നിരാകരണപത്രം

(Disclaimer)

പ്രാദേശിക ഭാഷയിൽ വിവർത്തനം ചെയ്ത വിധിന്യായം നിർമ്മിത ബുദ്ധ്യാധിഷ്ഠിത വിവർത്തന ഉപകരണത്തിൻറെ സഹായത്തോടെ കേരള ഹൈക്കോടതിയിലെ ഐ.റ്റി. ഡയറക്ടറേറ്റ് സാധൂകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നിരുന്നാലും, ഇതിൻറെ ഉള്ളടക്കത്തിൽ ആശയപരമായോ സാംഗത്യപരമായോ വ്യാകരണപരമായോ ആഖ്യാനപരമായോ തെറ്റുകൾ കടന്നു കൂടാൻ സാധ്യതയുള്ളതാണ്. ഈ തർജ്ജമ കേവലം വ്യവഹാരകക്ഷികളുടെയും പൊതുജനങ്ങളുടെയും പൊതുവായ അറിവിലേക്ക് ഉപയോഗപ്പെടുത്തുവാൻ വേണ്ടി മാത്രം ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്. ഔദ്യോഗികവും പ്രായോഗികവുമായ എല്ലാ ആവശ്യങ്ങൾക്കും വിധി നിർവഹണ നടപ്പാക്കലുകൾക്കും പ്രസ്തുത വിധിന്യായത്തിൻറെ ഇംഗ്ലീഷ് പതിപ്പ് ആധികാരികവും അന്തിമവും ആയിരിക്കും.

ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും

v.

കുളു ഗോയൽ ബസ് സർവീസും മറ്റും

(2011-ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പറുകൾ 5534-5594)

2023 ജനുവരി 13

[ജസ്റ്റിസ് സഞ്ജയ് കിഷൻ കൗൾ, ജസ്റ്റിസ് അഭയ് എസ്. ഓക, ജസ്റ്റിസ് വിക്രം നാഥ്]

മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ - ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ നിയമം 1972 - വകുപ്പ് 3 എ(3) [1999 ലെ ഭേദഗതി നിയമത്തിലൂടെ അവതരിപ്പിച്ചത്] - അതിന്റെ സാധുത - വകുപ്പ് 3 എ-യുടെ ഉപവകുപ്പ് (3) പ്രകാരം നൽകിയിട്ടുള്ള പ്രത്യേക വാഹന ചുങ്കത്തിന്റെ സാധുത - പ്രകടമായും അന്യായമോ വ്യക്തമായും ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ ആണെങ്കിൽ - നിയന്ത്രണ അല്ലെങ്കിൽ പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളത് - കേന്ദ്ര നിയമനിർമ്മാണത്തോട് എന്തെങ്കിലും വൈരുധ്യം ഉണ്ടെങ്കിൽ - മൊത്തത്തുക നികുതി ഈടാക്കൽ - സാധുത - സാധുവായ പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ ഉപയോഗിക്കുന്ന ഗതാഗത വാഹനത്തിന് അധിക പ്രത്യേക വാഹന ചുങ്കം ചുമത്തുന്നത് നികുതിയല്ല, മറിച്ച് ശിക്ഷയാണോ കൂടാതെ ഭരണഘടനയുടെ ഏഴാം പട്ടികയിലെ ലിസ്റ്റ് II-ലെ (സംസ്ഥാന ലിസ്റ്റ്) എൻട്രികൾ 56, 57 എന്നിവ പ്രകാരം സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ നിയമനിർമ്മാണ അധികാരങ്ങൾക്ക് അധികാരവിലംഘിനിയാണോ - വിധി: വകുപ്പ് 3 എ(3) പ്രകാരം ചുമത്തുന്ന നികുതി നിയന്ത്രണ സ്വഭാവമുള്ളതും ശിക്ഷയല്ലാത്തതുമാണ് - ഗതാഗത വാഹന വ്യവസായം നടത്തുന്ന വ്യക്തികൾ നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾക്കനുസൃതമായി അവരുടെ വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് ഒരു പരിശോധനയോ അച്ചടക്കമോ നിലനിർത്താൻ മാത്രമായിരുന്ന അത്തരം അധിക പ്രത്യേക വാഹന ചുങ്കം ചുമത്തുന്നത് - കൂടാതെ, 1972-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 3 എ(3) സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ നിയമനിർമ്മാണ അധികാരപരിധിയിലാണ്, കൂടാതെ മൊത്തത്തുക നികുതി ഈടാക്കാം - ലിസ്റ്റ് II-ലെ എൻട്രികൾ 56, 57 എന്നിവ പ്രകാരം നികുതി ചുമത്താൻ മാത്രമല്ല, ലിസ്റ്റ് III-ലെ എൻട്രി 35 പ്രകാരം തത്വങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കാനും സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾക്ക് അധികാരമുണ്ടായിരുന്ന - അതിനാൽ, നികുതി ചുമത്തുന്നതിനുള്ള തത്വങ്ങൾ നിർണ്ണയിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും കേന്ദ്ര നിയമം ഇല്ലെങ്കിൽ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള എതിർപ്പ് ആരോപിക്കാനോ വാദിക്കാനോ തെളിയിക്കാനോ കഴിയില്ല - കൂടാതെ, ലംഘിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥ പ്രകടമായും അന്യായമോ വ്യക്തമായും ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമാണെന്ന് കുറ്റപ്പെടുത്തുന്നതിന് രേഖകളിൽ ഒന്നുമില്ല - ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടന-അനുച്ഛേദം 246, 254 എന്നിവ; ഏഴാം പട്ടിക, ലിസ്റ്റ് II, എൻട്രികൾ 56, 57 എന്നിവ, ലിസ്റ്റ് III, എൻട്രി 35.

മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ - ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ നിയമം 1972 - വകുപ്പ് 3 എ(3) [1999 ലെ ഭേദഗതി നിയമത്തിലൂടെ അവതരിപ്പിച്ചത്] - അതിന്റെ സാധുത - വകുപ്പ് 3 എ-യുടെ ഉപവകുപ്പ് (3) പ്രകാരം വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം - വിധി: വകുപ്പ് 3 എ(3) പ്രകാരം ഈടാക്കുന്ന അധിക പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം 1988-ലെ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് നിയമം വകുപ്പ് 192 എ പ്രകാരം ചുമത്തുന്ന ഏതെങ്കിലും ശിക്ഷയ്ക്കോ പിഴയ്ക്കോ പുറമേയായിരിക്കും - പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് അധിക പ്രത്യേക നികുതി ചുമത്തുക വഴി വകുപ്പ് 192 എ പ്രകാരമുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ ഒരു

തരത്തിലും ലംഘിക്കുകയോ വൈരുദ്ധ്യമുണ്ടാക്കുകയോ ചെയ്യുന്നില്ല – മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് നിയമം, 1988 – വകുപ്പ് 192 എ.

നികുതി/നികുതിചുമത്തൽ – ധനകാര്യ ചട്ടങ്ങൾ – ഇടപെടലിന്റെ വ്യാപ്തി – വിധി: അത്തരം നികുതി ചട്ടങ്ങൾ പ്രകടമായും അന്യായമോ വ്യക്തമായും ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ ആണെന്ന് തെളിയിക്കുകയും വ്യക്തമാക്കുകയും ചെയ്തില്ലെങ്കിൽ നികുതി നിയമനിർമ്മാണത്തിൽ ഇടപെടാൻ കോടതികൾ ജുഡീഷ്യൽ സംയമനം പുലർത്തണം – അഭിപ്രായ സ്വാതന്ത്ര്യം, മത സ്വാതന്ത്ര്യം മുതലായ പൗരാവകാശങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന നിയമങ്ങളുടെ അതേ തത്വങ്ങളിൽ നികുതി നിയമങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കാനോ പരിശോധിക്കാനോ കാണാനോ കഴിയില്ല – നികുതി ചുമത്തുന്ന നിയമങ്ങളുടെ പരിശോധന കൂടുതൽ കർശനമായ പരിശോധനകളിൽ കാണുകയും നിയമ നിർമ്മാതാക്കൾക്ക് കൂടുതൽ അക്ഷാംശം നൽകുകയും വേണം – നികുതി ചട്ടങ്ങളുടെ വ്യാഖ്യാനത്തിന്റെ സ്ഥിരീകരിക്കപ്പെട്ട തത്വങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ലംഘിക്കുന്ന വിഭാഗത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ, ഇനിപ്പറയുന്ന മൂന്ന് വശങ്ങളിൽ ഇത് നിർണ്ണയിക്കപ്പെടണം: (1) ഇത് പ്രകടമായി അന്യായമാണോ അതോ ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമാണോ; (2) ഇത് നിയന്ത്രണ അല്ലെങ്കിൽ പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതാണോ; (3) കേന്ദ്ര നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകളുമായി എന്തെങ്കിലും വൈരുദ്ധ്യമുണ്ടോ.

ഏഴാം പട്ടികയിലെ ലിസ്റ്റ് രണ്ടിലെ എൻട്രികൾ 56, 57 എന്നിവ പ്രകാരം ലഭ്യമായ അധികാരങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ച് ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനം 1972-ലെ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ നിയമം നടപ്പാക്കി. ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനത്ത് ഉപയോഗിക്കുന്നതിനോ ഉപയോഗിക്കാനായി സൂക്ഷിക്കുന്നതോ ആയ എല്ലാ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളിലും നികുതി ചുമത്തുന്നതിനും ശേഖരിക്കുന്നതിനും 1972-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 3 വ്യസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. 1999-ലെ ഭേദഗതി നിയമത്തിലൂടെ, പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ഈടാക്കൽ എന്ന ഒരു തലക്കെട്ട് ഉൾക്കൊള്ളുന്ന വകുപ്പ് 3 എ അവതരിപ്പിച്ചു. വകുപ്പ് 3 പ്രകാരം ചുമത്തിയ നികുതിക്ക് പുറമേയാണ് ഈ പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം. ഹിമാചലിൽ ഉപയോഗിക്കുകയോ ഉപയോഗിക്കാനായി സൂക്ഷിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന നിയമത്തിന്റെ പട്ടിക 3-ലെ കോളം 2-ൽ വ്യക്തമാക്കിയിരിക്കുന്ന എല്ലാ ഗതാഗത വാഹനങ്ങൾക്കും പട്ടിക 3-ലെ കോളം 3-ൽ വ്യക്തമാക്കിയ നികുതി നിരക്കുകളിൽ കവിയാതെ പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ചുമത്തുകയും ഈടാക്കുകയും ചെയ്യു. വകുപ്പ് 3 എ(3) ചുമത്തുന്ന നികുതി ശിക്ഷയുടെ സ്വഭാവത്തിലാണെന്നും ഇതിനായി സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്ക് നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ അധികാരമില്ലെന്നും അഭിപ്രായപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി വകുപ്പ് 3 എ-യിലെ ഉപവകുപ്പ് (3) അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചു. സാധുവായ പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെയോ പെർമിറ്റ് അനുവദിക്കാത്ത ഏതെങ്കിലും വിധത്തിൽ ഗതാഗത വാഹനം ഓടിക്കുന്നിടത്തോ കൂടുതൽ പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ഈടാക്കുന്നതിനാൽ ഇത് ശിക്ഷയാണെന്ന് ഹൈക്കോടതി പറഞ്ഞു. ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വീഴ്ച വരുത്തിയതിനോ തെറ്റിനോ അത്തരമൊരു അധിക പ്രത്യേക റോഡ് നികുതി ചുമത്തുന്നത് നികുതിയല്ലെന്നും, അത് ശിക്ഷയായി കണക്കാക്കുമെന്ന് ഹൈക്കോടതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

അപ്പീലുകൾ അനുവദിച്ചുകൊണ്ട് ഈ കോടതി ഇപ്രകാരം വിധിച്ചു:

<u>ഉത്തരം: ധനനിയമങ്ങളിലെ ഇടപെടലിന്റെ വ്യാപ്തി:</u>

1. ഏതെങ്കിലും നികുതി നിയമനിർമ്മാണത്തിൽ എളുപ്പത്തിൽ ഇടപെടാൻ കഴിയില്ലെന്ന് ഇപ്പോൾ നന്നായി തീരുമാനിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. അത്തരം നികുതി നിയമം പ്രകടമായി അന്യായമോ പ്രത്യക്ഷത്തിൽ

ഭരണഘടനാവിരുദ്ധമോ ആണെന്ന് കാണിക്കുകയും തെളിയിക്കുകയും ചെയ്യുന്നില്ലെങ്കിൽ നികുതി നിയമനിർമ്മാണത്തിൽ ഇടപെടുന്നതിന് കോടതികൾ ജുഡീഷ്യൽ സംയമനം പുലർത്തണം. അഭിപ്രായ സ്വാതന്ത്ര്യം, മത സ്വാതന്ത്ര്യം മുതലായ പൗരാവകാശങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന നിയമങ്ങളുടെ അതേ തത്വങ്ങളിൽ നികുതി നിയമങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കാനോ പരിശോധിക്കാനോ കാണാനോ കഴിയില്ല. നികുതി ചുമത്തുന്ന നിയമങ്ങളുടെ പരിശോധന കൂടുതൽ കർശനമായ പരിശോധനകളിൽ കാണുകയും നിയമനിർമ്മാതാക്കൾക്ക് കൂടുതൽ അക്ഷാംശം നൽകുകയും വേണം. [ഖണ്ഡിക 25] [904-എച്ച്; 905-എ]

പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം നിയന്ത്രണ അല്ലെങ്കിൽ പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതാണ്

2.1. അപ്പീൽവാദിയായ സംസ്ഥാനം ഒരു മലയോര സംസ്ഥാനമായതിനാൽ റോഡുകളും പാലങ്ങളുമാണ് അതിന്റെ ജീവനാഡി. റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണം, വികസനം, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ, പരിപാലനം, സംരക്ഷണം എന്നിവയ്ക്കായി സംസ്ഥാനം ബജറ്റിൽ ഗണ്യമായ ഭാഗം നീക്കിവയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ ലക്ഷ്യങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിലാണ് 1999-ലെയും 2001-ലെയും ഭേദഗതികളിലൂടെ പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം എന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന അപരാധിയായ വ്യവസ്ഥകൾ കൊണ്ടുവന്നത്. സമാനമായ വ്യവസ്ഥകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന നിരവധി കേസുകളിൽ ഈ കോടതി ഇത് ശരിവച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏതെങ്കിലും ബാധ്യത നിറവേറ്റാത്തതിന് ഈടാക്കുന്ന നികുതിയും പരിഹാര്യവും നിയന്ത്രണപരവുമായ സ്വഭാവമുള്ളതായിരിക്കുമെന്ന് അത് ഉറപ്പിച്ചു. നിയമപരമായ കർത്തവ്യം ലംഘിച്ചതിന് ചുമത്തുന്ന പിഴയും ന്യായവിധി ആവശ്യമുള്ള പരാതിയുടെ വിഷയത്തിന്മേൽ ചുമത്തുന്ന പിഴയും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം രൂപപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. ഒരു നിയമപരമായ കർത്തവ്യം ലംഘിച്ചതിന് പിഴ ചുമത്തിയിടത്ത് അത് പരിഹാര്യമോ നിയന്ത്രണമോ ആയിരിക്കും എന്നതാണ് സ്ഥിരമായി പ്രകടിപ്പിച്ച കാഴ്ചപ്പാട്. [ഖണ്ഡിക 31] [906-എഫ്-എച്ച്; 907-എ]

2.2. 1999-ലെ ഭേദഗതി നിയമത്തിൻറെ ലക്ഷ്യത്തിൽ നിന്നും കാരണങ്ങളിൽ നിന്നും, പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ഒരു പരിഹാര്യ നടപടിയായാണ് അവതരിപ്പിച്ചതെന്ന് വ്യക്തമാണ്. നികുതി ചുമത്തുന്നതിന് തിരിച്ചറിയാൻ കഴിയുന്ന ലക്ഷ്യവും വിഷയവും ലെവിയുടെ ലക്ഷ്യവും തമ്മിലുള്ള ബന്ധവും ഉണ്ടാകുമോ എന്നതാണ് കാണേണ്ടത്. സംസ്ഥാനങ്ങൾ നൽകുന്ന സേവനങ്ങൾ, ആനുകൂല്യങ്ങൾ, സൗകര്യങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്ക് സ്വപരിഹാര്യമെന്നോണം മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കും ചരക്കുകൾക്കും നികുതി ചുമത്തി സ്വന്തമായി നിയമനിർമ്മാണം നടത്താൻ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് അധികാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. [ഖണ്ഡികകൾ 34, 35 എന്നിവ] [90-ഇ, എച്ച്; 909-എ]

2.3. വകുപ്പ് 3 എ(3)-ൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന അപരാധിയായ വ്യവസ്ഥ കേന്ദ്ര നിയമനിർമ്മാണത്തിന് വിരുദ്ധമായതിനാൽ ഒഴിവാക്കണമെന്ന അമിക്കസ്കൂറിയുടെ വാദം നിലനിർത്താൻ കഴിയില്ല. 1988-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 192 എ-യിൽ പിഴ ചുമത്താനുള്ള അധികാരം നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ് അദ്ദേഹത്തിന്റെ സമർപ്പണം. അദ്ദേഹത്തിൻറെ അഭിപ്രായത്തിൽ, ലിസ്റ്റ് II-ലെ എൻട്രി 57, 1988-ലെ നിയമം നടപ്പാക്കിയ ലിസ്റ്റ് III-ലെ എൻട്രി 35-ലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായതിനാൽ, പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ അല്ലെങ്കിൽ വകുപ്പ് 66-ലെ ഉപവകുപ്പ് (1)-ലെ (പെർമിറ്റുകളുടെ ആവശ്യകത വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്ന) വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിരുദ്ധമായി ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് പിഴ ചുമത്തുന്നതിന് വകുപ്പ് 192 എ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. അദ്ദേഹത്തിൻറെ അഭിപ്രായത്തിൽ, ഒരിക്കൽ കേന്ദ്ര നിയമത്തിൽ അത്തരം നിയമലംഘനത്തിന് തടവിനും പിഴയ്ക്കും ശിക്ഷാ വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, അതേ ലംഘനത്തിന് സംസ്ഥാനത്തിന് നികുതി ചുമത്താൻ കഴിയുമായിരുന്നില്ല. സംസ്ഥാന നിയമവും കേന്ദ്ര നിയമവും തമ്മിൽ എന്തെങ്കിലും എതിർപ്പോ വൈരുദ്ധ്യമോ

ഉണ്ടായാൽ മാത്രമേ ഈ സമർപ്പണം നിലനിർത്താൻ കഴിയൂ. പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് അധിക പ്രത്യേക നികുതി ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിലൂടെ വകുപ്പ് 192 എ പ്രകാരമുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ ഒരു തരത്തിലും ലംഘിക്കുകയോ അതിന് വൈരുദ്ധ്യമുണ്ടാക്കുകയോ ചെയ്യുന്നില്ല. 1988-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 192 എ-യിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള പിഴയ്ക്ക് പുറമേയാണിതെന്ന് പറയാം. അത്തരത്തിൽ നികുതി ചുമത്തുന്നത് നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിച്ചതിനുള്ള ഒരു നിയന്ത്രണ നടപടിയായി കണക്കാക്കണമെന്നും നിയമം ലംഘിക്കുന്ന വാഹന ഉടമകളെ തടയുന്നതിന് മാത്രമായി പ്രവർത്തിക്കണമെന്നും സുഖ്പാൽ സിംഗ് ബാൽ കേസിൽ ഈ കോടതി ഇതിനകം തന്നെ ശരിവച്ചിട്ടുണ്ട്. അത്തരമൊരു നികുതി നിയന്ത്രണ സ്വഭാവമുള്ളതും നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകളുടെ ലംഘനങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതുമായിരിക്കും. ശർമ്മ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ പ്രതിനിധീകരിച്ച് ഡി.പി. ശർമ്മ കേസിൽ, സമാനമായ ഒരു വിഷയം പരിഗണിക്കുകയും നികുതി ചുമത്താവുന്ന തത്വങ്ങൾ നിർണ്ണയിക്കാൻ ലിസ്റ്റ് III-ലെ എൻട്രി 35 പ്രകാരം അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നും അതിൽ അത്തരം നികുതി ചുമത്താൻ സംസ്ഥാനത്തിന് അവകാശമുണ്ടെന്നും ഈ കോടതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. [ഖണ്ഡിക 38] [911-എച്ച്; 912-എ-എഫ്]

3.1. 1972-ലെ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 3 ഹിമാചൽ പ്രദേശിൽ സൂക്ഷിച്ചിരിക്കുന്നതോ ഉപയോഗിക്കുന്നതോ ആയ എല്ലാ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കും മേൽപ്പറഞ്ഞ നിയമത്തിൽ ചേർത്തിരിക്കുന്ന പട്ടികകൾ അനുസരിച്ച് നികുതി ചുമത്താൻ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ചുമത്തുന്നതിനായി വകുപ്പ് 3 എ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. വകുപ്പ് 3 എ-യുടെ ഉപവകുപ്പ് (1), (2), (4) എന്നിവ പ്രകാരം വ്യവസ്ഥ ചെയ്ത പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ഹൈക്കോടതി ശരിവച്ചിട്ടുണ്ട്. ഉപവകുപ്പ് (3) പ്രകാരമുള്ള പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം മാത്രമാണ് റദ്ദാക്കിയിരിക്കുന്നത്. നികുതി ചട്ടങ്ങളുടെ വ്യാഖ്യാനത്തിന്റെ സ്ഥിരീകരിക്കപ്പെട്ട തത്വങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അപരാധിയായ വകുപ്പിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ, ഇനിപ്പറയുന്ന മൂന്ന് വശങ്ങളിൽ ഇത് നിർണ്ണയിക്കേണ്ടതുണ്ട്: (1) അത് പ്രകടമായി അന്യായമോ അല്ലെങ്കിൽ വ്യക്തമായി ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ ആണോ; (2) അത് നിയന്ത്രണപരമോ പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതോ ആണോ; ഒപ്പം (3) കേന്ദ്രനിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എന്തെങ്കിലും വൈരുധ്യമുണ്ടോ? [ഖണ്ഡിക 41] [914-എ-സി]

പ്രകടമായ അന്യായമോ വ്യക്തമായി ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ:

3.2. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കും മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ വഴി കൊണ്ടുപോകുന്ന യാത്രക്കാർക്കും ചരക്കുകൾക്കും ചുമത്തുന്ന നികുതി സംബന്ധിച്ച് നിയമങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാൻ മാത്രമല്ല, വാഹനങ്ങളുടെ നികുതി ചുമത്തേണ്ട തത്വങ്ങൾ നിർണ്ണയിക്കാനും സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾക്ക് അധികാരമുണ്ട്. പാർലമെന്റ് ഒരു തത്വവും നിശ്ചയിച്ചിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് നിയമസഭ പാസാക്കിയ നിയമത്തിൽ ഒരു തെറ്റും കണ്ടെത്താൻ കഴിഞ്ഞില്ല. അപരാധിയായ വ്യവസ്ഥ നിയന്ത്രണ സ്വഭാവമുള്ളതാണ്, അതിനാൽ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് നിയമസഭയുടെ അധികാരപരിധിയിൽ പെടുന്നു. അപരാധിയായ വ്യവസ്ഥയെ പ്രകടമായി അന്യായമോ വ്യക്തമായി ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ ആയി കുറ്റപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഒന്നും തന്നെ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല. [ഖണ്ഡിക 42] [914-ഡി-എഫ്]

