

از عدالتِ عظمیٰ

تاریخ فیصلہ: 24 نومبر 1953

ہر من سنگھ و دیگران

بنام

ریجنل ٹرانسپورٹ اتھارٹی، کلکتہ، و دیگران

[پٹنجنلی شاستری چیف جسٹس، مہر چند مہاجن، ایس آر داس، غلام حسن اور جگندھا داس جسٹس صاحبان]

آئین ہند آرٹیکل 14، 19(1)(g)۔ چھوٹی ٹیکسیوں کو اجازت نامے جاری کرنا اور ان کے لیے کم محصولات طے کرنا۔ آیا موجودہ اجازت نامے رکھنے والوں کے رہائشی کے بنیادی حق کی خلاف ورزی ہو یا قوانین کے مساوی تحفظ کی خلاف ورزی ہو۔ رہائشی کا حق۔ حق کی حد۔

1940 کے بعد سے کلکتہ کی گلیوں میں چلنے والی ٹیکسیوں کو H.P22 سے کم اور H.P30 سے اوپر نہیں ہونا ضروری تھا اور بنگال موٹرو ہیکل رولز کے قاعدہ 179 جس میں 1944 میں ترمیم کی گئی تھی جس میں پہلے میل کے لئے کم از کم ایک روپیہ اور اگلے میل کے ہر چھٹے حصے کے لئے 2 آنے مقرر کیے گئے تھے۔ 1952 میں علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی نے ایک نوٹیفکیشن جاری کیا جس میں 10 H.P سے کم اور H.P19 سے زیادہ کی چھوٹی ٹیکسیوں کو چلانے کے اجازت نامے کے لیے درخواستیں طلب کی گئیں اور قاعدہ 17 میں ایک شرط شامل کی گئی کہ ایسی چھوٹی ٹیکسیوں کی صورت میں پہلے میل کے لیے کرایہ 8 آنے اور اس کے بعد کے میل کے ہر چوتھائی کے لیے 2 آنے ہوگا۔ بڑی ٹیکسیوں کے اجازت نامے رکھنے والوں نے آئین کے آرٹیکل 226 کے تحت عدالت عالیہ میں درخواست دائر کی کہ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کو نوٹیفکیشن کو نافذ کرنے اور چھوٹی ٹیکسیوں کو اجازت نامے جاری کرنے سے روکا جائے، اس بنیاد پر کہ نوٹیفکیشن آئین کے آرٹیکل 19(1)(g) اور آرٹیکل 14 کے ذریعے ضمانت شدہ ان کے بنیادی حقوق کی خلاف ورزی کرتا ہے۔

حکم ہوا کہ، (1) چھوٹی ٹیکسیوں کا تعارف اور ان کے لیے کم محصولات کا تعین ایک عقلی درجہ بندی پر مبنی تھا اور آئین کے آرٹیکل 14 کی کوئی خلاف ورزی نہیں تھی۔ (2) چونکہ بڑی ٹیکسیوں کے اجازت نامے رکھنے والوں کو اپنا قبضہ رکھنے اور اپنی ٹیکسیاں چلانے سے نہیں روکا گیا تھا، اس لیے آئین کے آرٹیکل 19(1)(g) کی کوئی خلاف ورزی نہیں ہوئی، اور علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کے خلاف درخواست کردہ رٹ منظور نہیں کی جاسکی۔

آرٹیکل 19(1)(g) کسی خاص فرد یا انجمن کو کسی بھی قبضے کو جاری رکھنے کی اجازت داری کی ضمانت نہیں دیتا ہے اور اگر دوسرے افراد کو بھی اسی قبضے کو جاری رکھنے کی اجازت دی جاتی ہے اور مسابقت کا عنصر متعارف کرایا جاتا ہے، تو یہ، حکام کی طرف سے بد اعتمادی کی عدم موجودگی میں، آرٹیکل 19(1)(g) کے تحت ضمانت شدہ بنیادی حق کی خلاف ورزی کے مترادف نہیں ہے۔

