

হৰমন সিং আৰু অন্যান্য

বনাম

আঞ্চলিক পৰিবহণ কৰ্তৃপক্ষ, কলকাতা, আৰু অন্যান্য

[মুখ্য ন্যায়াধীশ পতঞ্জলি শাস্ত্ৰী, ন্যায়াধীশ মেহৰ চান্দ মহাজন, ন্যায়াধীশ এছ. আৰ. দাস, ন্যায়াধীশ গুলাম হাছান আৰু ন্যায়াধীশ জগন্নাথদাস]

ভাৰতৰ সংবিধান, অনুচ্ছেদ ১৪, ১৯(১)(জি)- সৰু টেক্সিবোৰলৈ অনুজ্ঞাপত্ৰ জাৰি কৰা আৰু সেইবোৰৰ বাবে কম শুল্ক নিৰ্ধাৰণ কৰা- বৰ্তমানৰ অনুজ্ঞাপত্ৰধাৰীসকলে নিজৰ বৃত্তি অব্যাহত ৰখাৰ মৌলিক অধিকাৰ খৰ্ব কৰে নেকি বা আইনৰ অধীনত সমান সুৰক্ষা লাভ কৰে নেকি?- এটা বৃত্তি চলাই নিয়াৰ অধিকাৰ-অধিকাৰৰ পৰিসৰ।

১৯৪০ চনৰ পৰা কলিকতাৰ ৰাজপথত চলা টেক্সিবোৰ ২২ এইচ.পি.-ৰ তলত আৰু ৩০ এইচ পিৰ ওপৰত হ'ব নোৱাৰে আৰু ১৯৪৪ চনত সংশোধিত বংগ মটৰ গাড়ী নিয়মৰ ১৭৯ নং নিয়মত প্ৰথম মাইলৰ বাবে নিম্নতম মাচুল এক টকা আৰু পৰৱৰ্তী প্ৰতিটো মাইলৰ প্ৰতি এক ষষ্ঠাংশৰ বাবে ন্যূনতম মাচুল ২ টকা নিৰ্ধাৰণ কৰা হৈছিল। ১৯৫২ চনত আঞ্চলিক পৰিবহণ কৰ্তৃপক্ষই ১০ এইচ.পি.-ৰ তলৰ আৰু ১৯ এইচ.পি.-ৰ ওপৰৰ সৰু টেক্সিবোৰ চলাবলৈ অনুমতিৰ বাবে আবেদন আহান জনাই এক জাননী জাৰি কৰে আৰু ১৭৯ নং নিয়মত এটা ব্যৱস্থা যোগ কৰা হয় য'ত এনে সৰু টেক্সিৰ ক্ষেত্ৰত প্ৰথম মাইলৰ বাবে ৮ টকা আৰু পৰৱৰ্তী মাইলৰ প্ৰতিটো চতুৰ্থাংশৰ বাবে ২ টকাৰ শুল্ক নিৰ্ধাৰণ কৰা হৈছিল। ডাঙৰ টেক্সিসমূহৰ অনুমতি ধাৰীসকলে সংবিধানৰ ২২৬ নং অনুচ্ছেদৰ অধীনত উচ্চ ন্যায়ালয়ত আঞ্চলিক পৰিবহণ কৰ্তৃপক্ষৰ অধিসূচনা কাৰ্যকৰী কৰা আৰু সৰু টেক্সিৰ অনুজ্ঞাপত্ৰ জাৰী কৰাত বাধা দিয়াৰ বাবে লেখ আবেদন জনায়, তেওঁলোকে যুক্তি দিছিল যে এই অধিসূচনাখনে সংবিধানৰ ১৯(১)(জি) অনুচ্ছেদ আৰু ১৪ অনুচ্ছেদৰ দ্বাৰা নিশ্চয়তা দিয়া তেওঁলোকৰ মৌলিক অধিকাৰ উলংঘন কৰিছে :

