

[2023] 5 एस. सी. आर 879

हिमाचल प्रदेश और अन्य राज्यों की स्थिति

वी.

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी।

(सिविल अपील सं. (एस)। 5534-5594 2011 का)

13 जनवरी, 2023

[संजय किशन कौल, अभय एस. ओका और

विक्रम नाथ, जे. जे.]

मोटर वाहन-हिमाचल प्रदेश मोटर वाहन कराधान अधिनियम 1972 - धारा 3 ए (3) [1999 के संशोधन अधिनियम द्वारा प्रस्तुत]-धाराओं की उप-धारा (3) के तहत प्रदान किए गए विशेष सड़क कर की वैधता। 3 ए-अगर

स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण/स्पष्ट रूप से असंवैधानिक-विनियामक या प्रतिपूरक प्रकृति-केंद्रीय अधिनियम के साथ तिरस्कार, यदि कोई हो-एकमुश्त कर का शुल्क-वैधता-क्या वैध परमिट के बिना उपयोग किए जाने वाले परिवहन वाहन पर लगाया गया अतिरिक्त विशेष सड़क कर एक कर नहीं है, बल्कि एक जुर्माना है और सूची II की प्रविष्टियों 56 और 57 के तहत राज्य विधानमंडल की विधायी शक्तियों से परे है।

(संविधान की सातवीं अनुसूची की राज्य सूची)-आयोजित: लागू कर यू / एस. 3. ए. (3) चरित्र में नियामक है और यह जुर्माना नहीं है-इस तरह के अतिरिक्त विशेष सड़क कर का अधिरोपण केवल एक नियम बनाए रखने के लिए था।

परिवहन वाहन प्रचालक पर वैधानिक प्रावधानों के अनुसार अपने वाहनों का उपयोग करने के लिए जांच या अनुशासन-इसके अलावा, एस. 3 ए (3) 1972 के अधिनियम का प्रावधान राज्य विधानमंडल की विधायी क्षमता के भीतर है और एकमुश्त कर लगाया जा सकता है-राज्य विधानमंडलों को न केवल सूची की प्रविष्टियों 56 और 57 के तहत कर लगाने की शक्ति थी

II लेकिन सूची III की प्रविष्टि 35 के तहत सिद्धांतों को निर्धारित करने के लिए भी, इसलिए किसी भी प्रकार की किसी भी तरह की अस्वीकृति का आरोप या अनुरोध नहीं किया जा सकता है।

या कर लगाने के सिद्धांतों को निर्धारित करने वाला कोई केंद्रीय कानून होने के अभाव में साबित किया गया-इसके अलावा, आरोप लगाने के लिए रिकॉर्ड में कुछ भी नहीं है

स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक होने के रूप में प्रावधान का उल्लंघन करना-भारत का संविधान-कला। 246 और 254; सातवीं अनुसूची, सूची II, प्रविष्टियाँ 56 और 57 और सूची III, प्रविष्टि 35।

मोटर वाहन-हिमाचल प्रदेश मोटर वाहन कराधान

अधिनियम 1972 - धारा 3 ए (3) [1999 के संशोधन अधिनियम द्वारा प्रस्तुत]-धाराओं की उप-धारा (3) के तहत प्रदान किए गए विशेष सड़क कर की वैधता। 3 ए-आयोजित: प्रभार्य अतिरिक्त विशेष सड़क कर यू / धारा 3 क (3) किसी सजा या जुर्माने के अतिरिक्त होगी। मोटर वाहन अधिनियम, 1988 का <आईडी1-एस के तहत प्रावधान। 192 ए किसी भी तरह से नहीं है

[2023] 5 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

बिना परमिट के वाहनों के उपयोग के उल्लंघन के लिए एक अतिरिक्त विशेष कर लागू करके उल्लंघन या संघर्ष किया गया-मोटर वाहन अधिनियम, 1988। 192 ए.

कर/कराधान राजकोषीय कानून हस्तक्षेप का दायरा

-

आयोजित किया गया: न्यायालयों को कर कानून में हस्तक्षेप करने के लिए न्यायिक संयम दिखाना चाहिए जब तक कि यह नहीं दिखाया जाता है और यह साबित नहीं किया जाता है कि इस तरह का कर कानून स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक है-कर कानूनों को नागरिक अधिकारों को प्रभावित करने वाले कानूनों जैसे कि बोलने की स्वतंत्रता, धर्म आदि के सिद्धांतों पर नहीं रखा जा सकता है या उनका परीक्षण नहीं किया जा सकता है या देखा नहीं जा सकता है।

और कानून निर्माताओं को अधिक अक्षांश दिया जाना चाहिए-निपटारे के संबंध में उल्लंघनकारी धारा के प्रावधानों का परीक्षण करना। कराधान विधियों की व्याख्या के सिद्धांत, इसका पता लगाया जाना है

निम्नलिखित तीन पहलुओं पर (1) चाहे वह स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण हो या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक; (2) चाहे वह नियामक हो या

प्रतिपूरक प्रकृति का; और (3) क्या केंद्रीय अधिनियम के प्रावधानों के साथ कोई प्रतिकूलता है।

हिमाचल प्रदेश राज्य, शक्तियों का प्रयोग करते हुए

हिमाचल प्रदेश मोटर वाहन कराधान अधिनियम 1972 अधिनियमित सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टियों 56 और 57 से तैयार किया गया। 1972 के अधिनियम की धारा 3 में हिमाचल प्रदेश राज्य में उपयोग किए जाने वाले या उपयोग के लिए रखे जाने वाले सभी मोटर वाहनों पर कर लगाने और संग्रह करने का प्रावधान किया गया था। 1999 के संशोधन अधिनियम द्वारा, धारा 3 ए पेश की गई थी जिसका शीर्षक है: विशेष सड़क कर का शुल्क। यह विशेष सड़क कर धारा 3 के तहत लगाए गए कर के अतिरिक्त था। हिमाचल प्रदेश में अनुसूची 3 के कॉलम 2 में निर्दिष्ट उपयोग किए जाने वाले या उपयोग के लिए रखे जाने वाले सभी परिवहन वाहनों पर विशेष सड़क कर भी लगाया गया और लगाया गया और कर की दर अधिनियम की अनुसूची 3 के कॉलम 3 में निर्दिष्ट दरों से अधिक नहीं होनी थी। उच्च न्यायालय ने धारा 3 ए की उप-धारा (3) को अधिकार से बाहर घोषित करते हुए कहा कि धारा 3 ए (3) द्वारा लगाया गया कर जुर्माने की प्रकृति का था और जिसके लिए राज्य विधानमंडल को कानून बनाने की कोई शक्ति नहीं थी। उच्च न्यायालय के अनुसार यह जुर्माना था क्योंकि एक और विशेष सड़क कर लागू किया जाता था जहां एक परिवहन वाहन को बिना किसी वैध परमिट के या किसी भी स्थान पर चलाया जाता था।

जिस तरह से चलाने के लिए परमिट द्वारा अधिकृत नहीं है। उच्च न्यायालय ने राय दी कि परिवहन वाहन के संबंध में चूक या गलती के लिए इस तरह के अतिरिक्त विशेष सड़क कर को लागू करना जुर्माना होगा न कि कर।

हिमाचल प्रदेश राज्य V. गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी।

अपीलों को अनुमति देते हुए, न्यायालय ने

पकड़ना: 1 .

ए: वित्तीय राज्यों में हस्तक्षेप का क्षेत्र:

1. यह अब अच्छी तरह से तय हो गया है कि कोई भी कर कानून नहीं हो सकता है

आसानी से हस्तक्षेप करें। न्यायालयों को कर कानून में हस्तक्षेप करने के लिए न्यायिक संयम दिखाना चाहिए जब तक कि यह नहीं दिखाया जाता है और यह साबित नहीं किया जाता है कि ऐसा कर कानून स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण या स्पष्ट रूप से है असंवैधानिक है। कराधान कानूनों को भाषण, धर्म आदि की स्वतंत्रता जैसे नागरिक अधिकारों को प्रभावित करने वाले कानूनों के समान सिद्धांतों पर नहीं रखा जा सकता है या उनका परीक्षण नहीं किया जा सकता है या देखा नहीं जा सकता है। कर लगाने वाले कानूनों के परीक्षण को अधिक कठोर परीक्षणों पर देखा जाएगा और कानून निर्माताओं को अधिक अक्षांश दिया जाना चाहिए। [पैरा 25] [904-एच; 905-ए]

विनियमन या

विशेष सड़क कर है

प्रकृति में प्रतिस्पर्धा

2.1 . अपीलार्थी राज्य पहाड़ी राज्य होने के कारण, सड़कें और

पुल इसकी जीवन रेखा हैं। राज्य को अपने बजट का बड़ा हिस्सा सड़कों और पुलों के निर्माण, विकास, मरम्मत, रखरखाव और रखरखाव के लिए आवंटित करना है। इसी उद्देश्य की पृष्ठभूमि में 1999 और 2001 में संशोधनों के माध्यम से उल्लंघनकारी प्रावधान लाए गए थे जिन्हें विशेष प्रावधान के रूप में वर्णित किया गया है।

सड़क कर। इसी तरह के प्रावधानों से निपटने वाले कई मामलों में इस न्यायालय ने इसे बरकरार रखा है। इसने इस बात पर रोक लगा दी है कि किसी भी दायित्व को पूरा न करने के लिए लगाया जाने वाला कर भी प्रतिपूरक और विनियामक प्रकृति का होगा। वैधानिक कर्तव्य के उल्लंघन के लिए लगाए गए दंड और लगाए गए दंड के बीच एक शिकायत का विषय होने के कारण अंतर किया गया था जिसकी आवश्यकता होगी।

न्यायनिर्णयन। लगातार व्यक्त किया गया विचार यह है कि यह प्रतिपूरक या नियामक होगा जहां इसे वैधानिक कर्तव्य के उल्लंघन के लिए लगाया जाता है। [पैरा 31] [906-एफ-एच; 907-ए]

2.2 . संशोधन अधिनियम के उद्देश्य और कारणों से

1999 , यह स्पष्ट है कि विशेष सड़क कर एक प्रतिपूरक उपाय के रूप में पेश किया गया था। यह देखा जाना चाहिए कि क्या लगाए गए कर का पहचान योग्य उद्देश्य होगा और विषय और लेवी के उद्देश्य के बीच कोई संबंध होगा। राज्यों को मोटर वाहनों पर कर लगाकर अपने स्वयं के कानून बनाने की शक्ति दी गई है और साथ ही (2023) 5 एस. सी. आर. तक ले जाए जा रहे माल पर भी कर लगाया गया है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

केंद्रीय कानून को छोड़ना होगा और इसे कायम नहीं रखा जा सकता है। उनका निवेदन है कि जुर्माना लगाने की शक्ति मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 192 ए में दी गई है। उनके अनुसार, सूची II की प्रविष्टि 57 सूची III की प्रविष्टि 35 के प्रावधानों के अधीन है जिसके तहत 1988 का अधिनियम अधिनियमित किया गया है, धारा 192 ए में उपयोग किए जा रहे वाहनों पर जुर्माना लगाने का प्रावधान है।

अनुमति के बिना या धारा 66 की उप धारा (1) के प्रावधानों के उल्लंघन में (अनुमति की आवश्यकता के लिए प्रावधान)। उनके अनुसार एक बार जब केंद्रीय अधिनियम में कारावास के साथ-साथ जुर्माने का भी प्रावधान होता है, तो राज्य उसी उल्लंघन के लिए कर नहीं लगा सकता था। यह निवेदन तभी कायम रह सकता है जब राज्य के कानून और केंद्रीय कानून के बीच कोई प्रतिकूलता या कोई संघर्ष स्थापित किया जा सके। धारा 192 ए के तहत प्रावधान बिना परमिट के वाहनों के उपयोग के उल्लंघन के लिए एक अतिरिक्त विशेष कर लागू करके किसी भी तरह से उल्लंघन या विरोधाभासी नहीं हैं। इसे 1988 के अधिनियम की धारा 192 ए में दिए गए दंड के अतिरिक्त कहा जा सकता है। सुखपाल सिंह बल के मामले में यह अदालत पहले ही यह मान चुकी है कि वैधानिक प्रावधानों के उल्लंघन के लिए इस तरह के कर लगाने को एक नियामक उपाय के रूप में माना जाना चाहिए और केवल वाहन मालिकों के कानून का उल्लंघन करने से रोकने के लिए काम करना चाहिए। इस तरह का कर विनियामक प्रकृति का होगा और केवल वैधानिक प्रावधानों के उल्लंघन की जांच करेगा। में। शर्मा परिवहन प्रतिनिधि का मामला। डी. पी. शर्मा द्वारा इसी तरह के एक मुद्दे पर विचार किया गया था और इस न्यायालय का विचार था कि सूची III की प्रविष्टि 35 के तहत अनुमति उन सिद्धांतों को निर्धारित करने के लिए है जिन पर कर लगाया जा सकता है, जबकि राज्य को ऐसा कर लगाने का अधिकार था। [पैरा 38] [911-एच; 912-ए-एफ]

3.1 . हिमाचल प्रदेश मोटर वाहन कर अधिनियम 1972 की धारा 3 में हिमाचल प्रदेश राज्य में रखे गए या उपयोग किए जाने वाले सभी मोटर वाहनों पर कर लगाने का प्रावधान किया गया है।

उक्त अधिनियम में संलग्न अनुसूचियाँ। विशेष सड़क कर लगाने के लिए धारा 3 ए को शामिल किया गया है। विशेष सड़क कर के रूप में धारा 3 ए की उप-धारा (1), (2) और (4) के तहत प्रदान किए गए प्रावधानों को उच्च न्यायालय द्वारा बरकरार रखा गया है। यह केवल विशेष सड़क राज्य हिमाचल प्रदेश V का शुल्क है।

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी।

उप-धारा (3) के तहत कर जिसे निरस्त कर दिया गया है। कर विधियों की व्याख्या के तय किए गए सिद्धांतों के संबंध में उल्लंघनकारी धारा के प्रावधानों का परीक्षण करते हुए, इसका पता लगाया जाना है

निम्नलिखित तीन पहलुओं पर (1) चाहे वह स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण हो या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक; (2) चाहे वह नियामक हो या प्रतिपूरक प्रकृति का; और (3) क्या केंद्रीय अधिनियम के प्रावधानों के साथ कोई प्रतिकूलता है। [पैरा 41 [914-ए-सी]

स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक:

3.2 . राज्य के विधानमंडलों के पास न केवल मोटर वाहनों पर लगाए जाने वाले कराधान पर कानून बनाने की शक्ति है