اپیلیٹ دیوانی کا دائرہ اختیار: دیوانی اپیل نمبر 112، سال 1953۔

کلکتہ میں نظام عدلیہ کی عدالت عالیہ (جسٹس ہانسو کمار بوس) کے 9 جنوری 1953 کے فیصلے اور حکم سے آئین ہند کے آرٹیکل 132(1) کے تحت دیوانی نظر ثانی نمبر 2754، سال 1952 میں اپیل۔

اپیل گزاروں کی طرف سے آرچو دھری اور اے کے داس گپتا۔

ایم سی سینتلاوڈ، اٹارنی جنرل برائے بھارت (بی سین، ان کے ساتھ) جو اب دھندگان نمبر 1 اور 2 کے لیے۔

1953.24 نومبر۔

عدالت کا فیصلہ جسٹس مہاجن نے سنایا۔

آئین ہند کے آرٹیکل 132(1) کے تحت یہ اپیل کلکتہ کی عدالت عالیہ (جسٹس ایچ کے بوس) کے 9 جنوری 1953 کے فیصلے کے خلاف ہے، جس میں آئین کے آرٹیکل 226 کے تحت ایک درخواست کو مسترد کیا گیا تھا۔

اپیل کو جنم دینے والے حقائق یہ ہیں: 13 مئی 1952 کے ایک نوٹیفکیشن کے ذریعے، علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی، کلکتہ علاقہ نے ان افراد سے درخواستیں طلب کیں جن کے پاس موٹر کیب چلانے کا لائسنس تھا، یا جن کے پاس موٹر میکانزم کا علم تھا، H.P10 سے کم اور H.P19 سے زیادہ کی چھوٹی موٹر ٹیکسی ٹیکسیوں کے لیے اجازت نامے جاری کرنے کے لیے۔ مذکورہ نوٹیفکیشن میں ایسے اجازت نامے جاری کرنے کے خلاف نمائندگی بھی طلب کی گئی۔ کلکتہ ٹیکسی ایسوسی ایشن اور بنگال ٹیکسی ایسوسی ایشن سمیت متعدد انجمنوں اور افراد نے اس طرح کے اجازت نامے جاری کرنے پر اعتراض کرتے ہوئے نمائشیں کیں۔ ان اعتراضات کو علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی نے 5 جولائی 1952 کو سنا اور بالآخر 21 اگست 1952 کو مسترد کر دیا گیا اور چھوٹی ٹیکسیوں کے لیے 48 اجازت نامے جاری کیے گئے۔

1940 میں موٹر وہیکلز ایکٹ کے نافذ ہونے کے بعد سے کلکتہ کی گلیوں میں چلنے والی ٹیکسیوں سے کم اور H.P 30 سے زیادہ نہیں ہونا ضروری تھا۔ بنگال موٹر وہیکلز رولز کے قاعدہ 179 میں ایسی تمام ٹیکسیوں کے لیے محصولات مقرر کیے گئے تھے۔ یہ قاعدہ ان شرائط میں تھا:—

"ایک میل کے ہر چوتھائی حصے کے لیے دو آنے کی شرح سے ایک ہی کرایہ وصول کیا جائے گا۔ کم از کم معاوضہ آٹھ آنے ہو گا۔ کرایہ درج ذیل حدود کے اندر رات اور دن نافذ رہے گا۔....."

سال 1944 میں موٹر حصوں، ٹائر، پرزہ جات، تیل کو چکنا کرنے والے مادے، پٹرول وغیرہ کی قیمتوں میں اضافے کے پیش نظر، قاعدہ 17 میں ترمیم کی گئی اور ترمیم شدہ قاعدہ مندرجہ ذیل ہے:-

"پہلے میل یا اس کے حصے کے لیے کم از کم ایک روپے کا معاوضہ اور اس کے بعد کے میل کے ہر چھٹے حصے کے لیے دو آنے۔ انتظامی اخراجات روپیہ 0-14-1 آنے فی گھنٹہ یا ہر 4 منٹ کے لئے 2 آنے تمام چارجز میٹر پر دکھائے جائیں گے۔ خالی واپس آنے والی کیبوں کو حدود تک 4 آنے فی میل ادا کیا جائے گا۔"

