

हिमाचल प्रदेश राज्य एवं अन्य

बनाम

यशपाल गर्ग (मृतक) द्वारा विधिक प्रतिनिधि एवं अन्य

30 अप्रैल, 2003

(एम.बी.शाह और अरुण कुमार जे.जे.)

हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1976- हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1991- सड़क कर- उच्च न्यायालय द्वारा यह अभिनिर्धारित किया गया कि राज्य के भीतर सड़क मार्ग से ले जाने वाली कुछ वस्तुओं पर कर लगाने के लिए अधिनियम, 1976 अनुच्छेद 301 के अर्थ के भीतर और राष्ट्रपति की सहमति के अभाव में भी प्रतिबन्धित है तथा असंवैधानिक और अमान्य है- 1991 का अधिनियम- सड़कों और पुलों के निर्माण, रख-रखाव और विकास के लिए राजस्व बढ़ाने के लिए सड़क कर लगाने का उद्देश्य- उच्च न्यायालय ने 1991 का अधिनियम संविधान के अधिकार क्षेत्र से बाहर बताते हुए कहा कि यह अधिनियम संविधान के अधिकार क्षेत्र से बाहर है और प्रारम्भ से ही लागू होने वाली वैधता को शून्य करता है- निर्धारित-1991 के अधिनियम के तहत लगाया गया कर यात्रियों

और व्यापारियों को बेहतर सुविधाएं देने के लिए तथा प्रकृति में क्षतिपूरक है-

इस प्रकार अनुच्छेद 301 के तहत प्रतिबन्धित दायरे में नहीं आयेगा क्योंकि राष्ट्रपति की पूर्व मंजूरी प्राप्त करने की कोई आवश्यकता नहीं है, इसलिए 1991 का अधिनियम संविधान के अधिकार क्षेत्र से बाहर नहीं है- 1976 का अधिनियम तब से अस्तित्व में नहीं है जब से इसे भारत के संविधान 1950- अनुच्छेद 301, 304(बी) अनुसूची vii सूची ii, प्रविष्टि 56 से निरस्त किया गया है।

भारत का संविधान, 1950-अनुच्छेद 245-राज्य विधान मण्डल-1991 का कर अधिकार अधिनियम निर्माण, रख-रखाव और निर्माण के लिए सड़क कर लगाता है-यह नहीं कहा जा सकता है कि विधान मण्डल ने राज्य-हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1991-हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1976 की विधायी क्षमता के भीतर 1976 के अधिनियम को अमान्य करने वाले उच्च न्यायालय के निर्णय को रद्द कर दिया है।

हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1976 राज्य के भीतर सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर कर लगाने के लिए लागू किया गया था। उच्च न्यायालय द्वारा यह निर्धारित किया गया कि अनुच्छेद 301 के अन्तर्गत एवं राष्ट्रपति की

सहमति के अभाव में अधिनियम के प्रावधान असंवैधानिक तथा अमान्य हैं। इसके बाद कर लगाने के लिए हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1991 लागू किया गया। लेवी का उद्देश्य सड़कों और पुलों के रख-रखाव, निर्माण और विकास के लिए राजस्व बढ़ाना था। प्रत्यर्थी ने अधिनियम को चुनौती देते हुए रिट याचिका दायर की। उच्च न्यायालय ने यह निर्धारित किया कि 1991 के अधिनियम के तहत लगाया गया कर प्रतिपूरक प्रकृति का नहीं था क्योंकि राज्य सरकार ने इस मामले में सड़कों और पुलों के निर्माण एवं रख-रखाव में किये गये खर्च का केवल एक हिस्सा वसूल करने की मांग की थी और यह कि राज्य विधान मण्डल ऐसा कानून बनाने के लिए सक्षम नहीं था, जो कि उच्च न्यायालय द्वारा दिये गये निर्णय को निरस्त कर सके। इस प्रकार 1991 का अधिनियम संविधान के अधिकार क्षेत्र से बाहर है और शुरुआत से ही अमान्य है।

अतः वर्तमान अपीलें।

अपीलार्थी-राज्य ने यह तर्क दिया है कि उच्च न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित करने में गलती की है कि राज्य यह प्रमाणित करने में असफल रहा है कि लगाया गया कर विनियामक और प्रतिपूरक प्रकृति का नहीं है। यह कि हिमाचल प्रदेश राज्य पूरी तरह से पहाड़ी राज्य है और सड़कों एवं पुलों के निर्माण की लागत अन्य स्थानों की तुलना में कई गुना अधिक है, और यह

कि सड़कें परिवहन का एकमात्र साधन हैं । इसलिए राज्य विधान मण्डल ने संविधान की अनुसूची ii की प्रविष्टि 56 के तहत अपनी शक्ति का प्रयोग करते हुए विकासात्मक उद्देश्य से सड़कों, पुलों के निर्माण और रख-रखाव के लिए अतिरिक्त स्रोतों को जुटाने के लिए कर लगाया था।

प्रत्यर्थियों ने रिट याचिका में 1976 के अधिनियम की वैधता को चुनौती देते हुए यह तर्क दिया कि राज्य यह साबित करने में विफल रहा है कि कर का उद्ग्रहण प्रतिपूरक या नियामक था और यह कि राष्ट्रपति की सहमति अनुच्छेद 304(बी) के तहत प्राप्त नहीं की गई थी, उच्च न्यायालय ने उचित रूप से माना कि 1991 का अधिनियम अमान्य था।

अपीलों को अनुमति देते हुए न्यायालय ने निर्धारित किया

1. हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1991 संविधान के अधिकार क्षेत्र से बाहर नहीं है इसलिए उच्च न्यायालय के आदेश को रद्द किया जाता है। इसके अतिरिक्त 1976 का अधिनियम इसके निरसन और हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1991 के कारण अस्तित्व में नहीं है। अन्य किसी प्रकार की घोषणा नहीं की जाती है।

2. व्यापारियों से कर की मांग दूसरों के समान नहीं है तथा व्यापार, वाणिज्य और समागम के अधिकार पर प्रतिबन्ध नहीं है। इस तरह का कर

जब तक यह स्थापित नहीं कर दिया जाता है कि संविधान के अनुच्छेद 301 के तहत वास्तव में व्यापार व वाणिज्य में बाधा डालता है या बोझ डालता है, प्रतिबन्धों के दायरे में नहीं आयेगा। इसके अतिरिक्त जब तक कर प्रतिपूरक या नियामक बना रहता है यह एक अवरोध के रूप में काम नहीं कर सकता। यदि एक राज्य का कर कानून राज्य के भीतर निर्मित वस्तुओं और राज्य के बाहर से आयातित सामान वस्तुओं पर कर लगाने और कर संग्रह के मामले में समान व्यवहार प्रदान करता है तो अनुच्छेद 304(ए) का पालन किया गया माना जावेगा। अनुच्छेद 304(ए) में अंतर्निहित धारणा है कि जब ऐसा कर अनुच्छेद 304(ए) की सीमाओं के भीतर लगाया जाता है तो यह अनुच्छेद 301 का उल्लंघन नहीं होगा और राज्य विधान मण्डल के पास ऐसा कर लगाने की शक्ति है।