നിയന്ത്രണം അല്ലെങ്കിൽ പരിഹാര്യം:

3.3. 1999-ലെ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരുന്നതിനുള്ള ലക്ഷ്യങ്ങളും കാരണങ്ങളും വ്യക്തമായി പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളവയായിരുന്നു. പൂർണ്ണമായും മലയോര ഭൂപ്രദേശമുള്ള ഹിമാചൽ പ്രദേശിലെ റോഡുകളുടെ

നിർമ്മാണം, പരിപാലനം, അറ്റകുറ്റപ്പണി, സംരക്ഷണം എന്നിവയ്ക്കായി ഫണ്ടും ധനസഹായവും വർദ്ധിപ്പിക്കുക എന്നതായിരുന്നു ലക്ഷ്യം. സാധുവായ പെർമിറ്റില്ലാതെ അല്ലെങ്കിൽ പെർമിറ്റിൽ അംഗീകൃതമല്ലാത്ത ഏതെങ്കിലും രീതിയിൽ ഏതെങ്കിലും വാഹനം ഉപയോഗിക്കുകയാണെങ്കിൽ, ഉപവകുപ്പ് (1) പ്രകാരം നൽകേണ്ട നികുതിയ്ക്ക് പുറമേ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ വ്യക്തമാക്കിയേക്കാവുന്ന നിരക്കിൽ അധിക പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ചുമത്തുകയും ഈടാക്കുകയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകുകയും ചെയ്യുമെന്ന് മാത്രമാണ് അപരാധിയായ വകുപ്പ് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. എന്നിരുന്നാലും, ഇത് നിയമത്തിലെ പട്ടിക 3-ലെ കോളം 3-ൽ വ്യക്തമാക്കിയ നിരക്കുകൾ കവിയരുത് എന്നതായിരുന്നു നിയന്ത്രണം. [ഖണ്ഡിക 43] [914-ജി-എച്ച്; 915-എ]

3.4. അത്തരം അധിക പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് ഗതാഗത വാഹന വ്യവസായം നടത്തുന്ന വ്യക്തികളെ നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾക്കനുസൃതമായി അവരുടെ വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് ഒരു നിയന്ത്രണമോ അച്ചടക്കമോ നിലനിർത്താൻ മാത്രമായിരുന്നു. ഗതാഗത വാഹന വ്യവസായം നടത്തുന്ന വ്യക്തികൾ ഒരു ലംഘനവും നടത്താതിരിക്കാനും നിയമത്തിന്റെ ഉത്തരവ് പാലിക്കാനും ഇത് ഒരു തടസ്സമായി പ്രവർത്തിക്കും. മറ്റ് നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പിലാക്കുകയും കർശനമായി പാലിക്കുന്നതും നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് അത്തരം അധിക പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കത്തിന് നിയന്ത്രണ സ്വഭാവമുള്ളതാണെന്ന് വിളിക്കാം. 1997-ലെ ഉത്തർപ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ നിയമം വകുപ്പ് 10(3)-നെ ചോദ്യം ചെയ്യുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സുഖ്പാൽ സിംഗ് ബാൽ (മേൽപരാമർശം) കേസിൽ ഈ കോടതി സമാനമായ ഒരു വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ശിക്ഷ എന്ന് വിളിക്കുകയും ചെയ്തെങ്കിലും അത് നിയന്ത്രണപരവും പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതുമാണെന്ന് വിധിക്കുകയും ചെയ്തു. ഈ വ്യവസ്ഥ ഹൈക്കോടതി റദ്ദാക്കിയെങ്കിലും പൊതു വരുമാനം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും നികുതി വെട്ടിപ്പിന് തടസ്സമാകുന്നതിനുമായി വകുപ്പ് 10(3) പ്രകാരം ഇത്തരം ശിക്ഷ ചുമത്തുന്നുവെന്ന് ഈ കോടതി വിധിച്ചു. മേൽപ്പറഞ്ഞവ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, അത്തരമൊരു അധിക പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ചുമത്തുന്നത് പ്രകടമായി അന്യായമോ വ്യക്തമായി ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ ആണെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. ഇത് ഫലത്തിൽ, ഈടാക്കാവുന്ന നികുതികൾ അടയ്ക്കുന്നതിനും പെർമിറ്റിന്റെ നിബന്ധനകൾക്കനുസൃതമായി വാഹനങ്ങളുടെ ഉപയോഗം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും വേണ്ടിയായിരുന്നു. [ഖണ്ഡികകൾ 44, 45 എന്നിവ] [915-ബി-ഡി]

കേന്ദ്രനിയമത്തോടു വൈരുദ്ധ്യം, എന്തെങ്കിലും ഉണ്ടെങ്കിൽ:

3.5. പട്ടിക III-ലെ എൻട്രി 35 പാർലമെന്റിനും സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾക്കും യാന്ത്രികമായി ഓടിക്കുന്ന എല്ലാത്തരം വാഹനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാനും അത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്തേണ്ട തത്വങ്ങൾ രൂപീകരിക്കാനും അധികാരം നൽകി. കേന്ദ്ര നിയമം, അതായത് പാർലമെന്റ് പാസാക്കിയ നിയമം നികുതി ചുമത്തുന്നതിനുള്ള തത്വങ്ങളൊന്നും വ്യക്തമാക്കിയിട്ടില്ല. പട്ടിക II-ലെ എൻട്രികൾ 56, 57 എന്നിവ പ്രകാരം നികുതി ചുമത്താൻ മാത്രമല്ല, പട്ടിക III-ലെ എൻട്രി 35 പ്രകാരമുള്ള തത്വങ്ങൾ നിർദ്ദേശിക്കാനും സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾക്ക് അധികാരമുണ്ടായിരുന്നു. അതിനാൽ,നികുതി ചുമത്തുന്നതിനുള്ള തത്വങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്ന ഒരു കേന്ദ്ര നിയമത്തിന്റെ അഭാവത്തിൽ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള വിദ്വേഷം ആരോപിക്കാനോ വാദിക്കാനോ തെളിയിക്കാനോ കഴിയില്ല. മേൽപ്പറഞ്ഞവ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, കേന്ദ്ര നിയമനിർമ്മാണവുമായി സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണത്തിന്റെ വിരുദ്ധതയോ വൈരുദ്ധ്യമോ നിലനിർത്താൻ കഴിയില്ല. [ഖണ്ഡിക 46] [915-ഇ-ജി]

3.6. വകുപ്പ് 66 (1) ലംഘിക്കുന്നത് ശിക്ഷയും പിഴയും നൽകാവുന്ന ക്രിമിനൽ കുറ്റമായി കണക്കാക്കുമെന്നും അതിനാൽ അപരാധിയായ വകുപ്പ് മേൽപ്പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് വിരുദ്ധമായതിനാൽ നിലനിർത്താൻ കഴിയില്ല എന്നതുമാണ് വകുപ്പ് 192 എ അടങ്ങിയ 1988-ലെ നിയമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അമിക്കസ് ക്യൂറിയുടെ വാദം. വകുപ്പ് 192 എ പ്രകാരം പിഴയോടൊപ്പം തടവും ഉൾപ്പെടുന്ന ശിക്ഷ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു, അതേസമയം അപരാധിയായ വകുപ്പ് പ്രകാരം, പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ വാഹനം ഉപയോഗിച്ചതിനോ പെർമിറ്റിന്റെ നിബന്ധനകൾ ലംഘിച്ചതിനോ അധിക പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ഈടാക്കുന്നു. പൂർണ്ണമായും മലയോര ഭൂപ്രദേശമുള്ള സംസ്ഥാനമായതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തികത്തിന്റെ വലിയൊരു ഭാഗം ഉപയോഗിക്കുന്ന റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും പരിപാലിക്കുന്നതിനുമായി കൂടുതൽ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് അപരാധിയായ വകുപ്പ് സംയോജിപ്പിച്ചത്. വകുപ്പ് 3 എ(3) പ്രകാരം ഈടാക്കുന്ന അധിക പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം വകുപ്പ് 192 എ പ്രകാരം ചുമത്തുന്ന ഏതെങ്കിലും ശിക്ഷയ്ക്കോ പിഴയ്ക്കോ പുറമേയായിരിക്കും. കുറ്റകൃത്യം ചെയ്യാൻ സാധ്യതയുള്ള കുറ്റവാളിയുടെ മനസ്സിൽ ഭയം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനാൽ കുറ്റകൃത്യത്തിനുള്ള ശിക്ഷ അത്തരം കുറ്റകൃത്യങ്ങൾക്ക് പ്രതിരോധം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനും കുറയ്ക്കുന്നതിനും ഉദ്ദേശിച്ചുള്ളതാണ്. പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെയും പെർമിറ്റിന്റെ നിബന്ധനകൾ ലംഘിച്ചും വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നതിൽ നിന്ന് ഗതാഗത വ്യവസായം നടത്തുന്ന വ്യക്തികൾക്ക് ഒരു തടസ്സമായി പ്രവർത്തിക്കുക എന്നതാണ് അധിക പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കത്തിന്റെ ലക്ഷ്യം. അതിനാൽ, അപരാധിയായ വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് കേന്ദ്ര നിയമനിർമ്മാണവുമായി എതിർപ്പോ വൈരുദ്ധ്യമോ ഇല്ല. [ഖണ്ഡിക 47] [915-എച്ച്; 916-എ-ഡി]

3.7. വകുപ്പ് 3 എ(3)-ന്റെ സാധുത അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് ഹൈക്കോടതി തെറ്റായി വിധിച്ചു. വകുപ്പ് 3 എ(3) പ്രകാരം ചുമത്തുന്ന നികുതി നിയന്ത്രണ സ്വഭാവമുള്ളതാണ്, അത് ശിക്ഷയല്ല. [ഖണ്ഡിക 48] [916- ഇ]

<u>മൊത്തത്തുക നികുതി ചുമത്തൽ:</u>

3.8. പൊതുവായ നികുതി നിർണ്ണയത്തിൽ മൊത്തത്തുക നികുതികൾ ഈടാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും അത് യഥാർത്ഥ വീഴ്ച അനുസരിച്ച് ഈടാക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും വിധിച്ചുകൊണ്ട് വകുപ്പ് 3 എ(3) പ്രകാരം നികുതി ചുമത്തുന്നതിന് സംസ്ഥാനം പുറപ്പെടുവിച്ച വിജ്ഞാപനങ്ങളും ഹൈക്കോടതി റദ്ദാക്കിയിരുന്നു. എം. കൃഷ്ണപ്പ കേസിൽ ഈ കോടതിയുടെ മൂന്ന് ജഡ്ജിമാരുടെ ബെഞ്ച് മൊത്തത്തുക നികുതി ഈടാക്കുന്നത് ശരിവച്ചിട്ടുണ്ട്. വ്യത്യസ്തമായ ഒരു വീക്ഷണം പുലർത്താൻ ഒരു കാരണവുമില്ല. [ഖണ്ഡിക 49] [916-എഫ്]

3.9. 1972-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 3 എ (3) സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണസഭയുടെ നിയമനിർമ്മാണ അധികാരപരിധിയിൽ വരുന്നതാണ്, കൂടാതെ മൊത്തത്തുക നികുതി ഈടാക്കാം. [ഖണ്ഡിക 50] [916-എച്ച്]

ആർ.കെ. ഗാർഗ് മറ്റും Vs. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റുള്ളവരും (1981) 4 SCC 675 : [1982] 1 SCR 947; ഭവേഷ് ഡി. പരിഷും മറ്റുള്ളവരും Vs. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റൊരാളും (2000) 5 SCC 471 : [2000] 1 Suppl. SCR 291; ഇന്ത്യൻ ഓയിൽ കോർപറേഷൻ Vs. ബീഹാർ സംസ്ഥാനവും മറ്റൊരാളും (2018) 1 SCC 242 : [2017] 13 SCR 477; ഉത്തർ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും Vs. സുഖ്പാൽ സിംഗ് ബാൽ, (2005) 7 SCC 615 : [2005] 2 Suppl. SCR 1135; ബി.എ. ജയറാമും മറ്റൊരാളും Vs. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും (UOI) മറ്റുള്ളവരും, (1984) 1 SCC 168 : [1983] 3 SCR 624; ബോലാനി ഖനികൾ ലിമിറ്റഡ് Vs. ഒറീസ സംസ്ഥാനം, (1974) 2 SCC 777 :

[1975] 2 SCR 138; ശർമ്മ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ പ്രതിനിധീകരിച്ച് ഡി.പി. ശർമ്മ Vs. ആന്ധ്ര പ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും, (2002) 2 SCC 188 : [2001] 5 Suppl. SCR 390; തമിഴ്നാട് സംസ്ഥാനം Vs. എം. കൃഷ്ണപ്പനും മറ്റൊരാളും (2005) 4 SCC 53 : [2005] 2 SCR 1112 – എന്നീ കേസുകൾ ആശ്രയിച്ചു.

രാജസ്ഥാൻ സംസ്ഥാനം vs. ഖൽസ ട്രാവൽസ്, (1998) 9 SCC 676; അഗ്രിക്കൾച്ചറൽ ഇൻകം ടാക്സ് കമ്മിഷണർ vs. നെറ്റിലേ 'ബി' എസ്റ്റേറ്റ്, (2015) 11 SCC 462 : [2015] 3 SCR 630; അശോക് ലെയ്ലാൻഡ് ലിമിറ്റഡ് vs. തമിഴ്നാട് സംസ്ഥാനം, (2004) 3 SCC 1 : [2004] 1 SCR 306; രഞ്ജിത് സിംഗ് vs. രാംപൂർ ടാക്സേഷൻ ഓഫീസറും മറ്റും, 2002 SCC Online All 75; ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും Vs. നിയമപരമായ പ്രതിനിധികൾ വഴി യഷ് പാൽ ഗാർഗ് (പരേതൻ) മറ്റുള്ളവരും, (2003) 9 SCC 92 : [2003] 3 SCR 1056; മഹാരാഷ്ട്ര സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും vs. മധുകർ ബാലകൃഷ്ണ ബദിയയും മറ്റുള്ളവരും, (1988) 4 SCC 290: [1988] 2 Suppl. SCR 482; രാജീവ് സൂരി vs. ഡൽഹി ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റിയും മറ്റുള്ളവരും, 2021 SCC Online SC 7; ജനഹിത് മഞ്ചും മറ്റൊരാളും vs. മഹാരാഷ്ട്ര സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും, (2019) 2 SCC 505: [2018] 14 SCR 860; പശ്ചിമ ബംഗാൾ സംസ്ഥാനം Vs. കേസോരം ഇൻഡസ്ട്രീസ് ലിമിറ്റഡും മറ്റുള്ളവരും (2004) 10 SCC 201 : [2004] 1 SCR 564; മധ്യപ്രദേശ് എയർ പെർമിറ്റ് ഓണേഴ്സ് അസോസിയേഷനും മറ്റൊരാളും Vs. മധ്യപ്രദേശ് സംസ്ഥാനം, (2004) 1 SCC 320 : [2003] 6 Suppl. SCR 331; ഹർദേവ് മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് Vs. മധ്യപ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും, (2006) 8 SCC 613 : [2006] 7 Suppl. SCR 766 – എന്നീ കേസുകൾ പരാമർശിച്ചു.

ആസ് മുഹമ്മദ് vs. രാജസ്ഥാൻ സംസ്ഥാനം 2020 2 RLW 1567 (Raj) – കേസ് പരാമർശിച്ചു.

മോറെ Vs. ദൗദ് 354 US 457 – കേസ് പരാമർശിച്ചു.

കേസ് നിയമ സൂചിക

(1998) 9 SCC 676	ഖണ്ഡിക 2	പരാമർശിച്ചു
[1982] 1 SCR 947	ഖണ്ഡിക 8	ആശ്രയിച്ചു
[2000] 1 Suppl. SCR 291	ഖണ്ഡിക 8	ആശ്രയിച്ചു
[2017] 13 SCR 477	ഖണ്ഡിക 8	ആശ്രയിച്ചു
[2005] 2 SCR 1112	ഖണ്ഡിക 8	ആശ്രയിച്ചു
[2015] 3 SCR 630	ഖണ്ഡിക 8	പരാമർശിച്ചു
[2004] 1 SCR 306	ഖണ്ഡിക 8	പരാമർശിച്ചു
[2003] 3 SCR 1056	ഖണ്ഡിക 8	പരാമർശിച്ചു
[2005] 2 Suppl. SCR 1135	ഖണ്ഡിക 8	ആശ്രയിച്ചു
[1983] 3 SCR 624	ഖണ്ഡിക 8	ആശ്രയിച്ചു
[1975] 2 SCR 138	ഖണ്ഡിക 8	ആശ്രയിച്ചു
[2001] 5 Suppl. SCR 390	ഖണ്ഡിക 8	ആശ്രയിച്ചു
[1988] 2 Suppl. SCR 482	ഖണ്ഡിക 8	പരാമർശിച്ചു

[2018] 14 SCR 860	ഖണ്ഡിക 8	പരാമർശിച്ചു
[2004] 1 SCR 564	ഖണ്ഡിക 9	പരാമർശിച്ചു
[2003] 6 Suppl. SCR 331	ഖണ്ഡിക 9	പരാമർശിച്ചു
[2006] 7 Suppl. SCR 766	ഖണ്ഡിക 9	പരാമർശിച്ചു

സിവിൽ അപ്പീൽ അധികാരിത: 2011-ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പറുകൾ 5534-5594.

2000-ലെ സിവിൽ റിട്ട ഹർജി നമ്പറുകൾ 32, 135, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 215, 216, 217, 218, 219, 235, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 249, 25, 250, 253, 254, 255, 256, 268, 269, 270, 272, 273, 274, 275, 290, 291, 292, 318, 33, 34, 35, 355, 56, 57, 619, 789, 91, 92, 93, 954 എന്നിവയിലെയും 2001-ലെ സിവിൽ റിട്ട ഹർജി നമ്പർ 93-ലെയും ഹിമാചൽ പ്രദേശ് ഹൈക്കോടതിയുടെ 06.07.2007 തീയതിയിലെ വിധിന്യായത്തിൽ നിന്നും ഉത്തരവിൽ നിന്നും.

അമിക്കസ് ക്യൂറി (കോടതിയുടെ സുഹൃത്ത്) ബഡ്ഡി എ. രംഗനാഥൻ.

അപ്പീൽവാദിക്ക് വേണ്ടി അഭിഭാഷകരായ അഭിനവ് മുഖർജി, ശ്രീമതി ബിഹു ശർമ, ശ്രീമതി പ്രതിഷ്ഠാ വിജ്, അക്ഷയ് സി. ശ്രീവാസ്തവ എന്നിവർ.

എതിർകക്ഷികൾക്ക് വേണ്ടി മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ സിദ്ധാർത്ഥ് ഭട്നഗർ, അഭിഭാഷകരായ ശ്രീമതി പ്രചേത കാർ, ആദിത്യ സിദ്ര, നദീം അഫ്രോസ്, എന്നിവർ.

കോടതിയുടെ വിധി പുറപ്പെടുവിച്ചത്

ജസ്റ്റിസ് വിക്രം നാഥ്:

1. താഴെപ്പറയുന്ന രീതിയിൽ നൽകിയിരിക്കുന്ന 05.03.2020 തീയതിയിലെ ഉത്തരവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മേൽപ്പറഞ്ഞ അപ്പീലുകൾ മൂന്ന് ജഡ്ജിമാരുടെ വിശാല ബെഞ്ചിലേക്ക് റഫർ ചെയ്തു.

> "ഈ അപ്പീലുകളിൽ ഉന്നയിച്ച വിഷയം സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 10457/1995-ലെയും മറ്റ് അനുബന്ധ കേസുകളിലെയും [(1998) 9 SCC 676-ൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തു] 27.02.1998 തീയതിയിലെ ഉത്തരവിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മൂന്ന് ജഡ്ജിമാരുടെ ഒരു വിശാല ബെഞ്ചിന് കൈമാറിയെന്ന വസ്തുത കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, ഈ അപ്പീലുകൾ പിന്നീട് നിലവിലെ അപ്പീലുകളിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് സമാനമായ 1951-ലെ രാജസ്ഥാൻ നിയമത്തിലൂടെ റദ്ദാക്കി.
>
> അതിനാൽ, ഈ അപ്പീലുകൾ ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ചോദ്യങ്ങളിലെ ആധികാരികമായ വിധിന്യായത്തിനായി മൂന്ന് ജഡ്ജിമാരുടെ ഒരു വിശാല ബെഞ്ചിന് റഫർ ചെയ്യുന്നത് ഉചിതമാണെന്ന് കോടതി കരുതുന്നു.
> ഈ അപ്പീലുകൾ പരിഗണിക്കുന്നതിന് ഉചിതമായ ബെഞ്ച് രൂപീകരിക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ചീഫ് ജസ്റ്റിസിന്റെ മുമ്പാകെ കാര്യങ്ങൾ സമർപ്പിക്കാൻ രജിസ്ട്രിയോട് നിർദ്ദേശിക്കുന്നു."