کرایہ کی اس بڑھتی ہوئی شرح کو 13 جنوری 1951 کو جاری کردہ مزید نوٹیفیکیشن کے ذریعے برقرار رکھا گیا۔

مئی 1952 میں نوٹیفیکیشن جاری ہونے کے بعد، چھوٹی ٹیکسیوں کو چلانے کے اجازت نامے کے لیے درخواستیں طلب کرنے کے بعد، 7 جون 1952 کو بنگال موٹر وہیکلز رولز کے قاعدہ 17 میں ترمیم کرتے ہوئے مزید نوٹیفیکیشن جاری کیا گیا۔ یہ نوٹیفیکیشن ان شرائط میں تھا:۔"

موٹر وہیکل ایکٹ 1939 کی دفعہ 51 کے ذریعے دیے گئے اختیارات کا استعمال کرتے ہوئے گورنر حکومت بنگال کے نوٹیفیکیشن کے تحت محکمہ داخلہ (ٹرانسپورٹ) نمبر 9354-ٹی مورخہ 28 ستمبر 1946 میں شائع کردہ ضابطے میں درج ذیل ترمیم کرنے پر راضی ہیں، جس میں بعد میں ترمیم کی گئی تھی، یعنی:۔

مذکورہ قاعدے میں درج ذیل شرط شامل کریں:۔

"بشرطیکہ موٹر وہیکل ایکٹ 1939 کے تحت رجسٹرڈ H.P19 سے زیادہ لیکن H.P10 سے کم کی چھوٹی موٹر کیبوں کے معاملے میں کلکتہ شہر یا 24 پرگنہ ضلع میں بھرتی کے ہر موقع پر کرایہ یکم مئی سے 8 ماہ کی مدت کے لئے ہو گا۔ 1952ء میں پہلے میل یا ایک میل کے حصے کے لئے آنے اور اس کے بعد کے ہر چوتھائی میل کے ہر چوتھائی حصے کے لئے آنے 2 بنیں۔"

اس نوٹیفیکیشن کا نتیجہ یہ ہوا کہ چھوٹی ٹیکسیوں کے لیے کرایہ پہلے میل یا ایک میل کے حصے کے لیے آٹھ آنے اور اس کے بعد کے میل کے ہر چوتھائی کے لیے 2 آنے کی شرح سے طے کیا گیا تھا، جبکہ بڑی ٹیکسیوں کے لیے کرایہ پہلے کی طرح ہی رہا، یعنی پہلے میل کے لیے ایک روپیہ اور اس کے بعد کے میل کے ہر چھٹے حصے کے لیے 2 آنے۔ چھوٹی اور بڑی ٹیکسیوں کے نرخوں کے درمیان اس فرق نے ٹیکسی مالکان کے درمیان مسابقت کا عنصر متعارف کرایا اور بڑے ٹیکسی مالکان کے ذہنوں میں خدشہ پیدا کیا کہ سستی کرایوں پر چلنے والی چھوٹی ٹیکسیوں کے متعارف ہونے سے ان کا پیشہ شدید متاثر ہو گا۔ لہذا اپیل گزاروں نے 21 اکتوبر 1952 کو کلکتہ کی عدالت عالیہ میں علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی اور 48 اجازت نامے رکھنے والوں کے خلاف آئین کے آرٹیکل 226 کے تحت ایک عرضی

دائر کی جس میں علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کو 7 جون 1952 کے نوٹیفکیشن کو نافذ کرنے سے روکنے اور کلکتہ کی گلیوں میں چھوٹی ٹیکسیوں کو چلانے کی اجازت یا اختیار دینے کی درخواست کی گئی تھی۔ اس الزام پر کہ یہ نوٹیفکیشن آئین کے آرٹیکل 19(1)(g) اور 14 کے تحت ان کے بنیادی حقوق کی خلاف ورزی کرتا ہے۔