ৰায় প্ৰদান কৰিছিল যে, (i) সৰু টেক্সিৰ প্ৰৱৰ্তন আৰু ইয়াৰ বাবে কম শুল্ক নিৰ্ধাৰণ কৰাটো যুক্তিসংগত শ্ৰেণীবিভাজনৰ ওপৰত ভিত্তি কৰি কৰা হৈছিল আৰু সংবিধানৰ ১৪ নং অনুচ্ছেদৰ কোনো উলংঘা হোৱা নাছিল; (ii) যিহেতু ডাঙৰ টেক্সিৰ অনুজ্ঞাপত্ৰধাৰীসকলক তেওঁলোকৰ বৃত্তি চলাই নিবলৈ আৰু তেওঁলোকৰ টেক্সি চলাবলৈ বাধা দিয়া হোৱা নাছিল, সেয়েহে সংবিধানৰ ১৯(১)(জি) অনুচ্ছেদৰ কোনো উলংঘা হোৱা নাছিল, আৰু আঞ্চলিক পৰিবহণ কৰ্তৃপক্ষৰ বিৰুদ্ধে অনুৰোধ কৰা লেখ আবেদন প্ৰদান কৰিব পৰা হোৱা নাছিল।

অনুচ্ছেদ ১৯ (১) (জি)-এ কোনো বিশেষ ব্যক্তি বা সংগঠনক কোনো ধৰণৰ বৃত্তি বজাই ৰাখিবলৈ একচেটিয়া অধিকাৰ নিশ্চয়তা প্ৰদান নকৰে আৰু যদি আন ব্যক্তিসকলক একে বৃত্তি বজাই ৰাখিবলৈ অনুমতি দিয়া হয় আৰু প্ৰতিযোগিতাৰ এটা উপাদান প্ৰৱৰ্তন কৰা হয়, তেন্তে কৰ্তৃপক্ষৰ ফালৰ পৰা বেয়া বিশ্বাস নাথাকিলে, অনুচ্ছেদ ১৯ (১) (জি)-ৰ অধীনত নিশ্চয়তা প্ৰদান কৰা মৌলিক অধিকাৰৰ উলংঘন নহয়।

দেৱানী আপীল ক্ষেত্ৰাধিকাৰ: দেৱানী আপীল নং- ১১২/ ১৯৫৩ ।

১৯৫২ চনৰ ২৭৫৪ নং দেৱানী পুনৰীক্ষণত কলিকতাৰ উচ্চ ন্যায়ালয়ৰ (ন্যায়াদীশ হিমাংশু কুমাৰ বসু) ১৯৫৩ চনৰ ৯ জানুৱাৰী তাৰিখৰ ৰায় আৰু আদেশৰ পৰা ভাৰতৰ সংবিধানৰ ১৩২(১)নং অনুচ্ছেদৰ অধীনত আবেদন।

আপীলকাৰীৰ হৈ আৰ. চৌধুৰী আৰু এ. কে. দাস গুপ্তা।

১ আৰু ২ নং উত্তৰদাতাৰ বাবে ভাৰতৰ এটনী জেনেৰেল এম. চি. চেটালভাদ (বি. চেন সহ)।

১৯৫৩ চনত ২৪ নৱেম্বৰত আদালতৰ ৰায়দান প্ৰদান কৰে-

ন্যায়াদীশ মহাজনে- ভাৰতীয় সংবিধানৰ ১৩২(১) অনুচ্ছেদৰ অধীনত এই আবেদন কলিকতা উচ্চ ন্যায়ালয়ে (ন্যায়াদীশ এইচ. কে. বোস) ১৯৫৩ চনৰ ৯ জানুৱাৰী তাৰিখে সংবিধানৰ ২২৬ নং অনুচ্ছেদৰ অধীনত কৰা আবেদন খাৰিজ কৰি দিয়া ৰায়ৰ বিৰুদ্ধে নিৰ্দেশিত।