3.1 राज्य विधान मण्डल ने हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1991 अधिनियमित किया जिसकी प्रस्तावना में यह विशेष रूप से कहा गया है कि इसमें सड़क कर की तुलना में बहुत अधिक खर्च हो रहा था। सड़कों और पुलों के निर्माण और रख-रखाव के लिए किये गये खर्च साथ ही साथ कर के आधार पर एकत्र की गई कुल राशि को आवश्यक हलफनामा उच्च न्यायालय के समक्ष दायर किया गया। निर्विवाद रूप से हिमाचल प्रदेश राज्य का अधिकांश हिस्सा रेल्वे से

जुडा नहीं है। हर साल बारिश होने से पहाड़ी क्षेत्रों की सड़कों के रख-रखाव के लिए अधिक खर्च की आवश्यकता होती है। व्यापार, वाणिज्य और सम्पर्क के लिए अतिरिक्त सड़कें बिछाना भी आवश्यक है। इन तथ्यों को उच्च न्यायालय को बताया गया था, लेकिन न्यायालय ने माना कि राज्य सरकार सड़कों और पुलों के निर्माण और रख-रखाव में हुए खर्च का केवल एक हिस्सा वसूल कर सकती है। शुल्क क्षतिपूर्क नहीं है तथा त्रुटिपूर्ण होने से कायम नहीं रखा जा सकता।

3.2 शुल्क के प्रतिपूर्क होने के लिए यह आवश्यक नहीं है कि लागत की पूरी राशि वसूल की जाये । राज्य अन्य राजस्व से सड़कों और पुलों के निर्माण और रख-रखाव की लागत वहन कर सकता है, लेकिन यह कहना उचित नहीं होगा कि कर लगाना प्रतिपूर्क नहीं है और यह भी तय किया गया है कि विनियामक और प्रतिपूर्क करों और सामान्य प्रकृति के अन्य करों से प्राप्त राजस्व के आपस में मिलने पर कोई रोक नहीं हो सकती और न ही प्रतिपूर्क और विनियामक शुल्क के मामले में किये जा रहे कम या अधिक खर्च पर कोई आपत्ति हो सकती है।

3.3 वर्तमान मामले में यात्रियों और व्यापारियों के लिए बेहतर सुविधाएं देने के लिए कर प्रकृति में प्रतिपूर्क है, इसलिए यह अनुच्छेद 301 के तहत प्रतिबिम्बित दायरे में नहीं आयेगा । इसलिए राष्ट्रपति की पूर्व मंजूरी प्राप्त

करने के लिए संविधान के अनुच्छेद 304(बी) के परन्तु की आवश्यकता का पालन करने का कोई सवाल नहीं है।

4.1 यह स्थापित कानून है कि विधान मण्डल उस आधार को बदल सकता है जिस पर अधिनियम को अमान्य करते हुए निर्णय दिया गया है और इस कारण अधिनियम जिसे अमान्य घोषित किया गया है, को मान्य किया जा सकता है। यदि अधिनियम को अमान्य करने का कारण हटा दिया जाता है तो यह नहीं कहा जा सकता है कि विधान मण्डल ने अपनी क्षमता से परे जाकर काम किया था।

4.2 राज्य विधान मण्डल ने विशेष रूप से उल्लेखित करते हुए 1991 का अधिनियम अधिनियमित किया कि कर का उद्ग्रहण प्रतिपूरक था और इससे राजस्व की वसूली की गई थी। वह पहाड़ी क्षेत्र में सड़कों और पुलों के निर्माण, रख-रखाव और मरम्मत के लिए किये गये खर्च की तुलना में कर बहुत कम था। अतः यह नहीं कहा जा सकता है कि विधान मण्डल 1976 के अधिनियम को अमान्य करते हुए उच्च न्यायालय द्वारा दिये गये निर्णय को रद्द कर रहा था। इससे केवल यह स्पष्ट होता है कि सड़क कर की वसूली प्रतिपूरक थी। इसके अतिरिक्त इस तरह के कानून को पारित करने के लिए विधायिका की क्षमता को चुनौती नहीं दी जा सकती है।

5. 1976 के अधिनियम की संवैधानिकता का निर्णय करते हुए उच्च न्यायालय ने कहा कि ऐसा कर इसके प्रभाव पर विचार किये बिना राज्यों के बीच व्यापार, वाणिज्य और सम्पर्क पर प्रतिबन्ध लगाने के बराबर है। उच्च न्यायालय ने कहा कि यह निर्धारित करने के लिए आवश्यक है कि क्या विवादित प्रावधान एक व्यापार और वाणिज्य की आवाजाही पर प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से प्रतिबन्ध है। इसलिए यह आदेश कि 1976 का अधिनियम असंवैधानिक और अमान्य है भी तय कानूनी स्थिति के खिलाफ है और उसे रद्द कर दिया गया है।

मैसर्स सैनिक मोटर्स, जोधपुर व अन्य बनाम राजस्थान राज्य, (1962) 1 एससीआर 517, अतिआबारी चाय कम्पनी लिमिटेड बनाम असम राज्य व अन्य, (1961) 1 एससीआर 809, द ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट (राजस्थान) लिमिटेड बनाम राजस्थान राज्य व अन्य, (1963) 1 एससीआर 491; ख्येरबारी चाय कम्पनी लिमिटेड व अन्य बनाम असम राज्य, (1964) 5 एससीआर 975; कर्नाटक राज्य व अन्य बनाम मैसर्स हंसा कॉरपोरेशन, (1980) 4 एससीसी 697; इंटरनेशनल ट्यूरिस्ट कॉरपोरेशन आदि बनाम हरियाणा राज्य व अन्य, (1981) 2 एससीआर 364; महाराजा ट्यूरिस्ट सर्विस आदि बनाम गुजरात राज्य, (1991) 2 एससीआर 524 और शर्मा ट्रांसपोर्ट



बनाम आंध्रप्रदेश सरकार व अन्य, (2002) 2 एससीसी 188, संदर्भित ।

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार : सिविल अपील संख्या 3545-3562/  
1991 ।

हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय के निर्णय और आदेश दिनांक  
10.12.1990 से सी.डब्ल्यू.पी. सं. 58, 62, 72, 73, 74, 77, 79, 230, 235,  
261300/78, 109, 127, 130, 281/79, 115/83, 540, 338/1988.