मोटर वाहनों द्वारा परिवहन किए जा रहे यात्रियों और वस्तुओं के साथ-साथ उन सिद्धांतों को निर्धारित करने की शक्ति जिस पर वाहनों पर कर लगाया जाना है। किसी भी सिद्धांत के अभाव में संसद द्वारा निर्धारित किए जाने के बाद, हिमाचल प्रदेश राज्य के विधानमंडल द्वारा अधिनियमित कानून में कोई दोष नहीं पाया जा सका। उल्लंघनकारी प्रावधान प्रकृति में नियामक है और इसलिए

हिमाचल प्रदेश राज्य के विधानमंडल की क्षमता के भीतर। अपमानजनक प्रावधान को स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक होने के रूप में आरोपित करने के लिए रिकॉर्ड पर कुछ भी नहीं है। [पैरा 42] [914-डी-एफ]

विनियामक या क्षतिपूर्ति:

बशर्ते कि यदि कोई वाहन वैध परमिट के बिना या किसी भी तरह से परमिट द्वारा अधिकृत नहीं किया जाता है, तो उप-धारा (1) के तहत देय कर के अलावा राज्य सरकार को ऐसी दरों पर विशेष सड़क कर लगाया जाएगा, लगाया जाएगा और भुगतान किया जाएगा जो राज्य सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा निर्दिष्ट किया जाए। हालांकि, प्रतिबंध यह था कि यह अधिनियम की अनुसूची 3 के कॉलम 3 में निर्दिष्ट दरों से अधिक नहीं होगी। [पैरा 43] [914-जी-एच; 915-ए]

3.4 . इस तरह के अतिरिक्त विशेष सड़क कर का अधिरोपण केवल परिवहन वाहन संचालकों पर नियंत्रण या अनुशासन रखने के लिए था

वैधानिक प्रावधानों के अनुसार अपने वाहनों का उपयोग करना। यह परिवहन संचालकों के लिए एक निवारक के रूप में काम कर सकता है न कि [2023] 5 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

कोई भी उल्लंघन करना और कानून के आदेश का पालन करना। इस तरह के अतिरिक्त विशेष सड़क कर को विनियामक प्रकृति कहा जा सकता है ताकि लागू किए जा रहे अन्य वैधानिक प्रावधानों को विनियमित किया जा सके और उनका सख्ती से पालन किया जा सके। यह न्यायालय यू. पी. मोटर वाहनों की धारा 10 (3) को चुनौती देने से संबंधित सुखपाल सिंह बल के मामले में कराधान अधिनियम, 1997 जहाँ एक समान प्रावधान शामिल किया गया था और भले ही इसे जुर्माना कहा गया था, उसे विनियामक और प्रतिपूरक प्रकृति का माना गया था। उच्च न्यायालय ने खारिज कर दिया था

उक्त प्रावधान लेकिन इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि ऐसा जुर्माना धारा 10 (3) के तहत सार्वजनिक राजस्व की रक्षा करने और कर चोरी के लिए एक निवारक के रूप में लगाया गया है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, यह नहीं कहा जा सकता है कि इस तरह के अतिरिक्त विशेष सड़क कर को स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक कहा जाएगा। वास्तव में, यह अनुज्ञप्ति की शर्तों के अनुसार प्रभार्य करों का भुगतान और वाहनों का उपयोग सुनिश्चित करने के लिए था। [पारस 44,45] [915-बी-डी]

केंद्रीय अधिनियम के साथ, यदि कोई प्रतिकूलता है:

3.5 . सूची III की प्रविष्टि 35 ने संसद और राज्य विधानसभाओं को सभी प्रकार के यांत्रिक रूप से चलने वाले वाहनों से संबंधित कानून बनाने और उन सिद्धांतों को निर्धारित करने की शक्ति प्रदान की, जिन पर ऐसे वाहनों पर कर लगाया जाना है। लगाया जाता है। केंद्रीय अधिनियम अर्थात् संसद द्वारा बनाए गए कानून में कर लगाने के लिए कोई सिद्धांत निर्धारित नहीं किया गया है। राज्य विधानमंडलों के पास न केवल सूची II की प्रविष्टियों 56 और 57 के तहत कर लगाने की शक्ति थी, बल्कि सूची III की प्रविष्टि 35 के तहत सिद्धांतों को निर्धारित करने की भी शक्ति थी। इसलिए, कर लगाने के सिद्धांतों को निर्धारित करने वाला कोई केंद्रीय कानून न होने के अभाव में किसी भी प्रकार की अस्वीकृति का आरोप या अनुरोध या साबित नहीं किया जा सकता है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, राज्य अधिनियम के साथ कोई प्रतिकूलता या टकराव नहीं

3.6 . धारा 192 ए वाले 1988 के अधिनियम के संबंध में तर्क जिसमें धारा 66 (1) का उल्लंघन किया गया है दण्ड और जुर्माने से दंडनीय आपराधिक अपराध, जैसे कि उल्लंघन करने वाली धारा उक्त प्रावधान के प्रतिकूल है, को कायम नहीं रखा जा सकता है। धारा 192 ए के तहत जुर्माने के साथ कारावास की सजा का प्रावधान है, जबकि उल्लंघनकारी धारा के तहत बिना परमिट के वाहन का उपयोग करने या परमिट की शर्तों के उल्लंघन के लिए एक अतिरिक्त विशेष सड़क कर लगाया जा रहा है। अपमानजनक खंड को हिमाचल प्रदेश राज्य V के दृष्टिकोण से शामिल किया गया था।

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी।

राज्य की सड़कों के निर्माण और रखरखाव के लिए अधिक राजस्व बढ़ाने के लिए जो पूरी तरह से पहाड़ी क्षेत्र वाले राज्य के रूप में अपने वित्त का एक बड़ा हिस्सा उपयोग करता है। धारा 3 ए (3) के तहत प्रभार्य अतिरिक्त विशेष सड़क कर धारा 192 ए के तहत लगाए गए किसी भी दंड या जुर्माने के अतिरिक्त होगा। अपराध के लिए सजा का उद्देश्य निरोध पैदा करना और ऐसे अपराधों पर अंकुश लगाना है क्योंकि यह अपराध करने वाले अपराधी के मन में भय पैदा करता है। वही अतिरिक्त का उद्देश्य है

बिना परमिट के और परमिट की शर्तों के उल्लंघन में वाहनों को चलाने में परिवहन संचालकों से निवारक के रूप में काम करने के लिए विशेष सड़क कर। इस प्रकार केंद्रीय अधिनियम के साथ उल्लंघनकारी प्रावधान के कारण कोई विरोध या कोई संघर्ष नहीं है। [पैरा 47 [915-एच; 916-ए-डी]

3.7 . उच्च न्यायालय द्वारा धारा 3 ए (3) की वैधता को गलत तरीके से अधिकार से परे माना गया है। धारा के तहत लगाया गया कर

3 ए (3) चरित्र में नियामक है और दंड नहीं है। [पैरा 48] [916 ई]

एकमुश्त कराधान:

मूल्यांकन और इसे वास्तविक चूक के अनुसार लगाया जाना था। एम. कृष्णप्पन के मामले में इस न्यायालय की तीन न्यायाधीशों की पीठ ने एकमुश्त कर के शुल्क को बरकरार रखा है। अलग दृष्टिकोण रखने का कोई कारण नहीं है। [पैरा 49] [916-एफ] 3.9 . 1972 के अधिनियम की धारा 3 ए (3) राज्य विधानमंडल की विधायी क्षमता के भीतर है, और एकमुश्त कर हो सकता है -

लगाया जाता है। [पैरा 50] [916-एच]

आर. के. गर्ग आदि बनाम भारत संघ और अन्य (1981) 4 एस. सी. सी. 675: [1982] 1 एस. सी. आर. 947; भावेश डी. पैरिश और अन्य बनाम। भारत संघ और एक अन्य (2000) 5 एस. सी. सी. 471 [2000] 1 पूरक। एस. सी. आर. 291; इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड बनाम। बिहार राज्य और दूसरा (2018) 1 एस. सी. सी. 242 [2017] 13 एस. सी. आर. 477; उत्तर प्रदेश राज्य और अन्य। वी. सुखपाल सिंह बल (2005) 7 एससीसी 615: [2005] 2 पूरक। एससीआर 1135; बी. ए. जयराम और अन्य। वी. संघ का भारत (यू. ओ. आई.) और अन्य। (1984) 1 एससीसी 168: [1983] 3 एस. सी. आर. 624; बोलानी ऑरिस लिमिटेड बनाम। उड़ीसा राज्य (1974) 2 [2023] 5 एस।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

एससीसी 777 [1975] 2 एससीआर 138; शर्मा ट्रांसपोर्ट प्रतिनिधि।

डी. पी. शर्मा बनाम आंध्र प्रदेश सरकार और

ओआरएस। (2002) 2 एससीसी 188: [2001] 5 पूरक। एससीआर 390 और

तमिलनाडु राज्य बनाम। एम. कृष्णप्पन और अन्न। (2005)

4 एससीसी 53: [2005] 2 एस. सी. आर. 1112-निर्भर।

राजस्थान राज्य बनाम। खालसा ट्रेवल्ल्स (1998) 9 एससीसी 676;

कॉम. कृषि आय कर बनाम। नेटली 'बी' एस्टेट
(2015) 11 एससीसी 462: [2015] 3 एस. सी. आर. 630; अशोक लेलैंड

लिमिटेड बी. टी. एन. राज्य (2004) 3 एस. सी. सी. 1: [2004] 1 एससीआर

306 ; रणजीत सिंह बनाम। कराधान अधिकारी, रामपुर आदि।
2002 एससीसी ऑनलाइन सभी 75; हिमाचल प्रदेश राज्य

और ओआरएस। बी. मधुखर बालकृष्ण बदिया और अन्य।
(1988) 4 एससीसी 290: [1988] 2 पूरक। एससीआर 482; राजीव

सूरी बी। दिल्ली विकास प्राधिकरण और अन्य। 2021 एससीसी
ऑनलाइन एससी 7; जनहित मंच और अन्न। बी. राज्य की

महाराष्ट्र और ओआरएस। (2019) 2 एससीसी 505: [2018] 14

एस. सी. आर. 860; पश्चिम बंगाल राज्य बनाम केसोरम इंडस्ट्रीज

लिमिटेड और अन्य (2004) 10 एस. सी. सी. 201: [2004] 1 एससीआर 564;

एम. पी. एयर परमिट ओनर्स एसोसिएशन और एक अन्य बनाम राज्य
मध्य प्रदेश (2004) 1 एस. सी. सी. 320: [2003] 6 पूरक।

एससीआर 331 और हरदेव मोटर ट्रांसपोर्ट बनाम। एम. पी. राज्य

और अन्य (2006) 8 एस. सी. सी. 613 [2006] 7 पूरक। एससीआर

766 - संदर्भित किया गया।

आस मोहम्मद बनाम। राजस्थान राज्य 2020 2 आरएलडब्ल्यू 1567

(राज)-संदर्भित।

मोरे बनाम डाउड 354 यू. एस. 457-संदर्भित।

मामला कानून संदर्भ

(1998) 9 एस. सी. सी. 676

संदर्भित किया गया है

पै

रा 2

[1982] 1 एससीआर 947

उस पर भरोसा करें

पै

रा 8

[2000] 1 पूरक। एससीआर 291

उस पर भरोसा करें

पै

रा 8

[2017] 13 एससीआर 477

उस पर भरोसा करें

पै

रा 8

[2005] 2 एससीआर 1112

उस पर भरोसा करें

पै

रा 8

[2015] 3 एससीआर 630

संदर्भित किया गया है

पैरा 8 हिमाचल प्रदेश राज्य v. गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी।

[2004] 1 एस. सी. आर. 303

संदर्भित किया गया है

पै

रा 8

[2003] 3 एससीआर 1056

पै

रा 8

संदर्भित किया गया है

[2005] 2 पूरक। एससीआर 1135

उस पर भरोसा करें

पै

रा 8

[1983] 3 एससीआर 624

उस पर भरोसा करें

पै

रा 8

[1975] 2 एससीआर 138

उस पर भरोसा करें

पै

रा 8

[2001] 5 पूरक। एससीआर 390

उस पर भरोसा करें

पै

रा 8

[1988] 2 पूरक। एससीआर 482

पै

रा 8

संदर्भित किया गया है

[2018] 14 एससीआर 860

संदर्भित किया गया है

पै

रा 8

[2004] 1 एससीआर 564

पै

रा 9

संदर्भित किया गया है

[2003] 6 पूरक। एससीआर 331

संदर्भित किया गया है

पै

रा 9

[2006] 7 पूरक। एससीआर 766

संदर्भित किया गया है

पै

रा 9

सिविल अपीलिय न्यायनिर्णय: सिविल अपील Nos.5534

5594 2011 से।

उच्च न्यायालय के 06.07.2007 दिनांकित निर्णय और आदेश से

हिमाचल प्रदेश के शिमला में सी. डब्ल्यू. पी.
Nos.32,135,196,197,198,199,200,201,202,203,204,205,206,207,218,219,235,241,224,243,244,245,246,247,249,25,250,253,254,255,256,268,269,270,272,273,274,275,275,275,270,270,272,273,274,275,290,291,292,312,312,33,33,34,35,35,56,55,56,57।

दोस्त ए. रंगनाथन, न्यायमित्र

अभिनव मुखर्जी, श्रीमती बिहू शर्मा, सुश्री प्रतिष्ठा विज, अक्षय

सी. श्रीवास्तव, अधिवक्ता। अपीलार्थियों के लिए।

सिद्धार्थ भटनागर, वरिष्ठ अधिवक्ता। , सुश्री प्रचेता कर, आदित्य सिधरा,
नदीम अफरोज, अधिवक्ता। उत्तरदाताओं के लिए।

न्यायालय का निर्णय इसके द्वारा दिया गया था

विक्रम नाथ, जे।

1. अपीलों के उपरोक्त समूह को बड़ी पीठ के पास भेजा गया था

तीन न्यायाधीश दिनांकित 05.03.2020 आदेश के संदर्भ में जो इस प्रकार है:

सी आरा।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

" इस तथ्य पर विचार करते हुए कि इन अपीलों में उठाए गए मुद्दे को सिविल अपील संख्या 27.02.1998 में दिनांकित 27.02.1998 आदेश के संदर्भ में तीन न्यायाधीशों की एक बड़ी पीठ को भेजा गया था।