এই আবেদনখন তলত উল্লেখ কৰা পৰিঘটনাৰ পৰাই উদ্ভৱ হৈছে: ১৯৫২ চনৰ ১৩ মে'ত কলিকতা অঞ্চলৰ আঞ্চলিক পৰিবহণ কৰ্তৃপক্ষই এক অধিসূচনা ঘোষণা কৰে। ইয়াত মটৰ কেব চলোৱাৰ অনুজ্ঞাপত্ৰ থকা ব্যক্তি বা মটৰ ব্যৱস্থাৰ জ্ঞান থকা ব্যক্তিৰ পৰা আবেদন বিচাৰিছিল। উদ্দেশ্য আছিল ১০ এইচ. পি.-ৰ পৰা ১৯ এইচ. পি.-লৈকে সৰু মটৰ টেক্সি কেবৰ অনুমতি প্ৰদান কৰা। এই অধিসূচনাত এনে অনুমতি প্ৰদানৰ বিৰুদ্ধে আপত্তি দাখিল কৰিবলৈও আহ্বান জনাইছে। কলিকতা টেক্সি সন্থা আৰু বংগ টেক্সি সন্থাকে ধৰি বিভিন্ন সংঘ আৰু ব্যক্তিয়ে আপত্তি দাখিল কৰে। ১৯৫২ চনৰ ৫ জুলাইত আঞ্চলিক পৰিবহণ কৰ্তৃপক্ষই শুনানি গ্ৰহণ কৰে আৰু শেষত ১৯৫২ চনৰ ২১ আগষ্টত এই আপত্তিসমূহ নাকচ কৰি সৰু টেক্সিৰ বাবে ৪৮টা অনুমতি প্ৰদান কৰে।

মটৰ বাহন আইন বলৱৎ হোৱাৰ পৰা কলিকতাৰ ৰাস্তাত চলা-ফুৰা কৰা টেক্সিবোৰৰ হৰ্চপাৱাৰ ২২ৰ পৰা ৩০ৰ ভিতৰত হোৱাটো প্ৰয়োজন আছিল। বংগ মটৰ বাহন নিয়মৰ ১৭৯ নং নিয়মে এনে সকলো টেক্সিৰ শুল্ক নিৰ্ধাৰণ কৰিছিল। এই নিয়মত থকা চৰ্তবোৰ আছিল-

“এক মাইলৰ প্ৰতি চতুৰ্থাংশৰ বাবে দুটা অনাৰ হাৰত এটা একক শুল্ক আদায় কৰা হ'ব। নূন্যতম মাচুল হ'ব আঠ অনা। এই শুল্ক তলত উল্লেখ কৰা সীমাৰ ভিতৰত ৰাতি আৰু দিনত বলৱৎ হ'ব.....”

১৯৪৪ চনত মটৰৰ অংশ, টায়োৰ, আনুষংগিক সামগ্ৰী, তেল লুব্ৰিকেণ্ট, পেট্ৰল আদিৰ দাম বৃদ্ধিৰ পৰিপ্ৰেক্ষিতত ১৭৯ নং নিয়ম সংশোধন কৰা হয় আৰু সংশোধিত নিয়মত তলত দিয়া ধৰণে লিখা হৈছে :

“প্ৰথম মাইল বা ইয়াৰ অংশৰ বাবে নূন্যতম এটকা আৰু পৰৱৰ্তী প্ৰতিটো মাইলৰ প্ৰতি ষষ্ঠ ভাগৰ বাবে দুই অনা। অপেক্ষাৰ মূল্য প্ৰতি ঘণ্টাত ১-১৪-০ টকা বা প্ৰতি ৪ মিনিটৰ বিপৰীতে ২ অনা। সকলো চাৰ্জ বা শুল্ক মিটাৰত দেখুৱাব লাগিব। খালী হৈ উভতি অহা কেবসমূহক সীমালৈকে প্ৰতি মাইলত ৪ অনাদিব লাগিব।”

এই বৃদ্ধি পোৱা শুল্কৰ হাৰ ১৯৫১ চনৰ ১৩ জানুৱাৰীত জাৰি কৰা পৰৱৰ্তী অধিসূচনাৰ দ্বাৰা বজাই ৰখা হৈছিল।

১৯৫২ চনৰ মে' মাহত সৰু টেক্সি চলাবলৈ অনুমতিৰ বাবে আবেদন আমন্ত্ৰণ জনাই অধিসূচনা জাৰি কৰাৰ পিছত ১৯৫২ চনৰ ৭ জুনত বংগ মটৰ বাহন নিয়মৰ ১৭৯ নং নিয়ম সংশোধন কৰি আৰু এখন অধিসূচনা জাৰি কৰা হয়। এই অধিসূচনাখনত এই চৰ্তসমূহ উল্লেখ আছিল:

