

. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

श्री राम पियारा, जिन्होंने विभाग में शिकायत की थी, को न्यायालय के आदेश पर एक दूसरे के साथ प्रतिवादी के रूप में शामिल किया गया था क्योंकि रिट याचिकाओं में कुछ आरोप लगाए गए थे कि इन व्यक्तियों ने कुछ राजनीतिक प्रतिद्वंद्विता या अन्य पुरानी दुश्मनी के कारण याचिकाकर्ताओं के खिलाफ रिपोर्ट की थी। श्री राम प्यारा इस मामले में अधिकांश सुनवाई में भाग ले रहे हैं ताकि निंदा या आलोचना के जोखिम से बचा जा सके क्योंकि उन्हें आशंका थी कि याचिकाकर्ताओं द्वारा उनकी अनुपस्थिति का उपयोग तथ्यों को गलत बताने या अतिरंजित करने के लिए किया जा सकता है। जब तक शिकायतकर्ता-प्रतिवादी इवैक्यूई प्रॉपर्टी, प्रतिवादी नंबर 1 के कस्टोडियन-जनरल को यह समझाने में सक्षम रहे हैं कि याचिकाकर्ताओं द्वारा स्थापित बिन्नी में आगे देखने के लिए आधार हैं, तब तक हमें श्री राम प्यारा और कैरों परिवार के सदस्यों या संबंधों के बीच आपसी आरोप-प्रत्यारोप और शिकायतों को देखने की कोई आवश्यकता नहीं थी और यदि श्री राम प्यारा अपने मिशन में सफल होते हैं तो उन्हें पुनः प्राप्त करने का संतोष होगा। आम पूल के लिए विस्थापित संपत्ति का एक अच्छा सौदा है। बिन्नी की वास्तविकता या अन्यथा हालांकि एक ऐसा मामला है जिस पर पुनर्वास अधिकारियों द्वारा निर्णय लिया जाना बाकी है और लागत के सवाल को उस बिंदु पर अंतिम निर्णय का पालन करना चाहिए।

(15) हमारे रिट क्षेत्राधिकार के प्रयोग में हस्तक्षेप के लिए कोई पर्याप्त आधार नहीं है।

(16) ऊपर दिए गए कारणों के लिए, मैं रिट याचिकाओं को खारिज करता हूँ और पार्टियों को अपनी लागत वहन करने के लिए छोड़ देता हूँ।

पी.सी. पंडित, जे.—मैं सहमत हूँ।

आर.एन.एम.

### पूर्ण बेंच

मुख्य न्यायमूर्ति हरबंस सिंह, न्यायमूर्ति आरएस नरूला और प्रेम चंद जैन के समक्ष

अमर सिंह, अपीलकर्ता

बनाम

हरियाणा राज्य और अन्य, उत्तरदाता

1970 के लेटर्स पेटेंट अपील नंबर 447

24 दिसंबर, 1970

पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम XXVI, जैसा कि हरियाणा राज्य को अपने आवेदन में संशोधित किया गया है) - धारा 3 (3), 4, परंतुक, 8 और 9 (7) - भारत का संविधान (1950)- अनुच्छेद 14, 245 (1), 246 (1), प्रविष्टि 23, सूची I और सूची II की प्रविष्टि 56, अनुसूची सातवीं- हरियाणा राज्य द्वारा राजमार्ग के उस हिस्से पर माल कर की वसूली जो राज्य की विधायी क्षमता से परे है। राज्य विधानमंडल की धारा 4 परंतुक - एकमुश्त माल कर का भुगतान - चाहे वह अनुच्छेद 14\_\_Punjab यात्री और माल कराधान नियम (1952) द्वारा प्रभावित हो - नियम 9 - पूर्वव्यापी प्रभाव देने वाली अधिसूचना - क्या यह नियम 9 परंतुक व्यक्ति किसी विशेष क्षेत्र में किसी वाहन से माल न तो लोड करते हैं और न ही उतारते हैं - ऐसे क्षेत्र से वाहन को पार करना क्या वाहन को 'चलाने' के बराबर है - राज्य सरकार ने एकमुश्त माल कर का दावा किया है - क्या ऐसे कर का दावा कर सकते हैं? आनुपातिक माल दुलाई पर।

यह अभिनिर्धारित किया गया है कि राष्ट्रीय राजमार्गों के उस हिस्से पर लगाया गया माल कर जो किसी राज्य से होकर गुजरता है, भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 के दायरे में है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि सभी राष्ट्रीय राजमार्ग भारत संघ में निहित हैं और सूची I की प्रविष्टि 23 के तहत उनके संबंध में कानून बनाने का अधिकार संसद में निहित है, लेकिन इस प्रविष्टि में कर लगाने के लिए कोई कानून बनाने का प्रावधान नहीं है। दूसरी ओर, राज्य विधानमंडल को संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II में उल्लिखित किसी भी मामले के संबंध में कानून बनाने की अनन्य शक्ति है। सातवीं अनुसूची की तीन सूचियों में प्रविष्टियों की योजना के तहत, कराधान को एक अलग मामला माना जाता है और इसे अलग से निर्धारित किया जाता है। इसलिए, यह स्पष्ट है कि कर लगाने के लिए संसद द्वारा सातवीं अनुसूची की सूची I की प्रविष्टि 23 के तहत कोई कानून पारित नहीं किया जा सकता है, जो राष्ट्रीय राजमार्गों से संबंधित है। सड़क मार्ग से ले जाए जाने वाले माल पर करों की वसूली और वसूली के लिए कानून बनाने का अधिकार रखने वाली राज्य विधानमंडल के पास पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम का कोई प्रावधान नहीं है, जैसा कि हरियाणा राज्य में अपने आवेदन में संशोधित किया गया है, जो उस अधिकार क्षेत्र को लागू करता है या कानून के संसदीय क्षेत्र का अतिक्रमण करता है। अतः अधिनियम की धारा 3(3) के अधीन हरियाणा राज्य से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग के उस भाग के संबंध में माल कर लगाना राज्य विधानमंडल की विधायी क्षमता से बाहर नहीं है।

(पैरा 5)

यह अभिनिर्धारित किया गया है कि अधिनियम की धारा 4 के परंतुक के तहत एकमुश्त माल कर कैसे तय किया जाना है, यह कार्यकारी अधिकारियों के अनिर्देशित और मनमाने विवेक पर नहीं छोड़ा जाता है, बल्कि परंतुक में निहित मार्गदर्शक सिद्धांत द्वारा नियंत्रित किया जाता है क्योंकि यह निर्धारित करता है कि एकमुश्त राशि "माल दुलाई पर लगाए जाने वाले कर के बजाय" होनी चाहिए। यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि धारा 4 के परंतुक के तहत तय की जाने वाली एकमुश्त राशि की मात्रा का माल दुलाई पर प्रभारित कर की मात्रा के साथ संबंध होना चाहिए और इसे मनमाने ढंग से तय नहीं किया जाना चाहिए। इसलिए, यह प्रावधान वैध है और संविधान के अनुच्छेद 14 द्वारा प्रभावित नहीं है।

(पैरा 13)

. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

यह अभिनिर्धारित किया गया है कि अधिनियम में नियम बनाने वाले प्रावधान राज्य सरकार को उसके द्वारा बनाए गए नियमों को पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू करने की कोई शक्ति प्रदान नहीं करते हैं, जिसमें माल ढुलाई पर लगाए जाने वाले कर के बदले एकमुश्त राशि निर्धारित की गई है, जिसे सार्वजनिक वाहकों के मामले में सरकार द्वारा वसूल किया जा सकता है। इसलिए, यह इस प्रकार है कि पंजाब यात्री और माल कराधान नियम, 1952 के नियम 9 को पूर्वव्यापी प्रभाव देने वाली अधिसूचना राज्य के नियम बनाने के अधिकार से बाहर है और पुनरावलोकन की सीमा तक अमान्य और अप्रवर्तनीय है। (पैरा 15)

एक व्यक्ति जो किसी विशेष क्षेत्र में किसी भी सामान को न तो लोड करता है और न ही उतारता है और न ही उस क्षेत्र के भीतर किन्हीं दो बिंदुओं के बीच नियमित यात्राएं करता है, न ही उस क्षेत्र के भीतर किसी भी सामान को “संभालता” है, लेकिन केवल उस राज्य के एक हिस्से से गुजरता है, उसे पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम की धारा 8 और 9 (7) के प्रयोजनों के लिए उस राज्य में अपना वाहन चलाने वाला नहीं कहा जा सकता है। पंजाब यात्री और माल कराधान नियम 9। (पैरा 23)

अभिनिर्धारित किया गया कि एकमुश्त कर का दावा केवल तभी किया जा सकता है जब आनुपातिक भाड़े के आधार पर कर का दावा करने का अधिकार छोड़ दिया जाए। एकमुश्त दावा दूसरे दावे के प्रतिस्थापन में किया जा सकता है। राज्य सरकार ने केवल एकमुश्त आधार पर कर का दावा करने के अपने विकल्प का प्रयोग किया है, बाद में नियमों में प्रदान किए गए अन्य वैकल्पिक मोड के तहत मांग करने के लिए नहीं बदल सकती है।

(पैरा 25)

माननीय न्यायमूर्ति बाल राज तुली के निर्णय के विरुद्ध लेटर्स पेटेंट अपील के खण्ड X के अंतर्गत 22 मई, 1970 को सिविल रिट हो. 2702 में अपील पारित की गई।

**एम.एस. हट्टा और के.जी. भगत, वकील, अपीलकर्ता के लिए**

**जे.एन. कौशल एडवोकेट-जनरल, हरियाणा उत्तरदाताओं के लिए**

### निर्णय

आर.एस. नरूला, न्यायमूर्ति- यह निर्णय इस न्यायालय के एक विद्वान एकल न्यायाधीश के सामान्य फैसले के खिलाफ असफल रिट याचिकाकर्ताओं द्वारा लेटर्स पेटेंट के खंड 10 के तहत पसंद की गई 123 संबंधित अपीलों का निपटारा करेगा, जिसमें संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत उचित आदेश जारी करने के लिए उनकी अलग-अलग याचिकाओं को खारिज कर दिया गया था, जिसमें हरियाणा राज्य और उस राज्य के आबकारी और कराधान अधिकारियों को अपीलकर्ताओं से माल कर का दावा करने से बचने का निर्देश दिया गया था। पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम, 1952 (जैसा

कि बाद में हरियाणा राज्य में इसके आवेदन में संशोधित किया गया था) (इसके बाद अधिनियम कहा जाता है) बिना किसी कानूनी अधिकार के, और 21 अप्रैल, 1969 (अनुलग्नक 'ए') की अधिसूचना को रद्द करना, जो हरियाणा सरकार द्वारा अधिनियम की धारा 22 के तहत पंजाब यात्री और माल कराधान नियमों के नियम 9 के परंतुक में संशोधन करते हुए जारी की गई थी। 1952 (इसके बाद 1952 के नियम कहा जाता है)।

(2) दोनों पक्षों के वकील इस बात पर सहमत हैं कि 1969 के सिविल रिट 2702 को खारिज किए जाने के बाद उत्पन्न 1970 के लेटर्स पेटेंट अपील 447 में निर्णय, उन अपीलों को जन्म देने वाली याचिकाओं के अलग-अलग तथ्यों के बिना स्वचालित रूप से अन्य अपीलों को नियंत्रित करेगा, क्योंकि वे 1969 के सिविल रिट 2702 के निर्णय के संबंध में विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष सहमत हुए थे। इसलिए, मैं इस अपील को दायर करने के लिए प्रासंगिक स्वीकृत तथ्यों को नीचे प्रस्तुत कर रहा हूँ।

(3) अपीलकर्ता के पास ट्रक संख्या 12 के संबंध में एक नियमित सार्वजनिक वाहक परमिट है। एमपीओ-1796 जिसके आधार पर वह राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 2 पर फरीदाबाद, बल्लभगढ़, होडेल, पलवल और आगरा होते हुए दिल्ली-बॉम्बे/दिल्ली-मध्य प्रदेश मार्ग पर उस ट्रक द्वारा माल ढोता है। हरियाणा परिवहन प्राधिकरण द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 2 के लगभग चालीस मील के लिए परमिट पर प्रतिहस्ताक्षर किए गए हैं, जो कॉरिडोर की शर्त के साथ उस राज्य के क्षेत्र के भीतर स्थित है, यानी, इस शर्त के अधीन कि हरियाणा के क्षेत्र के भीतर कोई भी माल लोड या अनलोड नहीं किया जाएगा। हरियाणा राज्य ने 21 अप्रैल, 1969 को अधिसूचना जारी की, जिसमें 1952 के नियमों के नियम 9 में संशोधन किया गया, जिसके आधार पर अधिनियम के तहत वार्षिक कर के रूप में अपीलकर्ता से प्रति वर्ष 1,215 रुपये की एकमुश्त राशि का दावा किया गया। जिन आधारों पर अपीलकर्ता द्वारा यह दावा किया गया था कि वह अधिनियम के तहत हरियाणा राज्य को किसी भी माल कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं था, उसे विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा खारिज कर दिया गया था, और इसे निम्नानुसार माना गया था।

(1) 1967 के हरियाणा अध्यादेश संख्या 5 द्वारा अधिनियम की धारा 3 की उप-धारा (3) और बाद में 1967 के राष्ट्रपति अधिनियम 11 और 1969 के हरियाणा विधानमंडल अधिनियम 12 द्वारा संशोधन के बाद, कॉरिडोर शर्तों के तहत हरियाणा राज्य से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग पर अपने वाहन चलाने वाले व्यक्ति अधिनियम के तहत कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे;

(2) हरियाणा राज्य द्वारा संशोधित धारा 3 की उप-धारा (3) संवैधानिक रूप से मान्य है और संविधान के अनुच्छेद 301 के विपरीत नहीं है;

(3) मेसर्स सैनिक मोटर्स, जोधपुर और अन्य बनाम राजस्थान राज्य (1) मामले में सुप्रीम कोर्ट के उनके

. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

लॉर्डशिप के फैसले को ध्यान में रखते हुए<sup>1</sup>, हरियाणा राज्य को मोटर वाहनों द्वारा अपने क्षेत्र के माध्यम से परिवहन किए गए माल पर कर लगाने का अधिकार है, भले ही माल न तो उसके क्षेत्र के भीतर लोड किया गया हो और न ही उतारा गया हो;

(4) आटियाबाड़ी चाय कं, लिमिटेड बनाम अटियाबारी टी कंपनी के मामले में उच्चतम न्यायालय का निर्णय असम राज्य और अन्य<sup>2</sup> (2) का इस मामले में कोई आवेदन नहीं है क्योंकि आटियाबारी चाय कंपनी लिमिटेड (2) के मामले में कर सीधे असम के क्षेत्र से गुजरने के दौरान माल की आवाजाही पर माल के मालिक, उत्पादक या निर्माता पर लगाया गया था। अपीलकर्ताओं के वाहनों द्वारा परिवहन किए गए माल के मालिकों या डीलरों द्वारा वर्तमान मामले में कोई शिकायत नहीं की गई है कि उनके माल के परिवहन पर लगाए गए कर का प्रभाव संविधान के अनुच्छेद 301 द्वारा गारंटीकृत व्यापार की स्वतंत्रता को प्रतिबंधित करने, बाधित करने या बाधित करने का था। इसलिए, अधिनियम की धारा 3 की उप-धारा (3) के तहत संशोधित कर लगाने से एक राज्य से दूसरे राज्य में या उसी राज्य के भीतर माल के परिवहन का व्यवसाय प्रभावित नहीं हुआ है। इसलिए, जहां तक कर अपीलकर्ताओं के माल परिवहन के व्यवसाय पर सीधे नहीं है, अधिनियम की धारा 3 (3) यह लागू करती है कि कर को संविधान के अनुच्छेद 301 या अनुच्छेद 304 के किसी भी हिस्से द्वारा प्रभावित नहीं कहा जा सकता है;

(5) हरियाणा राज्य ने प्रतिपूरक उपाय के रूप में कर का दावा नहीं किया है, लेकिन केवल राज्य के सामान्य राजस्व को बढ़ावा देने के लिए इसका दावा किया है, जो स्वयं एक सार्वजनिक उद्देश्य है और कर ट्रांसपोर्टों द्वारा ले जाए गए माल पर है, न कि ट्रांसपोर्टों या उनके वाहनों पर; अपीलकर्ताओं को कर की दर की अनुचितता के बारे में शिकायत करने का कोई अधिकार नहीं है क्योंकि यह उन पर कर नहीं है;

(6) अपीलकर्ताओं द्वारा इस आशय का तर्क दिया गया है कि हरियाणा से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग के हिस्से को अधिनियम में प्रयुक्त उस अभिव्यक्ति के अर्थ के भीतर "संयुक्त मार्ग" नहीं कहा जा सकता है, केवल खारिज करने के लिए कहा जाना चाहिए, क्योंकि यह तर्क कि एक संयुक्त मार्ग केवल वही मार्ग हो सकता है जिस पर टर्मिनी में से एक राज्य में है, अब वैध नहीं है। धारा 3 की उपधारा (3) में संशोधन;