सी.ए. नं 12094-12258/96, 827-833/1995 ।

अपीलार्थियों की ओर से नरेश के. शर्मा और श्रीश कुमार मिश्रा ।

प्रत्यर्थियों की ओर से: सुनील गुप्ता, राकेश्वर एल.सूद, रवि प्रसाद गुप्ता,  
ई.सी.अग्रवाल, राजीव शकधर, यू.ए.राणा, अरविंद कुमार, सुश्री अनुराधा  
प्रियदर्शिनी, राजकुमार गुप्ता, शिव कुमार गुप्ता, ए.एन.बरदियार, जी.एस.चटर्जी,  
राजा चटर्जी, सुश्री मंजुला गुप्ता, (एन.पी.) चन्द्र प्रकाश पाण्डे, आर.के.भट्ट,  
ए.के.गुप्ता, जे.एस.अत्री, अनिल कुमार गुप्ता, -॥ सुश्री मीनाक्षी अरोड़ा  
(एन.पी.), टी.एन.सिंह (एन.पी.), डॉ० कृष्ण सिंह चौहान (एन.पी.), पंकज  
कालरा (एन.पी.), प्रेम सुन्दर झा, बी.एस.बंधिया (एनपी)

न्यायालय का निर्णय इनके द्वारा दिया गया-

शाह, जे. हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय ने अपने निर्णय और आदेश

दिनांक 10.12.1990 द्वारा उत्तरदाताओं द्वारा दायर मध्यप्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1976 (नं 34/1976) (इसके बाद "1976 अधिनियम" के रूप में संदर्भित) प्रावधानों को चुनौती देने वाली रिट याचिकाओं संख्या 1978 की दिनांक 10.12.1990 को स्वीकार करते हुए अभिनिर्धारित किया कि उक्त प्रावधान असंवैधानिक और अमान्य हैं । न्यायालय ने इस प्रकार निर्णय दिया:-

“हम पहले देख चुके हैं कि अपेक्षित प्रावधान के अनुसार सड़क और जल मार्गों से माल की ढुलाई पर प्रत्यक्ष शुल्क है। प्रत्यर्थी राज्य का यह मामला नहीं है कि लेवी प्रतिपूरक थी या नियामक प्रकृति की थी। राज्य द्वारा दायर किसी भी तथ्य के जवाब में जो शुल्क ला सकता है दोनों में से किसी भी श्रेणी में हमें कोई उल्लेख नहीं मिलता है।

याचिका में किये गये कथनों पर, जो हम पहले देख चुके हैं, जिन्हें राज्य की ओर से प्रभावी रूप से अस्वीकार नहीं किया गया है वहां यह कहने की शायद ही कोई गुंजाइश है कि भारतीय संविधान के अनुच्छेद 301 के अर्थ के भीतर शुल्क की राशि प्रतिबन्धित नहीं है। शुल्क को केवल प्रतिबन्ध की स्थिति में ही बचाया जा सकता था, इसे सार्वजनिक हित में कथित

रूप से लाया गया और यह भी मान लीजिए कि राष्ट्रपति की कोई पूर्व मंजूरी, पूर्व स्वीकृति या बाद में अनुच्छेद 255 के चारों कोनों के भीतर लाने के लिए ली गई तो माना जायेगा कि किसी भी स्तर पर राष्ट्रपति की ओर से कोई मंजूरी नहीं है।”

उच्च न्यायालय ने यह भी निर्देश दिया कि कर के लिए जमा की गई राशि को अंतरिम आदेशों के सन्दर्भ में वापिस किया जावे।

उस फैसले और आदेश को हिमाचल प्रदेश राज्य द्वारा सिविल अपील संख्या 3545/91 और अन्य द्वारा चुनौती दी गई।

ऐसा प्रतीत होता है कि उक्त निर्णय और आदेश से व्यथित होने और अपील दायर करने के अतिरिक्त सड़क कर की वसूली में देरी से बचने के लिए राज्य द्वारा हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1991 (1991 का अधिनियम नम्बर-10) (इसके बाद "1991 का अधिनियम" के रूप में सन्दर्भित किया गया) । 1991 के अधिनियम के उद्देश्य और कारण इस प्रकार हैं:-

"1.हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम,1976 भारत के संविधान की अनुसूची 7 की प्रविष्टि 56 सूची ii के तहत कुछ वस्तुओं

पर कर लगाने के लिए जिन्हें हिमाचल प्रदेश राज्य के भीतर सड़क मार्ग से ले जाया जाता है, अधिनियमित किया गया था। इस अधिनियम की धारा 3 को लागू करते हुए यह स्पष्ट घोषणा की गई कि उक्त कर हिमाचल प्रदेश यात्री और माल कर अधिनियम, 1955 के अधीन लगाये गये या लगाये जाने वाले कर के अतिरिक्त होगा। अधिनियम 1955 और 1976 द्वारा लगाये गये करों के बीच स्पष्ट रूप से यह विभेद है कि पूर्व के अधिनियम के तहत कर की गणना प्रभारित या प्रभार्य किराया या माल ढुलाई के सन्दर्भ में की जाती है, जबकि अधिनियम 1976 के अन्तर्गत गणना सड़क द्वारा ले जाये जाने वाले माल के भार और मात्रा के सन्दर्भ में है। फिर भी दोनों अधिनियमों में ढुलाई के साथ अटूट सम्बन्धों की पहचान मौजूद है।

2. विभिन्न रिट याचिकाओं में माननीय हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय ने यह माना है कि उपरोक्त अधिनियम के तहत लगाया गया कर, प्रत्यक्ष कर है तथा भारत के संविधान के अनुच्छेद 301 सपठित 304(बी) के प्रावधानों का उल्लंघन होने के कारण असंवैधानिक है। उच्च न्यायालय ने आगे आदेश दिया है कि यह निर्णय हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले

जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1976 के अधिनियम में अंतर्निहित मूल भावना के खिलाफ था अर्थात् सरकार द्वारा प्रत्येक वर्ष राज्य के भीतर सड़कों और पुलों के निर्माण, विकास और रख-रखाव पर किये गये भारी व्यय के मुआवजे के रूप में याचिकाकर्ताओं द्वारा जमा कराई गई राशि ब्याज सहित वापिस कर दी जावेगी ।

3. माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने अपने विभिन्न निर्णयों में माना है कि प्रतिपूरक कर लगाने वाले उपाय अनुच्छेद 301 द्वारा विचारित प्रतिबन्धों के दायरे में नहीं आते हैं ऐसे उपायों को अनुच्छेद 304(बी) के परन्तुक की आवश्यकताओं का अनुपालन करने की आवश्यकता नहीं है। न्यायालय ने यह भी स्पष्ट रूप से घोषित किया है कि प्रविष्टि 56 के तहत लगाया गया उक्त कर नियामक और प्रतिपूरक चरित्र का है। सड़क या अन्तर्देशीय जल मार्गों द्वारा ले जाये जाने वाले माल और यात्रियों पर कर लगाने की शक्ति विशेष रूप से राज्य विधान मण्डल के पास है।

4. अधिनियम की अमान्यता मुख्य रूप से इसके विधेयक से जुड़े उद्देश्यों के अस्पष्ट विवरण और यह साबित करने के

लिए अपर्याप्त या कमजोर बचाव के कारण है कि यह वास्तव में, एक प्रतिपूरक कराधान उपाय था। प्रभावी उत्तर के अभाव में माननीय न्यायालय को इस अधिनियम के प्रतिपूरक चरित्र पर जाने का अवसर नहीं मिला । प्रस्तावित विधेयक में, लेवी को राज्य के भीतर माल ले जाने के लिए वास्तव में उपयोग की जाने वाली सड़कों के माइलेज के स्लैब पर प्रभार्य बन कर तर्कसंगत बनाया गया है और हिमाचल में मौजूदा दोषों को दूर करने के लिए संग्रह की विधि या मशीनरी को भी उपयुक्त रूप से संशोधित किया गया है। हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जायी जाने वाली कुछ वस्तुओं पर) अधिनियम, 1976.