১৯৩৯ চনৰ মটৰ বাহন আইনৰ ৫১ নং ধাৰাত প্ৰদান কৰা ক্ষমতা প্ৰয়োগ কৰি বংগ চৰকাৰৰ অধিসূচনাৰ অধীনত গৃহ (পৰিবহন) বিভাগ নং ৯৩৫৪-টি-ত বংগ চৰকাৰৰ অধিসূচনাৰ অধীনত প্ৰকাশিত নিয়মটোত নিম্নলিখিত সংশোধনী কৰিবলৈ সন্তোষ প্ৰকাশ কৰিছে, যি পৰৱৰ্তী সময়ত সংশোধন কৰা হৈছিল, যথা:

উক্ত নিয়মটোত তলত দিয়া চৰ্তটো সংযোগ কৰক:-

যদিহে কলিকতা চহৰত বা ২৪ পৰগনা জিলাত মটৰ বাহন আইন, ১৯৩৯ ৰ অধীনত পঞ্জীয়ন কৰা ১৯ এইচ. পি. বা তাততৈ কম কিন্তু ১০ এইচ. পি.-ৰ বেছি সৰু মটৰ কেবৰ ক্ষেত্ৰত ১৯৫২ চনৰ ১ মে'ৰ পৰা কাৰ্যকৰী হোৱাকৈ ভাড়া কৰাৰ প্ৰতিটো বাৰত শুদ্ধ হ'ব ৮ মাহৰ বাবে ১ম মাইল বা এক মাইলৰ অংশৰ বাবে ৮ অনা আৰু পৰৱৰ্তী প্ৰতিটো মাইলৰ প্ৰতিটো চতুৰ্থাংশৰ বাবে ২ অনা।

এই জাননীৰ ফলস্বৰূপে সৰু টেক্সিৰ শুদ্ধ প্ৰথম মাইল বা এক মাইলৰ অংশৰ বাবে আঠ অনা আৰু পৰৱৰ্তী প্ৰতিটো মাইলৰ প্ৰতি চতুৰ্থাংশৰ বাবে ২ অনাৰ হাৰত নিৰ্ধাৰণ কৰা হৈছিল, আনহাতে ডাঙৰ টেক্সিৰ শুদ্ধ আগৰ দৰেই আছিল, অৰ্থাৎ প্ৰথম মাইলৰ বাবে এক টকা আৰু পৰৱৰ্তী প্ৰতি মাইলৰ প্ৰতি এক ষষ্ঠাংশৰ বাবে ২ অনা। সৰু আৰু ডাঙৰ টেক্সিৰ শুদ্ধৰ মাজৰ এই বৈষম্যই টেক্সি মালিকসকলৰ মাজত প্ৰতিযোগিতাৰ এক উপাদানৰ সূচনা কৰিছিল আৰু ডাঙৰ টেক্সিৰ মালিকসকলৰ মনত আশংকাৰ সৃষ্টি কৰিছিল যে কম ভাড়াত চলা সৰু টেক্সি প্ৰৱৰ্তনৰ ফলত তেওঁলোকৰ বৃত্তি গুৰুতৰভাৱে প্ৰভাৱিত হ'ব। সেয়েহে আবেদনকাৰীসকলে ১৯৫২ চনৰ ২১ অক্টোবৰত আঞ্চলিক পৰিবহন কৰ্তৃপক্ষ আৰু ৪৮ গৰাকী অনুষ্ঠাপনপ্ৰাৰ্থীৰ বিৰুদ্ধে সংবিধানৰ ২২৬ নং অনুচ্ছেদৰ অধীনত কলিকতা উচ্চ ন্যায়ালয়ত এক আবেদন দাখিল কৰি আঞ্চলিক পৰিবহন কৰ্তৃপক্ষক ১৯৫২ চনৰ ৭ জুনৰ অধিসূচনা কাৰ্যকৰী কৰাৰ পৰা প্ৰতিৰোধ কৰা আৰু এই জাননীয়ে সংবিধানৰ ১৯ (আই) (জি) আৰু ১৪ নং অনুচ্ছেদৰ অধীনত তেওঁলোকক প্ৰদান কৰা মৌলিক অধিকাৰ উলংঘন কৰাৰ অভিযোগত কলিকতাৰ ৰাস্তাত সৰু টেক্সি চলোৱাৰ অনুমতি বা অনুমোদন দিয়াৰ বাবে অনুৰোধ কৰিছিল।