2. രാജസ്ഥാൻ സംസ്ഥാനം Vs. ഖൽസ ട്രാവൽസ്, (1998) 9 SCC 676-ൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത 1995-ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 10457-ലും അനുബന്ധ വിഷയങ്ങളിലും പാസാക്കിയ 27.02.1998-ലെ മേൽപ്പറഞ്ഞ ഉത്തരവ്, താഴെപ്പറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

> "1. രാജസ്ഥാൻ സംസ്ഥാനം സമർപ്പിച്ച ഈ അപ്പീലുകൾ 1951-ലെ രാജസ്ഥാൻ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ നിയമം (ഇനിമുതൽ "നിയമം" എന്ന് വിളിക്കുന്നു), വകുപ്പ് 4-ബി(3), 1951-ലെ രാജസ്ഥാൻ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ ചട്ടങ്ങൾ (ഇനിമുതൽ "ചട്ടങ്ങൾ" എന്ന് വിളിക്കുന്നു), ചട്ടം 4-സിസി എന്നിവയുടെ ഭരണഘടനാ സാധുതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യങ്ങൾ ഉയർത്തുന്നു. വകുപ്പ് 4-ബി(3) സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകിയിട്ടുള്ള നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാനുള്ള അധികാരത്തിന് അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് അപവദിത വിധിന്യായങ്ങളിലൂടെ ഹൈക്കോടതി വിധിച്ചു.
>
> 2. ഹൈക്കോടതി പറയുന്നതനുസരിച്ച്, ഈ നികുതി, ചുങ്കം എന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കപ്പെടുന്നുണ്ടെങ്കിലും, സാധുവായ പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ വാഹനം ഓടിച്ചതിനോ പെർമിറ്റിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിച്ചതിനോ ഉള്ള കുറ്റകൃത്യത്തിന് ചുമത്തുന്ന ശിക്ഷയാണ്, അത്തരം ശിക്ഷ നിയന്ത്രണ അല്ലെങ്കിൽ പരിഹാര്യ ചുങ്കത്തിന്റെ ഭാഗമായി കണക്കാക്കാൻ കഴിയില്ല. ആ കാഴ്ചപ്പാടിൽ, നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 4-ബി (3) ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടനയുടെ ഏഴാം പട്ടികയിലെ ലിസ്റ്റ് II-ലെ എൻട്രി 56 പ്രകാരം സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള അധികാരങ്ങൾക്ക് അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് ഹൈക്കോടതി പ്രഖ്യാപിച്ചു. വകുപ്പ് 4-ബി (3) പ്രകാരം ചുമത്തുന്ന നികുതി ചുങ്കമല്ല മറിച്ച് ശിക്ഷയാണോ എന്നും ലിസ്റ്റ് II-ലെ എൻട്രി 56, എൻട്രി 57 എന്നിവ പ്രകാരം സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ നിയമനിർമ്മാണ അധികാരങ്ങൾക്ക് അധികാരവിലംഘിനിയാണോ എന്നതുമാണ് ഈ അപ്പീലുകളിൽ പരിഗണനയിലുള്ള ചോദ്യം.
>
> 3. ചോദ്യത്തിൻറെ പ്രാധാന്യം കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, ഈ കാര്യങ്ങൾ മൂന്ന് ജഡ്ജിമാരുടെ ബെഞ്ച് പരിഗണിക്കുന്നത് ഉചിതമാണെന്ന് കോടതി കരുതുന്നു. അതിനാൽ, ആവശ്യമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾക്കായി വിഷയം ബഹുമാനപ്പെട്ട ചീഫ് ജസ്റ്റിസിന്റെ മുമ്പാകെ സമർപ്പിക്കാം."

മേൽപ്പറഞ്ഞ ഉത്തരവുകൾ ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം പരിശോധിക്കുന്നത് പരിഗണിക്കേണ്ട ചോദ്യം സാധുവായ പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ ഉപയോഗിക്കുന്ന ഗതാഗത വാഹനത്തിന് ചുമത്തുന്ന അധിക പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം നികുതിയല്ല, മറിച്ച് ശിക്ഷയാണോ എന്നതിലേക്കും ഭരണഘടനയുടെ ഏഴാം പട്ടികയിലെ ലിസ്റ്റ് II-ലെ (സ്റ്റേറ്റ് ലിസ്റ്റ്) എൻട്രികൾ 56, 57 എന്നിവ പ്രകാരം സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ നിയമനിർമ്മാണ അധികാരങ്ങൾക്ക് അധികാരവിലംഘിനിയാണോ എന്നതിലേക്കും പരിമിതപ്പെടുന്നു.

3. രാജസ്ഥാൻ സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കിയ സമാനമായ വ്യവസ്ഥകൾ 1977-ലെ രാജസ്ഥാൻ ഫിനാൻസ് നിയമം പ്രകാരം റദ്ദാക്കിയതിനാൽ 1995-ലെ സിവിൽ അപ്പീൽ നമ്പർ 10457 15.04.1998-ലെ ഉത്തരവ് പ്രകാരം തള്ളപ്പെട്ടുവെന്നും അതിനാൽ ഉന്നയിക്കപ്പെട്ട ചോദ്യം ഒരു സജീവ പ്രശ്നമല്ലെന്നും വിധിച്ചു. അതനുസരിച്ച്, ബന്ധപ്പെട്ട അപ്പീലുകൾക്കൊപ്പം ഈ അപ്പീലുകളും തള്ളപ്പെട്ടു, എന്നിരുന്നാലും, ചോദ്യത്തിൽ തീരുമാനം എടുത്തിരുന്നില്ല. 15.04.1998-ലെ മേൽപ്പറഞ്ഞ ഉത്തരവ് താഴെപറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

"1951-ലെ രാജസ്ഥാൻ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 4(ബി)(3), രാജസ്ഥാൻ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ ചട്ടങ്ങളിലെ ചട്ടം 4 സിസി എന്നിവയുടെ സാധുതയെക്കുറിച്ചുള്ള ചോദ്യമാണ് ഈ അപ്പീലുകളിൽ ഉൾപ്പെടുന്നത്. വിഷയങ്ങൾ ഈ കോടതിയിൽ പരിഗണനയിലിരിക്കുമ്പോൾ, സംസ്ഥാന നിയമസഭ 1977-ലെ രാജസ്ഥാൻ ധനകാര്യ നിയമം നടപ്പിലാക്കുകയും അതിലൂടെ വകുപ്പ് 4(ബി)(3) റദ്ദാക്കുകയും ചട്ടം 4 സിസി നിർമ്മിച്ചത് വകുപ്പ് 4(ബി)(3)-ൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ പ്രാബല്യത്തിൽ വരുത്താനായിരുന്നതിനാൽ മേൽപ്പറഞ്ഞ നിയമം പ്രയോഗിക്കുന്നതും അവസാനിച്ചു. 1977-ലെ രാജസ്ഥാൻ ഫിനാൻസ് നിയമം വരുത്തിയ മേൽപ്പറഞ്ഞ ഭേദഗതി കണക്കിലെടുത്ത് ഈ അപ്പീലുകളിൽ അപ്പീൽവാദി ഉന്നയിച്ച ചോദ്യം ഇനി ഒരു സജീവ പ്രശ്നമല്ല എന്നതിനാൽ അതിലേക്ക് പോകേണ്ട ആവശ്യമില്ല. അതനുസരിച്ച് അപ്പീലുകൾ തള്ളപ്പെടുകയും ചോദ്യത്തിൽ തീരുമാനം എടുത്തിട്ടുമില്ല. ചെലവുകൾ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ഉത്തരവും ഇല്ല."

വസ്തുതകൾ:

4. എതിർകക്ഷികളും സമാനമായ നിലയിലുള്ള പൊതുഗതാഗത വ്യവസായം നടത്തുന്ന വ്യക്തികളും 1999-ലെ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ (ഭേദഗതി) നിയമം[1] പ്രകാരം അവതരിപ്പിച്ച വകുപ്പ് 3-എ, വകുപ്പ് 3-സി, വകുപ്പ് 4-എ, വകുപ്പ് 5-എ എന്നിവയോടൊപ്പം വകുപ്പ് 3-എ പ്രകാരമുള്ള പട്ടിക III എന്നിവയുടെ സാധുതയെ ചോദ്യം ചെയ്യുകയും ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടനയ്ക്ക് അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് വിധിക്കണമെന്നും കൂടാതെ 18.12.1999, 23.12.1999, 31.12.1999, 06.01.2000, 12.02.2000, 01.04.2000 എന്നീ തീയതികളിലെ വിജ്ഞാപനങ്ങൾ നിരസിക്കണമെന്നും റദ്ദാക്കണമെന്നും ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തു. 2000-ലെ സിവിൽ റിട്ട് ഹർജി നമ്പർ 32 (ഗോയൽ ബസ് സർവീസ് Vs. ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും) പ്രകാരമുള്ള ഒരു ഹർജിയിൽ അവകാശപ്പെടുന്ന നിവർത്തി താഴെപ്പറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

"(i) 1999 ഡിസംബർ 18, 1999 ഡിസംബർ 23, 1999 ഡിസംബർ 31, 2000 ജനുവരി 6, 2000 ഫെബ്രുവരി 12 എന്നീ തീയതികളിലുള്ള അപവദിത അനുബന്ധം - പിഎ, പിബി, പിസി, പിഡി, പിഇ എന്നിവ ദയവായി നിരസിക്കുകയും റദ്ദാക്കുകയും ചെയ്യാം;

(ii) വകുപ്പ് 3-എ, 3-സി, 4-എ, 5-എ എന്നിവയും വകുപ്പ് 3-എ പ്രകാരമുള്ള പട്ടിക -III-ഉം ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടനയുടെ അധികാരവിലംഘിനിയായതിനാൽ റദ്ദാക്കാം.

(iii) കേസിന്റെ വസ്തുതകളും സാഹചര്യങ്ങളും കണക്കിലെടുത്ത് നീതിയുക്തവും ഉചിതവുമാണെന്ന് കരുതാവുന്ന ആശ്രയിക്കുന്ന മറ്റേതെങ്കിലും ഹർജിക്കാരന് അനുകൂലമായി നൽകാം."

5. 1999-ലെ എച്ച്.പി.എം.വി.ടി (എ) നിയമവും 2001-ലെ എച്ച്.പി.എം.വി.ടി (എ) നിയമവും പ്രകാരമാണ് സാധുത അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കാൻ ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്ന മേൽപ്പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകൾ അവതരിപ്പിച്ചത്. മേൽപ്പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയതിന്റെ ഫലമായി, ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനം മുകളിൽ പരാമർശിച്ച നിരവധി വിജ്ഞാപനങ്ങൾ പുറപ്പെടുവിക്കുകയും അവ നിരവധി റിട്ട് ഹർജികളിൽ എതിർക്കപ്പെടും ചെയ്തു. ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടനയുടെ മൂന്നാം ഭാഗത്തെയോ മറ്റേതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥയെയോ ലംഘിക്കുന്നില്ല എന്നതിനാൽ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെട്ട വകുപ്പ് 3-എ(3) ഒഴികെയുള്ള എല്ലാ

[1] ചുരുക്കത്തിൽ "എച്ച്.പി.എം.വി.ടി. (എ) നിയമം, 1999"

വകുപ്പുകളുടെയും സാധുത 06.07.2007-ലെ അപവദിത വിധിന്യായത്തിലൂടെ ഹൈക്കോടതി ശരിവെച്ചു. വകുപ്പ് 3-എ(3) സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, ഇത് അടിസ്ഥാനപരമായി പിഴ ചുമത്തുന്നുവെന്നും അതിനാൽ ഇത് നിയന്ത്രണ അല്ലെങ്കിൽ പരിഹാര്യ ചുങ്കമായി കണക്കാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും അതിനാൽ ഇത് സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ നിയമനിർമ്മാണ ശേഷിക്ക് അതീതമാണെന്നും വിധിച്ചു. ഭരണഘടനയുടെ പദ്ധതിയുമായി പൊരുത്തപ്പെടാത്തതിനാൽ 06.01.2000, 01.04.2000 തീയതികളിൽ പുറപ്പെടുവിച്ച രണ്ട് വിജ്ഞാപനങ്ങളും കോടതി റദ്ദാക്കി. പ്രത്യേക ടോൾ ചുങ്കവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 31.12.1999-ന് നടന്ന ചർച്ചകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അവ നിയമത്തിലെ നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിരുദ്ധമാണെന്ന് കണ്ടെത്തിയതിനാൽ 01.01.2000-ലെ തീരുമാനവും റദ്ദാക്കി. അപവദിത വിധിയുടെ പ്രവർത്തനപരമായ ഭാഗം ഇപ്രകാരമാണ്:

> "മേൽപ്പറഞ്ഞ ന്യായവാദവും കണ്ടെത്തലുകളും കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, വകുപ്പുകൾ 3-എ (1), (2), (4), വകുപ്പ് 3-സി എന്നിവ മൗലികാവകാശങ്ങളെയോ ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടനയിലെ മറ്റേതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകളെയോ ലംഘിക്കുന്നില്ലെന്ന് കോടതി കരുതുന്നു, അതിനാൽ അവ ഭരണഘടനയുടെ അധികാരവിലംഘിനിയാല്ലെന്ന് വിധിക്കുന്നു. വകുപ്പ് 3-എ (3) വാസ്തവത്തിൽ മുകളിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ പിഴ ചുമത്തുന്നതിനാൽ, അത്തരം ശിക്ഷയുടെ സ്വഭാവം നിയന്ത്രണ അല്ലെങ്കിൽ പരിഹാര്യ ചുങ്കമായി കണക്കാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും ഇത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിയമനിർമ്മാണസഭയുടെ ശേഷിക്ക് അതീതമാണെന്നും ആജ്ഞാനുവർത്തിയായ നിയമനിർമ്മാണം, അതായത് 6.01.2000, 1.04.2000 തീയതികളിലെ വിജ്ഞാപനങ്ങൾ ലെവിയുടെ ഒറ്റത്തവണ ചാർജ്ജുകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ളതാണ് എന്നതിനാൽ ഇവ ഭരണഘടനയുടെ പദ്ധതിയുമായി പൊരുത്തപ്പെടുന്നില്ലെന്നും അതിനാൽ ഇവ അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്നും വിധിച്ചു. കൂടാതെ, എസ്ർ.ആർ.ടി.യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 31.12.1999-ന് നടന്ന ചർച്ചകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള 1.1.2000 തീയതിയിലെ തീരുമാനം മുകളിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ നിയമത്തിലെ നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിരുദ്ധമാണ്. അതിനാൽ, ഇത് നിയമത്തിന് വിരുദ്ധമായതിനാൽ റദ്ദാക്കുന്നു.
>
> മേൽപ്പറഞ്ഞ നിബന്ധനകളിലാണ് എല്ലാ ഹർജികളും തീർപ്പാക്കുന്നത്. ചെലവുകൾ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ഉത്തരവും ഇല്ല.
> റിട്ട് ഹർജികളിലെ എല്ലാ മിസലേനീസ് അപേക്ഷകളും തീർപ്പാക്കിയിരിക്കുന്നു."

6. മേൽപ്പറഞ്ഞ ഹൈക്കോടതി വിധിക്കെതിരെ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സർക്കാർ അപ്പീൽ നൽകുന്നുണ്ട്.

7. അപ്പീൽവാദിയായ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ അഭിഭാഷകനായ ശ്രീ അഭിനവ് മുഖർജി, എതിർകക്ഷികളായ ഓപ്പറേറ്റർമാർക്ക് വേണ്ടി കോടതിയെ സഹായിക്കാൻ അമിക്കസ് ക്യൂറിയായി നിയമിതനായ അഭിജ്ഞനായ മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ ശ്രീ സിദ്ധാർത്ഥ് ഭട്നഗർ എന്നിവരെ കോടതി കേട്ടു.

<u>സമർപ്പണങ്ങളുടെ സംഗ്രഹം:</u>

8. അപ്പീൽവാദികൾക്കുവേണ്ടി സമർപ്പിച്ച സമർപ്പണങ്ങൾ താഴെപ്പറയുന്ന രീതിയിൽ സംഗ്രഹിച്ചിരിക്കുന്നു:

- ലംഘിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥ പ്രകടമായി അനീതിയോ ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ ആകുന്നതുവരെ സാമ്പത്തിക/നികുതി നിയമനിർമ്മാണ കാര്യങ്ങളിൽ ഇടപെടുന്നതിൽ നിന്ന് ഭരണഘടനാ കോടതികൾ അകന്നു നിൽക്കണം.
- സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമങ്ങൾ കൂടുതൽ വിശാലതയോടെ കാണുകയും പൗരാവകാശങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റ് നിയമങ്ങളുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ സർക്കാരിന് കൂടുതൽ അവസരം നൽകുകയും വേണം.
- മേൽപ്പറഞ്ഞ സമർപ്പണങ്ങളെ പിന്തുണയ്ക്കുന്നതിനായി താഴെപ്പറയുന്ന വിധിന്യായങ്ങളെ ആശ്രയിച്ചു:

  "(i) (1981) 4 SCC 675 (ഖണ്ഡികകൾ 7, 8, 16 & 2018) എന്നിവയിൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത ആർ.കെ. ഗാർഗ് മറ്റും Vs. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റുള്ളവരും.

  (ii) (2000) 5 SCC 471 (ഖണ്ഡിക 26) എന്നിവയിൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത ഭവേഷ് ഡി. പരിഷും മറ്റുള്ളവരും Vs. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റൊരാളും.

  (iii) (2018) 1 SCC 242 (ഖണ്ഡികകൾ 25-28) എന്നിവയിൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത ഇന്ത്യൻ ഓയിൽ കോർപറേഷൻ Vs. ബീഹാർ സംസ്ഥാനം."

- പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതിനാൽ ഒറ്റത്തവണ നികുതി ഈടാക്കാം.
- സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണസഭയുടെ വിവേകം സാധ്യമായ ഏറ്റവും വിശാലമായ പദങ്ങളിൽ വായിക്കണം, കൂടാതെ ചുമത്തിയ നികുതി ഒറ്റയടിക്ക് അല്ലെങ്കിൽ ഒറ്റത്തവണ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നൽകേണ്ടതിനാൽ മാത്രം അത് അസാധുവായതോ ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ ആകില്ല. അത്തരം നികുതി ചുമത്തൽ ഭരണപരമായ കാരണങ്ങളാൽ ആയിരിക്കാം, കൂടാതെ ശേഖരണ രീതിയും നടപടിയും നികുതി ചുമത്തലിന്റെ സ്വഭാവം നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനുള്ള നിർണ്ണായക പരിശോധനയാകാൻ കഴിയില്ല.
- ഒറ്റത്തവണ നികുതി ചുമത്തുന്നത് ഇപ്പോൾ കോടതികൾ നന്നായി അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ളതിനാൽ 06.01.2000, 01.04.2000 തീയതികളിലെ വിജ്ഞാപനങ്ങൾ റദ്ദാക്കിയതും നിയമപരമായി തെറ്റായിരുന്നു.
- മേൽപ്പറഞ്ഞ സമർപ്പണങ്ങളെ പിന്തുണയ്ക്കുന്നതിനായി താഴെപ്പറയുന്ന വിധിന്യായങ്ങളെ ആശ്രയിച്ചു:

  (i) തമിഴ്നാട് സംസ്ഥാനം Vs. എം. കൃഷ്ണപ്പനും മറ്റൊരാളും (2005) 4 SCC 53 (ഖണ്ഡികകൾ 18-23).

  (ii) അഗ്രിക്കൾച്ചറൽ ഇൻകം ടാക്സ് കമ്മിഷണർ Vs. നെറ്റിലേ 'ബി' എസ്റ്റേറ്റ് (2015) 11 SCC 462 (ഖണ്ഡികകൾ 20-22).

(iii) അശോക് ലെയ്ലാൻഡ് ലിമിറ്റഡ് Vs. തമിഴ്നാട് സംസ്ഥാനം (2004) 3 SCC 1 (ഖണ്ഡികകൾ 65-71).

(iv) ആസ് മുഹമ്മദ് Vs. രാജസ്ഥാൻ സംസ്ഥാനം (2020 2 RLW 1567 (Raj) (ഖണ്ഡികകൾ 22 to 26).

- 1972-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 3(എ)3 പ്രകാരം ചുമത്തുന്ന നികുതി നിയന്ത്രണപരവും പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതുമാണ്. അപ്പീൽവാദിയായ സംസ്ഥാനം ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള ഭൂപ്രദേശങ്ങളുള്ള ഒരു മലയോര സംസ്ഥാനമായതിനാൽ, മലയോര ഭൂപ്രദേശങ്ങളുടെ ജീവനാഡിയായ റോഡുകളും പാലങ്ങളും പരിപാലിക്കുന്നതിനായി ബജറ്റിന്റെ വലിയൊരു ഭാഗം റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണം, വികസനം, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ, പരിപാലനം എന്നിവയ്ക്കായി ചെലവഴിക്കുന്നു.
- ഹൈക്കോടതിക്ക് മുമ്പാകെ സംസ്ഥാനം സമർപ്പിച്ച എതിർ സത്യവാങ്മൂലത്തെ പരാമർശിക്കുകയും പരിഹാര്യ അല്ലെങ്കിൽ നിയന്ത്രണ ചുങ്കം സാധുതയുള്ളതായി ചുമത്തുന്നതിനും ഉയർത്തിപ്പിടിക്കുന്നതിനുമായി കണക്കാക്കുന്ന പ്രത്യേക സാഹചര്യങ്ങൾ അപവദിത വിധിന്യായത്തിൽ പരാമർശിക്കുകയും ചെയ്തു. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, താഴെപ്പറയുന്ന വിധിന്യായങ്ങളെ ആശ്രയിച്ചിട്ടുണ്ട്:

(i) രഞ്ജിത് സിംഗ് Vs. രാംപൂർ ടാക്സേഷൻ ഓഫീസറും മറ്റും, (2002) SCC Online All 75 (ഖണ്ഡികകൾ 14,15, 22 and 23)

(ii) ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും Vs. നിയമപരമായ പ്രതിനിധികൾ വഴി യഷ് പാൽ ഗാർഗ് (പരേതൻ) മറ്റുള്ളവരും, (2003) 9 SCC 92 (ഖണ്ഡികകൾ 11-13,20 and 23)

(iii) ഉത്തർ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും Vs. സുഖ്പാൽ സിംഗ് ബാൽ, (2005) 7 SCC 615 (ഖണ്ഡികകൾ 11 to 19).

(iv) ബി.എ. ജയറാമും മറ്റൊരാളും Vs. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും (UOI) മറ്റുള്ളവരും, (1984) 1 SCC 168 (ഖണ്ഡികകൾ 9-11).

(v) ബോലാനി ഖനികൾ ലിമിറ്റഡ് Vs. ഒറീസ സംസ്ഥാനം, (1974) 2 SCC 777 (ഖണ്ഡികകൾ 15 & 29)

(vi) ശർമ്മ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ പ്രതിനിധീകരിച്ച് ഡി.പി. ശർമ്മ Vs. ആന്ധ്ര പ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും, (2002) 2 SCC 188 (ഖണ്ഡികകൾ 1,8 and 11).

(vii) മഹാരാഷ്ട്ര സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും Vs. മധുകർ ബാലകൃഷ്ണ ബദിയയും മറ്റുള്ളവരും, (1988) 4 SCC 290 (ഖണ്ഡികകൾ 6 & 10).

(viii) രാജീവ് സൂരി Vs. ഡൽഹി ഡെവലപ്മെന്റ് അതോറിറ്റിയും മറ്റുള്ളവരും, (2021) SCC Online SC 7 (ഖണ്ഡികകൾ 220 to 226).

(ix) ജനഹിത് മഞ്ചും മറ്റൊരാളും Vs. മഹാരാഷ്ട്ര സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും, (2019) 2 SCC 505 (ഖണ്ഡികകൾ 13).

- 3-എ(1), (2), (4) എന്നീ വകുപ്പുകൾ പ്രകാരം പ്രത്യേക വാഹന ചുങ്കം ചുമത്തുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പാക്കാനുള്ള സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ അധികാരം ഹൈക്കോടതി ശരിവെച്ചെങ്കിലും അതേ സമയം വകുപ്പ് 3-എ (3) പ്രകാരമുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമായതിനാൽ അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് വിധിക്കുന്നതിൽ തെറ്റ് ചെയ്തു.
- അപ്പീലുകൾ അനുവദിക്കുകയും ഹൈക്കോടതിയുടെ അപവദിത വിധിന്യായം റദ്ദാക്കുകയും റിട്ട് ഹർജികൾ തള്ളിക്കളയുകയും വേണം.

