

तमिलनाडु राज्य

बनाम

एम. कृष्णप्पन व अन्य

18 मार्च, 2005

[एस. एन. वरियावा, डॉ. ए. आर. लक्ष्मणन और एस. एच. कपाडिया, जे.
जे.]

मोटर वाहन:

तमिलनाडु मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1974 (अधिनियम
27/98 द्वारा संशोधित)- धारा 4(1-ए) (ए), 2 और 3 सपठित अनुसूची III,
भाग-I

वाहन के नये "वजन-सह-मूल्य" सूचकांक के आधार पर-
01.07.1998 को या उसके पश्चात पंजीकृत मोटर वाहनों पर एक मुश्त
अग्रिम " आजीवन कर" का अधिरोपण- वैधता अभिनिर्धारित, नया
सूचकांक कराधान के आवश्यक चरित्र के साथ संबंध बनाये रखता है,
इसलिए करारोपण अपने नियामक और प्रति पूरक चरित्र को नहीं खोता है।
राज्य संविधान की सातवीं अनुसूची की प्रविष्टि संख्या 57 के अंतर्गत
करारोपण में सक्षम है भारत का संविधान, 1950 अनुसूची VII की सूची II,
प्रविष्टि 57.

01.07.1998 को या उसके पश्चात पंजीकृत वाहनों के "वजन-सह-मूल्य" के आधार पर "आजीवन कर" का अधिरोपण- तीसरी अनुसूची के भाग 1 में "व्यक्तिगत" स्वामित्व वाले वाहनों की तुलना में "अन्य" स्वामित्व वाले वाहनों पर उच्च कर के अधिरोपण को- चुनौती दी गई। अभिनिर्धारित, ऐसा अधिरोपण संविधान के अनुच्छेद 14 का उल्लंघन नहीं है- "आजीवन कर का अधिरोपण" तर्क संगत और उचित वर्गीकरण पर जो बोधगम्य अन्तर पर आधारित है। (भारत का संविधान 1950- अनुच्छेद 141)

1998 के संशोधन अधिनियम 27 के द्वारा, तमिलनाडु मोटर वाहन कर अधिनियम, 1974 में धारा 4 (1-ए) (ए) जोड़ा गया जो कि संशोधन के दिनांक 01.07.1998 को या उसके पश्चात जिस दिन से प्रभावी हुआ "वजन-सह-मूल्य" के आधार पर अग्रिम एक मुश्त "आजीवन कर" का अधिरोपण करता है। कर का अधिरोपण वाहन के "वजन-सह-मूल्य" पर आधारित किया गया है। (कर के) इस अधिरोपण को असंवैधानिक, मनमाना, विभेदकारी होने के अलावा 1974 के अधिनियम की योजना से असंगत होने के आधार पर चुनौती दी गई। उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि "मूल्य" को एक सूचकांक के रूप में प्रयुक्त करने से कर प्रतिपूरक नहीं रह जाता है और परिणाम स्वरूप यह करारोपण संविधान की सातवीं (VII) अनुसूची की सूची II प्रविष्टि 57 के बाहर होने से संविधान के अनुच्छेद 265 को आकर्षित करता है, परिणाम स्वरूप कर का

अधिरोपण एवं संग्रह विधि के प्राधिकार के बिना हो जाता है। इसलिए राज्य सरकार द्वारा वर्तमान अपील की गई।

अपील की अनुमति देते हुए न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया

01. विवादित "आजीवन करारोपण" बोधगम्य एवं उचित वर्गीकरण पर आधारित है, जिसका करारोपण के उद्देश्य के साथ तर्क संगत संबंध है। यह संविधान के अनुच्छेद 14 के अनुसार, भेदभाव पूर्ण, मन माना या अनुचित भी नहीं है। (1127-सी 1125 एफ)

अनस बनाम केरल राज्य, (1999) 3 के. एल. टी. 147, अनुमोदित।

02. राज्य पुरानी सड़कों का रखरखाव करता है और नई सड़कों का निर्माण करता है। ये सड़कें उन लोगों के प्रयोग में हैं जो मोटर वाहनों का उपयोग या तो निजी उद्देश्य के लिए या व्यापार या वाणिज्य के लिए करते हैं। राज्य को नई सड़कों के निर्माण और मौजूदा सड़कों के रखरखाव के लिए धन जुटाना होता है। आक्षेपित कर इस अर्थ में विनियामक और प्रतिपूरक प्रकृति का है कि यह रखरखाव और रखरखाव की बढ़ती लागत को पूरा करने के लिए लगाया जाता है और उस हद तक यह पूर्ण नहीं है।

[1123 – एफ जी]

ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट (राजस्थान) लिमिटेड आदि बनाम राजस्थान राज्य व अन्य ए. आई. आर. (1962) एस. सी. 1406, संदर्भित।

03. "आजीवन कर" वह एक मुश्त भुगतान है जो कि वाहन के पूरे आर्थिक जीवन काल पर विस्तारित है। उक्त कर सड़कों के समय, उपयोग और रखरखाव पर आधारित है। कोई भी मानक, जो करारोपण के आवश्यक चरित्र के साथ संबंध रखता है, उसे करारोपण के माप का आकलन करने के लिए एक वैध आधार माना जा सकता है। "वजन-सह-मूल्य" का सूचकांक विचाराधीन शुल्क के आवश्यक चरित्र के साथ संबंध बनाए रखता है और इसलिए, उच्च न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित करने में गलती की कि वाहन के मूल्य को एक मापक के रूप में पेश करने से, शुल्क नियामक और प्रतिपूरक प्रकृति का नहीं रह जाता है। [1124 - बी-सी]

भारत संघ व अन्य बनाम बॉम्बे टायर इंटरनेशनल लिमिटेड, आकाशवाणी (1984) एस. सी. 420 पर निर्भर किया।

04.1. सम्पूर्ण संविधान में करों से संबंधित विधायी शक्तियों और सामान्य विषयों से संबंधित विधायी शक्तियों को अलग- अलग माना गया है और उन्हें एक सामान्य शीर्ष के अन्तर्गत सम्मिलित नहीं किया गया है। [2005] 2 एस. सी. आर. 1114 संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची-II की प्रविष्टि 57 सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त वाहनों पर करों को संदर्भित करती है। जब संविधान कानून बनाने का एक क्षेत्र प्रदान करता है, तो इसे व्यापक संभव शब्दों में पढ़ा जाना चाहिए। जब राज्य को वाहन पर

