ड्राइवर प्रगति, विकसित भारत

चालक की कमाई बढ़े। यात्री का खर्च घटे।

मोबिलिटी मंच का नाम नहीं, उसका वास्तविक काम परखने का नीतिगत प्रस्ताव।

कम सॉफ्टवेयर शुल्क से चालक के पास अधिक रकम बचने और यात्री का किराया घटने की गुंजाइश बन सकती है। परिणाम शुल्क, सवारी की संख्या, मांग और खर्चों पर निर्भर करेंगे। केवल नाम या दावा स्वतंत्रता या कर-व्यवहार का प्रमाण नहीं है।

एक सफ़र, दो घरों का हिसाब

कमीशन का उदाहरण

यात्री का किराया: ₹400

मान्य कमीशन: 20% = ₹80

₹320

अन्य खर्चों से पहले चालक के पास

सॉफ्टवेयर पास का उदाहरण

यात्री का किराया: ₹360

₹100 दैनिक पास ÷ 10 सवारी = ₹10

₹350

अन्य खर्चों से पहले चालक के पास

यात्री ₹40 कम दे। चालक के पास ₹30 अधिक बचे।

यह उदाहरण है, वास्तविक किराया या कमाई की गारंटी नहीं। दोनों गणनाओं में जीएसटी, ईंधन और वाहन का खर्च शामिल नहीं है। प्रति सवारी ₹10 का हिस्सा हर भुगतान वाले दिन दस सवारी मानता है; कम सवारी होने पर यह हिस्सा बढ़ेगा।

यदि 5% का पूरा भार चालक वहन करे

दी गई मान्यताओं पर सालाना प्रभाव, खर्चों के बाद की लगभग 0.8-1 महीने की आय के बराबर है।

वाहन	मासिक किराया प्राप्ति	खर्चों के बाद मासिक आय*	सालाना 5% प्रभाव	आय के बराबर महीने*
ऑटो	₹42,250	₹28,669	₹25,350	0.88
कैब	₹65,240	₹41,399	₹39,144	0.95
बाइक	₹14,850	₹11,387	₹8,910	0.78

*दी गई उदाहरणात्मक मान्यताएं; राष्ट्रीय औसत या कमाई का सर्वेक्षण नहीं। आय इस उदाहरण के शुल्क से पहले की है। किराया प्राप्ति कर-रहित मानी गई है; पूरा भार चालक पर, खर्च और सवारी अपरिवर्तित तथा सभी 12 महीने समान हैं। सालाना प्रभाव = मासिक प्राप्ति × 12 × 5%; बराबर महीने = सालाना प्रभाव ÷ मासिक आय। वास्तविक भार अलग हो सकता है। यह हर सवारी पर नया 5% कर लगने का दावा नहीं है।

सबके लिए समान, काम के आधार पर जांच

नियम समान हों। भूमिका का फर्क भी समझें।

हर योग्य मंच को साक्ष्य पर आधारित एक ही कसौटी पर परखें।

सीजीएसटी अधिनियम की धारा 9(5), इलेक्ट्रॉनिक कॉमर्स ऑपरेटर के जरिए दी जाने वाली अधिसूचित सेवाओं पर कर की जिम्मेदारी ऑपरेटर पर रखती है। “शून्य कमीशन”, सीधा भुगतान या सॉफ्टवेयर का नाम अपने-आप यह जिम्मेदारी समाप्त नहीं करता।

प्रस्ताव है कि सत्यापित टेक्नोलॉजी-ओनली मंचों के लिए सवारी के कर की ऑपरेटर-जिम्मेदारी से विधिसम्मत अपवर्जन तय हो। अनुबंध, वास्तविक नियंत्रण, भुगतान का प्रवाह और संबंधित संस्थाओं की व्यवस्था जांची जाए। अलग सॉफ्टवेयर सेवा पर लागू जीएसटी बना रहे।

किराया
अंतिम मूल्य कौन तय करता है?

भुगतान
रकम कौन प्राप्त और निपटान करता है?

जिम्मेदारी
परिवहन सेवा का दायित्व किसका है?

स्वतंत्रता
क्या चालक सवारी स्वीकार या मना कर सकता है?

ये प्रस्तावित जांच-प्रश्न हैं, स्वतः कर-छूट पाने की सूची नहीं। सुरक्षा, केवाईसी, शिकायत निवारण, जरूरी अभिलेख और छिपे मध्यस्थ नियंत्रण की जांच जारी रहनी चाहिए।

मिशन 50K

चालक की ₹50,000 मासिक आय की ओर रास्ते बढ़ाने की आकांक्षा–कमाई का वादा नहीं। मांग, काम के घंटे, उपयोग और खर्च परिणाम तय करेंगे।

हम किस सुधार की मांग करते हैं

सुनें
चालक, यात्री, स्टार्टअप, सहकारी संस्थाएं और स्वतंत्र विशेषज्ञ।

परखें
वास्तविक काम और सरल अनुपालन के व्यावहारिक विकल्प।

स्पष्ट करें
कानूनी सीमा, समान पात्रता और जांचे जा सकने वाले सुरक्षा उपाय।

> यह नीतिगत प्रस्ताव है; मौजूदा छूट, किसी व्यवसाय के लिए कानूनी राय या सरकारी समर्थन का दावा नहीं। सुधार के लिए उपयुक्त कानूनी प्रावधान जरूरी होंगे।

प्रकाशक और प्रायोजक: टीएलजीएस कंसल्टिंग ग्रुप | भारत पल्स। हर योग्य टेक्नोलॉजी-ओनली मोबिलिटी मंच के लिए समान, काम-आधारित व्यवस्था की नीतिगत वकालत।

स्रोत और विधि: सीजीएसटी अधिनियम, धारा 9(5) व लागू अधिसूचित सेवा नियम; 27 नवंबर 2026 की अभियान सामग्री की उदाहरणात्मक मान्यताएं और टीएलजीएस की गणनाएं। सर्वेक्षण या स्वतंत्र रूप से मापी गई कमाई का दावा नहीं।
www.tlgs.global/bharat-pulse/driver-pragati