(7) हरियाणा राज्य द्वारा कर लगाना संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II में प्रविष्टि 56 द्वारा विधिवत अधिकृत है और तथ्य यह है कि कर राष्ट्रीय राजमार्ग पर ले जाए गए माल के संबंध में है, इससे कोई फर्क नहीं

<sup>1</sup> ए.आई.आर. 1961 एस.सी. 1480

<sup>2</sup> ए.आई.आर. 1961 एस.सी. 232

पड़ता क्योंकि उपरोक्त प्रविष्टि के तहत कर राज्य के स्वामित्व वाले राज्य के भीतर सड़क पर माल की दुलाई तक सीमित नहीं किया जा सकता है;

(8) हरियाणा सरकार की 21 अप्रैल, 1969 की अधिसूचना संविधान के अनुच्छेद 14 से प्रभावित नहीं है क्योंकि उस प्रावधान के लागू संशोधन द्वारा नियम 9 के परंतुक में श्रेणियों (बीबी) और (बीबीबी) के तहत मोटर वाहनों का वर्गीकरण पंजाब पुनर्गठन अधिनियम की धारा 74 के आलोक में ऐतिहासिक और भौगोलिक पृष्ठभूमि को देखते हुए प्रकृति में भेदभावपूर्ण नहीं है। वर्गीकरण का आधार उचित है और ऐतिहासिक और भौगोलिक आधार पर उचित है, और यह नहीं कहा जा सकता है कि पंजाब राज्य में पंजीकृत मोटर वाहनों को हरियाणा राज्य द्वारा अनुचित रूप से लाभ पहुंचाया गया है, और किसी अन्य केंद्र शासित प्रदेश या राज्य में पंजीकृत वाहनों के साथ शत्रुतापूर्ण व्यवहार किया गया है;

(9) अधिनियम के नियम 9 और धारा 4 के परंतुक में केवल मोटर वाहन के मालिक को अधिनियम की धारा 3 के तहत देय कर के बदले एकमुश्त भुगतान करने का विकल्प दिया गया है, लेकिन राज्य सरकार इसके भुगतान को लागू नहीं कर सकती है यदि वाहन का मालिक उसी का भुगतान करने के लिए तैयार नहीं है, जिस स्थिति में राज्य सरकार केवल जुर्माना लगा सकती है। अधिनियम की धारा 3 के तहत कर, और एकमुश्त आधार पर वसूली पर जोर नहीं दे सकते; और

(10) नियम 9 का संशोधन नियम बनाने वाले प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में था और नियमों को दिए गए पूर्वव्यापी प्रभाव से अपीलकर्ताओं को कोई पूर्वाग्रह नहीं होता है क्योंकि भुगतान के एकमुश्त आधार को अपनाने का विकल्प अपीलकर्ताओं का है, न कि राज्य का,

(4) श्री रत्ता ने अपनी दलीलों को केवल निम्नलिखित आठ बिन्दुओं तक सीमित रखा -

(1) अधिनियम की धारा 3 की उपधारा (3) जहां तक यह राष्ट्रीय राजमार्ग के उस भाग के माध्यम से ले जाए जाने वाले माल के संबंध में हरियाणा राज्य द्वारा माल कर लगाने और वसूलने को प्राधिकृत करने का इरादा रखती है, जो उस राज्य के क्षेत्र में आता है, राज्य विधानमंडल की विधायी क्षमता से परे है क्योंकि संसद को संविधान के अनुच्छेद 246 (1) के तहत इस संबंध में कानून बनाने की अनन्य शक्ति प्राप्त है। संघ सूची में प्रविष्टि 23 द्वारा कवर किए गए राष्ट्रीय राजमार्ग;

(2) अधिनियम की धारा 3 (3) संविधान के अनुच्छेद 301 के विपरीत है क्योंकि यह अंतर-राज्यीय व्यापार और वाणिज्य पर प्रतिबंध लगाता है और यह प्रावधान संविधान के अनुच्छेद 304 द्वारा बचाया नहीं गया है क्योंकि उस अनुच्छेद के परंतुक की अनिवार्य आवश्यकताओं को पूरा नहीं

. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

क्रिया गया है क्योंकि हरियाणा संशोधन अधिनियम (1969 का 12) का विधेयक भारत के राष्ट्रपति की पूर्व स्वीकृति के बिना राज्य विधानमंडल में पेश किया गया था।;

- (3) अन्यथा धारा 3 (3) द्वारा लगाए गए अंतरराज्यीय व्यापार और वाणिज्य की स्वतंत्रता पर प्रतिबंध संविधान के अनुच्छेद 304 द्वारा बचाया नहीं गया है क्योंकि प्रतिबंध उचित नहीं है;
- (4) अपीलकर्ता लागू कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं क्योंकि हरियाणा राज्य के भीतर आने वाले उनके मार्ग का गलियारा हिस्सा अधिनियम की धारा 3 (3) के स्पष्टीकरण में निहित “संयुक्त मार्ग” की परिभाषा के भीतर नहीं आता है;
- (5) अधिनियम की धारा 4 के परंतुक में सरकार को माल भाड़े पर लगाए जाने वाले कर के बदले एकमुश्त वसूली करने के लिए अधिकृत किया गया है, जो कार्यपालिका में निहित एक अनिर्देशित और अनियंत्रित विवेकाधिकार है और यह विधायिका द्वारा कार्यपालिका को अपने कार्यों को त्यागने के समान है, जिसके परिणामस्वरूप संविधान के अनुच्छेद 14 में निहित कानूनों के समान संरक्षण की गारंटी का उल्लंघन हुआ है;
- (6) हरियाणा सरकार की 21 अप्रैल, 1969 की अधिसूचना; यह संविधान के अनुच्छेद 13 (2) के तहत शून्य है क्योंकि यह अनुच्छेद 14 का उल्लंघन करता है क्योंकि यह पंजाब में पंजीकृत वाहनों की तुलना में पंजाब राज्य के अलावा अन्य राज्यों में पंजीकृत वाहनों के मालिकों के खिलाफ भेदभाव से ग्रस्त है। के बीच का अंतर एक ओर नियम 9 के परंतुक के खंड (बीबी) और दूसरी ओर उस परंतुक के खंड (बीबीबी) द्वारा कवर किए गए वाहनों के वर्गीकरण का अधिनियम के उद्देश्यों या यहां तक कि धारा 4 के साथ कोई तर्कसंगत संबंध या संबंध नहीं है;
- (7) न तो अधिनियम की धारा 4 और न ही धारा 22 के परंतुक में राज्य सरकार को इसके तहत बनाए गए नियमों को पूर्वव्यापी प्रभाव देने का कोई अधिकार क्षेत्र निहित है। नियम 9 में संशोधन करने वाली राज्य सरकार की 21 अप्रैल, 1969 की अधिसूचना इसलिए अमान्य है क्योंकि यह स्पष्ट रूप से 1 जनवरी, 1968 से लागू संशोधन को पूर्वव्यापी रूप से लागू करने का इरादा रखती है; और
- (8) इस मामले के किसी भी दृष्टिकोण में, अपीलकर्ता न तो अपने वाहनों को पंजीकृत करने के लिए उत्तरदायी हैं और न ही 21 अप्रैल, 1969 की हरियाणा सरकार की अधिसूचना के साथ पढ़े गए अधिनियम की धारा 3 (3) और 4 के तहत किसी भी कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी

हैं, क्योंकि अपीलकर्ता न तो (i) माल का “परिवहन” करते हैं, न ही (ii) अपने वाहनों का “संचालन” करते हैं, और न ही (iii) हरियाणा राज्य के क्षेत्र के भीतर अपने ट्रकों को सही दायरे और सही अर्थ के भीतर चलाते हैं। “परिवहन”, “संचालन” और “प्लाई” शब्द उस संदर्भ में हैं जिसमें इन शब्दों का उपयोग अधिनियम और नियमों में किया गया है।

(5) संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची-I की प्रविष्टि 23 में कहा गया है

“संसद द्वारा बनाए गए कानून द्वारा या उसके तहत घोषित राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया है।”

राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम (1956 का XLVIII) (इसके बाद 1956 अधिनियम कहा जाता है) की धारा 4 में प्रावधान है कि सभी राष्ट्रीय राजमार्ग संघ में निहित होंगे, और उस अधिनियम के प्रयोजनों के लिए “राजमार्गों” में भूमि, पुल, बाड़ आदि शामिल हैं, जो उच्च मार्गों के अनुरूप हैं। 1956 अधिनियम की अनुसूची में विनिर्दिष्ट राजमार्गों की धारा 2 के प्रचालन द्वारा उनके ऐसे भाग जो किसी नगरपालिका क्षेत्र में स्थित हैं, को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया है। राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 2 को उक्त अधिनियम की अनुसूची के क्रम संख्या 3 में दिल्ली, मथुरा, आगरा, कानपुर को जोड़ने वाले राजमार्ग के रूप में वर्णित किया गया है; इलाहाबाद; बनारस, मोहनिया, बरही और कलकत्ता। श्री रत्ता का तर्क था कि राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 2 का हिस्सा जो हरियाणा से होकर गुजरता है, वह भी 1956 की धारा 4 के तहत भारत संघ में निहित है। अधिनियम, और, इसलिए, इसके संबंध में कानून बनाने का अधिकार विशेष रूप से संसद में निहित है और इसके संबंध में कानून बनाने के लिए राज्य विधानमंडल के अधिकार को संविधान के अनुच्छेद 246 (1) द्वारा विशेष रूप से बाहर रखा गया है। अनुच्छेद 246 (1) में निस्संदेह कहा गया है कि संसद के पास संघ सूची में उल्लिखित किसी भी विषय के संबंध में कानून बनाने की अनन्य शक्ति है, और राज्य विधानमंडल को उस सूची में उल्लिखित मामलों के संबंध में कानून बनाने का कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है। अनुच्छेद 246 के खंड (3) में यह भी प्रावधान है कि राज्य विधानमंडल को राज्य सूची में उल्लिखित किसी भी मामले के संबंध में कानून बनाने की अनन्य शक्ति है। राज्य सूची में प्रविष्टि 56 में लिखा है:-

“सड़क या अंतर्देशीय जलमार्ग द्वारा ले जाए जाने वाले माल और यात्रियों पर कर।”

यह विवादित नहीं था और वास्तव में सुप्रीम कोर्ट के उनके लॉर्डशिप के विभिन्न आधिकारिक फैसलों के मद्देनजर विवादित नहीं हो सकता था कि लागू कर ऊपर पुनः प्रस्तुत प्रविष्टि 56 के दायरे में था, और इसलिए, राज्य विधानमंडल द्वारा लगाया जा सकता था। श्री रत्ता का निवेदन था कि जहां कहीं भी संघ सूची में कोई प्रविष्टि राज्य सूची में प्रवेश को ओवरलैप करती है, कानून बनाने की राज्य विधानमंडल की शक्ति को उस हद तक निरस्त कर दिया जाता है जिस हद तक यह शक्ति संघ सूची में किसी भी प्रविष्टि द्वारा कवर की जाती है। श्री रत्ता ने कहा कि यद्यपि राज्य विधानमंडल



. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

सड़क मार्ग से ले जाने वाले माल पर कर लगाने के लिए कानून बना सकता है, लेकिन राष्ट्रीय राजमार्गों वाली सड़कों के संबंध में ऐसे कानून बनाने की शक्ति को सूची 1 की प्रविष्टि 23 में राष्ट्रीय राजमार्गों के संबंध में कानून बनाने के विशेष प्रावधान के कारण बाहर रखा गया है। इस तर्क की आगे जांच करना अनावश्यक है क्योंकि हमें यह स्पष्ट प्रतीत होता है कि संघ सूची में प्रविष्टि 23 कर लगाने के लिए कोई कानून बनाने का प्रावधान नहीं करती है। उच्चतम न्यायालय के उनके लॉर्डशिप ने एम.पी.वी. सुंदररामियर एंड कंपनी, वी. आन्ध्र प्रदेश राज्य और दूसरा<sup>3</sup> (3), जो सातवीं अनुसूची की तीन सूचियों में प्रविष्टियों की योजना के अंतर्गत कराधान को एक अलग मामला माना जाता है और इसे अलग से निर्धारित किया जाता है। संघ सूची में मूल विधायी प्रविष्टियां 1 से 81 हैं। प्रविष्टि 82 से 92-ए संसद को कराधान कानून बनाने के लिए अधिकृत करती है। प्रविष्टियां 93 से 95 विविध मामलों को कवर करती हैं। प्रविष्टि 96 में शुल्क लगाने के लिए कानून बनाने का प्रावधान है और प्रविष्टि 97 अवशिष्ट है। इसी प्रकार राज्य सूची में प्रविष्टियां 1 से 44 मूल प्रविष्टियां हैं, प्रविष्टियां 45 से 63 कर प्रविष्टियां हैं, प्रविष्टियां 64 और 65 विविध मामलों को कवर करती हैं, और प्रविष्टि 66 शुल्क लगाने के लिए कानून बनाने से संबंधित है। इसलिए, यह स्पष्ट है कि प्रविष्टि 23 के तहत संसद द्वारा कर लगाने के लिए कोई कानून पारित नहीं किया जा सकता है। राज्य विधानमंडल के पास सड़क मार्ग से ले जाए जाने वाले माल पर कर लगाने और वसूली के लिए कानून बनाने का अनन्य अधिकार क्षेत्र होने के कारण, यह सफलतापूर्वक तर्क नहीं दिया जा सकता है कि अधिनियम का कोई भी प्रावधान उस अधिकार क्षेत्र से बाहर निकलता है या कानून के संसदीय क्षेत्र का अतिक्रमण करता है। इस मामले के इस दृष्टिकोण में, सगीर अहमद और अन्य मामले में सुप्रीम कोर्ट के फैसलों से निपटना अनावश्यक है। उत्तर प्रदेश राज्य और<sup>4</sup> अन्य (4), और इंदु भूषण बोस बनाम रामा सुंदरी देही<sup>5</sup> और अन्य (5), और पंजाब उच्च न्यायालय के सुरेंद्रा ट्रांसपोर्ट एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड, कालका और अन्य बनाम पंजाब राज्य (6) के फैसले के साथ<sup>6</sup>, जिन्हें श्री रत्ता ने हमारे समक्ष उद्धृत किया था ताकि इस बात पर जोर दिया जा सके कि राज्य संघ सूची द्वारा कवर किए गए मामलों के संबंध में कानून नहीं बना सकता है। इसलिए, अपीलकर्ताओं के लिए विद्वान वकील की पहली दलील विफल हो जाती है।

- (6) संविधान के अनुच्छेद 301 में कहा गया है कि संविधान के भाग XIII के अन्य प्रावधानों के अधीन, भारत के पूरे क्षेत्र में व्यापार, वाणिज्य और संभोग स्वतंत्र होगा। अनुच्छेद 302 कानून द्वारा संसद को सार्वजनिक हित में एक राज्य और दूसरे राज्य के बीच व्यापार, वाणिज्य या संभोग की स्वतंत्रता पर प्रतिबंध लगाने के लिए अधिकृत करता है। अनुच्छेद 304 अनुच्छेद 301 (साथ ही अनुच्छेद 303 जिसके साथ हम चिंतित नहीं हैं) में निहित गारंटी पर बनाया गया एक अपवाद है। अनुच्छेद 304 का खंड (ख) किसी राज्य के विधान-मंडल को, अनुच्छेद 301 में निहित किसी बात के होते हुए भी, उस राज्य के साथ या उसके भीतर व्यापार, वाणिज्य या संभोग की स्वतंत्रता पर

<sup>3</sup> ए.आई.आर. 1958 एस.सी. 468

<sup>4</sup> ए.आई.आर. 1954 एस.सी. 728

<sup>5</sup> 1969 (2) सुप्रीम कोर्ट के मामले 289

<sup>6</sup> आई.एल.आर. 1955 पंजाब 58=ए.आई.आर. 1954 पंजाब 264

ऐसे उचित प्रतिबंध लगाने के लिए कानून बनाने के लिए अधिकृत करता है जो सार्वजनिक हित में अपेक्षित हो। हालांकि, अनुच्छेद 304 के तहत बनाए गए कानूनों की वैधता इसके परंतुक की अनिवार्य आवश्यकताओं के अधीन है। परंतुक में कहा गया है कि खंड (बी) के प्रयोजनों के लिए कोई भी विधेयक या संशोधन राष्ट्रपति की पूर्व अनुमति के बिना किसी राज्य के विधानमंडल में पेश या पेश नहीं किया जाएगा। यह सगीर अहमद और एक अन्य के मामले में सुप्रीम कोर्ट के उनके लॉर्डशिप द्वारा आयोजित किया गया है। उत्तर प्रदेश राज्य और अन्य (सुप्रा) (4) (एआईआर रिपोर्ट के पैराग्राफ 31) कि परंतुक स्पष्ट रूप से इस बात पर जोर देता है कि विधेयक को पेश करने से पहले राष्ट्रपति की मंजूरी ली जा रही है, और यह कि राष्ट्रपति की बाद की मंजूरी संविधान द्वारा प्रभावित कार्य को मान्य नहीं कर सकती है। परंतुक जो अनुच्छेद 301 में निहित गारंटी का उल्लंघन करता है। अधिनियम की धारा 3 में चार्जिंग सेक्शन है। इसकी उपधारा (1) में अन्य बातों के साथ-साथ यह कहा गया है कि मोटर वाहनों द्वारा कुछ विनिदष्ट दारों पर परिवहन किए जाने वाले सभी सामानों के संबंध में सभी किरायों और भाड़े पर राज्य सरकार को कर लगाया जाएगा, प्रभारित किया जाएगा और उसका भुगतान किया जाएगा। संशोधित अप-टू-डेट उप-धारा (3) के प्रासंगिक भाग में प्रावधान है कि जहां संयुक्त मार्ग पर चलने वाले मोटर वाहन द्वारा माल का परिवहन किया जाता है, वहां उप-धारा (1) में निर्धारित दर पर राज्य के भीतर तय की गई दूरी के संबंध में कर देय होगा, और इसकी गणना ऐसी राशि पर की जाएगी जो कुल माल ढुलाई के समान अनुपात वहन करती है क्योंकि राज्य में तय की गई दूरी कुल दूरी के बराबर है। यात्रा की। धारा 3 की उपधारा (3) के स्पष्टीकरण में निम्नलिखित शब्दों में एक "संयुक्त मार्ग" को परिभाषित किया गया है: —

