

मुकदमों का विवरण

एनएचपीसी लिमिटेड।

वी.

हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस। (2009 की सिविल अपील No.3948)

सितंबर 06, 2023

[बी. वी. नागरत्ना और उज्जल भुवन, जे. जे.] हेडनोट्स

विचार के लिए मुद्दे: (i) क्या हिमाचल प्रदेश यात्री और माल (संशोधन और वैधीकरण) अधिनियम, 1997 को लागू करके, हिमाचल प्रदेश राज्य विधानमंडल ने उच्च न्यायालय की खंड पीठ के दिनांक 1 के फैसले के आधार को वैध रूप से हटा दिया था, जिसके तहत हिमाचल प्रदेश यात्री और माल कराधान अधिनियम, 1955 को अपने दायरे में अपने कर्मचारियों और उनके बच्चों के लिए निःशुल्क परिवहन सुविधाएं प्रदान करने की अपीलकर्ताओं की गतिविधि को शामिल नहीं करने के लिए अभिनिर्धारित किया गया था। (ii) क्या अपीलकर्ताओं की अपने कर्मचारियों और उनके बच्चों के लिए निःशुल्क परिवहन सुविधा प्रदान करने की गतिविधि अब 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम की धारा 3 (1-ए) के तहत एक कर योग्य गतिविधि होगी।

हिमाचल प्रदेश यात्री और माल कराधान अधिनियम, 1955-हिमाचल प्रदेश यात्री और माल (संशोधन और वैधीकरण) अधिनियम, 1997-संशोधन और वैधीकरण अधिनियम, 1997 की वैधता और अपीलार्थी द्वारा अपने कर्मचारियों और बच्चों के लिए प्रदान की गई परिवहन सुविधा की कर योग्यता:

आयोजित किया गया: 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को लागू करके, हिमाचल प्रदेश राज्य विधानमंडल ने 'व्यवसाय' शब्द की अवज्ञा में संशोधन करके; 'किराया', 'माल ढुलाई' और 'सड़क' शब्दों की अवहेलना करके; धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण को हटाकर; और धारा 3 (1 ए) को सम्मिलित करके, जो गैर-किराया देने वाले यात्रियों को अधिनियम के तहत कर लगाने के उद्देश्य से किराया देने वाले यात्रियों के बराबर लाता है-इस प्रकार, 1997 का संशोधन और वैधीकरण अधिनियम कानून का एक वैध हिस्सा है-निःशुल्क प्रदान करने में अपीलकर्ता की गतिविधि।

1

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

इसके कर्मचारियों और उनके बच्चों के लिए, 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम की धारा 3 (1-ए) के तहत एक कर योग्य गतिविधि होगी। [पैरा 23 (ii), (iii)]

हिमाचल प्रदेश यात्री और माल कराधान अधिनियम, 1955-हिमाचल प्रदेश यात्री और माल (संशोधन और वैधीकरण) अधिनियम, 1997-उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने दिनांक 1 को एक निर्णय पारित किया और 1955 के अधिनियम में खामियों की ओर इशारा किया-1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के माध्यम से, प्रस्तावना और 1955 के अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों में संशोधन पूर्वव्यापी प्रभाव के साथ लाए गए थे, अर्थात् 1955 के अधिनियम के प्रवर्तन की तारीख-जब एक सक्षम विधायिका पूर्वव्यापी रूप से किसी निर्णय के आधार या नींव को हटा देती है ताकि इसे निष्क्रिय-वैध विधायी अभ्यास बनाया जा सके या नहीं।

आयोजित किया गया: एक विधायिका सीधे न्यायिक निर्णय को दरकिनार नहीं कर सकती है-हालांकि, जब एक सक्षम विधायिका निर्णय को प्रभावी बनाने के लिए किसी निर्णय के आधार या आधार को पूर्वव्यापी रूप से हटा देती है, तो यह एक वैध विधायी अभ्यास है बशर्ते कि यह किसी अन्य संवैधानिक सीमा का उल्लंघन न करे-ऐसा विधायी उपकरण जो पिछले कानून में बुराई को हटा देता है जिसे असंवैधानिक घोषित किया गया है, उसे न्यायिक शक्ति पर अतिक्रमण नहीं माना जाता है, बल्कि भारत के संविधान के तहत मान्यता प्राप्त निरस्तीकरण का एक उदाहरण माना जाता है-सर्वोच्च न्यायालय के विभिन्न निर्णयों से पता चलता

है कि विधायिका के लिए कानून को पूर्वव्यापी रूप से बदलना खुला है, बशर्ते कि परिवर्तन इस तरह से किया जाए कि अदालत के लिए अब उसी फैसले पर पहुंचना संभव नहीं होगा-दूसरे शब्दों में कहें[पैरा 11 और 12]

भारत का संविधान-पूर्वव्यापी रूप से कानून में परिवर्तन-विधायिका, कार्यपालिका और न्यायपालिका के बीच शक्तियों का पृथक्करण-न्यायिक समीक्षा की शक्ति-विधानमंडल की शक्ति-कानून का शासन:

आयोजित किया गया:संस्थागत नियंत्रण और संतुलन की विशेषता वाले संवैधानिक तंत्र को सशक्त बनाने में न्यायपालिका की भूमिका इस बात को मान्यता देने में निहित है कि **3**

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम.हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस।

जबकि सरकार की अन्य दो शाखाओं की शक्तियों और कार्यों को उचित सम्मान दिया जाना चाहिए, विधायिका और कार्यकारी अंगों द्वारा शक्ति के असंवैधानिक और मनमाने प्रयोग को रोकने के लिए न्यायिक समीक्षा की शक्ति का प्रयोग किया जा सकता है-न्यायिक समीक्षा की शक्ति संविधान की मूल विशेषता का एक हिस्सा है जो कानून के शासन पर आधारित है-जब तक कि किसी सक्षम अदालत द्वारा किसी उचित कार्यवाही में किसी निर्णय को दरकिनार नहीं किया गया है, तब तक किसी निर्णय की वास्तविकता और बाध्यकारी प्रकृति न्यायिक समीक्षा की शक्ति को सूचित करने वाले कानून के शासन के आवश्यक पहलू हैं-उस संदर्भ में, जबकि विधायिका के लिए कानून को पूर्वव्यापी रूप से बदलने के लिए खुला हो सकता है, ताकि ऐसे कानून को अमान्य घोषित करने वाले निर्णय के आधार को हटा दिया जा सके, यह आवश्यक है कि केवल परिवर्तन किया जाए।[पैरा 13]

भारत का संविधान-निरस्तीकरण का विधायी साधन-पूर्वव्यापी संशोधन-इसकी अनुमति:

आयोजित किया गया:निरस्तीकरण का साधन, किसी निर्णय के आधार को हटाने के लिए पूर्वव्यापी संशोधनों को पेश करने के माध्यम से, तब नियोजित किया जा सकता है जब कोई विधायिका इस विश्वास के तहत हो कि कानून में जो दोष आया है, जैसा कि वह शुरू में था, उसे निरस्तीकरण द्वारा ठीक किया जा सकता है-निरस्तीकरण का कार्य केवल न्याय, प्रभावशीलता और सुशासन के हित में अनुमत है, और अदालत के आदेश की अवहेलना करने या इसे बाध्यकारी प्रकृति से हटाने के अप्रत्यक्ष एजेंडे को पूरा करने के लिए नहीं है।[पैरा 14]

भारत का संविधान-निरस्तीकरण की शक्ति का प्रयोग निम्नलिखित सिद्धांतों के अनुसार किया जाना है:

आयोजित किया गया:(i) किसी कानून को मान्य करने के लिए कानून बनाने में कोई कानूनी बाधा नहीं है, जिसे अदालत ने अमान्य माना है, बशर्ते कि ऐसा कानून कानून के दोषों को दूर करके अदालत के फैसले के आधार को हटा दे, जैसा कि संशोधन से पहले था; (ii) मान्य करने वाला कानून पूर्वव्यापी हो सकता है-इसका प्रभाव होना चाहिए कि दोष की ओर इशारा करने वाला निर्णय पारित नहीं किया गया होता, यदि परिवर्तित स्थिति की मांग की गई होती।

4

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट [2023] 12 एस. सी. आर.

न्यायालय के समक्ष अपना निर्णय देने के समय मौजूद विधि द्वारा लाया जाना; (iii) पूर्वव्यापी संशोधन उचित होना चाहिए और मनमाना नहीं होना चाहिए और किसी भी संवैधानिक सीमाओं का उल्लंघन नहीं होना चाहिए; (iv) उक्त निर्णय में बताए गए दोष को दूर किए बिना किसी न्यायालय के निर्णय को शून्य पर स्थापित करना विधि के शासन और भारत के संविधान के तहत शक्तियों को अलग करने की योजना के खिलाफ है; (v) त्याग एक प्रतिकूल न्यायिक निर्णय को दरकिनार करने का साधन नहीं है-यदि केवल न्यायिक घोषणा की अवहेलना करने के इरादे से अधिनियमित किया जाता है, तो 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को अतिसामान्य घोषित किया जा सकता है।[पैरा 15]

हिमाचल प्रदेश यात्री और माल कराधान अधिनियम, 1955-हिमाचल प्रदेश यात्री और माल (संशोधन और वैधता)

1997 का अधिनियम-**1997** के संशोधन और सत्यापन अधिनियम द्वारा संशोधित **1955** के अधिनियम का आयात:

आयोजित किया गया:प्रस्तावना, जिसमें यह प्रावधान किया गया है कि मोटर वाहनों में सड़क मार्ग से ले जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने का प्रावधान करने के लिए इसे अधिनियमित किया गया है-ऐसा कर संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 द्वारा शासित विधायी निकाय के भीतर आता है-केवल इस कारण से कि मालिकों को नोटिस जारी किए गए हैं या वाहनों के मालिकों के खिलाफ मूल्यांकन आदेश पारित किए गए हैं, यह नहीं कहा जा सकता है कि कर मोटर वाहनों

पर लगाया जाता है-यदि ले जाने वाले व्यक्ति बसों के मालिकों के कर्मचारी होते हैं, तो ऐसे कर्मचारियों को कर का भुगतान करना चाहिए-जब नियोक्ता, यानी वाहन का मालिक, ऐसे कर्मचारियों से कर नहीं वसूलता है, तो उसे स्वयं नियोक्ता के वैधानिक कर्तव्य के निर्वहन में इसका भुगतान करना चाहिए।[पैरा 22]

शहरों और अन्य
संदर्भों की सूची

श्री पृथ्वी कॉटन मिल्स लिमिटेड बनाम ब्रोच बरो नगर पालिका, ए. आई. आर. 1970 एस. सी. 192:[1970] 1 एस. सी. आर. 388; तमिलनाडु राज्य बनाम अरुन शृंगर

लिमिटेड (1997) 1 एस. सी. सी. 326:[1996] 8 पूरक।एस. सी. आर. 193-अनुसरण किया गया।

भारतीय एल्यूमीनियम कंपनी कं. बनाम केरल राज्य, ए. आई. आर. 1996 एस. सी. 1431:[1996] 2 एससीआर 23; बख्तावर ट्रस्ट बनाम एम. डी. नारायण, (2003) 5 एस. सी. सी.

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम.हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस।

298 :[2003] 1 पूरक।एस. सी. आर. 1; मद्रास बार एसोसिएशन बनाम भारत संघ, (2022) 12 एस. सी. सी. 455; डॉ. जया ठाकुर बनाम भारत संघ, 2023 एस. सी. सी. ऑनलाइन

एससी 813-पर भरोसा किया।

ए. एस. कार्तिकेयन बनाम केरल राज्य, (1974) 1 एससीसी 258:[1974] 2 एस. सी. आर. 321; मेसर्स टाटा इंजीनियरिंग एंड लोकोमोटिव कंपनी बनाम बिक्री कर कार्यालय,

पूना ए. आई. आर. 1979 एस. सी. 343:[1979] 2 एस. सी. आर. 357; जे. के. जूट मिल्स कं. लिमिटेड बनाम उत्तर प्रदेश राज्य, ए. आई. आर. 1961 एससी 1534:[1962] एस. सी. आर. 1; राज्य

तमिलनाडु बनाम मद्रास बंदरगाह न्यासी मंडल, (1999) 4 एस. सी. सी. 630:[1999] 2 एस. सी. आर. 195; बिक्री कर आयुक्त बनाम साई प्रकाशन कोष,

(2002) 4 एससीसी 57:[2002] 2 एस. सी. आर. 743; राष्ट्रीय कृषि सहकारी

मार्केटिंग फेडरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड बनाम भारत संघ, (2003) 5 एस. सी. सी. 23:[2003] 3 एस. सी. आर. 1; मेसर्स वेस्ट रामनाड इलेक्ट्रिक डिस्ट्रीब्यूशन कं.की स्थिति

मद्रास, ए. आई. आर. 1962 एस. सी. 1753:[1963] एससीआर 747; राय रामकृष्ण बनाम बिहार राज्य, ए. आई. आर. 1963 एस. सी. 1667:[1964] एस. सी. आर. 897; लोहिया मशीन्स लिमिटेड बनाम.भारत संघ, (1985) 2 एस. सी. सी. 197:[1985] 2 एस. सी. आर. 686; हिमाचल प्रदेश राज्य बनाम यश पाल गर्ग, (2003) 9 एस. सी. सी. 92: [2003] 3 एस. सी. आर. 1056; बहरुल

इस्लाम बनाम भारतीय चिकित्सा संघ, 2023 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 79; मेसर्स तीरथ राम राजेन्द्र नाथ, लखनऊ बनाम उत्तर प्रदेश राज्य, ए. आई. आर. 1973 एस. सी. 405; हिंदुस्तान गम एंड केमिकल्स लिमिटेड बनाम हरियाणा राज्य (1985) 4

एससीसी 124:[1985] 2 पूरक।एस. सी. आर. 630; चेविटी वेंकन्ना यादव बनाम तेलंगाना राज्य, (2017) 1 एस. सी. सी. 283:[2016] 7 एस. सी. आर. 689-संदर्भित।

अन्य मामलों के विवरणों में आयातित आदेश और आवेदन शामिल हैं

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णय:2009 की सिविल अपील सं. 3948।1998 के सी. डब्ल्यू. पी. No.725 में शिमला में हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय के दिनांकित 11.12.2008 के निर्णय और आदेश से।

सह

2009 की सिविल अपील सं. 4738-4743 और 6931।

रूप:

एस. बी. उपाध्याय, वरिष्ठ अधिवक्ता, पीयूष शर्मा, अनुज शर्मा, अभिषेक गोयल, शिवेश श्रीवास्तव, यशराज सिंह देवड़ा, प्रियेश मोहन श्रीवास्तव, अभिषेक सिंह, मेसर्स मित्र एंड मित्र कंपनी, अधिवक्ता। अपीलार्थी के लिए।

6

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट [2023] 12 एस. सी. आर.

अनूप कुमार रतन, ए. जी., रुपिंदर सिंह ठाकुर, ए. डी.ए. जी., पुनीत राजता, करण कपूर, अभिषेक गौतम, विवेक कुमार, बलदेव सिंह, सुश्री राधिका गौतम, कार्तिकेय रस्तोगी, सुश्री इंदरदीप कौर रैना, अभिनव मुखर्जी, अधिवक्ता। उत्तरदाताओं के लिए।

सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय का निर्णय/आदेश

नागरत्ना, जे.

इन अपीलों का नेतृत्व 11 दिसंबर, 2008 और 06 मई, 2009 के हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय के अंतिम आदेशों पर किया गया है, जिसमें हिमाचल प्रदेश यात्री और माल कराधान अधिनियम, 1955 (जिसे इसके बाद संक्षिप्तता के लिए "अधिनियम 1955" के रूप में संदर्भित किया गया है) के अधिकार, विशेष रूप से हिमाचल प्रदेश यात्री और माल (संशोधन और वैधता) अधिनियम, 1997 (जिसे इसके बाद संक्षिप्तता के लिए "संशोधन और वैधता अधिनियम 1997" के रूप में संदर्भित किया गया है) द्वारा समय-समय पर संशोधित किए गए हैं और इसमें अपीलकर्ताओं के नेतृत्व में दायर रिट याचिकाओं को बरकरार रखा गया है, यानी 1998 की सिविल रिट याचिका संख्या 725।

विवाद पर पक्षियों का नज़रिया:

2. इन मामलों में विवाद इस सवाल के इर्द-गिर्द घूमता है कि क्या 1997 के संशोधन और वैधता अधिनियम को लागू करके हिमाचल प्रदेश राज्य विधानमंडल ने 27 मार्च, 1997 के उच्च न्यायालय की खंड पीठ के फैसले के आधार को वैध रूप से हटा दिया है। उक्त निर्णय में, 1955 के अधिनियम को अपने दायरे में, अपने कर्मचारियों और उनके बच्चों के लिए निःशुल्क परिवहन सुविधाएं प्रदान करने में अपीलार्थियों की गतिविधि को शामिल नहीं करने के लिए अभिनिर्धारित किया गया था, क्योंकि उसमें निहित प्रभार प्रावधान, अर्थात् धारा 3 (1) और उसके स्पष्टीकरण को बहुत अस्पष्ट शब्दों में जोड़ा गया था।

2.1. इन अपीलों में 1955 के अधिनियम को अधिनियमित करने के लिए हिमाचल प्रदेश विधान सभा की विधायी क्षमता और 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम जैसे मामलों में सहायक तर्कों पर विचार करने की भी आवश्यकता है, जिन्हें भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 के साथ पठित अनुच्छेद 246 के बल पर अधिनियमित किया गया है।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश का राज्य सचिव और हमारा। [बी. वी. नागरत्ना] 8

7

2.2 इसके अलावा, इन अपीलों में 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 के अधिनियम के कुछ प्रावधानों की व्याख्या करने की भी मांग की गई है, ताकि यह निर्धारित किया जा सके कि क्या अपीलार्थियों की गतिविधि, 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम की धारा 3 (1-ए) के तहत कर योग्य गतिविधि होगी।

मामले के संक्षिप्त तथ्य:

3. चूंकि इन अपीलों में शामिल विवाद समान हैं, इसलिए इस सामान्य निर्णय के माध्यम से अपीलों का निपटारा किया जा रहा है। सुविधा के लिए, मुख्य मामले के तथ्य, यानी 2009 की सिविल अपील संख्या 3498 का वर्णन निम्नानुसार किया जाएगा:

3.1. संक्षेप में तथ्य यह है कि 1955 का अधिनियम हिमाचल प्रदेश विधानसभा द्वारा हिमाचल प्रदेश राज्य में कुछ मोटर वाहनों में सड़क मार्ग से ले जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने के उद्देश्य से अधिनियमित किया गया था। उक्त अधिनियम को 25 नवंबर, 1955 को राष्ट्रपति की मंजूरी मिली।

3.2. अपीलार्थी, एन. एच. पी. सी. लिमिटेड बिजली उत्पादन में लगा हुआ है और हिमाचल प्रदेश राज्य में उसकी विभिन्न परियोजनाएं हैं। कई परियोजना स्थल हिमाचल प्रदेश के अंदरूनी हिस्सों में अलग-अलग स्थानों पर स्थित हैं। इन कार्य स्थलों पर किसी भी सार्वजनिक परिवहन प्रणाली या नियमित टैक्सियों द्वारा ठीक से सेवा नहीं दी जाती है। विभिन्न परियोजना स्थलों पर कार्यरत कर्मचारियों की आवासीय कॉलोनियां परियोजना स्थलों से बहुत दूर स्थित हैं। इसलिए, एक कल्याणकारी उपाय के रूप में, अपीलकर्ता, एन. एच. पी. सी. लिमिटेड अपने कर्मचारियों को परिवहन सुविधाएं प्रदान करता है ताकि वे अपनी आवासीय कॉलोनियों से अपने-अपने कार्य स्थलों तक पहुँच सकें और अपने बच्चों को अपने स्कूलों में आराम से आने-जाने में सक्षम बना सकें। इस समय यह स्पष्ट किया जाना चाहिए कि अपीलार्थी के कर्मचारियों के विशेष उपयोग के लिए परिवहन सुविधाएं निःशुल्क प्रदान की जा रही थीं और उनके बच्चों और जनता के सदस्यों को उक्त परिवहन सुविधाओं का उपयोग करने की अनुमति नहीं थी। इस उद्देश्य के लिए उपयोग की जाने वाली बसें अपीलार्थी-एन. एच. पी. सी. लिमिटेड के स्वामित्व और संचालन में थीं।