कर लगाने का अधिकार होता है, तो उसे वाहन के हर पहलू पर कर लगाने का अधिकार होता है। [1124 - डी-ई]

04.2. 1974 के अपरिवर्तित अधिनियम के अन्तर्गत वार्षिक रूप से विवादित करारोपण का आधार वाहन का वजन था। लेकिन "आजीवन कर" के प्रयोग के साथ ही वाहन के सम्पूर्ण आर्थिक जीवन पर प्रसारित होने वाले भविष्य के कारकों के साथ- साथ अन्य कारकों जैसे रुपये का अवमूल्यन, मुद्रास्फीति, सामग्री की बढ़ती कीमतें, क्रॉस सब्सिडी को दृष्टिगत रखने के परिणामस्वरूप यह आवश्यक हो गया कि वाहन मालिकों के कर भुगतान क्षमता जैसे कारकों को दृष्टिगत रखते हुए नया सूचकांक "वजन-सह-मूल्य" सूचकांक प्रयुक्त किया जाये। इन सभी कारकों का संबंध सड़कों के प्रयोग के साथ समय से है इसलिए, विवादित करारोपण संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 57 के अंतर्गत आती है। [1125 -डी-ई]

04.3. विचाराधीन करारोपण एकमुश्त कर होने से विनियामक उपाय का हिस्सा बना रहता है। प्रशासनिक कारणों से, कर संग्रह के मामले में, एक मुश्त कर का भुगतान प्रशासनिक रूप से सुविधाजनक है और साथ ही, यह मोटर वाहनों के उपयोगकर्ताओं के लिए भी फायदेमंद है, जिन्हें वार्षिक करों का भुगतान करने के लिए हर साल आरटीओ के कार्यालय नहीं जाना पड़ता है। यह मोटर वाहनों के उपयोगकर्ताओं के लिए भी फायदेमंद है,

क्योंकि उन्हें अधिनियम की धारा 3 (2) के अनुसार वाहन के आर्थिक जीवन पर समय-समय पर बढ़ी हुई दरों पर कर का भुगतान नहीं करना पड़ता है। इसके अलावा, अकेले वजन "आजीवन कर" लगाने के लिए पर्याप्त मापदंड/आधार प्रदान नहीं कर सकता है। [1125 - ए-सी]

केंद्रीय उत्पाद शुल्क आयुक्त, लखनऊ, उत्तर प्रदेश बनाम छाटा शुगर कंपनी, लिमिटेड, [2004] 3 एस. सी. सी. 466 और स्टेट ऑफ डब्ल्यू. बी. बनाम केसोरम इंडस्ट्रीज लिमिटेड व अन्य, [2004] 10 एस. सी. सी. 201, संदर्भित।

5. प्रत्यर्थी के इस तर्क में कोई गुणवत्ता नहीं है कि व्यक्तिगत वाहन धारकों की तुलना में "अन्य वाहन धारकों " पर अधिक कर प्रभार डालना संविधान की तीसरी अनुसूची के भाग-1 के अन्तर्गत अनुच्छेद 14 का उल्लंघन है। प्रथमतः करारोपण एक संवैधानिक अवधारणा है, कर संग्रह की विधि अथवा कर संग्रह की घटना वैधानिक उपाय के अन्तर्गत आती है। कर संग्रह की विधि अथवा कर संग्रह की घटना करारोपण की प्रकृति तय करने की निर्णायक कसौटी नहीं है। करारोपण की प्रकृति की अवधारणा कर संग्रह से भिन्न (अवधारणा) है। करारोपण एक संवैधानिक अवधारणा है, जबकि कर संग्रह एक वैधानिक अवधारणा है। वे अलग- अलग पायदान पर खड़े हैं। दूसरे जब किसी आर्थिक गतिविधि का मूल्यांकन किया जाता है, तो यह विधि के निर्माताओं के लिए खुला हुआ है कि वे विभिन्न

कारकों जिनमें वाहन प्रयोग करने वाले की भुगतान क्षमता, वाहन का मूल्य, वाहन का आर्थिक जीवन आदि को ध्यान में रखे। अंत में, वर्तमान प्रकरण में, 01.07.1998 से पहले पंजीकृत वाहनों के लिए वार्षिक कर एवं एकमुश्त कर के विकल्प को बरकरार रखा जाता है। [1126 -सी-एफ]

भारत संघ व अन्य बनाम बॉम्बे टायर इंटरनेशनल लिमिटेड, ए. आई. आर. (1984) एस. सी. 420 पर भरोसा किया।

अहमदाबाद शहर का नगर निगम व अन्य बनाम जान मोहम्मद उस्मानभाई व अन्य, [1986] 3 एसएससी 20; गुजरात राज्य व अन्य बनाम श्री अम्बिका मिल्स लिमिटेड, अहमदाबाद व अन्य आदि, [1974] 4 656 और महाराष्ट्र राज्य और अन्य बनाम मधुकर बालकृष्ण बदिया व अन्य ए. आई. आर. (1988) एस. सी. 2062, संदर्भित।

बार्कलेज मर्केटाइल बिजनेस फाइनेंस लिमिटेड बनाम मॉसन (कर निरीक्षक), [2005] 1 ऑल ई. आर. 97, संदर्भित।

सिविल अपीलीय न्यायनिर्णय: सिविल अपील सं.1869-1880/2000

मद्रास उच्च न्यायालय के डब्ल्यू. पी. सी. 15139/98, 12296/98 और डब्ल्यू. एम. पी. संख्या 18695/98, डब्ल्यू. पी. संख्या 11815, 19240, 18953, 19120, 14176, 17859/98, 7073, 5970/99 और डब्ल्यू. एम. पी. सं. 8628/99 में दिनांक 11.11.1999 का निर्णय और आदेश।

अपीलार्थी के लिए ए. के. गांगुली, सुब्रमण्यम प्रसाद, गोपाल कृष्ण आर., अभय कुमार और जय किशोर।