और अन्य संबंधित मामले [(1998) 9 एस. सी. सी. 676 में रिपोर्ट किए गए] लेकिन जो बाद में राजस्थान अधिनियम, 1951 द्वारा निरस्त किए गए हैं, जो वर्तमान में शामिल प्रावधान के समान है।

अपीलें करें।

इसलिए, हम इन अपीलों को एक को संदर्भित करना उचित समझते हैं

एक आधिकारिक के लिए तीन न्यायाधीशों की बड़ी पीठ सम्मिलित प्रश्नों पर घोषणा।

रजिस्ट्री को उपयुक्त पीठ के गठन के लिए मामले को भारत के माननीय मुख्य न्यायाधीश के समक्ष रखने का निर्देश दिया जाता है

इन अपीलों की सुनवाई के लिए "।

2. उपरोक्त निर्दिष्ट आदेश दिनांक 27.02.1998 1995 के सिविल अल नंबर 10457 में पारित किया गया और राज्य में संबंधित मामलों की सूचना दी गई

राजस्थान बनाम खालसा ट्रेवल्ल्स, (1998) 9 एस. सी. सी. 676 को पुनः प्रस्तुत किया गया है।

वी:

" 1. राजस्थान राज्य द्वारा दायर ये अपीलें संविधान की धारा 4-बी (3) की संवैधानिक वैधता से संबंधित सवाल उठाती हैं।

राजस्थान मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1951 (इसके बाद)

"अधिनियम" के रूप में संदर्भित) और राजस्थान मोटर वाहन कराधान नियम, 1951 के नियम 4-सी. सी. (इसके बाद "नियम" के रूप में संदर्भित) जो एक परिवहन वाहन पर विशेष सड़क कर लगाने का प्रावधान करता है जिसका उपयोग वैध परमिट के बिना या किसी भी वाहन में किया जाता है। जिस तरह से परमिट द्वारा अधिकृत नहीं है। असंतुष्ट द्वारा

उच्च न्यायालय के निर्णयों में कहा गया है कि धारा 4-बी (3) असंवैधानिक है।

राज्य को प्रदत्त नियम बनाने की शक्तियाँ

अधिनियम के तहत सरकार। 2. उच्च न्यायालय के अनुसार अधिरोपण, हालांकि एक कर के रूप में वर्णित है, वास्तव में, वैध परमिट के बिना वाहन चलाने के कथित अपराध के लिए या नियम का उल्लंघन करने के लिए जुर्माना है।

परमिट की शर्तों और इस तरह के जुमने को नियामक या क्षतिपूर्ति कर के हिस्से के रूप में नहीं माना जा सकता है। उस दृष्टिकोण से, द हार्ड

न्यायालय ने घोषणा की है कि अधिनियम की धारा 4-बी (3) प्रविष्टि 56 के तहत राज्य विधानमंडल को प्रदत्त शक्तियों से परे है।

भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II। इन अपीलों में विचार के लिए आने वाला प्रश्न हिमाचल प्रदेश राज्य V.

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

यह है कि क्या धारा 4-बी (3) के तहत अधिरोपण एक कर नहीं है, बल्कि एक जुर्माना है और विधायी शक्तियों से परे है

3. प्रश्न के महत्व को ध्यान में रखते हुए, हम यह उचित मानते हैं कि इन मामलों पर एक पीठ द्वारा विचार किया जाता है -
तीन न्यायाधीश। अतः इस मामले को न्यायालय के समक्ष रखा जा सकता है -

माननीय मुख्य न्यायाधीश आवश्यक निर्देशों के लिए "।

उपरोक्त आदेशों का सावधानीपूर्वक अवलोकन इस प्रश्न को विचार के लिए सीमित करता है कि क्या अतिरिक्त विशेष आदेश लागू किया गया है।

वैध परमिट के बिना उपयोग किए जाने वाले परिवहन वाहन पर लगाया जाने वाला सड़क कर एक कर नहीं है, बल्कि एक जुर्माना है और यह राज्य की विधायी शक्तियों से परे है।

संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II (राज्य सूची) की प्रविष्टियों 56 और 57 के तहत राज्य विधानमंडल।

3. 1995 की सिविल अपील No.10457 को 15.04.1998 दिनांकित आदेश के माध्यम से इस कारण से खारिज कर दिया गया था कि इसी तरह के प्रावधान 1995 में अधिनियमित किए गए थे।

राजस्थान राज्य को राजस्थान वित्त अधिनियम, 1977 द्वारा निरस्त कर दिया गया था और इस प्रकार, उठाए गए प्रश्न को अब एक जीवित मुद्दा नहीं माना गया था। संबंधित अपीलों के साथ उक्त अपीलें थीं

तदनुसार खारिज कर दिया गया, हालांकि, सवाल खुला छोड़ दिया गया था। उक्त आदेश दिनांकित 15.04.1998 यहाँ पुनः प्रस्तुत किया गया है: -

" इन अपीलों में राजस्थान मोटर वाहन अधिनियम, 1951 की धारा 4 (बी) (3) और राजस्थान मोटर वाहन कराधान नियमों के नियम 4 सीसी की वैधता के बारे में सवाल शामिल हैं।

जबकि मामले इस न्यायालय में लंबित थे, राज्य

विधायिका ने राजस्थान वित्त अधिनियम, 1977 अधिनियमित किया है जिसके तहत धारा 4 (बी) (3) को निरस्त कर दिया गया है और चूंकि नियम 4 सीसी को धारा 4 में निहित प्रावधानों को प्रभावी बनाने के लिए बनाया गया था।

खारिज कर दिया और सवाल खुला छोड़ दिया जाता है। लागत के बारे में कोई आदेश नहीं। " तथ्यः

4. प्रतिवादी और इसी तरह के कई अन्य सार्वजनिक परिवहन संचालकों ने धारा 3-ए, धारा 3 [2023] 5 एस. सी. आर. की वैधता को चुनौती दी।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

सी, धारा 4-ए, धारा 5-ए के साथ अनुसूची-3 के तहत धारा 3-ए हिमाचल प्रदेश मोटर वाहन कराधान (संशोधन) अधिनियम, 1999 द्वारा शुरू की गई 1 को भारत के संविधान के अधिकार क्षेत्र से बाहर माना जाएगा और इसके अलावा 18.12.1999, 23.12.1999, 31.12.1999, 06.01.2000, 12.02.2000 और 01.04.2000 की अधिसूचनाओं को रद्द कर दिया जाएगा और अलग कर दिया जाएगा। 2000 के सी. डब्ल्यू. पी. No.32 वाली याचिकाओं में से एक में दावा की गई राहत (गोयल बस सेवा बनाम। हिमाचल प्रदेश राज्य और अन्य) नीचे पुनः प्रस्तुत किए गए हैं:

“ (i) कि आक्षेपित अनुलग्नक-पी. ए., पी. बी., पी. सी., पी. डी., पी. ई., दिनांक 18 दिसंबर, 1999, 23 दिसंबर, 1999, 6 जनवरी, 2000, 12.2.2000 और 31 दिसंबर, 1999 को रद्द किया जा सकता है। और एक तरफ रख दें;

भारत का संविधान।
((ग) मामले के तथ्यों और परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए न्यायसंगत और उचित समझा जाने वाला कोई अन्य भरोसा भी याचिकाकर्ता के पक्ष में दिया जा सकता है।

5. उपरोक्त प्रावधान, जिनकी वैधता की मांग की गई थी

अधिकारातीत घोषित किए गए, एच. पी. एम. वी. टी. (ए) अधिनियम 1999 और एच. पी. एम. वी. टी. (ए) अधिनियम 2001 द्वारा भी पेश किए गए थे। उक्त प्रावधानों को शामिल करने के परिणामस्वरूप, हिमाचल प्रदेश राज्य ने ऊपर उल्लिखित कई अधिसूचनाएं जारी कीं, जिन पर बड़ी संख्या में रिट याचिकाओं में भी हमला किया गया था। उच्च न्यायालय ने दिनांक 1 के विवादित निर्णय के माध्यम से, चुनौती के तहत धारा 3 ए (3) को छोड़कर सभी धाराओं की वैधता को बरकरार रखा क्योंकि यह भारत के संविधान के भाग 3 या किसी अन्य प्रावधान का उल्लंघन नहीं करता है। धारा 3-ए (3) के संबंध में यह अभिनिर्धारित किया गया था कि सारतः यह जुर्माना लगाता है और इस प्रकार इसे विनियामक या प्रतिपूरक कर के रूप में नहीं माना जा सकता है और इसलिए यह राज्य विधानमंडल की विधायी क्षमता से परे है। इसने 06.01.2000 और 01.04.2000 की दो अधिसूचनाओं को संविधान की योजना के अनुरूप नहीं होने के कारण रद्द कर दिया। इसने बातचीत के आधार पर दिनांकित 01.01.2000 के निर्णय को भी रद्द कर दिया।

31.12.1999 विशेष टोल कर से संबंधित, क्योंकि उन्हें अधिनियम के वैधानिक प्रावधानों के खिलाफ माना गया था। विवादित फैसले का कार्यात्मक भाग इस प्रकार है:

1 संक्षेप में "एच. पी. एम. वी. टी. (ए) अधिनियम 1999" हिमाचल प्रदेश राज्य v.

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

" उपरोक्त तर्क और निष्कर्षों के कारण, हम हैं

यह विचार कि धारा 3-ए (1), (2), (4) और धारा 3-सी मौलिक अधिकारों या किसी अन्य प्रावधान का उल्लंघन नहीं करती है।

इसलिए, इन्हें भारत के संविधान के अधिकार क्षेत्र से बाहर नहीं माना जाता है। चूंकि धारा 3-ए (3) सार में

ऊपर के रूप में एक जुर्माना लगाता है, इसलिए, इस तरह की प्रकृति

कर और राज्य की विधायी क्षमता से बाहर है और अधीनस्थ विधान, अर्थात् दिनांकित अधिसूचनाएँ

6.01.2000 और 1.04.2000 एकमुश्त शुल्क पर आधारित हैं

इस प्रकार लेवी की योजना के अनुरूप नहीं है इसलिए, संविधान को अधिकार से बाहर माना जाता है। इसके अलावा,

पर आयोजित वार्ताओं के आधार पर दिनांकित 1.1.2000 निर्णय

31.12.1999 एस. आर. टी. से संबंधित वैधानिक प्रावधानों के खिलाफ है

अधिनियम, जैसा कि ऊपर बताया गया है। इसलिए, इसे कानून के विपरीत होने के कारण खारिज कर दिया जाता है।

सभी याचिकाओं का निपटारा उपरोक्त शर्तों में किया जाता है। नहीं।

लागत के बारे में आदेश।

सभी गड़बड़। रिट याचिकाओं में आवेदनों का भी निपटारा किया जाता है।

"से।

6. हिमाचल प्रदेश राज्य इसके खिलाफ अपील कर रहा है

उच्च न्यायालय के फैसले ने कहा।

7. हमने श्री अभिनव मुखर्जी को सुना है, जो विद्वान वकील हैं

लैट-हिमाचल प्रदेश राज्य और श्री सिद्धार्थ भटनागर,

एड वरिष्ठ वकील को सहायता के लिए न्यायमित्र के रूप में नियुक्त किया गया

उत्तरदाता की ओर से-प्रचालक।

प्रस्तुतियों का सारांश:

8. अपीलार्थियों की ओर से अग्रिम प्रस्तुतियाँ हैं -

निम्नानुसार वर्णन किया गया है:

असंवैधानिक है।
आर्थिक गतिविधियों से संबंधित कानूनों को अधिक अक्षांश के साथ देखा जाना चाहिए और (2023) 5 एस.
सी. आर. को अधिक महत्व दिया जाना चाहिए।

जेपीआरईएमई अदालत की रिपोर्ट

नागरिक अधिकारों से संबंधित अन्य कानूनों की तुलना में सरकार।

उपरोक्त प्रस्तुतियों के समर्थन में निम्नलिखित निर्णयों पर भरोसा रखा गया था:

“ ((i) आर. के. गर्ग आदि। बनाम भारत संघ और अन्य (1981) 4 एस. सी. सी. 675 (पैरा 7,8,16 और 2018) में रिपोर्ट किए गए।

((ii) भावेश डी. पैरिश और अन्य बनाम भारत संघ और एक अन्य रिपोर्ट (2000) 5 एस. सी. सी. 471 पैरा 26))।

((iii) इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन बनाम बिहार राज्य

(2018) 1 एस. सी. सी. 242 (पैरा 25-28) में सूचित किया गया। ”

06.01.2000 और 01.04.2000 दिनांकित अधिसूचनाओं को रद्द करना भी कानून में गलत था क्योंकि एकमुश्त कर लगाना अब अदालतों द्वारा अच्छी तरह से मान्यता प्राप्त है। उपरोक्त प्रस्तुतियों के समर्थन में निम्नलिखित निर्णयों पर भरोसा रखा गया था:

((i) टी. एन. बनाम राज्य एम. कृष्णप्पन और अन्न। (2005) 4 एस. सी. सी. 53 (पैरा 18-23)।

((ii) कॉम. कृषि आयकर बनाम नेटली 'बी' एस्टेट (2015) 11 एस. सी. सी. 462 (पैरा 20-22)।

((iii) अशोक लेलैंड लिमिटेड बनाम टी. एन. राज्य (2004) 3 एस. सी. सी. 1 (पैरा 65 से 71)। (4. आस मोहम्मद बनाम राजस्थान राज्य (2020)

2 आरएलडब्ल्यू 1567 (राज) (पैरा 22 से 26)।

हिमाचल प्रदेश का ई बनाम। गोएल बस सेवा

कुल्लू ईटीसी। ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।] 1972 के अधिनियम की धारा 3 (ए) 3 के तहत लगाया गया कर विनियामक और प्रतिपूरक प्रकृति का है। अपीलार्थी

राज्य कठिन इलाकों वाला एक पहाड़ी राज्य होने के नाते, सड़कों और पुलों को बनाए रखने के लिए, जो पहाड़ी इलाकों की जीवन रेखा हैं, बजट का एक बड़ा हिस्सा इन पर खर्च किया जाता है। सड़कों और पुलों का निर्माण, विकास, मरम्मत, रखरखाव और रखरखाव।

राज्य द्वारा उच्च न्यायालय के समक्ष दायर जवाबी हलफनामे का संदर्भ दिया गया था और विवादित फैसले में भी निर्दिष्ट किया गया था, जिसमें विशेष गणना की गई थी।

प्रतिपूरक या विनियामक कर को लागू करने और बनाए रखने के लिए परिस्थितियाँ वैध हैं। इसमें संबंध, निर्भरता निम्नलिखित पर रखी गई है

निर्णय:

(i) रंजीत सिंह बनाम। कराधान अधिकारी, रामपुर और आदि (2002 एस. सी. सी. ऑनलाइन सभी 75 (पैरा 14,15,22 और

23) ((ii) हिमाचल प्रदेश और अन्य राज्यों में बनाम एल. आर. और अन्य द्वारा यश पाल गर्ग (मृत)। (2003) 9

एस. सी. सी. 92 (पैरा 11-13,20 और 23)

((iii) उत्तर प्रदेश राज्य और अन्य। बनाम सुखपाल सिंह बल (2005) 7 एस. सी. सी. 615 (पैरा 11 से 19)।

(vii) महाराष्ट्र राज्य और अन्य। बनाम. मधुखर बालकृष्ण बदिया और अन्य। (1988) 4 एस. सी. सी. 290 (पैरा 6 और 10)।

(viii) राजीव सूरी बनाम दिल्ली विकास प्राधिकरण और अन्य। (2021 एससीसी ऑनलाइन एससी 7 (पैरा 220 से

226) .

