମଚାରୀଙ୍କୁ ସୂଚନା ଦେବେ । ତେଣୁ, ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଦରଗୁଡ଼ିକ ସାଧାରଣ ଜନତାଙ୍କ ପାଇଁ ଏକ ପ୍ରସ୍ତାବ ମାଧ୍ୟମରେ ନୁହେଁ ବରଂ ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଢଙ୍ଗରେ ଯାନର ବ୍ୟବହାରକୁ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରିବା ପାଇଁ । ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ ପାଇଁ ବସ୍ ଚଳାଚଳ କରୁନାହିଁ । ଏବଂ, ଏହା ସହିତ, ଯାନବାହାନଗୁଡ଼ିକ ମୁଖ୍ୟତଃ ସେମାନଙ୍କ କର୍ମଚାରୀ ଏବଂ ସେମାନଙ୍କ ପିଲାମାନଙ୍କ ବ୍ୟତୀତ କର୍ମଚାରୀଙ୍କ କଲ୍ୟାଣମୂଳକ ପଦକ୍ଷେପର ଏକ ଅଂଶ ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ । ଯଦି କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପରିବାରର ସଦସ୍ୟ, ଜୀବନସାଥୀ କିମ୍ବା ପିଲାମାନଙ୍କ ପରି, ସେହି ବସରେ ଯାତ୍ରା କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଏ, ତେବେ ଏହାକୁ "ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ" ପାଇଁ ଏକ ଯାନ ଭାବରେ ବିବେଚନା କରାଯିବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ । ଏଭଳି ପରିସ୍ଥିତିରେ, କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷମାନେ ଯାନଗୁଡ଼ିକୁ "ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ" ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଉଥିବା ବିଚାର କରିବା ଯଥାର୍ଥ ନଥିଲା । ସେମାନେ ଏହି ତଥ୍ୟ ପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ହରାଇ ଦେଇଛନ୍ତି ଯେ ଅଧିନିୟମର ଅନୁସୂଚୀର ତାଲିକା 4 ଅଧୀନରେ ମୂଲ୍ୟ ପ୍ରତି ଆକର୍ଷଣର ଆବଶ୍ୟକତା କେବଳ ବ୍ୟବହାରକାରୀଙ୍କ ନୁହେଁ, ବରଂ "ଭଡ଼ା ପାଇଁ ମୋଟର ଯାନ ଚଳାଇବା" ଥିଲା ।

ଆଇଟିଆଇ ଲିମିଟେଡ଼ ବନାମ ଯାତ୍ରୀ ଟିକସ ଅଧିକାରୀ, ଏଆଇଆର **(1996)** ଆହ୍ଲାବାଦ **79;** *ଟାଟା ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ଏବଂ ଲୋକୋମୋଟିଭ କମ୍ପାନୀ ଲିମିଟେଡ଼ ବନାମ ବିକ୍ରୟ ଟିକସ ଅଧିକାରୀ @ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀ, ପୁନା ଏବଂ ଅନ୍ୟଜଣେ* **[1979] 2** ଏସସିଆର୍ **357** ଏବଂ *ଶ୍ରୀମତୀ ଏଚ୍. ଏମ୍. ଟି. ସିତାମ୍ମା ଏବଂ ଅନ୍ୟଜଣେ ବନାମ କର୍ଣ୍ଣାଟକ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ,* ଏଆଇଆର୍ **(1979)** କର୍ଣ୍ଣାଟକ **211,** *ମାମଲାମାନଙ୍କ* ପ୍ରଭେଦ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଛି ।

2. "ଭଡ଼ା ପାଇଁ ଏକ ଯାନ ଚାଲିବାର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଯେ ଏହା ନିୟମିତ ଭାବରେ ଏହିପରି ଭଡ଼ା ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ, ଅର୍ଥାତ୍, ଯାନ ନିୟମିତ ଭାବରେ ଏହିପରି ସେବା ପାଇଁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥାଏ । "ଭଡ଼ା ପାଇଁ ଯିବା" ଅଭିବ୍ୟକ୍ତିର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଯାନକୁ ଏପରି ଭାବରେ ପ୍ରଦର୍ଶନ କରିବା ଯେ ଯେଉଁମାନେ ସାଧାରଣ ଭଡ଼ା ପ୍ରଦାନ କରି ଏଥିରେ ଯାତ୍ରା ପାଇଁ ଏହାକୁ ଭଡ଼ାରେ ନେବାକୁ ଚାହିଁବେ କିମ୍ବା ଗ୍ରାହକଙ୍କୁ ଆମନ୍ତ୍ରଣ କରି ଏହାର ବ୍ୟବହାର କରିବାକୁ ଚାହିଁବେ ।

ସେଲ୍ସ ବନାମ ଲେକ୍ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ (1922) **1** କେବି **553,** ମାମଲା ଉପରେ ନିର୍ଭର କରାଯାଇଛି ।

ଦେୱାନୀ ଆବେଦନ କ୍ଷେତ୍ରାଧିକାର:ଦେୱାନୀ ଆବେଦନ ସଂଖ୍ୟା 7253 /1997

ତା 1.2.95 ରିଖରେ ଓ.ଜେ.ସି. ସଂଖ୍ୟା 5813/1992 ରେ ଓଡ଼ିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ରାୟ ଏବଂ ଆଦେଶରୁ ଆସିଛି ।

ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ପାଇଁ ଭି. ଏ. ମୋହତା, ଏସ୍. ଏନ୍. ମୂର୍ତ୍ତି, ଅଶୋକ କେ. ଗୁପ୍ତା ଏବଂ ଫାରୁଖ ରସିଦ।

ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟ ପାଇଁ ମହାଧିବକ୍ତା ଜୟନ୍ତ ଦାସ ଏବଂ ରାଧା ଶ୍ୟାମ ଜେନା ଉତ୍ତରଦାତାମାନଙ୍କ ପାଇଁ ।

ଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟର ରାୟ

ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି ରାଜେନ୍ଦ୍ର ବାବୁଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିଲା । ଆମ ସମ୍ମୁଖରେ ଆବେଦନକାରୀ ହେଉଛନ୍ତି ଓଡ଼ିଶା ରାଜ୍ୟର କୋରାପୁଟ ଜିଲ୍ଲାର ସୁନାବେଡ଼ାରେ ଅବସ୍ଥିତ ହିନ୍ଦୁସ୍ତାନ ଏରୋନଟିକ୍ସ ଲିମିଟେଡ଼ । ସେମାନଙ୍କ ପାଖରେ ଅନେକ ଯାନ ଅଛି ଯାହା ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ, 1986 (ଏହା ପରେ 'ଅଧିନିୟମ' ଭାବରେ ସୂଚିତ) ସହିତ ସଂଲଗ୍ନ ଅନୁସୂଚୀର ତାଲିକା ସଂଖ୍ୟାଏ 6 ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଆକଳନ କରାଯାଏ । ଏହି ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଓଆରକେ 3597, ଓଆରକେ 3810, ଓଆରକେ 5638, ଓଆରକେ 5639 ଏବଂ ଓଏସକେ 1563 ଭାବରେ ପଞ୍ଜୀକରଣ ହୋଇଥିବା ଯାନଗୁଡ଼ିକ ଉପରେ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ଆରମ୍ଭ କରାଯାଇଥିଲା । ଫେବୃଆରୀ 22,1991 ରେ, ଓଡ଼ିଶା ମୋଟର ଯାନ ବିଭାଗର ଟିକସ ନିରୀକ୍ଷକ ସୁନାବେଡ଼ାରୁ କୋରାପୁଟକୁ ମହାବିଦ୍ୟାଳୟ ଛାତ୍ର ଏବଂ କର୍ମଚାରୀଙ୍କୁ ନେଇ ଯାଉଥିବାବେଳେ ମାର୍ଚ୍ଚ 4,1991 ରେ ପଞ୍ଜୀକରଣ ନମ୍ବର ଓଆରକେ 3597 ଏବଂ ଓଆରକେ 3810 ଏବଂ ଅବଶିଷ୍ଟ ତିନୋଟି ଯାନକୁ ଅଟକାଇ ଯାଞ୍ଚ କରିଥିଲେ । ସେ ଏକ ଯାନ ଯାଞ୍ଚ ରିପୋର୍ଟ ଜାରି କରିଥିଲେ ଯେଉଁଥିରେ କୁହାଯାଇଥିଲା ଯେ ଗାଡ଼ିଟି ଭଡ଼ା ଏବଂ ପାରିତୋଷିକ ପାଇଁ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଗାଡ଼ି ଭାବେ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଥିଲା ଏବଂ ଗାଡ଼ିଟିକୁ ଜବତ କରାଯାଇଥିଲା । ଏହି ଯାନକୁ ମାର୍ଚ୍ଚ 4,1991 ରେ ବିଭିନ୍ନ ଅବଧି ପାଇଁ ଭିନ୍ନକ ଟିକସ ଦେୟ ପରେ ମୁକ୍ତ କରାଯାଇଥିଲା । ଆବେଦନକାରୀଙ୍କୁ ଏକ ସୂଚନା ଜାରି କରି ସ୍ପଷ୍ଟ କରିବାକୁ କୁହାଯାଇଥିଲା ଯେ (i) କେଉଁ ଦିନଠାରୁ ବସ୍ କୋରାପୁଟ କିମ୍ବା ସୁନାବେଡ଼ାସ୍ଥିତ ବିଦ୍ୟାଳୟକୁ ଯାଉଥିଲା; (ii) ଦୈନିକ/ମାସିକ ଭିତ୍ତିରେ ସମୟ ସମୟରେ ଏପରି ଯାତ୍ରା ପାଇଁ ପ୍ରତ୍ୟେକ ଛାତ୍ରଙ୍କଠାରୁ ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିବା ଭଡ଼ା ପରିମାଣ, ଏବଂ (iii) ବସରେ ଯାତ୍ରା କରୁଥିବା ଛାତ୍ରଛାତ୍ରୀଙ୍କ ସଂଖ୍ୟା । ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ପ୍ରଶାସନିକ ଅଧିକାରୀ ଉକ୍ତ ନୋଟିସ୍ ର ଉତ୍ତର ଦେଇ କହିଥିଲେ ଯେ କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପିଲାମାନଙ୍କୁ ବିଦ୍ୟାଳୟ କିମ୍ବା ମହାବିଦ୍ୟାଳୟରେ ଯୋଗଦେବା ପାଇଁ ସୁବିଧା ପ୍ରଦାନ କରିବା ପାଇଁ ଏହି ଯାନଗୁଡ଼ିକୁ କେବଳ ଏକ ସୁବିଧା ଭାବେ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥାଏ; ପୂର୍ବରୁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ଟିକସ ଉପଯୁକ୍ତ ଏବଂ ଯଥେଷ୍ଟ ଥିଲା; ବସ୍ ଅଧିକ ହାରରେ ଟିକସ ଦେବା ପାଇଁ ଦାୟୀ ନୁହେଁ କାରଣ ଏହା "ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ" ର ସଂଜ୍ଞା ମଧ୍ୟରେ ଆସୁନାହିଁ ଏବଂ ସେଥିପାଇଁ, ସେ ଯାନକୁ ଛାଡ଼ କରିବା ସମୟରେ ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିବା ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଅର୍ଥ ଫେରସ୍ତ ଦାବି କରିଥିଲେ । ଟିକସ ଅଧିକାରୀ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦିଆଯାଇଥିବା ସ୍ପଷ୍ଟୀକରଣକୁ ଗ୍ରହଣ କରିନଥିଲେ ଏବଂ ଏହି ମତ ପୋଷଣ କରିଥିଲେ ଯେ ଆବେଦନକାରୀ ଯେ ସୁନାବେଡ଼ାରୁ କୋରାପୁଟ ଏବଂ ଏହାର ବିପରୀତ କ୍ରମରେ, ଓଲଟା ପ୍ରକାରେ, ଯାତ୍ରା ପାଇଁ ଯାତ୍ରୀ କିମ୍ବା ଯାନର ଯାତ୍ରୀଙ୍କଠାରୁ ବିଭିନ୍ନ ହାରରେ ଭଡ଼ା ନାମମାତ୍ର କିମ୍ବା ସାହାଯ୍ୟ ହାରରେ ଆଦାୟ କରୁଛନ୍ତି । ଯଦିଓ ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ସେମାନେ କୋରାପୁଟକୁ ଏବଂ ଫେରିବା ପାଇଁ କୌଣସି

