భారత సర్వోన్నత న్యాయస్థానం

హర్మాన్ సింగ్ మరియు ఇతరులు

వర్సెస్

రీజనల్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ అథారిటీ, కుల్‌కత్తా మరియు ఇతరులు

(గౌరవ ప్రధాన న్యాయమూర్తి సర్వ శ్రీ పతంజలి శాస్త్రి, మెహర్ చంద్ మహాజన్, ఎస్.ఆర్.దాస్, గులాం హసన్ జగన్నాదాస్ న్యాయమూర్తులు)

చట్టం:

భారత రాజ్యాంగం , కళలు. 14, 19(1)(g)–జారీ చేయడం చిన్న టాక్సీలకు అనుమతులు మరియు వాటికి తక్కువ సుంకాలు నిర్ణయించడం– ఇప్పటికే ఉన్న అనుమతి యొక్క ప్రాథమిక హక్కును ఉల్లంఘిస్తుందా హోల్డర్లు వృత్తిని కొనసాగించడానికి లేదా సమాన రక్షణకు చట్టాలు – వృత్తిని కొనసాగించే హక్కు హక్కు యొక్క పరిధి.

ముఖ్య గమనిక:

1940 నుండి కలకత్తా వీధుల్లో టాక్సీలు తిరుగుతున్నాయి 22 HP కంటే తక్కువ మరియు 30 HP కంటే ఎక్కువ ఉండకూడదు మరియు బెంగాల్ మోటారు వాహనాల నియమాలలో 179వ నిబంధనలో సవరించబడింది 1944 మొదటి మైలుకు ఒక రూపాయి కనీస ఛార్జీగా నిర్ణయించబడింది మరియు 2 వంటి. ప్రతి తదుపరి మైలులో ప్రతి ఓంక్–ఆరవ వంతు. లో 1952 ప్రాంతీయ రవాణా అథారిటీ నోటిఫికేషన్ జారీ చేసింది లేని చిన్న ట్యాక్సీలను నడపడానికి అనుమతుల కోసం దరఖాస్తులను ఆహ్వానిస్తున్నది 10 HP కంటే తక్కువ మరియు పైన కాదు 372 19 HP మరియు నియమం 179కి ఒక నిబంధన జోడించబడింది అటువంటి చిన్న టాక్సీల విషయంలో సుంకం 8 వలె ఉంటుంది. కొరకు మొదటి మైలు మరియు 2 ప్రతి తదుపరి ప్రతి త్రైమాసికానికి మైలు. పెద్ద ట్యాక్సీల పర్మిట్ హోల్డర్లు దీనికి దరఖాస్తు చేసుకున్నారు కళ కింద హైకోర్టు . రిట్ కోసం రాజ్యాంగంలోని 226 ఇవ్వకుండా ప్రాంతీయ

రవాణా అథారిటీని నిరోధించడం నోటిఫికేషన్ మరియు చిన్న వాటికి అనుమతులు జారీ చేయడంపై ప్రభావం చూపుతుంది టాక్సీలు, నోటిఫికేషన్ ఉల్లంఘించిన కారణంగా కళ ద్వారా హామీ ఇవ్వబడిన ప్రాథమిక హక్కులు . 19(I)(g) మరియు కళ. 14 రాజ్యాంగం యొక్క: జరిగినది, (i) చిన్న టాక్సీల పరిచయం మరియు వారికి తక్కువ సుంకం యొక్క ఫిక్సింగ్ ఒక ఆధారంగా చేయబడింది హేతుబద్ధమైన వర్గీకరణ మరియు ఎటువంటి ఉల్లంఘన లేదు కళ. రాజ్యాంగంలోని 14 ; (ii) పర్మిట్ హోల్డర్లుగా పెద్ద ట్యాక్సీలు వాటిపై ప్రయాణించకుండా నిరోధించబడలేదు వృత్తి మరియు వారి టాక్సీలు నడపడానికి , ఎటువంటి ఉల్లంఘన లేదు కళ యొక్క . రాజ్యాంగంలోని 19(1)(g) , మరియు ప్రార్థించిన విధంగా ఒక రిట్ ప్రాంతీయ రవాణా అథారిటీకి వ్యతిరేకంగా ఉండకూడదు మంజూరు చేసింది. ఆర్టికల్ 19(1)(జి) గుత్తాధిపత్యానికి హామీ ఇవ్వదు ఏదైనా కొనసాగించడానికి నిర్దిష్ట వ్యక్తి లేదా సంఘం వృత్తి మరియు ఇతర వ్యక్తులు కూడా కొనసాగించడానికి అనుమతించబడితే అదే వృత్తి మరియు పోటీ యొక్క ఒక అంశం ప్రవేశపెట్టబడింది, ఆ లేదు , న చెడు విశ్వాసం లేకపోవడంతో అధికారుల భాగం , మొత్తం ఉల్లంఘనకు సంబంధించినదికళ కింద హామీ ఇవ్వబడిన ప్రాథమిక హక్కు . 19(1)(గ్రా).