১৯৫২ চনৰ ২৪ অক্টোবৰত কলিকতা উচ্চ ন্যায়ালয়ে আদেশৰ জৰিয়তে আপীলকাৰীৰ আবেদনৰ সৈতে মিল ৰাখি প্ৰতিবাদীসকলৰ বিৰুদ্ধে এটা নিয়ম আৰু অন্তৰ্গতীকালীন আদেশ প্ৰদান কৰে। ইয়াৰ পিছত এই নিয়মটো ন্যায়াদীশ এইচ. কে. বসুৰ আগত শুনাৰ বাবে আহিছিল আৰু ১৯৫৩ চনৰ ৯ জানুৱাৰী তাৰিখৰ আপীলৰ অধীনত তেওঁৰ ৰায়ৰ দ্বাৰা বিদ্বান ন্যায়াদীশজনে ব্যয়ৰ সৈতে আবেদনখন নাকচ কৰিছিল। ৰায়দানত গুৰুত্ব আৰোপ কৰা হৈছে যে ১৯৫২ চনৰ ৭ জুনত প্ৰকাশ পোৱা অধিসূচনাৰ বাবে টেক্সি কেবৰ মালিকৰ ব্যৱসায়ত ইতিবাচক বা নেতিবাচক প্ৰভাৱ পৰাৰ ফলত আদালতে ইয়াক সংবিধানৰ ১৯(১) (জি) অনুচ্ছেদ উলংঘা বুলি গণ্য কৰাটো ন্যায্যতা প্ৰদান কৰা নাছিল। ইয়াৰ উপৰিও ১৪ নং অনুচ্ছেদৰ অধীনত সুৰক্ষিত মৌলিক অধিকাৰৰ কোনো উলংঘা হোৱা নাই বুলি ধৰা হৈছিল, দুটা শ্ৰেণীৰ টেক্সিৰ ক্ষেত্ৰত শুদ্ধ নিৰ্ধাৰণ যুক্তিসংগত শ্ৰেণীবিভাজনৰ ওপৰত আধাৰিত আছিল। বিদ্বান ন্যায়াদীশগৰাকীৰ অভিমত আছিল যে সাধাৰণ জনসাধাৰণৰ সুবিধাৰ বাবে সৰু টেক্সি প্ৰৱৰ্তন কৰা হৈছিল আৰু শুদ্ধ শ্ৰেণীবিভাজন কৰাৰ ক্ষেত্ৰত কোনো অযৌক্তিকতা নাছিল। বিদ্বান ন্যায়াদীশগৰাকীয়ে অৱশ্যে সংবিধানৰ ১৩২(১) নং অনুচ্ছেদৰ অধীনত প্ৰমাণপত্ৰ প্ৰদান কৰে।