ହିନ୍ଦୁସ୍ଥାନ ଏରୋନଟିକ୍ସ ଲିମିଟେଡ଼ ବନାମ ପଞ୍ଜୀକରଣ ପ୍ରାଧିକାରୀ [ରାଜେନ୍ଦ୍ର ବାବୁ, ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି]

ମହାବିଦ୍ୟାଳୟ କିମ୍ବା ବିଦ୍ୟାଳୟକୁ ଯାଉଥିବା ପିଲାମାନଙ୍କ ଠାରୁ କୌଣସି ଟଙ୍କା ନେଉ ନାହାଁନ୍ତି, ତଥାପି ଏହା ବିବେଚନା କରାଯିବା ଉଚିତ ଯେ ସେମାନେ ଯାତ୍ରୀ କିମ୍ବା ଯାତ୍ରୀଙ୍କଠାରୁ ଟଙ୍କା ନେଉଥିଲେ l

ପ୍ରତ୍ୟେକ ଯାନ ପାଇଁ ଆବେଦନଗୁଡିକୁ ଦାଖଲ କରାଯାଇଥିଲା l ଅପିଲୟ ପ୍ରାଧିକାରୀଙ୍କ ସମ୍ମୁଖରେ ଏହା ଯୁକ୍ତି କରାଯାଇଛି ଯେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଯାନ ହେଉଛି ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ ଯାହା ଏହାର କର୍ମଚାରୀଙ୍କୁ ବିଭିନ୍ନ କାର୍ଯ୍ୟ ସ୍ଥଳକୁ ପରିବହନ କରିବା ପାଇଁ ନିୟୋଜିତ ଏବଂ ବିଦ୍ୟାଳୟ/ମହାବିଦ୍ୟାଳୟ ଯାଉଥିବା କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପିଲାମାନଙ୍କୁ ପରିବହନ ଯୋଗାଇବା ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ ଏବଂ ଯଦିଓ କୌଣସି ଭଡା ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା, ଏହା ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ ବଦଳରେ ଲାଭ ଅର୍ଜନ ପାଇଁ ବସ୍ ଚଳାଇବାର କୌଣସି ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ ନଥିଲା l ଏହା ଯୁକ୍ତି କରାଯାଇଛି ଯେ ଆବେଦନକାରୀ ଏବଂ ଏହାର କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ମଧ୍ୟରେ କୌଣସି ଚୁକ୍ତିନାମା ନାହିଁ ଏବଂ ତେଣୁ, ମୋଟର ଯାନ ଅଧିନିୟମ, 1988 ର ଧାରା 2 (7) କୁ ଲାଗୁ କରାଯାଇ ନାହିଁ l ଏପରି ଏକ ଚୁକ୍ତିର ଅନୁପସ୍ଥିତିରେ, ଏହା ଦାବି କରାଯାଇଛି ଯେ, *ମେସର୍ସ ଟାଟା ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ଆଣ୍ଡ ଲୋକୋମୋଟିଭ୍ କମ୍ପାନୀ ଲିମିଟେଡ଼ ବନାମ ବିକ୍ରୟ ଟିକସ ଅଧିକାରୀ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀ, ପୁନା ଏବଂ ଅନ୍ୟଜଣେ,* ଏଆଇଆର୍ (1979) ଏସସି 343 ମାମଲାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବାଏହି ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ନିର୍ଣ୍ଣୟକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି ଯାନଗୁଡ଼ିକୁ "ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ" କୁହାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ / *ହିନ୍ଦୁସ୍ଥାନ ଜିଙ୍କ୍ ଲିମିଟେଡ଼ ଏବଂ ଅନ୍ୟଜଣେ ବନାମ ରାଜସ୍ଥାନ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟାମାନେ,* ଏଆଇଆର୍ (1989) ରାଜସ୍ଥାନ 124 ମାମଲାର ନିର୍ଣ୍ଣୟ ଉପରେ ନିର୍ଭର କରି ଦାବି କରାଯାଇଥିଲା ଯେ ଯଦିଓ କମ୍ପାନୀର କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପିଲାମାନଙ୍କ ଠାରୁ କିଛି ସଂଗ୍ରହ କରାଯାଇଥିଲା, ତଥାପି ବସଗୁଡିକୁ "ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ" ଭାବରେ ବିବେଚନା କରିବା ଯଥାର୍ଥ ନୁହେଁ l ଅପିଲୟ ପ୍ରାଧିକାରୀଙ୍କ ମତ ହେଉଛି ଯେ ଏକ ଘରୋଇ ସେବା ଯାନ ଏପରି ହେବା ଉଚିତ ଯାହା ନିଜ ବାଣିଜ୍ୟ କିମ୍ବା ବ୍ୟବସାୟ ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ କିନ୍ତୁ ଏହାକୁ ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ବ୍ୟବହାର କରାଯିବା ଉଚିତ ନୁହେଁ l ନଥିରେ ଥିବା ତଥ୍ୟରେ କୁହାଯାଇଛି ଯେ ବସଗୁଡିକ ମୂଲ୍ୟ ସଂଗ୍ରହ କରି ମହାବିଦ୍ୟାଳୟ ଛାତ୍ର ଏବଂ କର୍ମଚାରୀଙ୍କୁ ନେଇ ଯାଉଥିଲେ ଏବଂ ତେଣୁ, ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ ପାଇଁ ଏକ ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ଗାଡି ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ ହେଉଥିଲା l ଅପିଲୟ ପ୍ରାଧିକାରୀ କହିଛନ୍ତି ଯେ ବିପୁଳ ପ୍ରମାଣ ରହିଛି ଯାହା ଦର୍ଶାଉଛି ଯେ ବସ୍ ଗୁଡ଼ିକୁ ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଇଥିଲା l ସେହି ପ୍ରମାଣ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ବିଭିନ୍ନ ରସିଦ ସଂଖ୍ୟା ଅଧୀନରେ ଯଥା: 4468, 3.12.90 ତାରିଖପାଇଁ 100/ଟଙ୍କା, 3845, 25.7.90 ତାରିଖ ପାଇଁ 50/ଟଙ୍କା, 3967, 14.8.90 ତାରିଖ ପାଇଁ 50/ଟଙ୍କା , 3804, 16.7.90 ତାରିଖ ପାଇଁ 50/ଟଙ୍କା , 3511, 14.7.89 ତାରିଖରେ 100/ ଟଙ୍କା , 4025, 6.7.88ତାରିଖରେ 200/ଟଙ୍କା, 91444, 5.8.87 ତାରିଖରେ 200/ଟଙ୍କା, 91448, 5.8.87ତାରିଖରେ 100/ଟଙ୍କା, 4283, 25.11.88ତାରିଖରେ100/ ଟଙ୍କା, 93249, 31.1.83 ତାରିଖରେ ଏବଂ 92053, 10.9.82ତାରିଖରେ 30/ଟଙ୍କା ଭାବେ ଭଡ଼ା ଆଦାୟ କରାଯାଇଥିଲା, ଯାହା ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ଭାବେ ପ୍ରମାଣ କରୁଛି ଯେ 1982 ରୁ 1990 ମସିହା ମଧ୍ୟରେ ବସ୍ ଗୁଡ଼ିକୁ ଭଡ଼ା ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଉଥିଲା l ଫେବୃଆରୀ 27, 1988 ମସିହାରେ ପରିପତ୍ର ସଂଖ୍ୟା ଏଚଏଏଲ୍/କେପିଟି/ସିଏଏଫ୍/3 -3/88/137 ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇ ସୂଚାଇଥିଲା ଯେ ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟରେ ସେମାନଙ୍କ ଯାନର ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଭଡ଼ା ଶୁଳ୍କର ସଂଶୋଧନ କରାଯାଇ ଲାଗୁ କରାଯିବ l ତେଣୁ, ଯାନଗୁଡ଼ିକର ବ୍ୟବହାର ପଦ୍ଧତି "ଚୁକ୍ତିଭିତ୍ତିକ ପରିବହନ" ଥିଲା ଏବଂ ସେଥିପାଇଁ,