**సివిల్ అప్పీల్ అధికార పరిధి:** సివిల్ అప్పీల్ నం. 112 ఆఫ్ 1953.

1952 సివిల్ రివిజన్ నం. 2754లో కలకత్తాలోని హైకోర్టు (హిమాన్షు కుమార్ బోస్ జె.) 9 జనవరి, 1953 నాటి తీర్పు మరియు ఉత్తర్వు నుండి భారత రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 132(I) ప్రకారం అప్పీల్ చేయండి .

అప్పీలుదారులకు ఆర్. చౌదరి మరియు ఎకె దాస్ గుప్తా. MC సెతల్వాద్, భారతదేశానికి అటార్నీ-జనరల్ (B. సేన్, అతనితో పాటు) ప్రతివాదుల సంఖ్య. 1 మరియు 2.

1953. నవంబర్ 24. కోర్టు తీర్పును MAHAJAN న్యాయమూర్తి– భారత రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 132(I) కింద ఈ అప్పీల్ కలకత్తా హైకోర్టు ( HK బోస్ J.) 9వ తేదీ నాటి తీర్పుపై నిర్దేశించబడింది. జనవరి, 1953, రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 226 కింద ఒక దరఖాస్తును కొట్టివేసింది.

అప్పీల్‌కు దారితీసే వాస్తవాలు ఇవి: 13 మే, 1952 నాటి నోటిఫికేషన్ ద్వారా, ప్రాంతీయ రవాణా అథారిటీ, కలకత్తా ప్రాంతం , మోటారు క్యాబ్‌లు డ్రైవింగ్ చేయడానికి లైసెన్స్‌లు కలిగి ఉన్న లేదా మోటారు మెకానిజంపై అవగాహన ఉన్న వ్యక్తుల నుండి ఈ సమస్య కోసం దరఖాస్తులను ఆహ్వానించింది. 10 హెచ్‌పి కంటే తక్కువ మరియు 19 హెచ్‌పికి మించని చిన్న మోటారు టాక్సీ క్యాబ్‌ల పర్మిట్‌లు అటువంటి పర్మిట్ల జారీకి వ్యతిరేకంగా ప్రాతినిధ్యాలను కూడా ఈ నోటిఫికేషన్ ఆహ్వానించింది. కలకత్తా టాక్సీ అసోసియేషన్ మరియు బెంగాల్ టాక్సీ అసోసియేషన్‌తో సహా అనేక సంఘాలు మరియు వ్యక్తులు అటువంటి అనుమతుల జారీపై అభ్యంతరం వ్యక్తం చేశారు. ఈ అభ్యంతరాలను ప్రాంతీయ రవాణా , అథారిటీ జూలై 5, 1952న విన్నది మరియు చివరికి 21 ఆగస్టు, 1952న తిరస్కరించబడింది మరియు చిన్న ట్యాక్సీలకు 48 పర్మిట్లు జారీ చేయబడ్డాయి.