5. यह सर्वविदित है कि सड़कें और पुल हिमाचल प्रदेश के पहाड़ी इलाकों में जीवन-रेखा है और हर वर्ष राज्य सरकार को अपने बजट का एक बड़ा हिस्सा विशेष रूप से सड़कों के निर्माण, विकास, मरम्मत, रख-रखाव के लिए समर्पित करना पड़ता है और पुल, जिनके बिना कोई भी विकास अकल्पनीय है। राज्य के खजाने से हर वर्ष लगभग 9 करोड़ रुपये की आवर्ती राजस्व आय के अतिरिक्त, कर की आगामी वापसी से खजाने से कम से कम 42 करोड़ रुपये निकल जायेंगे, जिसका

मतलब होगा कि निर्माण पूरी तरह से रूक जायेगा । इसलिए, राज्य में सड़कों और पुलों के निर्माण, विकास, रख-रखाव के लिए पर्याप्त धन की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए, राज्य के भीतर सड़क द्वारा ले जाये जाने वाले कुछ सामानों पर कर लगाना आवश्यक हो गया है।उपरोक्त अधिनियम के प्रारम्भ की तारीख से ही राज्य सरकार द्वारा लगाये गये और एकत्र किये गये कर को मान्य करना भी आवश्यक है।

6. विधेयक उपरोक्त उद्देश्यों को प्राप्त करना चाहता है।"

उपरोक्त अधिनियम को उच्च न्यायालय के समक्ष सिविल रिट याचिका संख्या 377/91 आदि दायर करके भी चुनौती दी गई थी। 13 दिसंबर,1994 के निर्णय और आदेश द्वारा, रिट याचिकाओं को अनुमति दी गई और 1991 अधिनियम को भी अधिकारातीत और प्रारंभ से ही शून्य घोषित कर दिया गया। राज्य सरकार को पहले से वसूले गए कर को वापस करने का निर्देश दिया गया। न्यायालय ने इस अदालत द्वारा दिए गए विभिन्न निर्णयों पर विचार करने के बाद माना कि विवादित अधिनियम अनुच्छेद 301 के आवेदन को आकर्षित करेगा और भारत के संविधान के अनुच्छेद 304(बी) के अनुपालन की आवश्यकता होगी। न्यायालय ने यह भी कहा कि विचाराधीन अधिनियम केवल इसलिए कि यह संविधान में राज्य सूची की प्रविष्टि 56 के

संदर्भ में था, अपने आप में यह मानने के लिए पर्याप्त नहीं होगा कि यह प्रकृति में नियामक या प्रतिपूरक है और कानून की प्रकृति वह नहीं है जो इसकी है। प्रस्तावना में ऐसा बताया गया है। इसके बाद न्यायालय ने मैसर्स यशपाल गर्ग के मामले में दिए गए पहले के फैसले का हवाला दिया और कहा कि राज्य विधान मण्डल को सुप्रीम कोर्ट के समक्ष अपील लम्बित रहने तक उक्त फैसले को खारिज करने की अनुमति नहीं है। न्यायालय ने पाया कि 1976 के अधिनियम को संवैधानिक रूप से अमान्य ठहराने के न्यायालय के फैसले का प्रभाव इसे कानून की किताब से मिटा देना था और इसलिए, राज्य विधान मण्डल द्वारा निरस्त करने के लिए कुछ भी नहीं था इसलिए रिट याचिकाओं की अनुमति दी गई।

प्रस्तुतियाँ :-

अपीलकर्ता की ओर से उपस्थित विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि उच्च न्यायालय ने इस निष्कर्ष पर पहुंचने में गलती की कि राज्य यह साबित करने में विफल रहा है कि लगाया गया सड़क कर प्रकृति में नियामक या प्रतिपूरक नहीं था। उनका तर्क है कि हिमाचल प्रदेश राज्य पूरी तरह से पहाड़ी राज्य है और सड़कों और पुलों के निर्माण की लागत अन्य स्थानों की तुलना में कई गुना अधिक है और सड़कें परिवहन का एकमात्र साधन हैं और इसलिए, सड़कें उपलब्ध कराने के लिए, पुलों और उनकी मरम्मत पर, राज्य



विधानमंडल ने विकासात्मक उद्देश्यों के लिए अतिरिक्त स्रोत जुटाने के लिए कर लगाया था। उक्त कर संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची 11 की प्रविष्टि 56 के तहत अपनी शक्ति का प्रयोग है।

इसके विपरीत प्रतिवादियों के विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि रिट याचिका संख्या 58/78 आदि में, हिमाचल प्रदेश राज्य यह दावा करने और यह साबित करने में विफल रहा है कि लगाया गया कर प्रतिपूरक या नियामक था जैसा कि अनुच्छेद 304(बी) के तहत राष्ट्रपति की सहमति प्राप्त नहीं की गई थी। उच्च न्यायालय सही निष्कर्ष पर पहुंचा कि '1991 का अधिनियम' अमान्य था। यह तर्क दिया गया कि भारत के राष्ट्रपति की सहमति के बिना राज्य विधान मण्डल द्वारा मान्यता भी असंवैधानिक है।

निष्कर्ष :-

पक्षकारों के तर्कों के निस्तारण से पहले, हम सबसे पहले 1991 अधिनियम के उद्देश्यों और कारणों का उल्लेख करेंगे जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ विशेष रूप से यह कहा गया है कि

(ए) हिमाचल प्रदेश के पहाड़ी इलाकों में सड़के और पुल जीवन रेखा है और राज्य रेलवे से जुड़ा नहीं है;

(बी) राज्य को अपने बजट का एक बड़ा हिस्सा विशेष रूप से सड़कों

और पुलों के निर्माण, विकास, मरम्मत और रख-रखाव के लिए समर्पित करना पड़ता है, जिसके बिना कोई भी विकास अकल्पनीय है।

(सी) ऐसी गतिविधियों से राज्य को लगभग 9 करोड़ की आवर्ती हानि हो रही है।

इस प्रयोजन के लिए, अपीलकर्ता के विद्वान वकील ने अधिनियम के तहत राजस्व संचय और 1976-77 से 1990-91 की अवधि के दौरान सड़कों और पुलों के आकार में व्यापारिक सुविधाओं पर किये गये व्यय का खुलासा करने वाली सारणी की ओर इशारा किया है, जो इस प्रकार है:-