प्रतिवादी की ओर से एम. जी. रामचंद्रन, के. वी. मोहन, के. वी. बालकृष्णन और सुश्री तरुणा सिंह बघेल।

न्यायालय का निर्णय कपाडिया, जे. के द्वारा दिया गया था।

इन दीवानी अपीलों में निर्धारण के लिए जो प्रश्न उत्पन्न होता है वह यह है कि क्या "वजन-सह-मूल्य" के सूचकांक के आधार पर मोटर वाहन (चार पहिया) के जीवनकाल के लिए अग्रिम रूप से एकमुश्त राशि में देय "जीवनकाल कर" प्रकृति में प्रतिपूरक नहीं रह जाती है जैसा कि मद्रास उच्च न्यायालय के लिखित में दिनांक 11.11.1999 के विवादित फैसले में कहा गया है। (याचिका सं. 11815, 15139 और 1999 के अन्य)

शुरुआत में, यह कहा जा सकता है कि विवादित निर्णय में मद्रास उच्च न्यायालय में दायर बारह रिट याचिकाएं शामिल हैं, जिनमें से सभी में संशोधित तमिलनाडु मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1974 (इसके बाद 1974 के रूप में संदर्भित) की धारा 4 (1-ए) (ए) को भाग-I अनुसूची-III को चुनौती दी गई है।

सुविधा के लिए, हम रिट याचिका सं. 15139 सन 1998 के मामले के तथ्यों का उल्लेख कर सकते हैं।

इसमें प्रतिवादी एम. कृष्णप्पन ने 1998 का संशोधन अधिनियम 27 की धारा 4(1ए)(ए) के द्वारा दिनांक 01.07.1998 से पंजीकृत वाहनों पर एक मुश्त आजीवन करारोपण के प्रावधानों को चुनौती दी। उक्त संशोधन अधिनियम द्वारा, धारा 3 ए के साथ-साथ धारा 4 (1-ए) (ए) (बी) को भी उक्त 1974 के अधिनियम में जोड़ा गया, जिसके द्वारा 01.07.1998 (पुराने वाहन) से पहले पंजीकृत वाहनों और उसके बाद पंजीकृत वाहनों (नए वाहन) के बीच एक द्विभाजन पैदा किया गया था। पुराने वाहनों के संबंध में, एकमुश्त कर या वार्षिक कर का भुगतान करने का विकल्प दिया गया था, लेकिन नए वाहनों के मामले में ऐसा कोई विकल्प नहीं दिया गया था। नतीजतन, 01.07.1998 पर और उसके बाद एकमुश्त कर का भुगतान करना अनिवार्य हो गया। दिनांक 23.09.1998 को इसमें प्रतिवादी, एम. कृष्णप्पन ने एक यात्री कार "टाटा सुमो" रुपये 5,25,451 के भुगतान पर खरीदी थी। जिसका भार 1700 किलोग्राम था। जिस पर उससे 20,540 रुपये का एक मुश्त कर वसूल किया गया था।

तदनुसार उक्त करारोपण को असंवैधानिक, विभेदकारी, मनमाना और संविधान के अनुच्छेद 14 के उल्लंघन के अलावा 1974 के अधिनियम की योजना से असंगत होने के आधार पर चुनौती दी गई। चुनौती का मुख्य बिन्दु यह था कि मोटर वाहन कर का अधिरोपण सार्वजनिक सड़क के उपयोग के लिए प्रकृति में प्रतिपूरक था। यह कि राज्य द्वारा बनाए गए ऐसी सड़कों के खराब होने और खराब होने की प्रासंगिकता वाहनों के भार

रहीत वजन के लिए थी न कि तीसरी अनुसूची के भाग-। में निर्दिष्ट वाहन के मूल्य के लिए; यह कि वाहन का मूल्य आजीवन कर निर्धारित करने का आधार नहीं बन सकता है और इस तरह के मूल्य की सड़कों के रखरखाव के साथ कोई प्रासंगिकता नहीं है और परिणाम स्वरूप अधिरोपित कर मनमाना और अनुचित था। दूसरा प्रासंगिक तर्क यह था कि अधिनियम में अनुसूची-III के भाग-। के साथ पठित धारा 4 (1-ए) (ए) को शामिल करके, उक्त 1974 अधिनियम में एक विसंगति पेश की गई, क्योंकि पूर्व-संशोधित अधिनियम वाहन के भार सहित वजन पर आधारित था कि उक्त पैरामीटर 01.07.1998 से पहले पंजीकृत वाहनों के लिए लागू होता रहा। "वजन-सह-मूल्य" का नया सूचकांक केवल नए वाहनों पर लागू किया गया उक्त सूचकांक की प्रासंगिकता सड़क के रख रखाव से नहीं थी। यह कि पुराने और नए वाहनों के बीच अंतर का सड़कों के खराब होने के साथ कोई संबंध नहीं था। यह कि सड़कों के उपयोगकर्ता के मामले में दो प्रकार के वाहनों के बीच कोई अंतर नहीं था। और यह कि, राज्य विधानमंडल ने धारा 4 (1 ए) (ए) को लागू करने में एक गंभीर गलती की थी, जिसमें नए मोटर वाहनों के पंजीकृत मालिकों के लिए एकमुश्त कर का भुगतान करना अनिवार्य कर दिया गया था, जिसके परिणामस्वरूप कर के भुगतान में अवांछित और अनुचित वृद्धि हुई थी।

राज्य की ओर से दायर जवाबी हलफनामे में, करारोपण को इस आधार पर उचित ठहराने की मांग की गई थी कि डब्ल्यू. ई. एफ.