1940 సంవత్సరంలో మోటారు వాహనాల చట్టం అమల్లోకి వచ్చినప్పటి నుండి కలకత్తా వీధుల్లో తిరిగే ట్యాక్సీలు 22 హెచ్‌పికి మించకుండా మరియు 30 హెచ్‌పికి మించకుండా ఉండాలని బెంగాల్ మోటార్ వెహికల్స్ రూల్ 179 అటువంటి ట్యాక్సీలన్నింటికీ సుంకాన్ని నిర్దేశించింది. . ఈ నియమం ఈ నిబంధనలలో ఉంది:- "ప్రతి పావు మైలుకు రెండు అణాల చొప్పున ఒకే సుంకం వసూలు చేయబడుతుంది. కనిష్ట ఛార్జీ ఎనిమిది అణాలు. సుంకం క్రింది సరిహద్దులలో మరియు రోజులో అమలులో ఉంటుంది.. ..."

1944లో మోటారు విడిభాగాలు , టైర్లు, ఉపకరణాలు, ఆయిల్ లూబ్రికెంట్లు , పెట్రోలు మొదలైన వాటి ధరల పెరుగుదల దృష్ట్యా , నిబంధన 179 సవరించబడింది మరియు సవరించిన నియమం క్రింది విధంగా ఉంది:-

"ఎ. మొదటి మైలు లేదా దాని భాగానికి కనీస ఛార్జీ ఒక రూపాయి మరియు ప్రతి తదుపరి మైలులో ప్రతి ఆరవ వంతుకు రెండు అణాలు. వెయిటింగ్ ఛార్జీ గంటకు రూ. 1-140 లేదా ప్రతి 4 నిమిషాలకు 2 అణాలు. అన్ని ఛార్జీలు చూపబడతాయి మీటర్‌పై. క్యాబ్‌లు ఖాళీగా తిరిగి రావడంతో మైలుకు 4 అణాలు చెల్లించాలి, సరిహద్దు వరకు."

ఈ పెరిగిన టారిఫ్ రేటు 13 జనవరి 1951న జారీ చేయబడిన తదుపరి నోటిఫికేషన్ ద్వారా నిర్వహించబడింది, 1952 మేలో నోటిఫికేషన్ జారీ చేసిన తర్వాత చిన్న ట్యాక్సీలను నడపడానికి అనుమతుల కోసం దరఖాస్తులను ఆహ్వానిస్తూ , తదుపరి నోటిఫికేషన్ 'జూన్ 7, : 1952, బెంగాల్ మోటార్ వెహికల్స్ రూల్స్ యొక్క 179 నిబంధనను సవరించడం. ఈ నోటిఫికేషన్ ఈ నిబంధనలలో ఉంది:-

"మోటారు వాహనాల చట్టం , 1939లోని సెక్షన్ 51 ద్వారా అందించబడిన డై పవర్‌ను ఉపయోగించి , గవర్నర్ 2--93 SC ఇండియా/59 హోమ్‌లో బెంగాల్ ప్రభుత్వ నోటిఫికేషన్ క్రింద ప్రచురించిన నియమానికి క్రింది సవరణను చేయడానికి సంతోషిస్తున్నారు. (రవాణా) డిపార్ట్‌మెంట్ నెం. 9354-T 28 సెప్టెంబర్ 1946 నాటిది, తదనంతరం సవరించబడింది, అవి :-

పేర్కొన్న నియమానికి క్రింది నిబంధనను జోడించండి:-

"19 హెచ్‌పికి మించని చిన్న మోటారు క్యాబ్‌ల విషయంలో , కానీ 10 హెచ్‌పి కంటే తక్కువ కాదు, మోటారు వాహనాల చట్టం , 1939 కింద నమోదైంది , కలకత్తా నగరంలో లేదా 24 పరగణాల

జిల్లాలో ప్రతి సందర్భంలోనూ టారిఫ్ ఉంటుంది 1952 మే 1 నుండి అమలులోకి వచ్చే 8 నెలల కాలానికి నియామకం 1వ మైలు లేదా ఒక మైలులో కొంత భాగానికి 8 అణాలు మరియు ప్రతి తదుపరి మైలుకు ప్రతి పావుకి 2 అణాలుగా ఉండాలి."