3.3. 1955 के अधिनियम के तहत मूल्यांकन प्राधिकरण, प्रतिवादी संख्या 3 ने अपने कर्मचारियों और उनके बच्चों को परिवहन सुविधाएं प्रदान करने की गतिविधि के संबंध में अधिनियम के तहत यात्री कर का भुगतान करने के लिए अपीलकर्ता-एनएचपीसी लिमिटेड के दायित्व का आकलन किया। मूल्यांकन आदेश 1 को पारित किए गए थे।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

अक्टूबर, 1992 में अपीलार्थी, एन. एच. पी. सी. लिमिटेड का 1955 के अधिनियम के तहत यात्री कर का भुगतान करने का दायित्व इस आधार पर निर्धारित किया गया कि उसके कर्मचारी और उनके बच्चे अधिनियम के तहत यात्री थे और इसलिए, अपीलार्थी उन्हें परिवहन सुविधाएं प्रदान करने के लिए यात्री कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था जैसा कि ऊपर वर्णित है। इस समय यह कहा जाना चाहिए कि मूल्यांकन आदेश इस धारणा पर पारित किए गए थे कि अपीलार्थी, एन. एच. पी. सी. लिमिटेड की प्रत्येक बस संबंधित वर्षों के प्रत्येक दिन चल रही थी; प्रत्येक बस की प्रत्येक सीट पर एक यात्री ने यात्रा की; और प्रत्येक कर्मचारी ने लॉगबुक में दिखाई गई पूरी दूरी तय की।

3.4. अपीलार्थी ने 1 अक्टूबर, 1992 के निर्धारण आदेशों को चुनौती देते हुए आयुक्त, उत्पाद शुल्क और कराधान, हिमाचल प्रदेश, प्रतिवादी संख्या 2 के समक्ष पुनरीक्षण आवेदन दायर किया। इसे इस आधार पर खारिज कर दिया गया था कि एक पुनरीक्षण आवेदन बनाए रखने योग्य नहीं होगा और इसके बजाय, एक अपील दायर करना उचित होगा।

3.5. उक्त पृष्ठभूमि में, अपीलार्थी, एन. एच. पी. सी. लिमिटेड ने उच्च न्यायालय के समक्ष 1995 की रिट याचिका का नेतृत्व किया, जिसमें 1955 के अधिनियम के अधिकारों और उसके प्रावधानों के अनुसार किए गए आकलन को चुनौती दी गई थी। उक्त रिट याचिका में अपीलार्थी द्वारा उठाए गए प्रासंगिक तर्कों को निम्नानुसार समाहित किया जा सकता है:

आई. कि 1955 के अधिनियम के तहत, अपीलार्थी पर कोई कर नहीं लगाया जा सकता है क्योंकि उसके कर्मचारियों और उनके बच्चों को बिना किसी किराए या विचार के अपीलार्थी की बसों में ले जाया जा रहा था। 1955 के अधिनियम के तहत विचार किए गए यात्री कर को केवल किराए का भुगतान करने वाले यात्रियों पर मोटर वाहनों के मालिक द्वारा जारी किए गए टिकटों पर लगाया जाना था, जो किराए और इनाम के लिए यात्रियों को ले जाने के व्यवसाय में लगे हुए हैं।

ii. यह कि मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (इसके बाद संक्षेप में "एम. वी. अधिनियम" के रूप में संदर्भित) के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा उन मार्गों के लिए कोई दर या किराया निर्दिष्ट नहीं किया गया था, जिन पर अपीलार्थी की बसें चलती थीं, और न ही अपीलार्थी और उसके कर्मचारियों के बीच किसी संविदात्मक दर पर सहमति बनी थी। इसलिए, आरोप लगाने का प्रावधान, यानी 1955 के अधिनियम की धारा 3 (1) और उसके स्पष्टीकरण को आकर्षित नहीं किया जाएगा।

iii. यह कि दिनांक 1 अक्टूबर, 1992 के निर्धारण आदेशों को पारित करते समय, इस आशय की गलत और आधारहीन धारणाएं की गई थीं कि अपीलार्थी, एन. एच. पी. सी. लिमिटेड की प्रत्येक बस संबंधित वर्ष के प्रत्येक दिन चल रही थी; प्रत्येक बस की प्रत्येक सीट पर एक यात्री यात्रा कर रहा था; प्रत्येक कर्मचारी लॉगबुक में दिखाई गई पूरी दूरी की यात्रा कर रहा था; और प्रत्येक यात्री रुपये का किराया दे रहा था। 15 प्रति किलोमीटर।

iv. कि भले ही निर्धारिती 1955 के अधिनियम के तहत कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था, वे अधिनियम की धारा 3 ए के तहत अधिभार का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं होंगे क्योंकि उक्त प्रावधान अपीलार्थियों पर लागू नहीं होगा। इसके अलावा, 1955 के अधिनियम की धारा 3 ए असंवैधानिक थी और राज्य सरकार को अधिभार की दर निर्धारित करने के लिए अत्यधिक शक्तियों के हस्तांतरण से पर्याप्त थी, बिना किसी दिशानिर्देश को निर्धारित किए जिसके आधार पर अधिभार निर्धारित किया जाना था।

3.6.27 मार्च, 1997 के निर्णय और आदेश द्वारा, उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने अपीलार्थी के नेतृत्व में 1995 की सिविल रिट याचिका को अनुमति दी और प्रत्यर्थियों को 1955 के अधिनियम के प्रावधानों के तहत एकत्र किए गए कर को वापस करने का निर्देश दिया। उच्च न्यायालय की खंड पीठ के प्रासंगिक निर्णय नीचे दिए गए हैं:

आई. कि 1955 के अधिनियम की योजना केवल कुछ मोटर वाहनों के यात्रियों पर कर लगाने की थी। विधायिका का इरादा अधिनियम की धारा 2 में निहित विभिन्न अवज्ञाओं से एकत्र किया जा सकता था, और वही अधिनियम को केवल उन व्यक्तियों पर लागू करना था जो परिवहन का व्यवसाय करते थे। 'मालिक' की अवज्ञा इस तरह के अधिकार को मजबूत करेगी, क्योंकि 'मालिक' का अर्थ मोटर वाहन अधिनियम के तहत परमिट रखने वाला व्यक्ति था। कि निर्धारिती का दायित्व 1984-1985 से 1986-1987 और 1987-1988 से 1990-1991 वर्षों के लिए निर्धारित किया जाना था। 31 मई, 1988 से पहले, 'मोटर वाहन' का अर्थ "एक सार्वजनिक सेवा वाहन या सार्वजनिक वाहक, या निजी वाहक या ऐसे किसी भी वाहन से जुड़ा ट्रैलर" था।" इसके अलावा, 'यात्री' की परिभाषा के दायरे से मोटर वाहन के मालिक के चालक, संचालक और कर्मचारी को बाहर रखा गया है। इसलिए, अपीलार्थी की बसों को 'मोटर वाहन' की परिभाषा के तहत शामिल नहीं किया जाएगा, जैसा कि निश्चित रूप से किया गया है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

उपयुक्त समय पर कि 'मोटर वाहन' और 'यात्री' शब्दों की अवज्ञा को शुल्क प्रावधान पर लागू करने पर, अपीलार्थी 1955 के अधिनियम के तहत कर के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

iii. 31 मई, 1988 और 30 सितंबर, 1990 के बीच की अवधि के संबंध में, परिभाषा के दायरे का विस्तार केवल किराए और पुरस्कार के लिए यात्रियों या सामान या दोनों के परिवहन के लिए मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों के उल्लंघन में उपयोग किए जाने वाले किसी भी वाहन को शामिल करने के लिए किया गया था। चूंकि अपीलार्थी की बसों का उपयोग किराए या पुरस्कार के लिए यात्रियों को ले जाने के लिए नहीं किया गया था, इसलिए अपीलार्थी अधिनियम के तहत कर का निर्वहन करने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

iv. कि 1 अक्टूबर, 1990 से, 'मोटर वाहन' की परिभाषा को किसी भी 'परिवहन वाहन' को शामिल करने के लिए बढ़ाया गया था, जिसे मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (इसके बाद, सुविधा के लिए 'एमवी अधिनियम, 1988') के तहत परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ है 'एक सार्वजनिक सेवा वाहन, एक माल गाड़ी, एक शैक्षणिक संस्थान बस या एक निजी सेवा वाहन।" यद्यपि 'मोटर वाहन' की उक्त अवज्ञा अपीलार्थी की बसों को शामिल करेगी, 1955 के अधिनियम की धारा 3 (1) का स्पष्टीकरण इस तरह के आवेदन की अनुमति नहीं देगा। v. कि 1955 के अधिनियम की धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण में एक कानूनी आदेश पेश किया गया है जिसमें इस धारणा पर आकलन करने की आवश्यकता है कि जो यात्री वास्तव में किराया नहीं देते थे, उन्हें भी संबंधित मार्ग पर सामान्य दर पर ले जाया जा रहा था। यह कि अधिनियम के प्रयोजनों के लिए 'मार्ग' की कोई अवज्ञा नहीं थी और मोटर वाहन अधिनियम के तहत 'मार्ग' की अवज्ञा को उन मार्गों के रूप में संदर्भित नहीं किया जा सकता था जिन पर अपीलार्थी की बसें चलती थीं, इस अर्थ में 'मार्ग' नहीं थे कि मोटर वाहन अधिनियम के तहत अवज्ञा की गई थी। इसलिए, 'मार्ग' को किसी भी 'सड़क' के बराबर नहीं माना जा सकता है ताकि अपीलार्थी-निर्धारिती को 1955 के अधिनियम के तहत कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी ठहराया जा सके। कि कर वसूलने के लिए, धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण को

लागू करके, मार्ग निर्धारित किए जाने की आवश्यकता थी, लेकिन चूंकि कोई मार्ग निर्धारित नहीं किया गया था, इसलिए स्पष्टीकरण प्रतिवादी अधिकारियों के बचाव में नहीं आ सका।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम.हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 12

11

vi)इसके अलावा, 'सामान्य दर' क्या होगी, इस बारे में किसी भी प्रिस्क्रिप्शन के अभाव में, प्रतिवादी अधिकारी कृत्रिम धारणाओं के आधार पर अपीलार्थी पर कर नहीं लगा सकते थे।कि 'सामान्य दर' की गणना में आस-पास के क्षेत्रों में देय किराए को ध्यान में रखने के लिए अधिकारियों को वारंट करने का कोई आधार नहीं था।'

vii.कि शुल्क प्रावधान को तब तक प्रभावी नहीं माना जा सकता जब तक कि 'मार्ग' और 'सामान्य दर' शब्दों को स्पष्ट रूप से और स्पष्ट रूप से अस्वीकार नहीं किया गया था।

3.7.इस न्यायालय के समक्ष प्रत्यर्थियों के नेतृत्व में 27 मार्च, 1997 के उच्च न्यायालय के फैसले पर जोर देने वाली एक विशेष अनुमति याचिका को 28 जुलाई, 1997 के एक आदेश द्वारा खारिज कर दिया गया था।

3.8.इस पृष्ठभूमि में 13 अगस्त, 1997 को हिमाचल प्रदेश यात्री और माल (संशोधन और वैधता) अध्यादेश जारी किया गया था।हिमाचल प्रदेश विधान सभा ने 27 सितंबर, 1997 को उच्च न्यायालय की खंड पीठ के 27 मार्च, 1997 के फैसले के आधार को हटाने के उद्देश्य से 1997 का संशोधन और वैधता अधिनियम पारित किया।1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के आधार पर, 'व्यवसाय', 'किराया', 'माल ढुलाई' और 'यात्री' शब्दों की अवज्ञा को संशोधित किया गया था।इसके अलावा, 'निजी सेवा वाहन', 'सड़क', 'परिवहन वाहन' जैसे शब्दों की अवहेलना की गई।1955 के अधिनियम की धारा 3 (1) का स्पष्टीकरण (1), जो उक्त अधिनियम में प्रभार का प्रावधान था, हटा दिया गया था और धारा 3 में उप-धारा (1 ए) डाली गई थी, जो प्रभार के प्रावधान के रूप में काम करने वाली थी।1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा पेश किए गए संशोधनों की बारीकियों को बाद के चरण में स्पष्ट किया जाएगा।

3.9.तदनुसार, अधिनियम के तहत गठित प्राधिकरणों ने अपीलार्थी को अपने कर्मचारियों और उनके बच्चों को परिवहन सुविधाएं प्रदान करने की अपीलार्थी की गतिविधि के संबंध में 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम के प्रावधानों के तहत कर की वसूली के लिए नोटिस जारी किए।

3.10.अपीलार्थी ने 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम और उसके तहत किए गए आकलनों के साथ-साथ 1998 के सिविल रिट याचिका संख्या 725 द्वारा 1955 के अधिनियम के अधिकारों को उच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती दी।चुनौती के प्राथमिक आधार इस प्रकार थे:

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

आई. कि 1955 के अधिनियम के साथ-साथ 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम असंवैधानिक हैं क्योंकि वे वाहनों पर कर लगाने की मांग करते हैं, जो भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की प्रविष्टि 56, सूची II के विपरीत है।

ii.यह कि 'यात्री', 'व्यवसाय', 'किराया' और 'सड़क' की अवज्ञाएं कृत्रिम और अप्राकृतिक हैं, साथ ही अधिनियम के उद्देश्य और उद्देश्य के विपरीत हैं और इसलिए, अति-विकृत हैं।

iii.अपीलार्थी के कर्मचारी और उनके बच्चे "यात्री" की अवज्ञा के दायरे में नहीं आएंगे, जैसा कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम में दिखाई देता है, क्योंकि उन्हें निःशुल्क ले जाया जाता है।

3.11.11 दिसंबर, 2008 के विवादित निर्णय द्वारा हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय ने अपीलार्थी के नेतृत्व में 1998 की सिविल रिट याचिका संख्या 725 को खारिज कर दिया और समय-समय पर, विशेष रूप से 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 के अधिनियम के अधिकारों को बरकरार रखा।उच्च न्यायालय की खंड पीठ के प्रासंगिक निर्णयों को निम्नलिखित रूप में संक्षिप्त किया जा सकता है:

आई. न्यायालय ने याचिकाकर्ता के इस तर्क का समर्थन नहीं किया कि विवादित विधानों में यात्रियों या वस्तुओं को ले जाने वाले वाहनों पर कर लगाने का प्रभाव था और इसलिए, राज्य विधानमंडल के पास इसे लागू करने की क्षमता नहीं है। यह अभिनिर्धारित किया गया कि अधिनियम की प्रस्तावना और उसके विभिन्न प्रावधानों को पढ़ने से यह स्पष्ट था कि अधिनियम मोटर वाहनों पर नहीं, बल्कि यात्रियों और उसमें ले जाने वाले सामानों पर कर लगाने का प्रयास करता है। कि अधिनियम का आयात प्रस्तावना से एकत्र किया जा सकता है जिसमें प्रावधान है कि इसे मोटर वाहनों में सड़क द्वारा ले जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने का प्रावधान करने के लिए अधिनियमित किया गया है। केवल इस कारण से कि मालिकों को नोटिस जारी किए गए हैं या वाहनों के मालिकों के खिलाफ मूल्यांकन आदेश पारित किए गए हैं, यह नहीं कहा जा सकता है कि कर मोटर वाहनों पर लगाया जाता है।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 14

13

ii. कि 1955 के अधिनियम की प्रस्तावना में यह प्रावधान किया गया था कि यह 'कुछ' मोटर वाहनों में सड़क द्वारा ले जाए जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने का प्रावधान करने वाला एक अधिनियम था। 'निश्चित' शब्द को 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम द्वारा हटा दिया गया है। यह परिवर्तन किसी भी तरह से यह नहीं दर्शाता है कि अधिनियम के दायरे में यात्रियों और उसमें ले जाने वाले सामानों के बजाय वाहनों पर कर को शामिल करने के लिए संशोधन किया गया था।

iii. यह कि 1955 के अधिनियम की धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण में दोष, जिसे 27 मार्च, 1997 के निर्णय को पारित करने में उच्च न्यायालय की खंड पीठ द्वारा नोट किया गया था, को भी उक्त स्पष्टीकरण को हटाकर और 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम में धारा 3 (1 ए) को शामिल करके हटा दिया गया था, जो गैर-किराया देने वाले यात्रियों को किराया देने वाले यात्रियों के बराबर लाने का प्रयास करता है। इसके अलावा, सक्षम प्राधिकरण के साथ-साथ 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम की अनुसूची I मोटर वाहनों की विभिन्न श्रेणियों और विभिन्न सड़कों के लिए किराया और माल ढुलाई निर्धारित करती है और दोनों में से उच्चतर लागू होगी।

iv. 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम की धारा 3 (1 ए) को जब 'व्यवसाय' शब्द की संशोधित अवज्ञा के साथ पढ़ा जाएगा तो इसमें कोई संदेह नहीं होगा कि निजी सेवा वाहनों में ले जाए जाने वाले सभी प्रकार के यात्री और सामान अधिनियम के तहत कराधान के अधीन हैं, भले ही ऐसे यात्री या सामान किराए या इनाम के लिए ले जाए जा रहे हों। इसलिए, 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम में गैर-किराया देने वाले यात्री (जैसे अपीलार्थी के कर्मचारी और उनके बच्चे) के साथ-साथ अपीलार्थी से संबंधित सामान और सामग्री भी शामिल है।

उच्च न्यायालय के उपरोक्त निर्णय से व्यथित होकर, जिसका उच्च न्यायालय ने 2007 के सी. डब्ल्यू. पी. 79 में 21 जुलाई, 2009 के अपने बाद के आदेश में पालन किया है, वर्तमान अपीलों का नेतृत्व किया गया है।

प्रस्तुतियाँ:

4. हमने श्री एस. बी. उपाध्याय, विद्वान वरिष्ठ वकील को 2009 की सिविल अपील संख्या 3948 में अपीलार्थी (ओं) के लिए निर्देश देने वाले वकील के साथ सुना है। श्री यशराज सिंह देवड़ा, 2009 की सिविल अपील संख्या 4738-4743 और 2009 की सिविल अपील संख्या 6931 में अपीलार्थी (ओं) के लिए विद्वान वकील और श्री

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

हिमाचल प्रदेश राज्य के विद्वान महाधिवक्ता श्री अनूप कुमार रतन ने निर्देश देने वाले वकील के साथ हमने अभिलेख पर सामग्री का अवलोकन किया है।

4.1. 2009 की सिविल अपील संख्या 3948 में अपीलार्थी (ओं) की ओर से उपस्थित विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता श्री उपाध्याय ने निम्नानुसार प्रस्तुत किया:

आई. यह कि हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय के विवादित निर्णय ने 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के माध्यम से 1955 के अधिनियम में किए गए संशोधनों के आयात की उचित रूप से सराहना नहीं की है, क्योंकि उच्च न्यायालय ने 1997