01.04.1989, दो-पहिया (गैर-परिवहन) वाहनों को अधिनियम की धारा 4 में धारा 4 (1-ए) की तरह का संशोधन करके इसके पंजीकरण के समय "आजीवन" कर का भुगतान करने के लिए कहा गया था।

दुपहिया वाहनों के लिए "आजीवन कर" की सफलता को देखते हुए, सरकार ने चार पहिया वाहनों के लिए जैसे कार और जीप पर बिना किसी विकल्प के आजीवन कर लागू करने का निर्णय लिया है। (उद्देश्यों और कारणों का विवरण संशोधन अधिनियम 27/98 में देखें) यह कि, उक्त पुराने वाहनों को दिया गया विकल्प जारी रखा गया था और "आजीवन कर" के भुगतान में पुरानी और नई कारों के बीच वर्गीकरण एक बोधगम्य अंतर पर आधारित था, इसलिए, संविधान के अनुच्छेद 14 का कोई उल्लंघन नहीं हुआ था।

विवादित निर्णय द्वारा, उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि आक्षेपित संशोधन अधिनियम 27/98, जो 1.7.1998 पर और उसके बाद पंजीकृत वाहन के मूल्य के आधार पर आजीवन कर लगाता है, धारा 4 (1-ए) (बी) के साथ असंगत था; यह कि संशोधन अधिनियम 27/98 से पहले, कर केवल भार सहित वजन पर लगाया जाता था, न कि उस वाहन के मूल्य पर जिसका सड़कों के उपयोग के साथ कोई संबंध नहीं है; यह कि "मूल्य" को एक सूचकांक के रूप में पेश करने से, कर प्रतिपूरक होना समाप्त हो गया है और इसके परिणामस्वरूप करारोपण संविधान की सातवीं

अनुसूची की सूची-11 की प्रविष्टि 57 से बाहर हो गया है, जिसने संविधान के अनुच्छेद 265 को आकर्षित किया है, जिसके परिणामस्वरूप कानून के अधिकार के बिना कर लगाया और एकत्र किया गया।

महाराष्ट्र राज्य व अन्य बनाम मधुकर बालकृष्ण वैद्य व अन्य ए. आई. आर. (1988) एस. सी. 2062 के मामले का हवाला देते हुए राज्य सरकार की ओर से विद्वान अधिवक्ता ए.के. गोंगुली ने तर्क प्रस्तुत किया कि "एक मुश्त कर संग्रह" की अवधारणा को 1974 के अधिनियम की धारा 4(1ए)(ए) सपठित अनुसूची III (भाग I) में शामिल करने को सही ठहराया गया है। इस संबंध में इस न्यायालय के महाराष्ट्र राज्य व अन्य बनाम मधुकर बालकृष्ण वैद्य व अन्य के प्रकरण का हवाला दिया गया। यह तर्क दिया गया कि "वजन-सह-मूल्य" सूचकांक करारोपण के नियामक और प्रतिपूरक चरित्र को समाप्त नहीं करेगा। कर संग्रह का तरीका 1974 के अधिनियम की धारा 3 के अन्तर्गत करारोपण की प्रकृति को नहीं बदलेगा। वाहन स्वामी की प्रास्थिति और वाहन की प्रकृति के आधार पर कर का अधिरोपण करारोपण की प्रकृति को नहीं बदलेगा। यह तर्क दिया गया कि वार्षिक या एक मुश्त आधार पर कर भुगतान के विकल्प को जारी रखना अनुच्छेद 14 का उल्लंघन नहीं है। विद्वान अधिवक्ता के अनुसार राज्य की विधायिका वाहनों पर कर लगाने हेतु सक्षम है, इसलिए, विवादित करारोपण संविधान की सातवीं अनुसूची की अनुसूची II की प्रविष्टि संख्या 57 के अन्तर्गत आता है।

श्री एम. जी. रामचंद्रन, निर्धारिती के विद्वान अधिवक्ता ने तर्क प्रस्तुत किया कि विनियमन की आड़ में वाहन के मूल्य के आधार पर एकमुश्त कर के संग्रह का सड़कों के उपयोग और रखरखाव के साथ कोई संबंध नहीं था। यह कि, "मूल्य" का प्रशासन की लागत या खर्च से कोई संबंध नहीं था। यह कि मालिक की स्थिति या वाहन की प्रकृति के आधार पर आक्षेपित करारोपण ने कर को प्रविष्टि 57 सूची-॥ से बाहर कर दिया और पुराने और नए वाहनों के बीच उक्त कर के प्रयोजनों के लिए वर्गीकरण ने संविधान के अनुच्छेद 14 के तहत मनमाना, भेदभावपूर्ण और अनुचित कर लगाया। इन परिस्थितियों में यह कहना है कि विवादित फैसले में कोई हस्तक्षेप वॉछित नहीं था।

प्रतिद्वंद्वी तर्कों पर विचार करने से पहले 1974 के अधिनियम के वैधानिक प्रावधान, जैसा कि संशोधित किया गया है पर चर्चा करना आवश्यक है। धारा 2 परिभाषा खंड है जिसमें "वजन-सह-मूल्य" और "आजीवन कर" अभिव्यक्तियों को परिभाषित किया गया है। धारा 3 (1) अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान करती है कि उक्त कर राज्य में उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहनों पर पहली अनुसूची या दूसरी अनुसूची या तीसरी अनुसूची में निर्दिष्ट दरों पर लगाया जाएगा, जैसा कि अधिनियम संख्या 27/98 द्वारा संशोधित किया गया है। धारा 3 (2) के तहत, सरकार को समय-समय पर अनुसूचियों में निर्दिष्ट कर की दर बढ़ाने के लिए एक अधिसूचना द्वारा सशक्त किया जाता है, बशर्ते कि ऐसी वृद्धि, किसी दिए गए

समय पर, कुल मिलाकर संबंधित अनुसूचियों में निर्दिष्ट दर के पचास प्रतिशत से अधिक न हो।

अधिनियम संख्या 27/98 द्वारा संशोधित धारा 4 निम्नानुसार है-

"4. कर का भुगतान

(1) इस अधिनियम के तहत लगाया जाने वाला कर उप-धारा (1-ए) के प्रावधानों के अधीन होगा। जिसके अन्तर्गत भुगतान पंजीकृत वाहन स्वामी या किसी अन्य व्यक्ति द्वारा जिसका अधिकार या नियंत्रण वाहन पर है, उसके द्वारा अपने चयन के अनुसार तिमाही, छमाही या वर्ष के लिए उसके द्वारा लिए जाने वाले लाइसेंस के आधार पर, जैसा कि मामला हो, हो सकता है।