ఈ నోటిఫికేషన్ ఫలితంగా చిన్న ట్యాక్సీలకు మొదటి మైలు లేదా ఒక మైలులో కొంత భాగానికి ఎనిమిది అణాలు మరియు ప్రతి తదుపరి మైలులో ప్రతి పావుకి 2 అణాల చొప్పున సుంకం నిర్ణయించబడింది, అయితే పెద్ద ట్యాక్సీలకు సుంకం మునుపటిలానే ఉంది , అనగా, మొదటి మైలుకు ఒక రూపాయి ; మరియు ప్రతి తదుపరి మైలులో ప్రతి ఆరవ వంతుకు 2 అణాలు. చిన్న మరియు పెద్ద టాక్సీల టారిఫ్‌ల మధ్య ఈ అసమానత టాక్సీ యజమానుల మధ్య పోటీకి దారితీసింది మరియు తక్కువ ఛార్జీలతో నడిచే చిన్న ట్యాక్సీలను ప్రవేశపెట్టడం వల్ల తమ వృత్తి తీవ్రంగా ప్రభావితమవుతుందని పెద్ద టాక్సీ యజమానుల మనస్సులలో ఒక భయాన్ని సృష్టించింది. అందువల్ల అప్పీలుదారులు 21 అక్టోబర్ , 1952న, ప్రాంతీయ రవాణా అథారిటీ మరియు 48 మంది పర్మిట్ హోల్డర్‌లకు వ్యతిరేకంగా రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 226 ప్రకారం కలకత్తా హైకోర్టులో ఒక పిటిషన్ దాఖలు చేశారు. రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 19(1)(g) మరియు 14 ప్రకారం వారికి హామీ ఇచ్చిన ప్రాథమిక హక్కులను ఈ నోటిఫికేషన్ ఉల్లంఘిస్తోందన్న ఆరోపణపై 7వ జూన్ , 1952 నోటిఫికేషన్, మరియు కలకత్తా వీధుల్లో చిన్న ట్యాక్సీలు తిరిగేందుకు అనుమతి లేదా అధికారం ఇవ్వడం నుండి . అక్టోబరు 24, 1952 నాటి ఉత్తర్వు ద్వారా కలకత్తా హైకోర్టు అప్పీలుదారుల పిటిషన్‌లోని ప్రార్థన పరంగా ప్రతివాదులకు వ్యతిరేకంగా ఒక నియమాన్ని మంజూరు చేసింది మరియు మధ్యంతర ఉత్తర్వులు జారీ చేసింది. ఈ నియమం తర్వాత HK Bosc J. ముందు విచారణకు వచ్చింది మరియు అప్పీల్ ప్రకారం జనవరి 9, 1953 నాటి తీర్పు ద్వారా , నేర్చుకున్న న్యాయమూర్తి ఖర్చులతో కూడిన పిటిషన్‌ను తోసిపుచ్చారు. జూన్ 7, 1952 నాటి నోటిఫికేషన్ టాక్సీ క్యాబ్ యజమానుల వ్యాపారాన్ని ఆర్థికంగా

ప్రభావితం చేసే ప్రభావాన్ని చూపవచ్చు లేదా ఉండకపోవచ్చు అనే పరిస్థితి , నోటిఫికేషన్ ఆర్టికల్ 19(I) ని ఉల్లంఘిస్తోందని న్యాయస్థానం సమర్థించదు. (జి) రాజ్యాంగం. రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 14 కింద హామీ ఇవ్వబడిన ప్రాథమిక హక్కుకు ఎలాంటి భంగం వాటిల్లలేదని , ఎందుకంటే రెండు తరగతుల ట్యాక్సీలకు సంబంధించి సుంకాల స్థిరీకరణ హేతుబద్ధమైన వర్గీకరణపై ఆధారపడి ఉంటుంది. సామాన్య ప్రజల ప్రయోజనాల కోసం చిన్న ట్యాక్సీలను ప్రవేశపెట్టామని , సుంకాన్ని చేసిన పద్ధతిలో వర్గీకరణ చేయడంలో అసమంజసమేమీ లేదని నేర్చుకున్న న్యాయమూర్తి అభిప్రాయపడ్డారు. అయితే నేర్చుకున్న న్యాయమూర్తి , రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 132(I) ప్రకారం సర్టిఫికెట్‌ను మంజూరు చేశారు .