ଅଧିନିୟମ ଅନୁସୂଚୀର ତାଲିକା 4 ଅନୁଯାୟୀ ଅଧିକ ଟିକସ ଲାଗୁ କରିବା ଯଥାର୍ଥ ଏବଂ ସେହି ଆଧାରରେ ଅପିଲିୟ ପ୍ରାଧିକାରୀ ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକୁ ଖାରଜ କରିଦେଇଥିଲେ ।

ଏହି ମାମଲାକୁ ପୁନରୀକ୍ଷଣ ମାଧ୍ୟମରେ ପୁନରୀକ୍ଷଣ ପ୍ରାଧିକାରୀଙ୍କ ନିକଟକୁ ନିଆଯାଇଥିଲା । ପୁନରୀକ୍ଷଣ ପ୍ରାଧିକାରୀ ଏହି ମତ ପୋଷଣ କରିଥିଲେ ଯେ ଟିକସ ଅଧିକାରୀଙ୍କ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନ ସୂଚିତ କରେ ଯେ ଯାନଗୁଡ଼ିକ କେବଳ ଏହାର କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନୁହେଁ ବରଂ ବାହାର ଲୋକଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ମଧ୍ୟ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଥିଲା ଏବଂ କାର୍ଯ୍ୟାଳୟ ସ୍ମାରକପତ୍ର ସ୍ପଷ୍ଟ ଭାବରେ ସୂଚିତ କରିଥିଲା ଯେ ଏହି ଯାନଗୁଡ଼ିକ କେବଳ ନିଜ କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପାଇଁ ନୁହେଁ ବରଂ ବାହାର ଲୋକଙ୍କ ପାଇଁ ମଧ୍ୟ ନିର୍ଦ୍ଧାରିତ ଭଡ଼ା ଦେୟରେ ଅନୁମତି ଦେବା ଏହାର ଉଦ୍ଦେଶ୍ୟ । ଏହି ବିଷୟକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି, ପୁନରୀକ୍ଷଣ ପ୍ରାଧିକାରୀ, ଟିକସ ଅଧିକାରୀ ଏବଂ ଅପିଲିୟ ପ୍ରାଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିଆଯାଇଥିବା ମତକୁ ନିଶ୍ଚିତ କରିଥିଲେ । ତାଙ୍କର ମତ ଥିଲା ଯେ ଆବେଦନକାରୀ କମ୍ପାନୀର କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପିଲାମାନେ କୌଣସି ପ୍ରକାରେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ବ୍ୟବସାୟ କିମ୍ବା ବ୍ୟବସାୟ ସହିତ ଜଡ଼ିତ ନୁହଁନ୍ତି କିମ୍ବା ଏହି ବସଗୁଡ଼ିକ ଶିକ୍ଷାନୁଷ୍ଠାନ ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳିତ ନୁହଁନ୍ତି ।

ଏହି ମାମଲା ଆଜ୍ଞାଦେଶ ଆବେଦନ ମାଧ୍ୟମରେ ଉପସ୍ଥାପନା କରାଯାଇଥିଲା । ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ମତ ଥିଲା ଯେ ଟିକସ ଅଧିକାରୀ, ଅପିଲିୟ ପ୍ରାଧିକାରୀ ଏବଂ ପୁନରୀକ୍ଷଣ ପ୍ରାଧିକାରୀ ଏହି ବିଷୟକୁ ଉପଯୁକ୍ତ ଭାବରେ ବିଚାର କରିଛନ୍ତି ଏବଂ ସମ୍ପୃକ୍ତ ପ୍ରଶ୍ନର ପ୍ରକୃତରେ ସଠିକ୍ ଉତ୍ତର ଦିଆଯାଇଛି ଏବଂ ଏହାର ଉପସଂହାରକୁ ସମ୍ବିଧାନର ଧାରା 226 ରୁ ଉତ୍ପନ୍ନ କାର୍ଯ୍ୟାନୁଷ୍ଠାନରେ ହସ୍ତକ୍ଷେପ କରାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ । ସେହି ଆଧାରରେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ ଆଜ୍ଞାଦେଶ ଆବେଦନକୁ ଖାରଜ କରିଦେଇଥିଲେ । ତେଣୁ ଏହି ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକ ଆଗତ ହୋଇଛି ।

କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ଏବଂ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ସମ୍ମୁଖରେ ଅନୁରୋଧ କରାଯାଇଥିବା ଯୁକ୍ତିଗୁଡ଼ିକ ଆମ ସମ୍ମୁଖରେ ପୁନରାବୃତ୍ତି ହୋଇଛି ।

ଯଦି ଏକ ମୋଟର ଯାନ ଭଡ଼ା ପାଇଁ ଚାଲିଥାଏ ଏବଂ "ମୋଟର କ୍ୟାବ" ସମେତ ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ପରିବହନ ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ, ତେବେ ଅଧିନିୟମର ଅନୁସୂଚୀର ତାଲିକା 4 ଅନୁଯାୟୀ ଟିକସ ଭୁକ୍ତ ହୋଇଥାଏ । ଲାଗୁକରିବା ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ଯଥା ଅଧିନିୟମ ଅନୁସୂଚୀର ତାଲିକା ସଂଖ୍ୟା 4 ନାମରେ ଗ୍ରହଣ କରାଯାଇଥିବା ଭାଷାକୁ ଦୃଷ୍ଟିରେ ରଖି, ବିଚାର ପାଇଁ ପ୍ରଶ୍ନ ହେଉଛି ମୋଟର ଯାନ ଅନୁସୂଚୀର ତାଲିକା 4 ଅନୁଯାୟୀ ଭଡ଼ା ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଥିଲା କି ଏବଂ ଏହା ଏକ ଯାନ ହେବା ଆବଶ୍ୟକ ଯାହା ଯାତ୍ରୀ ପରିବହନ ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ ।

ସେଲ୍ସ୍ *ବନାମ ଲେକ୍ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ (1922) 1* କେବି 553 ରେ, "ଭଡାପାଇଁ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ" ଅଭିବ୍ୟକ୍ତି ବିଚାର ପାଇଁ ଉଠିଥିଲା । ସେଥିରେ ବିଚାର କରାଯାଇଥିବା ବ୍ୟବସ୍ଥାରେ ବ୍ୟବହୃତ ଭାଷା ଥିଲା "ବିଭିନ୍ନ ବର୍ଣ୍ଣନା କିମ୍ବା ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଯାନର ପ୍ରତ୍ୟେକ ଗାଡି ଯାହା ଯାତ୍ରୀଙ୍କ ପରିବହନ ପାଇଁ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ କିମ୍ବା ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ ଏବଂ ଯାହା କୌଣସି ରାସ୍ତା, ପାଥ କିମ୍ବା ସ୍ଥାନରେ ଭଡ଼ା ପାଇଁ ଆବେଦନ କରେ ଏବଂ ଯେଉଁଥିରେ ଯାତ୍ରୀ କିମ୍ବା ସେମାନଙ୍କ ମଧ୍ୟରୁ କାହାକୁ କୌଣସି ପୃଥକ ଏବଂ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର କିମ୍ବା ସମ୍ପୃକ୍ତ ସ୍ଥାନ କିମ୍ବା ସିଟ୍ ପାଇଁ ପୃଥକ ଏବଂ ସ୍ୱତନ୍ତ୍ର ଭଡ଼ା ହାରରେ ଆଦାୟ କରାଯାଏ । "ନ୍ୟାୟାଳୟର ମତ ଥିଲା ଯେ ଦୁଇଟି ସର୍ତ୍ତ ପୂରଣ ନହେବା ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ଏକ ଯାନକୁ ଭଡ଼ା ପାଇଁ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ ବୋଲି ସଠିକ୍ ଭାବରେ କୁହାଯାଇପାରିବ ନାହିଁ ।

ହିନ୍ଦୁସ୍ଥାନ ଏରୋନଟିକ୍ସ ଲିମିଟେଡ଼ ବନାମ ପଞ୍ଜୀକରଣ ପ୍ରାଧିକାରୀ [ରାଜେନ୍ଦ୍ର ବାବୁ, ନ୍ୟାୟମୂର୍ତ୍ତି]

ପ୍ରଥମତଃ, ଡ୍ରାଇଭର କିମ୍ବା ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ଥିବା ଅନ୍ୟ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ପାଇବା ପାଇଁ ସେମାନଙ୍କ ସହିତ କୌଣସି ପୂର୍ବ ଚୁକ୍ତି ବିନା ଆମନ୍ତ୍ରଣ କିମ୍ବା ଅପେକ୍ଷା କରିବା ଆବଶ୍ୟକ । ଏବଂ, ଦ୍ୱିତୀୟତଃ, ମାଲିକ କିମ୍ବା ନିୟନ୍ତ୍ରଣରେ ଥିବା ବ୍ୟକ୍ତି ଯିଏ ଆମନ୍ତ୍ରଣ କିମ୍ବା ଅପେକ୍ଷାରେ ନିୟୋଜିତ କିମ୍ବା ପ୍ରାଧିକୃତ ଅଟନ୍ତି, ତାଙ୍କ ପାଖରେ ଏକ ଗାଡି ରହିବା ଆବଶ୍ୟକ ଯାହା ପାଇଁ ସେ ଯାତ୍ରୀମାନଙ୍କୁ ଅନୁରୋଧ କରୁଛନ୍ତି କିମ୍ବା ଅପେକ୍ଷା କରୁଛନ୍ତି । ଆମେ ଦ୍ୱିତୀୟ ସର୍ତ୍ତକୁ ନେଇ ଚିନ୍ତିତ ନୁହଁ । ଯେଉଁ ପର୍ଯ୍ୟନ୍ତ ପ୍ରଥମ ସର୍ତ୍ତ ସମ୍ପୃକ୍ତ, "ଭଡ଼ା ପାଇଁ ଏକ ଯାନ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ" ର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ନିୟମିତ ଭାବରେ ଏହିପରି ଭଡ଼ା ପାଇଁ ବ୍ୟବହୃତ ହୁଏ, ଅର୍ଥାତ୍ ଯାନ ଯାହା ନିୟମିତ ଭାବରେ ଏହିପରି ସେବା ପାଇଁ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଏ । "ଭଡ଼ା ପାଇଁ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ" ଅଭିବ୍ୟକ୍ତିର ଅର୍ଥ ହେଉଛି ଯାନକୁ ଏପରି ଭାବରେ ପ୍ରଦର୍ଶନ କରିବା ଯେ ଯେଉଁମାନେ ସାଧାରଣ ଭଡ଼ା ପ୍ରଦାନ କରି ଏଥିରେ ଯାତ୍ରା ପାଇଁ ଏହାକୁ ଭଡ଼ା ଦେବାକୁ ଚାହିଁବେ କିମ୍ବା ଗ୍ରାହକଙ୍କୁ ଅନୁରୋଧ କରି ଏହାର ବ୍ୟବହାର ପ୍ରଦାନ କରିବାକୁ ଚାହିଁବେ ।