वर्ष	जमा राशि	सड़कों और पुलों के रख रखाव पर खर्च राशि	सड़कों और पुलों के निर्माण पर खर्च राशि
1976-77	50,11,226	4,49,85,411	10,22,94,116
1977-78	66,12,664	4,81,23,104	14,66,00,276
1978-79	1,21,49,137	7,17,57,370	17,72,06,696
1979-80	1,37,31,528	8,35,90,831	19,87,61,550
1980-81	1,03,64,058	6,86,93,317	22,00,60,880

1981-82	1,81,22,000	7,76,99,475	23,38,17,971
1982-83	1,16,12,100	11,83,92,845	21,77,13,747
1983-84	1,48,51,000	9,58,34,413	23,72,85,634
1984-85	1,24,00,000	13,60,75,532	30,45,65,517
1985-86	2,65,89,000	16,89,00,219	33,03,42,790
1986-87	4,52,26,000	14,59,31,541	34,28,37,240
1987-88	4,46,50,000	24,18,16,260	43,49,07,583
1988-89	4,88,00,000	17,08,11,484	41,61,11,873
1989-90	7,04,54,000	18,77,53,395	41,51,33,999
1990-91	6,51,82,000	20,11,34,322	40,87,80,510

उपरोक्त आकड़ों और वस्तुओं का जिक्र करने के बाद उच्च न्यायालय ने जो स्पष्ट हुआ कहा कि 1976 के अधिनियम का उद्देश्य राज्य के भीतर सड़कों और पुलों के निर्माण, विकास और रख-रखाव पर हर वर्ष होने वाले भारी खर्च के लिए राज्य को मुआवज़ा देना था:-

“पैरा-5 में, यह उल्लेख किया गया है कि राज्य अपने बजट का एक बड़ा हिस्सा विशेष रूप से सड़क और पुलों के

निर्माण, विकास, मरम्मत और रख-रखाव पर खर्च करता है, जिसके बिना कोई भी विकास अकल्पनीय है। विद्वान महाधिवक्ता ने भी अतिरिक्त याचिका इस न्यायालय में दायर कर प्रस्तुत हलफनामे में प्रतिवादी राज्य द्वारा सड़कों और पुलों के निर्माण और रख-रखाव में खर्च की गई राशि का संकेत दिया है। उपरोक्त हलफनामे में कहा गया है कि सड़कों और पुलों के रख-रखाव पर 20,11,34,322/-रूपये की राशि खर्च की गई थी। 1990-91 के दौरान सड़कों और पुलों के निर्माण पर 40,87,80,510/-रूपये जबकि अधिनियम के तहत लेवी के रूप में केवल 6,51,81,000/-रूपये की राशि एकत्र की गई थी। इसलिए ऐसा प्रतीत होता है कि यद्यपि प्रतिवादी राज्य ने सड़कों और पुलों के निर्माण और रख-रखाव में लगभग 61 करोड़ रूपये खर्च किये तथा इस अधिनियम के तहत लेवी से केवल 6 करोड़ रूपये की राशि वसूल की। जाहिर है, लेवी विद्वान महाधिवक्ता द्वारा बताये गये अर्थ में क्षतिपूर्ति नहीं है। यह सड़कों और पुलों के निर्माण और रख-रखाव में हुए खर्च का केवल एक हिस्सा ही खर्च करना चाहता है। वर्ष 1976 के बाद से ही यह स्थिति कमोबेश वैसी ही बनी हुई है। इन

आकड़ों के सन्दर्भ में यह प्रस्तुत किया गया है कि लेवी 1976 से प्रतिपूरक रही है और इसलिए यह मानना गलत है कि भारत के पूरे क्षेत्र में व्यापार या वाणिज्य के मुक्त प्रवाह को सीधे प्रभावित कर रहा है, जैसा कि संविधान के अनुच्छेद 301 के तहत गारंटी दी गई है।”

उच्च न्यायालय द्वारा यह उल्लेखित किया गया उपरोक्त कारण यह है कि चूंकि राज्य सरकार सड़कों और पुलों के निर्माण और रख-रखाव में किये गये खर्च का केवल एक हिस्सा ही वसूल करती है, इसलिए लेवी प्रतिपूरक नहीं है, पहली नजर में यह गलत है और इसे कायम नहीं रखा जा सकता है। लेवी को प्रतिपूरक बनाने के लिए, यह आवश्यक नहीं है कि खर्च की गई पूरी राशि वसूल की जावे । राज्य सड़कों और पुलों के निर्माण और रख-रखाव की लागत अन्य राजस्व से वहन कर सकता है, लेकिन यह कहना उचित नहीं होगा कि कर लगाना प्रतिपूरक नहीं है। यह भी तय है कि विनियामक और प्रतिपूरक करों तथा सामान्य प्रकृति के अन्य करों से प्राप्त राजस्व के मिश्रण पर कोई रोक नहीं है, न ही प्रतिपूरक और विनियामक के मामले में किये जाने वाले कम या अधिक व्यय पर कोई आपत्ति हो सकती है।

इसके अलावा हमारे विचार में, इस अपील में शामिल प्रश्न इस न्यायालय द्वारा दिये गये कई निर्णयों से स्पष्ट रूप से आच्छादित होता है।

मैसर्स सैनिक मोटर्स, जोधपुर और अन्य बनाम राजस्थान राज्य (1962) 1 एससीआर 517 के मामले में न्यायालय ने राजस्थान यात्री और माल कराधान अधिनियम के प्रावधानों पर विचार किया, जिसमें यह प्रावधान था कि वहां से यात्रियों और सामानों को मोटर वाहन द्वारा ले जाया जाता था। राज्य के बाहर किसी स्थान से राज्य की भीतर किसी स्थान तक या राज्य के भीतर किसी स्थान से राज्य के बाहर किसी स्थान तक, कुल दूरी की तुलना में राज्य में तय की गई दूरी के आनुपतिक दर पर किराया या माल ढुलाई पर कर लगाया जाता था। ऐसी स्थिति में इस न्यायालय की संविधान पीठ ने माना कि इस तरह के कर लगाने से कोई भी अंतर राज्य का व्यापार, वाणिज्य या सहयोग प्रभावित नहीं होता है। कर राज्य के उद्देश्य के लिए था, और यह राज्य के भीतर मोटर वाहनों द्वारा ले जाये जाने वाले यात्रियों और सामान पर पड़ता है। इस प्रकार कर लगाने को संविधान के अनुच्छेद 301 और 304 का उल्लंघन करने वाला नहीं कहा जा सकता ।

ऐसा प्रतीत होता है कि उच्च न्यायालय ने अतिआबारी चाय कंपनी लिमिटेड बनाम असम राज्य और अन्य (1961) 1 एससीआर 809 मामले में सात सदस्यीय बड़ी पीठ द्वारा निर्धारित अनुपात पर विचार किए बिना पूरी तरह से इस न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय पर भरोसा किया। ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट (राजस्थान) लिमिटेड बनाम राजस्थान राज्य और अन्य (1963) 1

एससीआर 491) ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट मामले में, इस न्यायालय ने अटियाबारी चाय कंपनी के मामले में दिए गए निर्णय पर विस्तृत रूप से विचार किया और (बहुमत के अनुसार) (पृष्ठ 522) इस प्रकार रखा: -