(1 - क) उप-धारा (1) में किसी बात के होते हुए भी -

(क) के भाग-1 में मद (क) में निर्दिष्ट मोटर वाहनों के संबंध में दूसरी अनुसूची और तीसरी अनुसूची के भाग-1 में, इसके पंजीकरण के समय, आजीवन कर का भुगतान ऐसे वाहनों के जीवनकाल के लिए दूसरी अनुसूची के भाग-1 में मद (ए) में या तीसरी अनुसूची के भाग-1 में निर्दिष्ट दरों पर किया जाएगा। उस वर्ष या जीवनकाल के लिए, सूची (ख) तृतीय अनुसूची के द्वितीय के भाग-॥ में निर्दिष्ट मोटर

वाहनों के संबंध में कर का भुगतान प्रथम अनुसूची के अनुसार वार्षिक या आजीवन दूसरी अनुसूची के भाग-II में निर्दिष्ट दर पर किया जाएगा।

(ग) पहली अनुसूची के खंड 6 और 7 में निर्दिष्ट मोटर वाहनों के संबंध में, कर का भुगतान उस वर्ष के लिए लिए जाने वाले लाइसेंस पर उसमें निर्दिष्ट दरों पर वार्षिक रूप से किया जाएगा।

व्याख्या: अर्धवार्षिक अनुज्ञप्ति के लिए कर दो गुना से अधिक नहीं होगा और वार्षिक अनुज्ञप्ति के लिए कर, त्रैमासिक अनुज्ञप्ति के लिए कर के चार गुना से अधिक नहीं होगा। सरकार, अधिसूचना द्वारा, ऐसी शर्त के अधीन, जो निर्दिष्ट की जाए, अर्ध-वार्षिक, वार्षिक और आजीवन लाइसेंसों के मामले में एक उपयुक्त छूट प्रदान कर सकती है।

(1 - ख) उप-धारा (1) में कुछ भी निहित होने के बावजूद, पहली अनुसूची के वर्ग 5-ए में निर्दिष्ट मोटर वाहनों के मामले में, जिनके संबंध में मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (1988 का केंद्रीय अधिनियम 59) के तहत पांच साल की अवधि के लिए परमिट दिए जाते हैं, ऐसे परमिट जारी करने

के समय एक बार में पांच साल के लिए पहली अनुसूची में निर्दिष्ट दरों पर कर का भुगतान किया जाएगा:

बशर्ते कि श्रेणी में निर्दिष्ट मोटर वाहनों के संबंध में 5 - ए जो पहले से ही परमिट द्वारा कवर किए गए हैं, कर का भुगतान ऐसे परमिट के नवीनीकरण तक सालाना किया जाएगा।

(1-ग) उप-धारा (1) में किसी बात के होते हुए भी, प्रथम अनुसूची के प्रथम वर्ग में निर्दिष्ट मोटर वाहनों का मामला जिनके संबंध में मोटर वाहन अधिनियम के तहत पाँच वर्ष की अवधि के परमिट दिए जाते हैं, 1988 (1988 का केंद्रीय अधिनियम 59), इस अधिनियम के अन्तर्गत कर मोटर वाहन का कब्जा या नियंत्रण रखने वाले व्यक्ति द्वारा, अपने विकल्प पर सूट परमिट जारी करते समय, एक बार में पाँच वर्षों के लिए पहली अनुसूची में निर्दिष्ट दरों पर किया जायेगा।

(2) राज्य में किसी भी मोटर वाहन का उपयोग या उपयोग के लिए नहीं रखा जाएगा। तमिलनाडु किसी भी समय जब तक कि कोई लाइसेंस प्राप्त न किया गया हो।

(3) उप-धारा (1) में किसी बात के होते हुए भी, कोई व्यक्ति किसी भी कर योग्य अवधि के दौरान कर के लिए उत्तरदायी होगा। मोटर वाहन, यदि ऐसे वाहन के संबंध में देय कर उसी के लिए है।

(4) जहाँ मोटर वाहन के संबंध में आजीवन कर का भुगतान किया गया है। दूसरी अनुसूची या तीसरी अनुसूची में निर्दिष्ट पंजीकृत स्वामी या कोई अन्य व्यक्ति जिसका अधिकार या नियंत्रण है ऐसे वाहन को वृद्धि या किसी अन्य तरीके से भी अतिरिक्त कर का भुगतान करने की आवश्यकता नहीं होगी।”

इसी तरह, संशोधन अधिनियम 27/98 द्वारा, अनुसूची (भाग-1) के रूप में एक नई अनुसूची जोड़ी गई, जो निम्नानुसार है:

"तीसरी अनुसूची"			
भाग-1			
नई मोटर गाड़ियों के पंजीकरण के समय			
वस्तु	यदि वाहन का मूल्य 5 लाख रुपये से अधिक नहीं है।	यदि वाहन का मूल्य 5 लाख रुपये से अधिक है। लेकिन	यदि वाहन का मूल्य 10 लाख रुपये से अधिक है।

			10 लाख रुपये से अधिक नहीं।			
	व्यक्तिगत	अन्य	व्यक्तिगत	अन्य	व्यक्तिगत	अन्य
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	रूपये	रूपये	रूपये	रूपये	रूपये	रूपये
(क) वजन 700 कि .ग्रा.से अधिक। नहीं	8,210	16,420	12,320		16,420	32,840
(ख) वजन 700 कि.ग्रा. से अधिक लेकिन 1,500	10,950	21,900	16,430	32,860	21,900	43,800

किलोग्राम से अधिक नहीं						
(ग) वजन 15,00 कि.ग्रा. से अधिक लेकिन 2000 किलोग्राम से अधिक नहीं	13,290	27,380	20,540	41,080	27,380	54,760
(घ) वजन 2000 कि.ग्रा. से अधिक लेकिन 3,000 किलोग्राम	15,060	30,120	22,590	45,180	30,120	60,240

से अधिक नहीं						
(ख) वजन 3000 कि.ग्रा. सम्मान में अप्रभावित जिनमें से निजी परिवहन वाहन अनुमति की आवश्यकता ता नहीं है। मोटर वाहनों के	17,110	34,220	25,660	51,340	34,220	68,440