के उक्त अधिनियम को बरकरार रखा है, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि उक्त अधिनियम उच्च न्यायालय द्वारा पहले पारित निर्णय के आधार को नहीं हटाता है, जिसके द्वारा 1955 के अधिनियम की धारा 3 (1) का स्पष्टीकरण हटा दिया गया था और आगे के संशोधन धारा 3 (1 ए) और कुछ अन्य प्रावधानों को शामिल करके किए गए थे। कि उच्च न्यायालय ने 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 के अधिनियम की गलत व्याख्या पर आगे बढ़कर यह अभिनिर्धारित किया है कि बाद वाला अधिनियम, मोटर वाहनों पर नहीं बल्कि यात्रियों पर कर लगाने का प्रयास करता है और उक्त अधिनियम में गैर-किराया देने वाले यात्री भी शामिल हैं जो वह ऐसा नहीं कर सकता है।

ii. उपरोक्त तर्क को विस्तार से बताते हुए, विद्वान वरिष्ठ वकील ने प्रस्तुत किया कि 1955 के अधिनियम में किए गए संशोधन इस तथ्य को ध्यान में नहीं रखते हैं कि अपीलकर्ताओं की बसें और अन्य मोटर वाहन जिनका उपयोग उनके कर्मचारियों को कार्य स्थलों और उनके कर्मचारियों के बच्चों को स्कूलों में ले जाने के लिए किया जाता है, निःशुल्क हैं और यात्रियों से कोई किराया नहीं लेते हैं। वे मुफ्त यात्रा करते हैं और इसलिए, उस अर्थ में, यात्री बिल्कुल नहीं हैं। फिर भी, कर की घटना उन अपीलार्थियों पर है जो बसों और अन्य वाहनों के मालिक हैं, जिन पर इस तथ्य के बावजूद कर लगाया गया है कि वे अपने "यात्रियों" से कोई कर या कोई किराया नहीं वसूल रहे हैं, जो उनके कर्मचारी और उनके कर्मचारियों के बच्चे हैं। इसलिए, अधिनियम स्वयं अपीलार्थियों पर लागू नहीं होता है और इसलिए, वे अधिनियम के तहत किसी भी कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं।

iii. यह आगे प्रस्तुत किया गया कि उच्च न्यायालय 15 के अधिनियम में किए गए संशोधनों के महत्व को समझने में विफल रहा है।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 16

1955 क्योंकि उक्त संशोधन किसी भी तरह से अपीलार्थियों पर कर का भुगतान करने के लिए किसी भी दायित्व पर विचार नहीं कर सकते हैं। यह कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 के अधिनियम का वास्तविक महत्व भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 के साथ पठित अनुच्छेद 246 का उल्लंघन करते हुए मोटर वाहनों पर कर लगाना और एकत्र करना है। उक्त विधायी प्रविष्टि "सड़क और अंतर्देशीय जल मार्गों द्वारा ले जाए जाने वाले माल और यात्रियों पर करों" से संबंधित है।" अतः उक्त प्रविष्टि राज्य विधानमंडलों को अन्य बातों के साथ-साथ यात्री कर लगाने के लिए अधिकृत करती है। कि सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 के बल पर लगाए गए यात्री कर की घटना यात्रियों पर होनी चाहिए, न कि उन वाहनों पर जिनमें यात्रियों को ले जाया जाता है या ऐसे वाहनों के मालिकों पर। कि इस तरह के कर के संग्रह के लिए एक सुविधाजनक तंत्र या विधि प्रदान करने के लिए विधानमंडल खुला है। इसलिए, कर की वसूली वाहन के मालिक या संचालक से तभी की जा सकती है जब ऐसा मालिक या संचालक कर का बोझ यात्रियों पर डाल सकता है, लेकिन अन्यथा नहीं। इस संबंध में, निर्भरता

ए. एस. कार्तिकेयन बनाम केरल राज्य, (1974) 1

एस. सी. सी. 258 ऑपरेटरों की आय पर कर और यात्री कर के बीच के अंतर को सामने लाने के उद्देश्य से है। कि वर्तमान मामले में कर की घटना अपीलार्थियों पर है जो बसों के मालिक हैं, न कि यात्रियों पर। वर्तमान मामले में अपीलार्थियों की भूमिका यात्रियों से कर एकत्र करना और उसे प्रत्यर्थी अधिकारियों के पास जमा करना नहीं हो सकता है क्योंकि यात्रियों से कोई किराया नहीं लिया जाता है, लेकिन फिर भी अपने खजाने से कर देयता का निर्वहन करना है।

iv. मूल रूप से, 'यात्री' का अर्थ है एक ऐसा व्यक्ति जो वाहन के मालिक या संचालक को किराया देकर यात्रा करता है।

मेसर्स टाटा इंजीनियरिंग एंड लोकोमोटिव कंपनी बनाम बिक्री कर कार्यालय, पूना, ए. आई. आर. 1979 एस. सी. 343। इसलिए, गैर-किराया

प्रचालक के भुगतान करने वाले कर्मचारी, या ऐसे कर्मचारी का स्कूल जाने वाला बच्चा, संवैधानिक प्रविष्टि के अर्थ के भीतर एक यात्री नहीं है।

v. कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम ने अधिनियम की धारा 2 (एए) के उप-खंड (ii) और (iii) को पेश किया था जो कि

[2023] 12 एस सी आर।

'व्यवसाय'। कि उक्त उपखंडों को 'व्यवसाय' शब्द के दायरे में लाया गया है:

क) कोई भी व्यापार, वाणिज्य या निर्माण, या व्यापार, वाणिज्य या निर्माण की प्रकृति में कोई भी साहसिक या उद्यम, चाहे वह व्यापार, वाणिज्य, निर्माण, साहसिक या उद्यम लाभ कमाने के उद्देश्य से किया जाता है या नहीं और धारा 2 (एए) (ii) के अनुसार वास्तव में ऐसे व्यापार, वाणिज्य, निर्माण, साहसिक या उद्यम से कोई लाभ या लाभ प्राप्त होता है या नहीं; और

ख) धारा 2 (एए) (iii) के अनुसार ऐसे व्यापार, वाणिज्य, निर्माण, साहस या संस्था के संबंध में या आनुषंगिक या सहायक कोई लेनदेन।

इस तथ्य के बावजूद कि 'व्यवसाय' शब्द का दायरा बढ़ाया गया है, धारा 2 (एए) के उप-खंड (ii) और (iii) को इसके उप-खंड (i) के अनुरूप पढ़ा जाना चाहिए, जिसमें यह प्रावधान है कि 'व्यवसाय' में मोटर वाहनों द्वारा यात्रियों और वस्तुओं को ले जाने का व्यवसाय शामिल है। यदि 'व्यवसाय' का अर्थ केवल कोई व्यापार, वाणिज्य, निर्माण, साहसिक कार्य या संस्था माना जाता है, तो धारा 2 (एए) का उपखंड (i), जो व्यवसाय की प्रकृति को निर्दिष्ट करता है, निरर्थक हो जाएगा।

vi) यदि धारा 2 (एए) के उपखंड (ii) और (iii) की व्याख्या यात्रियों को ले जाने के व्यवसाय के अलावा अन्य व्यवसायों को भी शामिल करने के लिए की जाती है, तो उक्त उपखंड दो मामलों में संविधान के अनुच्छेद 14 का उल्लंघन करेंगे। पहला, एक व्यक्ति या संस्था जो मोटर वाहनों द्वारा यात्रियों और सामानों को ले जाने का व्यवसाय नहीं करती है, उसे उस व्यक्ति या संस्था के बराबर माना जाएगा जो ऐसा व्यवसाय करता है। दूसरा, एक व्यक्ति या संस्था जो लाभ के उद्देश्य से व्यवसाय नहीं करती है, उसे उस व्यक्ति या संस्था के बराबर माना जाएगा जो लाभ के उद्देश्य से व्यवसाय करता है। दोनों परिस्थितियों में, असमान लोगों के साथ समान व्यवहार किया जाएगा और यह कानून के तहत समानता के संवैधानिक जनादेश के खिलाफ है।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 18

17

vii) यह कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के तहत 'व्यवसाय', 'यात्री', 'सड़क', 'किराया' और 'माल ढुलाई' की अवज्ञाएं कृत्रिम हैं और इस तरह की अवज्ञाओं का सम्मिलन/प्रतिस्थापन 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 के दायरे में लाने का एक अवैध प्रयास है।

viii) रिलायंस को जे. के. जूट मिल्स कं. लिमिटेड बनाम जूट मिल्स कं. लिमिटेड पर रखा गया था। उत्तर प्रदेश राज्य

प्रदेश, ए. आई. आर. 1961 एस. सी. 1534 का यह तर्क देना कि जब किसी राज्य विधानमंडल द्वारा किसी कानून को अधिनियमित किया गया है, तो कानून की अनुमेय सीमा से बाहर, केवल कृत्रिम शब्दावली का उपयोग करना ताकि कानून को किसी विशेष विधायी प्रविष्टि के दायरे में लाया जा सके, तो उसे असंवैधानिक घोषित किए जाने से नहीं बचाया जा सकता है। ix. कि 1997 के संशोधन और विधिमान्यकरण अधिनियम ने दोषों को दूर करके और 1955 के अधिनियम में खामियों को दूर करके 27 मार्च, 1997 के उच्च न्यायालय की खंड पीठ के फैसले के आधार को नहीं हटाया। बल्कि, इसे उच्च न्यायालय के उक्त निर्णय की वास्तविकता, बल और प्रभाव को नष्ट करने के अप्रत्यक्ष उद्देश्य से अधिनियमित किया गया है, जिसे इस न्यायालय द्वारा लागू किया गया है।

4.2. श्री यशराज सिंह देवड़ा, 2009 की सिविल अपील संख्या 4738-4743 और 2009 की सिविल अपील संख्या 6931 में अपीलार्थियों के विद्वान वकील ने विद्वान वरिष्ठ वकील श्री उपाध्याय की दलीलों को अपनाया और आगे निम्नानुसार तर्क दिया:

आई. कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के तहत प्रदान किए गए 'व्यवसाय' की अवज्ञा के तहत कवर होने के लिए, व्यापार, वाणिज्य, निर्धारित निर्माण, या उससे जुड़े या आकस्मिक लेनदेन का सड़क मार्ग से यात्रियों और वस्तुओं को ले जाने के व्यवसाय से कुछ संबंध होना चाहिए। जब 'व्यवसाय' शब्द का इस तरह से अर्थ लगाया जाता है, तो संबंधित अपीलार्थियों की मुख्य गतिविधियाँ व्यवसाय करने के बराबर नहीं होंगी, क्योंकि वे सड़क मार्ग से यात्रियों और सामानों को ले जाने की गतिविधि से संबंधित नहीं हैं। कि ऐसे मामले में जहां मुख्य गतिविधि 'व्यवसाय' के बराबर नहीं है, तब संबंधित, आनुषंगिक या सहायक गतिविधियाँ भी 'व्यवसाय' के बराबर नहीं होंगी जब तक कि संचालन करने का एक स्वतंत्र इरादा न हो।

[2023] 12 एस सी आर।

इन संबंधित, आनुषंगिक या सहायक गतिविधियों में व्यवसाय राजस्व द्वारा स्थापित किया जाता है, तमिलनाडु राज्य बनाम।

मद्रास बंदरगाह के न्यासी मंडल, **(1999) 4 एस. सी. सी. 630**; बिक्री कर आयुक्त बनाम साई प्रकाशन कोष, **(2002) 4**

एससीसी 57. कि वर्तमान मामले में, यह स्थापित करने के लिए कोई सामग्री नहीं है कि उनके कर्मचारियों और उनके बच्चों को परिवहन सुविधाएं प्रदान करने की सहायक गतिविधि इस तरह की गतिविधि के माध्यम से व्यवसाय करने के स्वतंत्र इरादे से आयोजित की जाती है। इसलिए, वर्तमान मामले में, न तो अपीलार्थियों की मुख्य गतिविधि, और न ही उनके कर्मचारियों और उनके बच्चों को परिवहन सुविधाएं प्रदान करने की सहायक गतिविधि, 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के तहत 'व्यवसाय' के रूप में परिभाषित होगी।

ii. 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा लाए गए विभिन्न संशोधनों का उल्लेख करते हुए और उन्हें अपरिवर्तित प्रावधानों के साथ तुलना करते हुए, यह तर्क दिया गया कि उक्त अधिनियम ने 27 मार्च, 1997 के उच्च न्यायालय की खंड पीठ के फैसले के आधार को नहीं हटाया है और न ही इसने 1955 के अधिनियम में दोषों को ठीक किया है। कि इस तरह का अधिनियम न्यायालय के अंतर्निहित तर्क को संबोधित किए बिना, उच्च न्यायालय के निर्णय के लिए केवल विरोधाभासी है।

iii. कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को दिया गया ब्यालीस वर्षों का पूर्वव्यापी प्रभाव पूरी तरह से अनुचित और मनमाना है। कि विशेष रूप से कराधान कानूनों के संबंध में, पूर्वव्यापीता अत्यधिक या कठोर नहीं हो सकती है, राष्ट्रीय

भारतीय कृषि सहकारी विपणन संघ लिमिटेड बनाम भारत संघ, **(2003) 5 एस. सी. सी. 23**. कि अकेले इस जमीन पर, 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को असंवैधानिक होने के कारण निरस्त किया जा सकता है।

उपरोक्त प्रस्तुतियों के साथ, अपीलार्थियों के लिए विद्वान वरिष्ठ वकील और विद्वान वकील ने प्रार्थना की कि विवादित निर्णयों को दरकिनार कर दिया जाए और 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 के अधिनियम को मनमाना, अवैध और असंवैधानिक होने के रूप में रद्द कर दिया जाए।⁵ इसके विपरीत, हिमाचल प्रदेश राज्य के विद्वान महाधिवक्ता श्री अनूप कुमार रतन ने विवादित फैसले का समर्थन किया और कहा कि उच्च न्यायालय ने विवादित आदेश पारित करने के लिए आगे बढ़ गए हैं।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 20

मामले के तथ्यों और लागू कानून की अच्छी तरह से सराहना करने पर इस न्यायालय द्वारा किसी भी हस्तक्षेप की आवश्यकता नहीं होगी। इसे आगे इस प्रकार तर्क दिया गया:

आई. कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम ने 1955 के अधिनियम के विभिन्न प्रावधानों में अवहेलनाओं को वैध रूप से संबोधित किया है और इसलिए कानून के अनुसार 27 मार्च, 1997 के उच्च न्यायालय की खंड पीठ के फैसले के आधार को हटा दिया है। कि यह सामान्य बात है कि यदि किसी विधानमंडल द्वारा पारित किसी कानून को किसी न्यायालय द्वारा निरस्त या निष्क्रिय कर दिया जाता है, तो सक्षम विधानमंडल उन उल्लंघनों को ठीक कर सकता है जो कानून को निरस्त करने और इस तरह के संशोधित कानून को पूर्वव्यापी रूप से प्रभावी बनाने के न्यायालय के फैसले का आधार बने।

रामनाड इलेक्ट्रिक डिस्ट्रीब्यूशन कंपनी बनाम मद्रास राज्य, ए. आई. आर. **1962 एससी 1753**; राय रामकृष्ण बनाम बिहार राज्य, ए. आई. आर. **1963 एससी 1667**; लोहिया मशीन्स लिमिटेड बनाम भारत संघ, **(1985) 2 एस. सी. सी. 197**; हिमाचल प्रदेश राज्य बनाम यश पाल गर्ग, **(2003) 9 एस. सी. सी. 92**; बहरुल इस्लाम बनाम भारतीय चिकित्सा संघ, **2023 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 79**।

ii. 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा यथा निगमित धारा 3 (1 ए) में यह प्रावधान है कि धारा 3 की उप-धारा (1) में किसी बात के होते हुए भी, जब यात्रियों को मोटर वाहन द्वारा ले जाया जाता है और माल का परिवहन किया जाता है

और कोई किराया या मालभाड़ा, चाहे वह प्रभार्य हो या न हो, नहीं लिया जाता है या किराया या मालभाड़ा रियायती दर पर लिया जाता है, तो उप-धारा (1) के तहत सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा निर्देशित दरों पर कर लगाया जाएगा, लगाया जाएगा और भुगतान किया जाएगा, जैसे कि यात्रियों को ले जाया गया था या माल का परिवहन किया गया था, या तो किराए या मालभाड़ा पर, जो मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किया गया था, राज्य में सड़कों और मोटर वाहनों के अलग-अलग वर्गों के लिए, या किराए और किराए पर। कि इससे पहले, 1955 के अधिनियम, धारा 3 (1) के तहत स्पष्टीकरण, जिसमें यह प्रावधान किया गया था कि जब यात्रियों को ले जाया जाता है और माल को मोटर वाहन द्वारा ले जाया जाता है और कोई किराया या मालभाड़ा, चाहे वह प्रभार्य हो या नहीं, नहीं लिया गया था, तो कर लगाया गया था और भुगतान किया गया था, जैसे कि ऐसे यात्रियों को ले जाया गया था या माल का परिवहन किया गया था, सामान्य दर पर जो धारा 1955 की धारा 3 (1) में प्रचलित थी।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

मार्ग। 1955 के अधिनियम की धारा 3 (1) में अस्पष्टता इस तथ्य के कारण उत्पन्न हुई कि उक्त अधिनियम के तहत 'सामान्य दर' और 'मार्ग' शब्दों की अवहेलना नहीं की गई थी। इस तरह के दोष/कमी के कारण, आरोप लगाने के प्रावधान को प्रभावी नहीं ठहराया जा सका जैसा कि उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने 27 मार्च, 1997 के फैसले में उल्लेख किया था। कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा, धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण को हटा दिया गया है और धारा 3 (1 ए) को जोड़ा गया है, जिसमें किराए या माल ढुलाई को अनुमानित रूप से निर्धारित करने के लिए दो वैकल्पिक तरीके निर्धारित किए गए हैं, जब वे शुल्क नहीं लिए गए हैं, अर्थात् ध्यान में रखते हुए: (ए) मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किराया या माल ढुलाई, या (बी) सड़कों और मोटर वाहनों के विभिन्न वर्गों के लिए अधिनियम की अनुसूची I में निर्दिष्ट किराया और माल ढुलाई: दोनों किराए में से अधिक किराया हर मामले में अपनाया जाना चाहिए। इसके अलावा, 'किराया', 'माल ढुलाई' और 'सड़कें' शब्दों की अवहेलना की गई है, जिससे 1955 के अधिनियम में दोषों/अवहेलनाओं को दूर किया गया है।

iii. कि खंड पीठ द्वारा 27 मार्च, 1997 के निर्णय में यह अभिनिर्धारित करने के लिए दिया गया एक अन्य कारण कि अपीलार्थियों के कर्मचारी और उनके बच्चे स्पष्टीकरण (अब 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम के माध्यम से हटाए गए) के दायरे में नहीं थे, 'व्यवसाय' की अवज्ञा के संबंध में था। '1955 के अधिनियम में 'व्यवसाय' शब्द को संकीर्ण तरीके से परिभाषित किया गया था और इसका अर्थ यात्रियों और वस्तुओं के परिवहन का व्यवसाय था। इसलिए, जब 'मोटर वाहन' और 'व्यवसाय' शब्दों की अवज्ञाओं को शुल्क प्रावधान में पढ़ा गया, तो निष्कर्ष यह था कि केवल वे लोग जो यात्रियों और सामानों को ले जाने के व्यवसाय में नहीं थे, वे शुल्क प्रावधान के दायरे में नहीं आएंगे। इस खामी को 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के माध्यम से भी दूर किया गया है, क्योंकि 'व्यवसाय' की अवज्ञा को बढ़ाया गया है और अब इसमें मोटर वाहनों द्वारा यात्रियों और वस्तुओं को ले जाने के व्यवसाय के अलावा, कोई भी व्यापार, वाणिज्य या निर्माण, या कोई भी साहसिक या संस्था, चाहे वह किसी लाभ के उद्देश्य से किया जाए या नहीं; और ऐसे व्यापार, वाणिज्य या निर्माण के संबंध में कोई भी लेनदेन, आनुषंगिक या सहायक शामिल है। उस 'व्यवसाय' का मतलब अब केवल कोई भी व्यवसाय है, जो लाभ के उद्देश्य से या उसके बिना किया जाता है, या कोई सहायक 21

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 22

ऐसे व्यवसाय के संबंध में लेन-देन। उक्त अभिव्यक्ति को व्यापक होने के कारण, एक स्थूल अर्थ और व्याख्या दी जानी चाहिए, प्रस्तुतिकरण था।

iv. केवल इस कारण से कि मालिकों को नोटिस जारी किए गए थे या वाहनों के मालिकों के खिलाफ मूल्यांकन आदेश पारित किए गए थे, यह नहीं कहा जा सकता था कि मोटर वाहनों पर कर लगाया जा रहा था। जिस कर को लगाने की मांग की गई थी, वह यात्रियों और सड़क मार्ग से ले जाए जाने वाले सामानों पर था और मोटर वाहनों के संचालकों/मालिकों को बस यात्रियों से कर एकत्र करके और उसे प्रतिवादी अधिकारियों के पास जमा करके कर के भुगतान की सुविधा प्रदान करने की आवश्यकता थी। कि 1955 का अधिनियम, जैसा कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा संशोधित किया गया था, भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 के बल पर अधिनियमित किया गया था, जो "सड़क और अंतर्देशीय जल मार्गों से ले जाने वाली वस्तुओं और यात्रियों पर करों" से संबंधित है।" उपरोक्त प्रस्तुतियों के साथ, यह प्रार्थना की गई थी

कि वर्तमान अपीलों को योग्यता से रहित होने के कारण खारिज कर दिया जाए और उच्च न्यायालय के विवादित आदेशों को लागू किया जाए।

विचार के लिए बिंदु:

6. संबंधित पक्षों के विद्वान वकील को सुनने के बाद और अभिलेख पर सामग्री के अवलोकन पर, निम्नलिखित बिंदु हमारे विचार के लिए सामने आएंगे:

आई. क्या 1997 के संशोधन और वैधता अधिनियम को लागू करके, हिमाचल प्रदेश राज्य विधानमंडल ने 27 मार्च, 1997 के उच्च न्यायालय की खंड पीठ के फैसले के आधार को वैध रूप से हटा दिया था, जिसके तहत 1955 के अधिनियम को अपने दायरे में अपने कर्मचारियों और उनके बच्चों के लिए मुफ्त परिवहन सुविधाएं प्रदान करने की अपीलकर्ताओं की गतिविधि को शामिल नहीं करने के लिए अभिनिर्धारित किया गया था?

ii. क्या अपीलकर्ताओं की अपने कर्मचारियों और उनके बच्चों के लिए निःशुल्क परिवहन सुविधा प्रदान करने की गतिविधि अब 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम की धारा 3 (1-ए) के तहत एक कर योग्य गतिविधि होगी?