9. മറുവശത്ത്, അമിക്കസ് ക്യൂറിയായ ശ്രീ സിദ്ധാർത്ഥ് ഭട്നഗർ ഇനിപ്പറയുന്ന സമർപ്പണങ്ങൾ നടത്തി:

- പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കുറ്റകൃത്യങ്ങളും ശിക്ഷകളും 1988-ലെ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് നിയമം, അധ്യായം XIII പ്രകാരവും പ്രത്യേകിച്ച് അതിലെ വകുപ്പ് 192-എ പ്രകാരവും ഉൾപ്പെടുന്നു.
- മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് നിയമം, 1988[2] ഒരു കേന്ദ്ര നിയമമായതിനാൽ ഭരണഘടനയുടെ ഏഴാം പട്ടികയിലെ ലിസ്റ്റ് III-ലെ എൻട്രി 35-മായി ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.
- പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ വാഹനം ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് ശിക്ഷ 1988-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 192-എ-യിൽ ഇതിനകം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമങ്ങളുടെ ലംഘനങ്ങൾ, അനന്തരഫലങ്ങൾ, ശിക്ഷകൾ എന്നിവയുൾപ്പെടെ 1988-ലെ നിയമം ഒരു സമ്പൂർണ്ണ സംവിധാനം നൽകുന്നു. പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ ഉപയോഗിക്കുന്ന ഗതാഗത വാഹനത്തെക്കുറിച്ചാണ് ഈ വ്യവസ്ഥ പ്രത്യേകമായി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്.
- ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ നിയമം ഭരണഘടനയുടെ ഏഴാം പട്ടികയിലെ ലിസ്റ്റ് II-ലെ എൻട്രി 57-മായി ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ഇത് രണ്ട് പരിമിതികൾക്ക് വിധേയമാണ് (i) വാഹനം റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ അനുയോജ്യമാണ്, (ii) ഈ എൻട്രി പ്രകാരം ഉണ്ടാക്കിയ ഏത് നിയമവും ലിസ്റ്റ് III-ലെ എൻട്രി 35 പ്രകാരം ഉണ്ടാക്കിയ ഏതെങ്കിലും നിയമത്തിന് വിധേയമായിരിക്കും.
- 1988-ലെ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ കൈയേറുന്നതോ അതിക്രമിക്കുന്നതോ ആയ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഏതൊരു നിയമനിർമ്മാണവും ആ പരിധിവരെ അസാധുവാകും.
- പശ്ചിമ ബംഗാൾ സംസ്ഥാനം Vs. കേസോരം ഇൻഡസ്ട്രീസ് ലിമിറ്റഡും മറ്റുള്ളവരും (2004) 10 SCC 201 കേസിലെ സുപ്രീം കോടതിയുടെ വിധിന്യായത്തെ ആശ്രയിച്ചു.
- വകുപ്പ് 3 എ(3) പ്രകാരം ഈടാക്കാൻ ആവശ്യപ്പെട്ട നികുതി ശിക്ഷയുടെ സ്വഭാവമുള്ളതാണ്, അത് 1988-ലെ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ കണക്കിലെടുത്ത് ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല. സുപ്രീം കോടതിയുടെ ഇനിപ്പറയുന്ന രണ്ട് തീരുമാനങ്ങളെ ആശ്രയിച്ചു:

(i) മധ്യപ്രദേശ് എയർ പെർമിറ്റ് ഓണേഴ്സ് അസോസിയേഷനും മറ്റൊരാളും Vs. മധ്യപ്രദേശ് സംസ്ഥാനം, (2004) 1 SCC 320,

[2] 1988-ലെ നിയമം

(ii) ഹർദേവ് മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് Vs. മധ്യപ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും, (2006) 8 SCC 613.

- വകുപ്പ് 3 എ(3) പ്രകാരം ഈടാക്കാൻ ആവശ്യപ്പെട്ട പ്രത്യേക നികുതി ശിക്ഷയാണെന്ന് വിധിക്കുന്നതിൽ അപവദിത വിധിന്യായം ഒരു വൈകല്യവും അനുഭവിക്കുന്നില്ല. അതിനാൽ അപ്പീലുകൾ തള്ളപ്പെടാൻ സാധ്യതയുണ്ട്.

പ്രസക്തമായ ഭരണഘടനാപരവും നിയമപരവുമായ വ്യവസ്ഥകൾ:

10. മുന്നോട്ടുവച്ച സമർപ്പണങ്ങൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിനുമുമ്പ്, നിയമപരവും ഭരണഘടനാപരവുമായ വ്യവസ്ഥകളെക്കുറിച്ചുള്ള ഹ്രസ്വമായാ ഒരു പരാമർശം ശ്രദ്ധിക്കാം.

11. പാർലമെന്റും സംസ്ഥാന നിയമസഭകളും ഉണ്ടാക്കേണ്ട നിയമങ്ങളുടെ വിഷയങ്ങൾ ഭരണഘടനയുടെ അനുച്ഛേദം 246 വ്യക്തമാക്കുന്നു. ഇത് അനുസരിച്ച്, ഏഴാം പട്ടികയിലെ മൂന്ന് പട്ടികകൾ, നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ പാർലമെന്റിന് പ്രത്യേക അധികാരമുള്ള വിഷയങ്ങൾ (യൂണിയൻ ലിസ്റ്റ് എന്നും പരാമർശിക്കപ്പെടുന്ന ലിസ്റ്റ് I), നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ സംസ്ഥാനത്തിന് പ്രത്യേക അധികാരമുള്ള വിഷയങ്ങൾ (സംസ്ഥാന ലിസ്റ്റ് എന്നും പരാമർശിക്കപ്പെടുന്ന ലിസ്റ്റ് II), നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ പാർലമെന്റിനും സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്കും അധികാരമുള്ള വിഷയങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ലിസ്റ്റ് III (സമവർത്തി ലിസ്റ്റ് എന്ന് പരാമർശിക്കുന്നു) എന്നിവയാണ്. ഉപ-അനുച്ഛേദം 4 പ്രകാരം ഒരു സംസ്ഥാനത്തിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ലാത്ത ഇന്ത്യയുടെ ഏതെങ്കിലും പ്രദേശത്തെ ഏതെങ്കിലും വിഷയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, അത്തരം വിഷയങ്ങൾ സ്റ്റേറ്റ് ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും, നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ പാർലമെന്റിന് അധിക അധികാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. അനുച്ഛേദം 246 താഴെപ്പറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

> "(1) 2-ഉം 3-ഉം ഖണ്ഡങ്ങളിൽ എന്തുതന്നെ ആയിരുന്നാലും, ഏഴാംപട്ടികയിലെ (ഈ ഭരണഘടനയിൽ 'യൂണിയൻ ലിസ്റ്റ്' എന്ന് പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള) ലിസ്റ്റ് I-ൽ എണ്ണിപറഞ്ഞിട്ടുള്ള വിഷയങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് നിയമം ഉണ്ടാക്കുവാൻ പാർലമെൻറിനു അനന്യാധികാരം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്.
>
> (2) 3-ാം ഖണ്ഡത്തിൽ എന്തുതന്നെ ആയിരുന്നാലും പാർലമെന്റിനും, കൂടാതെ (1)-ാം ഖണ്ഡത്തിന് വിധേയമായി, ഏതെങ്കിലും സംസ്ഥാനത്തെ നിയമനിർമ്മാണമണ്ഡലത്തിലും ഏഴാം പട്ടികയിലെ, (ഈ ഭരണഘടനയിൽ 'സമവർത്തി ലിസ്റ്റ് ' എന്നു പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള) ലിസ്റ്റ് III-ൽ എണ്ണിപ്പറഞ്ഞിട്ടുള്ള വിഷയങ്ങളിൽ ഏതും സംബന്ധിച്ച് നിയമങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുവാൻ അധികാരം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്.
>
> (3) 1-ഉം 2-ഉം ഖണ്ഡങ്ങൾക്കു വിധേയമായി, ഏതെങ്കിലും സംസ്ഥാനത്തെ നിയമനിർമ്മാണമണ്ഡലത്തിന്, ഏഴാം പട്ടികയിലെ (ഈ ഭരണഘടനയിൽ 'സംസ്ഥാന ലിസ്റ്റ്' എന്ന് പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള) ലിസ്റ്റ് II-ൽ എണ്ണിപ്പറഞ്ഞിട്ടുള്ള വിഷയങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച്, അങ്ങനെയുള്ള സംസ്ഥാനത്തിനോ അതിൻറെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗത്തിനോ വേണ്ടി നിയമങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുവാൻ അനന്യാധികാരം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്.

(4) ഒരു സംസ്ഥാനത്തിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടില്ലാത്ത ഭാരതത്തിന്റെ ഭൂപ്രദേശത്ത് ഏതെങ്കിലും ഭാഗത്തിനുവേണ്ടി ഏതെങ്കിലും വിഷയം സംബന്ധിച്ച്, അങ്ങനെയുള്ള വിഷയം സംസ്ഥാന ലിസ്റ്റിൽ എണ്ണിപ്പറഞ്ഞിട്ടുള്ള ഒരു വിഷയമായിരുന്നാലും, നിയമങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുവാൻ പാർലമെൻറിന് അധികാരം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്."

12. പാർലമെന്റ് നിർമ്മിച്ച നിയമങ്ങളും സംസ്ഥാന നിയമസഭ നിർമ്മിച്ച നിയമങ്ങളും തമ്മിൽ പൊരുത്തക്കേട് ഉണ്ടായാലുള്ള ഫലം എന്തായിരിക്കുമെന്ന് ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടനയുടെ അനുച്ഛേദം 254 വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. അത് താഴെപ്പറയുടെ പ്രകാരമാണ്:

"(1) ഒരു സംസ്ഥാനത്തിൻറ നിയമനിർമ്മാണമണ്ഡലം ഉണ്ടാക്കിയ ഒരു നിയമത്തിലെ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥ, നിയമം ഉണ്ടാക്കുവാൻ പാർലമെൻറിന് ക്ഷമതയുള്ളതും പാർലമെന്റ് ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ളതുമായ ഒരു നിയമത്തിലെ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥക്കോ സമവർത്തി ലിസ്റ്റിൽ എണ്ണിപ്പറഞ്ഞിട്ടുള്ള വിഷയങ്ങളിൽ ഒന്നിനെ സംബന്ധിച്ച് നിലവിലുള്ള ഏതെങ്കിലും നിയമത്തിലെ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥക്കോ വിരുദ്ധമാണെങ്കിൽ, അപ്പോൾ, (2)–ാം ഖണ്ഡത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, പാർലമെൻറ് ഉണ്ടാക്കിയ നിയമത്തിന്, അത് പാസ്സാക്കിയത് അങ്ങനെയുള്ള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിയമനിർമ്മാണ മണ്ഡലം ഉണ്ടാക്കിയ നിയമത്തിന് മുമ്പായാലും പിമ്പായാലും, അല്ലെങ്കിൽ നിലവിലുള്ള നിയമത്തിന്, അതതുസംഗതിപോലെ, അധിപ്രഭാവം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതും, സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിയമ നിർമ്മാണമണ്ഡലം ഉണ്ടാക്കിയ നിയമം ആ വൈരുദ്ധ്യത്തിന്റെ വ്യാപ്തിയോളം അസാധുവായിരിക്കുന്നതും ആകുന്നു.

(2) സമവർത്തി ലിസ്റ്റിൽ എണ്ണിപ്പറഞ്ഞിട്ടുള്ള വിഷയങ്ങളിൽ ഒന്നിനെ സംബന്ധിച്ച്, ഒരു സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിയമനിർമ്മാണമണ്ഡലം ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ഒരു നിയമം, പാർലമെൻറ് മുമ്പ് ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ഒരു നിയമത്തിലെയോ ആ വിഷയം സംബന്ധിച്ച് നിലവിലുള്ള ഒരു നിയമത്തിലെയോ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിരുദ്ധമായ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥ ഉൾക്കൊള്ളുന്നതായാൽ, അപ്പോൾ, അങ്ങനെയുള്ള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിയമനിർമ്മാണമണ്ഡലം അപ്രകാരം ഉണ്ടാക്കിയ നിയമത്തിന്, അത് രാഷ്ട്രപതിയുടെ പരിഗണനയ്ക്കായി നീക്കിവയ്ക്കുകയും, അതിന് അദ്ദേഹം ത്തിന്റെ അനുമതി ലഭിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, ആ സംസ്ഥാനത്ത് അധിപ്രഭാവ മുണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്: എന്നാൽ, ഈ ഖണ്ഡത്തിലെ യാതൊന്നും, അതേവിഷയം സംബന്ധിച്ച്, സംസ്ഥാനത്തിൻറ നിയമനിർമ്മാണമണ്ഡലം അപ്രകാരം ഉണ്ടാക്കിയ നിയമത്തിൽ കൂട്ടിച്ചേർക്കുകയോ, ഭേദഗതി വരുത്തുകയോ, വ്യത്യാസം വരുത്തുകയോ അല്ലെങ്കിൽ നിയമം റദ്ദാക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന ഒരു നിയമം ഉൾപ്പെടെ ഏതെങ്കിലും നിയമം ഏത് സമയത്തും ഉണ്ടാക്കുന്നതിൽ നിന്നും പാർലമെൻറിനെ തടയുന്നതല്ല."

13. മുകളിൽ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, അനുച്ഛേദം 246-ൽ നിന്ന് ഉദ്ഭവിക്കുന്ന ഏഴാം പട്ടികയിൽ മൂന്ന് ലിസ്റ്റുകളുണ്ട്, അത് പാർലമെന്റിനും സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾക്കും അതിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന വിഷയങ്ങളിൽ നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ അധികാരം നൽകുന്നു. ലിസ്റ്റ് I (യൂണിയൻ ലിസ്റ്റ്) മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുമായോ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നികുതികളുമായോ ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു വിഷയവും ഉൾക്കൊള്ളുന്നില്ല എന്നത് എടുത്തുപറയേണ്ടതാണ്. ലിസ്റ്റ് II-ൽ (സംസ്ഥാന ലിസ്റ്റ്) രണ്ട് എൻട്രികൾ അതായത്, ചരക്കുകളുടെയും യാത്രക്കാരുടെയും നികുതികളും വാഹനങ്ങളുടെ നികുതികളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട

വിഷയങ്ങളെ സൂചിപ്പിക്കുന്ന 56, 57 എന്നിവ ഉണ്ട്. ലിസ്റ്റ് II-ലെ മേൽപ്പറഞ്ഞ രണ്ട് എൻട്രികളും താഴെപ്പറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

> "56. റോഡ് വഴിയോ ഉൾനാടൻ ജലപാതകളിലൂടെയോ കൊണ്ടുപോകുന്ന ചരക്കുകളുടെയും യാത്രക്കാരുടെയും നികുതി.
> 57. ലിസ്റ്റ് III-ലെ എൻട്രി 35-ലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി ട്രാംകാറുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ അനുയോജ്യമായ, യാന്ത്രികമായി പ്രവർത്തിപ്പിച്ചാലും ഇല്ലെങ്കിലുമുള്ള, വാഹനങ്ങളുടെ നികുതി."

മേൽപ്പറഞ്ഞ വിഷയങ്ങൾ നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ അധികാരപരിധിയിലാണ്.

14. ലിസ്റ്റ് III-ലെ (സമവർത്തി ലിസ്റ്റ്) എൻട്രി 35-ൽ ഉൾപ്പെടുന്ന വിഷയം യാന്ത്രികമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളാണെന്നും അത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്താവുന്ന തത്വങ്ങളും വ്യക്തമാക്കുന്നു. ഈ എൻട്രിക്ക് കീഴിൽ പാർലമെന്റിനും സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾക്കും നിയമങ്ങൾ രൂപീകരിക്കാൻ കഴിയും. ലിസ്റ്റ് III-ലെ 35-ാം എൻട്രി താഴെപ്പറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

> "35. യാന്ത്രികമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ അത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്തേണ്ട തത്വങ്ങൾ."

15. ഇന്ത്യയിൽ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ആദ്യത്തെ നിയമം 1914-ലെ ഇന്ത്യൻ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് നിയമം ആയിരുന്നു. ഇതിന് പകരം 1939-ൽ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് നിയമം, 1939 എന്ന പേരിൽ രണ്ടാമത്തെ നിയമം വന്നു. 1950-ൽ ഭരണഘടന നിലവിൽ വന്നതിനുശേഷം 1988-ൽ പാർലമെന്റ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് നിയമം, 1988 എന്ന പേരിൽ ഒരു പുതിയ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് നിയമം പാസാക്കി. ലിസ്റ്റ് III-ലെ (സമവർത്തി ലിസ്റ്റ്) 35-ാം എൻട്രിയെ അതിന്റെ ഉറവിടമാക്കിക്കൊണ്ട് പാർലമെന്റ് 1988-ലെ നിയമം പാസാക്കി. മേൽപ്പറഞ്ഞ എൻട്രിയിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന വിഷയം യാന്ത്രികമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ അത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്തേണ്ട തത്വങ്ങളാണ്. യാന്ത്രികമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ അത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്താവുന്ന തത്വങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച് നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ പാർലമെന്റിനും സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്കും അധികാരമുണ്ടായിരുന്നു. അതിനാൽ, നികുതികളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം സമവർത്തി ലിസ്റ്റ്, നികുതികൾ ഈടാക്കേണ്ട തത്വങ്ങളിൽ മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. എന്നാൽ നികുതി ചുമത്തുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമങ്ങൾ രൂപീകരിക്കാനുള്ള അധികാരം ലിസ്റ്റ് II-ലെ എൻട്രികൾ 56, 57 എന്നിവ പ്രകാരം സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾക്ക് മാത്രമുള്ളതാണ്. റോഡ് വഴിയോ ഉൾനാടൻ ജലപാതകളിലൂടെയോ കൊണ്ടുപോകുന്ന ചരക്കുകൾക്കും യാത്രക്കാർക്കും നികുതി ചുമത്തുന്നതിന് നിയമം ഏർപ്പെടുത്തുന്ന വിഷയം എൻട്രി 56 ഉൾക്കൊള്ളുന്നു. എൻട്രി 57-ൽ റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ അനുയോജ്യമായ യാന്ത്രികമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നതോ അല്ലാത്തതോ ആയ വാഹനങ്ങളുടെ നികുതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്നു. അങ്ങനെ രൂപപ്പെടുത്തിയ നിയമങ്ങൾ ലിസ്റ്റ് III-ലെ എൻട്രി 35-ലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി തുടരും.

16. 1988-ലെ നിയമത്തിലെ അഞ്ചാം അധ്യായം ഗതാഗത വാഹനങ്ങളുടെ നിയന്ത്രണം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ ഉടമകൾ യഥാർത്ഥത്തിൽ യാത്രക്കാരോ ചരക്കുകളോ വഹിക്കുന്ന അത്തരം വാഹനങ്ങൾ അതിൽ നൽകിയിട്ടുള്ള സാധുവായ പെർമിറ്റ് ഉപയോഗിച്ച് മാത്രം ഗതാഗത വാഹനമായി ഉപയോഗിക്കണമെന്ന് വകുപ്പ് 66 നിർബന്ധമാക്കുന്നു. 66-ാം വകുപ്പ് ഇപ്രകാരമാണ്:

"66. പെർമിറ്റിന്റെ ആവശ്യകത. -

(1) ഒരു പ്രാദേശിക അല്ലെങ്കിൽ സംസ്ഥാന ഗതാഗത അധികാരി അല്ലെങ്കിൽ വാഹനം ഉപയോഗിക്കുന്ന രീതിയിൽ ആ സ്ഥലത്ത് വാഹനം ഉപയോഗിക്കാൻ അധികാരപ്പെടുത്തുന്ന ഏതെങ്കിലും നിർദ്ദിഷ്ട അധികാരി അനുവദിച്ചതോ മേലൊപ്പിട്ടതോ ആയ പെർമിറ്റിന്റെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് അനുസൃതമായി ഒഴികെ ഒരു മോട്ടോർ വാഹനം യഥാർത്ഥത്തിൽ ഏതെങ്കിലും യാത്രക്കാരോ ചരക്കുകളോ വഹിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഇല്ലെങ്കിലും അത്തരം വാഹനത്തിന്റെ ഉടമ ഏതെങ്കിലും പൊതുസ്ഥലത്ത് ആ വാഹനത്തെ ഗതാഗത വാഹനമായി ഉപയോഗിക്കുകയോ ഉപയോഗിക്കാൻ അനുവദിക്കുകയോ ചെയ്യാൻ പാടുള്ളതല്ല. എന്നാൽ പെർമിറ്റിൽ വ്യക്തമാക്കിയേക്കാവുന്ന ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, ഒരു സ്റ്റേജ് ക്യാരേജ് പെർമിറ്റ് വാഹനത്തെ കരാർ വാഹനമായി ഉപയോഗിക്കാൻ അധികാരപ്പെടുത്തും: കൂടാതെ, പെർമിറ്റിൽ വ്യക്തമാക്കിയേക്കാവുന്ന ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി ഒരു സ്റ്റേജ് ക്യാരേജ് പെർമിറ്റിന് യാത്രക്കാരെ വഹിക്കുമ്പോഴോ അല്ലാപ്പോഴോ വാഹനത്തെ ചരക്ക് വണ്ടിയായി ഉപയോഗിക്കാൻ അംഗീകാരം നൽകാം: എന്നാൽ, പെർമിറ്റിൽ വ്യക്തമാക്കിയേക്കാവുന്ന ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി ഒരു ചരക്ക് വാഹന പെർമിറ്റ്, അദ്ദേഹം നടത്തുന്ന ഒരു വ്യാപാരത്തിനോ വ്യവസായത്തിനോ വേണ്ടി അല്ലെങ്കിൽ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചരക്ക് കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് വാഹനം ഉപയോഗിക്കാൻ അധികാരപ്പെടുത്തും.

(2) ഒരു ചരക്ക് വണ്ടി പെർമിറ്റ് കൈവശമുള്ളവർക്ക്, നിർദ്ദിഷ്ട വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, തന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ളതല്ലാത്ത ഏതെങ്കിലും ട്രെയിലർ അല്ലെങ്കിൽ സെമി ട്രെയിലർ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് വാഹനം ഉപയോഗിക്കാം: 1 [ഏതെങ്കിലും കൂട്ടിച്ചേർക്കപ്പെട്ട വാഹനത്തിന്റെ പെർമിറ്റ് കൈവശമുള്ളവർക്ക് മറ്റേതെങ്കിലും സെമിട്രെയിലറിനായി ആ കൂട്ടിച്ചേർക്കപ്പെട്ട വാഹനത്തിന്റെ പ്രധാന ചലനയന്ത്രം ഉപയോഗിക്കാം.]"