“किसी को भी संदेह नहीं है कि उपरोक्त जैसे नियमों का आवेदन वास्तव में प्रभावित नहीं करता है व्यापार और वाणिज्य की स्वतंत्रताय इसके विपरीत वे व्यापार और वाणिज्य के मुक्त प्रवाह को सुविधाजनक बनाते हैं। इसका कारण यह है कि इन नियमों को किसी व्यापारी पर बोझ डालने या उसे व्यापार करने से रोकने के लिए उचित रूप से नहीं कहा जा सकता है: यह बेतुका होगा, उदाहरण के लिए, यह सुझाव देने के लिए कि व्यापार की स्वतंत्रता उन कानूनों से बाधित या बाधित होती है जिनके लिए मोटर वाहन को सड़क के बाईं ओर रखना और जनता के लिए खतरनाक तरीके से गाड़ी नहीं चलाना आवश्यक है। यदि अनुच्छेद 301 में 'मुक्त शब्द का अर्थ 'स्वतंत्रता' है जो कुछ भी कोई करना चाहता है, उसका परिणाम अराजकता हो सकता हैय उदाहरण के लिए, मोटर वाहन का एक मालिक सड़क के बाईं ओर गाड़ी चलाने की इच्छा कर सकता है, जबकि दूसरा सड़क के दाईं ओर गाड़ी चलाने की

इच्छा कर सकता है। यदि वे आते हैं विपरीत दिशाओं से, एक अपरिहार्य टकराव होगा। उदाहरणों का एक अन्य वर्ग, सड़कों, पुलों और हवाई अड्डों आदि जैसी व्यापारिक सुविधाओं के उपयोग के लिए शुल्क लगाने से सम्बंधित है। किसी के उपयोग के लिए टोल या कर का संग्रह सड़क या पुल के उपयोग के लिए या हवाई अड्डे के उपयोग के लिए उन व्यापारियों के लिए कोई बाधा या बोझ या निवारक नहीं है, जिन्हें उनकी अनुपस्थिति में, लम्बा या कम सुविधाजनक या अधिक महंगा मार्ग लेना पड़ सकता है। ऐसे प्रतिपूरक कर किसी की स्वतंत्रता में तब तक बाधा नहीं बनते जब तक वे उचित बने रहते हैं; लेकिन वे निश्चित रूप से व्यापार की स्वतंत्रता में बाधा बन सकते हैं। यदि सम्बंधित अधिकारी वास्तव में किसी के व्यापार में बाधा डालना चाहते हैं, तो वे आसानी से कर या टोल की राशि को उस राशि तक बढ़ा सकते हैं जो निषेधात्मक या निवारक होगी या अन्य बाधाएं पैदा करेगी जो व्यापार और वाणिज्य को सुविधाजनक बनाने के बजाय उन्हें बाधित करेगी। यहीं पर 'स्वतंत्रता (अनुच्छेद 301) और' (अनुच्छेद 302 और 304) के बीच विरोधाभास दिखता है। स्पष्ट रूप से



प्रकट होता है: जो वास्तव में व्यापार और वाणिज्य को सुविधाजनक बनाता है वह प्रतिबंध नहीं है और जो वास्तव में व्यापार और वाणिज्य को बाधित या बोझ डालता है, वह प्रतिबंध है। यह मामले की वास्तविकता या सार है जिसे निर्धारित किया जाना है। प्रदान की गई सुविधा के लिए वास्तव में जो शुल्क होगा और जो वास्तव में व्यापार में बाधा बनेगा, उसके बीच विभाजन रेखा खींचना प्राथमिक रूप से संभव नहीं है; लेकिन यदि भेद करना हो तो वह वास्तविक और स्पष्ट है। कर को निषिद्ध कर बनने के लिए इसका प्रत्यक्ष कर होना आवश्यक है जिसका प्रभाव व्यापार के संचलन भाग में बाधा उत्पन्न करना है। जब तक कोई कर प्रतिपूरक या विनियामक बना रहता है तब तक वह बाधा के रूप में कार्य नहीं कर सकता है।"

न्यायालय ने आगे कहा कि अतिआबारी चाय कंपनी के मामले में बहुमत द्वारा स्वीकार की गई व्याख्या, निम्नलिखित स्पष्टीकरण के अधीन, सही थी:-

“व्यापारिक सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रतिपूरक कर लगाने वाले विनियामक उपाय या उपाय अनुच्छेद 301 द्वारा

विचार किए गए प्रतिबंधों के दायरे में नहीं आते हैं और ऐसे उपायों को संविधान के अनुच्छेद 304 (बी) के प्रावधान की आवश्यकताओं का पालन करने की आवश्यकता नहीं है।”

यहां तक कि हिदायतुल्ला, जे. (जैसा कि वह तब था) द्वारा उक्त मामले में अल्पसंख्यक का दृष्टिकोण प्रस्तुत किया गया था, यह विशेष रूप से माना गया है कि “अनुच्छेद 301 में स्वतंत्रता का मतलब अराजकता नहीं है। इसी तरह आम तौर पर व्यापारियों से कर की मांग की जाती है अन्य व्यापार और वाणिज्य जारी रखने के अधिकार पर कोई प्रतिबंध नहीं है।”

इस पहलू को ख्येरबारी चाय कंपनी लिमिटेड और अन्य बनाम असम राज्य (1964) 5 एससीआर 975 में उजागर किया गया है, जिसमें न्यायालय ने इस प्रकार कहा :-

“यह तुरंत देखा जाएगा कि हालांकि ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट (राजस्थान) मामले में बहुमत का दृष्टिकोण अटियाबारी चाय कंपनी के मामले में बहुमत के फैसले से काफी हद तक सहमत है, लेकिन दायरे के सम्बंध में उक्त दोनों विचारों के बीच स्पष्ट अंतर होगा और अनुच्छेद 304(बी) के प्रावधानों का प्रभाव । अतिआबारी चाय कंपनी के मामले में बहुमत के दृष्टिकोण के अनुसार, यदि अनुच्छेद 304(बी) के तहत एक अधिनियम

पारित किया जाता है और इसकी वैधता पर महाभियोग लगाया जाता है, तो राज्य उचित ठहराने की कोशिश कर सकता है अधिनियम इस आधार पर कि इसके द्वारा लगाए गए प्रतिबंध उचित और सार्वजनिक हित में हैं, और ऐसा करने में, उदाहरण के लिए, यह इस तथ्य पर भरोसा कर सकता है कि लागू अधिनियम द्वारा लगाए गए कर प्रकृति में प्रतिपूरक हैं। दूसरी तरफ से, ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट (राजस्थान) मामले में बहुमत के निर्णय के अनुसार, प्रतिपूरक कराधान अनुच्छेद 301 के बाहर होगा और इसलिए, अनुच्छेद 304(बी) के अंतर्गत नहीं आ सकता है।"

उपरोक्त मामला कर्नाटक राज्य और अन्य बनाम मैसर्स हंसा कॉरपोरेशन (1980) 4 एससीसी 697, पर आधारित है, जिसमें न्यायालय ने यह अभिव्यक्त किया है कि:-