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

iii. क्या उच्च न्यायालय के विवादित फैसले में हस्तक्षेप की आवश्यकता है?

iv. कौन सा आदेश?

कानूनी ढांचा:

7. आगे बढ़ने से पहले, इन अपीलों में उत्पन्न होने वाले मुद्दों के लिए प्रासंगिक कानूनी ढांचे का उल्लेख करना उपयोगी होगा। भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की प्रविष्टि 56 सूची II इस प्रकार है:

“56. सड़क या अंतर्देशीय जलमार्ग पर ले जाए जाने वाले सामान और यात्रियों पर कर।”

7.1. 1955 के अधिनियम की प्रस्तावना इंगित करती है कि यह 'कुछ' मोटर वाहनों में सड़क द्वारा ले जाए जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने का प्रावधान करने वाला एक अधिनियम है। धारा 2 (ई) ने मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों के उल्लंघन में भी किराए या पुरस्कार के लिए यात्रियों या सामान को ले जाने के लिए उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहन सहित किसी भी परिवहन वाहन के रूप में 'मोटर वाहन' की अवहेलना की। 1955 के अधिनियम की धारा 2 (एए) ने 'व्यवसाय' का अर्थ मोटर वाहनों द्वारा यात्रियों और सामानों को ले जाने का व्यवसाय बताया। धारा 2 (छ) 'यात्री' का अर्थ मोटर वाहन में यात्रा करने वाला कोई भी व्यक्ति है, लेकिन इसमें वाहन के संबंध में अपने कर्तव्यों का ईमानदारी से निर्वहन करने के लिए यात्रा करने वाले वाहन के चालक या कंडक्टर या वाहन के मालिक का कोई कर्मचारी शामिल नहीं है। 'स्वामी' शब्द को धारा 2 (च) के तहत मोटर वाहन के मालिक के रूप में परिभाषित किया गया था, जिसके संबंध में मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के प्रावधानों के तहत परमिट दिया गया था या प्रति-हस्ताक्षर किया गया था।

7.2. धारा 3 (1) जो प्रभार का प्रावधान था और अभी भी है, वह यह है कि राज्य सरकार द्वारा मोटर वाहनों द्वारा ले जाए जाने वाले सभी यात्रियों और माल के संबंध में सभी किराए और माल पर ऐसी दरों पर कर लगाया जाएगा जो किराए या माल के मूल्य के छठे हिस्से से अधिक न हों, जैसा कि सरकार अधिसूचना द्वारा निर्देश दे। प्रभाषित करने के प्रावधान में एक स्पष्टीकरण था जो निम्नानुसार है:

“जब यात्रियों को ले जाया जाता है और माल को मोटर वाहन द्वारा ले जाया जाता है, और कोई किराया या मालभाड़ा नहीं लिया जाता है, चाहे वह प्रभार्य हो या नहीं, तो कर लगाया जाएगा और भुगतान किया जाएगा जैसे कि ऐसे यात्रियों को ले जाया गया था या माल को सामान्य दर पर ले जाया गया था।”

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 24

7.3. धारा 2 (सी) ने 'किराया' शब्द की एक समावेशी अवज्ञा प्रदान की जिसमें एक सीजन टिकट के लिए या एक अनुबंध गाड़ी के संबंध में देय राशि शामिल होगी।

7.4. यह मुख्य रूप से 1955 के अधिनियम के उपरोक्त प्रावधान थे जिन्होंने 1995 की रिट याचिका में उच्च न्यायालय की खंड पीठ द्वारा व्याख्या का विषय बनाया, जिसे ऊपर बताए गए कारणों के अनुसार 27 मार्च, 1997 के फैसले द्वारा अनुमति दी गई थी।

8. अपीलार्थियों के कर्मचारियों और उनके बच्चों को 1955 के अधिनियम के तहत कर के दायरे में लाने और इसके तहत पहले से किए गए कर संग्रह को मान्य करने के लिए हिमाचल प्रदेश विधानसभा द्वारा 1997 का संशोधन और वैधता अधिनियम लागू किया गया था। 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के माध्यम से, 1955 के अधिनियम की प्रस्तावना और विभिन्न प्रावधानों में संशोधन पूर्वव्यापी प्रभाव वाले अधिनियम, अर्थात् 1955 के अधिनियम के प्रवर्तन की तारीख के साथ लाए गए थे। इन अपीलों पर निर्णय लेने के उद्देश्य से लाए गए संशोधन निम्नानुसार हैं:

आई. प्रस्तावना, जैसा कि संशोधित किया गया है, में कहा गया है कि यह मोटर वाहनों में सड़क द्वारा ले जाए जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने का प्रावधान करने वाला एक अधिनियम है। 'निश्चित' शब्द जो पहले 'मोटर वाहन' शब्द से पहले था, 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम के माध्यम से हटा दिया गया है।

ii. 'व्यवसाय' की परिभाषा में संशोधन किया गया है और अब इसमें मोटर वाहनों द्वारा यात्रियों और वस्तुओं को ले जाने के व्यवसाय के अलावा, कोई भी व्यापार, वाणिज्य या निर्माण, या कोई भी साहसिक या चिंता, चाहे वह लाभ के उद्देश्य से किया गया हो या नहीं, और ऐसे व्यापार, वाणिज्य या निर्माण के आकस्मिक या सहायक संबंध में कोई भी लेनदेन शामिल है।

iii. 'किराया' की अवज्ञा में यात्रियों की ढुलाई और माल के परिवहन के लिए मोटर वाहन किराए पर लेने के लिए मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित राशि को शामिल करने के लिए संशोधन किया गया था; एक सीजन टिकट के लिए देय राशि; और जहां ऐसा कोई किराया नहीं दिया गया है, उसमें अनुसूची I के तहत निर्दिष्ट राशि शामिल है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

iv. 'स्वामी' शब्द का अर्थ हिमाचल प्रदेश राज्य के क्षेत्र में या उसके माध्यम से यात्रियों को ले जाने या माल के परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहन का मालिक है।

v. 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के माध्यम से 'निजी सेवा वाहन', 'सड़क' और 'परिवहन वाहन' शब्दों की अवहेलना करने वाले निम्नलिखित प्रावधान पेश किए गए थे:

"2(जी. बी.) "निजी सेवा वाहन" से एक मोटर वाहन अभिप्रेत है जिसका निर्माण या अनुकूलन चालक को छोड़कर छह से अधिक व्यक्तियों को ले जाने के लिए किया गया है और आमतौर पर ऐसे वाहन के मालिक द्वारा या उसकी ओर से अपने व्यापार या व्यवसाय के लिए या उसके संबंध में व्यक्तियों को ले जाने के उद्देश्य से उपयोग किया जाता है।

"2((छ) "सड़क" से दो स्थानों के बीच संचार के साधन के रूप में काम करने वाली यात्रा या परिवहन के लिए एक पगडंडी अभिप्रेत है।

"2((i क) "परिवहन वाहन" से एक सार्वजनिक सेवा वाहन, एक माल गाड़ी, एक शैक्षणिक संस्थान बस या एक निजी सेवा वाहन अभिप्रेत है; vi. 1955 के अधिनियम की धारा 3 में उप-धारा (आई. ए.) को जोड़ा गया है और धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण को हटा दिया गया है। धारा 3 (1 ए) में यह प्रावधान है कि धारा 3 की उप-धारा (1) में कुछ भी निहित होने के बावजूद, जब यात्रियों को मोटर वाहन द्वारा ले जाया जाता है और माल का परिवहन किया जाता है और कोई किराया या मालभाड़ा, चाहे वह प्रभार्य हो या न हो, नहीं लिया जाता है या किराया या मालभाड़ा रियायती दर पर लिया जाता है, तो उप-धारा (1) के तहत सरकार द्वारा जारी अधिसूचना द्वारा निर्देशित दरों पर कर, इस तरह लगाया जाएगा, प्रभारित किया जाएगा और भुगतान किया जाएगा जैसे कि यात्रियों को ले जाया गया था या माल का परिवहन किया गया था, एमवी अधिनियम के तहत, राज्य में सड़कों और मोटर वाहनों के विभिन्न वर्गों के लिए; या अलग-अलग कारणों से अधिनियम की अनुसूची 1 में निर्दिष्ट किराए और मालभाड़े पर।

vii. धारा 9 जोड़ी गई है, जो 1955 के अधिनियम के तहत किए गए आकलनों के सत्यापन का प्रावधान करती है।

viii. अनुसूची I को अधिनियम में जोड़ा गया है, जो मोटर वाहनों और सड़कों की विभिन्न श्रेणियों के लिए किराए को निर्धारित करता है, जिन पर कर लगाया जाएगा।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 26

25

9. श्री यशराज सिंह देवड़ा, विद्वान वकील द्वारा प्रस्तुत किए गए आसान संदर्भ के लिए, 1955 के अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधानों और 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम के माध्यम से ऐसे प्रावधानों में किए गए संशोधनों की एक तुलनात्मक तालिका नीचे दी गई है:

	हिमाचल प्रदेश यात्री और माल कराधान अधिनियम, 1955	हिमाचल प्रदेश यात्री और माल कराधान (संशोधन और वैधता) अधिनियम, 1997
प्रस्तावना	कुछ मोटर वाहनों में सड़क द्वारा ले जाए जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने के लिए।	मोटर वाहनों में सड़क द्वारा ले जाए जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने के लिए एक अधिनियम।
'व्यवसाय' शब्द की परिभाषा	2(क) "व्यवसाय" से मोटर वाहनों द्वारा यात्रियों और वस्तुओं को ले जाने का व्यवसाय अभिप्रेत है।	2[(आ) "व्यवसाय" में शामिल हैं: - - प.व. 98 का कथन भी उपयोगी रूप से पुनः इस प्रकार पेश किया जा सकता है - आई. मोटर वाहनों द्वारा यात्रियों और वस्तुओं को ले जाने का व्यवसाय; ii. कोई भी व्यापार, वाणिज्य या निर्माण, या व्यापार, वाणिज्य या निर्माण की प्रकृति का कोई भी साहसिक कार्य या संस्था, चाहे वह ऐसा व्यापार हो या न हो, साहसिक कार्य या संस्था, लाभ या लाभ अर्जित करने के

उद्देश्य से की जाती है और क्या ऐसे व्यापार, वाणिज्य, निर्माण, साहसिक कार्य या संस्था से कोई लाभ या लाभ प्राप्त होता है या नहीं; और ऐसे व्यापार, वाणिज्य, निर्माण, साहस या उद्यम के संबंध में या आनुषंगिक या सहायक कोई लेनदेन।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

'किराया' शब्द की परिभाषा	2(ग) "किराया" में सीजन टिकट के लिए या अनुबंध गाड़ी के किराए के संबंध में देय राशि शामिल है;	2(ग) "किराया" या "माल ढुलाई" में मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा यात्रियों की ढुलाई और उसमें माल के परिवहन के लिए मोटर वाहनों के किराए के लिए निर्धारित राशि शामिल है और इसमें एक सीजन टिकट के लिए देय राशि शामिल है, और जहां ऐसा कोई किराया या माल ढुलाई नहीं की गई है, इसमें अनुसूची-1 में निर्दिष्ट राशि भी शामिल है:
'मोटर वाहन' शब्द की परिभाषा	2(ई) "मोटर वाहन" का अर्थ है एक सार्वजनिक सेवा वाहन या सार्वजनिक वाहक, या निजी वाहक या एक ट्रेलर जब ऐसे	2(घ) "मोटर वाहन" से कोई भी परिवहन वाहन अभिप्रेत है, जो यांत्रिक रूप से चलाया जाता है और सड़कों पर

	किसी वाहन से जुड़ा हो;	उपयोग के लिए अनुकूलित किया जाता है, चाहे प्रणोदन की शक्ति किसी बाहरी या आंतरिक स्रोत से संचारित की जाती है, या ऐसे किसी वाहन से जुड़ा होने पर एक ट्रेलर और इसमें शामिल हैं- (i) मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए यात्रियों या सामानों को ले जाने के लिए या किराए या पुरस्कार दोनों के लिए उपयोग किया जाने वाला मोटर वाहन; और (i) ए एम एक्स आई सी ए बी, जो छह से अधिक यात्रियों को ले जाने के लिए निर्मित या अनुकूलित है, लेकिन बारह से अधिक यात्रियों को ले जाने के लिए नहीं;] (ड) मोटर वाहन अधिनियम "से मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (1939 का 4) और मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (1988 का 59), जैसा भी मामला हो, अभिप्रेत है।
--	-------------------------------	---

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश का राज्य

27

सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 28

'स्वामी' शब्द की परिभाषा	2(च) "स्वामी" से मोटर वाहन अधिनियम का	2 (च) हिमाचल प्रदेश राज्य के क्षेत्र में या उसके
--------------------------	---------------------------------------	---

	स्वामी अभिप्रेत है जिसके लिए मोटर वाहन अधिनियम, 1939 (1939 का 4) के प्रावधानों के तहत परमिट दिया गया है या जिस पर प्रति-हस्ताक्षर किए गए हैं और इसमें (क) ऐसे वाहन के संबंध में परमिट धारक, (ख) कोई भी व्यक्ति जो उस समय ऐसे वाहन का प्रभारी है, (ग) अपने स्वामी के व्यवसाय के स्थान के प्रबंधन के लिए जिम्मेदार कोई भी व्यक्ति, (घ) परिवहन निगम अधिनियम, 1950 के तहत गठित निगम शामिल है।	माध्यम से यात्रियों को ले जाने या माल ले जाने के लिए उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहन के मालिक, और इसमें शामिल हैं: (क) वास्तविक और न्यायिक मालिक; (ख) कोई भी व्यक्ति जो उस समय ऐसे वाहन का प्रभारी है; (ग) ऐसे मालिकों के व्यवसाय के स्थान के प्रबंधन के लिए जिम्मेदार कोई भी व्यक्ति; (घ) सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 (1950 का 64) के तहत गठित निगम:
'निजी सेवा वाहन' शब्द की परिभाषा	- प.व. १४ का कथन भी उपयोगी रूप से पुनः इस प्रकार पेश किया जा सकता है -	((घ) "निजी सेवा वाहन" से ऐसा मोटर वाहन अभिप्रेत है जो चालक को छोड़कर छह से अधिक व्यक्तियों को ले जाने के लिए निर्मित या अपनाया गया हो और जिसका उपयोग आमतौर पर ऐसे वाहन के मालिक द्वारा या उसकी ओर से अपने व्यापार या व्यवसाय के लिए या उसके संबंध में व्यक्तियों को ले जाने के उद्देश्य से किया जाता हो;

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

'सड़क' शब्द की परिभाषा	- -प.व.१४ का कथन भी उपयोगी रूप से पुनः इस प्रकार पेश किया जा सकता है -	(जी. ई.) "सड़क" का अर्थ है दो स्थानों के बीच संचार के साधन के रूप में काम करने वाली यात्रा या परिवहन के लिए एक पगडंडी;
'परिवहन वाहन' शब्द की परिभाषा	- -प.व.१४ का कथन भी उपयोगी रूप से पुनः इस प्रकार पेश किया जा सकता है -	((i क) "परिवहन वाहन" से एक सार्वजनिक सेवा वाहन, एक माल गाड़ी, एक शैक्षणिक संस्थान बस या एक निजी सेवा वाहन अभिप्रेत है;
प्रभारित करने का प्रावधान:	3. कर का अधिभार-(1) मोटर वाहनों द्वारा ले जाए जाने वाले सभी यात्रियों और परिवहन किए जाने वाले सामानों के संबंध में सभी किराए और माल ढुलाई पर राज्य सरकार को ऐसी दरों पर कर लगाया जाएगा, प्रभारित किया जाएगा और भुगतान किया जाएगा जो किराया या माल ढुलाई के मूल्य के छठे हिस्से से अधिक न हों, और जैसा कि सरकार अधिसूचना द्वारा, किसी एक मामले में न्यूनतम पांच पैसे के अधीन रहते हुए, दो पैसे या उससे कम की उपेक्षा करके और दो पैसे से अधिक की गणना करके कर की राशि की गणना पांच पैसे के निकटतम गुणक में करने का निर्देश दे।	3. कर-(1) राज्य सरकार से एक कर लगाया जाएगा, प्रभारित किया जाएगा और उसका भुगतान किया जाएगा-(1) मोटर वाहनों द्वारा ले जाए जाने वाले सभी यात्रियों के संबंध में माल ढुलाई के मूल्य के पचास प्रतिशत से अधिक की दर पर सभी किराए पर, और (2) मोटर वाहनों द्वारा ले जाए जाने वाले सभी माल ढुलाई के संबंध में माल ढुलाई के मूल्य के पाँच प्रतिशत से अधिक की दर पर, जैसा कि सरकार किसी एक मामले में न्यूनतम पाँच पैसे के अधीन रहते हुए, दो पैसे या उससे कम की अनदेखी करके और दो पैसे से अधिक की गणना करके, कर की राशि की गणना