ଫେବୃଆରୀ 27,1988ମସିହାରେ ଆବେଦନକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଜାରି କରାଯାଇଥିବା ପରିପତ୍ର ଆଦେଶ ସଂଖ୍ୟା HAL/KPT/CAF/3-3/88/137ରେ ସମସ୍ତ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ନିର୍ଭର କରିଛନ୍ତି । ତେଣୁ, ବିବାଦରେ ଥିବା ପ୍ରସଙ୍ଗକୁ ସଠିକ୍ ଭାବରେ ବୁଝିବା ପାଇଁ, ସମଗ୍ର ପରିପତ୍ର ଆଦେଶକୁ ଦେଖିବା ଆବଶ୍ୟକ ଯାହା ନିମ୍ନରେ ଦିଆଯାଇଛି: -

"ବିଷୟ: କମ୍ପାନୀର ଯାନଗୁଡ଼ିକର ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଲାଗୁ ହେବାକୁ ଥିବା ଦେୟର ସଂଶୋଧନ ।

କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା କମ୍ପାନୀର ପରିବହନର ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଦେୟକୁ 1.3.88 ମସିହାରୁ ନିମ୍ନରେ ଦର୍ଶାଯାଇଥିବା ପରି ସଂଶୋଧନ କରିବାକୁ ନିଷ୍ପତ୍ତି ନିଆଯାଇଛି ଯାହା ଦ୍ୱାରା ପରିଚାଳନାର ପ୍ରତ୍ୟକ୍ଷ ଖର୍ଚ୍ଚକୁ ଅନ୍ତର୍ଭୁକ୍ତ କରାଯାଇପାରିବ: -

(a) ବସ୍ ପ୍ରତି କିଲୋମିଟର ପିଛା 4 ଟଙ୍କା ଏବଂ ଅଟକ ଶୁଳ୍କ ସହିତ ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି 15ଟଙ୍କା ।

(b) କାର (ଡିଜେଲ)-1.5/ ଟଙ୍କା ପ୍ରତି କିଲୋମିଟର ପିଛା ଏବଂ ଅଟକ ରଖିବା ପାଇଁ ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି 6/ଟଙ୍କା

(c) କାର (ପେଟ୍ରୋଲ)- 3/ ଟଙ୍କା......... ,, ...

(d) ଜିପ୍ (ଡିଜେଲ)-1.50/ଟଙ୍କା... ,,----------------

(e) ଜିପ୍ (ପେଟ୍ରୋଲ)- 2.00/ଟଙ୍କା---------,,---------- -

(f) ଭ୍ୟାନ୍/ମିନିବସ୍/ ଷ୍ଟେସନ ୱାଗନ/ ଆମ୍ବୁଲାନ୍ସ (ଡିଜେଲ) ପ୍ରତି କିଲୋମିଟର ପିଛା 2.00/ ଟଙ୍କା ଏବଂ ଅଟକ ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି 10/ଟଙ୍କା ।

(g)---,,----- (ପେଟ୍ରୋଲ) ପ୍ରତି କିଲୋମିଟର ପିଛା 3.00/ଟଙ୍କା -----,,----- -

(h) ଟ୍ରକ (ଡିଜେଲ)- ପ୍ରତି କିଲୋମିଟର ପିଛା 4.00/ଟଙ୍କା ------,,-- -

2.ଉପରୋକ୍ତ ଶୁଳ୍କ ଗ୍ୟାରେଜ୍-ଟୁ-ଗ୍ୟାରେଜ୍ ଆଧାରରେ ଲାଗୁ କରାଯିବ ।

3. ଏଚ୍ଏଏଲ୍ ଦ୍ୱାରା ସ୍ୱୀକୃତିପ୍ରାପ୍ତ ସଂସ୍ଥା ମାଧ୍ୟମରେ କର୍ମଚାରୀମାନଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଆୟୋଜନ କରାଯାଉଥିବା ବଣଭୋଜି ଯାତ୍ରାର ମୂଲ୍ୟ କିଲୋମିଟର ପିଛା 1.5 ଟଙ୍କା ଏବଂ ଅଟକ ରଖିବା ପାଇଁ ଗ୍ୟାରେଜ୍ ରୁ ଗ୍ୟାରେଜ୍ ଆଧାରରେ ଘଣ୍ଟା ପ୍ରତି 6/ଟଙ୍କା ।

4. ହିନ୍ଦୁସ୍ତାନ ଏରୋନଟିକ୍ସ କଞ୍ଜ୍ୟୁମର୍ସ କୋ-ଅପରେଟିଭ୍ ଷ୍ଟୋରଗୁଡ଼ିକୁ ଯୋଗାଇ ଦିଆଯାଉଥିବା ଟ୍ରକର ଶୁଳ୍କ ଗ୍ୟାରେଜ୍-ଟୁ-ଗ୍ୟାରେଜ୍ ଆଧାରରେ କେବଳ ରାସନ ସାମଗ୍ରୀ ଉଠାଇବା ପାଇଁ କିଲୋମିଟର ପିଛା 0.25/ ଟଙ୍କା ହେବ ଏବଂ ଅନ୍ୟ ଯାତ୍ରା ପାଇଁ ଉପରୋକ୍ତ ପାରା-1 ରେ ଉଲ୍ଲେଖ କରାଯାଇଛି ।