तहत						
एक्ट करें।						
<p>व्याख्या: इस अनुसूची के उद्देश्य के लिए, "व्यक्ति" शब्द का अर्थ है एक व्यक्ति जिसे उसके उचित नाम से जाना जाता है।"</p>						

उपरोक्त अनुसूची का मूल पठन आधार के रूप में "वजन-सह-मूल्य" सूचकांक के आधार पर आजीवन कर भुगतान को उनके अन्दर अन्तर्निहित तार्किकता वाहन धारक के प्रास्थिति (भुगतान क्षमता) और वाहन की प्रकृति (भारतीय और आयातित कार) के आधार को दर्शाती है। उक्त दरों की अन्तर्निहित तर्क संगति को उक्त भारत संघ व अन्य बनाम बॉम्बे टायर इन्टरनेशनल लिमिटेड ए. आई. आर. (1984) एस. सी. 420 के मामले में न्यायालय द्वारा वैचारिक रूप से स्वीकार किया गया है। भारत संघ बनाम बॉम्बे टायर इंटरनेशनल लिमिटेड, ए. आई. आर. (1984) एस. सी. 420 में यह अभिनिर्धारित किया गया है कि कोई भी मानक जो करारोपण के आवश्यक चरित्र के साथ संबंध रखता है, उसे करारोपण के माप का आंकलन करने के लिए एक वैध आधार माना जा सकता है।

ऑटोमोबाइल ट्रांसपोर्ट (राजस्थान) लिमिटेड आदि बनाम राजस्थान राज्य और अन्य ए. आई. आर. (1962) एस. सी. 1406 में राजस्थान मोटर वाहन करधान अधिनियम, 1951 की धारा 4 को चुनौती दी गई थी, जिसके तहत अनुसूची में निर्दिष्ट दरों पर शुल्क लिया गया था। अनुसूची ॥

के तहत कुछ माल वाहनों के संबंध में कर दिन-प्रतिदिन के आधार पर तय किए जाते थे और अन्य मामलों में, वे वार्षिक आधार पर तय किए जाते थे। इन प्रावधानों को संविधान के अनुच्छेद 301 और 19 (1) (जी) के क्षेत्राधिकार से बाहर होने के आधार पर चुनौती दी गई थी।

अधिनियम के प्रावधानों की जांच करने पर, इस न्यायालय ने निर्णय दिया कि यदि कानून राज्य द्वारा प्रदान की गई सुविधा या सेवा के लिए शुल्क निर्धारित करता है और इसे उन लोगों पर लागू करता है जो ऐसी सेवाओं का लाभ उठाने का विकल्प चुनते हैं या तो ऐसा अधिरोपण पारिश्रमिक के अथवा प्राप्त लाभ के लिए प्रतिफल की प्रकृति का है और इसलिए, कर विनियामक और प्रतिपूरक प्रकृति का था और परिणामस्वरूप संविधान के अनुच्छेद 301 को आकर्षित नहीं करता था।

वर्तमान मामले में विचार के लिए जो संक्षिप्त प्रश्न उत्पन्न होता है, वह यह है कि, "क्या उच्च न्यायालय द्वारा यह अभिनिर्धारित करना सही था कि कर के आधार के रूप में "मूल्य" की अवधारणा, विवादित शुल्क संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची-II की प्रविष्टि 57 से बाहर हो गया।"

यह अच्छी तरह से याद रखना चाहिए कि राज्य पुरानी सड़कों का रखरखाव करता है और नई सड़कों का निर्माण करता है। ये सड़कें उन लोगों के लिए उपलब्ध हैं जो निजी उद्देश्य या व्यापार या वाणिज्य के लिए मोटर वाहनों का उपयोग करते हैं। भारत एक बढ़ती लागत वाली

अर्थव्यवस्था है। इसमें मुद्रास्फीति की दर अधिक है। रखरखाव की लागत के साथ-साथ सड़कों के रखरखाव में उपयोग की जाने वाली सामग्री की लागत दिन-प्रतिदिन बढ़ती जा रही है। यह स्वाभाविक रूप से राज्य को महंगा पड़ता है, जिसे नई सड़कों के निर्माण और उन सड़कों के रखरखाव के लिए (जो अस्तित्व में हैं) धन जुटाना पड़ता है। विवादित कर इस अर्थ में विनियामक और प्रतिपूरक प्रकृति का है, क्योंकि यह मरम्मत और रखरखाव की बढ़ती लागतों को पूरा करने के लिए लगाया जाता है और उस हद तक यह पूर्ण नहीं है। हालाँकि, जैसा कि ऊपर बताया गया है, सीमित प्रश्न है: क्या कर "भार सह-मूल्य" सूचकांक के लागू होने के साथ 1974 के अधिनियम की योजना से असंगत होने के कारण प्रतिपूरक और नियामक होना समाप्त हो जाता है।

शुरुआत में, यह ध्यान दिया जा सकता है कि मूल्यहास समय और रखरखाव का एक कार्य है। वर्तमान मामले में, हम "आजीवन कर" से चिंतित हैं जो कि वाहन के विस्तारित आर्थिक जीवन में एकमुश्त भुगतान है। उक्त कर सड़कों के समय, उपयोग और रखरखाव पर आधारित है। जैसा कि बॉम्बे टायर (ऊपर) के इस न्यायालय के फैसले में कहा गया है। कोई भी मानक करारोपण के आवश्यक चरित्र के साथ संबंध बनाए रखने को करारोपण के माप का आकलन करने के लिए एक वैध आधार माना जा सकता है। वर्तमान मामले में उक्त परीक्षण को लागू करते हुए, हम मानते हैं कि "भार-सह-मूल्य" का सूचकांक विचाराधीन शुल्क के आवश्यक चरित्र