जेपीआरईएमई अदालत की रिपोर्ट

(ix) जनहित मंच और अन्न बनाम। राज्य का

महाराष्ट्र और ओआरएस। (2019) 2 एससीसी 505 (पैरा

13) .

हालांकि उच्च न्यायालय ने राज्य की शक्ति को बरकरार रखा

विधायिका विशेष सड़क निर्माण के लिए प्रावधान बनाएगी

धारा 3-ए (1) (2) (4) के तहत कर, लेकिन साथ ही धारा 3-ए (3) के तहत प्रावधानों को रखने में गलती असंवैधानिक होने का अधिकार से बाहर होना।

अपीलों को अनुमति दी जाए, उच्च न्यायालय के विवादित फैसले को दरकिनार कर दिया जाए और रिट याचिकाओं को खारिज कर दिया जाए।

दूसरी ओर श्री सिद्धार्थ भटनागर ने न्यायमित्र की शिक्षा प्राप्त की।

निम्नलिखित प्रस्तुतियाँ:

मोटर वाहन अधिनियम, 1988 2 एक केंद्रीय अधिनियम है
प्रविष्टि 35 से संबंधित

सातवीं अनुसूची की सूची III की

संविधान के लिए।

बिना परमिट के वाहन के उपयोग के लिए जुर्माना पहले से ही है

1988 के अधिनियम की धारा 192-ए में प्रावधान किया गया है। 1988 का

अधिनियम कानूनों के संबंध में एक पूर्ण तंत्र प्रदान करता है।

इसके उल्लंघनों सहित मोटर वाहनों से संबंधित,

परिणाम और उस पर दंड। उक्त प्रावधान

विशेष रूप से एक परिवहन वाहन के कार्य से संबंधित है

बिना अनुमति के उपयोग किया जाता है।

हिमाचल प्रदेश मोटर वाहन प्रावधान अधिनियम

यह संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 57 से संबंधित है। यह दो सीमाओं के अधीन है
(i) कि वाहन सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त हो और (ii) कोई भी कानून।

इस प्रविष्टि के तहत किया गया किसी भी कानून के अधीन होगा

सूची III की प्रविष्टि 35 के तहत।

राज्य द्वारा कोई अधिनियम जो अतिक्रमण करता है या

1988 के अधिनियम के प्रावधानों के साथ ओवरलैप होगा

उस हद तक असामान्य।

हिमाचल प्रदेश राज्य V. गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

सर्वोच्च न्यायालय के फैसले पर भरोसा रखा जाता है

पश्चिम बंगाल राज्य बनाम केसोरम में न्यायालय

इंडस्ट्रीज लिमिटेड और अन्य, (2004) 10 एस. सी. सी. 201।

धारा 3 ए (3) के तहत लगाया जाने वाला कर जुर्माने की प्रकृति का है जो 1988 के अधिनियम में निहित प्रावधानों को देखते हुए नहीं किया जा सकता है। सर्वोच्च न्यायालय के निम्नलिखित दो निर्णयों पर भरोसा रखा गया था

न्यायालय:

(i) एम. पी. एयर परमिट ओनर्स एसोसिएशन और अन्य बनाम। मध्य प्रदेश राज्य, (2004) 1

एससीसी 320,

(ii) हरदेव मोटर ट्रांसपोर्ट बनाम। एम. पी. और अन्य राज्य, (2006) 8 एस. सी. सी. 613।

विवादित निर्णय में यह अभिनिर्धारित करने में कोई कमी नहीं है कि धारा 3 ए (3) के तहत लगाया जाने वाला विशेष कर एक जुर्माना है। अपीलें इस प्रकार हैं - बर्खास्त किया जा सकता है।

प्रासंगिक संवैधानिक और कानूनी प्रावधान:

10. अग्रिम प्रस्तुतियों से निपटने के लिए आगे बढ़ने से पहले, वैधानिक और संवैधानिक प्रावधानों का एक संक्षिप्त संदर्भ हो सकता है:

नोट किया।

11. संविधान के अनुच्छेद 246 में संसद और राज्यों के विधानमंडलों द्वारा बनाए जाने वाले कानूनों के विषय निर्धारित किए गए हैं। राज्यों। इसके अनुसार, सातवीं अनुसूची की तीन सूचियाँ होंगी -

उन विषयों का निर्धारण करना जिन पर संसद को कानून बनाने की अनन्य शक्ति हो सकती है (सूची I को संघ सूची के रूप में भी संदर्भित किया जाता है), ऐसे विषय जिन पर राज्य को कानून बनाने की अनन्य शक्ति होगी (सूची II को राज्य सूची के रूप में भी संदर्भित किया जाता है) और ऐसे विषय जहाँ संसद और राज्यों के विधानमंडल को भी सूची III (समवर्ती सूची के रूप में संदर्भित) के अंतर्गत आने वाले कानून बनाने की शक्ति होगी। उप-अनुच्छेद 4 के तहत संसद को किसी भी भाग के लिए किसी भी मामले के संबंध में कानून बनाने की अतिरिक्त शक्ति दी गई है। भारत के राज्य क्षेत्र का जो किसी राज्य में शामिल नहीं है, भले ही ऐसा मामला राज्य सूची में गिना गया हो। अनुच्छेद 246 को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

सी आरा।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

" (1) खंड (2) और (3) में कुछ भी होने के बावजूद, संसद को इनमें से किसी के संबंध में कानून बनाने की अनन्य शक्ति है -

सातवीं अनुसूची में सूची I में सूचीबद्ध मामले (इस में)

"संघ सूची" के रूप में संदर्भित संविधान)।

(2) खंड (3) में किसी बात के होते हुए भी, संसद और, खंड (1) के अधीन रहते हुए, किसी भी राज्य का विधानमंडल भी -

किसी भी मामले के संबंध में कानून बनाने की शक्ति।

सातवीं अनुसूची में सूची III में सूचीबद्ध (इस में)

संविधान को "समवर्ती सूची" कहा जाता है)।

(3) खंड (1) और (2) के अधीन रहते हुए, किसी भी राज्य के विधानमंडल को ऐसे राज्य या किसी भाग के लिए कानून बनाने की अनन्य शक्ति है। सातवीं अनुसूची में सूची II में उल्लिखित किसी भी मामले के संबंध में (इस संविधान में संदर्भित)

"राज्य सूची")।

(4) संसद के पास भारत के क्षेत्र के किसी भी हिस्से के लिए किसी भी मामले के संबंध में कानून बनाने की शक्ति है जो किसी क्षेत्र में शामिल नहीं है।

इस बात के होते हुए भी कहें कि ऐसा मामला गणना का विषय है

राज्य सूची में "।

12. भारत के संविधान का अनुच्छेद 254 प्रदान करता है -

संसद द्वारा बनाए गए कानूनों और राज्यों के विधानमंडलों द्वारा बनाए गए कानूनों के बीच विसंगति की स्थिति में। वैसा ही है।

यहाँ नीचे लिखा है:

" (1) यदि किसी राज्य के विधान-मंडल द्वारा बनाई गई विधि का कोई उपबंध संसद द्वारा बनाई गई विधि के किसी उपबंध के प्रतिकूल है, जिसे संसद अधिनियमित करने के लिए सक्षम है, या समवर्ती सूची में उल्लिखित मामलों में से किसी एक के संबंध में किसी विद्यमान विधि के किसी उपबंध के प्रतिकूल है, तो खंड (2) के उपबंधों के अधीन रहते हुए, संसद द्वारा बनाई गई विधि, चाहे वह ऐसे राज्य के विधान-मंडल द्वारा बनाई गई विधि से पहले या बाद में पारित की गई हो, या, यथास्थिति, विद्यमान विधि, प्रबल होगी और बनाई गई विधि प्रबल होगी।

राज्य के विधानमंडल द्वारा, की सीमा तक

समवर्ती सूची में गिने गए मामलों में से किसी एक में संसद द्वारा बनाई गई पूर्व विधि या उस मामले के संबंध में किसी मौजूदा विधि के प्रावधानों के प्रतिकूल कोई प्रावधान है, तब, ऐसे राज्य के विधानमंडल द्वारा इस प्रकार बनाई गई विधि, यदि हिमाचल प्रदेश राज्य V.

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

यह राष्ट्रपति के विचार के लिए आरक्षित किया गया है और उसकी सहमति प्राप्त कर ली है, उस राज्य में प्रबल है: बशर्ते कि इस खंड की कोई भी बात संसद को किसी भी समय एक ही मामले के संबंध में किसी भी कानून को लागू करने से नहीं रोकेगी, जिसमें इस तरह से कानून को जोड़ने, संशोधन करने, बदलने या निरस्त करने वाली कानून भी शामिल है।

राज्य के विधानमंडल द्वारा बनाया गया।

13. जैसा कि पहले ही ऊपर उल्लेख किया गया है, अनुच्छेद 246 से निकलने वाली सातवीं अनुसूची में तीन सूचियां हैं, जो संसद को शक्ति प्रदान करती हैं

और राज्य विधानमंडलों को उसमें सूचीबद्ध विषयों पर कानून बनाने के लिए। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि सूची I (संघ सूची) में मोटर वाहनों या संबंधित कराधान से संबंधित कोई विषय शामिल नहीं है।

इसके लिए। सूची II (राज्य सूची) में दो प्रविष्टियाँ हैं। 56 और 57 जो माल और यात्रियों पर करों और वाहनों पर करों से संबंधित विषयों को संदर्भित करता है। सूची II की उपरोक्त दोनों प्रविष्टियाँ नीचे पुनः प्रस्तुत की गई हैं:

“ 56. सड़क या सड़क मार्ग से ले जाए जाने वाले सामान और यात्रियों पर कर

अंतर्देशीय जलमार्ग।

57. ट्रामकार सहित सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त वाहनों पर कर, चाहे वे यांत्रिक रूप से चलने वाले हों या नहीं,

सूची III की प्रविष्टि 35 के प्रावधान। ”

उपरोक्त विषय कानून बनाने के लिए राज्य के विधानमंडल के अधिकार क्षेत्र में आते हैं।

14. सूची III (समवर्ती सूची) के तहत, प्रविष्टि 35 में लिखा है

यांत्रिक रूप से चालित वाहनों के रूप में विषय और उन सिद्धांतों पर भी जिन पर ऐसे वाहनों पर कर लगाया जा सकता है। इस प्रविष्टि के तहत संसद और राज्य के विधानमंडल दोनों कानून बना सकते हैं। सूची III की उक्त प्रविष्टि 35 यहाँ नीचे पुनः प्रस्तुत की गई है:

“ 35. उन सिद्धांतों सहित यांत्रिक रूप से चलने वाले वाहन जिन पर ऐसे वाहनों पर कर लगाया जाना है।

15. भारत में मोटर वाहनों से संबंधित पहला अधिनियम भारतीय मोटर वाहन अधिनियम, 1914 था। दूसरे द्वारा प्रतिस्थापित किया गया था अधिनियम जो 1939 में मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के रूप में आया। 1950 में संविधान के आने के बाद, 1988 में संसद द्वारा एक नया मोटर वाहन अधिनियम, मोटर वाहन अधिनियम, 1988 लागू किया गया था। संसद ने प्रविष्टि से अपने स्रोत को आकर्षित करते हुए 1988 का अधिनियम लागू किया।

35 सूची III (समवर्ती सूची)। उपरोक्त प्रविष्टि द्वारा कवर किया गया विषय यांत्रिक रूप से चलने वाले वाहन हैं, जिसमें वे सिद्धांत भी शामिल हैं जिन पर ऐसे वाहनों पर कर लगाया जाना है। इस प्रकार संसद और राज्यों के विधानमंडल भी कानून बनाने में सक्षम थे [2023] 5 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

सड़क या अंतर्देशीय जलमार्ग से ले जाया जाता है। जबकि प्रविष्टि 57 में वाहनों पर कराधान से संबंधित कानून शामिल हैं, चाहे वे यांत्रिक रूप से संचालित हों। या फिर भी ऐसे वाहन सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त नहीं हैं। इस प्रकार बनाए गए कानून की प्रविष्टि 35 के प्रावधानों के अधीन रहेंगे।

सूची III. 16. 1988 के अधिनियम का अध्याय 5 परिवहन वाहनों के नियंत्रण से संबंधित है। धारा 66 मोटर वाहनों के मालिकों के लिए परिवहन वाहन के रूप में ऐसे वाहनों का उपयोग करना अनिवार्य बनाती है, चाहे वे वास्तव में यात्रियों या सामान को ले जा रहे हों, केवल प्रदान किए गए वैध परमिट के साथ।

उसमें धारा 66 इस प्रकार है:

" 66. अनुमतियों की आवश्यकता। (1) मोटर वाहन का कोई भी मालिक किसी भी सार्वजनिक स्थान पर परिवहन वाहन के रूप में वाहन का उपयोग या अनुमति नहीं देगा, चाहे वह वाहन वास्तव में किसी भी यात्री या सामान को ले जा रहा हो या नहीं, सिवाय किसी क्षेत्रीय प्राधिकरण द्वारा दिए गए या प्रति-हस्ताक्षरित परमिट की शर्तों के।

या राज्य परिवहन प्राधिकरण या कोई निर्धारित प्राधिकारी जो उसे उस स्थान पर वाहन के उपयोग के लिए उस तरीके से अधिकृत करता है जिसमें वाहन का उपयोग किया जा रहा है: बशर्ते कि एक मंच गाड़ी

परमिट, परमिट में निर्दिष्ट किसी भी शर्त के अधीन, वाहन के उपयोग को अनुबंध वाहन के रूप में अधिकृत करेगा: बशर्ते कि एक स्टेज कैरिज परमिट,