		पांच पैसे के निकटतम गुणक में करने का निर्देश दे सकती है।
--	--	--

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम.हिमाचल प्रदेश का राज्य

29

सचिव और ओ. आर. एस. [बी. वी. नागरत्न, जे.] 30

	व्याख्या: - जब माल को मोटर वाहन द्वारा ले जाया जाता है और माल का परिवहन किया जाता है और कोई किराया या मालभाड़ा नहीं होता है, तो कर लगाया जाएगा और भुगतान किया जाएगा जैसे कि ऐसे यात्रियों को मार्ग पर प्रचलित सामान्य दर पर ले जाया गया था या अच्छा परिवहन किया गया था। (2) जहां कोई किराया या मालभाड़ा किसी व्यक्ति द्वारा सीजन टिकट के कारण या सदस्यता या योगदान के रूप में या किसी विशेषाधिकार, अधिकार या सुविधा के रूप में भुगतान की गई एकमुश्त राशि है, जो ऐसे व्यक्ति के मोटर वाहन द्वारा ले जाने या उसके सामान के परिवहन के अधिकार के साथ संयुक्त है, बिना किसी आगे के भुगतान के या कम शुल्क पर, कर ऐसी एकमुश्त राशि या ऐसी राशि पर लगाया जाएगा जो	(1 क) उप-धारा (1) में किसी बात के होते हुए भी, जब यात्रियों को ले जाया जाता है और माल को मोटर वाहन द्वारा ले जाया जाता है और - आई. कोई किराया या मालभाड़ा, चाहे वह प्रभार्य हो या नहीं, या नहीं लिया गया है। किराया या मालभाड़ा रियायती दर पर लिया गया है, उप-धारा (1) के तहत सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा निर्देशित दरों पर कर, इस तरह लगाया जाएगा, लगाया जाएगा और भुगतान किया जाएगा जैसे कि यात्रियों को ले जाया गया था या माल का परिवहन मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा राज्य में विभिन्न वर्गों की सड़कों और मोटर वाहनों के लिए या इस अधिनियम की अनुसूची-1 में निर्दिष्ट सड़कों और मोटर वाहनों के विभिन्न वर्गों के लिए किराए और
--	---	--

	निर्धारित प्राधिकारी को उचित और न्यायसंगत प्रतीत होती है।	मालभाड़े पर किया गया था, जो भी अधिक हो। बशर्ते कि राज्य सरकार अधिसूचना द्वारा अनुसूची-1 में संशोधन कर सकती है और उसके बाद अनुसूची-1 में तदनुसार संशोधन किया जाएगा: प्रधान ने आगे कहा कि अनुसूची-1 में संशोधन करने वाली प्रत्येक अधिसूचना को विधान सभा के पटल पर रखा जाएगा।] (2) जहाँ कोई भी किराया या भय शुल्क एकमुश्त राशि है जिसका भुगतान
--	---	---

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

	वाहन अधिनियम, 1939 के तहत एक सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किराया या माल ढुलाई को ध्यान में रखते हुए। (3) जहाँ राज्य के बाहर किसी भी स्थान से [या राज्य के बाहर किसी भी स्थान से राज्य के बाहर किसी भी स्थान पर, लेकिन राज्य के माध्यम से या राज्य के भीतर किसी भी स्थान से किसी अन्य राज्य में, लेकिन किसी अन्य राज्य के मध्यवर्ती क्षेत्र के माध्यम से] राज्य	सीजन टिकट के कारण या किसी विशेषाधिकार, अधिकार या सुविधा के लिए सदस्यता या योगदान के रूप में, जो ऐसे व्यक्ति के मोटर वाहन द्वारा ले जाए जाने के अधिकार के साथ संयुक्त है, बिना किसी आगे के भुगतान के या कम शुल्क पर, कर ऐसी एकमुश्त राशि पर या ऐसी राशि पर लगाया जाएगा जो मोटर वाहन अधिनियम, 4 [1988] के तहत किसी सक्षम प्राधिकारी द्वारा
--	---	--

	के भीतर किसी भी स्थान पर यात्रियों को ले जाया जाता है या माल का परिवहन किया जाता है, या राज्य के भीतर किसी स्थान से राज्य के बाहर किसी भी स्थान पर किया जाता है, तो कर उप-धारा (1) में निर्धारित दर पर राज्य के भीतर तय की गई दूरी के संबंध में देय होगा और इसकी गणना ऐसी राशि पर की जाएगी जो राज्य में तय की गई कुल किराया और माल ढुलाई के समान अनुपात वहन करती है।	किराए या शुल्क को ध्यान में रखते हुए निर्धारित प्राधिकारी को उचित और न्यायसंगत प्रतीत होती है। (2-क) जहां कोई मोटर वाहन मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए किराया या इनाम के लिए आवेदन करता है, वहां ऐसे वाहन का मालिक, उस अधिनियम के तहत की गई किसी भी कार्रवाई पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना, उप-धारा (1) में निर्दिष्ट दर पर या किराए और माल की ऐसी राशि पर कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा जो निर्धारित प्राधिकारी द्वारा निर्धारित तरीके से निर्धारित की जाए।] (3) जहाँ यात्रियों को राज्य के बाहर किसी भी स्थान से लेकिन किसी अन्य राज्य के मध्यवर्ती क्षेत्र के माध्यम से किसी भी स्थान पर ले जाया जाता है या मोटर वाहन द्वारा माल का परिवहन किया जाता है]
--	---	--

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम.हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 32

	यात्रा की कुल दूरी।	राज्य के बाहर कर का भुगतान राज्य के भीतर तय की गई दूरी के संबंध
--	---------------------	---

	में उप-धारा (1) में निर्धारित दर पर किया जाएगा और इसकी गणना ऐसी राशि पर की जाएगी जो कुल किराया और सीमा के समान अनुपात में हो जो राज्य में तय की गई दूरी और यात्रा की कुल दूरी के बराबर हो।
--	--

(9. 1) हमारे द्वारा रेखांकित।उपरोक्त के अलावा, ध्यान देने योग्य मुख्य धाराएँ 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम की धारा 5 से 9 हैं जो निम्नानुसार हैं:

- “5. प्रधान अधिनियम की धारा 3 ए में "चरण/अनुबंध वाहन" शब्दों के स्थान पर "माल वाहन/वाहन को छोड़कर परिवहन वाहन" शब्द रखे जाएंगे।
6. मूल अधिनियम की धारा 3 बी और 21 ए में, "अनुसूची" शब्द, जहां भी यह आता है, "अनुसूची-II" शब्द को प्रतिस्थापित किया जाएगा।7. मूल अधिनियम की मौजूदा "अनुसूची" को "अनुसूची-II" के रूप में पुनः क्रमांकित किया जाएगा और इस प्रकार पुनः क्रमांकित "अनुसूची-II" से पहले, निम्नलिखित "अनुसूची-I" को जोड़ा जाएगा, अर्थात्:- (पेपरबुक में टाइप नहीं किया गया)

8. अधिनियम की धारा 2,3,4,5,6 और 7 द्वारा किए गए मूल अधिनियम में संशोधन, हमेशा मूल अधिनियम के प्रारंभ की तारीख से पूर्वव्यापी रूप से किए गए माने जाएंगे।
9. (1) इसके विपरीत किसी भी अदालत या अन्य प्राधिकरण के किसी भी निर्णय, डिक्री या आदेश में कुछ भी निहित होने के बावजूद, यात्रियों और ले जाए जाने वाले सामान पर किसी भी कर का कोई मूल्यांकन, लेवी, शुल्क या भुगतान किया गया है या कोई कार्रवाई की गई है या मूल अधिनियम के प्रावधानों के तहत कुछ भी किया गया है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट
[2023] 12 एस सी आर।

- अधिनियम के प्रारंभ, लेकिन हिमाचल प्रदेश यात्री और माल कराधान (संशोधन और वैधीकरण) अधिनियम, 1997 के प्रारंभ से पहले (जिसे इसके बाद इस 'अधिनियम' के रूप में संदर्भित किया गया है), एक वैध कार्रवाई या चीज मानी जाएगी जो इस अधिनियम द्वारा संशोधित उक्त अधिनियम के प्रावधानों के तहत की गई थी, की गई थी या की गई थी और तदनुसार -(i) इस अधिनियम के प्रारंभ से पहले, उक्त अधिनियम के प्रावधानों के तहत निर्धारित, लगाए गए, प्रभारित, भुगतान किए गए या एकत्र किए गए या एकत्र किए गए या एकत्र किए गए कर का आकलन, अधिरोपित, प्रभारित, भुगतान या संग्रह किया गया था, यह समझा जाएगा और हमेशा कानून के अनुसार वैध रूप से मूल्यांकन, अधिरोपित, प्रभारित, भुगतान या एकत्र किया गया माना जाएगा:
- ((ख) किसी भी न्यायालय में या किसी प्राधिकरण के समक्ष धनवापसी के लिए कोई मुकदमा या अन्य कार्यवाही नहीं की जाएगी या जारी नहीं रखी जाएगी, और किसी भी न्यायालय या प्राधिकरण द्वारा किसी भी ऐसे आदेश या आदेश का प्रवर्तन नहीं किया जाएगा जो ऐसे किसी भी उपरोक्त कर के धनवापसी का निर्देश देता है, जिसे एकत्र किया गया है।
- ((ग) उक्त अधिनियम के प्रावधान के अनुसार उन सभी राशियों की वसूली, यदि कोई हो, की जाएगी जो इसके तहत उपरोक्त कर के रूप में एकत्र की जाती, यदि यह अधिनियम सभी भौतिक समय पर लागू होता; और

((iv) इस अधिनियम के प्रारंभ से पहले उक्त अधिनियम के तहत कुछ भी किया गया या की गई कोई कार्रवाई (जिसमें कोई नियम या आदेश जारी किया गया हो, अधिसूचना जारी की गई हो या दिया गया निर्देश या दी गई छूट या लगाया गया जुर्माना शामिल हो) हमेशा इस अधिनियम के अनुसार वैध रूप से किया गया या किया गया माना जाएगा।

(2) शंकाओं को दूर करने के लिए एतद्वारा यह घोषित किया जाता है कि -

(क) उप-धारा (1) की किसी भी बात का अर्थ किसी व्यक्ति को रोकने में नहीं लगाया जाएगा -

((i) इस अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार, उपरोक्त कर के निर्धारण, उद्ग्रहण, प्रभार, भुगतान या संग्रह पर सवाल उठाने से; या

((ख) इस अधिनियम के तहत उसके द्वारा देय राशि से अधिक भुगतान किए गए उपरोक्त कर की वापसी का दावा करने से; और

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 34

(ख) इस अधिनियम के प्रारंभ से पहले किसी भी व्यक्ति की ओर से कोई भी कार्य या चूक एक अपराध के रूप में दंडनीय नहीं होगी जो इस तरह से दंडनीय नहीं होती जैसे कि यह अधिनियम लागू नहीं हुआ था।"

विश्लेषण:

"यह तब होता है जब चीजें गलत हो जाती हैं कि पूर्वव्यापी सत्यापन कानून अक्सर एक उपचारात्मक उपाय के रूप में अपरिहार्य हो जाता है; हालाँकि कानून का उचित आंदोलन समय पर आगे बढ़ता है, हमें कभी-कभी रुकना पड़ता है और मुड़ना पड़ता है और टुकड़ों को उठाना पड़ता है।"

- प.व. १४ का कथन भी उपयोगी रूप से पुनः इस प्रकार पेश किया जा सकता है -

लोन फुलर, कानून की नैतिकता (1960)। 10. चूँकि ये अपीलें अन्य बातों के साथ-साथ इस मुद्दे से संबंधित हैं कि क्या 1997 के संशोधन और वैधता अधिनियम को लागू करके हिमाचल प्रदेश राज्य विधानमंडल ने 27 मार्च, 1997 के उच्च न्यायालय की खंड पीठ के निर्णय के आधार को वैध रूप से हटा दिया है, इसलिए किसी विधान में न्यायालय के निर्णय के आधार को हटाने के लिए निरसन के विधायी साधन को अपनाने पर कानून पर चर्चा करना उपयोगी होगा। 10.1. निम्नलिखित निर्णयों में, इस न्यायालय ने एक कानून में एक न्यायालय द्वारा इंगित विसंगतियों को सुधारकर, एक निर्णय के भौतिक आधार को हटाने की अनुमेय सीमा और तरीके के संबंध में कानून निर्धारित किया है:

आई. मेसर्स तीरथ राम राजेन्द्र नाथ, लखनऊ बनाम। उत्तर प्रदेश राज्य, ए. आई. आर. 1973 एस. सी. 405, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि

न्यायिक शक्ति पर अतिक्रमण और कानून को पूर्वव्यापी रूप से बदलकर न्यायिक निर्णय के प्रभाव को समाप्त करने के बीच का अंतर। पहला विधानमंडल की क्षमता से बाहर है लेकिन दूसरा इसकी अनुमेय सीमाओं के भीतर है। उस मामले में, यू. पी. बिक्री कर अधिनियम (संशोधन और वैधता) अधिनियम, 1970 को इस न्यायालय द्वारा बरकरार रखा गया था।

ii. हिंदुस्तान गम एंड केमिकल्स लिमिटेड बनाम हरियाणा राज्य,

(1985) 4 एस. सी. सी. 124, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि एक सक्षम विधायिका के लिए कानून के प्रासंगिक प्रावधानों में संशोधन करके एक उपयुक्त विधान पारित करके कर के अधिरोपण को दरकिनार करने वाले न्यायालय के निर्णय के प्रभाव को दूर करने की अनुमति है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

पूर्वव्यापी प्रभाव अधिनियम से संबंधित, इस प्रकार उस आधार को हटा दिया जाता है जिसके आधार पर न्यायालय का निर्णय दिया गया है और प्रश्नगत निर्णय दिए जाने से पहले किए गए कर के उद्ग्रहण और संग्रह को मान्य करने वाला एक उचित प्रावधान अधिनियमित करके। उस निर्णय में श्री पृथ्वी कॉटन मिल्स पर निर्भरता रखी गई थी

लिमिटेड बनाम। ब्रोच बरो नगर पालिका, ए. आई. आर. 1970 एस. सी. 192,

इस न्यायालय का एक संविधान पीठ का निर्णय, जिसने उन आवश्यकताओं को निर्धारित किया है जिन्हें एक वैध कानून को पूरा करना चाहिए ताकि एक कर के उद्ग्रहण और संग्रह को मान्य किया जा सके जिसे अदालत द्वारा पहले अवैध घोषित किया गया है। उक्त निर्णय का प्रासंगिक भाग इस प्रकार है:

“जब कोई विधानमंडल किसी अदालत द्वारा अवैध रूप से एकत्र किए गए कर को वैध करने के लिए निर्धारित करता है, तो सत्यापन को प्रभावी रूप से होने से पहले अवैध रूप से एकत्र किए गए कर या अयोग्यता के कारण को हटा दिया जाना चाहिए। सबसे महत्वपूर्ण शर्त, निश्चित रूप से, यह है कि विधानमंडल के पास कर लगाने की शक्ति होनी चाहिए, क्योंकि यदि ऐसा नहीं होता है, तो कार्रवाई कभी भी निष्क्रिय और अवैध होनी चाहिए। मान लीजिए कि विधायी क्षमता, केवल यह घोषणा करना पर्याप्त नहीं है कि न्यायालय का निर्णय इसके लिए बाध्यकारी नहीं होगा, यह न्यायिक शक्ति का प्रयोग करते हुए निर्णय को उलटने के समान है जो विधानमंडल के पास नहीं है या प्रयोग नहीं करता है। अदालत का निर्णय हमेशा बाध्यकारी होना चाहिए जब तक कि जिन शर्तों पर यह आधारित है, उनमें इतना मौलिक परिवर्तन नहीं किया जाता है कि परिवर्तित परिस्थितियों में निर्णय नहीं दिया जा सकता था। आम तौर पर, एक अदालत एक कर को अमान्य रूप से लगाया जाता है क्योंकि कर लगाने की शक्ति की कमी है या कानून या नियम या दोनों अमान्य हैं या पर्याप्त रूप से अधिकार क्षेत्र नहीं बनाते हैं। इस प्रकार अवैध घोषित कर का सत्यापन केवल तभी किया जा सकता है जब अवैधता या अयोग्यता के आधार को हटाया जा सके और वास्तव में हटा दिया जाए और इस प्रकार कर को कानूनी बना दिया जाए। कभी-कभी यह क्षेत्राधिकार प्रदान करके किया जाता है जहां क्षेत्राधिकार को पहले ठीक से निवेश नहीं किया गया था। कभी-कभी यह पूर्वव्यापी रूप से एक वैध और कानूनी कर प्रावधान को फिर से लागू करके और फिर पहले से एकत्र किए गए कर को फिर से लागू किए गए कानून के तहत खड़ा करके किया जाता है। कभी-कभी विधानमंडल उस कानून का अपना अर्थ और व्याख्या देता है जिसके तहत 35

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 36

कर एकत्र किया जाता था और विधायी निकाय द्वारा न्यायालयों पर नए अर्थ को बाध्यकारी बनाता है। विधानमंडल किसी भी एक विधि या उन सभी का पालन कर सकता है और जब वह ऐसा करता है तो वह न्यायालय के पहले के निर्णय के प्रभाव को बेअसर कर सकता है जो कानून के परिवर्तन के बाद निष्क्रिय हो जाता है। जो भी तरीका अपनाया जाए, वह विधानमंडल की क्षमता के भीतर होना चाहिए और सत्यापन के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए कानूनी और पर्याप्त होना चाहिए। यदि विधानमंडल के पास विषय-वस्तु पर अधिकार है और एक वैध कानून बनाने की क्षमता है, तो वह किसी भी समय ऐसा वैध कानून बना सकता है और इसे पूर्वव्यापी रूप से बना सकता है ताकि पिछले लेनदेन को भी बाध्य किया जा सके। अतः किसी विधि की वैधता इस बात पर निर्भर करती है कि क्या विधानमंडल के पास वह क्षमता है जिसका वह विषय-वस्तु पर दावा करता है और क्या सत्यापन करने में वह उस दोष को दूर करता है जिसे अदालतों ने मौजूदा कानून में पाया था और कर के वैध अधिरोपण के लिए विधि में पर्याप्त प्रावधान करता है।”

iii. भारतीय एल्यूमीनियम कंपनी बनाम केरल राज्य, ए. आई. आर. 1996 एस. सी. 1431, से संबंधित सिद्धांत

एक बाद के कानून द्वारा कानून की अदालत के फैसले को निरस्त करने को निम्नलिखित शब्दों में निकाला गया:

“56. उपरोक्त निर्णयों के सारांश से निम्नलिखित मुख्य सिद्धांत सामने आएंगे:

(1) पक्षों के अधिकारों का न्यायनिर्णयन आवश्यक न्यायिक कार्य है। विधायिका को आचरण के मानदंडों या नियमों को निर्धारित करना होता है जो पक्षों और लेन-देन को नियंत्रित करेंगे और अदालत से उन्हें प्रभावी बनाने की आवश्यकता होगी।

(2) संविधान ने विधानमंडल, कार्यपालिका और न्यायपालिका द्वारा संप्रभु शक्ति के प्रयोग में नाजुक संतुलन को चित्रित किया है; (3) कानून के शासन द्वारा शासित लोकतंत्र में, विधानमंडल सातवीं अनुसूची में संबंधित सूचियों में प्रविष्टियों के साथ पढ़े गए अनुच्छेद 245 और 246 और अन्य सहयोगी अनुच्छेदों के तहत शक्ति का प्रयोग कानून बनाने के लिए करता है जिसमें कानून में संशोधन करने की शक्ति शामिल है।

(4) इसलिए, न्यायालय को कानून की सावधानीपूर्वक जांच करने की आवश्यकता है: (क) क्या न्यायालय द्वारा इंगित किए गए दोष और पूर्व कानून द्वारा पर्याप्त अयोग्यता को कानूनी और संवैधानिक का पालन करते हुए ठीक किया जाता है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