के साथ संबंध बनाए रखता है और इसलिए, उच्च न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित करने में गलती की कि वाहन के मूल्य को मापक के रूप में प्रयोग करके करारोपण करना प्रकृति में नियामक और प्रतिपूरक नहीं है। यह ध्यान रखना महत्वपूर्ण है कि संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची-11 की प्रविष्टि 57 सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त वाहनों पर करों को संदर्भित करती है। उक्त प्रविष्टि के तहत, राज्य विधानमंडल को वाहन के हर पहलू के संबंध में विवादित कर लगाने के लिए एक क्षेत्र प्रदान किया जाता है। जब संविधान कानून बनाने का एक क्षेत्र प्रदान करता है, तो इसे व्यापक संभव शब्दों में पढ़ा जाना चाहिए। जब राज्य को वाहन पर कर लगाने का अधिकार होता है, तो उसे वाहन के प्रत्येक पहलू पर कर लगाने का अधिकार होता है।

इसी तरह, जब राज्य को वाहन पर कर लगाने का अधिकार होता है, तो उसे वाहन के हर पहलू पर कर लगाने का अधिकार होता है। पूरे संविधान में, करों से संबंधित विधायी शक्ति और सामान्य विषयों से संबंधित विधायी शक्ति को अलग-अलग माना जाता है और इसे सामान्य शीर्ष के तहत शामिल नहीं किया जाता है। उपरोक्त परीक्षणों को वर्तमान मामले में लागू करते हुए, हमारा विचार है कि उच्च न्यायालय ने यह अभिनिर्धारित करने में गलती की थी कि अधिनियम की तीसरी अनुसूची में "भार-सह-मूल्य" सूचकांक की शुरुआत के कारण, विवादित कर विनियामक

और प्रतिपूरक नहीं रह गया था और परिणामस्वरूप, उक्त शुल्क प्रविष्टि 57 सूची II से बाहर हो गया था।

केंद्रीय उत्पाद शुल्क आयुक्त, लखनऊ के मामले में, यू. पी. बनाम. छटा शुगर कं. लिमिटेड, [2004] 3 एस. सी. सी. 466 में, इस न्यायालय ने माना है कि एक विनियामक उपाय में कर प्रावधान भी हो सकते हैं। राज्य के मामले में डब्ल्यू. बी. बनाम. केसोरम इंडस्ट्रीज लिमिटेड व अन्य [2004] 10 एस. सी. सी. 201 में, इस न्यायालय की संविधान पीठ ने अभिनिर्धारित किया है कि कर लगाने की शक्ति का प्रयोग व्यापार, उद्योग, वाणिज्य या किसी अन्य गतिविधि को विनियमित करने के उद्देश्यों के लिए किया जा सकता है; इस तरह के शुल्क लगाने का उद्देश्य है- विनियमन को प्रभावी बनाने के लिए संप्रभु शक्ति का प्रयोग करना है जिसके संयोग से करारोपण राजस्व में योगदान को प्रभावशील करता है।

वर्तमान मामले में, हम संतुष्ट हैं कि एक मुश्त कर होने के कारण यह विनियामक उपाय का एक हिस्सा बना हुआ है। प्रशासनिक कार्यों के लिए इन कारणों से, कर संग्रह के मामले में, एक बार कर का भुगतान प्रशासनिक रूप से सुविधाजनक है और साथ ही, यह उन वाहनों के उपयोगकर्ताओं के लिए भी फायदेमंद है जिन्हें वार्षिक करों का भुगतान करने के लिए हर साल आरटीओ के कार्यालय नहीं जाना पड़ता है। यह मोटर वाहनों के उपयोगकर्ताओं के लिए भी फायदेमंद है क्योंकि उन्हें

अधिनियम की धारा 3 (2) के अनुसार वाहन का आर्थिक जीवन पर समय-समय पर बढ़ी हुई दरों पर कर का भुगतान नहीं करना पड़ता है।

इसके अलावा, अकेले वजन "आजीवन कर" लगाने के लिए पर्याप्त मापदंड/आधार प्रदान नहीं कर सकता है। उदाहरण के लिए, हम बता सकते हैं कि होंडा सी. आर. वी. कार का वजन 1500 किलोग्राम है। टाटा इंडिगो जी. एल. एक्स. के वजन की तुलना में जिसका वजन 1490 किलोग्राम है। और फिर भी होंडा सीआरवी की कीमत है। रु. 15,24,396 जबकि टाटा इंडिगो की कीमत 5.08,651 लाख है। इसलिए, अकेले वजन सूचकांक "जीवनकाल कर" का आधार नहीं हो सकता है। इन परिस्थितियों में, हम दोहराते हैं कि "वजन-सह-मूल्य" सूचकांक करारोपण को गैर-नियामक/गैर-प्रतिपूरक नहीं बनाएगा। इसके अलावा, 1974 के अपरिवर्तित अधिनियम के तहत, भार विवादित वार्षिक करारोपण का आधार था। मुद्रास्फीति, सामग्री की बढ़ती लागत, क्रॉस सब्सिडी आदि और इसके परिणामस्वरूप, "वजन-सह-मूल्य" के नए सूचकांक और मालिक की भुगतान क्षमता जैसे कारकों को पेश करना आवश्यक था। हमारे विचार में, इन कारकों का कुछ समय के लिए सड़कों के उपयोग के साथ संबंध है और इसलिए, विवादित शुल्क संविधान की सातवीं अनुसूची की प्रविष्टि 57 सूची-II के अंतर्गत आता है।

हम यह भी नहीं पाते हैं कि विवादित करारोपण भेदभावपूर्ण, मनमाना या अनुचित है और उसके द्वारा संविधान के अनुच्छेद 14 का उल्लंघन होता है, जैसा कि उच्च न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया है। अहमदाबाद शहर के नगर निगम और अन्य बनाम जान मोहम्मद उस्मानभाई व अन्य, [1986] 3 एस. सी. सी. 20] के प्रकरण में इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि अनुच्छेद 14 वर्ग विधायन को निषिद्ध करता है जो उचित वर्गीकरण नहीं करता है और उचित वर्गीकरण की कसौटी को उत्तीर्ण करने के लिए, वर्गीकरण को एक बोधगम्य अंतर पर आधारित किया जाना चाहिए जो उन व्यक्तियों या व्यक्तियों के वर्ग को अलग करता है जो उस समूह से छोड़े गए अन्य लोगों से एक साथ समूहबद्ध हैं और इस तरह के अंतर का उस उद्देश्य के साथ एक तर्कसंगत संबंध होना चाहिए जिसे प्रश्नगत कानून द्वारा प्राप्त किया जाना चाहिए।