17. 1988-ലെ നിയമത്തിലെ അധ്യായം XIII കുറ്റകൃത്യങ്ങൾ, ശിക്ഷകൾ, നടപടിക്രമങ്ങൾ എന്നിവയുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ വ്യക്തമാക്കുന്നു. വകുപ്പ് 66-ലെ ഉപവകുപ്പ് (1)-ലെ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കുകയോ വാഹനം ഉപയോഗിക്കാവുന്ന റോഡുമായോ പ്രദേശവുമായോ അല്ലെങ്കിൽ ഉദ്ദേശ്യവുമായോ ബന്ധപ്പെട്ട ഏതെങ്കിലും പെർമിറ്റ് വ്യവസ്ഥ ലംഘിക്കുകയോ ചെയ്തുകൊണ്ട് ഏതെങ്കിലും മോട്ടോർ വാഹനം ഓടിക്കുന്നത് ശിക്ഷാർഹമായ കുറ്റമാണെന്നും ആദ്യ കുറ്റത്തിന് ഇത് ആറ് മാസം വരെ നീണ്ടുനിൽക്കുന്ന തടവിനും 10,000 രൂപ പിഴയ്ക്കും കാരണമാകുമെന്നും തുടർന്നുള്ള കുറ്റങ്ങൾക്ക് ആറ് മാസത്തിൽ കുറയാത്തതും എന്നാൽ ഒരു വർഷം വരെ നീട്ടാവുന്നതുമായ തടവോ 10,000 രൂപ പിഴയോ അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടും കൂടിയോ ആകാമെന്നും 1994-ൽ അവതരിപ്പിച്ച വകുപ്പ് 192 എ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു.

18. അടിയന്തിര സാഹചര്യങ്ങളിൽ അസുഖം അല്ലെങ്കിൽ പരിക്ക് ബാധിച്ച വ്യക്തികളെ എത്തിക്കുന്നതിനോ അല്ലെങ്കിൽ ദുരിതബാധിതരെ സഹായിക്കുന്നതിനായി ഭക്ഷണമോ വസ്തുക്കളോ

മെഡിക്കൽ സാധനങ്ങളോ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനോ ഒരു മോട്ടോർ വാഹനം ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് അതിന്റെ ഉപവകുപ്പ് (2) ഒരു ആക്ഷേപം വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. അധ്യായം XIII പ്രകാരം നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള മറ്റ് കുറ്റങ്ങളും ശിക്ഷകളും നിലവിലെ വിവാദത്തിൽ പ്രസക്തമല്ല, അതിനാൽ അവ പരാമർശിക്കപ്പെടുന്നില്ല. വകുപ്പ് 192 എ ഇപ്രകാരമാണ്:

> "(1) 66-ാം വകുപ്പ് (1)-ാം ഉപവകുപ്പിലെ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കുകയോ അല്ലെങ്കിൽ വാഹനം ഉപയോഗിക്കാവുന്ന റൂട്ട് അല്ലെങ്കിൽ പ്രദേശം അല്ലെങ്കിൽ ഉദ്ദേശ്യം എന്നിവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പെർമിറ്റിന്റെ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കുകയോ ചെയ്തുകൊണ്ട് മോട്ടോർ വാഹനം ഓടിക്കുകയോ ഉപയോഗിക്കുകയോ ഉപയോഗിക്കാൻ അനുവദിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന ഏതൊരാൾക്കും ആദ്യ കുറ്റത്തിന് രണ്ടായിരം രൂപയിൽ കുറയാത്തതും അയ്യായിരം രൂപ വരെ വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്ന ശിക്ഷയും തുടർന്നുള്ള ഏതെങ്കിലും കുറ്റത്തിന് മൂന്ന് മാസത്തിൽ കുറയാത്തതും എന്നാൽ ഒരു വർഷം വരെ നീട്ടാൻ കഴിയുന്ന തടവോ അല്ലെങ്കിൽ അയ്യായിരം രൂപയിൽ കുറയാത്തതും പതിനായിരം രൂപ വരെ വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്ന ശിക്ഷയോ അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടും കൂടിയോ ചേർത്ത് ശിക്ഷിക്കപ്പെടും: എന്നാൽ, രേഖപ്പെടുത്തേണ്ട കാരണങ്ങളാൽ കോടതിക്ക് കുറഞ്ഞ ശിക്ഷ നൽകാം.
>
> (2) അടിയന്തിര സാഹചര്യങ്ങളിൽ അസുഖം അല്ലെങ്കിൽ പരിക്ക് ബാധിച്ച വ്യക്തികളെ എത്തിക്കുന്നതിനോ അല്ലെങ്കിൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി വസ്തുക്കൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനോ അല്ലെങ്കിൽ ദുരിതബാധിതരെ സഹായിക്കുന്നതിനായി ഭക്ഷണമോ വസ്തുക്കളോ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനോ അല്ലെങ്കിൽ സമാനമായ ആവശ്യത്തിനായി മെഡിക്കൽ സാധനങ്ങളോ വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനോ ഒരു മോട്ടോർ വാഹനം ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് ഈ വകുപ്പിലെ ഒന്നും ബാധകമല്ല: എന്നാൽ വാഹനം ഉപയോഗിക്കുന്ന വ്യക്തി അതേപ്പറ്റി അത്തരം ഉപയോഗ തീയതി മുതൽ ഏഴ് ദിവസത്തിനുള്ളിൽ പ്രാദേശിക ഗതാഗത അധികാരിയെ അറിയിക്കണം.
>
> (3) ഉപവകുപ്പ് (1) ൽ വ്യക്തമാക്കിയ സ്വഭാവമുള്ള ഒരു കുറ്റകൃത്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഏതെങ്കിലും ശിക്ഷാവിധിക്ക് അപ്പീൽ നൽകുന്ന കോടതിക്ക്, അത്തരം ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ശിക്ഷാവിധിക്ക് എതിരെ അപ്പീൽ ഇല്ലെങ്കിലും, കീഴ്ക്കോടതി പുറപ്പെടുവിച്ച ഏതെങ്കിലും ഉത്തരവ് റദ്ദാക്കുകയോ മാറ്റുകയോ ചെയ്യാം."

19. ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനം ഏഴാം പട്ടികയിലെ ലിസ്റ്റ് II-ലെ 56, 57 എൻട്രികളിൽ നിന്ന് എടുത്ത അധികാരങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ച് ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ നിയമം 1972[3] നടപ്പാക്കി. പ്രസ്തുത നിയമത്തിൽ കാലാകാലങ്ങളിൽ വിവിധ ഭേദഗതികൾ കൊണ്ടുവന്നു. 1999-ലെ 15-ാം നമ്പർ ഭേദഗതി നിയമപ്രകാരം 3 എ, 3 ബി, 3 സി എന്നീ വകുപ്പുകൾ ഉൾപ്പെടുത്തി. പ്രധാനമായും ധനസഹായം/ഫണ്ടുകൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുക സംസ്ഥാനത്തെ വ്യാപാര സൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനും വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിനുമുള്ള ഒരു പ്രധാന ഭാഗമായ റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും വികസനം, നിർമ്മാണം, പരിപാലനം എന്നിവയായിരുന്നു 1999-ലെ ഭേദഗതി നിയമം കൊണ്ടുവരുന്നതിനുള്ള ഉദ്ദേശ്യവും കാരണങ്ങളും. ഹിമാചൽ പ്രദേശ് ഒരു മലയോര സംസ്ഥാനമായതിനാൽ റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണം, അറ്റകുറ്റപ്പണി, വികസനം എന്നിവയ്ക്കായി ബജറ്റിന്റെ ഗണ്യമായ തുക ചെലവഴിച്ചിരുന്നുവെന്നും സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു.

[3] എച്ച്.പി.എം.വി.ടി. നിയമം 1972

1999-ലെ ബിൽ നമ്പർ 10-ൽ പ്രതിഫലിക്കുന്ന ഉദ്ദേശ്യങ്ങളും കാരണങ്ങളും താഴെപ്പറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

> "വികസിത റോഡുകളും പാലങ്ങളും ആരോഗ്യകരമായ സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയുടെ ധമനികളാണ്. ഹിമാചൽ പ്രദേശ് ഒരു മലയോര സംസ്ഥാനമായതിനാൽ, റോഡുകളുടെ പ്രാധാന്യം, അവയുടെ നിർമ്മാണം, പരിപാലനം എന്നിവ ഒരു പ്രധാന വ്യാപാര സൗകര്യമെന്ന നിലയിൽ ഊന്നിപ്പറയാൻ കഴിയില്ല. ഓരോ വർഷവും, സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണം, അറ്റകുറ്റപ്പണി, വികസനം എന്നിവയ്ക്കായി ബജറ്റിന്റെ ഗണ്യമായ ഭാഗം സർക്കാർ ചെലവഴിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ധനസഹായം നൽകേണ്ടത് അത്യാവശ്യമായതിനാൽ, ഹിമാചൽ പ്രദേശിലെ പൊതു റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതോ ഉപയോഗിക്കാനായി സൂക്ഷിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന ഗതാഗത വാഹനങ്ങൾക്ക് വാഹനച്ചുങ്കം ചുമത്തേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണെന്ന് കണക്കാക്കപ്പെടുന്നു."

20. 1972-ലെ യഥാർത്ഥ നിയമത്തിൽ[4], ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനത്ത് ഉപയോഗിക്കുകയോ ഉപയോഗിക്കാനായി സൂക്ഷിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന എല്ലാ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കും നികുതി ചുമത്താനും ശേഖരിക്കാനും വകുപ്പ് 3 വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. വകുപ്പ് 3 ഇപ്രകാരമാണ്:

> "വകുപ്പ്-3** നികുതി ചുമത്തൽ.
>
> *(1) ഈ നിയമത്തിലെ മറ്റ് വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, 2004-ലെ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (ഭേദഗതി) നിയമം ആരംഭിച്ചതുമുതൽ, പട്ടിക -1-ലെ കോളം -2-ൽ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ള എല്ലാ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കും വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ള നിരക്കിൽ, എന്നാൽ പട്ടിക-1-ന്റെ കോളം (3)-ൽ വ്യക്തമാക്കിയ നിരക്കുകളിൽ കവിയാതെ, നികുതി ചുമത്തുകയും ഈടാക്കുകയും അടയ്ക്കുകയും ചെയ്യണം.
>
> **(2) 2004-ലെ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (ഭേദഗതി) നിയമം പ്രാബല്യത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം, 1988-ലെ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ (1988-ലെ 59) വകുപ്പ് 41-ലെ ഉപവകുപ്പ് (3) പ്രകാരം മോട്ടോർ സൈക്കിൾ / സ്കൂട്ടർ അല്ലെങ്കിൽ വ്യക്തിഗത വാഹനത്തിന്റെ വിലയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ വ്യക്തമാക്കിയ നിരക്കിൽ, അതിന്റെ വിലയുടെ പരമാവധി പത്ത് ശതമാനത്തിന് വിധേയമായി രജിസ്ട്രേഷൻ സർട്ടിഫിക്കറ്റ് നൽകിയ തീയതി മുതൽ പതിനഞ്ച് വർഷത്തേക്ക് ഹിമാചൽ പ്രദേശിൽ ഉപയോഗിക്കുകയോ സൂക്ഷിക്കുകയോ ചെയ്ത മോട്ടോർ സൈക്കിളുകൾ / സ്കൂട്ടറുകൾ അല്ലെങ്കിൽ വ്യക്തിഗത വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്തുകയും ഈടാക്കുകയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകുകയും ചെയ്യും.
>
> **(3) 2004 -ലെ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ (ഭേദഗതി) നിയമത്തിന്റെ തുടക്കത്തിലും അതിനുശേഷവും ഉപവകുപ്പ് (1)-ൽ എന്തെല്ലാം അടങ്ങിയിരിക്കുന്നുവെങ്കിലും, മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ യഥാർത്ഥ വിലയിൽ നിന്ന് പ്രതിവർഷം എട്ട് ശതമാനം മൂല്യത്തകർച്ച കുറച്ചതിന് ശേഷം നികുതിനിർണ്ണയ അധികാരി നിർണ്ണയിക്കുന്ന അത്തരം മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ വിലയുടെ

[4] എച്ച്.പി.എം.വി.ടി. നിയമം 1972

**** 1999-ലെ എച്ച്.പി മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (ഭേദഗതി) നിയമം പ്രകാരം പകരം വയ്ക്കുന്നു.

** 2004-ലെ എച്ച്.പി മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (ഭേദഗതി) നിയമം പ്രകാരം പകരം വയ്ക്കുന്നു.

പരമാവധി പത്ത് ശതമാനത്തിന് വിധേയമായി വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വ്യക്തമാക്കിയ നിരക്കിൽ ഹിമാചൽ പ്രദേശിൽ ഉപയോഗിക്കുകയോ ഉപയോഗിക്കാനായി സൂക്ഷിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന മോട്ടോർ കാറുകൾക്കും അല്ലെങ്കിൽ വ്യക്തിഗത മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളായി പരിവർത്തനം ചെയ്യാൻ അനുവദിക്കുന്ന മാക്സി കാറുകൾക്കും ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനത്ത് ആദ്യമായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യേണ്ട വ്യക്തിഗത സെക്കൻഡ് ഹാൻഡ് മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കും നികുതി ചുമത്തി സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകേണ്ടതാണ്:- എന്നാൽ (എ) രണ്ട് ലക്ഷം അമ്പതിനായിരം രൂപ വരെ യഥാർത്ഥ വിലയുള്ള മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ, തറവില അമ്പതിനായിരം രൂപയിൽ കുറവായിരിക്കരുത്; അല്ലെങ്കിൽ (ബി) യഥാർത്ഥ വില രണ്ട് ലക്ഷം അമ്പതിനായിരം രൂപയിൽ കൂടുതലും എന്നാൽ അഞ്ച് ലക്ഷം അമ്പതിനായിരം രൂപയിൽ കവിയാത്തതുമായ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ, തറവില ഒരു ലക്ഷം രൂപയിൽ കുറവായിരിക്കരുത്; അല്ലെങ്കിൽ (സി) യഥാർത്ഥ വില അഞ്ച് ലക്ഷം അമ്പതിനായിരം രൂപയിൽ കൂടുതലും എന്നാൽ പത്ത് ലക്ഷം രൂപയിൽ കവിയാത്തതുമായ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ തറവില രണ്ട് ലക്ഷം രൂപയിൽ കുറവായിരിക്കരുത്; അല്ലെങ്കിൽ (ഡി) യഥാർത്ഥ വില പത്ത് ലക്ഷം രൂപയിൽ കൂടുതലുള്ള മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ തറവില നാല് ലക്ഷം രൂപയിൽ കുറവായിരിക്കരുത്; അല്ലെങ്കിൽ (ഇ) ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ തറവില അയ്യായിരം രൂപയിൽ കുറവായിരിക്കരുത്."

21. 1999-ലെ ഭേദഗതി നിയമത്തിലൂടെ, പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ചുമത്തൽ എന്ന ഒരു തലക്കെട്ട് ഉൾക്കൊള്ളുന്ന വകുപ്പ് 3 എ അവതരിപ്പിച്ചു. വകുപ്പ് 3 പ്രകാരം ചുമത്തിയ നികുതിക്ക് പുറമേയാണ് ഈ പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം. നികുതി നിരക്ക് നിയമത്തിന്റെ പട്ടിക 3-ലെ കോളം 3-ൽ വ്യക്തമാക്കിയ നിരക്കുകളിൽ കവിയാതെ പട്ടികയിലെ കോളം 2-ൽ വ്യക്തമാക്കിയ ഹിമാചൽ പ്രദേശിൽ ഉപയോഗിക്കുകയോ ഉപയോഗിക്കുന്നതിനായി സൂക്ഷിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന എല്ലാ ഗതാഗത വാഹനങ്ങൾക്കും പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ചുമത്തുകയും ഈടാക്കുകയും ചെയ്യും. വകുപ്പ് 3 എ ഇപ്രകാരമാണ്:

"3-എ. പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ചുമത്തൽ.-

(1) 1999-ലെ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ (ഭേദഗതി) നിയമത്തിന്റെ തുടക്കത്തിലും അതിനുശേഷവും വകുപ്പ് 3 പ്രകാരം ചുമത്തുന്ന നികുതിയ്ക്ക് പുറമേ, ഹിമാചൽ പ്രദേശിൽ ഉപയോഗിക്കുകയോ ഉപയോഗത്തിനായി സൂക്ഷിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന പട്ടിക-III-ലെ കോളം (2)-ൽ വ്യക്തമാക്കിയ എല്ലാ ഗതാഗത വാഹനങ്ങൾക്കും, ഈ നിയമത്തിന്റെ പട്ടിക-III-ലെ കോളം (3)-ൽ വ്യക്തമാക്കിയ നിരക്കുകളിൽ കവിയാതെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ വ്യക്തമാക്കിയേക്കാവുന്ന നിരക്കുകളിൽ ഒരു പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ചുമത്തുകയും ഈടാക്കുകയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകുകയും ചെയ്യണം.

[(2) (1)-ാം ഉപവകുപ്പിൽ വ്യക്തമാക്കിയിരിക്കുന്ന പ്രകാരം, സ്റ്റേജ് കാര്യേജുകളുടെ കാര്യത്തിൽ, പ്രാദേശിക ഗതാഗത അധികാരി നിശ്ചയിച്ച സമയക്രമം അനുസരിച്ച് സഞ്ചരിക്കുന്ന മുഴുവൻ ദൂരത്തിനും പ്രത്യേക വാഹന ചുങ്കത്തിന്റെ നിരക്കുകൾ ബാധകമാക്കേണ്ടതും ഈടാക്കേണ്ടതുമാണ്, കൂടാതെ കാലാകാലങ്ങളിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിജ്ഞാപനം ചെയ്യുന്ന തീയതിയിൽ പ്രതിമാസം നൽകേണ്ടതുമാണ്.]

(3) സാധുതയുള്ള പെർമിറ്റില്ലാതെ അല്ലെങ്കിൽ പെർമിറ്റ് പ്രകാരം ഓടിക്കാൻ അംഗീകാരം ഇല്ലാത്ത ഏതെങ്കിലും വിധത്തിൽ ഒരു ഗതാഗത വാഹനം ഓടിക്കുകയാണെങ്കിൽ, അത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക്, (1) ഉപവകുപ്പ് പ്രകാരം അടയ്ക്കേണ്ട നികുതിക്ക് പുറമേ ഈ നിയമത്തിന്റെ പട്ടിക-3-ലെ കോളം (3)-ൽ വ്യക്തമാക്കിയ നിരക്കുകളിൽ കവിയാതെ വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വ്യക്തമാക്കിയേക്കാവുന്ന നിരക്കിൽ അധിക പ്രത്യേക വാഹന ചുങ്കം ചുമത്തുകയും ഈടാക്കുകയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകുകയും ചെയ്യണം.

(4) ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനം ഒഴികെയുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് രജിസ്റ്റർ ചെയ്ത ഒരു ഗതാഗത വാഹനം ഏതെങ്കിലും പൊതു റോഡിൽ പ്രവേശിക്കുകയും ഉപയോഗിക്കുകയും അല്ലെങ്കിൽ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനത്ത് ഉപയോഗത്തിനായി സൂക്ഷിക്കുകയോ ചെയ്താൽ, അത്തരം പ്രവേശനത്തിന് നിർദ്ദിഷ്ട രീതിയിൽ പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ഈടാക്കും.

വിശദീകരണം:- ഈ നിയമപ്രകാരം ചുമത്തുന്ന പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കത്തിന്റെ ഉദ്ദേശ്യത്തിനായി, ഗതാഗതേതര വാഹനങ്ങൾ ഗതാഗത വാഹനങ്ങളായി ഉടമ ഉപയോഗിക്കുമ്പോൾ, അവ ഗതാഗത വാഹനങ്ങളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്."

22. മറ്റ് ചില വ്യവസ്ഥകളുടെ സാധുതയെയും ഹൈക്കോടതിക്ക് മുമ്പാകെ ചോദ്യങ്ങ് ചെയ്തിരുന്നു. എന്നിരുന്നാലും, മറ്റെല്ലാ വ്യവസ്ഥകളുടെയും സാധുത ഹൈക്കോടതി ശരിവയ്ക്കുകയും വകുപ്പ് 3 എ-യിലെ ഉപവകുപ്പ് (3) മാത്രം അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുകയും ചെയ്തു. അതിനാൽ, വകുപ്പ് 3 എ(3) അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതിൽ ഹൈക്കോടതി ശരിയായിരുന്നോ എന്നതാണ് ഈ പരാമർശത്തിൽ തീരുമാനിക്കേണ്ടത്.