మా ముందు అప్పీల్‌ను వాదించిన మిస్టర్ చౌదరి , హైకోర్టు ముందు లేవనెత్తిన వివాదాలను పునరుద్ఘాటించారు మరియు బోస్ జె. తనకు అనుకూలంగా ఉన్న అంశాన్ని పెద్ద ట్యాక్సీల యజమానులకు ఛార్జీ చేయడానికి అనుమతించబడదని గొప్పగా నొక్కి చెప్పారు. సూచించిన కనిష్ట రేటు కంటే తక్కువ రేటుతో సుంకం మరియు ఆ పరిస్థితిలో పెద్ద టాక్సీల యజమానుల ఆక్రమణ నిలిచిపోతుందని మరియు ఆ నోటిఫికేషన్ ఆర్టికల్ 19 (1) కింద హామీ ఇవ్వబడిన వారి ప్రాథమిక హక్కును ఉల్లంఘించడమేనని వాదించారు . (జి) రాజ్యాంగం. మా అభిప్రాయం ప్రకారం , పండిత న్యాయవాది లేవనెత్తిన వివాదాల్లో ఏదీ ఎలాంటి సారాంశం లేదు. బెంగాల్ మోటార్ వెహికల్స్ రూల్స్‌లోని 179వ నిబంధన యొక్క నిజమైన నిర్మాణాన్ని ఏ విధంగానూ చివరకు నిర్ణయించకుండా , మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 42 లోని నిబంధనలతో చదవండి , ఎందుకంటే ప్రస్తుతం సూచించినట్లుగా ఇది నేరుగా ఇక్కడ తలెత్తదు. పెద్ద ట్యాక్సీ యజమానులు వారు కోరుకుంటే క్రిబ్డ్ చేసిన ప్రైస్ కంటే తక్కువ రేటుతో సుంకం వసూలు చేయడానికి అనుమతించబడదని బోస్ జె. అభిప్రాయాన్ని ధృవీకరించారు. ప్రాంతీయ రవాణా అథారిటీ తరపున హాజరైన అటార్నీ జనరల్ ఈ అంశంపై మా