5. ବାହ୍ୟ ପକ୍ଷ (ଏଚ୍ଏଏଲ୍ କର୍ମଚାରୀ କିମ୍ବା ଏଚ୍ଏଏଲ୍ ର ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ସ୍ୱୀକୃତିପ୍ରାପ୍ତ ସଂସ୍ଥା ବ୍ୟତୀତ) ଯେପରିକି ରାଜ୍ୟ ସରକାରୀ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷ ଏବଂ ଅନ୍ୟାନ୍ୟ ଅନୁଷ୍ଠାନ ଇତ୍ୟାଦି ଦ୍ୱାରା ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଦିଆଯାଇଥିବା ଯାନ ପାଇଁ ଶୁଳ୍କ ଉପରୋକ୍ତ ପାରା-1 ରେ ସୂଚିତ ହାର ଉପରେ ଅତିରିକ୍ତ 50 ପ୍ରତିଶତ ଲାଗୁ ହେବ । ଯେତେବେଳେ ବାହ୍ୟ ପକ୍ଷ ଦ୍ୱାରା ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଯାନଗୁଡିକ ଦିଆଯାଏ, ସେତେବେଳେ ଗାଡ଼ିଗୁଡିକ ଗ୍ୟାରେଜରୁ ବାହାରକୁ ଯିବା ପୂର୍ବରୁ ସେମାନେ ଆଶା କରାଯାଉଥିବା ବ୍ୟବହାରର ସମ୍ପୂର୍ଣ୍ଣ ପରିମାଣ ଆଗୁଆ ଜମା କରିବା ଉଚିତ୍ ।

6. କମ୍ପାନୀର ପରିବହନ/ଯାନର ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାରକୁ ନିରୁତ୍ସାହିତ କରିବା ନୀତି ହେବା ଉଚିତ, ଯେଉଁଠାରେ ଅନିବାର୍ଯ୍ୟ ମାମଲାରେ ଏପରି ବ୍ୟବହାରକୁ ଅନୁମତି ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ ବୋଲି ବିବେଚନା କରାଯାଏ, ସମ୍ପୃକ୍ତ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଅନୁରୋଧକୁ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ଜେନେରାଲ ମ୍ୟାନେଜରଙ୍କୁ ପଠାଇବା ପୂର୍ବରୁ ସଂଶୋଧିତ ହାର ବିଷୟରେ କର୍ମଚାରୀଙ୍କୁ ସୂଚିତ କରିବେ ।

ଜେନେରାଲ ମ୍ୟାନେଜରଙ୍କ ଅନୁମୋଦନ ସହିତ ଏହି ପ୍ରସଙ୍ଗଗୁଡ଼ିକ ରହିବା ଉଚିତ"।

ଯଦିଓ ଏହି ପରିପତ୍ରରେ "କମ୍ପାନୀର ଯାନର ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାର ପାଇଁ ଆଦାୟ ହେବାକୁ ଥିବା ଶୁଳ୍କର ସଂଶୋଧନ" ଶୀର୍ଷକ ଦିଆଯାଇଛି, ଏହା ସ୍ପଷ୍ଟ କରାଯାଇଛି ଯେ କମ୍ପାନୀର ନୀତି ହେଉଛି କମ୍ପାନୀର ପରିବହନ କିମ୍ବା ଯାନର ବ୍ୟକ୍ତିଗତ ବ୍ୟବହାରକୁ ନିରୁତ୍ସାହିତ କରିବା, କିନ୍ତୁ ଯେଉଁଠାରେ ଅନିବାର୍ଯ୍ୟ କ୍ଷେତ୍ରରେ ଏପରି ବ୍ୟବହାରକୁ ଅନୁମତି ଦେବା ଆବଶ୍ୟକ ବୋଲି ବିବେଚନା କରାଯାଏ, ସମ୍ପୃକ୍ତ ଅଧିକାରୀ ଅନୁମୋଦନ ପାଇଁ ଜେନେରାଲ ମ୍ୟାନେଜରଙ୍କୁ ଅନୁରୋଧ ପଠାଇବା ପୂର୍ବରୁ ସଂଶୋଧିତ ହାର ବିଷୟରେ କର୍ମଚାରୀଙ୍କୁ ଅବଗତ କରିବେ । ତେଣୁ, ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଦରଗୁଡ଼ିକ ସାଧାରଣ ଜନତାଙ୍କ ପାଇଁ ଏକ ପ୍ରସ୍ତାବ ମାଧ୍ୟମରେ ନୁହେଁ ବରଂ ଏକ ନିର୍ଦ୍ଦିଷ୍ଟ ଢଙ୍ଗରେ ଯାନର ବ୍ୟବହାରକୁ ନିୟନ୍ତ୍ରଣ କରିବା ପାଇଁ ହୋଇଥାଏ । ତେଣୁ, ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ ପାଇଁ ବସ୍ ଚଳାଚଳ କରୁନଥିଲା । ଏବଂ, ଏହା ସହିତ, ଯାନବାହାନଗୁଡ଼ିକ ମୁଖ୍ୟତଃ ସେମାନଙ୍କ କର୍ମଚାରୀ ଏବଂ ସେମାନଙ୍କ ପିଲାମାନଙ୍କ ପାଇଁ କର୍ମଚାରୀଙ୍କ କଲ୍ୟାଣମୂଳକ ପଦକ୍ଷେପର ଏକ ଅଂଶ ଭାବରେ ବ୍ୟବହୃତ ହୋଇଥାଏ । ଯଦି କର୍ମଚାରୀଙ୍କ ପରିବାରର ସଦସ୍ୟ, ଜୀବନସାଥୀ କିମ୍ବା ପିଲାମାନଙ୍କ ପରି, ସେହି ବସରେ ଯାତ୍ରା କରିବାକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଯାଏ, ତେବେ ଏହାକୁ "ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ" ପାଇଁ ପରିଚାଳିତ ଯାନ ଭାବରେ ବିବେଚନା କରାଯିବା ଉଚିତ୍ ନୁହେଁ । ଏଭଳି ପରିସ୍ଥିତିରେ, ଆମେ ଭାବୁନାହୁଁ ଯେ କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷମାନେ ଯାନଗୁଡ଼ିକୁ "ଭଡ଼ା କିମ୍ବା ପାରିତୋଷିକ" ପାଇଁ ବ୍ୟବହାର କରାଯାଉଥିବା ବିଚାର କରିବା ଯଥାର୍ଥ ଥିଲା । ସେମାନେ ଏହି ସତ୍ୟ ପ୍ରତି ଦୃଷ୍ଟି ହରାଇ ଦେଇଛନ୍ତି ଯେ ଅଧିନିୟମ ଅନୁସୂଚୀର ତାଲିକା 4 ଅନୁଯାୟୀ ଭଡା ପାଇବାକୁ ଆଶା କରିବାର ଆବଶ୍ୟକତା କେବଳ ବ୍ୟବହାରକାରୀଙ୍କର ନଥିଲା, ବରଂ "ଭଡ଼ା ପାଇଁ ମୋଟର