परमिट में निर्दिष्ट किसी भी शर्त के अधीन, यात्रियों को ले जाते समय या नहीं ले जाते समय वाहन को माल गाड़ी के रूप में उपयोग करने के लिए अधिकृत करें: बशर्ते कि एक माल गाड़ी

परमिट, परमिट में निर्दिष्ट किसी भी शर्त के अधीन, किसी व्यापार या व्यवसाय के लिए या उसके संबंध में माल की दुलाई के लिए वाहन के उपयोग को अधिकृत करेगा। उसके द्वारा।

(2) माल परिवहन परमिट का धारक वाहन का उपयोग किसी भी ट्रेलर या अर्ध-ट्रेलर के ड्राइंग के लिए कर सकता है, जो उसके स्वामित्व में नहीं है, ऐसी शर्तों के अधीन जो निर्धारित की जा सकती हैं:

1 [हिमाचल प्रदेश राज्य V. गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

कि किसी भी आर्टिकुलेटेड वाहन के परमिट का धारक किसी अन्य सेमी ट्रेलर के लिए उस आर्टिकुलेटेड वाहन के प्राइम-मूवर का उपयोग कर सकता है। "]

दंडनीय अपराध जिसके परिणामस्वरूप एक अवधि के लिए कारावास होगा जो पहले अपराध और बाद के अपराधों के लिए छह महीने तक बढ़ सकता है और 1,000/- का जुर्माना हो सकता है, कारावास एक साल तक बढ़ सकता है लेकिन छह महीने से कम या 1,000/- के जुर्माने के साथ या दोनों के साथ नहीं होगा।

18. इसकी उप-धारा (2) में एक अपवाद का प्रावधान है जहां किसी आपात स्थिति में व्यक्तियों को ले जाने के लिए मोटर वाहन का उपयोग किया जा सकता है।

बीमारी या चोट से पीड़ित या संकट से राहत के लिए भोजन या सामग्री या चिकित्सा आपूर्ति की आपूर्ति के लिए। अध्याय XIII के तहत निर्धारित अन्य अपराध और दंड वर्तमान विवाद के लिए प्रासंगिक नहीं हैं, क्योंकि उनका उल्लेख नहीं किया जा रहा है। अनुभाग

192 ए इस प्रकार है:

“ (1) जो कोई मोटर वाहन चलाता है या धारा 66 की उप-धारा (1) के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए मोटर वाहन चलाता है या अनुमति देता है या उस मार्ग से संबंधित परमिट की किसी शर्त का उल्लंघन करता है जिस पर या जिस क्षेत्र में या जिस उद्देश्य के लिए वाहन का उपयोग किया जा सकता है, वह पहले अपराध के लिए जुर्माने से दंडनीय होगा जो पांच हजार रुपये तक हो सकता है लेकिन दो हजार रुपये से कम नहीं होगा और बाद के किसी भी अपराध के लिए कारावास से दंडनीय होगा।

जो एक वर्ष तक बढ़ सकता है लेकिन तीन महीने से कम नहीं होगा या जुर्माने के साथ जो दस हजार रुपये तक हो सकता है लेकिन पाँच हजार रुपये से कम या दोनों के साथ नहीं होगा: बशर्ते कि न्यायालय दर्ज किए जाने वाले कारणों के लिए, अधिरोपित कर सकता है

कम सजा।

(2) इस धारा में कुछ भी व्यक्तियों के परिवहन के लिए आपात स्थिति में मोटर वाहन के उपयोग पर लागू नहीं होगा। बीमारी या चोट से पीड़ित या मरम्मत के लिए या भोजन या सामग्री के परिवहन के लिए सामग्री के परिवहन के लिए [2023] 5 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

समान उद्देश्य के लिए संकट या चिकित्सा आपूर्ति: प्रदान किया गया

कि वाहन का उपयोग करने वाला व्यक्ति तारीख से सात दिनों के भीतर क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण को इसके बारे में सूचित करता है

(3) वह न्यायालय जिसमें उप-धारा में निर्दिष्ट प्रकृति के अपराध के संबंध में किसी भी दोषसिद्धि के लिए अपील की जाती है।
(1) , न्यायालय द्वारा दिए गए किसी भी आदेश को अलग कर सकता है या बदल सकता है,

इसके बावजूद कि दोषसिद्धि के खिलाफ कोई अपील नहीं है

जिसके संबंध में ऐसा आदेश दिया गया था।] "

19. हिमाचल प्रदेश राज्य, शक्तियों का प्रयोग करते हुए

हिमाचल प्रदेश मोटर वाहन कराधान अधिनियम 1972 को अधिनियमित सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टियों 56 और 57 से तैयार किया गया। उक्त अधिनियम में समय-समय पर विभिन्न संशोधन किए गए थे। 1999 के संशोधन अधिनियम के तहत धारा 3 ए, 3 बी और 3 सी को शामिल किया गया था। 1999 के संशोधन अधिनियम को लाने का उद्देश्य और कारण मुख्य रूप से सड़कों और पुलों के विकास, निर्माण और रखरखाव के लिए वित्त/धन को बढ़ाना था

राज्य में व्यापारिक सुविधाओं के विस्तार और विकास का एक महत्वपूर्ण हिस्सा होना। इसमें यह भी उल्लेख किया गया है कि हिमाचल प्रदेश एक पहाड़ी राज्य होने के कारण इसके बजट का काफी हिस्सा निर्माण पर खर्च किया गया था।

सड़कों और पुलों का रखरखाव और विकास। 1999 के विधेयक सं. 10 में दर्शाए गए उद्देश्यों और कारणों को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

" विकसित सड़कों और पुल स्वस्थ अर्थव्यवस्था की धमनियां हैं। हिमाचल प्रदेश एक पहाड़ी राज्य होने के नाते, सड़कों के महत्व, उनके निर्माण और रखरखाव पर एक महत्वपूर्ण व्यापारिक सुविधा के रूप में शायद ही अधिक जोर दिया जा सकता है। हर साल सरकार को अपने बजट का काफी हिस्सा खर्च करना पड़ता है।

राज्य में सड़कों और पुलों का निर्माण, रखरखाव और विकास। चूंकि इन गतिविधियों का वित्तपोषण करना आवश्यक है, इसलिए परिवहन पर सड़क कर लगाना आवश्यक माना जाता है। हिमाचल में सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग किए जाने वाले या रखे जाने वाले वाहन

प्रदेश "।

3 एचपीएमवीटी अधिनियम 1972

4 एच. पी. एम. वी. टी. अधिनियम 1972 हिमाचल प्रदेश राज्य v. गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

" धारा-3 * * कर की सीमा। * (1) इस अधिनियम के अन्य प्रावधानों के अधीन, हिमाचल प्रदेश मोटर वाहन कराधान (संशोधन) अधिनियम, 2004 के प्रारंभ पर और उसके बाद से, हिमाचल प्रदेश में उपयोग किए गए या उपयोग के लिए रखे गए अनुसूची-1 के कॉलम (2) में निर्दिष्ट सभी मोटर वाहनों पर, राज्य सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा निर्दिष्ट दर पर, लेकिन दरों से अधिक नहीं, कर लगाया जाएगा, लगाया जाएगा और राज्य सरकार को भुगतान किया जाएगा।

अनुसूची-1 के कॉलम (3) में निर्दिष्ट।

उप-धारा के तहत पंजीकरण प्रमाण पत्र जारी करने की तिथि (3) मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (1988 का 59) की धारा 41 के तहत राज्य सरकार द्वारा निर्दिष्ट दरों पर -

अधिसूचना, ऐसी मोटर साइकिल/स्कूटर या व्यक्तिगत वाहन की कीमत के आधार पर, उसकी कीमत के अधिकतम दस प्रतिशत के अधीन।

** (3) उप-धारा (1) में किसी बात के होते हुए भी, हिमाचल प्रदेश के प्रारंभ पर और उसके बाद से

मोटर वाहन कराधान (संशोधन) अधिनियम, 2004, राज्य सरकार को लगाया जाएगा, प्रभारित किया जाएगा और भुगतान किया जाएगा, मोटर कैब या मैक्सी कैब पर कर होगा जिन्हें व्यक्तिगत मोटर वाहन के रूप में परिवर्तित करने की अनुमति है, और दूसरे हाथ पर व्यक्तिगत मोटर होगी।

*

एच. पी. मोटर वाहन कराधान (संशोधन) द्वारा प्रतिस्थापित

अधिनियम, 2004। * एच. पी. मोटर वाहन कराधान (संशोधन) अधिनियम, 1999 द्वारा प्रतिस्थापित। 6 वाहन जो हिमाचल प्रदेश राज्य में पहली बार पंजीकृत किए जाने हैं, राज्य सरकार द्वारा निर्दिष्ट दरों पर हिमाचल प्रदेश में उपयोग किए जाने या उपयोग के लिए रखे जाने हैं, अधिसूचना द्वारा, ऐसे मोटर वाहनों की कीमत के अधिकतम दस प्रतिशत के अधीन कर प्राधिकरण द्वारा मूल मूल्य से प्रति वर्ष आठ प्रतिशत मूल्यह्रास की कटौती के बाद निर्धारित किया जाएगा।

मोटर वाहन ने प्रदान किया कि: - (क) दो लाख पचास हजार रुपये तक की मूल कीमत वाले मोटर वाहनों के मामले में, न्यूनतम कीमत पचास हजार रुपये से कम नहीं होगी, या (ख) [2023] 5 एस. सी. आर. में।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

दो से अधिक मूल मूल्य वाले मोटर वाहनों का मामला

पचास हजार रुपये लेकिन पाँच लाख पचास से अधिक नहीं

एक हजार रुपये, न्यूनतम मूल्य एक लाख रुपये से कम नहीं होगा, या (सी) पांच लाख पचास हजार रुपये से अधिक मूल मूल्य वाले मोटर वाहनों के मामले में लेकिन नहीं दस लाख रुपये से अधिक, न्यूनतम मूल्य दो लाख रुपये से कम नहीं होगा, या (घ) मोटर वाहनों के मामले में

रुपये। 21. 1999 के संशोधन अधिनियम द्वारा धारा 3 ए लागू की गई थी।

एच एक शीर्षक रखता है: विशेष सड़क कर का शुल्क। ये हैं खासकर धारा 3 के तहत लगाए गए कर के अतिरिक्त था। हिमाचल प्रदेश में उपयोग के लिए उपयोग किए जाने वाले सभी परिवहन वाहनों पर विशेष कर भी लगाया गया था और लगाया गया था, जो अनुसूची 1 के कॉलम 2 में निर्दिष्ट है, कर की दर अधिनियम की अनुसूची 3 के एमएन 3 में निर्दिष्ट दरों से अधिक नहीं होनी थी। धारा 3 ए को निम्नलिखित के तहत पुनः प्रस्तुत किया गया है:

" 3 - ए. विशेष सड़क कर का शुल्क।

(1) धारा 3 के तहत लगाए गए कर के अलावा, हिमाचल प्रदेश मोटर वाहनों की शुरुआत पर और उसके बाद से कराधान (संशोधन) अधिनियम, 1999, राज्य सरकार को लगाया जाएगा, प्रभारित किया जाएगा और भुगतान किया जाएगा, सभी पर एक विशेष सड़क कर

अनुसूची-III के कॉलम (2) में निर्दिष्ट परिवहन वाहन, हिमाचल प्रदेश में उपयोग किए जाते हैं या उपयोग के लिए रखे जाते हैं, और ऐसी दरों पर जो राज्य सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा निर्दिष्ट की जाती हैं, लेकिन

इस अधिनियम का III। 2 [(2) विशेष सड़क कर की दरें, जो कि उप-धारा (1) के तहत निर्दिष्ट की जा सकती हैं, स्टेज कैरिज के संबंध में क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण द्वारा निर्धारित समय सारिणी के अनुसार तय की गई पूरी दूरी पर लागू और प्रभारित होंगी और ऐसी तारीख तक मासिक रूप से देय होंगी जो राज्य द्वारा अधिसूचित की जाए।

समय-समय पर सरकार।]

(3) जहाँ एक परिवहन वाहन को वैध परमिट के बिना या किसी भी तरह से चलाने के लिए परमिट द्वारा अधिकृत नहीं किया जाता है, वहाँ हिमाचल प्रदेश राज्य V.

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

उप-धारा (1) के तहत देय कर के अलावा ऐसे वाहनों पर राज्य सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा निर्दिष्ट दरों पर, लेकिन इस अधिनियम की अनुसूची-III के कॉलम (3) में निर्दिष्ट दरों से अधिक नहीं, राज्य सरकार को अतिरिक्त विशेष सड़क कर लगाया जाएगा, प्रभारित किया जाएगा और भुगतान किया जाएगा।

(4) जहां एक परिवहन वाहन हिमाचल प्रदेश राज्य के अलावा किसी अन्य राज्य में पंजीकृत है, हिमाचल प्रदेश राज्य में किसी भी सार्वजनिक सड़क पर प्रवेश करता है और उसका उपयोग किया जाता है, या उपयोग के लिए रखा जाता है,

विशेष सड़क कर निर्धारित तरीके से इस तरह की प्रविष्टि पर प्रभार्य हो जाएगा।

स्पष्टीकरण। विशेष सड़क कर के तहत लगाया जाता है

इस अधिनियम में परिवहन वाहनों में गैर-परिवहन वाहन शामिल होंगे।

जब मालिक द्वारा परिवहन वाहन के रूप में उपयोग किया जाता है।

22. उच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती कुछ अन्य प्रावधानों की वैधता के लिए भी थी। हालांकि, उच्च न्यायालय ने वैधता को बरकरार रखा

अन्य सभी प्रावधानों के लिए और इसने केवल धारा 3 ए की उप-धारा (3) को अधिकार से बाहर घोषित किया। इस प्रकार, इस संदर्भ में जो निर्णय लेने की आवश्यकता है, वह यह है कि क्या उच्च न्यायालय धारा 3 ए (3) को अधिकार से बाहर घोषित करने में सही था।

23. उच्च न्यायालय की राय थी कि धारा 3 ए (3) द्वारा लगाया गया कर जुर्माने की प्रकृति का था और जिसके लिए राज्य विधानमंडल को कानून बनाने की कोई शक्ति नहीं थी। उच्च न्यायालय के अनुसार यह जुर्माना था क्योंकि एक और विशेष सड़क कर लागू किया जाता था जहां एक परिवहन वाहन को बिना किसी वैध परमिट के चलाया जाता था या किसी भी तरह से परमिट द्वारा अधिकृत नहीं किया जाता था। उच्च न्यायालय ने राय दी कि परिवहन वाहन के संबंध में चूक या गलती के लिए इस तरह के अतिरिक्त विशेष सड़क कर को लागू करना जुर्माना होगा न कि कर। उच्च न्यायालय द्वारा दर्ज किए गए निष्कर्ष को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