کلکتہ کی عدالت عالیہ نے 24 اکتوبر 1952 کے اپنے حکم کے ذریعے ایک قاعدہ منظور کیا اور اپیل کنندہ کی درخواست میں درخواست کے لحاظ سے جواب دہندگان کے خلاف ایک عبوری حکم جاری کیا۔ اس کے بعد یہ قاعدہ جسٹس ایچ کے بوس کے سامنے سماعت کے لیے پیش قابل اور 9 جنوری 1953 کی اپیل کے تحت اپنے فیصلے کے ذریعے جج نے عرضی کو اخراجات کے ساتھ خارج کر دیا۔ یہ فیصلہ دیا گیا کہ 7 جون 1952 کا نوٹیفکیشن ٹیکسی کیب مالکان کے کاروبار کو معاشی طور پر متاثر کر سکتا ہے یا نہیں کر سکتا ہے، یہ صورت حال عدالت کے اس فیصلے کا جواز نہیں دے گی کہ یہ نوٹیفکیشن آئین کے آرٹیکل 19(1)(g) کی خلاف ورزی ہے۔ مزید کہا گیا کہ آئین کے آرٹیکل 14 کے تحت ضمانت شدہ بنیادی حق کی کوئی خلاف ورزی نہیں ہوئی کیونکہ ٹیکسیوں کی دو کلاسوں کے حوالے سے محصولات کا تعین عقلی درجہ بندی پر مبنی تھا۔ ماہر جج کی رائے تھی کہ چھوٹی ٹیکسیاں عام لوگوں کے فائدے کے لیے متعارف کرائی گئی ہیں اور جس طرح سے کرایہ کی درجہ بندی کی گئی ہے اس میں کوئی غیر معقولیت نہیں ہے۔ تاہم قابل جج نے آئین کے آرٹیکل 132(1) کے تحت ایک سند دی۔

جناب چودھری، جنہوں نے ہمارے سامنے اپیل کی دلیل دی، نے عدالت عالیہ کے سامنے اٹھائے گئے تنازعات کا اعادہ کیا اور جسٹس بوس کی طرف سے ان کے حق میں پائے جانے والے نکتے پر بہت زور دیا کہ بڑی ٹیکسیوں کے مالکان کے لیے مقررہ کم از کم سے کم شرح پر محصولات وصول کرنا کھلا نہیں ہے اور دلیل دی کہ اس صورت حال میں بڑی ٹیکسیوں کے مالکان کا قبضہ رکنا واجب ہے اور اس طرح یہ نوٹیفکیشن آئین کے آرٹیکل 19(1)(g) کے تحت ضمانت شدہ ان کے بنیادی حق کی خلاف ورزی کے مترادف ہے۔ ہماری رائے میں، فاضل وکیل کی طرف سے اٹھائے گئے تنازعات میں سے کسی میں بھی کوئی بنیاد نہیں ہے۔ موٹر وہیکل ایکٹ کی دفعہ 42 کی توضیحات کے ساتھ پڑھے جانے والے بنگال موٹر وہیکلز رولز کے قاعدہ 179 کی حقیقی تعبیر کے سوال کا بالآخر فیصلہ کیے بغیر،