తాత్కాలిక అభిప్రాయాన్ని పంచుకున్నారు , అయినప్పటికీ నిర్దిష్ట సూచనలు లేనందున అతను ఈ విషయాన్ని అంగీకరించడానికి సిద్ధంగా లేదు. నేర్చుకున్న అడ్వకేట్ జనరల్ హైకోర్టు ముందు తన వాదనలో ఎక్కువ లేదా తక్కువ అదే లైన్ తీసుకున్నారు. మోటారు వాహనాల చట్టంలోని సెక్షన్ 42, మోటారు వాహన యజమాని పర్మిట్ షరతులకు అనుగుణంగా ఆ వాహనాన్ని ఉపయోగించకూడదని లేదా వాహనాన్ని ఉపయోగించకూడదని ఆజ్ఞాపిస్తుంది. అంశం 8లోని పర్మిట్ రూపంలో వాహనానికి సంబంధించి వసూలు చేయగల కనీస ఛార్జీని పేర్కొంటారు. ఈ నిబంధనలపై కింది నేర్చుకున్న న్యాయమూర్తి నిర్ణీత కనిష్టం కంటే తక్కువ టారిఫ్‌ను వసూలు చేయడానికి వాహనం యజమానికి ఎటువంటి ఎంపిక లేదని నిర్ధారణకు వచ్చారు. అయితే రూల్ 179, టాక్సీల యొక్క వివిధ తరగతులకు కనీస టారిఫ్‌ను నిర్దేశిస్తుంది , టాక్సీ యజమాని కోరుకున్నట్లయితే , నిర్దేశించబడిన కనిష్ట స్థాయి కంటే తక్కువ ధరను వసూలు చేయడాన్ని నిషేధించదు. నిర్ణీత కనిష్టం కంటే ఎక్కువ టారిఫ్‌ను వసూలు చేయలేమని మరియు డిమాండ్‌పై టాక్సీని అద్దెకు తీసుకున్న వ్యక్తి ఆ రేటుకు చెల్లించాల్సి ఉంటుందని అది ఆజ్ఞాపిస్తుంది. నిర్ణీత కనిష్ట స్థాయి కంటే తక్కువ సుంకం వసూలు చేయడాన్ని నిషేధించే నియమావళిలో స్పష్టమైన నిబంధన లేనందున , వీటిపై ఏర్పాటు చేసిన నిర్మాణం , బోస్ జె. నిబంధనలు సరైనవని మేము సంతృప్తి చెందలేదు. ఏది ఏమైనప్పటికీ , 1944 మరియు 1951లో జారీ చేసిన నోటిఫికేషన్‌ల ద్వారా పెద్ద టాక్సీ క్యాబ్‌లకు సంబంధించి ఒక రూపాయి కనీస రేటును నిర్దేశించే నియమం ఈ ప్రక్రియలో సవాలుగా లేదు. ఆ నియమం పెద్ద టాక్సీ క్యాబ్ యజమానుల ఆక్రమణపై అసమంజసమైన పరిమితి మరియు ఆర్టికల్ 19(I)(g) లో ఉన్న ప్రాథమిక హక్కును ఉల్లంఘిస్తేరాజ్యాంగం., ఆ నియమం యొక్క తీగలను సవాలు చేయడానికి వారికి తెరవబడింది ; కానీ పూర్తి కాలేదు, ఆ ప్రశ్న ఇక్కడ మాకు సంబంధించినది కాదు. కలకత్తా వీధుల్లో తిరిగేందుకు 10 మరియు 19 హెచ్‌పి మధ్య చిన్న ట్యాక్సీ క్యాబ్‌లకు లైసెన్స్‌ల జారీ చేయడం మరియు ఈ తరగతి టాక్సీలకు 22 మధ్య ట్యాక్సీలకు నిర్దేశించిన దాని కంటే తక్కువ రేట్లు నిర్ణయించడం అనేది అప్పీల్‌లో పరిగణించవలసిన

ఏకైక అంశం. మరియు 30 HP 22 మరియు 30 HP మధ్య టాక్సీ క్యాబ్‌ల యజమానులైన దరఖాస్తుదారుల ప్రాథమిక హక్కులను ఉల్లంఘిస్తుంది ; రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్స్ 14 మరియు 19 (1)(జి) కింద. మా తీర్పులో , ఈ ప్రశ్నకు ప్రతికూలంగా మాత్రమే సమాధానం ఇవ్వబడుతుంది. ఇది పదేపదే జరిగింది. ఆర్టికల్ 14 నిర్మాణంలో న్యాయస్థానాలు అన్ని ప్రయోజనకరమైన చట్టాలను ఉక్కిరిబిక్కిరి చేసే సిద్ధాంత విధానాన్ని అవలంబించకూడదని మరియు హేతుబద్ధమైన వర్గీకరణపై ఆధారపడిన చట్టం అనుమతించబడుతుందని ఈ కోర్టు ఎత్తి చూపింది. ఒక తరగతికి వర్తించే చట్టం దానికి తగిన ఆధారం లేదా కారణం ఉంటే అది రాజ్యాంగబద్ధంగా ఉంటుంది. మరో మాటలో చెప్పాలంటే, చట్టబద్ధమైన వివక్ష అనేది చట్టాల సమాన రక్షణను తిరస్కరించడంగా పరిగణించబడదు , ఒకవేళ ఏదైనా వాస్తవాలను సమర్థించుకోవడానికి సహేతుకంగా భావించవచ్చు. ప్రజలలో ఒక వర్గం ప్రయోజనాల కోసం మరియు ప్రయోజనం కోసం చిన్న టాక్సీలు ప్రవేశపెట్టబడ్డాయి మరియు అటువంటి కార్లను నడపడానికి పరిమాణం , గుర్రపు శక్తి మరియు ఖర్చులకు సంబంధించి తక్కువ ధరలు నిర్ణయించబడ్డాయి. ఈ వర్గీకరణలో ఎలాంటి అసమంజసతను లేదా రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 14 లోని నిబంధనలను ఉల్లంఘించే ఎలాంటి వివక్షను మనం చూడలేకపోతున్నాం . కాబట్టి, తక్కువ టారిఫ్రేట్‌లతో చిన్న ట్యాక్సీలను ప్రవేశపెట్టడం రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 14 కి విరుద్ధమనే మిస్టర్ చౌదరి వాదనను సమర్థించలేము.