23. വകുപ്പ് 3 എ(3) ചുമത്തിയ നികുതി ശിക്ഷയുടെ സ്വഭാവത്തിലാണെന്നും ഇതിനായി സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്ക് നിയമനിർമ്മാണം നടത്താൻ അധികാരമില്ലെന്നും ഹൈക്കോടതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. ഹൈക്കോടതിയുടെ അഭിപ്രായമനുസരിച്ച്, സാധുവായ പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ അല്ലെങ്കിൽ പെർമിറ്റ് അംഗീകരിച്ചിട്ടില്ലാത്ത ഏതെങ്കിലും രീതിയിൽ ഒരു ഗതാഗത വാഹനം ഓടിക്കുമ്പോൾ പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ഈടാക്കാമെന്നതിനാൽ ഇത് ശിക്ഷയായിരുന്നു. ഗതാഗത വാഹനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വീഴ്ച വരുത്തിയതിനോ കൃത്യവിലോപത്തിനോ അത്തരമൊരു അധിക പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ചുമത്തുന്നത് നികുതിയല്ല, ശിക്ഷയായി കണക്കാക്കുമെന്ന് ഹൈക്കോടതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. ഹൈക്കോടതി രേഖപ്പെടുത്തിയ കണ്ടെത്തൽ ഇവിടെ പുനഃപ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്നു:

"കൂടാതെ, മേൽപ്പറഞ്ഞ എൻട്രി പ്രകാരമുള്ള സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ അധികാരങ്ങൾ പട്ടിക III-ലെ എൻട്രി 35-ന് വിധേയമായതിനാൽ, യാന്ത്രികമായി ഓടുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്തേണ്ട തത്വങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്ന ഒരു നിയമം പാർലമെന്റ് നിലവിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, ഈ എൻട്രിക്ക് കീഴിൽ നടപ്പാക്കുന്ന ഏതൊരു സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണവും നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങളിലോ പാർലമെന്റ് നിർമ്മിച്ച മുൻ നിയമത്തിലോ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന ഈ തത്വങ്ങൾക്ക് അനുസൃതമായിരിക്കണം. സംസ്ഥാന നിയമങ്ങളിലെ വ്യവസ്ഥകൾ ആ തത്വങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമാണെങ്കിൽ, സംസ്ഥാന നിയമസഭ നിർമ്മിച്ച നിയമം രാഷ്ട്രപതിയുടെ പരിഗണനയ്ക്കും അംഗീകാരത്തിനും നീക്കിവച്ചിട്ടില്ലെങ്കിൽ, വൈരുധ്യത്തിന്റെ പരിധി വരെ പരാജയപ്പെടണം. സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്ക് റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ അനുയോജ്യമായ സംസ്ഥാനത്തുള്ള

എല്ലാ വാഹനങ്ങൾക്കും ഈ എൻട്രിക്ക് കീഴിലുള്ള നികുതി ഈടാക്കാവുന്നതാണ്, എന്നാൽ ഇത് മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിന് കീഴിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതാണ് എന്നതിനാൽ അത്തരം നികുതിയ്ക്ക് സംസ്ഥാനത്തെ പൊതു റോഡുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളുമായി എന്തെങ്കിലും ബന്ധമുണ്ടായിരിക്കണം. ഇതിന് വിപരീതമായി, നിലവിലെ എൻട്രി പ്രകാരം, റോഡിലൂടെ വാഹനം കൊണ്ടുപോകുന്നതിന്, ഉദാഹരണത്തിന് സാധുവായ പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെയോ അല്ലെങ്കിൽ പെർമിറ്റ് വഴി അധികാരപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ലാത്ത ഏതെങ്കിലും വിധത്തിലോ ഒരു വാഹനം ഉപയോഗിക്കുന്നതിന്, യഥാർത്ഥത്തിൽ ഒരു നിയന്ത്രണ നികുതിയോ പരിഹാര്യ നികുതിയോ അല്ലാത്ത ഒരു പിഴ ചുമത്തുന്നത് സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ അധികാരപരിധിക്ക് അതീതമാണ്, അതിനാൽ അത് അധികാരവിലംഘിനിയാണ്. (ദയവായി AIR 1992 രാജസ്ഥാൻ 181 DB കാണുക) കൂടാതെ, അതിൽ വ്യക്തമാക്കിയ നികുതി യഥാർത്ഥത്തിൽ സാധുവായ പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെയോ അല്ലെങ്കിൽ പെർമിറ്റ് വഴി അധികാരപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ലാത്ത ഏതെങ്കിലും വിധത്തിൽ ഒരു വാഹനം ഓടിച്ചുവെന്ന് ആരോപിക്കപ്പെടുന്ന കുറ്റത്തിനുള്ള ശിക്ഷയാണെന്ന് വകുപ്പ് 3-എ (3) പരിശോധിക്കുമ്പോൾ വ്യക്തമാകുന്നു. അത്തരമൊരു ശിക്ഷ നിയന്ത്രണ അല്ലെങ്കിൽ പരിഹാര്യ നികുതിയുടെ ഭാഗമായി കണക്കാക്കാൻ കഴിയില്ല, ഇത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിയമനിർമ്മാണ അധികാരത്തിന് പുറത്താണ്. കാരണം കാണിക്കൽ, വിധിനിർണ്ണയം എന്നിവയ്ക്ക് ഒരു സംവിധാനവും വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാത്ത ശിക്ഷയുടെ സ്വഭാവവും അല്ലെങ്കിൽ അത്തരം സംവിധാനങ്ങളൊന്നും വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാതെ അപ്പീൽ അധികാരിയും സ്വാഭാവിക നീതിയുടെ തത്വത്തെ ലംഘിക്കുന്നു. അതിനാൽ, ലിസ്റ്റ്-II ലെ 56 മുതൽ 57 വരെയുള്ള എൻട്രി പ്രകാരം സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണസഭയിൽ നിക്ഷിപ്തമാക്കിയിട്ടുള്ള അധികാരങ്ങൾക്ക് അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് വിധിക്കുന്നു. ഇതിനായി ഞങ്ങൾ AIR 1992 രാജസ്ഥാൻ 181 (DB) ആശ്രയിക്കുന്നു." (ഊന്നൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു)

24. 06.01.2000, 01.04.2000 തീയതികളിലെ വിജ്ഞാപനങ്ങളും 01.01.2000-ലെ തീരുമാനവും നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിരുദ്ധമാണെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാട്ടി ഹൈക്കോടതി റദ്ദാക്കിയിരുന്നു. വകുപ്പ് 3 എ(3) അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നം ആദ്യം കൈകാര്യം ചെയ്ത ശേഷം പിന്നീടുള്ള ഘട്ടത്തിൽ വിജ്ഞാപനങ്ങൾ റദ്ദാക്കുന്നത് കൈകാര്യം ചെയ്യും.

വിശകലനം:

ഉത്തരം: ധനനിയമങ്ങളിലെ ഇടപെടലിന്റെ വ്യാപ്തി:

25. ഏതെങ്കിലും നികുതി നിയമനിർമ്മാണത്തിൽ എളുപ്പത്തിൽ ഇടപെടാൻ കഴിയില്ലെന്ന് ഇപ്പോൾ നന്നായി തീരുമാനിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. അത്തരം നികുതി നിയമം പ്രകടമായി അന്യായമോ പ്രത്യക്ഷത്തിൽ ഭരണഘടനാവിരുദ്ധമോ ആണെന്ന് കാണിക്കുകയും തെളിയിക്കുകയും ചെയ്യുന്നില്ലെങ്കിൽ നികുതി നിയമനിർമ്മാണത്തിൽ ഇടപെടുന്നതിന് കോടതികൾ ജുഡീഷ്യൽ സംയമനം പുലർത്തണം. അഭിപ്രായ സ്വാതന്ത്ര്യം, മത സ്വാതന്ത്ര്യം മുതലായ പൗരാവകാശങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന നിയമങ്ങളുടെ അതേ തത്വങ്ങളിൽ നികുതി നിയമങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കാനോ പരിശോധിക്കാനോ കാണാനോ കഴിയില്ല. നികുതി ചുമത്തുന്ന നിയമങ്ങളുടെ പരിശോധന കൂടുതൽ കർശനമായ പരിശോധനകളിൽ കാണുകയും നിയമനിർമ്മാതാക്കൾക്ക് കൂടുതൽ അക്ഷാംശം നൽകുകയും വേണം. മേൽപ്പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശത്തെക്കുറിച്ചുള്ള രണ്ട് വിധിന്യായങ്ങൾ പരാമർശിക്കുന്നത് ഉപയോഗപ്രദമാകും.

26. ആർ.കെ. ഗാർഗ്രം മറ്റും Vs. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റുള്ളവരും (1981) 4 SCC 675 കേസിൽ, ഭരണഘടന ബെഞ്ച് വിവേചനത്തിന്റെയും അനുച്ഛേദം 14-ന്റെ ലംഘനത്തിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ സ്പെഷ്യൽ ബെയറർ ബോണ്ടുകളുടെ (ഇമ്മ്യൂണിറ്റീസ് ആൻഡ് എക്സംപ്ഷൻ നിയമം, 1981) വ്യവസ്ഥകളുടെ സാധുതയെ ചോദ്യം ചെയ്ത സാമ്പത്തിക നിയമനിർമ്മാണത്തിന്റെ ഭരണഘടനാ സാധുത വിലയിരുത്തുകയായിരുന്നു. നിയമത്തിന്റെ ഭരണഘടനാ സാധുതയ്ക്ക് അനുകൂലമായ അനുമാനത്തെക്കുറിച്ചും ഭരണഘടനാ തത്വങ്ങളുടെ വ്യക്തമായ ലംഘനം നടന്നിട്ടുണ്ടെന്ന് സ്ഥാപിക്കാനുള്ള ബാധ്യത അതിനെ ആക്രമിക്കുന്ന വ്യക്തിക്കാണെന്നും ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് ചന്ദ്രചൂഡ്, ജസ്റ്റിസ് എ.സി. ഗുപ്ത, ജസ്റ്റിസ് എസ്. മുർതാസ ഫസൽ അലി, ജസ്റ്റിസ് എ.എൻ. സെൻ എന്നിവർക്ക് വേണ്ടി ജസ്റ്റിസ് പി.എൻ. ഭഗവതി ഖണ്ഡിക 7-ൽ നിരീക്ഷിച്ചു. അഭിപ്രായ സ്വാതന്ത്ര്യം, മത സ്വാതന്ത്ര്യം മുതലായ പൗരാവകാശങ്ങളെ ബാധിക്കുന്ന നിയമങ്ങളേക്കാൾ സാമ്പത്തിക പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമങ്ങളെ കൂടുതൽ അക്ഷരാർത്ഥത്തിൽ കാണണമെന്ന് ഖണ്ഡിക 8-ൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. മോറെ Vs. ദൗദ് 354 US 457, കേസിലെ ജസ്റ്റിസ് ഫ്രാങ്ക്ഫർട്ടറുടെ കാഴ്ചപ്പാടുകളെ ആശ്രയിച്ചിരുന്നു. അത് താഴെപ്പറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

> "ഉപയോഗയോഗ്യത, നികുതി, സാമ്പത്തിക നിയന്ത്രണ കേസുകളിൽ, നിയമനിർമ്മാണ വിധിയോടുള്ള ജുഡീഷ്യൽ കീഴ്വഴങ്ങൽ ഇല്ലെങ്കിലും ജുഡീഷ്യൽ ആത്മനിയന്ത്രണത്തിന് നല്ല കാരണങ്ങളുണ്ട്. എല്ലാത്തിനുമുപരി, നിയമനിർമ്മാണസഭയ്ക്ക് സ്ഥിരീകരണപരമായ ഉത്തരവാദിത്തമുണ്ട്. കോടതികൾക്ക് നശിപ്പിക്കാൻ മാത്രമേ അധികാരമുള്ളൂ, പുനർനിർമ്മിക്കാനല്ല. സാമ്പത്തിക നിയന്ത്രണത്തിന്റെ സങ്കീർണ്ണത, അനിശ്ചിതത്വം, തെറ്റുകൾക്കുള്ള ബാധ്യത, വിദഗ്ധരുടെ അമ്പരപ്പിക്കുന്ന എതിർപ്പുകൾ, സംഭവങ്ങളാൽ ജഡ്ജിമാർ എത്ര തവണ അസാധുവാക്കപ്പെട്ടു എന്നതുമായി ഇവ കൂട്ടിച്ചേർക്കുമ്പോൾ - സ്വയം പരിമിതപ്പെടുത്തൽ ജുഡീഷ്യൽ ജ്ഞാനത്തിലേക്കും സ്ഥാപനപരമായ അന്തസ്സിനും സ്ഥിരതയ്ക്കും ഉള്ള പാതയായി കാണാൻ കഴിയും."

27. ഭവേഷ് ഡി. പരിഷും മറ്റുള്ളവരും Vs. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും മറ്റൊരാളും (2000) 5 SCC 471 കേസിൽ, ഭരണഘടനയുടെ അനുച്ഛേദം 14, അനുച്ഛേദം 19(1)(ജി) എന്നിവയുടെ ലംഘനമാണ് എന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 1997-ലെ ഭേദഗതി നിയമം ഭേദഗതി ചെയ്തതുപോലെ റിസർവ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 9-ന്റെ സാധുത ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെട്ടു. റിപ്പോർട്ടിന്റെ 26-ാം ഖണ്ഡികയിലെ ഈ വ്യവസ്ഥയ്ക്കെതിരായ ചോദ്യം ചെയ്യൽ ഈ കോടതി തള്ളിക്കളഞ്ഞു. സാമ്പത്തിക നയത്തിന്റെ കാര്യങ്ങൾ നിയമനിർമ്മാണസഭയുടെ വിവേകത്തിന് വിട്ടുകൊടുക്കുന്നതാണ് നല്ലതെന്ന് അത് നിരീക്ഷിച്ചു. കൂടാതെ, മാറിയ സാമ്പത്തിക സാഹചര്യത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഈ വിഷയം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ആളുകളുടെ വൈദഗ്ധ്യത്തിൽ നിസ്സാരമായി ഇടപെടേണ്ടതില്ലെന്നും കോടതി പ്രസ്താവിച്ചു. സാമ്പത്തിക നിയമനിർമ്മാണം കൈകാര്യം ചെയ്യുമ്പോൾ, നിയമനിർമ്മാണം പ്രതിഫലിക്കുന്ന കാഴ്ചപ്പാട് സ്വീകാര്യമാകാത്ത ചുരുക്കം ചില കേസുകളിൽ മാത്രമേ ഈ കോടതി ഇടപെടുകയുള്ളൂവെന്നും നിരീക്ഷിക്കപ്പെട്ടു.

28. ഇന്ത്യൻ ഓയിൽ കോർപറേഷൻ Vs. ബീഹാർ സംസ്ഥാനവും മറ്റൊരാളും (2018) 1 SCC 242 കേസിൽ, 1993-ലെ നിയമത്തിലെ ഉപഭോഗം, ഉപയോഗം അല്ലെങ്കിൽ വിൽപ്പന എന്നിവയ്ക്കായി പ്രാദേശിക മേഖലകളിലേക്ക് ചരക്കുകൾ പ്രവേശിക്കുന്നതിനുള്ള ബീഹാർ നികുതിയിലെ വ്യവസ്ഥകൾ ചോദ്യം ചെയ്യപ്പെട്ടു. നികുതി നിയമത്തിന്റെ കാര്യം വരുമ്പോൾ, യുക്തിസഹമായ ഒരു ന്യായീകരണവുമില്ലാതെ

വ്യക്തവും പ്രതികൂലവുമായ വിവേചനത്തിന് കാരണമാകുന്ന വൈരുദ്ധ്യമോ മൊത്തത്തിലുള്ള അസമത്വമോ ഉണ്ടാകുമ്പോൾ മാത്രമേ ഇത് ലംഘനമാണെന്ന് പറയാൻ കഴിയൂ എന്ന് ഈ കോടതി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള നിയമം വ്യക്തമാക്കുന്നുവെന്ന് ബെഞ്ചിന് വേണ്ടി ജസ്റ്റിസ് നരിമാൻ 25-ാം ഖണ്ഡികയിൽ നിരീക്ഷിച്ചു.

പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം നിയന്ത്രണ അല്ലെങ്കിൽ പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതാണ്

29. വകുപ്പ് 3(എ)(3) ചുമത്തിയ പിഴ ശിക്ഷയുടെ സ്വഭാവത്തിലാണെന്നും സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്ക് പിഴ ചുമത്താൻ അധികാരമില്ലെന്നും ആയിരുന്നു എതിർകക്ഷികളായ ഗതാഗത വാഹന വ്യവസായമ നടത്തുന്ന വ്യക്തികൾ (ഹൈക്കോടതിയുടെ മുമ്പാകെ യഥാർത്ഥ റിട്ട് ഹർജിക്കാർ) ഹൈക്കോടതിയിൽ ഉന്നയിച്ച വാദങ്ങൾ. ഹൈക്കോടതി ഈ വാദം അംഗീകരിക്കുകയും അതനുസരിച്ച് ഈ വ്യവസ്ഥ റദ്ദാക്കുകയും ചെയ്തു.

30. അപരാധിയായ നിയമനിർമ്മാണത്തിന്റെ ലക്ഷ്യവും കാരണങ്ങളും ഈ വിധിന്യായത്തിന്റെ ആദ്യ ഭാഗത്ത് ഇതിനകം പുനർനിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആവർത്തനമാണെങ്കിലും, അപ്പീൽവാദിയായ സംസ്ഥാനം ഒരു മലയോര സംസ്ഥാനമായതിനാൽ റോഡുകളും പാലങ്ങളുമാണ് അതിന്റെ ജീവനാഡിയെന്ന് വീണ്ടും പ്രസ്താവിക്കുന്നു. റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണം, വികസനം, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ, പരിപാലനം, സംരക്ഷണം എന്നിവയ്ക്കായി സംസ്ഥാനം ബജറ്റിൽ ഗണ്യമായ ഭാഗം നീക്കിവയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ ലക്ഷ്യങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിലാണ് 1999-ലെയും 2001-ലെയും ഭേദഗതികളിലൂടെ പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം എന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന അപരാധിയായ വ്യവസ്ഥകൾ കൊണ്ടുവന്നത്.

31. സമാനമായ വ്യവസ്ഥകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന നിരവധി കേസുകളിൽ ഈ കോടതി ഇത് ശരിവച്ചിട്ടുണ്ട്. ഏതെങ്കിലും ബാധ്യത നിറവേറ്റാത്തതിന് ഈടാക്കുന്ന നികുതിയും പരിഹാര്യവും നിയന്ത്രണപരവുമായ സ്വഭാവമുള്ളതായിരിക്കുമെന്ന് അത് ഉറപ്പിച്ചു. നിയമപരമായ കർത്തവ്യം ലംഘിച്ചതിന് ചുമത്തുന്ന പിഴയും ന്യായവിധി ആവശ്യമുള്ള പരാതിയുടെ വിഷയത്തിന്മേൽ ചുമത്തുന്ന പിഴയും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം രൂപപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. ഒരു നിയമപരമായ കർത്തവ്യം ലംഘിച്ചതിന് പിഴ ചുമത്തിയിടത്ത് അത് പരിഹാര്യമോ നിയന്ത്രണമോ ആയിരിക്കും എന്നതാണ് സ്ഥിരമായി പ്രകടിപ്പിച്ച കാഴ്ചപ്പാട്.

32. ഉത്തർ പ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും Vs. സുഖ്പാൽ സിംഗ് ബാൽ, (2005) 7 SCC 615 കേസിൽ, 1997-ലെ ഉത്തർ പ്രദേശ് മോട്ടോർ വാഹന നികുതി നിയമപ്രകാരം നികുതിയോ അധിക നികുതിയോ അടയ്ക്കാതെ ഉത്തർപ്രദേശിൽ ഗതാഗത വാഹനങ്ങൾ ഓടുന്നതായി കണ്ടെത്തിയാൽ പിഴയോടൊപ്പം അത്തരം നികുതിയോ അധിക നികുതിയോ ഈടാക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്ന മേൽപ്പറഞ്ഞ വകുപ്പ് 10(3) നിയന്ത്രണപരവും പരിഹാര്യവുമാണെന്നത് സാധുതയുള്ളതാണെന്ന് ബെഞ്ചിന് വേണ്ടി ജസ്റ്റിസ് കപാഡിയ വിധിച്ചു.

33. ഈ വ്യവസ്ഥ ഹൈക്കോടതി റദ്ദാക്കിയിരുന്നു. ഈ കോടതി സംസ്ഥാനത്തിൻറെ അപ്പീൽ അനുവദിച്ചു. ഭാവേഷ് ഡി. പാരിഷ്, ആർ. കെ. ഗാർഗ് എന്നിവരുടെ കേസിലെ വിധിന്യായങ്ങൾ പരാമർശിച്ച ശേഷം, പൊതു വരുമാനം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും നികുതി വെട്ടിപ്പിനുള്ള ഒരു പ്രതിരോധമായിട്ടാണ് വകുപ്പ് 10(3) നടപ്പിലാക്കിയതെന്ന് ഈ കോടതി വിധിച്ചു. നിയന്ത്രണ സ്വഭാവമുള്ളതായിരിക്കും എന്നതിനാൽ വകുപ്പ് 10(3) പ്രകാരം പിഴ ചുമത്തുന്നതിന് പിന്നിലെ പ്രധാന

പ്രമേയവും ലക്ഷ്യവും പ്രതിരോധമായിരുന്നു. സുഖ്പാൽ സിംഗ് ബാൽ (മേൽപരാമർശം) കേസിലെ റിപ്പോർട്ടിന്റെ 15, 16 എന്നീ ഖണ്ഡികകൾ ചുവടെ നൽകിയിരിക്കുന്നു:

> "15. മേൽപ്പറഞ്ഞ 1997-ലെ നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് ബാധകമായ മേൽപ്പറഞ്ഞ വിധിന്യായങ്ങളുടെ വെളിച്ചത്തിൽ, ഭരണഘടനയുടെ അനുച്ഛേദം 14, 19(1)(ജി) എന്നിവയ്ക്ക് അധികാരവിലംഘിനിയായി വകുപ്പ് 10(3) റദ്ദാക്കിയതിൽ ഹൈക്കോടതിക്ക് തെറ്റുപറ്റിയെന്ന് കോടതി കരുതുന്നു. "ശിക്ഷ" എന്നത് വഴുവഴുപ്പുള്ള ഒരു പദമാണ്, ഒരു നിശ്ചിത നിയമത്തിൽ അത് ഉപയോഗിക്കുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ മനസ്സിലാക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഒരു ശിക്ഷ നിയമപരമായ കടമയുടെ ലംഘനത്തിന്റെ വിഷയമായിരിക്കാം അല്ലെങ്കിൽ അത് പരാതിയുടെ വിഷയമായിരിക്കാം. സാധാരണ ഭാഷയിൽ, ഭരണകൂടത്തിനെതിരായ കുറ്റകൃത്യങ്ങളല്ലാത്ത സിവിൽ ബാധ്യതകൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള ശിക്ഷകൾ നടപടിക്രമങ്ങളിൽ ഉൾപ്പെട്ടേക്കാം. പൊതു വരുമാനം സംരക്ഷിക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചുള്ള ഏതൊരു നിയമനിർമ്മാണത്തിനും ഈ വിവേചനം ഉത്തരവാദിയാണ്. അതിനാൽ, എല്ലാ ശിക്ഷകളും സാധാരണയായി മനസ്സിലാക്കുന്നതുപോലെ ഒരു കുറ്റകൃത്യത്തിൽ നിന്ന് വരുന്നതല്ല, മറിച്ച് എല്ലാ കുറ്റങ്ങളും ശിക്ഷയിലേക്ക് നയിക്കുന്നു. ആദ്യത്തേത് നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾ അവഗണിക്കുന്നതിൽ നിന്ന് വരുന്ന ഒരു ശിക്ഷകളാണെങ്കിലും, രണ്ടാമത്തേത് നിയമവിരുദ്ധമായ പ്രവൃത്തി ചെയ്യാനുള്ള ഉദ്ദേശ്യം ഉള്ളിടത്ത് ഉൾപ്പെടുത്തുകയും വിധിനിർണ്ണയത്തിന്റെ വിഷയമാക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. കോടതിയുടെ കാഴ്ചപ്പാടിൽ, നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 10(3) പ്രകാരമുള്ള ശിക്ഷ പരിഹാര്യമാണ്. നിയമപ്രകാരം നികുതി അടയ്ക്കാതെ നിയമപരമായ കടമ ലംഘിച്ചതിനാണ് ഇത് ഈടാക്കുന്നത്. പൊതു വരുമാനം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനാണ് വകുപ്പ് 10(3) നടപ്പിലാക്കിയത്. നികുതി വെട്ടിപ്പിനുള്ള ഒരു പ്രതിരോധമായാണ് ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെ നിയമപരമായ കടിശ്ശിക അടച്ചാൽ കനത്ത പിഴ ചുമത്തുന്ന പ്രശ്നമില്ല. ഒരു അധികാരത്തിന്റെ പ്രധാന ഉദ്ദേശ്യത്തിന് ആനുഷംഗികമായതെല്ലാം ആ അധികാരത്തിനുള്ളിൽ തന്നെ അടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. ചോദ്യത്തിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന ചട്ടം നൽകുന്ന പ്രധാന അധികാരത്തെ ന്യായീകരിക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശ്യത്തോടെയാണ് പിഴ ചുമത്താനുള്ള അധികാരം. വകുപ്പ് 10(3) പ്രകാരം പിഴ ചുമത്തുന്നതിന് പിന്നിലെ പ്രധാന പ്രമേയം പ്രതിരോധമാണ്.
>
> 16. (2005) 4 SCC 53 -ൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെട്ട തമിഴ്നാട് സംസ്ഥാനം Vs. എം. കൃഷ്ണപ്പനും മറ്റൊരാളും കേസിൽ, ഭരണഘടനയുടെ ഏഴാം പട്ടികയിലെ ലിസ്റ്റ് II-ലെ 57-ാം എൻട്രി ഒരു വാഹനത്തിന്റെ എല്ലാ വശങ്ങളിലും നികുതി ചുമത്താൻ സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്ക് അവസരം നൽകുന്നുവെന്ന് ഈ കോടതി വിധിച്ചു. പുതിയ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും നിലവിലുള്ള റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കുമായി സംസ്ഥാനം പണം കണ്ടെത്തണം. വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന അറ്റകുറ്റപ്പണികളുടെയും പരിപാലനത്തിന്റെയും ചെലവുകൾ നിറവേറ്റുന്നതിനാണ് മോട്ടോർ വാഹന നിയമം ചുമത്തുന്നതെന്നും ആ പരിധിവരെ അത് സമഗ്രമല്ലെന്നുമുള്ള അർത്ഥത്തിൽ മോട്ടോർ വാഹന നിയമം നിയന്ത്രണപരവും പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതുമാണ്. ബുദ്ധിപരമായ യുക്തിയുടെയും വ്യത്യാസത്തിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ വാഹനങ്ങൾക്ക് ഉയർന്ന നികുതി ചുമത്തുന്നത് ഭരണഘടനയുടെ അനുച്ഛേദം 4 ലംഘിക്കുന്ന തരത്തിൽ അപവദിത നികുതി ഈടാക്കൽ വിവേചനപരമോ ഏകപക്ഷീയമോ യുക്തിരഹിതമോ ആകില്ലെന്ന് ഈ വിധിന്യായത്തിൽ വിധിക്കുന്നു."