کیونکہ یہ براہ راست یہاں نہیں اٹھتا، جیسا کہ اس وقت مشورہ دیا گیا ہے، ہم بوس جے کے اس خیال کی تصدیق نہیں کر سکتے کہ بڑے ٹیکسی مالکان کے لیے اس سے کم شرح پر کرایہ وصول کرنا کھلا نہیں ہے۔ تجویز کردہ اگر وہ چاہیں۔ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کی طرف سے پیش ہونے والے فاضل اثراتی جنرل نے اس نکتے پر ہمارے عارضی نقطہ نظر کا اشتراک کیا، حالانکہ وہ مخصوص ہدینام کی عدم موجودگی میں اس نکتے کو تسلیم کرنے کے لیے تیار نہیں تھے۔ فاضل ایڈوکیٹ جنرل نے بھی عدالت عالیہ کے سامنے اپنی دلیل میں کم و بیش یہی موقف اختیار کیا۔ موٹروہیکل ایکٹ کی دفعہ 42 میں حکم دیا گیا ہے کہ موٹر گاڑی کا مالک اجازت نامے کی شرائط کے مطابق گاڑی کا استعمال یا اجازت نہیں دے گا۔ آئٹم 8 میں اجازت نامے کے فارم میں کم از کم کرایہ کا ذکر ہے جو گاڑی کے سلسلے میں وصول کیا جاسکتا ہے۔ ان توضیحات ماتحت فاضل جج اس نتیجے پر کہ گاڑی کے مالک کے پاس مقررہ کم از کم سے کم کرایہ وصول کرنے کا کوئی آپشن نہیں بچا ہے۔ قاعدہ 179، تاہم، جو ٹیکسیوں کی مختلف درجوں کے لیے کم از کم کرایہ کا تعین کرتا ہے، اگر ٹیکسی کا مالک چاہے تو مقررہ کم از کم سے کم شرح کے چارج کی ممانعت نہیں کرتا ہے۔ اس میں صرف اتنا حکم دیا گیا ہے کہ مقررہ کم از کم سے زیادہ کرایہ وصول نہیں کیا جاسکتا اور مطالبہ پر ٹیکسی کا کرایہ دار اس شرح پر ادائیگی کرنے کا پابند ہے۔ اصول میں ایک واضح توضیحات کی عدم موجودگی میں جو مقررہ کم از کم سے کم کرایہ کے اخراجات پر پابندی عائد کرتی ہے، ہم اس بات سے مطمئن نہیں ہیں کہ جسٹس بوس کی طرف سے ان دفعات پر کی گئی تعمیر درست ہے۔ جو بھی ہو، 1944 اور 1951 میں جاری ہونے والے نوٹیفکیشن کے ذریعے بڑی ٹیکسی کیبوں کے لئے کم از کم ایک روپیہ کی شرح مقرر کرنے کا اصول ان کارروائیوں میں چیلنج نہیں ہے۔ اگر یہ قاعدہ بڑے ٹیکسی کیب مالکان کے قبضے پر غیر معقول پابندی ہے اور آئین کے آرٹیکل 19(1)(g) میں موجود بنیادی حق کی خلاف ورزی کرتا ہے، تو ان کے لیے اس قاعدے کے اختیارات کو چیلنج کرنے کے لیے کھلا تھا؛ لیکن ایسا نہ ہونے کی وجہ سے، یہ سوال یہاں ہم سے متعلق نہیں ہے۔

اپیل میں غور کرنے کا واحد نقطہ یہ ہے کہ کیا کلکتہ کی گلیوں میں 10 اور H.P.19 کے درمیان چھوٹی ٹیکسی کیبوں کو لائسنس جاری کرنا اور ٹیکسیوں کے لیے 22 اور H.P.30 کے درمیان مقرر کردہ

نرخوں سے اس طبقے کی ٹیکسیوں کے لیے کم نرخوں کا تعین آئین کے آرٹیکل 14 اور 19(1)(g) کے تحت 22 اور H.P 30 کے درمیان ٹیکسی کیوں کے مالکان اپیل گزاروں کے بنیادی حقوق کی خلاف ورزی کرتا ہے۔ ہمارے فیصلے میں، اس سوال کا جواب صرف منفی میں دیا جاسکتا ہے۔ اس عدالت کی طرف سے بار بار اس بات کی نشاندہی کی گئی ہے کہ آرٹیکل 14 کی تشریح میں عدالت عالیان کو ایک نظریاتی نقطہ نظر نہیں اپنانا چاہیے جو تمام فائدہ مند قانون سازیہ کو روک سکتا ہے اور وہ قانون سازیہ جو عقلی درجہ بندی پر مبنی ہے جائز ہے۔ کسی طبقے پر لاگو ہونے والا قانون آئینی ہوتا ہے اگر اس کی کافی بنیاد یا وجہ ہو۔ دوسرے لفظوں میں، قانونی امتیازی سلوک کو قوانین کے مساوی تحفظ سے انکار کے طور پر الگ نہیں کیا جاسکتا اگر اس کا جواز پیش کرنے کے لیے حقائق کی کسی بھی حالت کا معقول تصور کیا جاسکتا ہے۔ یہ واضح ہے کہ یہ عوام کے ایک طبقے کے مفاد اور فائدے کے لیے ہے کہ چھوٹی ٹیکسیاں متعارف کرائی گئی ہیں اور ایسی کاروں کے ساز، ہارس پاؤر اور چلانے کے اخراجات کو مد نظر رکھتے ہوئے سستی قیمتیں طے کی گئی ہیں۔ ہم اس درجہ بندی میں کوئی غیر معقولیت یا کوئی امتیازی سلوک نہیں دیکھ سکتے جو آئین کے آرٹیکل 14 کی توضیحات کی خلاف ورزی کرتا ہو۔ اس لیے جناب چوڈھری کی یہ دلیل کہ کم محصولات کی شرحوں پر چھوٹی ٹیکسیوں کا تعارف آئین کے آرٹیکل 14 کی خلاف ورزی ہے، کو برقرار نہیں رکھا جاسکتا۔