“27. इस निर्णय के परिप्रेक्ष्य में यह अच्छी तरह से स्थापित प्रतीत होता है कि यदि कोई कर प्रकृति में प्रतिपूरक है तो यह अनुच्छेद 301 के तहत चुनौती से मुक्त होगा। दूसरी ओर यदि कर को प्रकृति में प्रतिपूरक नहीं दिखाया गया है तो कर कानून की वैधता को बनाये रखने की मांग करने वाले

पक्षकार को यह दिखाना आवश्यक है कि अनुच्छेद 304 की आवश्यकताओं को पूरा किया गया है।

न्यायालय द्वारा यह भी व्यक्त किया गया कि:-

30.....अनुच्छेद 304(ए) का प्रभाव आयातित वस्तुओं को उसी आधार पर मानना है जैसे किसी राज्य में निर्मित या उत्पादित वस्तुओं का। यह अनुच्छेद राज्य को ऐसे आयातित माल पर उसी तरीके से और उसी सीमा तक कर लगाने में सक्षम बनाता है जैसा कि राज्य के अंदर निर्मित या उत्पादित माल पर लगाया जा सकता है। यदि कोई राज्य कर कानून राज्य के भीतर निर्मित वस्तुओं और राज्य के बाहर से आयातित समान वस्तुओं पर कर लगाने और संग्रह के मामले में समान उपचार प्रदान करता है, तो अनुच्छेद 304 (ए) का अनुपालन माना जाएगा। अनुच्छेद 304(ए) में एक अंतर्निहित धारणा है कि ऐसा कर जब अनुच्छेद 304(ए) की सीमाओं के भीतर लगाया जाता है तो अनुच्छेद 301 का उल्लंघन नहीं होगा और राज्य विधायिका के पास इस तरह के कर लगाने की शक्ति है।”

इसी प्रकार, अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक निगम आदि बनाम हरियाणा राज्य और

अन्य (1981) 2 एससीआर 364, में न्यायालय ने इस तर्क को खारिज कर दिया कि राज्य के बाहर किसी स्थान से हरियाणा राज्य से गुजरने वाले यात्रियों और सामानों पर कर लगाया जाता है। राज्य के बाहर का स्थान भारत के पूरे क्षेत्र में व्यापार, वाणिज्य और सम्पर्क की स्वतंत्रता में हस्तक्षेप करता है और इसलिए यह संविधान के अनुच्छेद 301 का उल्लंघन है। न्यायालय ने इस आपत्ति पर विचार किया कि हरियाणा राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास, निर्माण, सुधार और रख-रखाव के संबंध में कोई व्यय नहीं किया गया है और व्यक्त किया गया है कि:-

“हमने अपने फैसले में बताया है कि राज्य सरकार सीधे तौर पर राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण या रख-रखाव नहीं करते हैं बल्कि राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे माल और यात्रियों के परिवहन को विभिन्न अन्य तरीकों जैसे प्रकाश व्यवस्था, यातायात नियंत्रण, यात्रियों के लिए सुविधाएं, बसों और ट्रकों के लिए रुकने के स्थान आदि आदि की सुविधा प्रदान करते हैं।

और केवल पूर्वी खिड़कियों से ही नहीं, जब दिन का उजाला आता है तो रोशनी आ जाती है सामने सूरज धीरे-धीरे, पर धीरे-धीरे चढ़ता है ! परन्तु पश्चिम की ओर देखो, भूमि उजियारी है !

इसलिए याचिका खारिज की जाती है।”

इसके बाद, महाराजा टूरिस्ट सर्विस आदि बनाम गुजरात राज्य (1991) 2 एससीआर 524, में, न्यायालय ने पंजाब मोटर वाहन कराधान नियमों और गुजरात, राजस्थान और मध्य प्रदेश राज्यों द्वारा बनाए गए समान नियमों की वैधता को बरकरार रखा और माना यह तय करने के लिए कार्य परीक्षण कि कोई कर प्रतिपूरक है या नहीं, यह जांचना है कि क्या व्यापारी अपने व्यवसाय के बेहतर संचालन के लिए कुछ सुविधाओं का उपयोग कर रहे हैं और सुविधाएं प्रदान करने के लिए आवश्यक राशि से अधिक भुगतान नहीं कर रहे हैं ।

उपरोक्त निर्णयों और अन्य पर इस न्यायालय द्वारा शर्मा ट्रांसपोर्ट बनाम आंध्र प्रदेश सरकार और अन्य (2002) 2 एससीसी 188) में विचार किया गया और उनका पालन किया गया और इसी तरह के समान तथ्यों को यह देखते हुए खारिज कर दिया गया: -

“कर को निषिद्ध कर बनने के लिए इसका प्रत्यक्ष कर होना आवश्यक है जिसका प्रभाव व्यापार के संचालन भाग में बाधा उत्पन्न करना है। जब तक कोई कर प्रतिपूरक रहता है तब तक वह बाधा के रूप में कार्य नहीं कर सकता है।”

जैसा कि ऊपर निर्णयों में विवेचना की गई है, यह निर्धारित किया

जा सकता है:-

(ए) व्यापारियों से अन्य लोगों के साथ कर की मांग व्यापार, वाणिज्य और सम्पर्क जारी रखने के अधिकार पर प्रतिबंध नहीं है।

(बी) ऐसा कर अनुच्छेद 301 के तहत विचार किए गए प्रतिबंधों के दायरे में नहीं आएगा जब तक कि यह स्थापित न हो जाए कि वास्तव में, यह व्यापार और वाणिज्य में बाधा डालता है या बोझ डालता है।

(सी) जब तक कर प्रतिपूरक या नियामक बना रहेगा, यह बाधा के रूप में कार्य नहीं कर सकता है।

(डी) यदि राज्य कर कानून राज्य के भीतर निर्मित वस्तुओं और राज्य के बाहर से आयातित समान वस्तुओं पर कर लगाने और संग्रह के मामले में समान उपचार प्रदान करता है, तो अनुच्छेद 304(ए) का अनुपालन माना जाएगा। अनुच्छेद 304(ए) में एक अंतर्निहित धारणा है कि ऐसा कर जब अनुच्छेद 304(ए) की सीमाओं के भीतर लगाया जाता है तो अनुच्छेद 301 का उल्लंघन नहीं होगा और राज्य विधायिका के पास इस तरह के कर लगाने की शक्ति है।

वर्तमान मामले में, रिट याचिका संख्या 58/1978 में उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए फैसले के बाद, राज्य विधानमंडल ने 1991 अधिनियम लागू