" इसके अलावा, उपर्युक्त प्रविष्टि के तहत राज्य विधानमंडल की शक्तियां सूची III की प्रविष्टि 35 के अधीन हैं, यदि संसद द्वारा बनाया गया कोई मौजूदा कानून है जिस पर उन सिद्धांतों को निर्धारित किया गया है जिन पर यांत्रिक रूप से चलने वाले वाहनों पर कर लगाया जाना चाहिए, तो इस प्रविष्टि के तहत अधिनियमित कोई भी राज्य विधान इन सिद्धांतों के अनुरूप होना चाहिए जैसा कि मौजूदा कानूनों या संसद द्वारा बनाए गए पहले के कानून में निर्धारित किया गया है। यदि राज्य के कानूनों के प्रावधान उन सिद्धांतों के प्रतिकूल हैं, तो कानून बनाया गया [2023] 5 एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

राज्य विधानमंडल द्वारा प्रतिकूलता की सीमा तक विफल होना चाहिए, जब तक कि राष्ट्रपति द्वारा विचार और सहमति के लिए आरक्षित न हो। इस प्रविष्टि के तहत कर राज्य विधानमंडल या सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त सभी वाहनों द्वारा लगाया जाता है, जो राज्य में रखे जाते हैं, लेकिन इस तरह के कर का राज्य की सार्वजनिक सड़कों का उपयोग करने वाले वाहनों के साथ कुछ संबंध होना चाहिए क्योंकि यह है

प्रकृति में प्रतिपूरक, भले ही मोटर वाहन अधिनियम के तहत पंजीकृत हो। राज्य विधानमंडल इसके लिए सक्षम नहीं है वर्तमान प्रविष्टि के तहत, एक डोंग जो सड़क के किनारे वाहन के परिवहन के लिए एक नियामक या प्रतिपूरक कर नहीं है, लेकिन एक जुर्माना, उदाहरण के लिए वैध परमिट के बिना वाहन का उपयोग करने या इसे उस तरीके से जारी करने के लिए जो परमिट द्वारा अधिकृत नहीं है, राज्य विधानमंडल की क्षमता से परे है, इस प्रकार यह अधिकार से बाहर है। (कृपया आकाशवाणी 1992, राजस्थान 181 डी. बी. देखें)।

आगे धारा 3-ए (3) के अवलोकन पर, यह स्पष्ट होता है कि उसमें निर्दिष्ट कर वास्तव में कथित के लिए जुर्माना है।

वैध परमिट के बिना या किसी भी स्थान पर वाहन चलाने का अपराध

जिस तरह से चलाने के लिए परमिट द्वारा अधिकृत नहीं है। इस तरह के जुर्माने को नियामक या क्षतिपूर्ति कर के हिस्से के रूप में नहीं माना जा सकता है।

और राज्य की विधायी क्षमता से बाहर है। द.

के लिए कोई तंत्र प्रदान किए बिना दंड की प्रकृति कारण, न्यायनिर्णयन या अपीलीय प्राधिकारी द्वारा

इस तरह का कोई तंत्र प्रदान नहीं करना, इसका अपमान भी करता है

सूची-II की प्रविष्टि 56 से 57 के तहत राज्य विधानमंडल में प्रदत्त शक्तियां। इसके लिए हम अपनी निर्भरता इस पर रखते हैं ए. आई. आर. 1992 राजस्थान 181 (डी. बी.) "। (जोर दिया गया)

24. उच्च न्यायालय ने 06.01.2000, 01.04.2000 दिनांकित अधिसूचनाओं के साथ-साथ 01.01.2000 दिनांकित निर्णय को भी वैधानिक प्रावधानों के विपरीत बताते हुए रद्द कर दिया था। अधिसूचनाओं को रद्द कर दिया जाएगा

धारा 3 ए (3) को अधिकार से बाहर घोषित करने से संबंधित मुद्दे पर पहले विचार करने के बाद बाद के चरण में निपटा जाएगा।

विश्लेषण:

ए: राजकोषीय कानूनों में हस्तक्षेप का क्षेत्र:

25. यह अब अच्छी तरह से तय हो गया है कि कोई भी कर कानून नहीं हो सकता है

आसानी से हस्तक्षेप करें। न्यायालयों को कर कानून में हस्तक्षेप करने के लिए न्यायिक संयम दिखाना चाहिए जब तक कि यह नहीं दिखाया जाता है और यह साबित नहीं किया जाता है कि ऐसा कर कानून स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक है।

हिमाचल प्रदेश राज्य पर कर लगाना V. गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

कानूनों को भाषण, धर्म आदि की स्वतंत्रता जैसे नागरिक अधिकारों को प्रभावित करने वाले कानूनों के समान सिद्धांतों पर नहीं रखा जा सकता है या उनका परीक्षण नहीं किया जा सकता है या देखा नहीं जा सकता है। कर लगाने वाले कानूनों के परीक्षण को अधिक कठोर परीक्षणों पर देखा जाएगा और कानून निर्माताओं को अधिक अक्षांश दिया जाना चाहिए। उपरोक्त प्रस्ताव पर कुछ निर्णयों का उल्लेख करना उपयोगी होगा।

26. आर. के. गर्ग आदि के मामले में बनाम भारत संघ और अन्य, (1981) 4 एस. सी. सी. 675, संविधान पीठ आर्थिक विधान की संवैधानिकता का न्याय कर रही थी जिसमें चुनौती थी -

भेदभाव के आधार पर विशेष वाहक बांड (प्रतिरक्षा और छूट अधिनियम, 1981) के प्रावधानों की वैधता और

अनुच्छेद 14 का उल्लंघन। पी. एन. भगवती जे., अपने लिए बोलते हुए, मुख्य न्यायाधीश चंद्रचूड़, ए. सी. गुप्ता, एस. मुर्तजा फजल अली और

ए. एन. सेन, जे. जे. ने अनुच्छेद 7 में कानून की संवैधानिकता के पक्ष में धारणा के बारे में टिप्पणी की और कहा कि यह स्थापित करने का भार उस व्यक्ति पर है जो इस पर हमला करता है कि यह स्पष्ट किया गया है।

संवैधानिक सिद्धांतों का उल्लंघन। पैराग्राफ 8 में, यह निर्धारित किया गया था कि आर्थिक गतिविधियों से संबंधित कानूनों को भाषण, धर्म आदि की स्वतंत्रता जैसे नागरिक अधिकारों को छूने वाले कानूनों की तुलना में अधिक अक्षांश के साथ देखा जाना चाहिए। न्यायाधीश फ्रैंकफर्टर के विचार मोरे बनाम डाउड, 354 यू. एस. 457 के मामले पर भरोसा किया गया था। उसी को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

" उपयोगिताओं, कर और आर्थिक विनियमन मामलों में, विधायी निर्णय के प्रति न्यायिक सम्मान नहीं तो न्यायिक आत्म-संयम के अच्छे कारण हैं। आखिरकार विधायिका के पास है

आर्थिक विनियमन की जटिलता, अनिश्चितता, त्रुटि के लिए दायित्व, विशेषज्ञों का विस्मयकारी संघर्ष, और घटनाओं द्वारा न्यायाधीशों को कितनी बार खारिज किया गया है सीमितता को न्यायिक विवेक और संस्थागत प्रतिष्ठा और स्थिरता का मार्ग माना जा सकता है।

27. भावेश डी. पैरिश और अन्य बनाम भारत संघ और एक अन्य, (2000) 5 एस. सी. सी. 471 के मामले में, भारतीय रिजर्व बैंक अधिनियम की धारा 9 की वैधता को चुनौती दी गई थी, जैसा कि संशोधन अधिनियम 1997 द्वारा संशोधित किया गया था, इस आधार पर कि यह संविधान के अनुच्छेद 14 और अनुच्छेद 19 (1) (जी) का उल्लंघन था। इस न्यायालय ने रिपोर्ट के पैराग्राफ 26 में उक्त प्रावधान की चुनौती को खारिज कर दिया। यह.

उन्होंने कहा कि आर्थिक नीति के मामलों को [2023] 5 एस. सी. आर. पर छोड़ दिया जाना चाहिए।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

विधायिका का ज्ञान। इसके अलावा, यह कहा गया कि बदले हुए आर्थिक परिदृश्य के संदर्भ में इस विषय से निपटने वाले लोगों की विशेषज्ञता में हल्के में हस्तक्षेप नहीं किया जाना चाहिए। यह भी देखा गया कि आर्थिक कानून से निपटने के दौरान, यह अदालत केवल उन कुछ मामलों में हस्तक्षेप करेगी जहां कानून में परिलक्षित दृष्टिकोण को लेना बिल्कुल भी संभव नहीं है।

28. इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड बनाम राज्य के मामले में।

बिहार और एक अन्य, (2018) 1 एस. सी. सी. 242, उपभोग, उपयोग या बिक्री के लिए स्थानीय क्षेत्रों में वस्तुओं के प्रवेश पर बिहार कर अधिनियम 1993 के प्रावधानों को चुनौती दी गई थी। न्यायमूर्ति नरीमन

पीठ की ओर से पैराग्राफ 25 में कहा गया है कि जब कानून पर कर लगाने की बात आती है, तो इस न्यायालय द्वारा निर्धारित कानून स्पष्ट है कि इसे केवल तभी उल्लंघन कहा जा सकता है जब विकृति या घोर असमानता हो।

इसके परिणामस्वरूप बिना किसी तर्कसंगत औचित्य के स्पष्ट और शत्रुतापूर्ण भेदभाव होता है।

विशेष सड़क कर नियमित है या

प्रकृति में प्रतिस्पर्धा

29. द्वारा उच्च न्यायालय के समक्ष उठाई गई दलीलें

प्रत्यर्थी परिवहन संचालक (मूल रिट याचिकाकर्ता) उच्च न्यायालय) ने कहा कि धारा 3 (ए) (3) द्वारा लगाया गया जुर्माना जुमनि की प्रकृति का था और राज्य विधानमंडल के पास इसे लागू करने की कोई शक्ति नहीं थी।

एक दंड। उच्च न्यायालय ने उक्त तर्क को स्वीकार कर लिया था और तदनुसार उक्त प्रावधान को रद्द कर दिया था।

30. अधिनियम को आहत करने का उद्देश्य और कारण पहले से ही हैं

इस निर्णय के पूर्व भाग में पुनः प्रस्तुत किया गया। पुनरावृत्ति की कीमत पर, यह कहा जाता है कि अपीलकर्ता राज्य एक पहाड़ी राज्य होने के कारण, सड़कों और पुल इसकी जीवन रेखा हैं। राज्य को अपने बजट का बड़ा हिस्सा सड़कों और पुलों के निर्माण, विकास, मरम्मत, रखरखाव और रखरखाव के लिए आवंटित करना है। यह इस वस्तु के साथ था

से

यह पृष्ठभूमि कि उल्लंघनकारी प्रावधान 1999 और 2001 में संशोधनों के माध्यम से लाए गए थे जिन्हें विशेष सड़क के रूप में वर्णित किया गया है

कर।

31. यह न्यायालय समान मामलों से निपटने वाले कई मामलों में

प्रावधानों ने इसे बरकरार रखा है। इसने यह रोक दिया है कि किसी भी दायित्व को पूरा न करने के लिए लगाया जाने वाला कर भी प्रतिपूरक होगा और प्रकृति में नियामक। वैधानिक कर्तव्य के उल्लंघन के लिए लगाए गए दंड और लगाए गए दंड के बीच एक शिकायत का विषय होने के कारण अंतर किया गया था जिसके लिए न्यायनिर्णयन की आवश्यकता होगी।

द स्टेट ऑफ हिमाचल प्रदेश V. गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

लगातार व्यक्त किया गया दृष्टिकोण यह है कि यह प्रतिपूरक होगा या

विनियामक जहाँ यह एक वैधानिक कर्तव्य के उल्लंघन के लिए लगाया जाता है। 32. उत्तर प्रदेश राज्य और अन्य बनाम के मामले में। सुखपाल सिंह बल, (2005) 7 एस. सी. सी. 615, न्यायमूर्ति कपाडिया ने पीठ की ओर से बोलते हुए कहा कि यू. पी. मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1997 की धारा 10 (3), जिसमें उत्तर में परिवहन वाहनों को चलते पाए जाने पर जुर्माने के साथ इस तरह के कर या अतिरिक्त कर लगाने का प्रावधान है।

उक्त अधिनियम के तहत कर या अतिरिक्त कर के भुगतान के बिना प्रदेश नियामक और प्रतिपूरक के रूप में मान्य होगा।

33. उच्च न्यायालय ने उक्त प्रावधान को निरस्त कर दिया था। इस न्यायालय ने राज्य की अपील को स्वीकार कर लिया। निर्णयों का उल्लेख करने के बाद

भावेश डी. पैरिश और आर. के. गर्ग के मामले में, इस न्यायालय ने यह निर्णय दिया कि धारा 10 (3) को सार्वजनिक राजस्व की रक्षा के लिए अधिनियमित किया गया था।

और कर चोरी के लिए एक निवारक के रूप में। निरोध मुख्य विषय था और धारा 10 (3) के तहत जुर्माना लगाने के पीछे का उद्देश्य विनियामक प्रकृति का होगा। सुखपाल सिंह बल (ऊपर) के मामले में रिपोर्ट के पैराग्राफ 15 और 16 नीचे पुनः प्रस्तुत किए गए हैं:

" 15. उपरोक्त निर्णयों के आलोक में जो इन पर लागू होते हैं -

उक्त 1997 के अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार, हमारा विचार है कि उच्च न्यायालय ने संविधान के अनुच्छेद 14 और 19 (1) (जी) को अधिकार से बाहर बताते हुए धारा 10 (3) को निरस्त करने में गलती की थी। पेनल्टी "एक फिसलन भरा शब्द है और इसे संदर्भ में समझना होगा

जिसका उपयोग किसी दिए गए कानून में किया जाता है। जुर्माना वैधानिक कर्तव्य के उल्लंघन का विषय हो सकता है या यह शिकायत का विषय हो सकता है। साधारण भाषा में, कार्यवाही में नागरिक देनदारियों से बचने के लिए दंड शामिल हो सकते हैं जो राज्य के विरुद्ध अपराध नहीं हैं। यह भेद जनता की रक्षा करने के उद्देश्य से किसी भी अधिनियम के लिए जिम्मेदार है।

राजस्व। इस प्रकार, सभी दंड एक अपराध से नहीं आते हैं जैसा कि है

आमतौर पर समझा जाता है लेकिन सभी अपराधों के लिए दंड दिया जाता है।

जबकि पहला एक दंड है जो वैधानिक प्रावधानों की अवहेलना से प्रवाहित होता है, दूसरा वहां लागू होता है जहां पुरुष अधिकार होता है और इसे निर्णय का विषय बनाया जाता है। हमारे विचार में, अधिनियम की धारा 10 (3) के तहत जुर्माना प्रतिपूरक है। यह अधिनियम के तहत कर का भुगतान न करने के लिए वैधानिक शुल्क के उल्लंघन के लिए लगाया जाता है। धारा 10 (3) सार्वजनिक राजस्व की रक्षा के लिए अधिनियमित की गई है। इसे कर चोरी के लिए एक निवारक के रूप में लागू किया गया है।

एस. सी. आर.