আমাৰ সন্মুখত আপীলটোৰ যুক্তি দাঙি ধৰা শ্ৰী চৌধুৰীয়ে উচ্চ ন্যায়ালয়ৰ আগত উত্থাপন কৰা যুক্তিৰ পুনৰাবৃত্তি কৰে আৰু ন্যায়াধীশ বসুৱে তেওঁৰ পক্ষত পোৱা বিষয়টোত যথেষ্ট গুৰুত্ব আৰোপ কৰে যে ডাঙৰ টেক্সিৰ মালিকসকলে নিৰ্ধাৰিত নিম্নতম হাৰতকৈ কম হাৰত শুক্ক ল'ব নোৱাৰে আৰু দাবী কৰে যে সেই পৰিস্থিতিত ডাঙৰ টেক্সিৰ স্বত্বাধিকাৰীসকলৰ দখল বন্ধ হ'বলৈ বাধ্য আৰু সেয়েহে এই জাননী সংবিধানৰ অনুচ্ছেদ ১৮ (১) (জি)-ৰ অধীনত তেওঁলোকৰ মৌলিক অধিকাৰৰ নিশ্চয়তা ভংগ কৰাৰ দৰে। আমাৰ মতে, বিদ্বান পৰামৰ্শদাতাই উত্থাপন কৰা কোনো যুক্তিৰ কোনো গুৰুত্ব নাই। কোনো ধৰণে অৱশেষত মটৰ বাহন আইনৰ ৪২ নং ধাৰাৰ লগতে বংগ মটৰ বাহন নিয়মৰ ১৭৯ নং নিয়মৰ প্ৰকৃত নিৰ্মাণৰ প্ৰশ্নটো নিৰ্ণয় নকৰাকৈ, কাৰণ ইয়াত প্ৰত্যক্ষভাৱে উত্থাপন নহয়, বৰ্তমান পৰামৰ্শ দিয়াৰ দৰে, আমি ন্যায়াধীশ বসুৰ দৃষ্টিভংগী নিশ্চিত কৰিব নোৱাৰো যে ডাঙৰ টেক্সিৰ মালিকসকলে যদি ইচ্ছা কৰে তেন্তে নিৰ্ধাৰিত হাৰতকৈ কম হাৰত শুক্ক ল'বলৈ মুকলি নহয়। আঞ্চলিক পৰিবহণ কৰ্তৃপক্ষৰ হৈ হাজিৰ হোৱা বিদ্বান এটৰ্নী জেনেৰেলে এই বিষয়ত আমাৰ অস্থায়ী দৃষ্টিভংগী ভাগ বতৰা কৰিছিল যদিও নিৰ্দিষ্ট নিৰ্দেশনাৰ অভাৱত তেওঁ বিষয়টো স্বীকাৰ কৰিবলৈ সাজু নাছিল। বিদ্বান এডভোকেট জেনেৰেলেও উচ্চ ন্যায়ালয়ৰ আগত তেওঁৰ যুক্তিত কম বেছি পৰিমাণে একে ধৰণৰ যুক্তিয়ে গ্ৰহণ কৰিছিল। মটৰ বাহন আইনৰ ধাৰা ৪২-ত নিৰ্দেশ দিয়া হৈছে যে মটৰ বাহনৰ মালিকে অনুপ্তাপত্ৰৰ চৰ্তাৱলী অনুসৰি বাহনখন ব্যৱহাৰ বা ব্যৱহাৰৰ অনুমতি নিদিব। ৮ নং আইটেমত থকা পাৰ্টিটৰ ফৰ্মত বাহন এখনৰ ক্ষেত্ৰত ল'ব পৰা ন্যূনতম ভাড়াৰ কথা উল্লেখ আছে। এই ব্যৱস্থাসমূহৰ ওপৰত তলৰ বিদ্বান ন্যায়াধীশজনে এই সিদ্ধান্তত উপনীত হৈছিল যে বাহন এখনৰ গৰাকীৰ ওচৰত নিৰ্ধাৰিত ন্যূনতমতকৈ কম শুক্ক লোৱাৰ কোনো বিকল্প নাই। অৱশ্যে বিভিন্ন শ্ৰেণীৰ টেক্সিৰ বাবে ন্যূনতম শুক্ক নিৰ্ধাৰণ কৰা নিয়ম ১৭৯১-এ যদি টেক্সি মালিকে ইচ্ছা কৰে তেন্তে নিৰ্ধাৰিত ন্যূনতম হাৰৰ তলত মালিক লোৱাত নিষেধাজ্ঞা আৰোপ নকৰে। ইয়াত কেৱল এইটো নিৰ্দেশ দিয়া হৈছে যে নিৰ্দিষ্ট ন্যূনতমতকৈ অধিক শুক্ক ল'ব নোৱাৰি আৰু দাবী অনুসৰি এখন টেক্সিৰ ভাড়াতীয়া সেই হাৰত পৰিশোধ কৰিবলৈ বাধ্য। নিয়মটোত নিৰ্ধাৰিত নিম্নতম শুক্কৰ মালিক নিষিদ্ধ কৰা স্পষ্ট ব্যৱস্থাৰ অনুপস্থিতিত, আমি সন্তুষ্ট নহয় যে ন্যায়াধীশ বসুৰ দ্বাৰা এই ব্যৱস্থাসমূহৰ ওপৰত কৰা নিৰ্মাণ সঠিক। যি নহওক, ১৯৪৪ আৰু ১৯৫১ চনত জাৰি কৰা জাননীৰ দ্বাৰা ডাঙৰ টেক্সি কেবৰ ক্ষেত্ৰত নিম্নতম এক টকাৰ হাৰ নিৰ্ধাৰণ কৰা নিয়মটো এই কাৰ্যক্ৰমত প্ৰত্যাহ্বানৰ সন্মুখীন নহয়। যদি সেই নিয়মটো ডাঙৰ টেক্সি কেবৰ মালিকসকলৰ দখলৰ ওপৰত এক অযৌক্তিক সীমাবদ্ধতা হয় আৰু সংবিধানৰ অনুচ্ছেদ ১৯(১)(জি)-ত অন্তৰ্ভুক্ত মৌলিক অধিকাৰৰ উলংঘন কৰে, তেন্তে সেই নিয়মৰ ক্ষমতাক প্ৰত্যাহ্বান জনাবলৈ তেওঁলোকৰ বাবে মুকলি আছিল; কিন্তু প্ৰত্যাহ্বান জনোৱা নাই- সেই প্ৰশ্নটোৱে ইয়াত আমাক চিন্তিত নকৰে।