కలకత్తా వీధుల్లో చిన్న ట్యాక్సీలను ప్రవేశపెట్టడం వల్ల వాణిజ్య కోణంలో పెద్ద టాక్సీ యజమానుల మోటారు టాక్సీ క్యాబ్ వ్యాపారం పూర్తిగా నిలిచిపోతుందని , తద్వారా హామీ ఇవ్వబడిన ప్రాథమిక హక్కుకు భంగం కలుగుతుందని చౌదరి తదుపరి వాదన. రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 19 (1) (జి) ప్రకారం మళ్లీ బలవంతం లేకుండా ఉంది ఆర్టికల్ 19 (1) (జి) పౌరులందరికీ ఏదైనా వృత్తిని అభ్యసించడానికి, ఏదైనా వృత్తి , వ్యాపారం లేదా వ్యాపారాన్ని కొనసాగించే హక్కు ఉందని

ప్రకటించింది. అప్పీలుదారులకు వారి స్వంత వృత్తిని కొనసాగించడానికి మరియు వారి టాక్సీలను నడపడానికి ఎవరూ గట్టిగా నిరాకరించలేదు. ఈ కథనం ఏదైనా వృత్తిని కొనసాగించడానికి ఒక నిర్దిష్ట వ్యక్తి లేదా అసోసియేషన్‌కు గుత్తాధిపత్యానికి హామీ ఇవ్వదు మరియు ఇతర పెట్‌సన్‌లు కూడా అదే వృత్తిని కొనసాగించే హక్కును అనుమతించినట్లయితే మరియు వ్యాపారంలో పోటీ యొక్క మూలకం ప్రవేశపెట్టబడితే, అది చేయదు. అధికారులపై ఎలాంటి చెడు విశ్వాసం లేకపోవడం రాజ్యాంగంలోని ఆర్టికల్ 19(I) (g) కింద హామీ ఇవ్వబడిన ప్రాథమిక హక్కును ఉల్లంఘించినట్లే. మోటారు వాహనాల చట్టం ప్రకారం , కలకత్తా వీధుల్లో తిరిగే వివిధ తరగతుల వాహనాలకు వివిధ రకాల టారిఫ్‌లలో అనుమతులు జారీ చేయడం మరియు ఆ అధికారాన్ని ప్రాంతీయ రవాణా అథారిటీ చిత్తశుద్ధితో ఉపయోగించినట్లయితే ప్రాంతీయ రవాణా అథారిటీ యొక్క విచక్షణాధికారం ఉంది. కలకత్తా పౌరుల ప్రయోజనం కోసం , 'వేర్వేరు టాక్సీలు మరియు వివిధ తరగతుల వాహనాలను కలిగి ఉన్నవారికి వేర్వేరు టారిఫ్ రేట్లలో లైసెన్స్ మంజూరు చేయడం ద్వారా ఇప్పటికే ఉన్న లైసెన్స్ హోల్డర్లలో కొంత మంది ప్రభావితులైతే , ఆర్టికల్ 19(1) కింద కేసును తీసుకురాలేము. )(జి) రాజ్యాంగం.

పైన ఇవ్వబడిన కారణాల దృష్ట్యా 'ఈ అప్పీల్‌కు ఎటువంటి అర్హతలు లేవు మరియు తదనుగుణంగా మేము దానిని ఖర్చులతో తీసివేస్తాము.

అప్పీల్ కొట్టివేయబడింది.

అప్పీలుదారు తరపున: సుకుమార్ ఘోష్.

ప్రతివాదులు సంఖ్యలు 1 & 2 కోసం ఏజెంట్: PK బోస్.