आवश्यकताएँ; (बी) क्या विधानमंडल को कानून को मान्य करने की क्षमता है; (सी) क्या ऐसा सत्यापन संविधान के भाग III में गारंटीकृत अधिकारों के अनुरूप है।

(5) न्यायालय के पास किसी अमान्य कानून को मान्य करने या अवैध रूप से बनाए गए और एकत्र किए गए कर के जमाकर्ता को वैध बनाने या अमान्य होने के मानदंड को हटाने या कोई उपाय प्रदान करने की शक्ति नहीं है। ये न्यायिक कार्य नहीं हैं बल्कि विधानमंडल का अनन्य प्रांत हैं। इसलिए, वे न्यायिक शक्ति पर अतिक्रमण नहीं हैं।

(6) विधायी शक्ति का प्रयोग करते हुए, विधानमंडल केवल घोषणा करके, बिना किसी और चीज के, किसी न्यायिक निर्णय को सीधे रद्द, संशोधित या ओवरराइड नहीं कर सकता है। यह अपने विधायी क्षेत्र के भीतर इस विषय पर वैध कानून बनाकर न्यायिक निर्णय को प्रभावी बना सकता है और इसके चरित्र को मौलिक रूप से पूर्वव्यापी रूप से बदल या बदल सकता है। परिवर्तित या परिवर्तित शर्तें ऐसी हैं कि न्यायालय द्वारा पिछला निर्णय नहीं दिया जाता, यदि वे शर्तें कानून को अमान्य घोषित करने के समय मौजूद होतीं। यह पूर्वव्यापी कानून को एक डीमिंग तिथि के साथ या एक विशेष तिथि से प्रभावी होने के साथ प्रभाव देने के लिए भी सशक्त है।

(7) इस न्यायालय के सभी निर्णयों में जो सुसंगत सूत्र चलता है वह यह है कि विधायिका सीधे निर्णय को रद्द नहीं कर सकती है या कोई निर्देश नहीं दे सकती है जो उस पर बाध्यकारी नहीं है, लेकिन संविधान के कानून के अनुरूप, जिस आधार पर निर्णय दिया गया था, उसे हटाकर निर्णय लेने की शक्ति रखता है और विधानमंडल को ऐसा करने की क्षमता होनी चाहिए।"

उपरोक्त मामले में, जो मुद्दा विचार के लिए उठा था, वह केरल विद्युत अधिभार (शुल्क और संग्रह) अधिनियम, 1989 की धारा 11 के अधिकार के बारे में था। यह देखा गया कि उक्त प्रावधान वैध था और न्यायिक शक्ति पर अतिक्रमण नहीं था, इस तथ्य के बावजूद कि धारा 11 का प्रभाव एक अमान्य कानून के तहत किए गए कर संग्रह को मान्य करने के लिए था।

iv. तमिलनाडु राज्य बनाम इस न्यायालय की एक संविधान पीठ।

अरूरन शुगर लिमिटेड (1997) 1 एस. सी. सी. 326 ने कानून का सारांश दिया।

निरस्तीकरण के विधायी साधन पर, निम्नलिखित शब्दों में न्यायिक घोषणा के आधार को हटाने के लिए:

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 38

37

"30. उपरोक्त अधिकारियों से, यह तय किया जाता है कि शक्तियों के पृथक्करण के सिद्धांत पर आधारित विधायी और न्यायिक कार्यों के बीच एक सीमांकन है। विधायिका के पास कानूनों को लागू करने की शक्ति है जिसमें पूर्वव्यापी रूप से कानूनों में संशोधन करने की शक्ति शामिल है और इस तरह निष्क्रियता या अयोग्यता के कारणों को हटा दिया जाता है। जब कोई कानून पूर्वव्यापी प्रभाव अधिनियम के साथ अधिनियमित किया जाता है, तो इसे न्यायिक शक्ति पर अतिक्रमण नहीं माना जाता है जब विधायिका किसी न्यायिक उक्ति को सीधे खारिज या उलट नहीं करती है। विधायिका, एक अधिनियम के माध्यम से, अदालत के किसी निर्णय को गलत या अमान्य घोषित नहीं कर सकती है, लेकिन कानून या प्रावधान में संशोधन कर सकती है ताकि इसे अतीत में लागू किया जा सके। विधायिका के पास एक संशोधन के माध्यम से, कानून में एक दोष को सुधारने की शक्ति है जो अधिनियम में देखा गया है और यहां तक कि अदालत के फैसले में भी उजागर किया गया है। कानून को विधायी इरादे के अनुरूप लाने और अदालत द्वारा बताए गए उद्देश्य को सही करने की इस पूर्ण शक्ति में एक उपचारात्मक और बेअसर करने वाला प्रभाव हो सकता है। जब इस तरह का सुधार किया जाता है, तो इसके पीछे का उद्देश्य अदालत के फैसले को रद्द करना या न्यायिक क्षेत्र का अतिक्रमण करना नहीं है, बल्कि केवल कानून की नींव और अर्थ को बदलने और उस आधार को हटाने के लिए पूर्वव्यापी प्रभाव के साथ एक नया कानून बनाना है, जिसके आधार पर निर्णय दिया गया है। यह विधायिका द्वारा वैधानिक अधिनिर्णय के बराबर नहीं है। इस तरह, न्यायालय का पूर्व निर्णय अस्तित्वहीन हो जाता है और नए विधान की व्याख्या के लिए

अप्रवर्तनीय हो जाता है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि नए कानून का परीक्षण और चुनौती इसके गुण-दोष और इस सवाल पर की जा सकती है कि क्या विधायिका के पास विचाराधीन विषय पर कानून बनाने की क्षमता है, लेकिन अति-पहुंच या रंगीन कानून के आधार पर नहीं।"

v. बख्तावर ट्रस्ट बनाम। एम. डी. नारायण (2003) 5 एस. सी. सी. 298, यह

न्यायालय ने एक मान्यकारी अधिनियम की शक्तियों को निर्धारित करने के लिए एक त्रि-आयामी परीक्षण निर्धारित करते हुए निम्नानुसार टिप्पणी की:

"14. किसी भी कानून की वैधता पर इस आधार पर हमला किया जा सकता है कि यह उस विधानमंडल की विधायी क्षमता से परे है जिसने इसे अधिनियमित किया है या यह भाग III या संविधान के किसी अन्य प्रावधान का उल्लंघन करता है। यह अच्छी तरह से तय है कि संसद और राज्य

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

विधायिकाओं के पास उन्हें सौंपे गए क्षेत्रों के भीतर कानून बनाने की पूर्ण शक्तियां होती हैं और कुछ संवैधानिक सीमाओं के अधीन, वे संभावित और साथ ही पूर्वव्यापी रूप से कानून बना सकते हैं। पूर्वव्यापी विधान बनाने की यह शक्ति विधायिका को उन दोषों को ठीक करने के बाद पूर्व कार्यकारी और विधायी अधिनियमों को पूर्वव्यापी रूप से मान्य करने में सक्षम बनाती है जिनके कारण वे अमान्य हो गए और इस प्रकार अयोग्यता घोषित करने वाले सक्षम न्यायालयों के प्रभावी निर्णय लेते हैं। यह भी अच्छी तरह से तय किया गया है कि एक मान्यता देने वाला अधिनियम सक्षम अदालतों के प्रभावी निर्णय और आदेश भी दे सकता है, बशर्ते कि यह पूर्वव्यापी कानून द्वारा, अयोग्यता के कारण या उस आधार को हटा दे जो उन निर्णयों का कारण बना था। 15. संशोधन और विधिमान्यकरण अधिनियम की वैधता का निर्णय करने की कसौटी यह है कि क्या विधिमान्यकरण अधिनियम को लागू करने वाली विधायिका को विषय-वस्तु पर अधिकार है; क्या विधिमान्यकरण द्वारा उक्त विधायिका ने उस दोष को हटा दिया है जो अदालत ने पिछले कानूनों में पाया था; और क्या विधिमान्यकरण कानून संविधान के भाग III के प्रावधानों के अनुरूप है।"

vi)चेविटी वेंकन्ना यादव बनाम तेलंगाना राज्य, (2017) 1 एस. सी. सी.

283, इस न्यायालय ने अधिनियम के एक प्रावधान को न्यायालय द्वारा निरस्त किए जाने के बाद पूर्वव्यापी प्रभाव वाले संशोधन की वैधता से संबंधित प्रश्न पर विचार किया-यह कब विधायिका द्वारा किसी निर्णय के वैधानिक अधिनिर्णय के बराबर नहीं है? इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि विधायिका के पास कानून बनाने की शक्ति है, जिसमें पूर्वव्यापी रूप से कानूनों में संशोधन करने की शक्ति भी शामिल है, जिससे निष्क्रियता या कानूनों की अयोग्यता के कारणों को दूर किया जा सकता है। इसके अलावा, जब इस तरह का सुधार किया जाता है, तो इसके पीछे का उद्देश्य अदालत के फैसले को रद्द करना या न्यायिक क्षेत्र पर अतिक्रमण करना नहीं है, बल्कि केवल कानून की नींव और अर्थ को बदलने और उस आधार को हटाने के लिए पूर्वव्यापी प्रभाव के साथ एक नया कानून बनाना है, जिसके आधार पर निर्णय दिया गया है। उच्च न्यायालय के आदेश, अन्य बातों के साथ-साथ, यह अभिनिर्धारित करते हुए कि संशोधित प्रावधान न्यायिक शक्ति को हड़प नहीं लेते हैं, को बरकरार रखा गया।

vii. मद्रास बार एसोसिएशन बनाम भारत संघ, (2022) 12 एस. सी. सी. 455,

न्यायाधीश एल. नागेश्वर राव ने बहुमत की ओर से बोलते हुए (2:1) निर्णय के आधार को हटाने के लिए निरस्तीकरण की अनुमति के संबंध में निम्नलिखित सिद्धांत निर्धारित किए:

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 40

"43. इस देश में विधायी अधिनिर्णय की अनुमति इस न्यायालय द्वारा उपरोक्त के साथ-साथ अन्य निर्णयों में निर्धारित सिद्धांतों के अनुसार होनी चाहिए, जिन्हें नीचे दिया गया है:

क) न्यायालय के निर्णयों के प्रभाव को निर्णय के आधार को हटाकर विधायी अधिनियम द्वारा रद्द किया जा सकता है। इस तरह का कानून पूर्वव्यापी हो सकता है। पूर्वव्यापी संशोधन उचित होना चाहिए और मनमाना नहीं होना चाहिए और गारंटीकृत मौलिक अधिकारों का उल्लंघन नहीं होना चाहिए।

संविधान के तहत। (लोहिया मशीन्स लिमिटेड और अन्न बनाम. भारत संघ और अन्य, (1985) 2 एस. सी. सी. 1987)।

ख) एक मान्यकारी विधान की वैधता निर्धारित करने के लिए परीक्षण यह है कि दोष को इंगित करने वाला निर्णय पारित नहीं किया गया होता, यदि न्यायालय के समक्ष अपना निर्णय देने के समय मान्यकारी कानून द्वारा लाई जाने वाली परिवर्तित स्थिति मौजूद होती। दूसरे शब्दों में, बताए गए दोष को इस तरह से ठीक किया जाना चाहिए था कि दोष को इंगित करने वाले निर्णय के आधार को हटा दिया जाए।

ग) एक अधिनियम द्वारा मैंडमस का शून्यीकरण अस्वीकार्य होगा।

विधायी अभ्यास (देखें): एस. आर. भागवत और ओआरएस. वी. मैसूर राज्य,

(1995) 6 एससीसी 16)। यहाँ तक कि अंतरिम निर्देशों को भी एक द्वारा उलट नहीं किया जा सकता है

विधायी वीटो (देखें): कावेरी जल विवाद न्यायाधिकरण, 1993 सप्लीमेंट (1) एस. सी. सी. 96 और भारतीय चिकित्सा परिषद बनाम केरल राज्य और अन्य, (2019) 13 एस. सी. सी. 185)।

घ) संवैधानिक सीमाओं का उल्लंघन और विधायिका द्वारा न्यायिक शक्ति में घुसपैठ शक्तियों के पृथक्करण के सिद्धांत, कानून के शासन और भारत के संविधान के अनुच्छेद 14 का उल्लंघन है।"

viii. डॉ. जया के मामले में इस अदालत के हाल के एक फैसले में

ठाकुर बनाम भारत संघ, 2023 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 813

न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि विधायक द्वारा बनाए गए बाद के विधान द्वारा परमादेश की एक रिट को रद्द नहीं किया जा सकता है। कि पक्षकारों के बीच एक बाध्यकारी न्यायिक घोषणा को किसी भी विधायी शक्ति की सहायता से एक प्रावधान को लागू करके प्रभावी नहीं बनाया जा सकता है जो वास्तव में केवल एक निर्णय को निरस्त करता है जब तक कि निर्णय की नींव को हटा नहीं दिया जाता है। उल्लेख करते हुए

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

निरस्तीकरण के सिद्धांत पर इस न्यायालय के कई निर्णयों, निरस्तीकरण के उपकरण को किस तरीके से नियोजित किया जा सकता है, इस बारे में निम्नलिखित सिद्धांतों की पहचान निम्नानुसार की गई थी:

“इस प्रकार, यह स्पष्ट रूप से देखा जा सकता है कि इस न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित किया है कि इस न्यायालय के निर्णयों का प्रभाव निर्णय के आधार को हटाते हुए विधायी अधिनियम द्वारा रद्द किया जा सकता है। यह भी माना गया है कि इस तरह का कानून पूर्वव्यापी हो सकता है। हालाँकि, यह अभिनिर्धारित किया गया है कि पूर्वव्यापी संशोधन उचित होना चाहिए और मनमाना नहीं होना चाहिए और संविधान के तहत गारंटीकृत मौलिक अधिकारों का उल्लंघन नहीं होना चाहिए। यह अभिनिर्धारित किया गया है कि बताए गए दोष को इस तरह से ठीक किया जाना चाहिए था कि दोष को इंगित करने वाले निर्णय के आधार को हटा दिया जाए। हालाँकि, इस न्यायालय ने स्पष्ट रूप से अभिनिर्धारित किया है कि एक अधिनियम द्वारा अनिवार्यता को रद्द करना अनुज्ञेय विधायी अभ्यास होगा। इस न्यायालय ने आगे कहा है कि संवैधानिक सीमाओं का उल्लंघन और विधायिका द्वारा न्यायिक शक्ति में घुसपैठ शक्तियों के पृथक्करण, कानून के शासन और भारत के संविधान के अनुच्छेद 14 के सिद्धांत का उल्लंघन है।”

11. उपरोक्त न्यायिक मिसाल से जो पता चलता है वह यह है कि एक विधायिका सीधे न्यायिक निर्णय को दरकिनार नहीं कर सकती है। हालाँकि, जब कोई सक्षम विधायिका निर्णय को प्रभावी बनाने के लिए किसी निर्णय के आधार या आधार को पूर्वव्यापी रूप से हटा देती है, तो यह एक वैध विधायी अभ्यास है बशर्ते कि यह किसी अन्य संवैधानिक सीमा का उल्लंघन न करे। ऐसा विधायी उपकरण जो पिछले विधान में दोष को हटा देता है, जिसे असंवैधानिक घोषित किया गया है, उसे न्यायिक शक्ति पर अतिक्रमण नहीं माना जाता है, बल्कि भारत के संविधान के तहत मान्यता प्राप्त निरसन का एक उदाहरण माना जाता है। ऊपर

उल्लिखित निर्णय, स्पष्ट रूप से दर्शाते हैं कि विधायिका के लिए कानून को पूर्वव्यापी रूप से बदलने का अधिकार है, बशर्ते कि परिवर्तन इस तरह से किया जाए कि न्यायालय के लिए उसी निर्णय पर पहुंचना संभव नहीं होगा। दूसरे शब्दों में, पहले के निर्णय के आधार को ही हटा दिया जाना चाहिए, जिसके परिणामस्वरूप उन परिस्थितियों में मौलिक परिवर्तन होता है जिन पर यह स्थापित किया गया था।

12. अपने अधिकार क्षेत्र के भीतर कानून बनाने की विधायिका की शक्ति, दोनों संभावित और अनुमेय सीमा तक, पूर्वव्यापी रूप से, न्यायालयों द्वारा हस्तक्षेप नहीं किया जा सकता है बशर्ते कि यह संविधान के अनुसार हो।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 42

41

विधायिका के लिए पहले के कानून में किसी दोष को दूर करने की अनुमति होगी, जैसा कि एक संवैधानिक अदालत ने न्यायिक समीक्षा के माध्यम से अपनी शक्तियों का प्रयोग करते हुए बताया है। इस दोष को विधायी प्रक्रिया द्वारा संभावित और पूर्वव्यापी दोनों तरह से हटाया जा सकता है और पिछले कार्यों को भी मान्य किया जा सकता है। हालांकि, जहां कोई विधायिका केवल पिछले कानून के तहत किए गए कार्यों को मान्य करना चाहती है, जिसे किसी न्यायालय द्वारा निरस्त कर दिया गया है या निष्क्रिय कर दिया गया है, ऐसे कानून में दोषों को दूर किए बिना बाद के कानून द्वारा, बाद का कानून भी अप्रभावी होगा। इस तरह के उदाहरण एक विधायी आयोग द्वारा न्यायालय के फैसले को 'विधायी रूप से खारिज' करने के प्रयास के बराबर होंगे, और इसलिए अवैध और एक रंगीन कानून होगा।

13. इस मोड़ पर, हमें इस बात पर प्रकाश डालना चाहिए कि भारतीय संविधान के तहत शक्तियों का विभाजन, विधायिका, कार्यपालिका और न्यायपालिका के बीच शक्ति और कार्यों के विभाजन की विशेषता है, जो राज्य के तीन सह-समान अंग हैं। यह सिद्धांत अनिवार्य रूप से यह भी मानता है कि प्रत्येक संस्थान के पास दूसरों के कार्यों को विनियमित करने की कुछ शक्ति है; यह "नियंत्रण और संतुलन" के सहायक सिद्धांत के रूप में है। संस्थागत नियंत्रण और संतुलन की विशेषता वाली हमारी संवैधानिक मशीनरी को मजबूत करने में न्यायपालिका की भूमिका यह स्वीकार करने में निहित है कि सरकार की अन्य दो शाखाओं की शक्तियों और कार्यों को उचित सम्मान दिया जाना चाहिए, लेकिन न्यायिक समीक्षा की शक्ति का उपयोग विधायिका और कार्यकारी अंगों द्वारा असंवैधानिक और मनमाने ढंग से शक्ति के प्रयोग को रोकने के लिए किया जा सकता है। न्यायिक समीक्षा की शक्ति हमारे संविधान की मूल विशेषता का एक हिस्सा है जो कानून के शासन पर आधारित है। जब तक किसी सक्षम अदालत द्वारा किसी उचित कार्यवाही में किसी निर्णय को दरकिनार नहीं किया गया है, तब तक किसी निर्णय की वास्तविकता और बाध्यकारी प्रकृति न्यायिक समीक्षा की शक्ति को सूचित करने वाले कानून के शासन के आवश्यक पहलू हैं। उस संदर्भ में, हम देखते हैं कि यद्यपि विधायिका के लिए कानून को पूर्वव्यापी रूप से बदलना खुला हो सकता है, ताकि ऐसी कानून को अमान्य घोषित करने वाले निर्णय के आधार को हटाया जा सके, लेकिन यह आवश्यक है कि परिवर्तन केवल इसलिए किया जाए ताकि कानून को न्यायालय के निर्णय के अनुरूप लाया जा सके। विधान में दोष, जैसा कि यह 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के अधिनियमित होने से पहले था, को पूर्वव्यापी रूप से पेश किए गए संशोधनों के माध्यम से ठीक किया जाना चाहिए। उक्त निर्णय में बताए गए दोषों को दूर किए बिना किसी अदालत के निर्णय को केवल शून्य पर स्थापित करना, कानून के शासन के लिए मौत की घंटी की तरह लगेगा। कानून के शासन का कोई अर्थ नहीं रहेगा यदि विधायिका

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

ऐसा करने के लिए एक तकनीक के रूप में एक गैर-अस्थाई खंड का उपयोग करके निर्णय के आधार को बनाने वाले दोषों को दूर किए बिना, केवल एक मान्यकारी कानून पारित करके अदालत के फैसले की अवहेलना करने के लिए स्वतंत्र है।

14. किसी निर्णय के आधार को हटाने और किसी न्यायालय द्वारा अलग रखे गए या निष्क्रिय घोषित किए गए कानून को मान्य करने के साधन के रूप में किसी कानून में पूर्वव्यापी संशोधनों को लागू करके निरस्त करने के विधायी उपकरण का उपयोग केवल न्यायिक निर्णय के अनुरूप कानून लाने की दृष्टि से किया जाना चाहिए। त्याग किसी भी और सभी प्रतिकूल न्यायिक निर्णयों को दरकिनार करने का एक उपकरण नहीं है। यदि केवल न्यायिक घोषणा की अवहेलना करने के इरादे से अधिनियमित किया जाता है, तो इस तरह के संशोधन अधिनियम को अप्रभावी और 'रंगीन कानून' के रूप में घोषित किया जा सकता है। निरस्तीकरण का साधन, किसी निर्णय के आधार को हटाने के लिए पूर्वव्यापी संशोधनों को पेश करने के माध्यम से, तब नियोजित किया जा सकता है जब कोई विधायिका इस विश्वास के अधीन हो कि कानून में जो दोष आया है, जैसा कि वह शुरू में

था, उसे निरस्तीकरण द्वारा ठीक किया जा सकता है। निरस्तीकरण के कार्य की अनुमति केवल न्याय, प्रभावशीलता और सुशासन के हित में है, न कि अदालत के आदेश की अवहेलना करने या इसे बाध्यकारी प्रकृति से हटाने के अप्रत्यक्ष एजेंडे को पूरा करने के लिए।

15. भारत का संविधान न्याय के प्रशासन और किसी कानून की वैधता के न्यायिक निर्धारण में विधायिका द्वारा किसी भी हस्तक्षेप को प्रतिबंधित करता है। निरस्त करने की शक्ति का प्रयोग उक्त संवैधानिक जनादेश के आलोक में किया जाना है। निरस्तीकरण का विधायी साधन निम्नलिखित सिद्धांतों के अनुसार होना चाहिए जो संपूर्ण नहीं हैं:

आई. किसी कानून को मान्य करने के लिए कानून बनाने में कोई कानूनी बाधा नहीं है, जिसे अदालत ने अमान्य माना है, बशर्ते कि ऐसा कानून कानून के दोषों को दूर करके अदालत के फैसले के आधार को हटा दे, जैसा कि संशोधन से पहले था।

ii. मान्यता देने वाला कानून पूर्वव्यापी हो सकता है। इसका यह प्रभाव होना चाहिए कि दोष को इंगित करने वाला निर्णय पारित नहीं किया गया होता, यदि न्यायालय के समक्ष अपना निर्णय देने के समय वैधीकरण कानून द्वारा लाई जाने वाली परिवर्तित स्थिति मौजूद होती।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 44

43

iii. पूर्वव्यापी संशोधन उचित होना चाहिए और मनमाना नहीं होना चाहिए और किसी भी संवैधानिक सीमाओं का उल्लंघन नहीं होना चाहिए। iv. उक्त निर्णय में बताए गए दोष को हटाए बिना किसी अदालत के निर्णय को शून्य पर स्थापित करना कानून के शासन और भारत के संविधान के तहत शक्तियों को अलग करने की योजना के खिलाफ है।

v. त्याग किसी प्रतिकूल न्यायिक निर्णय को दरकिनार करने का साधन नहीं है। यदि केवल न्यायिक घोषणा की अवहेलना करने के इरादे से अधिनियमित किया जाता है, तो 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को अल्टर-वायर्स घोषित किया जा सकता है।

1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 के अधिनियम की वैधता:

16. अब हम ऊपर चर्चा किए गए सिद्धांतों और मामले के कानून के आलोक में, 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 के अधिनियम की वैधता के मुद्दे पर विचार करने के लिए आगे बढ़ेंगे। इस तरह की कवायद को पूरा करने के उद्देश्य से, पहले 27 मार्च, 1997 के अपने फैसले में उच्च न्यायालय द्वारा बताए गए दोषों की पहचान करना आवश्यक है, जिसके तहत 1955 के अधिनियम को अपने दायरे में अपने कर्मचारियों और उनके बच्चों के लिए परिवहन सुविधाएं प्रदान करने की अपीलार्थियों की गतिविधि को शामिल नहीं करने के लिए अभिनिर्धारित किया गया था, क्योंकि इसमें निहित प्रभार प्रावधान, यानी धारा 3 (1) और उसके स्पष्टीकरण को अस्पष्ट शब्दों में रखा गया था।

16.1.27 मार्च, 1997 के अपने फैसले में उच्च न्यायालय द्वारा पहचाने गए दोष इस प्रकार हैं:

आई. उच्च न्यायालय ने कहा कि यात्रियों पर कर केवल कुछ मोटर वाहनों पर लगाया जाता है और अधिनियम के प्रावधान अपीलकर्ताओं जैसी संस्थाओं पर लागू नहीं होते हैं। यह 1955 के अधिनियम में पाए जाने वाले 'मोटर वाहन' और 'मालिक' की अवज्ञा पर आधारित था। इसके अलावा, 'मोटर वाहन' की अवज्ञाओं के साथ-साथ 'यात्री' की अवज्ञा को प्रतिबंधित कर दिया गया था, जिसके परिणामस्वरूप अपीलकर्ता के कर्मचारियों और उनके बच्चों को मुफ्त में ले जाने के लिए उपयोग की जाने वाली अपीलकर्ताओं के स्वामित्व वाली बसों को प्रभार अनुभाग के भीतर शामिल नहीं किया गया था। इसके अलावा, 'परिवहन वाहन' की अवज्ञा को प्रतिबंधित कर दिया गया था।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

ii. 1955 के अधिनियम की धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण में एक कानूनी आदेश पेश किया गया जिसमें इस धारणा पर आकलन करने की आवश्यकता थी कि जो यात्री किराया नहीं देते थे, उन्हें भी संबंधित मार्ग पर देय 'सामान्य दर' पर ले जाया जा रहा था। अधिनियम के प्रयोजनों के लिए 'मार्ग' की कोई अवज्ञा नहीं थी और मोटर वाहन अधिनियम के तहत 'मार्ग' की अवज्ञा को उन मार्गों के रूप में संदर्भित नहीं किया जा सकता था जिन पर अपीलार्थी की बसें चलती थीं, जो मोटर वाहन अधिनियम के

तहत अवज्ञा के अर्थ में 'मार्ग' नहीं थे। इसलिए, 'मार्ग' को किसी भी 'सड़क' के बराबर नहीं माना जा सकता है ताकि अपीलार्थी-निर्धारिती को 1955 के अधिनियम के तहत कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी ठहराया जा सके। कि कर वसूलने के लिए, धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण को लागू करके, मार्ग निर्धारित किए जाने की आवश्यकता थी, लेकिन चूंकि कोई मार्ग निर्धारित नहीं किया गया था, इसलिए स्पष्टीकरण प्रतिवादी अधिकारियों के बचाव में नहीं आ सका।

iii. 'सामान्य दर' क्या होगी, इस बारे में किसी भी प्रिस्क्रिप्शन के अभाव में, प्रतिवादी अधिकारी कृत्रिम धारणाओं के आधार पर अपीलार्थी पर कर नहीं लगा सकते थे। सामान्य दर की गणना में आस-पास के क्षेत्रों में देय किराए को ध्यान में रखने के लिए अधिकारियों को वारंट करने का कोई आधार नहीं था। iv. शुल्क लगाने के प्रावधान को तब तक प्रभावी नहीं माना जा सकता जब तक कि 'मार्ग' और 'सामान्य दर' शब्दों को स्पष्ट रूप से और स्पष्ट रूप से अस्वीकार नहीं किया गया था।

v. 1955 के अधिनियम में 'व्यवसाय' शब्द को संकीर्ण तरीके से परिभाषित किया गया था और इसका अर्थ यात्रियों और वस्तुओं के परिवहन का व्यवसाय था। इसलिए, जब 'व्यवसाय' शब्द की अवज्ञा को शुल्क प्रावधान में पढ़ा गया, तो निष्कर्ष यह था कि जो लोग यात्रियों और सामानों को ले जाने के व्यवसाय में नहीं थे, वे शुल्क प्रावधान के दायरे में नहीं आएंगे।

vi) विधायिका का उद्देश्य 1955 के अधिनियम को केवल उन व्यक्तियों पर लागू करना था जो परिवहन का व्यवसाय करते थे। 'मालिक' की अवज्ञा इस तरह के अधिकार को मजबूत करेगी, क्योंकि 'मालिक' को मोटर वाहन अधिनियम के तहत परमिट रखने वाला व्यक्ति होने की अवज्ञा थी।

16.2. उच्च न्यायालय की खंड पीठ के निर्णय के लिए आधार की पहचान करने के बाद कि 1955 का अधिनियम 45 पर लागू नहीं था

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 46

इसमें अपीलकर्ता, अब हम यह निर्धारित करने के लिए आगे बढ़ेंगे कि क्या इस आधार को 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम को लागू करके ऊपर सूचीबद्ध दोषों को दूर करके हटा दिया गया है। इस उद्देश्य के लिए, उच्च न्यायालय द्वारा बताए गए दोषों का एक सारणीबद्ध प्रतिनिधित्व और दोषों को दूर करने के लिए लागू किए गए संबंधित प्रावधानों/संशोधन का विवरण नीचे दिया गया है:

एस. एल. नहीं।	27 मार्च, 1997 के निर्णय में उच्च न्यायालय की खंड पीठ द्वारा 1955 के अधिनियम में पहचाने गए दोष।	दोषों को दूर करने के लिए संशोधन और सत्यापन अधिनियम द्वारा लागू किए गए प्रावधानों/संशोधनों के बारे में जानकारी दी गई है।
1	1955 के अधिनियम में 'व्यवसाय' शब्द को संकीर्ण तरीके से परिभाषित किया गया था और इसका अर्थ यात्रियों और वस्तुओं के परिवहन का व्यवसाय था।	'व्यवसाय' की अवज्ञा को संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के माध्यम से बढ़ाया गया है और अब इसमें मोटर वाहनों द्वारा यात्रियों और वस्तुओं को ले जाने के व्यवसाय के अलावा, कोई

		भी व्यापार, वाणिज्य या निर्माण, या कोई भी साहसिक या चिंता, चाहे वह लाभ के उद्देश्य से किया गया हो या नहीं, और ऐसे व्यापार, वाणिज्य या निर्माण के आकस्मिक या सहायक संबंध में कोई भी लेनदेन शामिल है।
2	'किराया' शब्द में अनुबंध गाड़ी के किराए के संबंध में एक सीजन टिकट के लिए देय राशि शामिल थी। इसमें ऐसा कोई मामला शामिल नहीं था जिसमें किसी यात्री से कोई किराया या मालभाड़ा नहीं लिया गया हो।	संशोधन और वैधीकरण अधिनियम की धारा 2 (सी) में, किराया या माल ढुलाई को मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा यात्रियों की ढुलाई और उसमें माल के परिवहन के लिए मोटर वाहनों के किरायेदार के लिए निर्धारित राशि को शामिल करने के लिए परिभाषित किया गया है और इसमें एक सीजन टिकट के लिए देय राशि शामिल है और जहां ऐसा कोई किराया या माल ढुलाई नहीं की गई है, इसमें ऐसी राशि भी शामिल है जो अनुसूची I में निर्दिष्ट की गई है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

3	"मोटर वाहन" शब्द का अर्थ है	"मोटर वाहन" पद का दायरा किसी
---	-----------------------------	------------------------------

	एक सार्वजनिक सेवा वाहन या सार्वजनिक वाहक, या निजी वाहक या एक ट्रेलर जब ऐसे किसी वाहन से जुड़ा होता है;	भी परिवहन वाहन के लिए बढ़ाया गया है, जो यांत्रिक रूप से संचालित और सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित है, चाहे प्रणोदन की शक्ति किसी बाहरी या आंतरिक स्रोत से वहां प्रेषित की जाती है, या जब ऐसे किसी वाहन से जोड़ा जाता है तो एक ट्रेलर और इसमें यात्रियों या सामानों की ढुलाई के लिए उपयोग किया जाने वाला मोटर वाहन या मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों के उल्लंघन में किराए या पुरस्कार दोनों के लिए उपयोग किया जाने वाला मोटर वाहन शामिल है।
4	'मालिक' का अर्थ मोटर वाहन अधिनियम के तहत उन लोगों तक ही सीमित था जिन्हें परमिट दिया गया था।	'स्वामी' शब्द के दायरे को हिमाचल प्रदेश राज्य के क्षेत्र में या उसके माध्यम से यात्रियों को ले जाने या माल के परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहन के मालिक के रूप में बढ़ाया गया है।
5	1955 के अधिनियम की धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण के अनुसार, जहां कोई किराया या मालभाड़ा नहीं लिया गया था, किसी दिए गए मार्ग पर देय 'सामान्य दर' पर कर लगाया जाना था। '	आई. धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण को हटा दिया गया है और धारा 3 (1 ए) को जोड़ा गया है, जिसमें किराया या माल ढुलाई निर्धारित करने के लिए दो वैकल्पिक तरीके निर्धारित किए गए हैं, जब किराया नहीं लिया

	हालाँकि, 'सामान्य दर' और 'मार्ग' शब्दों के अर्थ के बारे में स्पष्टता की कमी थी, जैसा कि शुल्क प्रावधान, यानी धारा 3 (1) और उसके स्पष्टीकरण में दिखाई देता है।	गया है, अर्थात् ध्यान में रखते हुए: (ए) मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किराया या माल ढुलाई, या (बी) सड़कों और मोटर वाहनों के विभिन्न वर्गों के लिए अधिनियम की अनुसूची I में निर्दिष्ट किराया और माल ढुलाई। दोनों किराए में से जितना अधिक होगा, उसे हर मामले में अपनाया जाना चाहिए। ii. संशोधन और वैधीकरण अधिनियम की अनुसूची I किराया निर्धारित करती है
--	---	--

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम.हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 48

47

	1955 के अधिनियम में अवज्ञाएं।	और विभिन्न श्रेणियों के मोटर वाहनों के लिए माल ढुलाई, विभिन्न सड़कों के लिए। iii. 'सड़क' शब्द को परिभाषित करने वाली धारा (2 जी. सी.) पेश की गई है।
--	-------------------------------	--

16.3. ऊपर प्रस्तुत तालिका से यह स्पष्ट है कि उच्च न्यायालय की खंड पीठ द्वारा 27 मार्च, 1997 के निर्णय में जिन दोषों की पहचान की गई थी, जो इस आशय के अपने निर्णय के लिए आधार बनाते हैं कि अधिनियम के प्रावधान यहां निर्धारिती-अपीलार्थियों पर लागू नहीं होंगे, उन्हें 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम द्वारा ठीक कर दिया गया है। जिस तरीके से दोषों को ठीक किया गया है, उसे निम्नानुसार समझाया जा सकता है:आई. उच्च न्यायालय ने कहा था कि कर लगाने के लिए, 1955 के अधिनियम की धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण को लागू करके, 'सामान्य दर' और 'मार्ग' निर्धारित करने की आवश्यकता थी, लेकिन चूंकि कोई सामान्य दर या मार्ग निर्धारित नहीं किए गए थे, इसलिए स्पष्टीकरण प्रतिवादी अधिकारियों के बचाव में नहीं आ सका। इस दोष को 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम के माध्यम से धारा 3 (1 ए) को लागू करके और धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण को हटाकर ठीक किया गया है। धारा 3 (1 ए) में गैर-किराया देने वाले यात्रियों को किराया देने वाले यात्रियों के बराबर लाने का प्रयास किया गया है, जिसमें किराया या माल ढुलाई निर्धारित करने के लिए दो वैकल्पिक तरीके निर्धारित किए गए हैं, जब किराया नहीं लिया गया है, अर्थात: (क) मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित

किराया या माल दुलाई, या (ख) सड़कों और मोटर वाहनों के विभिन्न वर्गों के लिए अधिनियम की अनुसूची I में निर्दिष्ट किराया और माल दुलाई, दोनों किराए में से जितना अधिक होगा, हर मामले में ध्यान में रखा जाना चाहिए। इसके अलावा, 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के माध्यम से शुरू की गई अनुसूची I माल दुलाई और किराए को निर्धारित करती है जो सड़कों और मोटर वाहनों के विभिन्न वर्गों के लिए लागू होंगे। 'सड़क' शब्द को परिभाषित करने वाली धारा (2 जी. सी.) भी पेश की गई है। इसलिए, उच्च न्यायालय द्वारा संपादित वैक्यूम आइडेंटिफाई को हटा दिया गया है, जो अपीलार्थियों पर आरोप लगाने के प्रावधान को निष्क्रिय कर रहा था।

ii. खंड पीठ द्वारा 27 मार्च, 1997 के निर्णय में यह अभिनिर्धारित करने के लिए एक अन्य कारण दिया गया है कि अपीलार्थियों के कर्मचारी और

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

उनके बच्चे 'व्यवसाय' की अवज्ञा के संबंध में स्पष्टीकरण (अब 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के माध्यम से हटा दिया गया) के दायरे में नहीं थे। '1955 के अधिनियम में 'व्यवसाय' शब्द को संकीर्ण तरीके से परिभाषित किया गया था और इसका अर्थ यात्रियों और वस्तुओं के परिवहन का व्यवसाय था। इसलिए, जब 'मोटर वाहन' और 'व्यवसाय' शब्दों की अवज्ञाओं को शुल्क प्रावधान में पढ़ा गया, तो निष्कर्ष यह होगा कि जो लोग यात्रियों और सामानों को ले जाने के व्यवसाय में नहीं थे, वे शुल्क प्रावधान के दायरे में नहीं आएंगे। इस खामी को 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के माध्यम से भी दूर किया गया है, क्योंकि 'व्यवसाय' की अवज्ञा को बढ़ाया गया है और अब इसमें मोटर वाहनों द्वारा यात्रियों और सामानों को ले जाने के व्यवसाय के अलावा, कोई भी व्यापार, वाणिज्य या निर्माण, या कोई भी साहसिक या चिंता शामिल है कि क्या इसे लाभ के उद्देश्य से किया जाता है या नहीं; और इस तरह के व्यापार, वाणिज्य या निर्माण के संबंध में कोई भी लेनदेन, आनुषंगिक या सहायक है। 'व्यवसाय' से अब कोई भी व्यवसाय, जो लाभ के उद्देश्य से या उसके बिना किया जाता है, या ऐसे व्यवसाय के संबंध में कोई सहायक लेनदेन अभिप्रेत है।

iii. उच्च न्यायालय ने आगे कहा था कि राज्य विधानमंडल का इरादा 1955 के अधिनियम को केवल उन व्यक्तियों पर लागू करना था जो परिवहन का व्यवसाय करते थे। कि 'मालिक' की अवज्ञा इस तरह के अधिकार को मजबूत करेगी, क्योंकि 'मालिक' को मोटर वाहन अधिनियम के तहत परमिट रखने वाला व्यक्ति होने की अवज्ञा थी। हालांकि, 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के माध्यम से 'मालिक' शब्द का दायरा बढ़ाया गया है, जिसका अर्थ हिमाचल प्रदेश राज्य के क्षेत्र में या उसके माध्यम से यात्रियों को ले जाने या माल के परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहन का मालिक है। इसलिए इस दोष को भी ठीक कर दिया गया है।

16.4. उपरोक्त चर्चा के आलोक में, हमारा मानना है कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को लागू करके, हिमाचल प्रदेश राज्य विधानमंडल ने 27 मार्च, 1997 के उच्च न्यायालय की खंड पीठ के फैसले के आधार को वैध रूप से हटा दिया है।

17. श्री यशराज सिंह देवड़ा, 2009 की सिविल अपील संख्या 4738-4743 और 2009 की सिविल अपील संख्या 6931 में अपीलार्थियों के लिए विद्वान वकील 49

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 50

प्रस्तुत किया कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम की धारा 2 (एए) के तहत 'व्यवसाय' शब्द के अर्थ के भीतर आने के लिए, निर्धारिती के व्यापार, वाणिज्य या निर्माण, या उससे जुड़े या आकस्मिक लेनदेन का सड़क मार्ग से यात्रियों और वस्तुओं को ले जाने के व्यवसाय से कुछ संबंध होना चाहिए। निर्धारिती की मुख्य गतिविधि व्यवसाय करने के बराबर नहीं होगी, क्योंकि यह सड़क मार्ग से यात्रियों और सामानों को ले जाने की गतिविधि से संबंधित नहीं है। ऐसे मामले में जहां मुख्य गतिविधि 'व्यवसाय' के बराबर नहीं है, तब संबंधित, आनुषंगिक या सहायक गतिविधियाँ भी 'व्यवसाय' के बराबर नहीं होंगी, जब तक कि राजस्व द्वारा इन संबंधित, आनुषंगिक या सहायक गतिविधियों में व्यवसाय करने का एक स्वतंत्र इरादा स्थापित नहीं किया जाता है। वर्तमान मामले में, यह स्थापित करने के लिए कोई सामग्री नहीं है कि निर्धारिती-अपीलार्थियों के कर्मचारियों और बच्चों को परिवहन सुविधाएं प्रदान करने की सहायक गतिविधि ऐसी गतिविधि के माध्यम से व्यवसाय करने के स्वतंत्र इरादे से आयोजित की जाती है। इसलिए, वर्तमान मामले में, न तो अपीलार्थियों की मुख्य गतिविधि, और न ही उनके कर्मचारियों और उनके बच्चों को

परिवहन सुविधाएं प्रदान करने की सहायक गतिविधि, 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के तहत 'व्यवसाय' के रूप में परिभाषित होगी।

18. हम इस बात को स्वीकार नहीं करते हैं कि उक्त तर्क स्वीकार्य है। जैसा कि ऊपर देखा गया है, 'व्यवसाय' शब्द की संशोधित परिभाषा में न केवल यात्रियों और वस्तुओं को ले जाने का व्यवसाय, बल्कि कोई अन्य व्यापार, वाणिज्य, निर्माण या संस्था भी शामिल है, चाहे वह लाभ अर्जित करने के उद्देश्य से किया गया हो या नहीं। इस तरह के व्यापार, वाणिज्य, निर्माण या संस्था के लिए आनुषंगिक और सहायक गतिविधियों को भी 'व्यवसाय' के दायरे में शामिल किया गया है। संशोधित परिभाषा के अनुसार, प्राथमिक व्यवसाय, व्यापार या निर्माण, या सहायक गतिविधि के लिए यात्रियों और वस्तुओं को ले जाने के व्यवसाय से संबंधित होना आवश्यक नहीं है। संशोधन का यही उद्देश्य है। संशोधित 'व्यवसाय' की परिभाषा का विस्तार सबसे अधिक है और इसमें कोई भी व्यापार, वाणिज्य, निर्माण, साहसिक कार्य या सरोकार शामिल हैं।

19. अपीलार्थियों के विद्वान वकील ने तर्क दिया है कि 'यात्री', 'व्यवसाय', 'किराया' और 'सड़क' की अवज्ञाएं कृत्रिम और अप्राकृतिक हैं, साथ ही अधिनियम के उद्देश्य और उद्देश्य के विपरीत हैं और इसलिए, अति-विकृत हैं। हालाँकि, यह प्रदर्शित करने के लिए कोई कारण नहीं बताया गया है कि उक्त परिभाषाएँ कैसे कृत्रिम हैं। इसलिए, हम उक्त विवाद में कोई योग्यता नहीं रखते हैं।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

20. 'यात्री' शब्द के संबंध में यह भी प्रस्तुत किया जाता है कि मूल रूप से, 'यात्री' का अर्थ एक ऐसा व्यक्ति है जो वाहन के मालिक या संचालक को किराया देकर यात्रा करता है, मेसर्स टाटा इंजीनियरिंग एंड लोकोमोटिव कंपनी (उपरोक्त) के अनुसार। इसलिए, प्रचालक का गैर-किराया देने वाला कर्मचारी, या ऐसे कर्मचारी का स्कूल जाने वाला बच्चा, यात्री नहीं है। उक्त निवेदन भी अपीलार्थियों की सहायता के लिए नहीं आएगा। संबंधित कानून में उक्त शब्द की अवज्ञा को ध्यान में रखते हुए, प्रत्येक मामले में 'यात्री' शब्द का अर्थ एकत्र करना होगा।

मेसर्स टाटा इंजीनियरिंग एंड लोकोमोटिव कंपनी में इस न्यायालय का निर्णय।

(उपर्युक्त) इस संबंध में अपीलार्थियों के लिए कोई सहायता नहीं होगी, क्योंकि उक्त निर्णय अपने तथ्यों पर बदल जाता है। उक्त मामले में, इस न्यायालय ने बॉम्बे मोटर वाहन (यात्रियों का कराधान) अधिनियम में निहित शुल्क प्रावधान का उल्लेख करते हुए कहा कि गैर-किराया देने वाले यात्री उक्त अधिनियम के दायरे में नहीं आएंगे। उक्त निर्णय वर्तमान मामले के तथ्यों में प्रासंगिक नहीं होगा, क्योंकि 1955 के अधिनियम में संशोधित शुल्क प्रावधान की व्याख्या इस निष्कर्ष पर नहीं पहुंचेगी कि संचालक का गैर-किराया देने वाला कर्मचारी या ऐसे कर्मचारी का स्कूल जाने वाला बच्चा यात्री नहीं है। वर्तमान मामले में 'यात्री' शब्द को व्यापक अर्थों में मोटर वाहन में यात्रा करने वाले किसी भी व्यक्ति के लिए अधिनियम की धारा 2 (जी) के तहत अवहेलना की गई है, लेकिन इसमें वाहन के संबंध में अपने कर्तव्यों के निर्वहन में यात्रा करने वाले वाहन के मालिक का चालक, कंडक्टर या कोई कर्मचारी शामिल नहीं होगा। केवल तीन श्रेणियों के व्यक्ति जिन्हें 'यात्री' की परिभाषा से बाहर रखा गया है वे हैं: (ए) मोटर वाहन का चालक; (बी) कंडक्टर; और (सी) वाहन के संबंध में अपने कर्तव्यों के निर्वहन में यात्रा करने वाले वाहन के मालिक का कोई भी कर्मचारी। अपीलार्थियों के गैर-किराया देने वाले कर्मचारी और उनके बच्चे, उक्त अपवादों में से किसी के अंतर्गत नहीं आएंगे। यद्यपि, उनमें से कुछ अपीलार्थियों के कर्मचारी हैं, वे "वाहन के संबंध में" कर्तव्यों के निर्वहन में मोटर वाहन में यात्रा नहीं कर रहे हैं, उनके कर्तव्य अपीलार्थियों के विभिन्न मामलों के संबंध में हो सकते हैं, लेकिन अपीलार्थियों के "वाहन के संबंध में" नहीं। इसलिए, इस मामले में 'यात्रियों' में अपीलार्थी के गैर-किराया देने वाले कर्मचारी या ऐसे कर्मचारियों के स्कूल जाने वाले बच्चे शामिल होंगे।

21. अब हम 1955 और 51 के अधिनियम को लागू करने के लिए हिमाचल प्रदेश विधान सभा की विधायी क्षमता के संबंध में विद्वान वकील द्वारा तर्क दिए गए अगले पहलू पर विचार करने और निर्धारित करने के लिए आगे बढ़ेंगे।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 52

1997 का संशोधन और वैधीकरण अधिनियम, जिसे अनुच्छेद 246 के बल पर अधिनियमित किया गया है, भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 के साथ पढ़ा जाता है। यह तर्क एक औपचारिक प्रतीत होता है क्योंकि उच्च न्यायालय के पास विवादित अधिनियम की तुलना में विधायी क्षमता के पहलू पर विचार करने का अवसर नहीं था।

22. 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 के अधिनियम के आयात को प्रस्तावना से एकत्र किया जा सकता है, जिसमें प्रावधान है कि इसे मोटर वाहनों में सड़क द्वारा ले जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने का प्रावधान करने के लिए अधिनियमित किया गया है। इसलिए यह स्पष्ट है कि मोटर वाहनों में सड़क मार्ग से ले जाए जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने की मांग की जाती है। यह कोई समझदारी की बात नहीं है कि ऐसा कर संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 द्वारा शासित विधायी निकाय के अंतर्गत आता है, जो "सड़क और अंतर्देशीय जल मार्गों से ले जाए जाने वाले सामानों और यात्रियों पर करों" से संबंधित है।" केवल इस कारण से कि मालिकों को नोटिस जारी किए गए हैं या वाहनों के मालिकों के खिलाफ मूल्यांकन आदेश पारित किए गए हैं, यह नहीं कहा जा सकता है कि कर मोटर वाहनों पर लगाया जाता है। यदि ले जाए गए व्यक्ति बसों के मालिकों के कर्मचारी हैं, तो ऐसे कर्मचारियों को कर का भुगतान करना चाहिए। जब नियोक्ता, यानी वाहन का मालिक, ऐसे कर्मचारियों से कर एकत्र नहीं करता है, तो उसे संशोधित प्रावधान के आधार पर कर एकत्र करने के लिए राज्य के एजेंट के रूप में नियोक्ता के वैधानिक कर्तव्य का निर्वहन करते हुए स्वयं इसका भुगतान करना चाहिए। यात्रियों (कर्मचारियों और उनके बच्चों) से देय कर एकत्र करना या दायित्व का निर्वहन करना अपीलार्थियों का विशेषाधिकार है। कर का प्रभाव उन यात्रियों पर बना हुआ है जो बसों या अपीलार्थियों के अन्य वाहनों में यात्रा करते हैं, चाहे वे मुफ्त में यात्रा करें या कोई किराया दे रहे हों। हालाँकि, कर का प्रभाव या बोझ अपीलकर्ता-नियोक्ताओं द्वारा इस तथ्य के कारण माना गया है कि वे एक कल्याणकारी उपाय के रूप में कर्मचारियों और उनके बच्चों को मुफ्त परिवहन प्रदान करना चाहते हैं। इसलिए, हम अपीलार्थियों के इस तर्क में कोई सार नहीं रखते हैं कि कर 'मोटर वाहनों' पर लगाया जाना चाहिए था और इसलिए, यह हिमाचल प्रदेश के लिए राज्य विधानमंडल की विधायी क्षमता के बाहर है। यह स्पष्ट किया गया है कि कर यात्रियों और वस्तुओं पर है और इसका भुगतान मोटर वाहनों के मालिकों द्वारा किया जाना है जिनकी जिम्मेदारी है। इसलिए, 1955 के अधिनियम या 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को लागू करने में राज्य विधानमंडल की विधायी क्षमता के बारे में तर्क में कोई सार नहीं है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

निष्कर्षों का सारांश:

23. इसके परिणामस्वरूप हम निम्नलिखित निष्कर्ष पर पहुँचते हैं:

आई. 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 का अधिनियम वैध है। उक्त अधिनियम मोटर वाहनों में सड़क मार्ग से ले जाए जाने वाले यात्रियों और वस्तुओं पर कर लगाने का प्रयास करता है और हिमाचल प्रदेश विधानसभा के पास 1955 के अधिनियम और 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को लागू करने के लिए भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 के साथ पठित अनुच्छेद 246 के तहत विधायी क्षमता थी।

ii. 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को लागू करके, हिमाचल प्रदेश राज्य विधानमंडल ने 27 मार्च, 1997 के उच्च न्यायालय की खंड पीठ के फैसले के आधार को वैध रूप से हटा दिया है, अन्य बातों के साथ-साथ, 'व्यवसाय' शब्द की अवज्ञा में संशोधन करके; 'किराया', 'माल ढुलाई' और 'सड़क' शब्दों की अवहेलना करके; धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण को हटाकर; और धारा 3 (1 ए) को सम्मिलित करके, जो गैर-किराया देने वाले यात्रियों को अधिनियम के तहत कर लगाने के उद्देश्य से किराया देने वाले यात्रियों के बराबर लाया गया था। इस प्रकार, 1997 का संशोधन और वैधीकरण अधिनियम विधान का एक वैध भाग है।

iii. अपीलार्थी की अपने कर्मचारियों और उनके बच्चों को निःशुल्क परिवहन प्रदान करने की गतिविधि, 1997 के संशोधन और सत्यापन अधिनियम की धारा 3 (1-ए) के तहत एक कर योग्य गतिविधि होगी। 24. अगला प्रश्न 1997 के संशोधन और वैधता अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 के अधिनियम के तहत कर का भुगतान करने के लिए अपीलार्थियों के दायित्व के संबंध में है। 1955 के अधिनियम पर 1995 के डब्ल्यू. पी. (सी) No.1733 में अपीलार्थियों द्वारा हमला किया गया था। हिमाचल प्रदेश के उच्च न्यायालय ने दिनांक 1 के निर्णय द्वारा अधिनियम के कुछ प्रावधानों को निरस्त कर दिया और कहा कि यह अधिनियम अपीलार्थियों पर लागू नहीं होता है। उक्त निर्णय के खिलाफ विशेष अनुमति याचिका भी इस न्यायालय द्वारा 28 जुलाई, 1997

को खारिज कर दी गई थी। इसके बाद, हिमाचल प्रदेश राज्य के विधानमंडल द्वारा 1997 का संशोधन और वैधता अधिनियम अधिनियमित किया गया। इन संशोधनों को अपीलकर्ताओं द्वारा उच्च न्यायालय के समक्ष लिखित याचिकाओं द्वारा असफल रूप से चुनौती दी गई थी। हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय के विवादित आदेश दिसंबर 2008 और जुलाई 53 में पारित किए गए थे।

एनएचपीसी लिमिटेड बनाम. हिमाचल प्रदेश राज्य सचिव और ओआरएस. [बी. वी. नागरत्ना, जे.] 54

2009. इस न्यायालय के समक्ष दायर विशेष अनुमति याचिकाओं को दीवानी अपीलों में परिवर्तित कर दिया गया क्योंकि उनमें अनुमति दी गई थी। इस न्यायालय ने अब 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के आधार पर 1955 के अधिनियम में किए गए संशोधनों को बरकरार रखा है और हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय के फैसले को लागू किया है। इसलिए, सवाल यह है कि इसमें अपीलकर्ताओं को कब से कर का भुगतान करना होगा क्योंकि 1997 से पहले वे 1955 के अधिनियम को लागू करने में सफल रहे थे और इसके बाद ही हिमाचल प्रदेश राज्य के विधानमंडल द्वारा 1997 का संशोधन और सत्यापन अधिनियम पारित किया गया था। इसमें भी अपीलकर्ताओं द्वारा चुनौती दी गई थी और अब विवाद समाप्त हो गया है। इसलिए, सवाल यह है कि क्या इसमें अपीलकर्ता उस तारीख से कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होंगे जब 1997 का संशोधन और वैधीकरण अधिनियम पारित किया गया था या किसी भविष्य की तारीख से?

25. हमने इस प्रश्न पर इस तथ्य के आलोक में विचार किया है कि अपीलकर्ता सार्वजनिक क्षेत्र के संगठन हैं (और निजी संचालक नहीं) जो अपने कर्मचारियों और अपने बच्चों को कार्य स्थलों और स्कूल और वापस मुफ्त में ले जाने में लगे हुए हैं, जो उन्हें दूरदराज के पहाड़ी इलाकों में कार्य स्थलों के स्थान को ध्यान में रखते हुए और अपीलकर्ता संगठनों के कर्मचारियों के बच्चों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रदान की जा रही सुविधा है। 26. चूंकि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम के अधिनियमन के बाद से एक लंबा समय बीत चुका है, जो अब तक लगभग छब्बीस वर्ष हो चुका है और अब तक मोटर वाहनों या बसों को अपीलार्थियों द्वारा प्रतिस्थापित किया जा चुका होगा और उक्त करों का भुगतान करने का उनका दायित्व, बड़े पैमाने पर होने के कारण और अब समाप्त हो गया है, हम सोचते हैं कि संविधान के अनुच्छेद 142 के तहत हमारी शक्तियों का प्रयोग करते हुए, अपीलार्थियों को वर्तमान वित्तीय वर्ष डब्ल्यू. ई. एफ. 01.04.2023 कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी बनाया जाना चाहिए, न कि उससे पहले की अवधि के लिए। ऐसा निर्देश देने का एक कारण यह ध्यान में रखना है कि इसमें संबद्ध अपीलकर्ता निजी बस संचालक या स्टेज कैरिज संचालक नहीं हैं, बल्कि पनबिजली परियोजनाओं और सिंचाई परियोजनाओं में लगी सार्वजनिक क्षेत्र की इकाइयां हैं और एक सुविधा या सुविधा के रूप में, अपने कर्मचारियों और कर्मचारियों के बच्चों को कार्य स्थलों और स्कूलों तक ले जाने के लिए बसों के मालिक हैं और ऊपर बताए गए कारणों से उन्हें प्रदान की जा रही सुविधा के रूप में अपने घरों को लौटते हैं। इसके अलावा, हमने अब यह माना है कि 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम को लागू करके, उच्च न्यायालय द्वारा दिनांकित निर्णय और आदेश के माध्यम से इंगित की गई कमी

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

[2023] 12 एस सी आर।

27 मार्च, 1997 को हटा दिया गया है। इसलिए, अपीलार्थियों को किसी भी पूर्व मांग के साथ जोड़ना उचित और उचित नहीं होगा। हम उसी के अनुसार आदेश देते हैं। इसलिए, इसमें अपीलार्थियों को दी जाने वाली राहत को ढालते समय, केवल उस अवधि के संबंध में जब से 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा संशोधित 1955 के अधिनियम के तहत कर का भुगतान करने का दायित्व है, अपीलों खारिज हो जाती हैं।

27. परिणामस्वरूप, इन अपीलों को खारिज कर दिया जाता है और 11 दिसंबर, 2008 और 06 मई, 2009 के हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय की खंड पीठ के अंतिम आदेश, जिसमें समय-समय पर संशोधित 1955 के अधिनियम के अधिकार, विशेष रूप से 1997 के संशोधन और वैधीकरण अधिनियम द्वारा बरकरार रखे गए हैं और इसमें अपीलकर्ताओं के नेतृत्व में दायर रिट याचिकाओं, यानी 1998 की सिविल रिट याचिका संख्या 725, 1998 की 422, 2001 की 401, 2001 की 401 और 2007 की 79 को खारिज कर दिया गया है, को इसके द्वारा खारिज कर दिया जाता है, बशर्ते कि उपरोक्त अनुच्छेद 26 में स्पष्ट किया गया हो।

दल अपन-अपन लागत वहन करत।

लंबित आवेदन, यदि कोई हों, तो उपरोक्त शर्तों में निपटाए जाते हैं।

द्वारा तैयार किए गए हेडनोट:

याचिकाएं खारिज कर दी गईं।

अंकित ज्ञान