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

राज्य के वैधानिक बकाया का भुगतान किया जाता है, भारी जुर्माना लगाने का कोई सवाल ही नहीं है। सब कुछ जो आकस्मिक है

एक शक्ति का मुख्य उद्देश्य शक्ति के भीतर ही निहित होता है। जुर्माना लगाने की शक्ति मुख्य शक्ति को सही साबित करने के उद्देश्य से है जो कानून द्वारा प्रदान की गई है।

प्रश्न में। निरोध पीछे की वस्तु का मुख्य विषय है।

धारा 10 (3) के तहत दंड का अधिरोपण। 16. तमिलनाडु राज्य के मामले में v. एम. कृष्णप्पन और एक अन्य ने (2005) 4 एस. सी. सी. 53 में रिपोर्ट किया, इस न्यायालय ने माना है कि संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 57 राज्य विधानमंडल को वाहन के हर पहलू के संबंध में कर लगाने के लिए एक क्षेत्र प्रदान करती है। राज्य को नई सड़कों के निर्माण और मौजूदा सड़कों के रखरखाव के लिए धन जुटाना होगा। मोटर वाहन अधिनियम नियामक और प्रतिपूरक प्रकृति का है

इस अर्थ में कि यह रखरखाव और रखरखाव की बढ़ती लागत को पूरा करने के लिए लगाया जाता है और उस हद तक यह पूर्ण नहीं है। उक्त निर्णय में यह अभिनिर्धारित किया गया है कि विवेकपूर्ण तर्क और भेदभाव के आधार पर वाहनों पर कर का अधिक बोझ लगाने से विवादित शुल्क भेदभावपूर्ण, मनमाना या अनुचित नहीं होगा जिससे संविधान के अनुच्छेद 14 का उल्लंघन होता है। संविधान "।

34. संशोधन अधिनियम के उद्देश्य और कारणों से यह स्पष्ट है कि विशेष सड़क कर को एक प्रतिबंधात्मक उपाय के रूप में पेश किया गया था। दोहराए जाने की कीमत पर नल बिल में बताए गए उद्देश्य और कारणों को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

" विकसित सड़कों और पुल स्वस्थ अर्थव्यवस्था की धमनियां हैं। हिमाचल प्रदेश एक पहाड़ी राज्य होने के नाते, सड़कों के महत्व, उनके निर्माण और रखरखाव पर एक महत्वपूर्ण व्यापारिक सुविधा के रूप में शायद ही अधिक जोर दिया जा सकता है। हर साल, सरकार को राज्य में सड़कों और पुलों के निर्माण, रखरखाव और विकास पर अपने बजट का काफी हिस्सा खर्च करना पड़ता है। चूंकि इन गतिविधियों का वित्तपोषण करना आवश्यक है, इसलिए परिवहन पर सड़क कर लगाना आवश्यक माना जाता है। हिमाचल प्रदेश में सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग किए जाने वाले या रखे जाने वाले वाहन।

35. यह देखा जाना चाहिए कि क्या लगाए गए कर का विषय और उद्देश्य के बीच संबंध होगा या नहीं। राज्यों को अपना खुद का हिमाचल प्रदेश राज्य बनाने की शक्ति दी गई है।

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

क्षतिपूर्ति और विनियामक शुल्क के पीछे के उद्देश्य पर विचार करते हुए, यह अभिनिर्धारित किया गया कि ऐसा कर भारत के संविधान के अनुच्छेद 301 के बाहर आता है और दी गई छूट को वापस लेना न तो उचित होगा। भेदभावपूर्ण और न ही मनमाना और तदनुसार, वापसी को बरकरार रखा।

इस संदर्भ में, पैराग्राफ 9 और 10 को पुनः प्रस्तुत करना उपयोगी होगा:

अपने जन्म और प्रकृति के आधार पर, जाति (एस. आई. सी. जाति) और चरित्र, नियामक और प्रतिपूरक हैं और इसलिए, अनुच्छेद 301 के दायरे में नहीं हैं। जब तक कि, जैसा कि हमने कहा, कर केवल एक बहाना नहीं है। अंतर -

राज्य व्यापार, वाणिज्य और संभोग की स्वतंत्रता को नुकसान पहुँचाने के लिए डिज़ाइन किया गया। लेवी और सेवा के बीच संबंध इस तरह के करों के मामले में इतना पेटेंट है कि हमें इसके बारे में अधिक कहने की आवश्यकता नहीं है। कर्नाटक मोटर वाहन कराधान अधिनियम और अन्य राज्यों के मोटर वाहन कराधान अधिनियम निस्संदेह संविधान के अनुच्छेद 301 की सीमा के बाहर नियामक और प्रतिपूरक कानून हैं।

10. यह सच है कि संसद द्वारा धारा 63 (7) को लागू करने का उद्देश्य अखिल भारतीय और अंतर-राज्यीय पर्यटकों को बढ़ावा देना था

यातायात।

लेकिन सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त वाहनों पर कर एक राज्य विधायी विषय है और यह राज्य विधानमंडल को [2023] 5 एस. सी. आर. लागू करना है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

मोटर वाहन अधिनियम की धारा 63 (7) को लागू करते समय ऐसे किसी भी सिद्धांत को स्पष्ट रूप से या आवश्यक निहितार्थ द्वारा इंगित करने से परहेज किया। कर लगाने और छूट देने की राज्य की शक्ति को निर्बाध छोड़ दिया गया था। यह हो सकता है कि एक राज्य विधान, पूर्ण या अधीनस्थ, जो "गैर-गृह-राज्य पर्यटक वाहनों" को कर से छूट देता है, धारा के उद्देश्य को आगे बढ़ाएगा। 63 (7) मोटर वाहन

अधिनियम और अंतर-राज्य व्यापार, वाणिज्य और संभोग में तेजी लाना। लेकिन केवल संसद द्वारा धारा 63 (7) को विधिबद्ध करने के द्वारा, राज्य विधान मंडल धारा 63 (7) के उद्देश्य को आगे बढ़ाने के लिए अपने कर कानूनों को इस तरह से व्यवस्थित करने के लिए बाध्य नहीं हैं, चाहे वह हमेशा वांछनीय हो। राज्य न तो छूट देने के लिए बाध्य है और न ही इसे कायम रखने के लिए।

एक बार छूट दी गई। अनुच्छेद 301 के तहत छूट देने से इनकार करने या छूट देने से स्वतंत्रता को प्रभावित करने का कोई सवाल ही नहीं है।

छूट वापस लेना। पीठ पर थपथपाना पीठ में छुरा घोंपना नहीं है। यह सच है कि जैसे-जैसे प्रत्येक राज्य अपनी थोड़ी सी पुआल जोड़ता है, वैसे-वैसे पर्यटक वाहनों पर कराधान का बोझ बढ़ता जाता है, लेकिन फिर, प्रत्येक राज्य अपने खजाने से चिंतित होता है और उसे अपनी सड़कों का उपयोग करने वाले वाहनों पर कर लगाने का अधिकार है; और, एक पर्यटक गाड़ी को अपने खजाने में जो योगदान देना पड़ता है, वह अन्य अनुबंध गाड़ियों की तुलना में अधिक नहीं है। हम.

उनका दृढ़ मत है कि अनुच्छेद 301 के तहत स्वतंत्रता में कोई कमी नहीं है। की ओर से विशेष प्रस्तुति

एक अलग रंग के चश्मे के माध्यम से देखा। कर्नाटक की छूट को वापस लेने की योग्यता भी नहीं है। यह उन्हें सीधे प्रभावित करता है। निवेदन अस्वीकार कर दिया जाता है "।

37. इसी तरह, बोलानी ओरेस लिमिटेड बनाम के मामले में। एस. ए. (उपरोक्त) की स्थिति में, लागू किए गए करों के संबंध में एक प्रश्न उत्पन्न हुआ जो नियामक और हिमाचल प्रदेश राज्य की प्रकृति में होने के कारण सूची II की प्रविष्टि 57 है।

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

प्रतिपूरक उपाय। उक्त मामले में अपीलकर्ता खनन कार्यों में लगी कंपनियाँ थीं और यह घोषणा करने की मांग कर रहे थे कि रॉकर, डंपर और ट्रैक्टर बिहार और उड़ीसा मोटर वाहन कराधान अधिनियम 1930 के तहत कर योग्य नहीं थे क्योंकि वे अधिनियम के तहत परिभाषित मोटर वाहन नहीं थे। का विवाद अपीलकर्ताओं का कहना था कि ट्रैक्टर, डंपर और रॉकर किसी भी सड़क का उपयोग नहीं कर रहे थे, बल्कि केवल खनन क्षेत्र के परिसर के भीतर चलाए जा रहे थे, जो कंपनियों के निजी स्वामित्व में था और जब तक वे परिसर के भीतर हैं, तब तक वे किसी भी कर के लिए उत्तरदायी नहीं होंगे। हालांकि, अगर वे सड़कों का उपयोग करते हैं, तो कर घटक लागू होगा। रिपोर्ट के पैरा 29 में, इस न्यायालय ने मोटर वाहनों पर कराधान से संबंधित राज्य विधान की प्रकृति को फिर से विनियामक उपाय और राजस्व बढ़ाने के लिए प्रतिपूरक प्रकृति के रूप में समझाया। प्रासंगिक उद्धरण यहाँ नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

" कराधान अधिनियम लागू करने वाला एक नियामक उपाय है

सड़कों के निर्माण, उनके रखरखाव और यातायात की आवाजाही और विनियमन को सुविधाजनक बनाने के लिए खर्च को पूरा करने के लिए राजस्व बढ़ाने के उद्देश्य से प्रतिपूरक कर। प्रविष्टि 57 के तहत कर लगाने की शक्ति की वैधता सातवीं की सूची ।

संविधान के अनुच्छेद 301 के साथ पठित अनुसूची करों की नियामक और प्रतिपूरक प्रकृति पर निर्भर करती है। कराधान अधिनियम का उद्देश्य उन वाहनों पर कर लगाना नहीं है जो सड़कों का उपयोग नहीं करते हैं या किसी भी तरह से सड़कों पर यातायात के प्रवाह का हिस्सा हैं जिन्हें विनियमित करने की आवश्यकता है। मोटर वाहन अधिनियम के तहत ऐसे व्यक्तियों द्वारा चलाए जाने वाले कुछ श्रेणियों के वाहनों के पंजीकरण और निषेध के लिए नियम, जिनके पास ड्राइविंग लाइसेंस नहीं है, भले ही वे वाहन सड़कों पर नहीं चल रहे हों, यात्रियों और सामान आदि की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए बनाए गए हैं। और उस उद्देश्य के लिए इसे वाहनों पर नियंत्रण और जांच रखने के लिए अधिनियमित किया गया है। सूची III (समवर्ती सूची) की प्रविष्टि 35 के तहत विधायी शक्ति नहीं है

इस तरह के प्रावधान पर रोक लगाएँ। लेकिन सूची I की प्रविष्टि 57 ऊपर उल्लिखित सीमाओं के अधीन है, अर्थात्, इसके तहत कराधान की शक्ति प्रतिपूरक प्रकृति से अधिक नहीं हो सकती है जो आवश्यक है।

सड़कों का उपयोग करने वाले वाहनों के साथ कुछ संबंध है। सार्वजनिक सड़कें "।

38. Mr.Bhatnagar के तर्क से न्यायमित्र को पता चला कि धारा 3 ए (3) में निहित उल्लंघनकारी प्रावधान [2023] 5 एस. सी. आर. के प्रतिकूल है।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

केंद्रीय कानून को छोड़ना होगा और इसे बनाए नहीं रखा जा सकता है। उनका निवेदन है कि जुर्माना लगाने की शक्ति 1988 के अधिनियम की धारा 192 ए में दी गई है। उनके अनुसार, सूची II की प्रविष्टि 57 सूची III की प्रविष्टि 35 के प्रावधानों के अधीन है जिसके तहत 1988 का अधिनियम अधिनियमित किया गया है, धारा 192 ए में दंड का प्रावधान किया गया है -

बिना परमिट के या धारा 66 की उप-धारा (1) के प्रावधानों के उल्लंघन में उपयोग किए जा रहे वाहनों पर अधिरोपित (परमिट की आवश्यकता के लिए प्रावधान)। उनके अनुसार एक बार जब केंद्रीय अधिनियम में कारावास के साथ-साथ जुर्माने का भी प्रावधान होता है, तो राज्य उसी उल्लंघन के लिए कर नहीं लगा सकता था। श्री भटनागर का यह समर्पण तभी कायम रह सकता है जब राज्य के कानून और केंद्रीय कानून के बीच कोई प्रतिकूलता या कोई संघर्ष स्थापित किया जा सके। धारा 192 ए के तहत प्रावधान बिना परमिट के वाहनों के उपयोग के उल्लंघन के लिए एक अतिरिक्त विशेष कर लागू करके किसी भी तरह से उल्लंघन या विरोधाभासी नहीं हैं। इसे 1988 के अधिनियम की धारा 192 ए में दिए गए दंड के अतिरिक्त कहा जा सकता है। यह न्यायालय, सुखपाल सिंहबल (उपरोक्त) के मामले में पहले ही यह मान चुका है कि वैधानिक प्रावधानों के उल्लंघन के लिए इस तरह के कर लगाने को एक नियामक उपाय के रूप में माना जाना चाहिए और केवल वाहन के निवारक के रूप में काम करना चाहिए।