“इस उप-धारा के उद्देश्य के लिए 'संयुक्त मार्ग' का अर्थ एक मार्ग है जो आंशिक रूप से हरियाणा राज्य में और आंशिक रूप से किसी अन्य राज्य या केंद्र शासित प्रदेश में स्थित है।”

उच्चतम न्यायालय के उनके लॉर्डशिप के बहुमत के निर्णय को ध्यान में रखते हुए अटियाबारी टी कंपनी लिमिटेड असम राज्य और अन्य, (2), यह स्पष्ट है कि एक कर लगाने वाला कानून अनुच्छेद 301 के अर्थ के भीतर अंतर-राज्य व्यापार और वाणिज्य की स्वतंत्रता पर प्रतिबंध लगाने में सक्षम है। एकल न्यायाधीश के समक्ष इस सवाल पर बहुत सारी दलीलें पेश की गईं कि क्या लागू कर लगाने से ऐसा प्रतिबंध लगता है या नहीं। उन सभी तर्कों को विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा इस धारणा पर सुना और निपटाया गया कि वास्तव में 1969 के हरियाणा अधिनियम 12 को पारित करने से पहले राष्ट्रपति की पूर्व स्वीकृति प्राप्त नहीं की गई थी। हालांकि, हरियाणा राज्य के लिए विद्वान महाधिवक्ता ने हमें शुरू में ही बताया कि उक्त धारणा सही नहीं थी, और वास्तव में हरियाणा विधानमंडल में 1969 के हरियाणा अधिनियम 12 के बिल को पेश करने से पहले राष्ट्रपति की पूर्व स्वीकृति प्राप्त की गई थी। अधिनियम की धारा 3 (3) में निहित प्रासंगिक प्रावधान के विधायी इतिहास का पता इस स्तर पर श्री रत्ता की दूसरी प्रस्तुति से निपटने के लिए लगाया जा सकता है। पंजाब राज्य के पुनर्गठन के समय तक प्रमुख अधिनियम (1952 का पंजाब अधिनियम 16) को विभिन्न संशोधन अधिनियमों द्वारा संशोधित किया गया था। मूल अधिनियम में कोई प्रावधान नहीं है और

. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

पंजाब विधानमंडल द्वारा पारित कोई भी संशोधन अधिनियम हमारे समक्ष लागू नहीं किया गया है।

- (7) हरियाणा राज्य के गठन के बाद, 1967 के अध्यादेश 5 को 21 जुलाई, 1967 को हरियाणा के राज्यपाल द्वारा प्रख्यापित किया गया था। धारा 3 की संशोधित उपधारा (3) और उसके स्पष्टीकरण को इस अध्यादेश द्वारा मूल अधिनियम में तदनुसूची उपबंध के स्थान पर प्रतिस्थापित किया गया और उसी उपबंध को बाद के विधान द्वारा संविधि की पुस्तक में रखा जाता रहा, जिसका संदर्भ इसके बाद दिया जाएगा। अध्यादेश में स्पष्ट रूप से कहा गया है -

“जबकि हरियाणा राज्य के विधानमंडल का सत्र नहीं चल रहा है, और राज्यपाल संतुष्ट हैं कि परिस्थितियां मौजूद हैं जो उनके लिए तत्काल कार्रवाई करना आवश्यक बनाती हैं; और जबकि अध्यादेश को प्रख्यापित करने के लिए भारत के राष्ट्रपति के निर्देश प्राप्त किए गए हैं; "अब, इसलिए; शक्तियों का प्रयोग करते हुए -- ”

अध्यादेश को लागू करने से पहले राज्यपाल द्वारा राष्ट्रपति के निर्देशों के बारे में प्राप्त किए गए राष्ट्रपति के निर्देशों के बारे में प्रशस्ति पत्र (जिसकी शुद्धता पर विवाद नहीं किया गया है) अनुच्छेद 213 के खंड (1) के परंतुक (ए) के मद्देनजर अनुच्छेद 304 के परंतुक द्वारा परिकल्पित पूर्व मंजूरी की आवश्यकता को पूरी तरह से संतुष्ट करता है, जो निम्नलिखित शर्तों में है:

“परन्तु राज्यपाल राष्ट्रपति के निर्देशों के बिना ऐसा कोई अध्यादेश जारी नहीं करेगा, यदि-

(क) इस संविधान के अधीन समान अनंतिम वाले विधेयक को विधानमंडल में पुरस्थापित करने के लिए राष्ट्रपति की पूर्व स्वीकृति अपेक्षित है।

- (8) हरियाणा में राष्ट्रपति शासन समाप्त होने के बाद, संविधान के अनुच्छेद 304 (बी) के परंतुक के तहत राष्ट्रपति की मंजूरी प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित विषय पर 27 सितंबर, 1967 को भारत सरकार को पत्र भेजा गया था ताकि राज्य विधानमंडल में "विषय" में उल्लिखित विधेयक को पेश किया जा सके: -

“विषय: - पंजाब यात्री और माल कराधान (हरियाणा द्वितीय संशोधन) विधेयक, 1967 - संविधान के अनुच्छेद 304 (बी) के परंतुक के तहत, राज्य विधानमंडल में इसे पेश करने के लिए राष्ट्रपति की पूर्व मंजूरी”

भारत सरकार ने 16 अक्टूबर, 1967 के अपने उत्तर में (हरियाणा के महाधिवक्ता द्वारा हमें दिखाए गए मूल रूप से) राज्य विधानमंडल में उपर्युक्त विधेयक को पेश करने के लिए राष्ट्रपति की मंजूरी से अवगत कराया। तथापि, उक्त पत्राचार को आगे संदर्भित करना अनावश्यक है क्योंकि हरियाणा एक बार फिर संविधान के अनुच्छेद 356 के तहत 21 नवंबर, 1967 की उद्घोषणा के तहत राष्ट्रपति शासन के अधीन चला गया, इससे पहले कि इच्छित अधिनियम का विधेयक विधानमंडल में पेश किया जा सके। चूंकि 1967 के हरियाणा अध्यादेश 5 का जीवन काल समाप्त होने

वाला था, 1967 के प्रेसी-4 डेंट अधिनियम संख्या 11 को 30 दिसंबर, 1967 को हरियाणा राज्य विधानमंडल के कार्यों का प्रयोग करते हुए राष्ट्रपति द्वारा पारित किया गया था। इसे पंजाब यात्री और माल कराधान (हरियाणा दूसरा संशोधन) अधिनियम (1967 का 11) कहा जाता था। अधिनियम के शीर्षक में कहा गया है -

“भारत गणराज्य के अठारहवें वर्ष में राष्ट्रपति द्वारा अधिनियमिता”

अधिनियम का प्रारंभिक भाग निम्नलिखित शब्दों में है -

"हरियाणा राज्य विधानमंडल (शक्तियों का प्रत्यायोजन) अधिनियम, 1967 (1967 का 30) की धारा 3 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, राष्ट्रपति निम्नानुसार अधिनियमित करते हैं: —

जहां तक 1967 का अधिनियम 11 भारत के राष्ट्रपति द्वारा स्वयं अधिनियमित किया गया था क्योंकि उन्होंने राष्ट्रपति शासन के दौरान राज्य विधानमंडल की शक्तियों को ग्रहण किया था, राष्ट्रपति की पूर्व अनुमति प्राप्त करने का कोई सवाल ही नहीं था। उन शक्तियों को राष्ट्रपति द्वारा हरियाणा राज्य विधानमंडल (शक्तियों का प्रत्यायोजन) अधिनियम (1967 का 30) की धारा 3 के तहत ग्रहण किया गया था। उस अधिनियम की धारा 3 में प्रावधान है :-

“(1) हरियाणा राज्य के विधानमंडल की कानून बनाने की शक्ति, जिसे उद्घोषणा द्वारा संसद द्वारा या उसके प्राधिकार के अधीन प्रयोग योग्य घोषित किया गया है, राष्ट्रपति को प्रदान की जाती है।

(2) उक्त शक्ति का प्रयोग करते हुए, राष्ट्रपति, समय-समय पर, चाहे संसद का सत्र चल रहा हो या दंगा हो रहा हो, राष्ट्रपति के अधिनियम के रूप में ऐसे उपबंधों वाला विधेयक अधिनियमित कर सकेगा जिसमें ऐसे उपबंध हों जिन्हें वह आवश्यक समझे:

परन्तु ऐसा कोई अधिनियम अधिनियमित करने से पूर्व राष्ट्रपति, जब कभी ऐसा करना व्यवहार्य समझे, उस प्रयोजन के लिए गठित समिति से परामर्श करेगा, जिसमें निम्नलिखित शामिल हैं-

. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

हरियाणा अध्यादेश द्वारा अधिनियम की धारा 3 (3) में किए गए संशोधन को राष्ट्रपति अधिनियम (1967 का 11) की धारा 2 द्वारा अधिनियम में ले जाया गया था। हरियाणा सरकार की आधिकारिक राजपत्र अधिसूचना से पता चलता है कि 1967 के अधिनियम 11 को लागू करने से पहले, राष्ट्रपति ने शक्तियों के प्रत्यायोजन अधिनियम, 1967 की धारा 3 की उप-धारा (2) के परंतुक के तहत इस उद्देश्य के लिए गठित सलाहकार समिति से परामर्श किया था। राष्ट्रपति शासन जिसके दौरान 1967 का अधिनियम 11 पारित किया गया था, मई, 1968 में समाप्त हो गया। राष्ट्रपति अधिनियम के जीवन काल की समाप्ति से पहले, अनुच्छेद 304 (बी) के परंतुक के तहत राष्ट्रपति की मंजूरी के सवाल को राज्य द्वारा 26 जुलाई, 1968 को केंद्र सरकार को संबोधित अपने पत्र में फिर से उठाया गया था, जिसके साथ बिल की एक प्रति जो अंततः 1969 का हरियाणा अधिनियम 12 बन गया, इसे केंद्र सरकार को भेजा गया था। 26 जुलाई, 1968 के पत्र की कार्यालय प्रति और विचाराधीन अधिनियमन के बिल की प्रति हमें दिखाई गई है। केंद्र सरकार के 19 सितंबर, 1968 के जवाब में (मूल रूप से महाधिवक्ता द्वारा हमें दिखाया गया), भारत सरकार के अवर सचिव ने कहा कि उन्हें संविधान के अनुच्छेद 304 (बी) के परंतुक के तहत राज्य विधानमंडल में विचाराधीन विधेयक को पेश करने के लिए राष्ट्रपति की मंजूरी से अवगत कराने का निर्देश दिया गया था। भारत के राष्ट्रपति की उक्त पूर्व स्वीकृति प्राप्त करने के बाद 1969 के हरियाणा अधिनियम 12 का विधेयक राज्य विधानमंडल में पेश किया गया था और अंततः 23 फरवरी, 1969 को पारित किया गया था। हमने अपीलकर्ताओं के वकील से ऊपर उल्लिखित मूल संचार को देखने के लिए कहा। इसे देखने के बाद, उन्होंने संविधान के अनुच्छेद 304 (बी) के परंतुक के तहत आवश्यक भारत के राष्ट्रपति की पूर्व स्वीकृति की कमी के आधार पर अधिनियम की धारा 3 की उप-धारा (3) में संशोधन की अमान्यता से संबंधित तर्क छोड़ दिया। ऊपर वर्णित अधिनियमों से, हम संतुष्ट हैं कि राज्य विधानमंडल में 1969 के हरियाणा अधिनियम 12 के विधेयक को पेश करने से पहले राष्ट्रपति की अपेक्षित मंजूरी प्राप्त की गई थी, और 1967 के राष्ट्रपति अधिनियम 11 के पारित होने के संबंध में ऐसी कोई मंजूरी प्राप्त करने का कोई सवाल ही नहीं उठता है। यह भी स्पष्ट है कि इस संबंध में आवश्यक कार्रवाई 1967 के हरियाणा अध्यादेश 5 (राष्ट्रपति शासन के दौरान) के लागू होने से पहले भी की गई थी, जैसा कि संविधान के अनुच्छेद 213 (1) के पहले परंतुक द्वारा आवश्यक था। इस प्रकार श्री रत्ता के दूसरे तर्क में भी कोई दम नहीं है।

(9) इस बिंदु के संबंध में अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील द्वारा प्रस्तुत एक सहायक तर्क यह था कि अदालत को यह साबित करने के लिए सरकारी रिकॉर्ड देखने के लिए नहीं कहा जा सकता है कि राज्य ने राष्ट्रपति की अपेक्षित पूर्व स्वीकृति प्राप्त की थी, और यह कि ऐसी मंजूरी प्राप्त किए जाने के तथ्य को आधिकारिक राजपत्र में प्रकाशन के समय संबंधित संविधि की अधिसूचना में शामिल किया जाना चाहिए और किसी भी मामले में ऐसी मंजूरी प्राप्त करने से संबंधित तथ्यों और दस्तावेजों के विस्तृत संदर्भ का उल्लेख राज्य की वापसी में किया जाना चाहिए। इन दोनों प्रस्तुतियों में से किसी में भी कोई बल नहीं है। सहमति की कमी के बिंदु को अपीलकर्ताओं द्वारा अपनी रिट याचिकाओं में विशेष रूप से नहीं लिया गया था। ऐसा प्रतीत होता है कि प्रतिवादी आश्चर्यचकित हो गए जब विद्वान एकल

न्यायाधीश के समक्ष रिट याचिकाओं की सुनवाई में इस बिंदु पर बहस करने की अनुमति दी गई। जाहिर है, वे उस समय प्रासंगिक रिकॉर्ड की खोज नहीं कर सकते थे और आवश्यक तथ्यों की दलील नहीं दे सकते थे और अदालत को प्रासंगिक दस्तावेज नहीं दिखा सकते थे। न ही किसी भी कानून में संविधान के अनुच्छेद 304 (बी) के परंतुक के तहत राज्य द्वारा प्राप्त की जाने वाली पूर्व सहमति के प्रकाशन की आवश्यकता होती है। वास्तव में उड़ीसा उच्च न्यायालय के अहमद और अन्य मामले में दिए गए निर्णय में इसके विपरीत संकेत दिया गया है। (7) उड़ीसा राज्य और अन्य<sup>7</sup>।

(10) अपीलकर्ताओं की इस दलील के संबंध में अंत में तर्क दिया गया था कि नियम 9 में संशोधन करने से पहले ही हरियाणा सरकार को राष्ट्रपति की मंजूरी प्राप्त करनी चाहिए थी क्योंकि नियम 9 अंतर-राज्य व्यापार और वाणिज्य पर प्रतिबंध लगाता है। हम इस दलील से सहमत होने में असमर्थ हैं क्योंकि यह प्रतिबंध अधिनियम की धारा 3 और 4 द्वारा लगाया गया है, न कि अधिनियम के तहत बनाए गए नियमों द्वारा जो केवल कर की वसूली के तरीके और प्रक्रिया को निर्धारित करते हैं। इस मामले के इस दृष्टिकोण में, श्री रत्ता द्वारा उद्धृत मामलों से निपटना अनावश्यक है, जिसमें क्लियोनी स्टोर्स बनाम भारत में सुप्रीम कोर्ट के उनके लॉर्डशिप के फैसले भी शामिल हैं। (8) उड़ीसा राज्य और अन्य इस<sup>8</sup> प्रस्ताव के समर्थन में कि अंतर-राज्यीय व्यापार और वाणिज्य पर प्रतिबंध लगाने का नियम बनाने से पहले भी राष्ट्रपति का अनुमोदन आवश्यक है।