34. 1999-ലെ ഭേദഗതി നിയമത്തിൻറെ ലക്ഷ്യത്തിൽ നിന്നും കാരണങ്ങളിൽ നിന്നും, പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ഒരു പരിഹാര്യ നടപടിയായാണ് അവതരിപ്പിച്ചതെന്ന് വ്യക്തമാണ്. ആവർത്തനമാണെങ്കിലും, യഥാർത്ഥ ബില്ലിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന വസ്തുവും കാരണങ്ങളും താഴെപ്പറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

> "വികസിത റോഡുകളും പാലങ്ങളും ആരോഗ്യകരമായ സമ്പദ്വ്യവസ്ഥയുടെ ധമനികളാണ്. ഹിമാചൽ പ്രദേശ് ഒരു മലയോര സംസ്ഥാനമായതിനാൽ, റോഡുകളുടെ പ്രാധാന്യം, അവയുടെ നിർമ്മാണം, പരിപാലനം എന്നിവ ഒരു പ്രധാന വ്യാപാര സൗകര്യമെന്ന നിലയിൽ ഊന്നിപ്പറയാൻ കഴിയില്ല. ഓരോ വർഷവും, സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുകളുടെയും പാലങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണം, അറ്റകുറ്റപ്പണി, വികസനം എന്നിവയ്ക്കായി ബജറ്റിന്റെ ഗണ്യമായ ഭാഗം സർക്കാർ ചെലവഴിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഈ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ധനസഹായം നൽകേണ്ടത് അത്യാവശ്യമായതിനാൽ, ഹിമാചൽ പ്രദേശിലെ പൊതു റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നതോ ഉപയോഗിക്കാനായി സൂക്ഷിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന ഗതാഗത വാഹനങ്ങൾക്ക് വാഹനച്ചുങ്കം ചുമത്തേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണെന്ന് കണക്കാക്കപ്പെടുന്നു."

35. നികുതി ചുമത്തുന്നതിന് തിരിച്ചറിയാൻ കഴിയുന്ന ലക്ഷ്യവും വിഷയവും ലെവിയുടെ ലക്ഷ്യവും തമ്മിലുള്ള ബന്ധവും ഉണ്ടാകുമോ എന്നതാണ് കാണേണ്ടത്. സംസ്ഥാനങ്ങൾ നൽകുന്ന സേവനങ്ങൾ, ആനുകൂല്യങ്ങൾ, സൗകര്യങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്ക് സ്വപരിഹാര്യമെന്നോണം മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കും ചരക്കുകൾക്കും നികുതി ചുമത്തി സ്വന്തമായി നിയമനിർമ്മാണം നടത്താൻ സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് അധികാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

36. **ബി.എ. ജയറാമും മറ്റൊരാളും Vs. യൂണിയൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയും (UOI) മറ്റുള്ളവരും** (മേൽപരാമർശം) കേസിൽ, ഈ കോടതി ഒരു നികുതി അവകാശവിവാദം പരിഹാര്യ നികുതിയായി ഉയർത്തിപ്പിടിക്കണമെങ്കിൽ, നികുതി ചുമത്തുന്നതിന് പിന്നിൽ തിരിച്ചറിയാൻ കഴിയുന്ന ഒരു പ്രത്യേക ലക്ഷ്യം ഉണ്ടായിരിക്കണം എന്ന നിർദ്ദേശം മുന്നോട്ടുവച്ചു. നികുതി ഈടാക്കുന്നതിന്, നികുതി ഈടാക്കുന്ന വിഷയവും ലക്ഷ്യവും തമ്മിൽ ഒരു ബന്ധമുണ്ടായിരിക്കണമെന്നും അതിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. 1939-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 63(7) പ്രകാരം അനുവദിച്ച ഇളവ് പിൻവലിച്ച് 1981 മെയ് 31-ന് കർണാടക സംസ്ഥാനം പുറപ്പെടുവിച്ച വിജ്ഞാപനത്തെയാണ് ഈ കേസിൽ ചോദ്യം ചെയ്തത്. അന്തർസംസ്ഥാന അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിനോദസഞ്ചാര ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനാണ് ഈ ഇളവ് അനുവദിച്ചത്. ഈ കോടതി, പരിഹാര്യ , നിയന്ത്രണ നികുതി ഈടാക്കുന്നതിന് പിന്നിലെ ലക്ഷ്യം പരിഗണിച്ച ശേഷം, അത്തരം നികുതി ഇന്ത്യൻ ഭരണഘടനയുടെ അനുച്ഛേദം 301-ന് പുറത്താണെന്നും അനുവദിച്ച ഇളവ് പിൻവലിക്കുന്നത് വിവേചനപരമോ ഏകപക്ഷീയമോ അല്ലെന്നും അതനുസരിച്ച് പിൻവലിക്കൽ ശരിവയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ, 9, 10 ഖണ്ഡികകൾ പുനർനിർമ്മിക്കുന്നത് ഉപയോഗപ്രദമാകും:

> "9. ലിസ്റ്റ് II-ലെ എൻട്രികൾ 56, 57 എന്നിവ പ്രകാരം അവർക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള അധികാരത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഓരോ സംസ്ഥാനത്തിനും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ പരിധിക്കുള്ളിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്ക് നൽകുന്ന സേവനങ്ങൾ, ആനുകൂല്യങ്ങൾ, സൗകര്യങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്ക് പരിഹാര്യമായി സ്വന്തമായി നിയമനിർമ്മാണം നടത്താൻ അവകാശമുണ്ട്. അത്തരം നിയമനിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ നിന്ന് ഉണ്ടാകുന്ന നികുതികൾ അവയുടെ ജന്മത്തിലും സ്വഭാവത്തിലും ജാതിയിലും സവിശേഷതയിലും നിയന്ത്രണപരവും പരിഹാര്യവുമാണ്, അതിനാൽ കോടതി പറഞ്ഞതുപോലെ, നികുതി അന്തർ സംസ്ഥാന വ്യാപാരം, വാണിജ്യം, സമ്പർക്കം

എന്നിവയുടെ സ്വാതന്ത്ര്യത്തെ ഗ്രണപ്പെടുത്താൻ ത്രുപകൽപ്പന ചെയ്ത ഒരു ഒഴികഴിവ് മാത്രമാണെങ്കിൽ അവ അനുച്ഛേദം 301-ന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്നവയല്ല. നികുതി ഈടാക്കുന്നതും സേവനവും തമ്മിലുള്ള ബന്ധം അത്തരം നികുതികളുടെ കാര്യത്തിൽ വ്യക്തമായതിനാൽ അതിനെക്കുറിച്ച് കൂടുതൽ പറയേണ്ടതില്ല. കർണാടക മോട്ടോർ വാഹന നികുതി നിയമവും മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ മോട്ടോർ വാഹന നികുതി നിയമങ്ങളും ഭരണഘടനയുടെ അനുച്ഛേദം 301-ന്റെ പരിധിക്ക് പുറത്തുള്ള നിയന്ത്രണപരവും പരിഹാര്യപരവുമായ നിയമനിർമ്മാണങ്ങളാണ് എന്നതിൽ സംശയമില്ല.

10. പാർലമെന്റ് വകുപ് 63 (7) നടപ്പാക്കിയതിന്റെ ലക്ഷ്യം അഖിലേന്ത്യാ, അന്തർ സംസ്ഥാന വിനോദസഞ്ചാര ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുക എന്നതായിരുന്നു എന്നത് ശരിയാണ്.

"എന്നാൽ റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കാൻ അനുയോജ്യമായ ..... വാഹനങ്ങളുടെ നികുതി ഒരു സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണ വിഷയമാണ്, കൂടാതെ ഒരു നികുതി ചുമത്തുകയും നികുതിയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടത് സംസ്ഥാന നിയമസഭയാണ്. വീണ്ടും, സംസ്ഥാന പട്ടികയിലെ എൻട്രി 57 സമവർത്തി ലിസ്റ്റിലെ എൻട്രി 35-ന് വിധേയമാണെന്നത് ശരിയാണ്, തുടക്കത്തിൽ കോടതി വിശദീകരിച്ചതുപോലെ, യാന്ത്രികമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്താവുന്ന തത്വങ്ങൾ നിഷ്കർഷിക്കാൻ പാർലമെന്റിന് അവസരമുണ്ട്. എന്നാൽ മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 63(7) നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ അത്തരം തത്വങ്ങളൊന്നും വ്യക്തമായി അല്ലെങ്കിൽ ആവശ്യമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങളിലൂടെ സൂചിപ്പിക്കുന്നതിൽ നിന്ന് പാർലമെന്റ് വിട്ടുനിന്നു. നികുതിയും ഇളവും നൽകാനുള്ള സംസ്ഥാനത്തിൻറെ അധികാരം തടസ്സമില്ലാതെ അവശേഷിച്ചു. "സംസ്ഥാനേതര ടൂറിസ്റ്റ് വാഹനങ്ങളെ" നികുതിയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കുന്ന സമഗ്രമായ അല്ലെങ്കിൽ ആജ്ഞാനുവർത്തിയായ ഒരു സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണം, മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 63(7)-ന്റെ ലക്ഷ്യം മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകുകയും അന്തർ സംസ്ഥാന വ്യാപാരം, വാണിജ്യം, സമ്പർക്കം എന്നിവ ത്വരിതപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യും. എന്നാൽ വകുപ്പ് 63(7) നിയമനിർമ്മാണം നടത്തുന്ന പാർലമെന്റിലൂടെ മാത്രം, വകുപ്പ് 63(7)-ന്റെ ലക്ഷ്യം മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് അനുസൃതമായി അവരുടെ നികുതി നിയമങ്ങൾ ക്രമീകരിക്കാൻ സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾ ബാധ്യസ്ഥരല്ല. ഒരു ഇളവ് നൽകാനോ ഒരിക്കൽ അനുവദിച്ച ഇളവ് നിലനിർത്താനോ സംസ്ഥാനം ബാധ്യസ്ഥമല്ല. ഒഴിവാക്കാൻ വിസമ്മതിക്കുന്നതിലൂടെയോ ഇളവ് പിൻവലിക്കുന്നതിലൂടെയോ അനുച്ഛേദം 301 പ്രകാരം സ്വാതന്ത്ര്യത്തെ ദുർബലപ്പെടുത്തുന്ന ചോദ്യവും ഉയരുന്നില്ല. പുറകിൽ തട്ടാതിരിക്കുക എന്നാൽ പുറകിൽ നിന്ന് കുത്താതിരിക്കുക എന്നതാണ്. ഓരോ സംസ്ഥാനവും അതിന്റേതായ ചെറിയ അംശം കൂട്ടുന്നതിനനുസരിച്ച് ടൂറിസ്റ്റ് വാഹനങ്ങളുടെ നികുതിയുടെ ഭാരം വർദ്ധിക്കുന്നു എന്നത് ശരിയാണ്, പക്ഷേ, ഓരോ സംസ്ഥാനവും അതിന്റെ ഖജനാവിനെക്കുറിച്ച് ആശങ്കാകുലരാണ്, കൂടാതെ റോഡുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്താൻ അവകാശമുണ്ട്; കൂടാതെ, ഒരു ടൂറിസ്റ്റ് വണ്ടി അതിന്റെ ട്രഷറിയിലേക്ക് നൽകേണ്ടത് മറ്റ് കരാർ വണ്ടികൾ നൽകേണ്ടുന്നതിനേക്കാൾ കൂടുതലല്ല. അനുച്ഛേദം 301 പ്രകാരം സ്വാതന്ത്ര്യത്തിന് ഒരു തടസ്സവുമില്ലെന്ന് കോടതി ഉറച്ചു വിശ്വസിക്കുന്നു. 'പുറത്തുനിന്നുള്ളവർക്ക്' നൽകിയ ഇളവ് കർണാടക സർക്കാർ പിൻവലിച്ചതിന്റെ ഫലമായി 'കർണാടക ഗതാഗത വാഹന വ്യവസായം നടത്തുന്നവർ' രാജ്യത്തെ എല്ലാ സംസ്ഥാനങ്ങളിലും നികുതി അടയ്ക്കേണ്ടിവന്നുവെന്നും അതിനാൽ, ഇളവ് പിൻവലിക്കുന്നത് അനുച്ഛേദം 301 പ്രകാരമുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യത്തെ

ദുർബലപ്പെടുത്തിയെന്നുമുള്ള 'കർണാടക ഗതാഗത വാഹന വ്യവസായം നടത്തുന്നവർ'ക്ക് വേണ്ടിയുള്ള പ്രത്യേക സമർപ്പിണം, വ്യത്യസ്ത നിറത്തിലുള്ള കണ്ണടകളിലൂടെ കാണുന്ന അതേ പൊതുവായ സമർപ്പണമാണ്. കർണാടക ഇളവ് പിൻവലിച്ചത് അവരെ നേരിട്ട് ബാധിക്കുന്നു എന്നതിന് യോഗ്യതയില്ല. സമർപ്പണം നിരസിക്കപ്പെടുന്നു."

37. അതുപോലെ, ബോലാനി ഖനികൾ ലിമിറ്റഡ് Vs. ഒറീസ സംസ്ഥാനം (മേൽപരാമർശം) കേസിൽ, ലിസ്റ്റ് II-ലെ എൻട്രി 57 പ്രകാരം ചുമത്തിയ നികുതികൾ നിയന്ത്രണപരവും പരിഹാര്യപരവുമായ നടപടികളുടെ സ്വഭാവത്തിലാണെന്ന ചോദ്യം ഉയർന്നു. ഖനന പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന കമ്പനികളായ ഈ കേസിലെ അപ്പീൽവാദികൾ, റോക്കറുകൾ, ഡമ്പറുകൾ, ട്രാക്ടറുകൾ എന്നിവ 1930-ലെ ബീഹാർ, ഒറീസ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ നിയമപ്രകാരം നിർവചിക്കപ്പെട്ട മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളല്ലാത്തതിനാൽ അവയ്ക്ക് നികുതി ചുമത്താനാവില്ലെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. ട്രാക്ടറുകൾ, ഡമ്പറുകൾ, റോക്കറുകൾ എന്നിവ റോഡുകളൊന്നും ഉപയോഗിക്കുന്നില്ലെന്നും എന്നാൽ കമ്പനികളുടെ സ്വകാര്യ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ഖനന മേഖലയുടെ പരിസരത്തിനുള്ളിൽ മാത്രമാണ് സഞ്ചരിക്കുന്നതെന്നും അവ പരിസരത്തിനുള്ളിൽ ഉള്ളിടത്തോളം ഒരു നികുതിയും നൽകേണ്ടതില്ലെന്നുമായിരുന്നു അപ്പീൽവാദികളുടെ വാദം. എന്നിരുന്നാലും, അവ റോഡുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുകയാണെങ്കിൽ, നികുതി ഘടകം ബാധകമാകും. റിപ്പോർട്ടിൻറെ 29-ാം ഖണ്ഡികയിൽ, മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ നികുതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണത്തിൻറെ സ്വഭാവം വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നിയന്ത്രണ നടപടിയും പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതാണെന്നും ഈ കോടതി വീണ്ടും വിശദീകരിച്ചു. പ്രസക്തമായ ഉദ്ധരണി താഴെപ്പറയുന്ന പ്രകാരമാണ്:

"റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും അവയുടെ പരിപാലനം നടത്തുന്നതിനും ഗതാഗതം സുഗമമാക്കുന്നതിനും വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനായി പരിഹാര്യ നികുതി ചുമത്തുന്ന ഒരു നിയന്ത്രണ നടപടിയാണ് നികുതി നിയമം. ഭരണഘടനയുടെ അനുച്ഛേദം 301-നൊപ്പം വ്യഗ്യനിക്കുന്ന ഏഴാം പട്ടികയിലെ എൻട്രി 57 ലിസ്റ്റ് I പ്രകാരമുള്ള നികുതി അധികാരത്തിന്റെ സാധുത നികുതികളുടെ നിയന്ത്രണപരവും പരിഹാര്യപരവുമായ സ്വഭാവത്തെ ആശ്രയിച്ചിരിക്കുന്നു. ഏതെങ്കിലും വിധത്തിൽ നിയന്ത്രിക്കേപ്പെടേണ്ടുന്ന റോഡുകളിലെ ഗതാഗതത്തിന്റെ ഭാഗമായ വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്തുന്നത് നികുതി നിയമത്തിന്റെ ഉദ്ദേശ്യമല്ല. മോട്ടോർ വാഹന നിയമത്തിന് കീഴിലുള്ള രജിസ്ട്രേഷനും ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസില്ലാത്ത വ്യക്തികൾ ചില വിഭാഗങ്ങളിലെ വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നത് നിരോധിക്കുന്നതിനുമുള്ള ചട്ടങ്ങൾ, ആ വാഹനങ്ങൾ റോഡുകളിൽ ഓടുന്നില്ലെങ്കിലും, യാത്രക്കാരുടെയും ചരക്കുകളുടെയും മറ്റും സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനാണ് രൂപകൽപ്പന ചെയ്തിരിക്കുന്നത്, കൂടാതെ ആ ആവശ്യത്തിനായി വാഹനങ്ങളുടെ നിയന്ത്രണവും പരിശോധനയും നിലനിർത്താനാണ് ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നത്. ലിസ്റ്റ് III-ലെ (സമവർത്തി ലിസ്റ്റ്) എൻട്രി 35 പ്രകാരം നിയമനിർമ്മാണ അധികാരം അത്തരം ഒരു വ്യവസ്ഥയെ തടയുന്നില്ല. എന്നാൽ ലിസ്റ്റ് II-ലെ എൻട്രി 57 മുകളിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന പരിമിതികൾക്ക്, അതായത്, അതിന് കീഴിലുള്ള നികുതിയുടെ അധികാരത്തിന്, റോഡുകൾ, പ്രത്യേകമായി, പൊതു റോഡുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളുമായി ചില ബന്ധമുണ്ടായിരികാണാമെന്ന് പരിഹാര്യ സ്വഭാവത്തെ മറികടക്കാൻ കഴിയില്ല, എന്ന പരിമിതികൾക്ക് വിധേയമാണ്."

38. വകുപ്പ് 3 എ(3)-ൽ അടങ്ങിയിരിക്കുന്ന അപരാധിയായ വ്യവസ്ഥ കേന്ദ്ര നിയമനിർമ്മാണത്തിന് വിരുദ്ധമായതിനാൽ ഒഴിവാക്കണമെന്ന ശ്രീ. ഭട്നഗറുടെ വാദം നിലനിർത്താൻ കഴിയില്ല. 1988-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 192 എ-യിൽ പിഴ ചുമത്താനുള്ള അധികാരം നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നാണ് അദ്ദേഹത്തിന്റെ സമർപ്പണം. അദ്ദേഹത്തിൻറെ അഭിപ്രായത്തിൽ, ലിസ്റ്റ് II-ലെ എൻട്രി 57, 1988-ലെ നിയമം നടപ്പാക്കിയ ലിസ്റ്റ് III-ലെ എൻട്രി 35-ലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായതിനാൽ, പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ അല്ലെങ്കിൽ വകുപ്പ് 66-ലെ ഉപവകുപ്പ് (1)-ലെ (പെർമിറ്റുകളുടെ ആവശ്യകത വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്ന) വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിരുദ്ധമായി ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് പിഴ ചുമത്തുന്നതിന് വകുപ്പ് 192 എ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. അദ്ദേഹത്തിൻ്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ, ഒരിക്കൽ കേന്ദ്ര നിയമത്തിൽ അത്തരം നിയമലംഘനത്തിന് തടവിനും പിഴയ്ക്കും ശിക്ഷാ വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, അതേ ലംഘനത്തിന് സംസ്ഥാനത്തിന് നികുതി ചുമത്താൻ കഴിയുമായിരുന്നില്ല. സംസ്ഥാന നിയമവും കേന്ദ്ര നിയമവും തമ്മിൽ എന്തെങ്കിലും എതിർപ്പോ വൈരുദ്ധ്യമോ ഉണ്ടായാൽ മാത്രമേ ശ്രീ. ഭട്നഗറിന്റെ ഈ സമർപ്പണം നിലനിർത്താൻ കഴിയൂ. പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് അധിക പ്രത്യേക നികുതി ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിലൂടെ വകുപ്പ് 192 എ പ്രകാരമുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ ഒരു തരത്തിലും ലംഘിക്കുകയോ അതിന് വൈരുദ്ധ്യമുണ്ടാക്കുകയോ ചെയ്യുന്നില്ല. 1988-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 192 എ-യിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ള പിഴയ്ക്ക് പുറമേയാണിതെന്ന് പറയാം. അത്തരത്തിൽ നികുതി ചുമത്തുന്നത് നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിച്ചതിനുള്ള ഒരു നിയന്ത്രണ നടപടിയായി കണക്കാക്കണമെന്നും നിയമം ലംഘിക്കുന്ന വാഹന ഉടമകളെ തടയുന്നതിന് മാത്രമായി പ്രവർത്തിക്കണമെന്നും **സുഖ്പാൽ സിംഗ് ബാൽ** (മേൽപരാമർശം) കേസിൽ ഈ കോടതി ഇതിനകം തന്നെ ശരിവച്ചിട്ടുണ്ട്. അത്തരമൊരു നികുതി നിയന്ത്രണ സ്വഭാവമുള്ളതും നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകളുടെ ലംഘനങ്ങൾ പരിശോധിക്കുന്നതുമായിരിക്കും. ശർമ്മ ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ പ്രതിനിധീകരിച്ച് **ഡി.പി. ശർമ്മ Vs. ആന്ധ്ര പ്രദേശ് സംസ്ഥാനവും മറ്റുള്ളവരും** (മേൽപരാമർശം) കേസിൽ, സമാനമായ ഒരു വിഷയം പരിഗണിക്കുകയും നികുതി ചുമത്താവുന്ന തത്വങ്ങൾ നിർണ്ണയിക്കാൻ ലിസ്റ്റ് III-ലെ എൻട്രി 35 പ്രകാരം അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നും അതിൽ അത്തരം നികുതി ചുമത്താൻ സംസ്ഥാനത്തിന് അവകാശമുണ്ടെന്നും ഈ കോടതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. മേൽപ്പറഞ്ഞ വശം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന മേൽപ്പറഞ്ഞ റിപ്പോർട്ടിലെ ഖണ്ഡിക 8, 11 എന്നിവ ഇവിടെ പുനർനിർമ്മിക്കുന്നു:

> "8. അധിനിവേശ മേഖല സിദ്ധാന്തം ബാധകമാക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു കേസല്ല ഇത്. ടാക്സേഷൻ നിയമം പ്രധാനമായും യാത്രക്കാരിൽ നിന്ന് ഈടാക്കുന്ന നിരക്കുകളും അവരിൽ നിന്ന് ശേഖരിക്കുന്ന ചരക്കുകൂലിയും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു. നേരെമറിച്ച്, വാഹനങ്ങൾക്ക് ചുമത്തുന്ന നികുതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ് ഈ നിയമം. അവ ആശയപരമായി വ്യത്യസ്തമാണ്. അനുച്ഛേദം 73-ന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ മുകളിൽ പറഞ്ഞതെല്ലാം ഭരണഘടനയുടെ അനുച്ഛേദം 256, 257 എന്നിവയ്ക്ക് തുല്യമായി ബാധകമാണ്. ഓരോ സംസ്ഥാനത്തിന്റെയും ഭരണനിർവ്വഹണ അധികാരം പാർലമെന്റ് ഉണ്ടാക്കിയ നിയമങ്ങൾക്കും ആ സംസ്ഥാനത്ത് ബാധകമായ നിലവിലുള്ള ഏതെങ്കിലും നിയമങ്ങൾക്കും അനുസൃതമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നുവെന്ന് ഉറപ്പാക്കുന്നതിന് വിനിയോഗിക്കേണ്ടതാണ്, കൂടാതെ കേന്ദ്രത്തിന്റെ ഭരണനിർവ്വഹണ അധികാരം ഒരു സംസ്ഥാനത്തിന് ആ ആവശ്യത്തിന് ആവശ്യമാണെന്ന് ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിന് തോന്നുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകുന്നതിലേക്ക് വ്യാപിപ്പിക്കുമെന്നും അനുച്ഛേദം 256 വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു.