আবেদনখনত বিবেচনা কৰিবলগীয়া একমাত্ৰ কথাটো হ'ল কলিকতাৰ ৰাস্তাত চলাচল কৰিবলৈ ১০ৰ পৰা ১৯ এইচ.পি.-ৰ ভিতৰৰ সৰু টেক্সি কেবৰ অনুপ্তাপত্ৰ জাৰী কৰা আৰু এই শ্ৰেণীৰ টেক্সিৰ বাবে ২২ৰ পৰা ৩০ এইচ.পি.-ৰ ভিতৰত নিৰ্ধাৰিত শুক্কৰ হাৰ নিৰ্ধাৰণ কৰাটোৱে সংবিধানৰ অনুচ্ছেদ ১৪ আৰু ১৯(১)(জি) ৰ অধীনত ২২ৰ পৰা ৩০ এইচ.পি.-ৰ ভিতৰৰ টেক্সি কেবৰ গৰাকী আবেদনকাৰীসকলৰ মৌলিক অধিকাৰ উলংঘন কৰে নেকি। আমাৰ বিচাৰত এই প্ৰশ্নৰ উত্তৰ কেৱল নেতিবাচকভাৱেহে দিব পাৰি। এই আদালতে বাৰে বাৰে আঙুলিয়াই দিছে যে ১৪ নং অনুচ্ছেদৰ ব্যাখ্যাত আদালতে এনে মতবাদমূলক দৃষ্টিভংগী গ্ৰহণ কৰা উচিত নহয় যি সকলো উপকাৰী আইন ভালদৰে বন্ধ কৰি দিব পাৰে আৰু যুক্তিসংগত শ্ৰেণীবিভাজনৰ ওপৰত আধাৰিত সেই আইন পৰিহাৰযোগ্য। কোনো শ্ৰেণীৰ ক্ষেত্ৰত প্ৰযোজ্য আইন সাংবিধানিক হয় যদিহে ইয়াৰ পৰ্যাপ্ত ভিত্তি বা কাৰণ থাকে। অৰ্থাৎ বিধিগত বৈষম্যক আইনসমূহৰ সমান সুৰক্ষা অস্বীকাৰ

কৰা হিচাপে আঁতৰাই ৰাখিব নোৱাৰি যদিহে কোনো তথ্যৰ অৱস্থাই ইয়াক ন্যায্যতা প্ৰদান কৰিবলৈ যুক্তিসংগতভাৱে ধাৰণা কৰিব পাৰি। কম হাৰত সৰু টেক্সিৰ প্ৰৱৰ্তনৰ লক্ষ্য হৈছে এনে গাড়ীৰ আকাৰ, হৰ্ট পাৱাৰ আৰু পৰিচালনাৰ খৰচ বিবেচনা কৰি জনসাধাৰণৰ এটা নিৰ্দিষ্ট অংশক উপকৃত কৰা। এই শ্ৰেণীবিভাজনত আমি কোনো অযৌক্তিকতা বা সংবিধানৰ ১৪ নং অনুচ্ছেদৰ বিধান উলংঘা কৰা কোনো বৈষম্য দেখা নাপাওঁ। গতিকে কম শুল্ক হাৰত সৰু টেক্সিৰ প্ৰৱৰ্তনে সংবিধানৰ ১৪ নং অনুচ্ছেদ উলংঘা কৰে বুলি শ্ৰী চৌধুৰীৰ এই বিতৰ্ক বহাল ৰাখিব নোৱাৰি।