(11) अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील का तीसरा तर्क यह था कि भले ही महाधिवक्ता द्वारा अब दी गई जानकारी के मद्देनजर अनुच्छेद 304 (बी) के परंतुक की आवश्यकताओं को पूरा किया गया था, लेकिन अधिनियम की धारा 3 (3) के तहत "संयुक्त मार्ग" की परिभाषा में संशोधन करके लगाया गया प्रतिबंध अनुच्छेद 304 के खंड (बी) के अर्थ के भीतर एक उचित प्रतिबंध नहीं है, हालांकि उन्होंने इस तथ्य पर सवाल नहीं उठाया कि ऐसा प्रतिबंध हो सकता है जनहित में इसकी आवश्यकता थी। वकील ने प्रस्तुत किया कि लागू संशोधन ने कर को जब्ती का रंग दे दिया है क्योंकि सभी ट्रकों के मालिकों को हरियाणा क्षेत्र में पड़ने वाले राजमार्ग के छोटे से हिस्से पर होने वाले माल दुलाई की तुलना में अधिक माल कर का भुगतान करने की धमकी दी गई है। उन्होंने सगीर अहमद के मामले (4) (पैराग्राफ 13 और 23) (सुप्रा) में सुप्रीम कोर्ट के फैसले के अधिकार पर और खयेरबारी टी कंपनी लिमिटेड में सुप्रीम कोर्ट के उनके लॉर्डशिप द्वारा की गई टिप्पणियों के आधार पर प्रस्तुत किया। असम राज्य और अन्य<sup>9</sup> (9) कि इस तरह के प्रतिबंध की तर्कसंगतता साबित करने का भार राज्य पर है। राज्य के वकील ने इस तर्क पर विचार किए जाने पर प्रारंभिक आपत्ति जताई कि खारिज करने के खिलाफ दायर रिट याचिकाओं में आक्षेपित प्रावधान की वैधता पर ऐसा कोई हमला नहीं किया गया था, जिसे खारिज करने के खिलाफ वर्तमान अपील दायर की गई है, हालांकि

<sup>7</sup> ए.आई.आर. 1955 उड़ीसा 184 पैराग्राफ 5 में पृष्ठ 185 पर

<sup>8</sup> ए.आई.आर. 1966 एस.सी. 1686

<sup>9</sup> ए.आई.आर. 1964 एस. सी. 925

. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

यह विवादित नहीं था कि इस प्रश्न को विद्वान एकल न्यायाधीश के फैसले के खिलाफ अपील के आधार पर लिया गया है। इस प्रकार की याचिका को रिट याचिका में नहीं लिया गया है, विद्वान एकल न्यायाधीश के समक्ष विचार नहीं किया गया है, और इसलिए, अपील के तहत निर्णय में विचार नहीं किया गया है, इसलिए हमारी राय में, इस मामले की परिस्थितियों में अपीलीय स्तर पर पहली बार उठाए जाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। कानून और तथ्य की मिश्रित दलील की नींव रिट याचिका में ही रखी जानी चाहिए या मूल कार्यवाही में लिखित बयान पर दायर जवाब में अधिक से अधिक होनी चाहिए। यदि इस याचिका को अपीलीय स्तर पर उठाने की अनुमति दी गई थी, तो यह प्रतिवादियों को बाधित करने के लिए बाध्य है, जिन पर अपीलकर्ताओं के अनुसार, प्रतिबंध की तर्कसंगतता साबित करने का बोझ है। विचाराधीन प्रतिबंध की तर्कसंगतता को अनुच्छेद 19 के साथ-साथ संविधान के अनुच्छेद 304 के खंड (बी) के दृष्टिकोण से आंका जाना चाहिए। उस संदर्भ में खयेरबारी टी कंपनी के मामले (9) (सुप्रा) में सुप्रीम कोर्ट के उनके लॉर्डशिप की टिप्पणियों को इस आशय से संदर्भित करना लाभदायक होगा कि राज्य इस प्रकार के हमले के बचाव में इस तथ्य पर भरोसा करने का हकदार है कि कर कानून द्वारा उठाया गया राजस्व सार्वजनिक उद्देश्य की पूर्ति करता है और यह व्यक्ति के मौलिक पर उचित प्रतिबंध के रूप में माना जाने का इसका मूल औचित्य है। अनुच्छेद 19 (एल) (जी) के तहत अधिकार। उस मामले में आगे कहा गया था कि यह तथ्य कि राष्ट्रपति ने विधेयक को पेश करने के लिए अनुच्छेद 304 (बी) के तहत पिछली मंजूरी दी थी, संभवतः प्रासंगिक हो सकता है क्योंकि संविधान इस बात पर विचार करता है कि राष्ट्रपति की मंजूरी यह संकेत देगी कि केंद्र सरकार ने समस्या पर अपना दिमाग लगाया था और इस निष्कर्ष पर पहुंची थी कि प्रस्तावित कर उचित और सार्वजनिक हित में है। हम सुप्रीम कोर्ट द्वारा इस आशय की चेतावनी से अनजान नहीं हैं कि उपर्युक्त दोनों विचारों के महत्व को अतिरिक्त नहीं किया जा सकता है। खयेरबारी टी कंपनी के मामले (9) (सुप्रा) में उच्चतम न्यायालय ने जिस तीसरे विचार का उल्लेख किया है, वह निश्चित रूप से इन अपीलों में प्रतिवादियों के लिए उपलब्ध नहीं है क्योंकि उनकी ओर से यह दावा नहीं किया गया है कि उक्त कर राजमार्गों को बेहतर स्थिति में रखने के लिए प्रतिपूरक उपाय के रूप में लगाया गया है क्योंकि राष्ट्रीय राजमार्ग के संबंध में ऐसा करने की जिम्मेदारी मुख्य रूप से केन्द्र सरकार की है। इन परिस्थितियों में, हमें अपीलीय स्तर पर उठाए जाने वाले इस नए तर्क से निपटने के लिए नहीं बुलाया गया है, और पहले से बताए गए कारणों के लिए, इसे आगे बढ़ाने की अनुमति नहीं देते हैं।

(12) मैंने अधिनियम की धारा 3 की उप-धारा (3) के स्पष्टीकरण में निहित "संयुक्त मार्ग" की परिभाषा को पहले ही उद्धृत कर दिया है, जैसा कि हरियाणा राज्य को इसके आवेदन में संशोधित किया गया है। अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील इस बात से इनकार करने में सक्षम नहीं थे कि जिस मार्ग पर अपीलकर्ताओं के वाहन माल ले जाते हैं, उसका एक हिस्सा हरियाणा राज्य में है, और उसी मार्ग का एक हिस्सा केंद्र शासित प्रदेश दिल्ली और मध्य प्रदेश राज्य आदि में है। ऐसा होने पर, श्री रत्ता के तर्क में इस आशय का कोई तर्क नहीं है कि जिस मार्ग पर वाहन यात्रा करते हैं, वह धारा 3 (3) के स्पष्टीकरण के अर्थ के भीतर एक संयुक्त मार्ग नहीं है। उन्होंने मोटर वाहन अधिनियम, 1939 की धारा 2 (28 ए) में "मार्ग" शब्द की परिभाषा की ओर भी हमारा ध्यान आकर्षित किया, जिसे अधिनियम

की धारा 2 के खंड (जे) के साथ पढ़ा जाता है। अधिनियम की धारा 2 (जे) में कहा गया है कि इस अधिनियम में उपयोग किए गए सभी शब्द और अभिव्यक्तियां, लेकिन परिभाषित नहीं हैं, का अर्थ मोटर वाहन अधिनियम में उन्हें सौंपा गया होगा। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (28 ए) में कहा गया है कि "मार्ग" का अर्थ है यात्रा की एक रेखा जो उस राजमार्ग को निर्दिष्ट करती है जिसे एक टर्मिनस और दूसरे के बीच मोटर वाहन द्वारा पार किया जा सकता है। बी. एच. अश्वथनारायण सिंह आदि में। मैसूर राज्य और अन्य<sup>10</sup>(10) में यह व्यवस्था दी गई थी कि अंतर-राज्यीय मार्ग वह है जिसमें एक टर्मिनी एक राज्य में और दूसरी दूसरे राज्य में हो। जहां तक बी. एच. अश्वथनारायण सिंह के मामले (10) में दोनों शब्द एक ही राज्य में थे, यह माना गया था कि उस मुकदमे में विचाराधीन मार्ग अंतर-राज्यीय नहीं था। उस आधार पर श्री रत्ता द्वारा यह प्रस्तुत करने की मांग की गई थी कि गलियारा सड़क के एक हिस्से को "संयुक्त मार्ग" नहीं कहा जा सकता है क्योंकि मार्ग के दो टर्मिनी में से कोई भी हरियाणा राज्य में स्थित नहीं है। तर्क का यह हिस्सा गलत है। मोटर वाहन अधिनियम के अध्याय IVA में संदर्भित एक अंतर-राज्यीय मार्ग धारा 3 (3) के स्पष्टीकरण में "संयुक्त मार्ग" के रूप में परिभाषित से अलग है। स्पष्टीकरण के सीधे शब्दों के सामने, इसमें अंतर-राज्यीय मार्ग की अवधारणा और इसके द्वारा निहित सीमाओं को आयात करने का कोई वारंट नहीं है। इसलिए, विद्वान वकील की चौथी दलील को सरसरी तौर पर खारिज कर दिया जाना चाहिए।

(13) अपीलकर्ताओं की ओर से दिया गया पांचवां तर्क कि अधिनियम की धारा 4 का परंतुक संविधान के अनुच्छेद 14 का उल्लंघन करता है, मेसर्स सैनिक मोटर्स (1) (सुप्रा) के मामले में सुप्रीम कोर्ट की टिप्पणियों के मद्देनजर एक पल की भी जांच में टिक नहीं सकता है। उस मामले में भी यह तर्क दिया गया था कि कर के बदले एकमुश्त राशि तय करने की शक्ति सरकार को बिना किसी मार्गदर्शन के प्रदान की गई थी और इसलिए यह असंवैधानिक था। एकमुश्त राशि के निर्धारण को सुप्रीम कोर्ट ने दो मुख्य आधारों पर बरकरार रखा था, अर्थात् (i) एकमुश्त भुगतान अनिवार्य नहीं था और एक व्यक्ति अपने द्वारा लगाए गए वास्तविक माल भाड़े के आधार पर गणना किए गए कर का भुगतान करने का चुनाव कर सकता था; और (ii) यह कि किराया और माल भाड़ा मोटर वाहन अधिनियम के तहत एक सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किया जाता है, और यह औसत आय को ध्यान में रखता है और एकमुश्त राशि वास्तविक किराए और माल ढुलाई पर गणना किए जाने पर प्राप्त कर के औसत के रूप में तय की जाती है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि एकमुश्त राशि के निर्धारण को बरकरार रखते हुए, सुप्रीम कोर्ट ने इस तथ्य पर बहुत जोर दिया कि किसी भी ऑपरेटर पर एकमुश्त भुगतान करने का चुनाव करने की कोई बाध्यता नहीं थी, अगर उसने ऐसा करने का विकल्प नहीं चुना। वर्तमान मामले में यह जोरदार तर्क दिया गया है कि निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए:-

- (i) नियम 9 (पंजाब यात्री और माल कराधान (प्रथम संशोधन) नियम, 1964 द्वारा यथासंशोधित] के दूसरे परंतुक की भाषा में यह अपेक्षा की गई है कि तिमाही एकमुश्त माल कर का भुगतान तिमाही शुरू होने के तीस दिनों के भीतर किया जाए, जिस तिमाही से भुगतान संबंधित है, और भुगतान किए गए कर के टोकन

<sup>10</sup> ए.आई.आर. 1965 एस.सी. 184



. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

में निर्धारित फॉर्म पीटीटी 5-ए में निकासी प्रमाण पत्र प्राप्त करने पर जोर दिया जाए;

(ii) पंजाब कराधान कानून (संशोधन) अधिनियम (1963 का 5) की धारा 2 द्वारा पंजाब मोटर वाहन कराधान अधिनियम (1924 का 4) में पेश की गई धारा 7-(बी) की अनिवार्य आवश्यकताएं 1924 अधिनियम के तहत मोटर वाहन कर के भुगतान के लिए टोकन जारी करने पर रोक लगाती हैं। टोकन जारी करने वाला प्राधिकरण संतुष्ट है कि ऐसे व्यक्ति ने ऐसी तिमाही अवधि के लिए ऐसे मोटर वाहनों के संबंध में 1952 के माल अधिनियम के तहत कर का भुगतान किया है; और

(iii) पंजाब मोटर वाहन कराधान नियम, 1925 के नियम 23 का उल्लंघन करते हुए टूक चलाने के दंडात्मक परिणाम, जिसमें कहा गया है कि कोई भी व्यक्ति तब तक मोटर वाहन नहीं चलाएगा या चलाने का कारण नहीं बनेगा जब तक कि निर्धारित तरीके से उस पर एक वैध टोकन प्रदर्शित न हो;

किसी भी प्रचालक के पास एकमुश्त कर का भुगतान करने से मना करने का कोई विकल्प नहीं है क्योंकि कर के भुगतान के लिए कोई अन्य तरीका निर्धारित नहीं किया गया है। दूसरी ओर, हरियाणा राज्य के विद्वान महाधिवक्ता द्वारा यह प्रस्तुत किया गया था कि यदि आवश्यक हो तो हम पंजाब मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1924 की धारा 7-ए को रद्द कर सकते हैं, क्योंकि यह 1952 के नियमों की धारा 3 (1) और नियम 9 (आई) की आवश्यकताओं के साथ संघर्ष में है। इस आशय के लिए सुप्रीम कोर्ट की टिप्पणियां कि (i) धारा 4 के परंतुक के तहत एकमुश्त भुगतान अनिवार्य नहीं है और एक व्यक्ति वास्तविक माल दुलाई के आधार पर गणना किए गए कर का भुगतान करने का चुनाव कर सकता है; और (ii) कि एकमुश्त आंकड़ा वास्तविक किरायों पर गणना किए गए औसत पर आधारित है और धारा 4 की वैधता को बनाए रखने के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित माल दुलाई अभी भी अप्रभावित है, हालांकि अपीलकर्ताओं की ओर से नियम 9 द्वारा विकल्प को हटा दिए जाने के बारे में तर्क दिया गया है। 1924 अधिनियम की धारा 7 में उन अपीलकर्ताओं के मामले में कोई लागू नहीं होता है जिनके वाहन न तो हरियाणा राज्य में पंजीकृत हैं और न ही हरियाणा में कहीं भी उस अधिनियम के तहत मोटर वाहन कर का भुगतान करते हैं। यह भी महत्वपूर्ण है कि जिस तरीके से एकमुश्त राशि तय की जाती है, उसे कार्यकारी अधिकारियों के अनिर्देशित और मनमाने विवेक पर नहीं छोड़ा जाता है, बल्कि धारा 4 के परंतुक में निहित मार्गदर्शक सिद्धांत द्वारा नियंत्रित किया जाता है क्योंकि यह निर्धारित करता है कि एकमुश्त राशि "माल दुलाई पर लगाए जाने वाले कर के बदले में" होनी चाहिए। यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि धारा 4 के परंतुक के तहत तय की जाने वाली एकमुश्त राशि की मात्रा का माल भाड़े पर प्रभारित कर की मात्रा से संबंध होना चाहिए और इसे मनमाने ढंग से तय नहीं किया जाना चाहिए। यदि किसी भी समय धारा 4 के परंतुक के तहत एक नियम बनाया जाता है जिसके तहत एकमुश्त राशि तय की जाती है जिसका माल दुलाई पर लगाए जाने वाले कर से कोई संबंध नहीं है ताकि यह ऊपर उल्लिखित मार्गदर्शक सिद्धांत के अनुरूप न हो, या जो अधिनियम की धारा 4 द्वारा प्रदत्त वैधानिक विकल्प को नष्ट कर दे, ऐसी अधिसूचना को रद्द करना पड़ सकता है, लेकिन इस तरह की अवैध अधिसूचना जारी करने से धारा 4 के परंतुक की वैधता पर कोई प्रभाव