പാർലമെന്റ് ഏതെങ്കിലും നിയമം ഉണ്ടാക്കുകയും അത്തരം നിയമങ്ങൾ പാലിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പാക്കാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നതിലൂടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭരണനിർവ്വഹണ അധികാരം അതിന് വിധേയമാക്കുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ മാത്രമേ ഈ അനുച്ഛേദം ബാധകമാകൂ.

വളരെ ആവശ്യമാണെന്ന് ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിന് തോന്നുന്നുവെങ്കിൽ, നിർദ്ദേശങ്ങൾ പുറപ്പെടുവിക്കാം. ഓരോ സംസ്ഥാനത്തിന്റെയും ഭരണനിർവ്വഹണ അധികാരം കേന്ദ്രത്തിന്റെ ഭരണനിർവ്വഹണ അധികാരത്തിന്റെ പ്രയോഗത്തെ തടസ്സപ്പെടുത്തുകയോ മുൻവിധി കാണിക്കാതിരിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന തരത്തിൽ പ്രയോഗിക്കപ്പെടുമെന്ന് അനുച്ഛേദം 257 വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. ഇന്ത്യൻ സർക്കാരിന് വളരെ ആവശ്യമാണെന്ന് തോന്നുന്നുവെങ്കിൽ, അതിന് ഒരു നിർദ്ദേശം പുറപ്പെടുവിക്കാം. ആവർത്തനമാണെങ്കിലും, ഭരണഘടനയുടെ അനുച്ഛേദം 256 അല്ലെങ്കിൽ അനുച്ഛേദം 257 എന്നിവയുടെ പ്രയോഗിക്കുന്നതിനായി വിവാദത്തിൽ ഉൾപ്പെട്ട വിഷയങ്ങളിൽ നികുതിയുടെ തത്വങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്ന ഒരു നിയമവും ഇല്ല എന്നത് ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്.

11. യാന്ത്രികമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നതോ അല്ലാത്തതോ ആയ വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്താനുള്ള അധികാരം സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണസഭയിൽ മാത്രം നിക്ഷിപ്തമാണ്, എന്നിരുന്നാലും ലിസ്റ്റ് III-ലെ എൻട്രി 35-ന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ യാന്ത്രികമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്താവുന്ന തത്വങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കാൻ പാർലമെന്റിന് അവസരമുണ്ട്. മറ്റൊരു വിധത്തിൽ പറഞ്ഞാൽ, അത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്തുന്നതിനുള്ള മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ പാർലമെന്റിന് നൽകാം, എന്നാൽ അത്തരം നികുതികൾ ചുമത്താനുള്ള അവകാശം സംസ്ഥാന നിയമസഭയ്ക്ക് മാത്രമുള്ളതാണ്. പാർലമെന്റ് ഒരു തത്വവും രൂപപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല എന്നത് ശരിയാണ്. ആ അർത്ഥത്തിൽ, 30-8-1993-ലെ ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ ആശയവിനിമയം ഒരു അർത്ഥത്തിലും കാലാകാലങ്ങളിൽ നികുതി ചുമത്താനോ ഒഴിവാക്കാനോ ഉള്ള സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെയോ അതിന്റെ പ്രതിനിധിയുടെയോ അധികാരത്തെ ലംഘിക്കുന്നില്ല."

39. നികുതി ഈടാക്കുന്നത് പരിഹാര്യവും നിയന്ത്രണപരവുമായ സ്വഭാവവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണെന്ന ഈ കോടതിയുടെ നിരവധി വിധിന്യായങ്ങൾ അപ്പീൽവാദികൾക്ക് വേണ്ടി അഭിഭാഷകനായ മുഖർജി പരാമർശിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിധിയെ അനാവശ്യമായി ഭാരപ്പെടുത്തുന്നതിനാൽ അവ വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്യുന്നില്ല. എന്നിരുന്നാലും, നേരത്തെ ഉദ്ധരിച്ച ഈ വിധിന്യായങ്ങളെക്കുറിച്ച് ഇതിനകം ഒരു പരാമർശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

40. മേൽപ്പറഞ്ഞ നിയമപരമായ സ്ഥിതിയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ, 1999-ലെ ഭേദഗതി നിയമത്തിലൂടെ അവതരിപ്പിച്ച 1972-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 3 എ(3)-ന്റെ സാധുത താഴെ ചർച്ചചെയ്യുന്നു.

41. 1972-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 3 ഹിമാചൽ പ്രദേശിൽ സൂക്ഷിച്ചിരിക്കുന്നതോ ഉപയോഗിക്കുന്നതോ ആയ എല്ലാ മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കും മേൽപ്പറഞ്ഞ നിയമത്തിൽ ചേർത്തിരിക്കുന്ന പട്ടികകൾ അനുസരിച്ച് നികുതി ചുമത്താൻ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു. പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ചുമത്തുന്നതിനായി വകുപ്പ് 3 എ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. വകുപ്പ് 3 എ-യുടെ ഉപവകുപ്പ് (1), (2), (4) എന്നിവ പ്രകാരം വ്യവസ്ഥ ചെയ്ത പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ഹൈക്കോടതി ശരിവച്ചിട്ടുണ്ട്. ഉപവകുപ്പ് (3) പ്രകാരമുള്ള പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം മാത്രമാണ് റദ്ദാക്കിയിരിക്കുന്നത്. നികുതി ചട്ടങ്ങളുടെ വ്യാഖ്യാനത്തിന്റെ സ്ഥിരീകരിക്കപ്പെട്ട തത്വങ്ങളുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട് അപരാധിയായ വകുപ്പിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ, ഇനിപ്പറയുന്ന മൂന്ന് വശങ്ങളിൽ ഇത് നിർണ്ണയിക്കേണ്ടതുണ്ട്:

(1) അത് പ്രകടമായി അന്യായമോ അല്ലെങ്കിൽ വ്യക്തമായി ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ ആണോ;
(2) അത് നിയന്ത്രണപരമോ പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതോ ആണോ; ഒപ്പം
(3) കേന്ദ്രനിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എന്തെങ്കിലും വൈരുധ്യമുണ്ടോ?

പ്രകടമായ അന്യായമോ വ്യക്തമായി ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ:

42. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്കും മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ വഴി കൊണ്ടുപോകുന്ന യാത്രക്കാർക്കും ചരക്കുകൾക്കും ചുമത്തുന്ന നികുതി സംബന്ധിച്ച് നിയമങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാൻ മാത്രമല്ല, വാഹനങ്ങളുടെ നികുതി ചുമത്തേണ്ട തത്വങ്ങൾ നിർണ്ണയിക്കാനും സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾക്ക് അധികാരമുണ്ട്. പാർലമെന്റ് ഒരു തത്വവും നിശ്ചയിച്ചിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് നിയമസഭ പാസാക്കിയ നിയമത്തിൽ ഒരു തെറ്റും കണ്ടെത്താൻ കഴിഞ്ഞില്ല.

അപരാധിയായ വ്യവസ്ഥ നിയന്ത്രണ സ്വഭാവമുള്ളതാണ്, അതിനാൽ ഹിമാചൽ പ്രദേശ് നിയമസഭയുടെ അധികാരപരിധിയിൽ പെടുന്നു. അപരാധിയായ വ്യവസ്ഥയെ പ്രകടമായി അന്യായമോ വ്യക്തമായി ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ ആയി കുറ്റപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഒന്നും തന്നെ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ല.

നിയന്ത്രണം അല്ലെങ്കിൽ പരിഹാര്യം:

43. 1999-ലെ ഭേദഗതി കൊണ്ടുവരുന്നതിനുള്ള ലക്ഷ്യങ്ങളും കാരണങ്ങളും വ്യക്തമായി പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളവയായിരുന്നു. പൂർണ്ണമായും മലയോര ഭൂപ്രദേശമുള്ള ഹിമാചൽ പ്രദേശിലെ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണം, പരിപാലനം, അറ്റകുറ്റപ്പണി, സംരക്ഷണം എന്നിവയ്ക്കായി ഫണ്ടും ധനസഹായവും വർദ്ധിപ്പിക്കുക എന്നതായിരുന്നു ലക്ഷ്യം. സാധുവായ പെർമിറ്റില്ലാതെ അല്ലെങ്കിൽ പെർമിറ്റിൽ അംഗീകൃതമല്ലാത്ത ഏതെങ്കിലും രീതിയിൽ ഏതെങ്കിലും വാഹനം ഉപയോഗിക്കുകയാണെങ്കിൽ, ഉപവകുപ്പ് (1) പ്രകാരം നൽകേണ്ട നികുതിയ്ക്ക് പുറമേ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിജ്ഞാപനത്തിലൂടെ വ്യക്തമാക്കിയേക്കാവുന്ന നിരക്കിൽ അധിക പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ചുമത്തുകയും ഈടാക്കുകയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകുകയും ചെയ്യുമെന്ന് മാത്രമാണ് അപരാധിയായ വകുപ്പ് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. എന്നിരുന്നാലും, ഇത് നിയമത്തിലെ പട്ടിക 3-ലെ കോളം 3-ൽ വ്യക്തമാക്കിയ നിരക്കുകൾ കവിയരുത് എന്നതായിരുന്നു നിയന്ത്രണം.

44. അത്തരം അധിക പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കം ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് ഗതാഗത വാഹന വ്യവസായം നടത്തുന്ന വ്യക്തികളെ നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾക്കനുസൃതമായി അവരുടെ വാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് ഒരു നിയന്ത്രണമോ അച്ചടക്കമോ നിലനിർത്താൻ മാത്രമായിരുന്നു. ഗതാഗത വാഹന വ്യവസായം നടത്തുന്ന വ്യക്തികൾ ഒരു ലംഘനവും നടത്താതിരിക്കാനും നിയമത്തിന്റെ ഉത്തരവ് പാലിക്കാനും ഇത് ഒരു തടസ്സമായി പ്രവർത്തിക്കും. മറ്റ് നിയമപരമായ വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പിലാക്കുകയും കർശനമായി പാലിക്കുന്നതും നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് അത്തരം അധിക പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കത്തിന് നിയന്ത്രണ സ്വഭാവമുള്ളതാണെന്ന് വിളിക്കാം.

45. 1997-ലെ ഉത്തർപ്രദേശ് മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സേഷൻ നിയമം വകുപ്പ് 10(3)-നെ ചോദ്യം ചെയ്യുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട **സുഖ്പാൽ സിംഗ് ബാൽ** (മേൽപരാമർശം) കേസിൽ ഈ കോടതി സമാനമായ ഒരു വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ശിക്ഷ എന്ന് വിളിക്കുകയും ചെയ്തെങ്കിലും അത് നിയന്ത്രണപരവും പരിഹാര്യ സ്വഭാവമുള്ളതുമാണെന്ന് വിധിക്കുകയും ചെയ്തു. ഈ വ്യവസ്ഥ ഹൈക്കോടതി റദ്ദാക്കിയെങ്കിലും പൊതു വരുമാനം സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും നികുതി വെട്ടിപ്പിന് തടസ്സമാകുന്നതിനുമായി വകുപ്പ് 10(3) പ്രകാരം ഇത്തരം ശിക്ഷ ചുമത്തുന്നുവെന്ന് ഈ കോടതി വിധിച്ചു. മേൽപ്പറഞ്ഞവ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, അത്തരമൊരു അധിക പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ചുമത്തുന്നത് പ്രകടമായി അന്യായമോ വ്യക്തമായി ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമോ ആണെന്ന് പറയാൻ കഴിയില്ല. ഇത് ഫലത്തിൽ, ഈടാക്കാവുന്ന നികുതികൾ അടയ്ക്കുന്നതിനും പെർമിറ്റിന്റെ നിബന്ധനകൾക്കനുസൃതമായി വാഹനങ്ങളുടെ ഉപയോഗം ഉറപ്പാക്കുന്നതിനും വേണ്ടിയായിരുന്നു.

<u>കേന്ദ്രനിയമത്തോടു വൈരുദ്ധ്യം, എന്തെങ്കിലും ഉണ്ടെങ്കിൽ:</u>

46. പട്ടിക III-ലെ എൻട്രി 35 പാർലമെന്റിനും സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾക്കും യാന്ത്രികമായി ഓടിക്കുന്ന എല്ലാത്തരം വാഹനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാനും അത്തരം വാഹനങ്ങൾക്ക് നികുതി ചുമത്തേണ്ട തത്വങ്ങൾ രൂപീകരിക്കാനും അധികാരം നൽകി. കേന്ദ്ര നിയമം, അതായത് പാർലമെന്റ് പാസാക്കിയ നിയമം നികുതി ചുമത്തുന്നതിനുള്ള തത്വങ്ങളൊന്നും വ്യക്തമാക്കിയിട്ടില്ല. പട്ടിക II-ലെ എൻട്രികൾ 56, 57 എന്നിവ പ്രകാരം നികുതി ചുമത്താൻ മാത്രമല്ല, പട്ടിക III-ലെ എൻട്രി 35 പ്രകാരമുള്ള തത്വങ്ങൾ നിർദ്ദേശിക്കാനും സംസ്ഥാന നിയമസഭകൾക്ക് അധികാരമുണ്ടായിരുന്നു. അതിനാൽ,നികുതി ചുമത്തുന്നതിനുള്ള തത്വങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്ന ഒരു കേന്ദ്ര നിയമത്തിന്റെ അഭാവത്തിൽ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള വിദ്വേഷം ആരോപിക്കാനോ വാദിക്കാനോ തെളിയിക്കാനോ കഴിയില്ല. മേൽപ്പറഞ്ഞവ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, കേന്ദ്ര നിയമനിർമ്മാണവുമായി സംസ്ഥാന നിയമനിർമ്മാണത്തിന്റെ വിരുദ്ധതായോ വൈരുദ്ധ്യമോ നിലനിർത്താൻ കഴിയില്ല.

47. വകുപ്പ് 66 (1) ലംഘിക്കുന്നത് ശിക്ഷയും പിഴയും നൽകാവുന്ന ക്രിമിനൽ കുറ്റമായി കണക്കാക്കുമെന്നും അതിനാൽ അപരാധിയായ വകുപ്പ് മേൽപ്പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് വിരുദ്ധമായതിനാൽ നിലനിർത്താൻ കഴിയില്ല എന്നതുമാണ് വകുപ്പ് 192 എ അടങ്ങിയ 1988-ലെ നിയമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അമിക്കസ് ക്യൂറിയുടെ അടുത്ത വാദം. വകുപ്പ് 192 എ പ്രകാരം പിഴയോടൊപ്പം തടവും ഉൾപ്പെടുന്ന ശിക്ഷ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു, അതേസമയം അപരാധിയായ വകുപ്പ് പ്രകാരം, പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെ വാഹനം ഉപയോഗിച്ചതിനോ പെർമിറ്റിന്റെ നിബന്ധനകൾ ലംഘിച്ചതിനോ അധിക പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം ഈടാക്കുന്നു. പൂർണ്ണമായും മലയോര ഭൂപ്രദേശമുള്ള സംസ്ഥാനമായതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തികത്തിന്റെ വലിയൊരു ഭാഗം ഉപയോഗിക്കുന്ന റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും പരിപാലിക്കുന്നതിനുമായി കൂടുതൽ വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് അപരാധിയായ വകുപ്പ് സംയോജിപ്പിച്ചത്. വകുപ്പ് 3 എ(3) പ്രകാരം ഈടാക്കുന്ന അധിക പ്രത്യേക വാഹനച്ചുങ്കം വകുപ്പ് 192 എ പ്രകാരം ചുമത്തുന്ന ഏതെങ്കിലും ശിക്ഷയ്ക്കോ പിഴയ്ക്കോ പുറമേയായിരിക്കും. കുറ്റകൃത്യം ചെയ്യാൻ സാധ്യതയുള്ള കുറ്റവാളിയുടെ മനസ്സിൽ ഭയം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനാൽ കുറ്റകൃത്യത്തിനുള്ള ശിക്ഷ അത്തരം കുറ്റകൃത്യങ്ങൾക്ക് പ്രതിരോധം സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനും കുറയ്ക്കുന്നതിനും ഉദ്ദേശിച്ചുള്ളതാണ്. പെർമിറ്റ് ഇല്ലാതെയും പെർമിറ്റിന്റെ നിബന്ധനകൾ ലംഘിച്ചും വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നതിൽ നിന്ന് ഗതാഗത വ്യവസായം നടത്തുന്ന

വ്യക്തികൾക്ക് ഒരു തടസ്സമായി പ്രവർത്തിക്കുക എന്നതാണ് അധിക പ്രത്യേക വാഹനചുങ്കത്തിന്റെ ലക്ഷ്യം. അതിനാൽ, അപരാധിയായ വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് കേന്ദ്ര നിയമനിർമ്മാണവുമായി എതിർപ്പോ വൈരുദ്ധ്യമോ ഇല്ല.

48. മുകളിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയ എല്ലാ കാരണങ്ങളാലും, കോടതിയുടെ അഭിപ്രായത്തിൽ വകുപ്പ് 3 എ(3)-ന്റെ സാധുത അധികാരവിലംഘിനിയാണെന്ന് ഹൈക്കോടതി തെറ്റായി വിധിച്ചു. വകുപ്പ് 3 എ(3) പ്രകാരം ചുമത്തുന്ന നികുതി നിയന്ത്രണ സ്വഭാവമുള്ളതാണ്, അത് ശിക്ഷയല്ല.

<u>മൊത്തത്തുക നികുതി ചുമത്തൽ:</u>

49. പൊതുവായ നികുതി നിർണ്ണയത്തിൽ മൊത്തത്തുക നികുതികൾ ഈടാക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും അത് യഥാർത്ഥ വീഴ്ച അനുസരിച്ച് ഈടാക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും വിധിച്ചുകൊണ്ട് വകുപ്പ് 3 എ(3) പ്രകാരം നികുതി ചുമത്തുന്നതിന് സംസ്ഥാനം പുറപ്പെടുവിച്ച വിജ്ഞാപനങ്ങളും ഹൈക്കോടതി റദ്ദാക്കിയിരുന്നു. (2005) 4 SCC 53-ൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്ത തമിഴ്നാട് സംസ്ഥാനം Vs. എം. കൃഷ്ണപ്പനും മറ്റൊരാളും കേസിൽ ഈ കോടതിയുടെ മൂന്ന് ജഡ്ജിമാരുടെ ബെഞ്ച് മൊത്തത്തുക നികുതി ഈടാക്കുന്നത് ശരിവച്ചിട്ടുണ്ട്. വ്യത്യസ്തമായ ഒരു വീക്ഷണം പുലർത്താൻ കോടതി ഒരു കാരണവും കണ്ടെത്തുന്നില്ല. അമിക്കസ് ക്യൂറിയും ഈ വിഷയത്തിൽ വാദങ്ങളൊന്നും മുന്നോട്ട് വച്ചിട്ടില്ലെന്നതും ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്.

50. മേൽപ്പറഞ്ഞവ കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ, 1972-ലെ നിയമത്തിലെ വകുപ്പ് 3 എ(3) സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ നിയമനിർമ്മാണ അധികാരപരിധിയിൽ വരുന്നതാണെന്നും മൊത്തത്തുക നികുതി ചുമത്താമെന്നും കോടതി വിധിച്ചതിനാൽ വിഷയങ്ങൾ സാധാരണ ബെഞ്ചിലേക്ക് തിരികെ അയയ്ക്കുന്നത് വ്യർത്ഥമായ ഒരു വ്യായാമമായിരിക്കില്ല. ഈ അപ്പീലുകളിൽ സ്ഥിരം ബെഞ്ച് കൂടുതലൊന്നും പരിശോധിക്കേണ്ടതില്ല.

51. അതനുസരിച്ച്, കോടതി അപ്പീലുകൾ അനുവദിക്കുകയും ഹൈക്കോടതിയുടെ അപവദിത വിധിയും ഉത്തരവും റദ്ദാക്കുകയും കൂടാതെ റിട്ട് ഹർജികൾ തള്ളിക്കളയുകയും ചെയ്യുന്നു.

52. ചെലവുകൾ സംബന്ധിച്ച് ഒരു ഉത്തരവും ഉണ്ടാകില്ല.

53. പരിഗണനയിലിരിക്കുന്ന അപേക്ഷകൾ, എന്തെങ്കിലും ഉണ്ടെങ്കിൽ, അവ തീർപ്പാക്കിയിരിക്കുന്നു.

അപ്പീലുകൾ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിഭൂതി ഭൂഷൺ ബോസ് അപ്പീൽ അനുവദിച്ചു

(പാർത്ഥ ഗോസ്വാമി എൽ സി ആർ എ യുടെ സഹായത്തോടെ)