किया, जिसकी प्रस्तावना में, यह विशेष रूप से कहा गया है कि वह सड़क से प्राप्त राजस्व की तुलना में बहुत अधिक व्यय कर रहा था। सड़कों और पुलों के निर्माण और रख-रखाव के लिए किए गए खर्च के साथ-साथ कर के आधार पर एकत्र की गई कुल राशि का विवरण देने वाला आवश्यक हलफनामा उच्च न्यायालय के समक्ष दायर किया गया था। निर्विवाद रूप से, हिमाचल प्रदेश राज्य का अधिकांश भाग रेलवे से नहीं जुड़ा है। हर साल भारी बारिश वाले पहाड़ी क्षेत्र में सड़कों के रख-रखाव पर अधिक खर्च की आवश्यकता होती है। व्यापार, वाणिज्य तथा सम्पर्क के लिए अतिरिक्त सड़कों का बनना भी आवश्यक है। उपरोक्त तथ्य उच्च न्यायालय को बताए गए, लेकिन न्यायालय आश्चर्यजनक रूप से इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि चूंकि राज्य सरकार सड़कों और पुलों के निर्माण और रख-रखाव में किए गए खर्च का केवल एक हिस्सा ही वसूल करती है, इसलिए लेवी प्रतिपूरक नहीं है। जैसा कि ऊपर कहा गया है, इस तर्क को स्थिर नहीं रखा जा सकता। वर्तमान मामले में, यह माना जाना आवश्यक है कि कर यात्रियों और व्यापारियों को बेहतर सुविधाएं देने के लिए प्रकृति में प्रतिपूरक है, इसलिए अनुच्छेद 301 में वर्णित प्रतिबन्धों के अन्तर्गत नहीं आयेगा। इसलिए, राष्ट्रपति की पूर्व मंजूरी प्राप्त करने के लिए संविधान के अनुच्छेद 304(बी) के परन्तुक की आवश्यकता का अनुपालन करने का कोई सवाल नहीं है।



पुनः विधिमान्यकरण अधिनियम :-

उच्च न्यायालय ने यह भी माना कि 1991 का अधिनियम विधायिका की शक्ति के दायरे से बाहर है क्योंकि इसने मैसर्स यशपाल गर्ग के मामले में पिछली रिट याचिका में दिए गए निर्णय को खारिज कर दिया है। इस कारण को भी कायम नहीं रखा जा सकता क्योंकि यह स्थापित कानून है कि विधायिका उस आधार को बदल सकती है जिस पर अधिनियम को अमान्य करने का निर्णय दिया गया है और इस तरह उस कानून को मान्य किया जा सकता है जिसे अमान्य घोषित किया गया है। अधिनियम को अमान्य करने का कारण हटाया जा सकता है और यदि ऐसा कारण हटा दिया जाता है, तो यह नहीं कहा जा सकता कि विधान मंडल ने अपनी क्षमता से परे कार्य किया है।

संविधान के तहत विधायिका के पास निर्धारित सीमा के भीतर संभावित और पूर्वव्यापी रूप से कानून बनाने की शक्तियां हैं। अपनी शक्तियों का प्रयोग करके, विधान मण्डल किसी सक्षम न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय के आधार को हटा सकता है, जिससे वह निर्णय अप्रभावी हो जाएगा। (रे. अहमदाबाद शहर का नगर निगम और अन्य आदि आदि बनाम द न्यू शॉक एस पीजी और डब्ल्यूवीजी कंपनी लिमिटेड आदि आदि (1970) 2 एससीसी 280) । कावेरी जल विवाद न्यायाधिकरण (1993) अनुपूरक 1 एससीसी 96 (II) में भी

यही दृष्टिकोण अपनाया गया है।

इसके अलावा, पहले मामले, यानी रिट याचिका संख्या 1978 का 58 और अन्य का निर्णय करते समय, न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुंचा कि इस तरह का कर इसके प्रभाव पर विचार किए बिना राज्यों के बीच व्यापार, वाणिज्य और सम्पर्क पर प्रतिबंध लगाने के समान है। न्यायालय को यह निर्धारित करने की आवश्यकता थी कि क्या विवादित प्रावधान व्यापार और वाणिज्य के सम्पर्क पर प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से प्रतिबंध लगाते हैं। इसलिए, उक्त निर्णय तय कानूनी स्थिति के भी खिलाफ है और इसे रद्द करने की आवश्यकता है।

यद्यपि, इस न्यायालय के समक्ष लंबित अपीलें क्योंकि राज्य विधान मंडल ने '1991 अधिनियम' पारित कर दिया है, '1976 अधिनियम' टिक नहीं पाएगा। जैसा कि ऊपर चर्चा की गई है, 1991 अधिनियम को मुख्य रूप से इस आधार पर अधिकारातीत माना गया था कि राज्य विधान मंडल उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय को पलटने के लिए कानून बनाने में सक्षम नहीं था। राज्य विधान मंडल ने विशेष रूप से यह कहते हुए एक नया कानून बनाया कि कर लगाना प्रतिपूरक था और कर से प्राप्त राजस्व सड़कों और पुलों के निर्माण, रख-रखाव और मरम्मत के लिए किए गए व्यय से बहुत कम था, यह एक पहाड़ी क्षेत्र है। इन तथ्यों को इंगित करके यह नहीं कहा जा सकता

कि विधायिका मैसर्स यशपाल गर्ग के मामले में दिए गए फैसले को पलट रही थी। इससे केवल यह स्पष्ट होता है कि सड़क कर लगाना प्रतिपूरक था। इस तरह का कानून पारित करने की विधायिका की क्षमता को बिल्कुल भी चुनौती नहीं दी गई है और इसे चुनौती नहीं दी जा सकती है।

इसलिए, इन अपीलों की अनुमति दी जाती है और एचपी कराधान (सड़क द्वारा ले जाने वाले कुछ सामानों पर) अधिनियम, 1991 (1991 का अधिनियम संख्या 10) को अधिकारातीत बताते हुए उच्च न्यायालय द्वारा पारित फैसले और आदेश को खारिज कर अपास्त किया जाता है। यह निर्धारित किया जाता है कि चूंकि 1976 का अधिनियम इसके निरस्त होने और हिमाचल प्रदेश कराधान (सड़क द्वारा ले जाने वाले कुछ सामानों पर) अधिनियम, 1991 (1991 का अधिनियम संख्या 10) के अधिनियमन के कारण अस्तित्व में नहीं है, इसलिए किसी और घोषणा की आवश्यकता नहीं है। स्वीकृत किया जाता है। तदनुसार आदेश दिया जाता है। लागत के रूप में कोई आदेश नहीं दिया गया।

आईए नंबर 28/2001 और सीए नंबर 3545-3562/1991

उपरोक्त पारित आदेश के परिप्रेक्ष्य में हस्तक्षेप आवेदन अस्वीकार किया जाता है।

अपीलें स्वीकार ।



यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी अजय कुमार शर्मा-॥ (आर.जे.एस.) द्वारा किया गया है।

अस्वीकरण: यह निर्णय पक्षकार को उसकी भाषा में समझाने के सीमित उपयोग के लिए स्थानीय भाषा में अनुवादित किया गया है और किसी अन्य उद्देश्य के लिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता है। सभी व्यावहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए, निर्णय का अंग्रेजी संस्करण ही प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य से भी अंग्रेजी संस्करण ही मान्य होगा।