गुजरात राज्य व अन्य बनाम श्री अम्बिका मिल्स लिमिटेड (1986) 3 एससीसी) के प्रकरण में इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि जहां आकार एक सूचकांक है वहाँ बड़े और छोटे के बीच भेदभाव की अनुमति है। अनुच्छेद 14 में प्रत्येक विनियामक कानून एक ही व्यवसाय में कार्यरत प्रत्येक व्यक्ति पर समान रूप से लागू होना चाहिए यह आवश्यक नहीं है।

इसी तरह, महाराष्ट्र राज्य बनाम मधुकर बालकृष्ण वैद्य व अन्य (ऊपर वर्णित) के प्रकरण में इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया है कि

किसी कंपनी के स्वामित्व वाले वाहन पर किसी व्यक्तिगत मालिक द्वारा देय दर के तीन गुना कर लगाने से अधिनियम को अनुच्छेद 14 का उल्लंघन नहीं होता है क्योंकि विधानमंडल के पास कर के बोझ को लचीले तरीके से वितरित करने की शक्ति थी और न्यायालय इसमें हस्तक्षेप नहीं करेगा।

प्रत्यर्थी की ओर से दिए गए विवाद में कोई गुणवत्ता नहीं है, इसमें कहा गया है कि तीसरी अनुसूची के भाग-1 में "व्यक्तियों" के स्वामित्व वाले वाहनों की तुलना में "दूसरों" के स्वामित्व वाले वाहनों पर कर का अधिक बोझ लगाकर संविधान के अनुच्छेद 14 का उल्लंघन किया गया है। हम इस तर्क में गुणवत्ता नहीं पाते हैं। सर्वप्रथम जैसा कि बॉम्बे टायर (उपरोक्त) के मामले में इस न्यायालय द्वारा अभिनिर्धारित किया गया है, करारोपण एक संवैधानिक अवधारणा है, जबकि कर का संग्रह और साथ ही कर की घटना वैधानिक उपाय के भीतर आती है। संग्रह का तरीका या कर की घटना करारोपण की प्रकृति तय करने के लिए निर्णायक कसौटी नहीं हो सकती है। करारोपण की प्रकृति कर संग्रह के तरीके से अलग अवधारणा है। करारोपण एक संवैधानिक अवधारणा है जबकि कर संग्रह का तरीका एक वैधानिक अवधारणा है। वे अलग-अलग पायदान पर खड़े हैं। दूसरा, बार्कलेज मर्केटाइल बिजनेस फाइनेंस लिमिटेड बनाम मॉसन (कर निरीक्षक) ने [2005] 1 ऑल ई. आर. 97 के मामले में हाउस ऑफ लॉर्ड्स द्वारा अनुमोदन के साथ उद्धृत लॉर्ड विल्बरफोर्स के शब्दों को याद रखना महत्वपूर्ण है। एक कर आम तौर पर वास्तविक दुनिया में मौजूद आर्थिक

गतिविधियों या लेनदेन के संदर्भ में लगाया जाता है"। जब किसी आर्थिक गतिविधि का मूल्यांकन किया जाना है, तो कानून निर्माता के लिए विभिन्न कारकों को ध्यान में रखने का आधार खुला है। जिसमें उपयोगकर्ता की भुगतान क्षमता, वाहन का मूल्य, वाहन का आर्थिक जीवन आदि शामिल हैं। अंत में, वर्तमान मामले में, 01.07.1998 से पहले पंजीकृत वाहनों के लिए वार्षिक और एक बार के कर के बीच का विकल्प बरकरार रखा जाता है।

निर्णय का समापन करने से पहले, हम अनस बनाम केरल राज्य, (1999) 3 के. एल. टी. 147 के प्रकरण में की गई टिप्पणियों को उद्धृत कर सकते हैं, जिसमें केरल उच्च न्यायालय की पीठ में (हम में से एक डॉ. ए. आर. लक्ष्मणन, जे., एक जज थे), जो इस प्रकार बताती है:

"एक कर कानून को संविधानके अनुच्छेद का उल्लंघन करने वाला केवल तभी माना जा सकता है ऐसा जब यह समान रूप से स्थित एक ही वर्ग की संपत्ति पर कर लगाने का इरादा रखता है, जो स्पष्ट असमानता की ओर ले जाता है। विधानमंडल यह तय करेगा कि कर की कौन सी दर लागू करने के लिए कौन से उद्देश्य हैं और यह न्यायालयों के लिए विचार करने के लिए नहीं है कि क्या कुछ अन्य वस्तुओं पर कर लगाया जाना चाहिए था या क्या कर के लिए एक अलग दर निर्धारित की जानी चाहिए थी। यह भी ध्यान दिया जाना चाहिए कि विधानमंडल व्यक्तियों या संपत्तियों को

विभिन्न श्रेणियों में वर्गीकृत करने और उन पर अलग-अलग कर लगाने के लिए सक्षम है, और यदि इस प्रकार किया गया वर्गीकरण तर्कसंगत है, तो कराधान कानून को केवल इसलिए चुनौती नहीं दी जा सकती है क्योंकि विभिन्न श्रेणियों के व्यक्तियों या वस्तुओं के लिए कराधान की अलग-अलग दरें निर्धारित की गई हैं।

उपरोक्त कारणों से, संविधान के अनुच्छेद 14 का कोई उल्लंघन नहीं हुआ है। जैसा कि ऊपर कहा गया है, आजीवन कर का विवादित करारोपण तर्कसंगत और उचित वर्गीकरण पर आधारित है जो एक बोधगम्य अंतर पर आधारित है जिसका विवादित कर के उद्देश्य के साथ तर्कसंगत संबंध है।

तदनुसार, राज्य द्वारा दायर अपीलें सफल होती हैं, उच्च न्यायालय के विवादित निर्णय और आदेश को अपास्त किया जाता है, लागत देय नहीं है।

अपीलें स्वीकार की गईं।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल 'सुवास' की सहायता से अनुवादक न्यायिक अधिकारी सतीश चन्द कौशिक (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 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।