मालिकों द्वारा कानून का उल्लंघन। इस तरह का कर विनियामक प्रकृति का होगा और केवल वैधानिक प्रावधानों के उल्लंघन की जांच करेगा। शर्मा परिवहन प्रतिनिधि के मामले में। डी. पी. शर्मा बनाम। आंध्र प्रदेश सरकार और अन्य। (उपर्युक्त), इसी तरह के एक मुद्दे पर विचार किया गया था और इस न्यायालय का विचार था कि सूची III की प्रविष्टि 35 के तहत अनुमति उन सिद्धांतों को निर्धारित करने के लिए है जिन पर कर लगाया जा सकता है। जबकि राज्य को ऐसा कर लगाने का अधिकार था। उपरोक्त पहलू से संबंधित उक्त रिपोर्ट के पैरा 8 और 11 को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

" 8. यह ऐसा मामला नहीं है जहाँ अधिकृत क्षेत्र के सिद्धांत को लागू किया जा सके। कराधान अधिनियम अनिवार्य रूप से यात्रियों से लिए जाने वाले किराए और उनसे एकत्र किए गए माल से संबंधित है। इसके विपरीत, अधिनियम वाहनों पर शुल्क लगाने से संबंधित है। वे वैचारिक रूप से अलग हैं। अनुच्छेद 73 की पृष्ठभूमि में ऊपर जो कुछ भी कहा गया है, वह संविधान के अनुच्छेद 256 और 257 पर समान रूप से लागू होता है। अनुच्छेद 256 में प्रावधान है कि प्रत्येक राज्य की कार्यकारी शक्ति का प्रयोग इस तरह किया जाएगा कि संसद द्वारा बनाए गए कानूनों और उस राज्य में लागू होने वाले किसी भी मौजूदा कानूनों और कार्यकारी शक्ति का अनुपालन सुनिश्चित किया जा सके।

संघ का विस्तार हिमाचल प्रदेश राज्य को ऐसे निर्देश देने तक होगा।

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

राज्य जो भारत सरकार को प्रतीत हो

कानून। जहाँ भारत सरकार को यह प्रतीत होता है कि ऐसा करना इतना आवश्यक है, वहाँ निर्देश जारी किए जा सकते हैं। अनुच्छेद 257 प्रदान करता है

संविधान। 11. वाहनों पर कर लगाने की शक्ति, चाहे वे यंत्र चालित हों या नहीं, केवल राज्य विधानमंडल में निहित है, हालांकि यह संसद के लिए खुला हो सकता है कि वह उन सिद्धांतों को निर्धारित करे जिन पर सूची III की प्रविष्टि 35 की पृष्ठभूमि में यंत्र चालित वाहनों पर कर लगाया जा सकता है। इसे अलग तरीके से कहें तो संसद कर लगाने के लिए दिशा-निर्देश निर्धारित कर सकती है।

संसद द्वारा बनाया गया। इस मायने में, भारत सरकार का दिनांकित 30-8-1993 का संचार किसी भी मायने में नहीं है। समय-समय पर कर लगाने या छूट देने की राज्य विधानमंडल या उसके प्रतिनिधि की शक्ति का उल्लंघन करता है।

39. अपीलार्थियों के विद्वान वकील श्री मुखर्जी ने इस न्यायालय के कई निर्णयों का उल्लेख किया है जो कर लगाने के संबंध में प्रतिबंधात्मक और विनियामक प्रकृति के हैं। निर्णय पर अनावश्यक बोझ डालने के लिए इनका विस्तार से उपयोग नहीं किया जा रहा है। हालाँकि, पहले उद्धृत किए गए उक्त निर्णयों को पहले ही स्वीकार कर लिया गया है।

40. कानूनी स्थिति की उपरोक्त पृष्ठभूमि में, 1972 के अधिनियम के 3 ए (3) की वैधता 1999 के संशोधन अधिनियम के माध्यम से शुरू की गई।

यहाँ नीचे चर्चा की गई है।

23] 5 एस सी आर।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

41. 1972 के अधिनियम की धारा 3 के अनुसार हिमाचल प्रदेश राज्य में रखे गए या उपयोग किए जाने वाले सभी मोटर वाहनों पर कर लगाने का प्रावधान है।

उक्त अधिनियम में संलग्न अनुसूचियाँ। विशेष सड़क कर लगाने के लिए धारा 3 ए को शामिल किया गया है। धारा 3 ए की उप-धारा (1), (2) और (4) के तहत दिए गए विशेष सड़क कर को उच्च न्यायालय ने बरकरार रखा है। यह केवल उप के तहत विशेष सड़क कर का उद्ग्रहण है।

धारा (3) जिसे निरस्त कर दिया गया है। निर्धारित सिद्धांतों के संबंध में उल्लंघनकारी धारा के प्रावधानों का परीक्षण करना कराधान विधियों की व्याख्या निम्नलिखित तीन पहलुओं पर की जानी चाहिए:

- (1) चाहे वह स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण हो या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक;
- (2) चाहे वह विनियामक हो या प्रतिपूरक प्रकृति का हो; और
- (3) क्या केंद्रीय अधिनियम के प्रावधानों में कोई विसंगति है।

स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक:

42. राज्य के विधानमंडलों के पास न केवल मोटर वाहनों पर लगाए जाने वाले कराधान पर कानून बनाने की शक्ति है, बल्कि

मोटर वाहनों द्वारा परिवहन किए जा रहे यात्रियों और वस्तुओं के साथ-साथ उन सिद्धांतों को निर्धारित करने की शक्ति जिस पर वाहनों पर कर लगाया जाना है। संसद द्वारा निर्धारित किसी भी सिद्धांत के अभाव में, हिमाचल प्रदेश राज्य के विधानमंडल द्वारा अधिनियमित कानून में कोई दोष नहीं पाया जा सका।

अपमानजनक प्रावधान प्रकृति में विनियामक है और इसलिए हिमाचल राज्य के विधानमंडल की क्षमता के भीतर है। प्रदेश। अपमानजनक प्रावधान को स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक होने के रूप में आरोपित करने के लिए रिकॉर्ड पर कुछ भी नहीं है।

विनियामक या क्षतिपूर्ति:

43. 1999 में लाने के उद्देश्य और कारण

संशोधन स्पष्ट रूप से प्रतिपूरक प्रकृति का था। इसका उद्देश्य हिमाचल प्रदेश राज्य में सड़कों के निर्माण, रखरखाव, मरम्मत और रखरखाव के लिए धन और वित्त को बढ़ाना था, जिसमें पूरी तरह से पहाड़ी इलाका है। उल्लंघनकारी धारा में केवल यह प्रावधान किया गया है कि यदि कोई वाहन वैध परमिट के बिना या किसी भी तरह से परमिट द्वारा अधिकृत नहीं किया जाता है, तो हिमाचल प्रदेश के उप-राज्य के तहत देय कर के अलावा राज्य सरकार को और विशेष सड़क कर लगाया जाएगा, लगाया जाएगा और भुगतान किया जाएगा।

गोएल बस सेवा कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

धारा (1) ऐसी दरों पर जो राज्य सरकार द्वारा अधिसूचना द्वारा निर्दिष्ट की जाएं। हालांकि, प्रतिबंध यह था कि यह अधिनियम की अनुसूची 3 के कॉलम 3 में निर्दिष्ट दरों से अधिक नहीं होगी।

44. इस तरह के अतिरिक्त विशेष सड़क कर का अधिरोपण केवल परिवहन वाहन संचालकों पर वैधानिक प्रावधानों के अनुसार अपने वाहनों का उपयोग करने के लिए एक नियंत्रण या अनुशासन रखने के लिए था। यह हो सकता है

परिवहन संचालकों के लिए किसी भी उल्लंघन को न करने और कानून के जनादेश का पालन करने के लिए एक निवारक के रूप में काम करें। इस तरह के अतिरिक्त विशेष सड़क कर को विनियामक प्रकृति कहा जा सकता है ताकि लागू किए जा रहे अन्य वैधानिक प्रावधानों को विनियमित किया जा सके और उनका सख्ती से पालन किया जा सके।

45. इस न्यायालय ने यू. पी. मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1997 की धारा 10 (3) को चुनौती देने से संबंधित सुखपाल सिंह बल (उपरोक्त) के मामले में जहां इसी तरह का प्रावधान शामिल किया गया था और

भले ही इसे जुर्माना कहा जाता था, लेकिन इसे विनियामक और प्रतिपूरक प्रकृति का माना जाता था। उच्च न्यायालय ने उक्त को खारिज कर दिया था

लेकिन इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि ऐसा जुर्माना धारा 10 (3) के तहत सार्वजनिक राजस्व की रक्षा करने और कर चोरी के लिए एक निवारक के रूप में लगाया गया है। मैं। उपरोक्त के दृष्टिकोण से, यह नहीं कहा जा सकता है कि इस तरह के अतिरिक्त विशेष सड़क कर को स्पष्ट रूप से अन्यायपूर्ण या स्पष्ट रूप से असंवैधानिक कहा जाएगा। यह, वास्तव में, प्रभार्य का भुगतान सुनिश्चित करने के लिए था।

परमिट की शर्तों के अनुसार करें और वाहनों का उपयोग।

केंद्रीय अधिनियम के साथ, यदि कोई प्रतिकूलता है:

46. सूची II की प्रविष्टि 35 ने संसद और राज्य विधानमंडलों को यांत्रिक रूप से संबंधित कानून बनाने की शक्ति प्रदान की।

सभी प्रकार के चालित वाहन और उन सिद्धांतों को भी निर्धारित करना जिन पर ऐसे वाहनों पर कर लगाया जाना है। केंद्रीय अधिनियम अर्थात् संसद द्वारा बनाए गए कानून में कर लगाने के लिए कोई सिद्धांत निर्धारित नहीं किया गया है। राज्य विधानमंडलों के पास कर लगाने की शक्ति थी

न केवल सूची II की प्रविष्टियों 56 और 57 के तहत बल्कि सूची III की प्रविष्टि 35 के तहत सिद्धांतों को निर्धारित करने के लिए भी। इसलिए, कर लगाने के सिद्धांतों को निर्धारित करने वाला कोई केंद्रीय कानून न होने के अभाव में किसी भी प्रकार की अस्वीकृति का आरोप या अनुरोध या साबित नहीं किया जा सकता है। उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, केंद्रीय अधिनियम के साथ राज्य अधिनियम की कोई घृणा या टकराव कायम नहीं रह सका।

47. 1988 के अधिनियम के संबंध में विद्वान न्यायमित्र का अगला तर्क जिसमें धारा 192 ए का उल्लंघन किया गया है।

66 (1) सजा [2023] 5 एस. सी. आर. के साथ दंडनीय आपराधिक अपराध का गठन करेगा।

सर्वोच्च न्यायालय की रिपोर्ट

और ठीक भी है, जैसे कि उल्लंघनकारी धारा के प्रतिकूल होने के कारण

कहा गया प्रावधान कायम नहीं रखा जा सकता है। धारा 192 ए के तहत जुर्माने के साथ कारावास की सजा का प्रावधान है, जबकि

धारा का उल्लंघन करते हुए, बिना परमिट के वाहन का उपयोग करने या परमिट की शर्तों के उल्लंघन के लिए एक अतिरिक्त विशेष सड़क कर लगाया जा रहा है। उल्लंघनकारी खंड को निर्माण और रखरखाव के लिए अधिक राजस्व बढ़ाने की दृष्टि से शामिल किया गया था।

राज्य की सड़कें जो पूरी तरह से पहाड़ी क्षेत्र वाले राज्य के रूप में अपने वित्त का एक बड़ा हिस्सा उपयोग करती हैं। धारा 3 ए (3) के तहत प्रभार्य अतिरिक्त विशेष सड़क कर धारा 192 ए के तहत लगाए गए किसी भी दंड या जुर्माने के अतिरिक्त होगा। अपराध के लिए सजा का उद्देश्य निरोध पैदा करना और ऐसे अपराधों पर अंकुश लगाना है क्योंकि यह अपराध करने वाले अपराधी के मन में भय पैदा करता है। अतिरिक्त विशेष सड़क कर का उद्देश्य भी यही है ताकि इसे परिवहन संचालकों को चलाने से रोका जा सके।

बिना परमिट के और परमिट की शर्तों के उल्लंघन में वाहन। इस प्रकार केंद्रीय अधिनियम के साथ उल्लंघनकारी प्रावधान के कारण कोई विरोध या कोई संघर्ष नहीं है।

48. ऊपर दर्ज सभी कारणों से, हमारी राय में, धारा 3 ए (3) की वैधता को उच्च न्यायालय द्वारा गलत तरीके से अधिकार से परे माना गया है। धारा 3 ए (3) के तहत लगाया गया कर नियामक है और यह जुर्माना नहीं है।

एकमुश्त कराधान:

49. उच्च न्यायालय ने धारा 3 ए (3) के तहत कर लगाने के लिए राज्य द्वारा जारी अधिसूचनाओं को भी रद्द कर दिया था, जिसमें कहा गया था कि सामान्य मूल्यांकन पर एकमुश्त कर नहीं लगाया जा सकता है और इसे वास्तविक चूक के अनुसार लगाया जाना चाहिए। तमिलनाडु राज्य बनाम एम. कृष्णप्पन और अन्न के मामले में इस न्यायालय की तीन न्यायाधीशों की पीठ ने एकमुश्त कर के शुल्क को बरकरार रखा है। (2005) 4 एस. सी. सी. 53 में रिपोर्ट किया गया। हम एक अलग दृष्टिकोण लेने का कोई कारण नहीं पाते हैं। यह भी ध्यान दिया जा सकता है कि विद्वान न्यायमित्र ने भी इस मुद्दे पर कोई तर्क नहीं दिया है। 50. उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, मामलों को नियमित पीठ को वापस भेजना एक व्यर्थ की कवायद नहीं होगी क्योंकि हमने यह अभिनिर्धारित किया है कि 1972 के अधिनियम की धारा 3 ए (3) राज्य विधानमंडल की विधायी क्षमता के भीतर है और एकमुश्त कर लगाया जा सकता है। इन अपीलों में नियमित पीठ द्वारा आगे कुछ भी जांचना बाकी नहीं है।

917 कुल्लू ई. टी. सी. ईटीसी। [विक्रम नाथ, जे।]

अनुमति देते हैं, विवादित ए को दरकिनार कर देते हैं।

रिट याचिकाओं को खारिज कर देता है।

नहीं होगा।

हों, का निपटारा कर दिया जाता है।

एलसीआरए द्वारा सहायता प्राप्त)

51. हम, तदनुसार, अपीलों की

उच्च न्यायालय का निर्णय और आदेश और आगे

52. लागत के बारे में कोई आदेश

53. लंबित आवेदनों, यदि कोई

विभूति भूषण बोस (पार्थ गोस्वामी,