শ্ৰী চৌধুৰীৰ পৰৱৰ্তী বিতৰ্ক হৈছে যে কলিকতাৰ ৰাজপথত সৰু টেক্সিৰ প্ৰৱৰ্তনে ব্যৱসায়িক অৰ্থত ডাঙৰ টেক্সি মালিকৰ বৰ্তমানৰ মটৰ টেক্সি কেব ব্যৱসায় সম্পূৰ্ণৰূপে বন্ধ কৰি দিব আৰু এইদৰে নিশ্চিত কৰা মৌলিক অধিকাৰৰ উলংঘা হ'ব সংবিধানৰ ১৯(১)(জি) অনুচ্ছেদৰ অধীনত পুনৰ বলবৎ নহয়। ১৯(১)(জি) অনুচ্ছেদত ঘোষণা কৰা হৈছে যে সকলো নাগৰিকৰ যিকোনো ধৰণৰ অপব্যৱহাৰ কৰা, যিকোনো বৃত্তি, বাণিজ্য বা ব্যৱসায় চলাই যোৱাৰ অধিকাৰ আছে। কোনেও আবেদনকাৰীসকলক তেওঁলোকৰ নিজৰ বৃত্তি বজাই ৰখা আৰু তেওঁলোকৰ টেক্সি চলোৱাৰ অধিকাৰ অস্বীকাৰ কৰা নাই। এই অনুচ্ছেদটোৱে কোনো নিৰ্দিষ্ট ব্যক্তি বা সংগঠনক কোনো ধৰণৰ বৃত্তি বজাই ৰাখিবলৈ একচেটিয়া অধিকাৰ নিশ্চয়তা নিদিয়ে আৰু যদি আন ব্যক্তিসকলক একে ধৰণৰ বৃত্তি বজাই ৰাখিবলৈ অনুমতি দিয়া হয় আৰু ব্যৱসায়ত প্ৰতিযোগিতাৰ এটা উপাদান প্ৰৱৰ্তন কৰা হয়, তেন্তে কৰ্তৃপক্ষৰ ফালৰ পৰা কোনো বেয়া বিশ্বাসৰ অনুপস্থিতিত সেইটো সংবিধানৰ অনুচ্ছেদ ১৯(১)(জি)-ৰ অধীনত প্ৰদান কৰা মৌলিক অধিকাৰৰ উলংঘন নহয়। মটৰ বাহন আইনৰ অধীনত কলিকতাৰ ৰাস্তাত চলা বিভিন্ন শ্ৰেণীৰ বাহনৰ বাবে বিভিন্ন হাৰত অনুজ্ঞাপত্ৰ জাৰি কৰাটো আঞ্চলিক পৰিবহণ কৰ্তৃপক্ষৰ বিবেচনাধীন আৰু যদি সেই ক্ষমতা আঞ্চলিক পৰিবহণ কৰ্তৃপক্ষই কলিকতাৰ নাগৰিকৰ সুবিধাৰ বাবে সৎভাৱে ব্যৱহাৰ কৰে, তেন্তে কেৱল পৰিস্থিতি যে বিভিন্ন টেক্সি আৰু বিভিন্ন শ্ৰেণীৰ বাহনৰ ধাৰকসকলক বিভিন্ন হাৰত অনুজ্ঞাপত্ৰ প্ৰদান কৰি কিছুমান বিদ্যমান অনুজ্ঞাপত্ৰধাৰী প্ৰভাৱিত হয়, তেন্তে সংবিধানৰ অনুচ্ছেদ ১৯(১)(জি)-ৰ অধীনত গোচৰটো আনিব নোৱাৰে।

ওপৰত উল্লেখ কৰা কাৰণসমূহৰ বাবে এই আবেদনৰ কোনো যুক্তি নাই আৰু আমি সেই অনুসৰি আবেদনকাৰীপক্ষক আইনী প্ৰক্ৰিয়াৰ সময়ত হোৱা খৰচ আদায় কৰাৰ বাবে দায়বদ্ধ কৰি আবেদনখন খাৰিজ কৰোঁ।

আপীল খাৰিজ কৰা হ'ল।

আপীলকাৰীৰ বাবে এজেণ্ট : চুলকুৰ্নাৰ ঘোষ।

১ আৰু ২ নং উত্তৰদাতাৰ বাবে এজেণ্ট: পি. কে. বোস।