جناب چوڈھری کی اگلی دلیل کہ کلکتہ کی گلیوں میں چھوٹی ٹیکسیوں کا تعارف تجارتی لحاظ سے بڑے ٹیکسی مالکان کے موجودہ موٹر ٹیکسی کیب کاروبار کو مکمل طور پر روک دے گا اور اس طرح آئین کے آرٹیکل 19(1)(g) کے تحت ضمانت شدہ بنیادی حق کی خلاف ورزی ہوگی، ایک بار پھر طاقت کے بغیر ہے۔ آرٹیکل 19(1)(g) اعلان کرتا ہے کہ تمام شہریوں کو کسی بھی پیشے پر عمل کرنے، کسی بھی پیشے، تجارت یا کاروبار کو جاری رکھنے کا حق ہے۔ کسی نے بھی اپیل گزاروں کو اپنا پیشہ برقرار رکھنے اور اپنی ٹیکسیاں چلانے کے حق سے انکار نہیں کیا ہے۔ یہ آرٹیکل کسی خاص فرد یا انجمن کو کسی بھی قبضے کو جاری رکھنے کی اجارہ داری کی ضمانت نہیں دیتا ہے اور اگر دوسرے افراد کو بھی اسی پیشے کو جاری رکھنے کا حق دیا جاتا ہے اور کاروبار میں مسابقت کا عنصر متعارف کرایا جاتا ہے، تو یہ حکام کی طرف سے کسی برے عقیدے کی عدم موجودگی میں، آئین کے آرٹیکل 19(1)(g) کے تحت

ضمانت شدہ بنیادی حق کی خلاف ورزی کے مترادف نہیں ہے۔ موٹروہیکل ایکٹ کے تحت یہ علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کی صوابدید پر ہے کہ وہ کلکتہ کی گلیوں میں چلنے والی مختلف قسم کی گاڑیوں کو کرایہ کی مختلف شرحوں پر اجازت نامے جاری کرے اور اگر اس اختیار کا استعمال علاقائی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کے ذریعے کلکتہ کے شہریوں کے فائدے کے لیے صحیح طریقے سے کیا جاتا ہے، تو صرف اس صورت حال میں کہ مختلف ٹیکسیوں اور مختلف قسم کی گاڑیوں والوں کو مختلف کرایہ کی شرحوں پر لائسنس دینے سے کچھ موجودہ لائسنس ہولڈر متاثر ہوتے ہیں، آئین کے آرٹیکل 19(1)(g) کے تحت مقدمہ نہیں لایا جاسکتا۔

اوپر دی گئی وجوہات کی بنا پر اس اپیل کی کوئی اہلیت نہیں ہے اور ہم اسی کے مطابق اسے اخراجات کے ساتھ مسترد کرتے ہیں۔

اپیل مسترد کر دی گئی۔

اپیل کنندہ کا ایجنٹ: سوکمار گھوش۔

جواب دہندگان نمبر 1 اور 2 کے لیے ایجنٹ: پی کے بوس۔