नहीं पड़ेगा। इसलिए, श्री रत्ता का पांचवां तर्क भी विफल हो जाता है।

(14) 21 अप्रैल, 1969 की हरियाणा सरकार की अधिसूचना को अपीलकर्ताओं द्वारा भेदभावपूर्ण करार दिए जाने का एकमात्र आधार यह है कि अन्य सभी प्रासंगिक तथ्य और परिस्थितियां समान होने के कारण, पंजाब में पंजीकृत वाहनों पर केवल एकमुश्त माल कर व्यापारी खंड (बीबी) के कारण 600 रुपये प्रति वर्ष की देयता बनती है। लेकिन अधिसूचना के खंड (बीबीबी) में आने वाले किसी अन्य राज्य या केंद्र शासित प्रदेश में पंजीकृत वाहनों को प्रति वर्ष 1,215 रुपये का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी बनाया गया है। अपीलकर्ताओं के वाहन जो केंद्र शासित प्रदेश दिल्ली या पंजाब के अलावा अन्य राज्यों में पंजीकृत हैं और उनके परमिट पर हरियाणा राज्य के प्राधिकारियों द्वारा प्रतिहस्ताक्षरित होने के बाद उनसे खंड (बीबीबी) के तहत एकमुश्त आधार पर 1,215/- रुपये प्रति वर्ष की दर से माल कर का दावा किया गया है। खंड (बीबी) के तहत आने वाले उस राज्य के प्राधिकारियों के प्रतिहस्ताक्षर के तहत हरियाणा राज्य से कॉरिडोर स्थितियों के तहत गुजरने वाले वाहनों को केवल 600 रुपये प्रति वर्ष का भुगतान करने की आवश्यकता होती है क्योंकि वे पंजाब राज्य में पंजीकृत होते हैं। श्री रत्ता ने तर्क दिया कि इस भेदभावपूर्ण वर्गीकरण का धारा 4 के परंतुक द्वारा प्राप्त की जाने वाली वस्तुओं के साथ कोई तर्कसंगत संबंध नहीं है। वकील ने तर्क दिया कि एकमुश्त राशि उस कर के बदले तय की जानी चाहिए जो आम तौर पर माइलेज/माल दुलाई के आधार पर देय होने की उम्मीद होती है, और चूंकि माइलेज/माल दुलाई के आधार पर ऊपर संदर्भित मामलों के दो वर्गों के बीच कोई अंतर नहीं हो सकता है, इसलिए अपीलकर्ताओं के लिए उच्च दर तय करने वाला नियम, अर्थात्, विवाद में परंतुक का खंड (बीबीबी) भेदभावपूर्ण होने के रूप में निरस्त किया जा सकता है। एकल न्यायाधीश ने इस तर्क को इस आधार पर खारिज कर दिया कि वर्गीकरण का आधार उचित और उचित है क्योंकि पंजाब और हरियाणा राज्यों के बीच एक राज्य में पंजीकृत और दूसरे राज्य के अधिकारियों के जवाबी हस्ताक्षर के तहत दूसरे राज्य में संचालित प्रति वाहन केवल 600 रुपये प्रति वर्ष की एकमुश्त राशि लेने के लिए आपसी समझौते को ध्यान में रखा गया था। हरियाणा राज्य के साथ ऐसी कोई व्यवस्था या करार किसी अन्य राज्य द्वारा नहीं किया गया था। एकल न्यायाधीश द्वारा इस व्यवस्था को पुनर्गठन अधिनियम की धारा 74 की भावना के अनुरूप भी पाया गया। यह पाया गया कि पंजाब में पंजीकृत वाहनों से कर की कम दर वसूलने का हरियाणा सरकार का निर्णय और हरियाणा में पंजीकृत वाहनों से इसी तरह कम दर पर कर वसूलने का पंजाब सरकार का निर्णय किसी भी सरकार की ओर से नीतिगत निर्णय नहीं था। लेकिन यह ऐतिहासिक और भौगोलिक कारकों के साथ-साथ दोनों सरकारों के बीच हुई आपसी व्यवस्था का परिणाम था। यह सही है कि वाहनों को बैंक में पंजीकृत किया गया है। नवंबर, 1966 में अपने पुनर्गठन से पहले पंजाब का संयुक्त राज्य एकमुश्त माल कर के रूप में केवल 1,215 रुपये प्रति वर्ष का भुगतान कर रहा था, यदि वे किसी अन्य राज्य के अधिकारियों के जवाबी हस्ताक्षर के तहत काम कर रहे थे। जैसे ही पंजाब के संयुक्त राज्य को मुख्य रूप से पंजाब और हरियाणा के नए राज्यों में विभाजित किया गया, ऐसा प्रतीत होता है कि परस्पर समझौते पर पहुंचने का उद्देश्य पूर्ववर्ती पंजाब ऑपरेटर्स की देयता को लगभग उतनी ही राशि तक सीमित करना था जो वे पहले पूर्ववर्ती संयुक्त राज्य को दे रहे थे ताकि उसी क्षेत्र के संबंध में दायित्व को अनुचित रूप से दोगुना होने से बचाया जा सके। विद्वान एकल न्यायाधीश ने ऐतिहासिक और भौगोलिक आधार पर संबंधित नियम की

. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

वैधता को बरकरार रखा। यह दृष्टिकोण हमें अनुचित प्रतीत नहीं होता है। किसी भी स्थिति में, इस प्रश्न को अंतिम रूप से तय करना आवश्यक नहीं है, इस दृष्टिकोण से हमने अपीलकर्ता के वकील द्वारा आग्रह किए गए अंतिम बिंदु को लेने का फैसला किया है।

(15) यह मुझे श्री रत्ता द्वारा आग्रह किए गए सातवें बिंदु पर ले जाता है। सांविधिक उपबंध द्वारा राज्य को प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए उसके द्वारा बनाए गए नियमों को पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू करने के लिए सरकार की सीमा और प्राधिकार के विषय पर कानून किसी भी संदेह को स्वीकार नहीं करता है। उक्त नियम 9 को तैयार किया गया है और बाद में संबंधित राज्य सरकारों द्वारा अधिनियम की धारा 22(1) और 22(2)(क) के साथ पढ़ी गई धारा 4 के परंतुक के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए समय-समय पर इसमें संशोधन किया गया है। धारा 4 के परंतुक को पहले ही उद्धृत किया जा चुका है। धारा 22 की उप-धारा (1) राज्य सरकार को कर के भुगतान को सुरक्षित करने के लिए अधिनियम के अनुरूप नियम बनाने के लिए अधिकृत करती है और आम तौर पर अधिनियम के प्रावधानों को लागू करने के प्रयोजनों के लिए होती है। धारा 22 की उप-धारा (2) का खंड (ए) राज्य सरकार को उप-धारा (1) द्वारा प्रदत्त शक्ति की व्यापकता के पूर्वाग्रह के बिना नियम बनाने की शक्ति प्रदान करता है। जिसका टैक्स सेक्शन 3 और 4 के तहत देना होता है। इनमें से कोई भी प्रावधान राज्य सरकार को उसके द्वारा बनाए गए नियमों को पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू करने का कोई प्राधिकार प्रदान नहीं करता है, जिसमें माल भाड़े पर प्रभारित कर के बदले एकमुश्त राशि निर्धारित की गई है, जिसे सार्वजनिक वाहकों के मामले में सरकार द्वारा वसूल किया जा सकता है। धारा 4 के परंतुक में कहा गया है कि सरकार "निर्धारित तरीके से" एकमुश्त राशि स्वीकार कर सकती है। धारा 2 के खंड (छ) में यह प्रावधान है कि विहित का अर्थ है अधिनियम के अंतर्गत बनाए गए नियमों द्वारा विहित। जिन प्रावधानों के तहत नियम बनाए जा सकते हैं, उन्हें पहले ही संदर्भित किया जा चुका है। इस तरह के नियमों को पूर्वव्यापी प्रभाव देने की कोई शक्ति संविधि द्वारा नहीं दी गई है। आयकर अधिकारी, अलेपी बनाम एमसी पोन्सू और अन्य आदि के मामले में सुप्रीम कोर्ट के आधिकारिक फैसले से निष्कर्ष निकलता है।<sup>11</sup>(11) और केनमरे स्पिनिंग वीविंग मिल्स लिमिटेड बनाम सीमा शुल्क और केन्द्रीय उत्पाद शुल्क कलेक्टर, कोचीन और अन्य के मामले (<sup>12</sup>12) में कहा गया है कि विचाराधीन अधिसूचना जहां तक यह नियम 9 के संशोधन को पूर्वव्यापी प्रभाव देने के लिए है, राज्य के नियम बनाने के अधिकार से बाहर है, और इसलिए, उस सीमा तक अमान्य और अप्रवर्तनीय है। इसलिए, हरियाणा सरकार की अधिसूचना द्वारा सृजित दायित्व को 21 अप्रैल, 1969 से प्रभावी माना जाएगा, न कि 1 जनवरी, 1968 से, जैसा कि इसमें कहा गया है। उस हद तक, इसलिए, अपीलकर्ताओं को सफल होना चाहिए।

(16) अब मैं अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील द्वारा प्रस्तुत और जोरदार तरीके से प्रस्तुत अंतिम दलील पर आता हूँ, जिसके निर्णय पर अपीलकर्ताओं की पूरी देयता का सवाल निर्भर करता है। इस मुद्दे पर पार्टियों के प्रतिद्वंद्वी तर्कों की

<sup>11</sup> 1969 (2) सुप्रीम कोर्ट के मामले 352

<sup>12</sup> 1970 असूचित निर्णय (सुप्रीम कोर्ट) 104

सराहना करने के लिए, अधिनियम की योजना और उसके तहत बनाए गए नियमों का सर्वेक्षण करने के साथ-साथ अधिनियम और नियमों की कुछ धाराओं और अधिनियम की धारा 3 में हरियाणा विधानमंडल द्वारा किए गए नवीनतम संशोधन के ऐतिहासिक बैक-ग्राउंड पर ध्यान देना आवश्यक है।

(17) पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम (1952 का 16) पहली बार 1 सितंबर, 1952 के पंजाब सरकार के राजपत्र, असाधारण में प्रकाशित किया गया था। यह कानून कुछ मोटर-वाहनों में यात्रियों और सड़क द्वारा ले जाने वाले सामानों पर कर लगाने के लिए लागू किया गया था। यह 1 अगस्त, 1952 को लागू हुआ। धारा 3 की उपधारा (1), जो कि शुल्क लगाने का प्रावधान था, में कहा गया था कि मोटर वाहनों द्वारा ले जाए जाने वाले सभी यात्रियों और माल ढुलाई के संबंध में सभी किरायों और माल भाड़े पर किराया या माल भाड़े के एक पाई प्रति आना मूल्य की दर से कर लगाया जाएगा, प्रभारित किया जाएगा और राज्य सरकार को भुगतान किया जाएगा। जैसा भी मामला हो, कुछ निर्धारित न्यूनतमके अधीन। इस तथ्य के बावजूद कर लगाया जाता है कि क्या किराया या माल ढुलाई वास्तव में वाहनों के मालिकों द्वारा चार्ज की गई है या नहीं। उपधारा (3) और उसके परंतुक जैसा कि मूल रूप से अधिनियमित किया गया था, निम्नलिखित शर्तों में थे -

“जहां यात्रियों को मोटर वाहन द्वारा राज्य के बाहर किसी स्थान से राज्य के भीतर किसी स्थान पर, या राज्य के भीतर किसी स्थान से राज्य के बाहर किसी स्थान पर ले जाया जाता है या ले जाया जाता है, तो उपधारा (1) में निर्धारित दर पर राज्य के भीतर तय की गई दूरी के संबंध में कर देय होगा और ऐसी राशि पर गणना की जाएगी जो कुल किराए के समान अनुपात को वहन करती है या राज्य में तय की गई दूरी के रूप में माल ढुलाई यात्रा की कुल दूरी को वहन करती है:

परन्तु जहां यात्रियों को मोटर वाहन द्वारा राज्य के भीतर किसी स्थान से राज्य के भीतर किसी अन्य स्थान पर, किसी अन्य राज्य के बीच के क्षेत्र के माध्यम से ले जाया जाता है या माल ले जाया जाता है, तो पूरी यात्रा के लिए देय किराए या माल ढुलाई की पूरी राशि पर कर लगाया जाएगा और मालिक एक ही टिकट या रसीद जारी करेगा, जैसा भी मामला हो, तदनुसार।

संशोधित प्रावधान के तहत समग्र पंजाब में कॉरिडोर के हिस्से पर राजस्थान से जारी सार्वजनिक वाहक परमिट के आधार पर ट्रकों द्वारा ले जाए जाने वाले माल पर कर लगाने के अधिकार पर इस अदालत में राजस्थान के गंगानगर निवासी बसंत सिंह और जयपुर के मोहिंदर सिंह ने सवाल उठाया था। दोनों ने राजस्थान से दिल्ली तक उनके द्वारा ले जाए जाने वाले माल पर कर लगाने के पंजाब राज्य के अधिकार को इस आधार पर चुनौती दी कि वे न तो पंजाब राज्य के भीतर किसी भी स्थान से उस राज्य के बाहर किसी भी स्थान पर कोई सामान ले जाते हैं, न ही पंजाब राज्य में कुछ भी ले जाते हैं क्योंकि कोई भी टर्मिनी पंजाब राज्य के क्षेत्र के भीतर नहीं थी। बसंत सिंह की रिट याचिका पर सुनवाई करने वाले विद्वान एकल न्यायाधीश ने इसे इस आधार पर खारिज कर दिया कि रिट याचिकाकर्ता द्वारा ले जाया गया सामान पंजाब के भीतर उस स्थान से उसके द्वारा ले जाया गया माना गया था, जहां उसका ट्रक पंजाब के क्षेत्र में राज्य के उस अन्य बिंदु तक प्रवेश करता था जहां से उसने पंजाब क्षेत्र छोड़ दिया था। हालांकि, विद्वान एकल न्यायाधीश के फैसले को इस न्यायालय

. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

की एक खंडपीठ (फलशां, सीजे और एचआर खन्ना, जे) द्वारा बसंत सिंह बनाम बसंत सिंह मामले में उलट दिया गया था। पंजाब राज्य और अन्य<sup>13</sup>, (13)। यह फलशां, सीजे द्वारा आयोजित किया गया था। (जैसा कि वह तब थे), जिनके साथ खन्ना, जे, सहमत थे, कि "राज्य के बाहर किसी भी स्थान से राज्य के भीतर किसी भी स्थान पर या राज्य के भीतर किसी भी स्थान से राज्य के बाहर किसी भी स्थान पर शब्द स्पष्ट रूप से शुरूआती बिंदु और यात्रा के टर्मिनस को संदर्भित करते हैं। अपील की अनुमति देते समय, विद्वान न्यायाधीशों ने निम्नानुसार टिप्पणी की: —

“मुझे ऐसा लगता है कि अगर कानून के निर्माताओं को विपरीत मामले के अस्तित्व के बारे में पता था, जैसा कि वे स्पष्ट रूप से थे, तो वे याचिकाकर्ताओं के मामलों से भी अवगत थे, जिनमें यात्रा की शुरुआत एक में होती है।

राज्य, यात्रा के दूसरे और भाग में समाप्ति इस राज्य में एक सड़क पर है, और मुझे यह आश्चर्यजनक लगता है कि उन्होंने ऐसे मामले के लिए प्रावधान नहीं किया। इसमें कोई संदेह नहीं है कि इस तर्क को स्वीकार करना आकर्षक है कि उपधारा (3) जैसा कि यह खड़ा है, ऐसे मामलों को कवर करता है, लेकिन सादा तथ्य यह है कि ऐसा नहीं है। जैसा कि उपधारा है, शब्द ‘राज्य के बाहर किसी भी स्थान से राज्य के भीतर किसी भी स्थान से या राज्य के बाहर किसी भी स्थान से’ स्पष्ट रूप से यात्रा के शुरुआती बिंदु और समाप्ति को संदर्भित करता है। यदि उप-धारा का उद्देश्य पंजाब की सड़कों पर हस्तक्षेप के माध्यम से एक राज्य से दूसरे राज्य में ले जाए जाने वाले माल के मामलों को कवर करना था, तो मुझे इस इरादे को व्यक्त करने के लिए एक चूक का स्पष्ट मामला प्रतीत होता है और चूक कर केवल तभी लगाया जा सकता है जब कानून द्वारा विधिवत अधिकृत किया जाता है, और कर लगाने के कानूनों को सख्ती से किसी विशेष मामले को कवर करने के लिए एक चूक के रूप में माना जाना चाहिए। अतः, यह आवश्यक होगा कि यदि वास्तव में विधायिका की यही मंशा है तो अधिनियम में तदनुसार संशोधन किया जाए, जो या तो ऐसे मामलों में आनुपातिक कर लगाने के लिए एक विशिष्ट प्रावधान करके या फिर कुछ ऐसा प्रावधान सम्मिलित करके किया जा सकता है जिसके द्वारा एक राज्य से दूसरे राज्य के रास्ते में पंजाब से गुजरने वाले वाहन को एक स्थान से माल या यात्रियों को ले जाने वाला माना जाएगा। राज्य के अंदर राज्य के बाहर किसी स्थान पर। जैसा कि वर्तमान में उप-धारा (3) है, मेरी राय है कि याचिकाकर्ता और अपीलकर्ता जैसे मामले इसके अंतर्गत नहीं आते हैं और मैं तदनुसार बसंत सिंह की अपील और मोहिंदर सिंह की रिट याचिका को स्वीकार करूंगा और कानून द्वारा अनुचित मानते हुए मूल्यांकन और वसूली कार्यवाही को रद्द कर दूंगा।

(18) हरियाणा राज्य के विद्वान महाधिवक्ता द्वारा दिखाए गए आधिकारिक रिकॉर्ड के संदर्भ से पता चलता है कि बसंत सिंह के मामले (13) में डिवीजन बेंच द्वारा उल्लिखित कमी को भरने के लिए पंजाब सरकार द्वारा धारा 3 की उप-धारा (3) में संशोधन का प्रश्न लिया गया था। डिवीजन बेंच का फैसला सुनाए जाने के तुरंत बाद तथापि, इस मामले को तब तक अंतिम रूप नहीं दिया जा सका जब तक कि पंजाब का पुनर्गठन नहीं हो गया और इसके बाद हरियाणा राज्य ने इसे अपने हाथ में ले लिया। हरियाणा राज्य ने उसी तर्ज पर विधेयक तैयार किया जिस पर धारा 3 (3) में बाद में संशोधन किया गया है और प्रासंगिक संशोधन करने के लिए अनुच्छेद 304 (बी) के तहत राष्ट्रपति

<sup>13</sup> आई.एल.आर. (1965) 1 पंजाब, 540.