ଯାନ ଉଦ୍ଦିଷ୍ଟ" ଥିଲା । ତେଣୁ, ଆମେ ଭାବୁନାହୁଁ ଯେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ କିମ୍ବା କର୍ତ୍ତୃପକ୍ଷମାନେ ଅଧିନିୟମ ଅନୁଯାୟୀ ଅଧିନିୟମର ଅନୁସୂଚୀର ତାଲିକା 4 ଅନୁଯାୟୀ ଉଚ୍ଚ ଟିକସ ହାର ଲାଗୁ କରିବାରେ କିମ୍ବା ଆପତ୍ତି କଲାବେଳେ ଏହାକୁ ବଜାୟ ରଖିବାରେ ନ୍ୟାୟସଙ୍ଗତ ଥିଲେ ।

ଆଇ. ଟି. ଆଇ. *ଲିମିଟେଡ୍ ବନାମ ଯାତ୍ରୀ ଟିକସ ଅଧିକାରୀ,* ଏଆଇଆର (1996) ଆହ୍ଲାବାଦ 79, ଟାଟା *ଇଞ୍ଜିନିୟରିଂ ଏବଂ ଲୋକୋମୋଟିଭ୍ କୋ. ଲିମିଟେଡ୍ ବନାମ ବିକ୍ରୟ ଟିକସ ଅଧିକାରୀ ଏବଂ ଆଞ୍ଚଳିକ ପରିବହନ ଅଧିକାରୀ, ପୁନା ଏବଂ ଅନ୍ୟଜଣେ,* [1979] 2 ଏସସିଆର୍ 357, ଏବଂ *ଶ୍ରୀମତୀ. ଏଚ୍. ଏମ୍. ଟି. ସିତ୍ତାମ୍ମା ଏବଂ ଅନ୍ୟଜଣେ ବନାମ କର୍ଣ୍ଣାଟକ ରାଜ୍ୟ ଏବଂ ଅନ୍ୟମାନେ,* ଏଆଇଆର୍ (1979) କର୍ଣ୍ଣାଟକ 211, ଆଦି ମାମଲାରେ ପ୍ରଦାନ କରାଯାଇଥିବା ବିଭିନ୍ନ ନିଷ୍ପତିକୁ ଉପସ୍ଥିତ ଥିବା ବିଦ୍ୱାନ ଓକିଲଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ସୂଚିତ କରାଯାଇଛି । ତଥାପି, ଏହି ମାମଲାଗୁଡ଼ିକ ମୋଟର ଯାନ ଟିକସ ଅଧିନିୟମ ସମ୍ପୃକ୍ତ ବ୍ୟବସ୍ଥା ଉପରେ ପର୍ଯ୍ୟବେକ୍ଷିତ ହୋଇଥିଲା ଯାହା ସହିତ ସେମାନେ ସେହି ମାମଲାରେ ଜଡିତ ଥିଲେ । ତେଣୁ, ଏହି ନିଷ୍ପତ୍ତିଗୁଡ଼ିକର ବର୍ତ୍ତମାନର ମାମଲାରେ କୌଣସି ପ୍ରାସଙ୍ଗିକତା କିମ୍ବା ପ୍ରୟୋଜନ ନଥାଇପାରେ ।

ଫଳସ୍ୱରୂପ ଆମେ ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ଦିଆଯାଇଥିବା ଆଦେଶକୁ ରଦ୍ଦ କରୁଛୁ ଏବଂ ଏହାସହିତ ଅପିଲିୟ/ପୁନରୀକ୍ଷଣ ପ୍ରାଧିକାରୀଙ୍କ ଦ୍ୱାରା ନିଶ୍ଚିତ କରାଯାଇଥିବା ଟିକସ ଅଧିକାରୀଙ୍କ ଆଦେଶକୁ ନାକଚ କରାଯିବ । ଆଜିଠାରୁ ତିନି ମାସ ମଧ୍ୟରେ ପ୍ରତ୍ୟେକ ମାମଲାରେ ଭିନ୍ନକ ଟିକସ ମାଧ୍ୟମରେ ଅଟକ ରଖାଯାଇଥିବା ଅର୍ଥ ଫେରସ୍ତ ଦେବାକୁ ପ୍ରତିବାଦୀ ହକଦାର ଅଟନ୍ତି । ସେହି ଅନୁଯାୟୀ ଆବେଦନଗୁଡ଼ିକୁ ଅନୁମତି ପ୍ରଦାନ କରାଗଲା ।

ଆଇ.ଏମ୍. ଏ. ଆବେଦନକୁ ଅନୁମତି ଦିଆଗଲା ।

<u>ଅସ୍ୱୀକରଣ</u>

"ଉପଭାଷାରେ ଅନୁବାଦିତ ରାୟ କେବଳ ମକଦ୍ଦମାରେ ପକ୍ଷଭୁକ୍ତ ବ୍ୟକ୍ତିଙ୍କର ସୀମିତ ବ୍ୟବହାର ଏବଂ ତାଙ୍କ ଆଞ୍ଚଳିକ 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 ।"

ଭାଷାନ୍ତର:

ଶ୍ରୀ ଜଟାଧାରୀ ସେଠୀ
ଅନୁବାଦକ, ଓଡ଼ିଶା ଉଚ୍ଚ ନ୍ୟାୟାଳୟ, କଟକ