की मंजूरी प्राप्त करने के लिए भारत सरकार को कागजात भेजे हैं। 16 अक्टूबर, 1967 को भारत सरकार के उप सचिव के पत्र द्वारा मंजूरी देने से पहले, हरियाणा राष्ट्रपति शासन के अधीन चला गया। यह इस स्थिति में था कि 21 जुलाई, 1967 को भारत के राष्ट्रपति द्वारा 1967 का हरियाणा अध्यादेश 5 प्रख्यापित किया गया था, जिसके तहत अधिनियम की धारा 3 की मूल उप-धारा (3) के स्थान पर निम्नलिखित को प्रतिस्थापित किया गया था: -

"जहां यात्रियों को संयुक्त मार्ग पर चलने वाले मोटर वाहन द्वारा ले जाया जाता है या माल ले जाया जाता है, तो उप-धारा (1) में निर्धारित दर पर राज्य के भीतर कवर की गई दूरी के संबंध में कर देय होगा और ऐसी राशि पर गणना की जाएगी जो कुल किराए या माल ढुलाई के समान अनुपात वहन करती है क्योंकि राज्य में तय की गई दूरी यात्रा की कुल दूरी के बराबर है।

जैसा कि चर्चा के दौरान बिन्दु संख्या 12 के अंतर्गत पहले ही उल्लेख किया जा चुका है। (2) अध्यादेश द्वारा अधिनियमित कानून को 30 दिसंबर, 1967 के राष्ट्रपति अधिनियम द्वारा लागू किया गया था, और बाद में 23 फरवरी, 1969 को 1969 के हरियाणा अधिनियम 12 के रूप में राष्ट्रपति की मंजूरी प्राप्त करने के बाद अधिनियमित किया गया था। 1967 के हरियाणा अध्यादेश 5 द्वारा लाया गया परिवर्तन, उसके बाद हर समय शब्दशः लागू रहा।

(19) अधिनियम की धारा में यह प्रावधान है कि कर मोटर वाहन के मालिक द्वारा एकत्र किया जाएगा और निर्धारित तरीके से राज्य सरकार को भुगतान किया जाएगा। धारा 4 का पहला परंतुक राज्य सरकार को निर्धारित तरीके से माल भाड़े पर लगाए जाने वाले कर के बदले एकमुश्त राशि स्वीकार करने के लिए अधिकृत करता है। धारा 5 की उप-धारा (2) में कहा गया है कि मोटर वाहन में किसी भी सामान को ले जाने की अनुमति नहीं दी जाएगी, जब तक कि वाहन के प्रभारी व्यक्ति के पास मोटर वाहन के मालिक द्वारा जारी निर्धारित फॉर्म में एक रसीद न हो, जिसमें माल ढुलाई को दिखाया गया हो और यह दर्शाता हो कि अधिनियम के तहत देय कर का भुगतान किया गया है। ऐसे अंतरालों पर और ऐसे प्राधिकारी को जो विहित किए जाएं, ऐसे विवरण प्रस्तुत करते हैं और कर के मूल्यांकन की प्रक्रिया निर्धारित करते हैं। धारा 7 कर अधिकारियों से संबंधित है। धारा 8 और 9 पंजीकरण के लिए प्रावधान करती है और: निम्नलिखित शब्दों में पंजीकरण प्रमाण पत्र प्रदान करना: —

“8. कोई भी मालिक राज्य में अपने मोटर वाहन को तब तक नहीं चलाएगा जब तक कि उसके पास वैध पंजीकरण प्रमाण पत्र न हो।

9. (1) एक रुपये के शुल्क के भुगतान पर निर्धारित प्राधिकारी को इसके लिए आवेदन करने वाले किसी भी मालिक को निर्धारित तरीके से एक पंजीकरण प्रमाण पत्र प्रदान किया जाएगा।

(2) ऐसा प्रत्येक पंजीकरण प्रमाण पत्र नवीनीकरण के बिना वैध होगा जब तक कि इसे रद्द या निलंबित नहीं किया जाता है।

(3) मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत अपने मोटर वाहन को पंजीकृत नहीं करने वाले किसी भी

. Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

व्यक्ति को कोई पंजीकरण प्रमाण पत्र नहीं दिया जाएगा, और यदि उस अधिनियम के तहत ऐसा कोई पंजीकरण निलंबित या रद्द कर दिया जाता है, तो इस अधिनियम के तहत दिया गया कोई भी पंजीकरण प्रमाण पत्र निलंबित या रद्द माना जाएगा, जैसा भी मामला हो।

- (4) यदि निर्धारित प्राधिकारी इस बात से संतुष्ट है कि कोई भी मालिक किसी भी अवधि के संबंध में इस अधिनियम के प्रावधानों के तहत कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है, लेकिन जो जानबूझकर पंजीकरण के लिए आवेदन करने या कर का भुगतान करने में विफल रहा है, तो उक्त प्राधिकारी, मालिक को सुनवाई का उचित अवसर देने के बाद, कर की राशि का आकलन कर सकता है, यदि मालिक से कोई देय है, और यह भी निर्देश दें कि मालिक दंड के माध्यम से निर्धारित तरीके से भुगतान करेगा, इस प्रकार मूल्यांकन किए गए कर की राशि के पांच गुना से अधिक नहीं।
- (5) यदि कोई मालिक, जिसे उप-धारा (1) के तहत पंजीकरण का प्रमाण पत्र दिया गया है, वह अपना व्यवसाय बंद या बंद करता है, तो वह ऐसा करने के तीस दिनों के भीतर निर्धारित प्राधिकारी को सूचित करेगा, और उक्त प्राधिकरण व्यवसाय के हस्तांतरण, समापन या बंद होने की तारीख से पंजीकरण प्रमाण पत्र को रद्द कर देगा।

2. (i) किसी मालिक की मृत्यु पर मृतक का कानूनी प्रतिनिधि होने का दावा करने वाला कोई भी व्यक्ति तीस दिनों की अवधि के भीतर इस तथ्य के निर्धारित प्राधिकारी को सूचित करेगा।

(ii) निर्धारित प्राधिकारी इसके बाद प्रमाण पत्र आवेदक के नाम पर हस्तांतरित करेगा।

- (2) जब कोई मालिक किसी मोटर वाहन को स्थानांतरित करता है, तो हस्तांतरणकर्ता हस्तांतरण की तारीख तक हस्तांतरणकर्ता द्वारा अवैतनिक कर और जुर्माना, यदि कोई हो, का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा जैसे कि वह पंजीकृत मालिक था, और हस्तांतरणकर्ता स्वयं को पंजीकृत किए बिना या अपने पंजीकरण प्रमाण पत्र में संशोधन किए बिना उक्त मोटर वाहन नहीं चलाएगा। अगर वह पहले से ही पंजीकृत है।

धारा 10 राज्य सरकार को किसी भी व्यक्ति या व्यक्तियों के वर्ग को अधिनियम के सभी या किन्हीं प्रावधानों के संचालन से छूट देने के लिए अधिकृत करती है। धारा 11 वाहनों के मालिकों को निर्धारित प्राधिकरण को सार्वजनिक सेवा वाहनों और सार्वजनिक वाहकों के किराए और माल दुलाई की तालिका और अन्य प्रासंगिक जानकारी प्रस्तुत करने का कर्तव्य देती है। धारा 12 सरकार को भूमि राजस्व के बकाया के रूप में अधिनियम के तहत लगाए गए कर या जुर्माना वसूलने के लिए अधिकृत करती है। धारा 12 निर्धारित प्राधिकारी को वाहन में प्रवेश करने, उसका निरीक्षण करने, वाहन के चालक को वाहन रोकने के लिए मजबूर करने और इसे स्टेशनरी रहने देने का अधिकार देती है ताकि निर्धारित प्राधिकारी अधिनियम के तहत लगाए गए किसी भी कर्तव्य को पूरा करने में सक्षम हो सके। इसमें यह भी प्रावधान है कि मोटर वाहन के मालिक के सभी खाते, रजिस्टर, दस्तावेज और अन्य पुस्तकें सभी उचित समय पर निर्धारित प्राधिकारी द्वारा निरीक्षण के लिए खुली रहेंगी। धारा 13-A निर्धारित प्राधिकारी को मोटर वाहन के चालक या कंडक्टर द्वारा रखे गए किसी भी 'लाइसेंस या किसी अन्य प्रासंगिक दस्तावेज' को जब्त करने के लिए अधिकृत करती है, जिसके बारे में माना जाता है कि उसने अधिनियम के किसी भी प्रावधान का उल्लंघन किया है। धारा 14-A एक आकलन प्राधिकरण को अधिनियम या उसके तहत बनाए गए नियमों के किसी भी प्रावधान का उल्लंघन करने या पालन करने में विफल रहने वाले किसी भी व्यक्ति पर 500 रुपये से अधिक का जुर्माना लगाने का अधिकार देती है। यदि ऐसी चूक के लिए विशेष रूप से कोई अन्य जुर्माना निर्धारित नहीं किया गया है। धारा 15 और 16 में अपील और संशोधन का प्रावधान है। धारा 17 में मूल रूप से अधिनियम के कुछ प्रावधानों के उल्लंघन के लिए आपराधिक न्यायालयों द्वारा लगाए जाने वाले दंड का प्रावधान था। उस प्रावधान को 1967 के हरियाणा अधिनियम 7 द्वारा अधिनियम में धारा 14-ए पेश करने के समय हटा दिया गया था। इसी आशय के संशोधन 1969 के अध्यादेश संख्या 7 द्वारा पंजाब में किए गए थे। इस अध्यादेश को बाद में 1969 के पंजाब अधिनियम 22 द्वारा प्रतिस्थापित किया गया था। अधिनियम की धारा 19 और 20 कुछ मामलों में सिविल अदालतों के अधिकार क्षेत्र को छोड़कर कुछ कार्यवाही पर रोक लगाती है। धारा 21 एक पंजीकृत मालिक को अधिनियम के तहत देय राशि से अधिक उसके द्वारा भुगतान की गई किसी भी राशि के रिफंड के लिए आवेदन करने का अधिकार देती है। धारा 22 राज्य सरकार को नियम बनाने का अधिकार प्रदान करती है, और इसे पहले ही संदर्भित किया जा चुका है।

(20) अधिनियम के तहत बनाए गए नियमों में से, हम केवल नियम 9 से संबंधित हैं जिसमें ट्रक ऑपरेटर्स द्वारा देय एकमुश्त कर निर्धारित किया गया है। मूल रूप से बनाए गए उस नियम का प्रासंगिक भाग निम्नलिखित शब्दों में था:-

“कर के भुगतान की विधि: कर का भुगतान निम्नलिखित शिष्टाचारों में से एक में किया जाएगा: —

- (i) अधिनियम के प्रयोजनों के लिए राज्य सरकार द्वारा जारी एक प्रभावित, उभरे हुए, उत्कीर्ण या चिपकने वाले स्टाम्प (पहले से उपयोग नहीं किए गए) के साथ टिकट या रसीद पर मुहर लगाकर और यह दर्शाते हुए कि देय कर का भुगतान किया गया है।



Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

(ii) जहां प्रभावित, उभरे हुए, उत्कीर्ण या चिपकने वाले टिकट उपलब्ध नहीं हैं:

बशर्ते कि कोई सार्वजनिक वाहक माल भाड़े पर प्रभारित कर के बदले राज्य सरकार को निम्नलिखित एकमुश्त कर का भुगतान करेगा -

(क) से (घ) (विभिन्न मार्गों पर चलने वाले वाहनों के लिए कर की एकमुश्त अलग-अलग दरें प्रदान की गई थीं):

बशर्ते कि उक्त राशि मालिक द्वारा सरकारी खजाने में नकद में जमा की जाएगी या सहायक ट्रेजरी नियमों के नियम 25 के तहत नोट 4 के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए उपयुक्त मूल्यांकन प्राधिकारी के पक्ष में क्रॉस चेक द्वारा भुगतान किया जाएगा। उन्होंने कहा कि यह राशि उस तिमाही की समाप्ति के सात दिनों के भीतर समान तिमाही किस्तों में देय होगी, जिससे भुगतान संबंधित है, निम्नलिखित शर्तों के अधीन:-

(विभिन्न आकस्मिकताओं में कर के भुगतान के लिए खंड (ए) से (ई) में अलग-अलग शर्तें निर्धारित की गई थीं)।

उपर्युक्त नियम में समय-समय पर संशोधन किया गया। संयुक्त पंजाब में नवीनतम संशोधन पंजाब यात्री और माल कराधान (प्रथम संशोधन) नियम, 1966 द्वारा किया गया था, जिसे 28 मार्च, 1966 को पंजाब सरकार के राजपत्र सं 2004 में प्रकाशित किया गया था। जीएसआर 61/पीए 16/52/एस, 22/एएमडी (7)66। नियम 9 के पहले परंतुक का संशोधन हमारे प्रयोजनों के लिए ही प्रासंगिक है और यह संशोधन 1966 के संशोधन नियमों के नियम 2 द्वारा निम्नलिखित शब्दों में किया गया था -

“पंजाब यात्री और माल कराधान नियम, 1952 में, नियम 9 में, -

(1) पहले परंतुक के स्थान पर निम्नलिखित को प्रतिस्थापित किया जाएगा, अर्थात् :-

बशर्ते कि सार्वजनिक वाहक का मालिक राज्य सरकार को माल भाड़े पर लगाए जाने वाले कर के बदले निम्नलिखित एकमुश्त राशि का भुगतान कर सकता है: -

- मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत पहाड़ी मार्गों पर चलने वाले या आसपास के राज्यों में अधिकारियों के प्रति-हस्ताक्षर के अलावा प्रति वाहन 1,215 रुपये प्रति वर्ष है।
- मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत पहाड़ी मार्गों पर या आसपास के राज्यों में अधिकारियों के प्रति-हस्ताक्षर के तहत प्रति वाहन 1,820 रुपये प्रति वर्ष का भुगतान किया जाता है।
- केवल पठानकोट-जम्मू-श्रीनगर मार्ग पर चलने वाले प्रति वाहन 200 रुपये प्रति वर्ष की दर से किराया दिया जा रहा है।

- (d) सार्वजनिक वाहक परमिट के साथ चलने वाले प्रति ट्रैक्टर 450 रुपये प्रति वर्ष।
- (e) सार्वजनिक वाहक परमिट के साथ चलने वाले प्रति टेम्पो रिकशा के लिए प्रति वर्ष 610 रुपये का भुगतान किया जाता है।

मार्च, 1966 तक यथासंशोधित नियम 9 के पहले परंतुक में हरियाणा सरकार के राजपत्र में 21 अप्रैल, 1969 को अधिसूचित पंजाब यात्री और माल कराधान (हरियाणा प्रथम संशोधन) नियम, 1969 के नियम 2 के लागू होने से हरियाणा राज्य के हाथों निम्नलिखित आशय से और संशोधन किया गया: —

"पंजाब यात्री और माल कराधान नियम, 1952 में, नियम 9 में पहले परंतुक में, खंड (ए) और (बी) के लिए निम्नलिखित खंड प्रतिस्थापित किए जाएंगे, अर्थात्: —

- (a) मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत आस-पास के राज्यों में अधिकारियों के जवाबी हस्ताक्षर के तहत चलने वाले वाहन के अलावा प्रति वाहन 810 रुपये प्रति वर्ष का भुगतान किया जाता है।
- (b) मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत हरियाणा राज्य में पंजीकृत और किसी अन्य राज्य में अधिकारियों के जवाबी हस्ताक्षर के तहत चलने वाले प्रति वाहन 1,215 रुपये प्रति वर्ष।
- (bb) मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत पंजाब राज्य में पंजीकृत और हरियाणा राज्य में अधिकारियों के जवाबी हस्ताक्षर के तहत चलने वाले प्रति वाहन 600 रुपये प्रति वर्ष।
- (bbb) मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत पंजाब राज्य के अलावा केंद्र शासित प्रदेश या राज्य में पंजीकृत और हरियाणा राज्य में अधिकारियों के जवाबी हस्ताक्षर के तहत चलने वाले प्रति वाहन प्रति वर्ष 1,215 रुपये।

(21) पंजाब यात्री और गो कराधान (प्रथम संशोधन) नियम, 1964 के नियम 2 के संचालन द्वारा, नियम 9 (जैसा कि यह मूल रूप से अस्तित्व में था) के दूसरे परंतुक में संशोधन किया गया था ताकि ट्रक-मालिकों के लिए "उस तिमाही के शुरू होने के तीस दिनों के भीतर त्रैमासिक माल कर का भुगतान करना अनिवार्य हो जाए, जिससे भुगतान संबंधित है" और ट्रक मालिकों के लिए यह अनिवार्य बना दिया गया कि वे कर निर्धारण प्राधिकरण से फॉर्म पीटीटी में एक निकासी प्रमाण पत्र प्राप्त करें। 5-ए एकमुश्त माल कर का भुगतान करने के टोकन में निर्धारित फॉर्म पीटीटी में 5-क संबंधित जिले के कर निर्धारण प्राधिकारी को यह प्रमाणित करना अपेक्षित है कि किसी व्यक्ति विशेष के स्वामित्व वाला और विनिदृष्ट मार्ग परमिट के अंतर्गत कवर किया गया कोई वाहन अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत है और संबंधित वाहन के संबंध में एक निश्चित तिथि तक अधिनियम के अंतर्गत सभी देय राशियों (कर, जुर्माना, आदि) का भुगतान कर दिया

Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

गया है। यहां इस तथ्य का भी उल्लेख किया जा सकता है कि 1952 के मूल अधिनियम की धारा 3 (1) को इसके पुनर्गठन के बाद पंजाब में संशोधित किया गया था ताकि अधिनियम के तहत लगाए जाने वाले अधिकतम माल कर को माल दुलाई के मूल्य के 35 प्रतिशत तक बढ़ाया जा सके। हरियाणा राज्य के गठन के बाद, उस राज्य द्वारा अधिनियम की धारा 3 (1) में एक और संशोधन किया गया है जिसमें माल दुलाई के मूल्य के 40 प्रतिशत तक माल कर लगाने को अधिकृत किया गया है। इसी तरह, यह ध्यान दिया जा सकता है कि 1969 के पंजाब अध्यादेश 7 (बाद में 1969 के पंजाब अधिनियम 22 द्वारा प्रतिस्थापित) द्वारा पंजाब में भी प्रमुख अधिनियम की धारा 3 (3) में उसी प्रभाव से संशोधन किया गया था जैसा कि हरियाणा में संशोधित किया गया था।

(22) श्री रत्ता ने आठवें बिंदु पर अपने तर्क को अलग-अलग डिब्बों में विभाजित किया। उनकी दलील का पहला हिस्सा यह था कि अपीलकर्ता अधिनियम की धारा 4 के परंतुक के तहत एकमुश्त कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं, क्योंकि अपीलकर्ता अपने वाहनों को मार्ग के गलियारे वाले हिस्से में "नहीं चलाते" हैं जो हरियाणा क्षेत्र के भीतर आता है। धारा 4 के परंतुक की वैधता को हमने इस निर्णय के पहले भाग में पहले ही बरकरार रखा है। अपीलकर्ताओं के वकील का कहना है कि नियम 9 के खंड (बीबीबी) के तहत राज्य सरकार को केवल ऐसे मालिक को भुगतान करने के लिए कहा जा सकता है जो हरियाणा राज्य के भीतर अपने सार्वजनिक वाहक को "चला" रहा है। यह दोनों पक्षों का सामान्य मामला है कि अपीलकर्ताओं द्वारा आयोजित परमिट की शर्त के तहत वे न तो लोड कर सकते हैं और न ही हरियाणा क्षेत्र में अपना माल उतारें। डिबीजन पर भरोसा करें। मोहन लाई गुरदयाल दास बनाम इस न्यायालय के पीठ के फैसले (डी. फाल्शव, सी.जे., और मेहर सिंह, जे., जैसा कि वे तब थे) पंजाब राज्य और अन्य<sup>14</sup> (14) के वकील ने प्रस्तुत किया कि किसी को भी हरियाणा राज्य के भीतर अपने वाहन को चलाने के लिए नहीं कहा जा सकता है जब तक कि वह उस राज्य के क्षेत्र के भीतर माल लोड या अनलोड नहीं करता है। राजस्थान राज्य के गंगा नगर के ट्रक मालिकों मोहन लाई गुरदयाल दास ने अपने सार्वजनिक वाहक परमिट पर अंबाला क्षेत्र, पंजाब के क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण से काउंटर-साइन कराया था। परमिट की शर्तों के तहत पंजाब क्षेत्र में बिना माल लोड या अनलोडिंग के गंगा नगर से दिल्ली तक माल परिवहन करते समय यह केवल पंजाब राज्य के क्षेत्रों से गुजर सकता था। उन पर धारा 17 (1) (ई) के तहत अधिनियम की धारा 8 का उल्लंघन करने के लिए मुकदमा चलाया गया था, इस दलील पर कि वे अधिनियम के तहत पंजीकरण के बिना पंजाब क्षेत्र में अपना वाहन चला रहे थे। ट्रक मालिकों ने अपने अभियोजन को चुनौती देते हुए इस न्यायालय में एक रिट याचिका दायर की। यद्यपि इस न्यायालय के एक विद्वान एकल न्यायाधीश ने रिट याचिका को खारिज कर दिया था, फिर भी लेटर्स पेटेंट बेंच द्वारा निम्नलिखित टिप्पणियों के आधार पर ट्रक मालिकों की अपील की अनुमति दी गई थी -

“अधिनियम की प्रस्तावना (पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम) कहती है कि यह कुछ मोटर वाहनों में

<sup>14</sup> एलएलआर 1966 (1) पंजाब 757=ए.आई.आर. 1966 पंजाब 261

सड़क द्वारा ले जाने वाले यात्रियों और माल पर कर लगाने का प्रावधान करने के लिए एक अधिनियम है। इसलिए, यह अधिनियम कतिपय मोटर वाहनों में यात्रियों और माल की दुलाई पर कर लगाने के लिए है। अधिनियम की धारा 8 के तहत पंजीकरण भी ऐसे मोटर वाहनों का है, अर्थात्, यात्रियों और माल की दुलाई के लिए उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहना। वर्तमान मामला केवल अपीलकर्ता-फर्म के मोटर वाहनों से संबंधित है जो एक माल वाहक है। सवाल यह है कि धारा 8 में 'प्लाई' शब्दों का क्या अर्थ है। द क्वीन वी में। इप्सविच के न्यायाधीश <sup>15</sup>(15), लॉर्ड कोलरिज, सीजे ने कहा कि कुछ 'झूठ बोलना' किराए के लिए चलने का मतलब प्रतीत होता है। जॉनसन ने अपनी परिभाषा में ऐसा उदाहरण दिया था, और हालांकि इस शब्द का उपयोग कभी-कभी अन्य अर्थों में किया जा सकता है, यह इसका पहला और प्राकृतिक अर्थ था। बेरी महापात्रा वी। सम्राट <sup>16</sup>(16), कर्टनी टैरेल, सीजे ने देखा कि "प्लाई" शब्द का बिल्कुल वही अर्थ है जो किराए पर चलने के लिए है, जिसका अर्थ है कि इसका मतलब है कि वाहन चलाने वाला व्यक्ति इनाम के लिए यात्रियों को लेने या नीचे रखने के लिए रुक जाता है। केवल अपना वाहन चला रहे व्यक्ति को वाहन चलाने वाला नहीं कहा जा सकता है। किराए पर यात्रियों को लेने के लिए एक गाड़ी: क्लार्क बनाम स्टेनफोर्ड <sup>17</sup>, (17), और एलन बनाम टुनब्रिज (18<sup>18</sup>)। यह यात्रियों के लिए मोटर वाहनों या गाड़ियों के संबंध में है और जहां एक मोटर वाहन माल की दुलाई के लिए है और अधिनियम की धारा 8 में इसके संबंध में 'प्लाई' शब्द का उपयोग किया गया है, तो इसका स्पष्ट अर्थ है जब मोटर वाहन इनाम के लिए गाड़ी के लिए सामान लोड या अनलोड करने के लिए बाहर है। इस तरीके से 'प्लाई' शब्द का अर्थ अधिनियम की धारा 18 में उपयोग किया जाना चाहिए।

इसलिए, अपीलकर्ता फर्म पर जब अधिनियम की धारा 17 (1) (ई) के तहत मुकदमा चलाया जाता है, तो इस राज्य में गाड़ी चलाने के लिए माल की लोडिंग या अनलोडिंग के लिए मुकदमा चलाया जा रहा है। लेकिन शिकायत, जिसकी प्रति अपीलकर्ता-फर्म की याचिका के साथ अनुलग्नक 'ए' है, अपीलकर्ता-फर्म के खिलाफ ऐसा कोई आरोप नहीं लगाती है कि अधिनियम की धारा 8 के तहत पंजीकरण नहीं होने वाला उसका मोटर वाहन इस राज्य में इस अर्थ में चल रहा है कि वह इस राज्य में इनाम के लिए माल लोड या अनलोडिंग कर रहा है। शिकायत में तथ्य के आवश्यक आरोप का खुलासा नहीं किया गया है, जो अपीलकर्ता-फर्म द्वारा किए गए कथित अपराध का आधार है और इस आधार पर इसे रद्द किया जाना चाहिए, क्योंकि, ऊपरी तौर पर, यह उस अपराध का खुलासा नहीं करता है

<sup>15</sup> (1889) 5 टी.एल.आर.

<sup>16</sup> ए.आई.आर. 1936 पटना 321 (1)

<sup>17</sup> (1871) 6 ए.बी. 357

<sup>18</sup> (1871) एल.आर. 6 सी.पी. 481

Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

जिसके संबंध में अपीलकर्ता-फर्म पर मुकदमा चलाया जा रहा है।

हालांकि इसमें कोई संदेह नहीं है कि उसी फैसले के बाद के हिस्से में ट्रक-मालिकों द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त बिंदु का संदर्भ दिया गया था, जिसमें कहा गया था कि माल अधिनियम की धारा 3 (3) के तहत कर के लिए उत्तरदायी नहीं है, जैसा कि यह तब अस्तित्व में था, बसंत सिंह के मामले (13) में डिवीजन बेंच के फैसले के मद्देनजर, (सुप्रा), हम इन अपीलों पर निर्णय लेने के लिए मामले के उस पहलू से चिंतित नहीं हैं। मेसर्स मोहन लाई-गुरदयाल दास दोनों बिंदुओं पर सफल रहे और उनमें से हर एक दूसरे से स्वतंत्र खड़ा हो सकता है। मेसर्स मोहन लाल-गुरदयाल दास के मामले में उपर्युक्त फैसले के आधार पर श्री रत्ता ने प्रस्तुत किया कि अपीलकर्ताओं के लिए हरियाणा में धारा 8 और 9 के तहत अपने वाहनों को पंजीकृत करना आवश्यक नहीं था, न ही अपीलकर्ता नियम 9 के परंतुक के तहत उस राज्य को किसी भी कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे क्योंकि वे हरियाणा क्षेत्र के किसी भी हिस्से में अपने वाहनों को “चला” नहीं रहे हैं। श्री जगन नाथ कौशल ने जवाब में प्रस्तुत किया कि मोहन लाल-गुरदयाल दास (14) के मामले में डिवीजन बेंच का फैसला, बसंत सिंह के मामले (13) में इस न्यायालय के पहले के फैसले के प्रकाश में दिया गया था, और धारा 3 (3) में संशोधन किया गया था; उक्त निर्णय का संशोधन के बाद की अवधि पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। हालांकि, जैसा कि पहले ही कहा जा चुका है, एक आधार जिस आधार पर मेसर्स मोहन लाल-गुरदयाल दास अपने पत्रों के पेटेंट अपील में सफल रहे, उनमें से एक निस्संदेह धारा 3 का संशोधन-पूर्व वाक्यांश था, फिर भी इस बात से इनकार नहीं किया जा सकता है कि अधिनियम की धारा 3 के संशोधन के बावजूद उनके शब्द “प्लाई” के सही दायरे और सही व्याख्या से संबंधित दूसरा आधार अभी भी मौजूद है। इसी तरह कॉर्पस ज्यूरिस सेकुंडम के खंड 72 के पृष्ठ 157-158 पर यह कहा गया है कि क्रिया के रूप में “प्लाई” शब्द “एक ही तरह के दोहराए गए कृत्यों के प्रदर्शन को आयात करता है, और इसका मतलब नियमित यात्राएं करना है, क्योंकि एक जहाज दो स्थानों के बीच घूमता है। “प्लाई” को उसी खंड में “हैंडल” का पर्याय भी कहा गया है। वकील ने प्रस्तुत किया कि अपीलकर्ता हरियाणा क्षेत्र के भीतर माल को "संभालते" नहीं हैं, और हरियाणा क्षेत्र में किसी भी दो स्थानों के बीच नियमित यात्राएं नहीं करते हैं। श्री कौशल, इस स्थिति में, अपीलकर्ताओं के खिलाफ एकमुश्त कर के दावे पर जोर नहीं दे सके। उन्होंने कहा कि एकमुश्त भुगतान केवल ट्रक-ऑपरेटरों को दी गई रियायत है और यदि यह पाया जाता है कि एकमुश्त भुगतान लागू नहीं किया जा सकता है, तो राज्य को अधिनियम की धारा 3 (1) द्वारा परिकल्पित माल दुलाई के प्रतिशत के आधार पर गणना किए गए कर का दावा करने के लिए छोड़ दिया जाना चाहिए। यहीं से श्री रत्ता के तर्क का दूसरा भाग शुरू होता है। हमें उस अन्य पहलू से निपटने से पहले विद्वान वकील के तर्क के पहले भाग का निपटान करना चाहिए।

(23) मेसर्स मोहन लाल-गुरदयाल दास (14) के मामले में अदालत की पिछली खंडपीठ के फैसले को मंजूरी

देते हुए, और कॉर्पस ज्यूरिस सेकुंडम में "प्लार्ई" शब्द को सौंपे गए अर्थ को ध्यान में रखते हुए, हमें यह कहने में कोई संकोच नहीं है कि एक व्यक्ति जो किसी विशेष क्षेत्र में किसी भी सामान को न तो लोड करता है और न ही उतारता है और न ही हरियाणा के भीतर किन्हीं दो बिंदुओं के बीच नियमित यात्राएं करता है और न ही उस क्षेत्र के भीतर किसी भी सामान को "संभालता" है, बल्कि केवल एक क्षेत्र से गुजरता है। उस राज्य के भाग को धारा 8 और 9 (7) के प्रयोजनों के लिए और नियम 9 के परंतुक के प्रयोजनों के लिए उस क्षेत्र में अपना वाहन चलाने वाला नहीं कहा जा सकता है। इसलिए, अपीलकर्ताओं को अपने मामले के इस हिस्से पर सफल होना चाहिए।

(24) यह मुझे इस मुद्दे के संबंध में अपीलकर्ताओं की ओर से दिए गए तर्क के दूसरे भाग में ले जाता है। यह तर्क दिया गया था कि धारा 3 (3) के संशोधन और उसके स्पष्टीकरण के बावजूद, संशोधन द्वारा प्राप्त किए जाने वाले उद्देश्य, यानी, केवल एक गलियारे वाले राज्य से गुजरने वाले सभी ट्रकों द्वारा ले जाए गए माल पर कर लगाने के लिए, हासिल नहीं किया गया है क्योंकि अधिनियम और नियमों के संबंधित प्रावधानों के वाक्यांश विज्ञान में विधायिका द्वारा संबंधित आवश्यक परिवर्तन नहीं किए गए हैं। उन्होंने प्रस्तुत किया कि यह विधायिका के संभावित इरादे से संबंधित नहीं है, बल्कि कानून की सरल भाषा (विधायिका ने वास्तव में क्या हासिल किया है) से संबंधित है। उन्होंने आगे कहा कि प्रासंगिक प्रावधानों का ऐसा अर्थ लगाते हुए, हमें जरा सा भी संदेह होने पर पक्ष में झुकना चाहिए; नागरिकों के लिए यह स्थापित कानून है कि कर लगाने वाले कानून को सख्ती से लागू किया जाना चाहिए ताकि इसके परिचालन क्षेत्र के विषयों या व्यक्तियों को छोड़ दिया जा सके जो उचित संदेह से परे इसके शुल्क प्रावधान से प्रभावित नहीं हैं। उन्होंने इस बात पर विवाद नहीं किया कि बसंत सिंह के मामले (13) में कर लगाने के प्रावधान के रास्ते में फाल्शॉ, सीजे और एच. आर. खन्ना, जे. द्वारा पाई गई सटीक बाधा (सुप्रा) को धारा 3(3) के संशोधन द्वारा हटा दिया गया है, लेकिन इस प्रस्ताव को प्रचारित किया गया है कि उस धारा और अन्य प्रासंगिक प्रावधानों को संशोधन के पीछे की मंशा के अनुरूप नहीं लाया गया है। श्री रत्ता के अनुसार, विधायिका के घोषित उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए यह आवश्यक था कि अधिनियम की धारा 3, 8 और 9 (7) में "परिवहन", "संचालन" और "चलने" शब्दों को "वाह्य" शब्द या "ले जाया गया" शब्द या किसी अन्य ऐसी अभिव्यक्ति द्वारा प्रतिस्थापित किया जाए जो वास्तव में उन प्रावधानों में उपयोग की जाने वाली अभिव्यक्तियों से जुड़े निहितार्थों से मुक्त हो सकती है। अधिनियम की धारा 8 धारा 9 के तहत पंजीकरण के बिना मोटर वाहन चलाने पर प्रतिबंध लगाती है। असंशोधित पंजाब अधिनियम में यदि कोई मोटर वाहन जिसे अधिनियम के तहत पंजीकृत किया जाना आवश्यक था, इस तरह के पंजीकरण के बिना राज्य में चलाया गया था, तो वाहन का मालिक उस अधिनियम की धारा 17 (1) (ई) के तहत आपराधिक रूप से उत्तरदायी था। इस तथ्य के बावजूद कि धारा 17 की चूक से पैदा हुए अंतर को काफी हद तक भरने के लिए संशोधित अधिनियम में धारा 14-ए पेश की गई है, श्री जगन नाथ कौशल ने कहा कि हरियाणा राज्य अपीलकर्ताओं को अपने क्षेत्र में अपने वाहनों को पंजीकृत करने के लिए कानूनी रूप से मजबूर करने पर जोर नहीं दे सकता है। उन्होंने अधिनियम की धारा 9 की उप-धारा (4) की व्याख्या इस तरह से की कि यह सुझाव दिया जा सके कि उस प्रावधान के तहत किसी सार्वजनिक वाहक के मालिक पर अधिनियम के तहत अपने वाहन का पंजीकरण न करने के लिए कोई जुर्माना नहीं लगाया जा सकता है। किसी भी घटना

Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

में, मामले के इस पहलू पर आगे जाना अनावश्यक है क्योंकि विद्वान अधिवक्ता-जनरल ने स्पष्ट किया कि हरियाणा सरकार धारा 8 के उल्लंघन के लिए अपीलकर्ताओं के खिलाफ न तो कोई कार्रवाई कर रही है और न ही ऐसा करने का इरादा रखती है। अन्यथा, अधिनियम की धारा 8 में आने वाले "प्लाई" शब्द पर हमारे द्वारा की गई व्याख्या को ध्यान में रखते हुए अपीलकर्ताओं के लिए न तो हरियाणा में अपने वाहनों को पंजीकृत करना आवश्यक है और न ही उन्होंने धारा 8 का पालन करने में विफलता के कारण धारा 14-ए के तहत किसी भी कार्रवाई के लिए खुद को उत्तरदायी ठहराया है।

(25) अधिनियम के तहत कर का भुगतान करने के दायित्व के सवाल पर, श्री कौशल का मुख्य उपाय यह था कि अपीलकर्ताओं के मामले में नियम 9 के परंतुक की अप्रयोज्यता के बावजूद, हरियाणा क्षेत्र के लिए प्रभारित आनुपातिक माल ढुलाई का 40 प्रतिशत भुगतान करने की मुख्य देयता अप्रभावित रहती है। दूसरी ओर, श्री रत्ता, तर्क दिया गया कि धारा 3 की उप-धारा (3) में "परिवहन किए गए माल" शब्द और उस प्रावधान में प्रयुक्त "संचालन" शब्द की व्याख्या की व्याख्या अधिनियम की धारा 8 में प्रयुक्त "प्लाई" शब्द की व्याख्या के आलोक में की जानी चाहिए और हमें यह मानना चाहिए कि ये अभिव्यक्तियां उनके साथ वही सीमाएं हैं जो मोहन लाल-गुरदयाल दास (14) के मामले में इस न्यायालय की खंडपीठ द्वारा संदर्भित की गई थीं। "प्लाई" शब्द के सही दायरे और सही व्याख्या के संबंध में उन्होंने इस तथ्य पर बहुत जोर दिया कि धारा 3 (3) से "संचालन" शब्द को हटाने से उस भावना को व्यक्त किया जाएगा जिसे श्री कौशल प्रावधान में डालना चाहते हैं और तर्क दिया कि विधायिका को यह नहीं माना जा सकता है कि उसने कानून में एक विशिष्ट अर्थ जोड़ने का इरादा किए बिना एक अनावश्यक शब्द डाला है। अपीलकर्ताओं के विद्वान वकील के अनुसार, इसका अर्थ वही होना चाहिए जो हमारे द्वारा "प्लाई" अभिव्यक्ति को सौंपा गया है। शॉर्टर ऑक्सफोर्ड डिक्शनरी, वॉल्यूम दो में पृष्ठ 1375 पर दिए गए "ऑपरेटर" शब्द के अर्थ का भी संदर्भ दिया गया था, एक ऐसे व्यक्ति के रूप में "जो किसी भी प्रक्रिया, व्यवसाय या जांच से संबंधित व्यावहारिक या यांत्रिक संचालन करता है; एक व्यक्ति पेशेवर या आधिकारिक तौर पर इतना व्यस्त है। इसी तरह, कॉर्पस ज्यूरिस सेकुंडम, खंड 87 के पृष्ठ 902 में दिए गए "परिवहन" शब्द के अर्थ का संदर्भ दिया गया था, जिसमें 17 का संदर्भ दिया गया था। एस रिपब्लिक ऑयल रिफाईनिंग कंपनी बनाम ग्रेंजर, डीसी पा<sup>19</sup>, (19)। उस मामले के निर्णय के अनुसार "परिवहन का अर्थ है लेना। किसी बिंदु पर व्यक्तियों या संपत्ति को जब्त करना और उन्हें दूसरे पर रखना। तर्क यह था कि जहां तक हरियाणा राज्य में किसी भी बिंदु पर संपत्ति को न तो लिया जाता है और न ही रखा जाता है, यह नहीं कहा जा सकता है कि अपीलकर्ता हरियाणा में किसी भी सामान का "परिवहन" करते हैं। श्री जगन नाथ कौशल ने उत्तर में धारा 3 (3) के संशोधन के पीछे के इतिहास का उल्लेख किया, जिसका विस्तृत संदर्भ मेरे द्वारा पहले ही दिया जा चुका है। उन्होंने प्रस्तुत किया कि संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 56 के तहत एक गलियारे के माध्यम से ले जाने वाले माल पर कर लगाना राज्य विधानमंडल के अधिकार क्षेत्र में शामिल किया जा रहा है, और यह सर्वविदित है कि धारा 3 में संशोधन का उद्देश्य बसंत सिंह के मामले (13) में डिबीजन बेंच द्वारा

<sup>19</sup> 821/933

इंगित अंतर को भरना था। हमें उस संशोधित प्रावधान का निर्माण करना चाहिए जिसके द्वारा पिछले संबंधित प्रावधान को निरस्त कर दिया गया था और नए प्रावधान को फिर से अधिनियमित किया गया था ताकि बसंत सिंह के मामले (13) में बताई गई शरारत को रोका जा सके और संशोधन के उद्देश्य को आगे बढ़ाया जा सके। इस संबंध में बंगाल इम्युनिटी कं, लिमिटेड बनाम बंगाल इम्युनिटी कंपनी में सुप्रीम कोर्ट की उक्ति में विद्वान महाधिवक्ता द्वारा भरोसा रखा गया था। बिहार राज्य और अन्य<sup>20</sup>, (20). हेडन के मामले (21) में फैसले के आधार पर इंग्लैंड में मजबूती से स्थापित निर्माण के नियम<sup>21</sup> को सुप्रीम कोर्ट द्वारा अनुमोदित किया गया था। हेडॉन के मामले (21) में निर्धारित नियम का प्रासंगिक हिस्सा, सामान्य रूप से सभी विधियों की निश्चित और सच्ची व्याख्या के लिए था (चाहे वे दंडात्मक हों या फायदेमंद, प्रतिबंधात्मक या सामान्य कानून का विस्तार) चार चीजों को समझना और विचार करना है:

1st. अधिनियम के निर्माण से पहले सामान्य कानून क्या था?

2nd. वह कौन सी शरारत और दोष था जिसके लिए सामान्य कानून में प्रावधान नहीं था।

3rd. संसद ने राष्ट्रमंडल की बीमारी को ठीक करने के लिए किस उपाय का समाधान किया है और नियुक्त किया है; और

4th. उपाय का सही कारण; और फिर सभी न्यायाधीशों का पद हमेशा ऐसा निर्माण करना है जो शरारत को दबाए, और उपचार को आगे बढ़ाए, और शरारत को जारी रखने के लिए सूक्ष्म आविष्कारों और इच्छाओं को दबाए, और 'प्रो-प्राइवेट कम्पोडो' और अधिनियम के निर्माताओं के सच्चे इरादे के अनुसार इलाज और उपचार में बल और जीवन जोड़ें। प्रो फ्री पब्लिको!"

बाद में आर. एम. डी. चमारबागवालिया और एक अन्य बनाम भारत संघ और एक अन्य (22) मामले में सुप्रीम कोर्ट के लॉर्डशिप द्वारा इसी सिद्धांत का पालन किया गया<sup>22</sup>। उच्चतम न्यायालय के लॉर्डशिप ने कहा कि संबंधित कानून के सही दायरे को तय करने के लिए, हमें ऐसे सभी कारकों पर ध्यान देना चाहिए जिन्हें विधायिका के इरादे का पता लगाने में वैध रूप से ध्यान में रखा जा सकता है, जैसे कि कानून का इतिहास और उसके उद्देश्य, वह शरारत जिसे वह दबाने का इरादा रखता है और कानून के अन्य प्रावधान, और उनके द्वारा दिए गए संकेतों के आलोक में प्रासंगिक प्रावधान की भाषा का अर्थ निकालें। श्री कौशल ने असम में इसी तरह का कर लगाए जाने का भी उल्लेख किया, जिसे उच्चतम न्यायालय ने खयेरबारी टी कंपनी लिमिटेड और अन्य टी टी कंपनी लिमिटेड में सही ठहराया था। असम राज्य और अन्य (9), (सुप्रा)। हालांकि, श्री रत्ता ने

<sup>20</sup> ए.आई.आर. 1955 एस.सी. 661

<sup>21</sup> (1584) 3 Co Rep 7a (V)

<sup>22</sup> ए.आई.आर. 1957 एस.सी. 628 पृष्ठ 631 पर



Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

बताया कि असम कराधान (सड़क या अंतर्देशीय जलमार्ग पर ले जाने वाले माल पर) अधिनियम (1961 का 10) में न तो "प्लाई" शब्द और न ही "ऑपरेटिंग" शब्द का उपयोग किया गया था।

(26) हमारे समक्ष अपीलों को जन्म देने वाले मामलों की परिस्थितियों में, हमें इस सवाल पर निर्णय लेने के लिए नहीं बुलाया गया है कि क्या धारा 3 (3) में "परिवहन" और "संचालन" अभिव्यक्तियों का उपयोग धारा 3 (1) के तहत कर लगाने और वसूली के रास्ते में कोई बाधा पैदा करता है और धारा 4 के दायरे को नियम 9 के दायरे के साथ पढ़ा जाता है या नहीं। अपीलकर्ताओं को नियम 9 के खंड (i) के दायरे में अपनी माल रसीदों पर मुहर लगाने की आवश्यकता नहीं थी। इसलिए, उस प्रावधान के खंड (ii) के तहत उनके द्वारा कोषागार में नकदी जमा करने का कोई सवाल ही नहीं उठता है, यदि और जब अपेक्षित डाक टिकट उपलब्ध न हों। रिट याचिका के पैराग्राफ 11 में, जिससे यह अपील उत्पन्न हुई है, अपीलकर्ता ने स्पष्ट रूप से कहा था कि "हरियाणा राज्य ने 1,215 रुपये प्रति वर्ष की दर से कर का भुगतान न करने के लिए उन पर मुकदमा चलाना शुरू कर दिया था, और पंजाब यात्री और माल कराधान नियमों के नियम 9 के तहत कर की मांग शुरू कर दी थी। 1952, यथा संशोधित, आक्षेपित अधिसूचना अनुलग्नक 'ए' के माध्यम से। प्रतिवादियों की वापसी के संबंधित पैराग्राफ में यह स्वीकार किया गया था कि 1 अपीलकर्ता को कानून के तहत कर का भुगतान करने के लिए कहा जा रहा था। यह भी दावा नहीं किया गया था कि नियम 9 के परंतुक द्वारा निर्धारित 1,215 रुपये प्रति वर्ष की एकमुश्त राशि के अलावा अपीलकर्ताओं से कोई कर मांगा जा रहा था। इस बात से भी इनकार किया गया कि अपीलकर्ताओं के खिलाफ कोई अभियोजन कार्यवाही शुरू की गई थी। हमें यह संभव नहीं लगता कि प्रतिवादी-राज्य अब अपीलकर्ताओं से यह दावा करे कि, चूंकि एकमुश्त कर की उसकी मांग पाई गई है; यह तर्कसंगत नहीं है, अपीलकर्ताओं को उनके द्वारा लगाए गए माल दुलाई के आधार पर कर का भुगतान करने के लिए जिम्मेदार माना जाना चाहिए, हालांकि उन्हें वास्तव में ऐसा करने की आवश्यकता नहीं थी। एकमुश्त कर का दावा तभी किया जा सकता है जब आधार पर कर का दावा करने का अधिकार हो

समानुपातिक भाड़ा छोड़ दिया जाता है। एकमुश्त दावा दूसरे दावे के प्रतिस्थापन में किया जा सकता है। राज्य सरकार ने केवल एकमुश्त आधार पर कर का दावा करने के अपने विकल्प का प्रयोग किया है, अब नियम 9 द्वारा प्रदान किए गए अन्य वैकल्पिक मोड के तहत मांग करने के लिए इस स्तर पर नहीं मुड़ सकती है। लगभग इसी तरह की परिस्थितियों में हम पहले ही गुरदयाल सिंह बनाम गुरदयाल सिंह मामले में जीत दर्ज कर चुके हैं। हरियाणा राज्य<sup>23</sup> (23) कि राज्य ऐसी परिस्थितियों में आनुपातिक भाड़े पर गणना किए गए कर के दावे से पीछे नहीं हट सकता है। मेसर्स सैनिक मोटर्स, जोधपुर और अन्य मामले में सुप्रीम कोर्ट के आधिकारिक फैसले के अनुसार। राजस्थान राज्य (1) में, भुगतान के तरीके के बीच चयन करने का विकल्प निर्धारिती के पास है, जहां तक अधिनियम की धारा 4 का संबंध है। इसलिए, हमें यह कहने में कोई संकोच नहीं है कि हमारे सामने मौजूद मामलों की परिस्थितियों में राज्य अब अपीलकर्ताओं से उनके द्वारा पहले से परिवहन किए गए माल पर हरियाणा के हिस्से के लिए लगाए गए आनुपातिक माल के आधार पर कर का दावा नहीं कर सकता है।

(27) श्री रत्ता का अंतिम निवेदन यह है कि मध्य प्रदेश राज्य और एक अन्य बनाम भाईलाल भाई (24) में सुप्रीम कोर्ट के लॉर्डशिप द्वारा तय किए गए कानून के अनुसार<sup>24</sup>, और बाद में विजय सिंह और एक अन्य बनाम उपायुक्त, एक्स्ट्रिस एंड टैक्सेशन (अपील), अजमेर और कोटा डिवीजन, जयपुर और अन्य<sup>25</sup> में पालन किया गया। (25) वे प्रतिवादियों को एकमुश्त आधार पर अवैध रूप से वसूल किए गए माल कर को वापस करने के लिए निर्देश जारी करने के हकदार हैं। यह दावा 1970 के लेटर्स पेटेंट अपील 358, 363, 365, 418 और 422 तक ही सीमित है, जो 1970 के सिविल रिट 752, 661, 650, 653, 659 में निर्णय से उत्पन्न हुए हैं। यहां तक कि विद्वान महाधिवक्ता ने भी स्वीकार किया कि यदि कर कानून के विपरीत वसूल किया गया है, तो राज्य संबंधित व्यक्तियों को वापस करने के लिए बाध्य है।

(28) पूर्वगामी कारणों से हम इन अपीलों को सीमित सीमा तक अनुमति देते हैं कि अपीलकर्ता 21 अप्रैल, 1969 की अधिसूचना के तहत किसी भी एकमुश्त कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं, क्योंकि वे अपने परमिट के तहत हरियाणा के गलियारे वाले हिस्से में अपने वाहनों को "नहीं चलाते" हैं, जिसकी शर्तों के अनुसार वे हरियाणा क्षेत्र में किसी भी सामान को न तो लोड कर सकते हैं और न ही उतार सकते हैं। परिणामस्वरूप, हरियाणा राज्य को निर्देश दिया जाता है कि वह 1970 के लेटर्स पेटेंट अपील 358, 363, 365, 418 और 422 में अपीलकर्ताओं को एकमुश्त आधार पर नियम 9 के परंतुक के तहत वसूल किए गए माल कर की इतनी राशि वापस करे। हम यह भी मानते हैं कि अधिनियम के तहत कोई माल कर प्रतिवादियों द्वारा विचाराधीन परमिट के संबंध में अपीलकर्ताओं से वसूल नहीं किया जा सकता है, यहां तक कि उस अवधि के लिए वैकल्पिक आधार पर भी जो पहले ही समाप्त हो चुकी है।

<sup>23</sup> 1969 के सीडब्ल्यू 1984 का निर्णय 9 नवंबर, 1970 को लिया गया

<sup>24</sup> ए.आई.आर. 1964 एस.सी. 1006.

<sup>25</sup> I.L.R. (1965) 11 Rajasthan 285.

Amar Singh v. The State of Haryana, etc. (Narula, J.)

भविष्य में हरियाणा क्षेत्र के लिए लगाए गए आनुपातिक भाड़े के आधार पर इस तरह के कर का भुगतान करने के लिए अपीलकर्ताओं की देयता का सवाल खुला छोड़ दिया गया है। मामले की परिस्थितियों में पार्टियों को अपनी लागत ों को वहन करने के लिए छोड़ दिया जाता है।

हरबंस सिंह, मुख्य न्यायमूर्ति- मैं सहमत हूँ।

पी.सी. जैन, जे.-मैं सहमत हूँ।

के.एस.के.

अस्वीकरण: स्थानीय भाषा में अनुवादित निर्णय, वादी के सीमित उपयोग के लिए है ताकि वह अपनी भाषा में इसे समझ सके, और किसी अन्य उद्देश्य के लिये इसका उपयोग नहीं किया जा सकेगा। सभी व्यवहारिक और आधिकारिक उद्देश्यों के लिए निर्णय का अंग्रेजी संस्करण प्रामाणिक होगा और निष्पादन और कार्यान्वयन के उद्देश्य के लिए उपयुक्त रहेगा।

रवि अमितोज,  
प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी