

## झारखण्ड उच्च न्यायालय, रांची

एल.पी.ए. सं० - 630/2022

-----

महाप्रबंधक (कानून) और नियुक्त वकील, राजेश कुमार, स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड, कंपनी अधिनियम की धारा 617 के अर्थ में एक सरकारी कंपनी, कोलियरी डिवीजन, चासनाला, जिसका कार्यालय चासनाला, डाकघर+थाना - चासनाला, जिला धनबाद, उम्र लगभग 52 वर्ष, पिता श्री बी.बी. सिन्हा, निवासी - क्वार्टर नं. 6068, सेक्टर -4 डी, डाकघर+थाना - सेक्टर 4 बोकारो स्टील सिटी, जिला बोकारो, झारखंड ।

..... अपीलकर्ता

**-बनाम-**

1. आयुक्त, परिवहन विभाग, झारखंड राज्य, कार्यालय झारखंड मंत्रालय, प्रोजेक्ट भवन, एच.ई.सी. टाउनशिप, धुर्वा, डाकघर+थाना - धुर्वा, जिला - रांची (झारखंड)
2. उपायुक्त, धनबाद, डाकघर+थाना - धनबाद, जिला - धनबाद (झारखंड)।
3. जिला परिवहन पदाधिकारी, धनबाद, डाकघर+थाना - धनबाद, जिला - धनबाद (झारखंड)।

..... प्रतिवादी

**साथ**

**डब्ल्यू.पी.(टी) संख्या - 7247/2012**

सहायक महाप्रबंधक (संपर्क), राँ मैटेरियल्स डिवीज़न श्री राजीव कुमार भार्गव, स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड, कंपनी अधिनियम की धारा 617 के अर्थ में एक सरकारी कंपनी, पिता हर्षु प्रसाद भार्गव, कार्यालय 10, कैमक स्ट्रीट, डाकघर - कैमक स्ट्रीट, थाना - पार्क स्ट्रीट, जिला कोलकाता (पश्चिम बंगाल) ।

..... याचिकाकर्ता

**-बनाम-**

1. झारखंड राज्य।
2. जिला परिवहन पदाधिकारी, पश्चिमी सिंहभूम, चाईबासा, डाकघर+थाना - चाईबासा, जिला - पश्चिमी सिंहभूम।

..... प्रतिवादी

**कोरम: माननीय श्रीमान न्यायमूर्ति सुजीत नारायण प्रसाद  
माननीय श्रीमान न्यायमूर्ति नवनीत कुमार**

-----

अपीलकर्ता के लिए: श्री आर. वेंकटरमणि, अटॉर्नी जनरल  
श्री इंद्रजीत सिन्हा, अधिवक्ता  
श्री अजय कुमार साह, अधिवक्ता  
श्री अंकित विशाल, अधिवक्ता।

राज्य के लिए: श्री जय प्रकाश, ए.ए.जी-आई.ए  
सुश्री ओमिया अनुषा, ए.सी टू ए.ए.जी-आई.ए

सी.ए.वी. - 20/12/2023

घोषित -22/12/2023

**न्यायमूर्ति सुजीत नारायण प्रसाद, के अनुसार:**

1. अंतर-न्यायालय अपील (एलपीए संख्या 630/2022) और रिट याचिका (डब्ल्यूपीटी संख्या 7247/2012) को डब्ल्यूपी(टी) संख्या 7247/2012 में याचिकाकर्ता के विद्वान वकील के इस निवेदन पर एक साथ सूचीबद्ध करने का निर्देश दिया गया है कि उसी याचिकाकर्ता से संबंधित समान मुद्दा एलपीए संख्या 630/2022 (तत्काल अपील) में शामिल है, जैसा कि डब्ल्यूपी(टी) संख्या 7247/2012 में पारित दिनांक 30.01.2023 के आदेश से स्पष्ट होगा, जिसका संज्ञान एल.पी.ए संख्या 630/2022 में पारित दिनांक 6 नवंबर, 2023 के आदेश में लिया गया है।
2. चूंकि एल.पी.ए. संख्या 630/2022 और डब्ल्यू.पी. (टी) संख्या 7247/2012 में उठाए गए मुद्दे आपस में जुड़े हुए हैं, इसलिए उन्हें एक साथ लिया जाता है।

**प्रार्थना एल.पी.ए. संख्या 630/2022 में**

3. लेटर्स पेटेंट के खंड 10 के तहत तत्काल अंतर-न्यायालय अपील, विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा डब्ल्यू.पी.(सी) संख्या 1, 2015 के साथ डब्ल्यू.पी.(सी) संख्या 90, 2015 में दिनांक 6 दिसंबर, 2021 को पारित आदेश/निर्णय के विरुद्ध निर्देशित है, जिसके तहत रिट याचिका को खारिज करते हुए यह माना गया है कि डंपर, पे-लोडर, फावड़े, ड्रिल मास्टर, बुलडोजर आदि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 [जिसे आगे "अधिनियम, 1988" कहा जाएगा] की धारा 2(28) के तहत परिभाषित "मोटर वाहन" की परिभाषा के अंतर्गत आएंगे।

**प्रार्थना डब्ल्यू.पी.(टी) संख्या 7247/2012 में**

4. यह रिट याचिका दिनांक 06.10.2012 और 29.11.2012 के आदेश को रद्द करने के लिए दायर की गई है, जिसके तहत याचिकाकर्ता को अपनी खदानों में उपयोग किए जाने वाले उपकरणों पर सड़क कर, पंजीकरण शुल्क और जुर्माना देने का निर्देश दिया गया है।

**डब्ल्यूपीसी संख्या 1/2015 के संक्षिप्त तथ्य (एल.पी.ए. संख्या 630/2022**

**अपील का विषय):**

5. रिट याचिका (डब्ल्यूपीसी संख्या 1, 2015) में की गई दलीलों के अनुसार मामले के संक्षिप्त तथ्य, जो लिस के निर्णय के लिए आवश्यक हैं, निम्नानुसार हैं:
6. याचिकाकर्ता - स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) की धनबाद जिले के चासनल्ला क्षेत्र में कोयला खदानें हैं, जहां से उसके इस्पात संयंत्र के लिए कोयला खनन किया जाता है और कोयले के खनन के उद्देश्य से भारी अर्थ मूविंग उपकरण खरीदे गए हैं और उनका उपयोग केवल लीजहोल्ड क्षेत्र में ही किया जा रहा है, जो आकार में बहुत बड़े हैं और सड़कों पर चलने में असमर्थ हैं। ऐसे वाहनों में हॉलपैक डंपर, वाटर स्पिंकलर, एक्सकेवेटर, डोजर, ड्रिलर आदि शामिल हैं, जिनमें या तो चेन लगे होते हैं या बड़े टायर होते हैं और उन्हें उनके निर्माताओं द्वारा उत्पाद शुल्क और अन्य करों के उद्देश्य से 'ऑफ रोड वाहन' के रूप में वर्गीकृत किया जाता है। यह कहा गया है कि याचिकाकर्ताओं को ऐसे उपकरणों की डिलीवरी भी विघटित रूप में की गई है और डिलीवरी मिलने के बाद उन्हें खनन परिसर में ही जोड़ा जा रहा है।
7. याचिकाकर्ता - सेल का मामला यह है कि ऐसे वाहनों के आयाम और उनकी अनुकूलता और उपयोग को ध्यान में रखते हुए, याचिकाकर्ता ने मोटर वाहन अधिनियम और उसके तहत बनाए गए नियमों के प्रावधानों के तहत उनके पंजीकरण के लिए आवेदन नहीं किया क्योंकि उक्त वाहन "मोटर वाहन" या निर्माण उपकरण वाहन की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आते हैं।
8. याचिकाकर्ता का यह भी कहना है कि 28.08.2014 को याचिकाकर्ता को एक पत्र मिला, जिसमें याचिकाकर्ता को मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों के तहत अपने भारी मिट्टी हटाने वाले उपकरणों को पंजीकृत कराने का निर्देश

दिया गया था। इसके बाद, 07.09.2014 को फिर से पत्र जारी किया गया, जिसमें याचिकाकर्ता को मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के प्रावधानों के तहत अपने भारी मिट्टी हटाने वाले वाहनों को पंजीकृत कराने का निर्देश दिया गया था।

9. प्रतिवादियों द्वारा जारी दिनांक 28.08.2014 और 07.09.2014 के विवादित पत्र से व्यथित होकर याचिकाकर्ता ने डब्ल्यू.पी.(सी) संख्या 1/2015 के तहत रिट याचिका दायर कर इस न्यायालय में याचिका दायर की।
10. रिट कोर्ट ने रिकॉर्ड पर उपलब्ध दलीलों पर विचार करते हुए इस मुद्दे को तैयार किया है कि "क्या भारी मिट्टी हटाने वाली मशीनें, जैसे कि डंपर, पेलोडर, शॉवेल, ड्रिल मास्टर, बुलडोजर आदि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(28) के तहत परिभाषित "मोटर वाहन" की परिभाषा के अंतर्गत आती हैं और कर के लिए उत्तरदायी हैं या नहीं?"
11. याचिकाकर्ता-सेल के विद्वान वकील ने 13 जुलाई, 2020 और 9 मार्च, 2021 के संचार पर भरोसा करते हुए प्रस्तुत किया है कि चूंकि सभी राज्यों/केंद्र शासित प्रदेशों के परिवहन विभाग के प्रधान सचिव को सलाह जारी की गई है कि वे भारी मिट्टी हटाने वाली मशीनों जैसे डंपर, पेलोडर, शॉवेल, ड्रिल मास्टर, बुलडोजर आदि के पंजीकरण पर जोर न दें, क्योंकि ये उपकरण अधिनियम, 1988 के तहत "मोटर वाहन" की परिभाषाओं के अंतर्गत नहीं आते हैं, ऐसे में झारखंड राज्य को निर्देश जारी किया जा सकता है कि वह मेसर्स बीसीसीएल और सेल को ऐसे सभी उपकरणों को पंजीकृत करने के लिए मजबूर न करे।
12. विद्वान एकल न्यायाधीश ने पक्षकारों के विद्वान अधिवक्ताओं द्वारा प्रस्तुत किए गए तर्कों तथा पक्षकारों द्वारा उद्धृत माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए न्यायिक निर्णयों को ध्यान में रखते हुए रिट याचिका को खारिज कर दिया तथा कहा कि डंपर, पेलोडर, शॉवेल, ड्रिल मास्टर, बुलडोजर आदि को मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(28) के अंतर्गत मोटर वाहन की परिभाषा में माना गया है, जो कि तत्काल अंतर-न्यायालय अपील का विषय है।
13. रिट याचिका में की गई दलील से यह स्पष्ट है कि याचिकाकर्ता ने दावा किया है कि हॉलपैक डम्पर, वाटर स्पिंकलर, एक्सकेवेटर, डोजर, ड्रिलर आदि

जैसे भारी वाहन, उनके आयामों के अनुसार, अधिनियम, 1988 की धारा 2 (28) के तहत परिभाषित "मोटर वाहन" की परिभाषा के दायरे में नहीं आते हैं, क्योंकि ये उपकरण, जिनके आयामों का उल्लेख रिट याचिका के पैराग्राफ 6 में किया गया है, खनन कार्यों में अपना विशिष्ट कार्य करते हैं और खनन के अलावा किसी अन्य उद्देश्य के लिए उनका उपयोग नहीं किया जा सकता है। इसमें कहा गया है कि उपरोक्त तथ्य के कारण विशेष रूप से वाहन के उपयोग पर विचार करते हुए याचिकाकर्ता ने मोटर वाहन अधिनियम के तहत वाहन के पंजीकरण के लिए आवेदन नहीं किया था। लेकिन रिट याचिकाकर्ता-अपीलकर्ता को दिनांक 28.08.2014 और 07.09.2014 को पत्र प्राप्त हुआ, जिसके द्वारा याचिकाकर्ता को अपने भारी मिट्टी हटाने वाले उपकरणों को मोटर वाहन अधिनियम के प्रावधानों के तहत पंजीकृत कराने का निर्देश दिया गया था।

14. इससे व्यथित होकर याचिकाकर्ता ने भारतीय संविधान के अनुच्छेद 226 के तहत रिट याचिका दायर कर इस न्यायालय का दरवाजा खटखटाया है। दिनांक 28.08.2014 और 07.09.2014 के आपत्तिजनक पत्र पर आपत्ति जताते हुए यह आधार लिया गया है कि ऐसा वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2 (28) के तहत मोटर वाहन की परिभाषा के दायरे में नहीं आता है और इसके अलावा **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य [(1974) 2 एससीसी 777]; मेसर्स सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य एवं अन्य [1992 अनुपूरक (3) एससीसी 133] और राजस्थान एसआरटीसी एवं अन्य बनाम संतोष एवं अन्य [(2013) 7 एससीसी 94]** के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए फैसले का संदर्भ लिया और दलील दी है कि ऐसे वाहनों को पंजीकृत कराने की आवश्यकता नहीं है और न ही उन्हें कर चुकाना पड़ता है।
15. वहीं दूसरी ओर, राज्य ने दलील दी है कि **वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य एवं अन्य [(2016) 11 एससीसी 613]** के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय के मद्देनजर पंजीकरण आवश्यक है, जिसमें **नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य एवं अन्य [2005] 7 एससीसी 364]** और राजस्थान एसआरटीसी बनाम संतोष एवं अन्य

**[(2013) 7 एससीसी 94]** के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय के तीन न्यायाधीशों की पीठ और दो न्यायाधीशों की पीठ द्वारा पारित निर्णय को ध्यान में रखा गया है और यह माना गया है कि वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड द्वारा तैनात उत्खननकर्ता अधिनियम, 1988 की धारा 2(28) के अर्थ में "मोटर वाहन" हैं।

16. इस न्यायालय की समन्वय खंडपीठ द्वारा 2 जून, 2020 को पारित निर्णय '**सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम झारखंड राज्य एवं अन्य [एलपीए संख्या 574/2019]** पर भी भरोसा किया गया है, जिसके तहत ऐसे वाहनों/उपकरणों को 'मोटर वाहन' की परिभाषा के अंतर्गत माना गया है।
17. विद्वान एकल न्यायाधीश ने पक्षों के विद्वान वकीलों द्वारा प्रस्तुत किए गए तर्कों और न्यायिक निर्णयों को ध्यान में रखते हुए रिट याचिका को खारिज कर दिया और कहा कि डंपर, पेलोडर, शॉवेल, ड्रिल मास्टर, बुलडोजर आदि को मोटर वाहन अधिनियम, 1988 [जिसे आगे अधिनियम, 1988 कहा जाएगा] की धारा 2(28) के तहत मोटर वाहन की परिभाषा के अंतर्गत माना गया है, जो कि तत्काल रिट याचिका का विषय है।

**डब्ल्यू.पी. (टी) संख्या 7247/2012 के संक्षिप्त तथ्य**

18. झारखंड राज्य में याचिकाकर्ता कंपनी के पास पश्चिमी सिंहभूम जिले में कई खनन पट्टे हैं और खनन कार्यों को करने के लिए याचिकाकर्ता को खनन पट्टा क्षेत्र के लिए विभिन्न उपकरणों की आवश्यकता है।
19. याचिकाकर्ता का मामला यह है कि 15.06.2012 को प्रतिवादी संख्या 2-जिला परिवहन अधिकारी, पश्चिमी सिंहभूम ने याचिकाकर्ता की एक खदान का निरीक्षण किया और खदान में लगे खनन उपकरणों/वाहनों के बारे में जानकारी मांगी ताकि यह पता लगाया जा सके कि ये उपकरण/वाहन मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के तहत पंजीकृत होने योग्य हैं या नहीं, जिसके बारे में याचिकाकर्ता ने स्पष्टीकरण दिया। लेकिन इस स्पष्टीकरण से संतुष्ट न होने पर प्रतिवादी अधिकारी ने 28.06.2012 को फिर से इसी तरह का पत्र भेजा।
20. इसके बाद प्रतिवादी-प्राधिकारी ने दिनांक 06.10.2012 को एक आदेश पारित कर याचिकाकर्ता को सड़क कर, पंजीकरण शुल्क और जुर्माना का भुगतान

करने का निर्देश दिया। इससे व्यथित होकर याचिकाकर्ता ने क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी, रांची के समक्ष अपील दायर की, लेकिन उस पर कोई आदेश पारित नहीं हुआ। हालांकि, 29.11.2012 को प्रतिवादी-जिला परिवहन अधिकारी द्वारा फिर से एक पत्र जारी कर सड़क कर, पंजीकरण शुल्क और जुर्माना का भुगतान करने का निर्देश दिया गया।

21. दिनांक 06.10.2012 और 29.11.2012 के पत्र से व्यथित होकर याचिकाकर्ता ने रिट याचिका डब्ल्यू.पी.(टी) संख्या 7247/2012 दायर करके इस न्यायालय का दरवाजा खटखटाया है।

### याचिकाकर्ता-अपीलकर्ता की ओर से प्रस्तुतीकरण

22. अपीलकर्ता-सेल की ओर से उपस्थित विद्वान अटॉर्नी जनरल श्री आर. वेंकटरमणी ने विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा पारित किए गए विवादित निर्णय को निम्नलिखित आधारों पर चुनौती दी है:
- I. विद्वान एकल न्यायाधीश ने अधिनियम, 1988 की धारा 2 (28) के अंतर्गत आने वाले वाहन की प्रयोज्यता के संबंध में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा पारित निर्णय की सराहना नहीं की है, क्योंकि किसी भी संलग्न परिसर या कारखाने में विशेष उद्देश्य के लिए निर्मित या अनुकूलित विशेष प्रकार के वाहन को मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के तहत पंजीकरण और कराधान के प्रयोजनों के लिए मोटर वाहन नहीं माना जाएगा।
  - II. यह प्रस्तुत किया गया है कि इस मुद्दे पर **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)** मामले में पहले ही निर्णय लिया जा चुका है, जिसमें यह माना गया है कि वाहन का पंजीकरण होना आवश्यक है, लेकिन केवल इसलिए कि पंजीकरण आवश्यक है, वाहन मालिक को मोटर वाहन कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं माना जाएगा, जब तक कि वे संबंधित मालिकों के परिसर में ही काम कर रहे हों।
  - III. आगे यह भी कहा गया है कि जिस वाहन का पंजीकरण होना आवश्यक नहीं है, वह संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची 2 की प्रविष्टि 57 के अंतर्गत राज्य विधानमंडल द्वारा बनाए गए किसी भी कानून के अंतर्गत किसी भी कर के दायरे में नहीं आ सकता है, क्योंकि प्रविष्टि 57 कानून अर्थात् झारखंड मोटर वाहन कराधान

अधिनियम, 2001 के अंतर्गत कर लगाने की पूर्व शर्त यह है कि संबंधित वाहन को मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के अंतर्गत पंजीकृत होना चाहिए।

- IV. आधार यह लिया गया है कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने विभिन्न निर्णयों पर विचार करते समय **वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय पर विचार किया है तथा **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)** के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय की तीन न्यायाधीशों की पीठ द्वारा दिए गए निर्णय को खारिज कर दिया है, इसलिए विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा पारित आदेश त्रुटिपूर्ण है।
- V. अधिनियम, 1988 की धारा 2 (28) के प्रावधानों का हवाला देते हुए तर्क दिया गया है कि केवल इसलिए कि वाहन सड़क पर चलने के लिए अनुकूलित है, इससे न केवल प्रश्नगत वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2 (28) के दायरे में आएगा, बल्कि उपरोक्त प्रावधानों में तीन श्रेणियां शामिल हैं, अर्थात्,

**(2)(28)** “मोटर वाहन” या “वाहन” का अर्थ है

- 1) सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित कोई भी यांत्रिक रूप से चालित वाहन, चाहे प्रणोदन की शक्ति किसी बाहरी या आंतरिक स्रोत से प्रेषित की जाती हो और इसमें एक चैसिस शामिल है, जिसमें कोई बॉडी नहीं जोड़ी गई है और एक ट्रेलर;
  - 2) इसमें स्थिर रेल पर चलने वाला वाहन या किसी विशेष प्रकार का वाहन शामिल नहीं है जो केवल कारखाने या किसी अन्य संलग्न परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित है; या
  - 3) चार से कम पहिये वाला वाहन जिसमें इंजन क्षमता 1 [पच्चीस घन सेंटीमीटर] से अधिक न हो;
- VI. विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता के अनुसार, मामला द्वितीय श्रेणी के अंतर्गत आता है, क्योंकि विचाराधीन वाहन खनन कार्य के लिए बंद परिसर में उपयोग किया जा रहा है, इसलिए अपीलकर्ता का मामला



अधिनियम, 1988 की धारा 2(28) के तहत द्वितीय श्रेणी के अंतर्गत आता है। इसलिए अपीलकर्ता को वाहन का पंजीकरण कराने की आवश्यकता नहीं है।

- VII. उपरोक्त आधार के अतिरिक्त, एक अन्य आधार यह भी लिया गया है कि भारत सरकार के सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को भारत के संविधान के अनुच्छेद 256 के मद्देनजर 13 जुलाई, 2020 के पिछले निर्देशों के क्रम में 9 मार्च, 2021 को एक एडवाइजरी भी जारी की गई है, जिसमें भारी मिट्टी हटाने वाली मशीनरी जैसे डंपर, पेलोडर, शॉवेल, ड्रिल मास्टर, बुलडोजर आदि के पंजीकरण पर जोर न देने का प्रावधान किया गया है, क्योंकि ये उपकरण अधिनियम, 1988 के तहत "मोटर वाहन" की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आते हैं, लेकिन इस निर्देश को पूरी तरह से नजरअंदाज कर दिया गया है, भले ही उक्त एडवाइजरी राज्य सरकार को बाध्य करती है।
- VIII. विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने आगे कहा कि इस मामले पर प्रविष्टि 57 कानून के दायरे और विशेष रूप से निर्मित वाहनों को कराधान से छूट देने की आवश्यकता के संदर्भ में विचार करने की आवश्यकता है, जो संलग्न क्षेत्रों में विशिष्ट उपयोग के लिए हैं और ऐसे वाहनों को पंजीकृत करने की आवश्यकता नहीं है।
- IX. आगे यह तर्क दिया गया है कि न तो निहितार्थ से और न ही अनुमान से कोई कराधान हो सकता है, इसी प्रकार जब कर का भार स्पष्ट रूप से नहीं बताया गया हो तो कोई कराधान नहीं हो सकता है।

23. विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने उपरोक्त आधार पर तथा बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम राज्य (सुप्रा); मेसर्स सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य एवं अन्य (सुप्रा); तथा राजस्थान एसआरटीसी बनाम संतोष एवं अन्य (सुप्रा) के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय पर भरोसा करते हुए प्रस्तुत किया है कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने इन तथ्यों तथा माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए न्यायिक निर्णयों को सही

परिप्रेक्ष्य में ध्यान में नहीं लिया तथा विवादित आदेश पारित किया गया, जिसमें इस न्यायालय द्वारा हस्तक्षेप किए जाने की आवश्यकता है।

### राज्य की ओर से प्रस्तुतिकरण:

24. प्रतिवादियों की ओर से उपस्थित विद्वान ए.ए.जी-आई.ए. श्री जय प्रकाश ने

- राज्य ने निम्नलिखित आधारों पर विवादित आदेशों का बचाव किया है:

- I. माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम राज्य (सुप्रा)** के मामले में अनुच्छेद 28 और 29 में यह माना है कि डम्पर और रॉकर मोटर वाहन हैं जिन्हें उस श्रेणी से बाहर नहीं रखा गया है, जैसा कि संशोधन से पहले मामला था, और उन्हें संशोधन के बाद पंजीकृत किया जाना चाहिए और उन्हें केवल वैध लाइसेंस रखने वाले व्यक्ति ही चला सकते हैं। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने आगे टिप्पणी की है कि प्रश्न यह है कि क्या ये वाहन अधिनियम, 1988 के तहत पंजीकृत होने के बावजूद कराधान आदि के उद्देश्य से मोटर वाहन हैं। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने आगे एक विशिष्ट निष्कर्ष निकाला है कि इन तीन कंपनियों द्वारा संचालित क्षेत्र की प्रकृति से यह स्पष्ट है कि ये मशीनें जो इन अपीलों का विषय हैं, उनके संबंधित खनन क्षेत्रों में काम कर रही होंगी क्योंकि इस बात का कोई सबूत नहीं है कि विचाराधीन वाहन खुली सड़क पर चल रहा है, इसलिए, भले ही पंजीकरण आवश्यक है, लेकिन ऐसे वाहन कराधान अधिनियम के तहत कर योग्य नहीं हैं क्योंकि वे केवल संबंधित मालिकों के परिसर के भीतर काम कर रहे हैं।
- II. यह तर्क दिया गया है कि उपरोक्त निर्णय के बाद, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने **सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य और अन्य [(1992) सप्लीमेंट 3 एससीसी 133]** के मामले में उपरोक्त मुद्दे पर फिर से विचार किया है, जिसमें **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम राज्य (सुप्रा)** के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय पर भी विचार किया गया था और उसके बाद पैराग्राफ 9 में यह माना गया है कि केवल इस तथ्य से कि सुझाए गए डंपर या रॉकर भारी हैं और सड़कों पर उन्हें नुकसान पहुंचाए बिना नहीं चल सकते हैं, यह नहीं कहा जा सकता है कि वे सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त नहीं हैं। प्रावधान में "अनुकूलित" शब्द को संविधान की सूची II की प्रविष्टि 57 में भाषा के आधार पर व्याख्या करके **बोलानी**

**ओर्स मामले (सुप्रा)** में "उपयुक्त" के रूप में पढ़ा गया था। इस प्रकार इस आधार पर अपीलकर्ताओं की ओर से यह तर्क देना बेकार था कि डम्पर और रॉकर न तो अनुकूलनीय थे और न ही सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त थे। इसके बाद माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने उपरोक्त तथ्य पर यह निष्कर्ष निकाला है कि उच्च न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुंचने में सही था कि डम्पर और रॉकर सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित या उपयुक्त वाहन हैं और मोटर वाहन होने के नाते, जैसा कि **बोलानी ओर्स मामले** में माना गया था, वे अपने उपयोग के आधार पर कराधान के लिए उत्तरदायी थे या सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग के लिए रखे गए थे।

III. **नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय का संदर्भ, जिसका माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने **वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** के मामले में संज्ञान लिया का भी हवाला दिया गया है, जिसमें माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने पैरा 28 में मोटर वाहन शब्द को धारा 2(28) के अंतर्गत सबसे व्यापक अर्थ में माना है, यह ध्यान में रखते हुए कि अधिनियम मोटर वाहनों, परिवहन वाहनों आदि पर नियंत्रण रखने के लिए अधिनियमित किया गया है। इसलिए, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने उपरोक्त तथ्य को ध्यान में रखते हुए यह माना है कि भले ही ट्रेलर को मोटर वाहन द्वारा खींचा जाता है, यह अपने आप में एक मोटर वाहन होने के नाते ट्रैक्टर-ट्रेलर धारा 2(14) के तहत एक "माल गाड़ी" और परिणामस्वरूप, धारा 2(47) के तहत एक "परिवहन वाहन" होगा। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने ऐसे मामले में लागू होने वाले परीक्षण को निर्धारित करने की कृपा की है कि क्या वाहन को एक स्थान से दूसरे स्थान पर माल परिवहन के लिए इस्तेमाल किया जाना प्रस्तावित है। जब किसी वाहन को इस प्रकार परिवर्तित या तैयार किया जाता है कि वह माल परिवहन के लिए उपयोग के लिए उपयुक्त हो जाता है, तो यह कहा जा सकता है कि वह माल की ढुलाई के लिए अनुकूलित है।

IV. विद्वान राज्य अधिवक्ता ने उपरोक्त आधार पर प्रस्तुत किया है कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने माननीय सर्वोच्च न्यायालय के सभी निर्णयों पर विचार किया है और उसके बाद इस आधार पर परामर्श को खारिज करने में सही है कि माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा

- अधिनियम, 1988 की धारा 2 (28) की व्याख्या करके विचाराधीन वाहन को धारा 2 (28) के अर्थ में मोटर वाहन मानते हुए प्रस्ताव रखा गया है, जिसे त्रुटि से ग्रस्त नहीं कहा जा सकता है।
- V. रिट याचिका में की गई प्रार्थना का हवाला देते हुए आगे कहा गया है कि यद्यपि यह तर्क **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)** के मामले में दिए गए निर्णय पर भरोसा करते हुए पेश किया गया है, जिसमें वाहन का पंजीकरण आवश्यक माना गया है, लेकिन रिट याचिका इस आधार पर है कि वाहन का पंजीकरण आवश्यक नहीं है, जो कि आरोपित पत्रों में निहित संचार से स्पष्ट होगा, जिसमें सक्षम प्राधिकारी ने वाहन को पंजीकृत करने के लिए संचार जारी किया है, जिसे इस आधार पर चुनौती दी गई है कि **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)** में पारित निर्णय के मद्देनजर विचाराधीन वाहनों को पंजीकृत करने की आवश्यकता नहीं है।
- VI. विद्वान एएजी-आईए ने प्रस्तुत किया है कि चूंकि रिट याचिकाकर्ता की ओर से **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)** के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय पर भरोसा किया जा रहा है, जिसमें यह भी कानून निर्धारित किया गया है कि ऐसे वाहनों को पंजीकृत किया जाना आवश्यक है, लेकिन यह प्रस्ताव रखा गया है कि केवल इसलिए कि वाहन को पंजीकृत किया जाना आवश्यक है, इसका मतलब यह नहीं है कि ऐसा वाहन कराधान के अधीन होगा, बल्कि परीक्षण का पैरामीटर यह है कि क्या विचाराधीन वाहन एक स्थान से दूसरे स्थान पर माल के परिवहन के उद्देश्य से सड़क पर चलने के लिए अनुकूल है और जब वाहन को इस प्रकार परिवर्तित या तैयार किया जाता है तो यह माल के परिवहन के लिए उपयुक्त हो जाता है, तो **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य** मामले में दिए गए निर्णय पर भरोसा करने का सवाल ही कहां है, जो रिट याचिका में की गई प्रार्थना के विपरीत है।
- VII. विद्वान वकील एएजी-आईए ने आगे कहा कि जहां तक 13 जुलाई, 2001 और 9 मार्च, 2021 की एडवाइजरी का सवाल है, कानून की यह स्थापित स्थिति है कि कानूनी भाषा में एडवाइजरी कानून का दर्जा प्राप्त नहीं करती है, इसलिए जारी की गई एडवाइजरी बाध्यकारी प्रभाव नहीं रखती है।

25. राज्य की ओर से उपस्थित विद्वान एएजी-आईए ने उपरोक्त आधार पर दलील दी है कि विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा पारित विवादित निर्णय में कोई त्रुटि नहीं है, इसलिए तत्काल अपील खारिज किए जाने योग्य है।

**बहस:**

26. हमने पक्षों के विद्वान अधिवक्ताओं को सुना है, विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा आरोपित आदेश में दर्ज किए गए निष्कर्षों का अवलोकन किया है, साथ ही रिट याचिका में की गई दलीलों और तत्काल अपील दायर करने के लिए उठाए गए आधारों तथा अपीलार्थी-याचिकाकर्ता की ओर से दायर तर्क के लिखित नोट का भी अवलोकन किया है।

27. रिट याचिका में की गई दलील से यह स्पष्ट है कि दिनांक 28.08.2014 और 07.09.2014 के पत्रों में निहित संचार को चुनौती दी गई है।

28. हमने उक्त पत्रों की विषय-वस्तु का अध्ययन किया है और पाया है कि यह अधिनियम, 1988 के प्रावधानों के तहत मोटर वाहनों को पंजीकृत कराने के लिए है। रिट याचिकाकर्ता ने दिनांक 28.08.2014 और 07.09.2014 को संचार के माध्यम से जारी किए गए उन पत्रों को चुनौती दी है।

29. रिट याचिकाकर्ता के विद्वान अधिवक्ता ने तर्क दिया है कि विचाराधीन वाहन कर योग्य नहीं है, लेकिन इस आशय की कोई दलील नहीं है कि विचाराधीन वाहन कर योग्य है या नहीं, बल्कि केवल दलील इस तथ्य पर आधारित है कि विचाराधीन वाहन यानी डंपर, पेलोडर, शॉवेल, ड्रिल मास्टर, बुलडोजर आदि को अधिनियम, 1988 के तहत पंजीकरण की आवश्यकता नहीं है क्योंकि ये वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(28) के अंतर्गत नहीं आते हैं, इसलिए यह न्यायालय रिट याचिका की प्रार्थना को पुनः प्रस्तुत करना उचित और उपयुक्त समझता है, जो इस प्रकार है:

- i. जिला परिवहन अधिकारी, धनबाद प्रतिवादी संख्या 3 के हस्ताक्षर से जारी पत्र संख्या 1024 दिनांक 28.8.2014 को रद्द करने के लिए प्रमाण पत्र की प्रकृति में रिट सहित एक उपयुक्त रिट, आदेश या निर्देश जारी करने के लिए, जिसके तहत याचिकाकर्ता को अपने कोयला खदानों में खनन के लिए उपयोग किए जाने वाले सभी

- भारी मिट्टी हटाने वाले उपकरणों को परिवहन प्राधिकरण के साथ पंजीकृत कराने का निर्देश दिया गया है;
- ii. धनबाद के उपायुक्त के हस्ताक्षर से जारी पत्र संख्या 1821 (जीओ) दिनांक 7.9.2014 को रद्द करने के लिए प्रमाण पत्र सहित आगे उचित रिट, आदेश या निर्देश जारी करने के लिए, जिसके तहत याचिकाकर्ता को खनन के लिए उपयोग किए जाने वाले अपने सभी भारी मिट्टी हटाने वाले उपकरणों को जिला परिवहन प्राधिकरण के साथ पंजीकृत कराने का निर्देश दिया गया है;
- iii. एक और रिट, आदेश या निर्देश, जिसमें यह घोषित किया गया हो कि याचिकाकर्ता द्वारा कोयला खदानों में उपयोग किए जाने वाले भारी मिट्टी हटाने वाले उपकरण मोटर वाहन अधिनियम के तहत पंजीकरण के अधीन नहीं हैं, क्योंकि वे "मोटर वाहन" शब्द के अर्थ में वाहन नहीं हैं और सार्वजनिक सड़क पर चलने में असमर्थ हैं;
- iv. ऐसी घोषणा के पश्चात प्रतिवादी अधिकारियों को निर्देश और आदेश दिया जाता है कि वे दिनांक 28.8.2014 और 7.9.2014 के विवादित पत्रों के क्रियान्वयन पर रोक लगाएं।
30. रिट याचिका में की गई उपरोक्त प्रार्थना से यह स्पष्ट है, जो तत्काल अंतर-न्यायालय अपील का विषय है, कि केवल प्रार्थना अधिनियम, 1988 के तहत सक्षम प्राधिकारी के निर्णय पर सवाल उठाने के लिए है, जिसमें उक्त वाहनों के पंजीकरण का अनुरोध किया गया है।
31. राज्य की ओर से जवाबी हलफनामा दायर किया गया है। राज्य की ओर से पेश विद्वान ए.ए.जी-1 ने **वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य एवं अन्य (सुप्रा); नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** और **राजस्थान एसआरटीसी बनाम संतोष एवं अन्य (सुप्रा)** में दिए गए फैसले का हवाला दिया। हालांकि, रिट याचिकाकर्ता की ओर से पेश विद्वान वकील ने मुख्य रूप से **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)** के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए फैसले पर भरोसा किया है।
32. विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा पारित निर्णय की वैधता और औचित्य पर विचार करने से पहले हम मोटर वाहन की परिभाषा को संशोधित अधिनियम

1939, अधिनियम 1956 की धारा 2(18) और अधिनियम 1988 की धारा 2(28) के अंतर्गत संदर्भित करना उचित और उचित समझते हैं।

33. त्वरित संदर्भ के लिए इसे नीचे सारणीबद्ध रूप में पुनः प्रस्तुत किया जा रहा है:

धारा 2(18) संशोधन से पहले	अधिनियम 100/1956 द्वारा संशोधन के पश्चात धारा 2(18)	अधिनियम, 1988 की धारा 2(28)
<p>“मोटर वाहन” का अर्थ है कोई भी यांत्रिक रूप से चालित वाहन जो सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित है, चाहे प्रणोदन की शक्ति बाहरी या आंतरिक स्रोत से प्रेषित की जाती हो और इसमें चेसिस शामिल है, जिसमें बॉडी नहीं जोड़ी गई है और ट्रेलर; लेकिन इसमें स्थिर रेल पर चलने वाला वाहन या केवल मालिक के परिसर में उपयोग किया जाने वाला वाहन शामिल नहीं है।</p>	<p>“मोटर वाहन” का अर्थ है कोई भी यांत्रिक रूप से चालित वाहन जो सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित है, चाहे प्रणोदन की शक्ति बाहरी या आंतरिक स्रोत से प्रेषित की गई हो और इसमें चेसिस शामिल है, जिससे बॉडी नहीं जुड़ी है और ट्रेलर; लेकिन इसमें स्थिर रेल पर चलने वाला वाहन या केवल कारखाने या किसी अन्य संलग्न परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित विशेष प्रकार का वाहन शामिल नहीं है।</p>	<p>“मोटर वाहन” या “वाहन” का अर्थ है कोई भी यांत्रिक रूप से चालित वाहन जो सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित है, चाहे प्रणोदन की शक्ति बाहरी या आंतरिक स्रोत से प्रेषित की गई हो और इसमें चेसिस शामिल है, जिससे बॉडी नहीं जुड़ी है और ट्रेलर; लेकिन इसमें स्थिर रेल पर चलने वाला वाहन या किसी विशेष प्रकार का वाहन शामिल नहीं है जो केवल कारखाने या किसी अन्य संलग्न परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित है या चार पहियों से कम वाला वाहन जिसमें 1 [पच्चीस घन सेंटीमीटर] से अधिक की इंजन क्षमता नहीं है;</p>

34. यहां यह उल्लेख करना आवश्यक है कि 1914 के अधिनियम में मोटर वाहन को इस प्रकार परिभाषित किया गया है कि इसमें वह वाहन, गाड़ी या अन्य

परिवहन साधन शामिल हैं जो सड़क पर पूरी तरह या आंशिक रूप से विद्युत या यांत्रिक शक्ति द्वारा चलाया जाता है या चलाया जा सकता है।

35. वर्ष 1939 में मोटर वाहन अधिनियम, 1914 को निरस्त कर दिया गया और उसके स्थान पर एक नया अधिनियम प्रतिस्थापित किया गया। अधिनियम की धारा 2(18) के अंतर्गत मोटर वाहन की परिभाषा को मोटर वाहन के रूप में पुनः परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ है कोई भी यांत्रिक रूप से चालित वाहन जो सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित है, चाहे प्रणोदन की शक्ति बाहरी या आंतरिक स्रोत से प्रेषित हो और इसमें चेंसिस शामिल है, जिससे बॉडी नहीं जुड़ी है और ट्रेलर; लेकिन इसमें स्थिर रेल पर चलने वाला वाहन या केवल कारखाने या किसी अन्य संलग्न परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित विशेष प्रकार का वाहन शामिल नहीं है।
36. इसके बाद अधिनियम, 1956 आया और बाद में अधिनियम, 1956 को अधिनियम, 1988 द्वारा निरस्त और प्रतिस्थापित किया गया, जिसमें धारा 2(28) को मोटर वाहनों की परिभाषा के रूप में निर्धारित किया गया है, जिसमें कहा गया है कि मोटर वाहन” या “वाहन” का अर्थ है कोई भी यांत्रिक रूप से चालित वाहन जो सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित है, चाहे प्रणोदन की शक्ति बाहरी या आंतरिक स्रोत से प्रेषित की जाती हो और इसमें एक चेंसिस शामिल है जिससे कोई बॉडी नहीं जुड़ी है और एक ट्रेलर; लेकिन इसमें स्थिर रेल पर चलने वाला वाहन या किसी विशेष प्रकार का वाहन शामिल नहीं है जो केवल कारखाने या किसी अन्य संलग्न परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित है या चार से कम पहियों वाला वाहन जिसमें इंजन क्षमता [पच्चीस घन सेंटीमीटर] से अधिक नहीं है, ऐसा मोटर वाहन या वाहन मोटर वाहन की परिभाषा के अंतर्गत नहीं आएगा यदि स्थिर रेल पर चलने वाला वाहन या किसी विशेष प्रकार का वाहन जो केवल कारखाने या किसी संलग्न परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित है।
37. रिट याचिका में की गई दलील के अनुसार यह तर्क दिया गया है कि विचाराधीन वाहन मोटर वाहन नहीं है, क्योंकि इसका उपयोग केवल संलग्न परिसर में फैक्ट्री में किया जाना है, इसलिए ऐसा वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 39 के तहत निहित प्रावधानों के अनुसार मोटर वाहन के दायरे में नहीं



आएगा, जिसमें पंजीकरण की आवश्यकता के बारे में बताया गया है, जिसमें कहा गया है कि कोई भी व्यक्ति किसी मोटर वाहन को नहीं चलाएगा और किसी मोटर वाहन का कोई भी मालिक किसी सार्वजनिक स्थान या किसी अन्य स्थान पर वाहन को चलाने की अनुमति नहीं देगा, जब तक कि वाहन इस अध्याय के अनुसार पंजीकृत न हो और वाहन के पंजीकरण प्रमाण पत्र को निलंबित या रद्द न किया गया हो और वाहन पर निर्धारित तरीके से प्रदर्शित पंजीकरण चिह्न हो: बशर्ते कि इस धारा की कोई भी बात डीलर के कब्जे में मोटर वाहन पर लागू नहीं होगी, जो कि केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित शर्तों के अधीन हो।

38. इस तथ्य पर कि क्या ऐसा वाहन धारा 2(28) के अंतर्गत आता है या नहीं, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)** के मामले में विचार किया है, जिसमें यह मुद्दा विचार के लिए आया था कि क्या विधानमंडल ने अधिनियम के तहत परिभाषा को उस रूप में शामिल करने का इरादा किया है जैसा कि वह मौजूद था और जैसा कि वह समय-समय पर मौजूद हो सकता है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने इस तथ्य पर पूरी तरह से ध्यान देने के बाद पैराग्राफ 28 में निर्धारित किया है कि डंपर या रॉकर जैसे वाहन मोटर वाहन हैं जिन्हें उस श्रेणी से बाहर नहीं रखा गया है, उन्हें पंजीकृत होना चाहिए और उन्हें केवल वैध लाइसेंस रखने वाले व्यक्ति ही चला सकते हैं।
39. लेकिन पैराग्राफ 29 में यह प्रश्न तय किया गया है कि क्या वे वाहन अधिनियम के तहत पंजीकृत होने के बावजूद कराधान अधिनियम के प्रयोजन के लिए मोटर वाहन हैं या नहीं।
40. माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने उपरोक्त पैराग्राफ में संविधान के अनुच्छेद 301 के साथ अनुसूची VII की सूची II की प्रविष्टि 57 पर विचार किया है और उपरोक्त तथ्य पर विचार करने के बाद, यह देखा गया है कि मोटर वाहन अधिनियम के तहत पंजीकरण और कुछ श्रेणियों के वाहनों के निषेध के लिए नियम, जिनके पास ड्राइविंग लाइसेंस नहीं है, भले ही वे वाहन सड़कों पर नहीं चल रहे हों, यात्रियों और माल आदि की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए डिज़ाइन किए गए हैं और उस उद्देश्य के लिए वाहनों पर नियंत्रण और जांच

रखने के लिए इसे अधिनियमित किया गया है। आगे यह माना गया है कि यदि कराधान अधिनियम का उद्देश्य और लक्ष्य यही है, जब मोटर वाहन को कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) के तहत मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के समान अर्थ में परिभाषित किया गया है, तो विधानमंडल का इरादा केवल मोटर वाहन अधिनियम में उस समय विद्यमान परिभाषा को शामिल करने के अलावा और कुछ नहीं हो सकता था, अर्थात् 1943 में, मानो वह परिभाषा कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) में शारीरिक रूप से लिखी गई थी।

41. इसके अलावा, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने पैराग्राफ 37 में यह माना है कि वाहन की प्रकृति को देखा जाना आवश्यक है और यदि इन तीनों कंपनियों द्वारा संचालित क्षेत्र की प्रकृति से यह स्पष्ट है कि ये मशीनें जो इन अपीलों का विषय हैं, अपने संबंधित खनन क्षेत्रों में काम कर रही होंगी। केवल यह तथ्य कि लीजहोल्ड परिसर के चारों ओर कोई बाड़ या कांटेदार तार नहीं है, निर्णायक नहीं है। यह दिखाने के लिए सबूत हैं कि जनता को पूर्व अनुमति के बिना अंदर जाने की अनुमति नहीं है, वहां गेट हैं और गार्ड द्वारा प्रवेश और निकास पर नजर रखी जाती है जो यह भी सुनिश्चित करते हैं कि कोई भी अनधिकृत व्यक्ति खनन क्षेत्र में प्रवेश न करे, ये सभी संकेत देते हैं कि संबंधित खनन क्षेत्र कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) के तहत अपवादों के अर्थ में संलग्न परिसर हैं।
42. तदनुसार, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने अनुच्छेद 38 में सिविल अपील 336/1970 को खारिज करते हुए तथा अन्य अपीलों को आंशिक रूप से स्वीकार करते हुए यह माना है कि डंपर और रॉकर यद्यपि अधिनियम के तहत पंजीकृत हैं, लेकिन वे कराधान अधिनियम के तहत कर योग्य नहीं हैं, जब तक कि वे केवल संबंधित मालिकों के परिसर में काम कर रहे हों।
43. त्वरित संदर्भ के लिए, बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा) के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय के प्रासंगिक पैराग्राफ निम्नानुसार उद्धृत किए गए हैं:

“28. जहां तक अधिनियम का संबंध है, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि डंपर और रॉकर मोटर वाहन हैं जिन्हें उस श्रेणी से बाहर नहीं रखा गया है, जैसा कि संशोधन से पहले मामला था, उन्हें संशोधन के बाद पंजीकृत किया जाना चाहिए और उन्हें केवल वैध लाइसेंस

रखने वाले व्यक्ति ही चला सकते हैं। ट्रैक्टर भले ही उस शब्द की परिभाषा के अंतर्गत मोटर वाहन हो, लेकिन यह न तो मालवाहक वाहन है और न ही ऐसा वाहन है जो यात्रियों को ले जाता है और न ही इसे ऐसे स्थान पर चलाया जा रहा है जहां जनता को पहुंच का अधिकार है। चूंकि यह उपर्युक्त कोई भी कार्य नहीं करता है या इसका उपयोग नहीं करता है, इसलिए यह ऐसा वाहन नहीं है जिसे पंजीकृत किया जाना चाहिए और न ही इसे केवल लाइसेंस रखने वाले व्यक्ति द्वारा चलाया जाना चाहिए।

29. फिर सवाल यह है कि क्या ये वाहन अधिनियम के तहत पंजीकृत होने के बावजूद कराधान अधिनियम के उद्देश्य के लिए मोटर वाहन हैं। यह पहले ही बताया जा चुका है कि संशोधन से पहले केवल मालिक के परिसर में उपयोग किए जाने वाले वाहन, हालांकि वे सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित यांत्रिक रूप से चालित वाहन हो सकते हैं, उन्हें मोटर वाहन की परिभाषा से बाहर रखा गया था। यदि यह परिभाषा जो उन्हें बाहर रखती है, वह कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) के तहत संदर्भ द्वारा शामिल की गई है, तो कराधान अधिनियम के तहत इन वाहनों पर कोई कर नहीं लगाया जा सकता है। उड़ीसा राज्य के लिए श्री तारकुंडे ने तर्क दिया कि कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) में मोटर वाहन की परिभाषा निगमन द्वारा परिभाषा नहीं है, बल्कि केवल संदर्भ द्वारा परिभाषा है, और इस प्रकार कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) के प्रयोजन के लिए मोटर वाहन का अर्थ वही होगा जो अधिनियम की धारा 2(18) के तहत समय-समय पर परिभाषित किया गया है। कराधान अधिनियम के प्रयोजन के लिए अधिनियम के तहत मोटर वाहन की परिभाषा को केवल संदर्भित करने की पद्धति को अपनाने में विधायिका की मंशा का पता लगाने में, हमें इसके उद्देश्य और इरादे को ध्यान में रखना होगा, साथ ही मोटर वाहन अधिनियम का भी। हमने पहले ही बताया है कि ये उद्देश्य क्या हैं और उन्हें ध्यान में रखते हुए मोटर वाहन का पंजीकरण स्वचालित रूप से कराधान अधिनियम के तहत कराधान के लिए उत्तरदायी नहीं बनाता है। कराधान अधिनियम एक विनियामक उपाय है जो सड़कों के निर्माण, उनके रखरखाव और यातायात की आवाजाही और विनियमन को सुविधाजनक बनाने के लिए व्यय को पूरा करने के लिए राजस्व जुटाने के उद्देश्य से

प्रतिपूरक कर लगाता है। संविधान के अनुच्छेद 301 के साथ सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 57 के तहत कर लगाने की शक्ति की वैधता करों की विनियामक और प्रतिपूरक प्रकृति पर निर्भर करती है। कराधान अधिनियम का उद्देश्य उन वाहनों पर कर लगाना नहीं है जो सड़कों का उपयोग नहीं करते हैं या किसी भी तरह से सड़कों पर यातायात के प्रवाह का हिस्सा नहीं बनते हैं जिन्हें विनियमित करने की आवश्यकता है। मोटर वाहन अधिनियम के तहत पंजीकरण और कुछ श्रेणियों के वाहनों के निषेध के लिए नियम, जिनके पास ड्राइविंग लाइसेंस नहीं है, भले ही वे वाहन सड़कों पर न चल रहे हों, यात्रियों और माल आदि की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए डिज़ाइन किए गए हैं और उस उद्देश्य के लिए वाहनों पर नियंत्रण और जाँच रखने के लिए अधिनियमित किया गया है। सूची III (समवर्ती सूची) की प्रविष्टि 35 के तहत विधायी शक्ति ऐसे प्रावधान को रोकती नहीं है। लेकिन सूची II की प्रविष्टि 57 ऊपर उल्लिखित सीमाओं के अधीन है, अर्थात्, इसके तहत कराधान की शक्ति प्रतिपूरक प्रकृति से अधिक नहीं हो सकती है जिसका सड़कों का उपयोग करने वाले वाहनों अर्थात् सार्वजनिक सड़कों के साथ कुछ संबंध होना चाहिए। यदि वाहन सड़कों का उपयोग नहीं करते हैं, भले ही वे अधिनियम के तहत पंजीकृत हों, उन पर कर नहीं लगाया जा सकता है। यह अवधारणा कराधान अधिनियम की धारा 7 के प्रावधानों और अन्य राज्यों के कराधान अधिनियमों में प्रासंगिक धाराओं में सन्निहित है, अर्थात्, जहां कोई मोटर वाहन सड़कों का उपयोग नहीं कर रहा है और यह घोषित किया जाता है कि वह किसी तिमाही या किसी वर्ष की तिमाहियों या किसी विशेष वर्ष या वर्षों के लिए सड़कों का उपयोग नहीं करेगा, उस पर कोई कर नहीं लगाया जाएगा और यदि किसी तिमाही के लिए कोई कर चुकाया गया है, जिसके दौरान सड़क पर मोटर वाहन का उपयोग करने का प्रस्ताव नहीं है, तो उस तिमाही के लिए कर वापसी योग्य है। यदि कराधान अधिनियम का उद्देश्य और लक्ष्य यही है, जब मोटर वाहन को कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) के अंतर्गत मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के समान अर्थ में परिभाषित किया गया है, तो विधानमंडल का इरादा केवल मोटर वाहन अधिनियम में उस समय विद्यमान परिभाषा को शामिल करने के अलावा और कुछ नहीं हो सकता था, अर्थात् 1943 में, मानो वह परिभाषा कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) में शारीरिक रूप से लिखी गई थी। यदि बाद में पारित

उड़ीसा मोटर वाहन कराधान (संशोधन) अधिनियम, 1943 में „मोटर वाहन“ की परिभाषा को शामिल करते हुए अधिनियम के अंतर्गत „मोटर वाहन“ की परिभाषा को संदर्भित किया गया, तो इस विधायी पद्धति का प्रभाव, हमारे विचार में, कराधान अधिनियम की धारा 2(18) के प्रावधानों को धारा 2(सी) में संदर्भित करने के बराबर होगा। अधिनियम में कोई भी बाद का संशोधन या उस विषय पर नए कानून के तहत अधिनियम का पूर्ण निरसन कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) में मोटर वाहन की परिभाषा को प्रभावित नहीं करेगा। यह इस देश के साथ-साथ इंग्लैंड में भी एक अच्छी तरह से स्वीकृत व्याख्या है जिसने हमारे कानून को काफी हद तक प्रभावित किया है। कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) में “मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के समान अर्थ है” अभिव्यक्ति में “है” शब्द के उपयोग से यह दृष्टिकोण और भी पुष्ट होता है, जो शायद इस धारणा को और भी पुष्ट करता है कि विधानमंडल ने अधिनियम के तहत परिभाषा को उस रूप में शामिल करने का इरादा किया था, न कि जैसा कि यह समय - समय पर मौजूद हो सकता है। मसौदा तैयार करने की यह विधि जो किसी अन्य अधिनियम के संदर्भ में निगमन को अपनाती है, इंग्लैंड में इसका ऐतिहासिक औचित्य चाहे जो भी रहा हो, इस देश में एक सक्रिय मसौदा तैयार करने की क्षमता प्रदर्शित नहीं करती है, जो अपनी परिभाषा प्रदान करने की विधि को अपनाती। जहां दो अधिनियम पूरक या परस्पर जुड़े हुए हैं, संदर्भ द्वारा कानून बनाना एक आसान तरीका हो सकता है क्योंकि एक अधिनियम में दी गई परिभाषा को दूसरे अधिनियम में दी गई परिभाषा के रूप में बनाया जा सकता है, दोनों को एक ही विधानमंडल द्वारा अधिनियमित किया जा रहा है। किसी भी दर पर, लॉर्ड एशर, एम.आर. निगमन द्वारा कानून से निपटते हुए, इन रे. वुड्स एस्टेट [(1886) 31 च डी 607] ने पी पर कहा: 615: "यदि कोई परवर्ती अधिनियम किसी पूर्ववर्ती अधिनियम के कुछ खंडों को संदर्भ द्वारा अपने में लाता है, तो इसका कानूनी प्रभाव, जैसा कि अक्सर माना जाता है, उन धाराओं को नए अधिनियम में इस प्रकार लिखना है जैसे कि वे वास्तव में कलम से उसमें लिखी गई हों या उसमें मुद्रित की गई हों, और, जैसे ही आपके पास बाद के अधिनियम में ये खंड होते हैं, आपके पास पूर्ववर्ती अधिनियम का संदर्भ देने का कोई अवसर नहीं होता।" क्लार्क बनाम ब्रैडलाफ [(1881) 8 क्यूबीडी 63 607] में की गई टिप्पणियाँ भी इसी प्रभाव की हैं। उस

मामले में ब्रेट, एल.जे. ने पृष्ठ 69 पर कहा था:

“... निर्माण का एक नियम है कि, जहां एक क़ानून को दूसरे क़ानून में संदर्भ द्वारा शामिल किया जाता है, तीसरे क़ानून द्वारा पहले क़ानून को निरस्त करने से दूसरे क़ानून पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है।”

37. इन तीनों कंपनियों द्वारा संचालित क्षेत्र की प्रकृति से यह स्पष्ट है कि जिन मशीनों पर इन अपीलों का विषय है, वे अपने-अपने खनन क्षेत्रों में काम कर रही होंगी। केवल यह तथ्य कि लीजहोल्ड परिसर के चारों ओर कोई बाड़ या कांटेदार तार नहीं है, निर्णायक नहीं है। यह दिखाने के लिए सबूत हैं कि जनता को पूर्व अनुमति के बिना अंदर जाने की अनुमति नहीं है, वहाँ गेट हैं और गार्ड द्वारा प्रवेश और निकास पर नज़र रखी जाती है जो यह भी सुनिश्चित करते हैं कि कोई भी अनधिकृत व्यक्ति खनन क्षेत्र में प्रवेश न कर सके, ये सभी संकेत देते हैं कि संबंधित खनन क्षेत्र कराधान अधिनियम की धारा 2(सी) के तहत अपवादों के अर्थ में संलग्न परिसर हैं।

38. परिणामस्वरूप, सिविल अपील 336/1970 को लागत सहित खारिज किया जाता है तथा अन्य अपीलों को आंशिक रूप से स्वीकार किया जाता है तथा यह माना जाता है कि डंपर और रॉकर अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत होने के बावजूद कराधान अधिनियम के अंतर्गत कर योग्य नहीं हैं, जब तक कि वे केवल संबंधित स्वामियों के परिसर में काम कर रहे हों। जहां तक ट्रैक्टरों का संबंध है, वे न तो अधिनियम के अंतर्गत पंजीकृत हैं और न ही कराधान अधिनियम के अंतर्गत कर योग्य हैं। अपीलकर्ताओं को आनुपातिक लागत मिलेगी।”

44. इस प्रकार यह स्पष्ट है कि **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)**

मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने यह माना है कि वाहन का पंजीकरण आवश्यक है, लेकिन जहां तक कराधान अधिनियम की प्रयोज्यता का संबंध है, इसका निर्णय केवल इस आधार पर किया जाना है कि उक्त वाहन मालिकों के परिसर में चलाया जा रहा है या नहीं।

45. **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)** में पारित निर्णय के पश्चात

माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने **मेसर्स सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** के मामले में उपरोक्त मुद्दे पर पुनः विचार किया है, जिसमें **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)** में दिए गए निर्णय को भी ध्यान में रखा गया है, जिसमें पैराग्राफ 9 में कहा गया है

कि इन वाहनों की प्रकृति से यह स्पष्ट होता है कि इन्हें केवल कारखानों या बंद परिसरों में उपयोग के लिए निर्मित या अनुकूलित नहीं किया गया है। केवल यह तथ्य कि सुझाए गए डंपर या रॉकर भारी हैं और इन्हें नुकसान पहुँचाए बिना सड़कों पर नहीं चला जा सकता, इसका यह अर्थ नहीं है कि वे सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त नहीं हैं। संविधान की सूची II की प्रविष्टि 57 में भाषा के आधार पर व्याख्या करके बोलानी ओरेस मामले में प्रावधान में "अनुकूलित" शब्द को "उपयुक्त" के रूप में पढ़ा गया था। इस प्रकार उस आधार पर अपीलकर्ताओं की ओर से यह तर्क देना बेकार था कि डंपर और रॉकर न तो अनुकूलनीय थे और न ही सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त थे। इस प्रकार तथ्यात्मक स्थिति पर, हमें यह मानने में कोई हिचकिचाहट नहीं है कि उच्च न्यायालय यह निष्कर्ष निकालने में सही था कि डंपर और रॉकर सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित या उपयुक्त वाहन हैं और मोटर वाहन होने के नाते, जैसा कि बोलानी ओरेस मामले में माना गया था, उनके उपयोग के आधार पर या सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग के लिए रखे जाने पर काराधान के लिए उत्तरदायी थे।

46. त्वरित संदर्भ के लिए, **मेसर्स सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** में दिए गए निर्णय के पैराग्राफ 9 को निम्नानुसार उद्धृत किया गया है:

“9. अब यह उल्लेख करना उचित होगा कि अपीलकर्ताओं ने हमारे पास निर्णय सुरक्षित रखने के बाद हलफनामे के माध्यम से कुछ दस्तावेजी सामग्री भेजी थी। वह सामग्री इस तथ्य की ओर इशारा करती है कि कुछ राज्यों में डंपरों को सार्वजनिक सड़कों पर 16 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की गति से और पुलों और पुलियों पर 8 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की गति से चलने की अनुमति दी गई है। इससे यह पता चलता है कि उनके पास कुछ सिद्धांतों पर न्यूनतम वजन और सुरक्षित भार तय है। विभिन्न प्रकार के डंपरों की तस्वीरें भी हमें भेजी गई हैं, जो एक बात को प्रमुखता से दर्शाती हैं कि ये डंपर टायरों पर चलते हैं, जो कैटरपिलर या सैन्य टैंकों जैसी चैन प्लेटों के विपरीत हैं। रबर टायरों के उपयोग से यह स्पष्ट है कि उन्हें सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित किया गया है, जिसका अर्थ है कि वे सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त हैं। केवल यह तथ्य

कि उन्हें किसी स्थान पर किसी विशेष गति से चलने की आवश्यकता होती है, अन्यथा स्पष्ट स्थिति को कम नहीं करता है कि वे सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित हैं। इन वाहनों की प्रकृति यह स्पष्ट करती है कि वे केवल कारखानों या संलग्न परिसरों में उपयोग के लिए निर्मित या अनुकूलित नहीं हैं। केवल यह तथ्य कि सुझाए गए डंपर या रॉकर भारी हैं और उन्हें नुकसान पहुँचाए बिना सड़कों पर नहीं चला सकते हैं, यह नहीं कहा जा सकता है कि वे सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त नहीं हैं। प्रावधान में "अनुकूलित" शब्द को बोलानी ओर्स मामले में [(1974) 2 एससीसी 777: (1975) 2 एससीआर 138] संविधान की सूची II की प्रविष्टि 57 में भाषा की ताकत पर व्याख्या करके "उपयुक्त" के रूप में पढ़ा गया था। इस प्रकार उस आधार पर अपीलकर्ताओं की ओर से यह तर्क देना बेकार था कि डंपर और रॉकर न तो अनुकूलनीय थे और न ही सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त थे। इस प्रकार तथ्यात्मक स्थिति के आधार पर, हमें यह मानने में कोई संकोच नहीं है कि उच्च न्यायालय का यह निष्कर्ष सही था कि डंपर और रॉकर सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित या उपयुक्त वाहन हैं और मोटर वाहन होने के नाते, जैसा कि बोलानी ओर्स मामले में माना गया था [(1974) 2 एससीसी 777: (1975) 2 एससीआर 138] सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग के लिए रखे जाने या उनके आधार पर कराधान के लिए उत्तरदायी थे; जिसका नेटवर्क राज्य फैलाता है, उसका रखरखाव करता है और मोटर वाहनों के उपयोग के लिए उपलब्ध रखता है और इसलिए वह विनियामक और प्रतिपूरक कर का हकदार है। (छूट अलग से दावा करने योग्य है)। इसलिए, हमारे विचार में, अपीलकर्ताओं के पास इन अपीलों में किसी भी राहत देने का कोई मामला नहीं है।

47. माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा **नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** के मामले में पुनः इस मामले पर विचार किया गया, जो सर्वोच्च न्यायालय की **माननीय तीन न्यायाधीशों** की पीठ द्वारा दिया गया निर्णय है। यह अधिनियम, 1988 के अस्तित्व में आने के बाद का निर्णय है, जिसे माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा **वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** के मामले में भी संज्ञान में लिया गया है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा **नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** ने पैरा 24 में यह



माना है कि धारा 2(28) के अंतर्गत मोटर वाहन शब्द का अर्थ सबसे व्यापक संभव अर्थ में है, यह ध्यान में रखते हुए कि अधिनियम मोटर वाहनों, परिवहन वाहनों आदि पर नियंत्रण रखने के लिए अधिनियमित किया गया है। ऐसे मामले में लागू किया जाने वाला परीक्षण यह है कि क्या वाहन का उपयोग माल को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के लिए किया जाना प्रस्तावित है। जब किसी वाहन को इस प्रकार परिवर्तित या तैयार किया जाता है कि वह माल के परिवहन के लिए उपयोग के लिए उपयुक्त हो जाता है, तो यह कहा जा सकता है कि यह माल की ढुलाई के लिए अनुकूलित है।

48. त्वरित संदर्भ के लिए नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य एवं अन्य (सुप्रा) में दिए गए निर्णय के पैराग्राफ 24 को निम्नानुसार उद्धृत किया गया है:

“24. धारा 2(28) में मोटर वाहन शब्द की व्यापक परिभाषा दी गई है। यद्यपि, धारा 2(46) के अंतर्गत “ट्रेलर” को अलग से परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ है मोटर वाहन द्वारा खींचा जाने वाला या खींचा जाने वाला कोई भी वाहन, फिर भी इसे धारा 2(28) के अंतर्गत मोटर वाहन शब्द की परिभाषा में शामिल किया गया है। इसी प्रकार, धारा 2(44) में ट्रैक्टर शब्द को ऐसे मोटर वाहन के रूप में परिभाषित किया गया है, जिसका निर्माण स्वयं किसी भार को ले जाने के लिए नहीं किया गया है। इसलिए, विधानमंडल द्वारा “मोटर वाहन” शब्द को व्यापक अर्थ में परिभाषित किया गया है। इसलिए, हमें मोटर वाहन शब्द को यथासंभव व्यापक अर्थ में पढ़ना होगा, यह ध्यान में रखते हुए कि अधिनियम मोटर वाहनों, परिवहन वाहनों आदि पर नियंत्रण रखने के लिए अधिनियमित किया गया है। धारा 2 के तहत पूर्वोक्त परिभाषाओं का संयुक्त पठन, जो कि ऊपर पुनरुत्पादित है, यह दर्शाता है कि मोटर वाहन की परिभाषा में कोई भी यांत्रिक रूप से चालित वाहन शामिल है जो बिजली के स्रोत की परवाह किए बिना सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त है और इसमें ट्रेलर भी शामिल है। इसलिए, भले ही ट्रेलर को मोटर वाहन द्वारा खींचा जाता है, यह अपने आप में एक मोटर वाहन होने के नाते, ट्रैक्टर-ट्रेलर धारा 2(14) के तहत एक “माल गाड़ी” और परिणामस्वरूप, धारा 2(47) के तहत एक “परिवहन वाहन” होगा। ऐसे मामले में लागू किया जाने वाला परीक्षण यह है कि क्या वाहन का उपयोग एक स्थान से दूसरे स्थान

पर माल परिवहन के लिए किया जाना प्रस्तावित है। जब किसी वाहन को इस तरह से परिवर्तित या तैयार किया जाता है कि वह माल परिवहन के लिए उपयोग के लिए उपयुक्त हो जाता है, तो यह कहा जा सकता है कि यह माल की दुलाई के लिए अनुकूलित है। उपरोक्त परीक्षण को लागू करते हुए, हमारा विचार है कि वर्तमान मामले में ट्रैक्टर ट्रेलर धारा 2(14) के तहत "माल गाड़ी" के रूप में आता है और परिणामस्वरूप, यह एमवी अधिनियम, 1988 की धारा 2(47) के तहत "परिवहन वाहन" की परिभाषा के अंतर्गत आता है।

**49. वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य एवं अन्य के मामले में पुनः नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य एवं अन्य तथा राजस्थान एसआरटीसी एवं अन्य बनाम संतोष एवं अन्य में लिए गए दृष्टिकोण को पैराग्राफ 3 के अंतर्गत दोहराया गया है, जो इस प्रकार है:**

3. दूसरी ओर, नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड [नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य, (2005) 7 एससीसी 364] और राजस्थान एसआरटीसी [राजस्थान एसआरटीसी बनाम संतोष, (2013) 7 एससीसी 94: (2013) 3 एससीसी (सिविल) 372: (2013) 3 एससीसी (क्रि) 37] में दो न्यायाधीशों की पीठ के फैसले ने इस मुद्दे को स्पष्ट रूप से निपटाया और निष्कर्ष निकाला कि उक्त मामलों में शामिल वाहन अधिनियम की धारा 2(28) में परिभाषा के अर्थ में आएंगे, जो इसके प्रावधानों पर विचार करने पर आधारित था। हमने अधिनियम की धारा 2(28) में निहित परिभाषा पर ध्यान दिया है और मामले के तथ्यों को ध्यान में रखते हुए हमारा विचार है कि गुडइयर [गुडइयर इंडिया लिमिटेड बनाम भारत संघ, (1997) 5 एससीसी 752] में लिया गया निर्णय वर्तमान मामले में उठने वाले प्रश्न के निर्धारण के लिए लागू नहीं होगा। नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड [नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य, (2005) 7 एससीसी 364] और राजस्थान एसआरटीसी [राजस्थान एसआरटीसी बनाम संतोष, (2013) 7 एससीसी 94: (2013) 3 एससीसी (सिविल) 372: (2013) 3 एससीसी (क्रि) 37] में लिए गए निर्णयों को पढ़ने और उन पर विचार करने के बाद हम उनमें प्राप्त निष्कर्षों से पूरी तरह सहमत हैं। इसलिए, हम संदर्भित प्रश्न का उत्तर देते हुए कहते हैं कि अपीलकर्ता के उत्खनन यंत्र अधिनियम की धारा 2(28) में निहित "मोटर वाहन" की परिभाषा के अंतर्गत आते हैं और इसलिए, अधिनियम के प्रावधानों के तहत

पंजीकरण, करों के भुगतान आदि के लिए उत्तरदायी होंगे।

50. इस न्यायालय की समन्वय खंडपीठ ने एल.पी.ए. संख्या 574/2019 [सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम झारखंड राज्य एवं अन्य] में बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा); वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य एवं अन्य (सुप्रा); मेसर्स सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य एवं अन्य (सुप्रा); गुडइयर इंडिया लिमिटेड बनाम भारत संघ एवं अन्य [(1997) 5 एससीसी 752] और नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य एवं अन्य (सुप्रा) के मामले में माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय पर भी विचार किया। इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि बुलडोजर, उत्खननकर्ता/पे लोडर, बैक-हो, डम्पर, मोटर ग्रेडर आदि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(28) के अंतर्गत आते हैं।
51. माननीय सर्वोच्च न्यायालय के उपरोक्त निर्णयों पर चर्चा करने और इस मामले के तथ्यों पर वापस आने के बाद, यह स्पष्ट है कि यद्यपि रिट याचिका इस मुद्दे को चुनौती देने के लिए दायर की गई है कि प्रश्नगत वाहन को अधिनियम, 1988 की धारा 39 के अनुसार उसके प्रावधानों के तहत पंजीकृत होना आवश्यक नहीं है। लेकिन **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)** मामले ने वाहन के पंजीकरण की स्थिति को स्पष्ट कर दिया है कि वाहन को पंजीकृत होना आवश्यक है, जैसा कि उसके पैराग्राफ 38 और 39 से स्पष्ट होगा।
52. हालांकि, अपीलकर्ता के विद्वान वरिष्ठ वकील ने तर्क दिया है कि भले ही पंजीकरण कराना आवश्यक है, लेकिन वाहन को स्वतः कर योग्य नहीं माना जा सकता।
53. जहां तक कराधान के मुद्दे का सवाल है, माननीय सर्वोच्च न्यायालय ने **बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य (सुप्रा)**, **मेसर्स सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य एवं अन्य (सुप्रा)**; **नटवर पारिख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** तथा **वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य एवं अन्य (सुप्रा)** के मामले में भी इस पर विचार किया है।

54. हमने पाया है कि प्रस्ताव को एक परीक्षण देकर विचार किया जाना चाहिए, जो कि **नटवर पारीख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य और अन्य (सुप्रा)** के मामले में निष्कर्ष पर पहुंचेगा और परीक्षण जो ऐसे मामले में लागू किया जाना है कि क्या वाहन को एक स्थान से दूसरे स्थान पर माल परिवहन के लिए इस्तेमाल किया जाना प्रस्तावित है। जब किसी वाहन को इस तरह से परिवर्तित या तैयार किया जाता है कि वह माल परिवहन के लिए उपयोग के लिए उपयुक्त हो जाता है, तो यह कहा जा सकता है कि यह माल की ढुलाई के लिए अनुकूलित है।
55. चूंकि वाहन का मुद्दा कर योग्य है या नहीं, यह इस बात पर निर्भर करता है कि वाहन का उपयोग माल को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने के लिए किया जाना प्रस्तावित है या नहीं। इसलिए, इस बात पर भी कोई विवाद नहीं है कि ऐसे वाहन का उपयोग उपरोक्त उद्देश्य के लिए भी किया जा सकता है।
56. इसके अलावा इस न्यायालय की समन्वय पीठ ने एल.पी.ए. संख्या 574/2019 में भी आदेश पारित किया है कि प्रश्नगत वाहन को अधिनियम, 1988 की धारा 2(28) के प्रावधानों के तहत पंजीकृत होना आवश्यक है।
57. तथ्यात्मक पहलू और कानूनी स्थिति पर चर्चा करने और विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा पारित आदेश पर वापस आने के बाद यह न्यायालय इस निष्कर्ष पर पहुंचा है कि विद्वान एकल न्यायाधीश ने कानूनी स्थिति के आधार पर तथ्य पर समग्रता से विचार किया है।
58. इसके अलावा सलाहकार बोर्ड के निर्णय के मुद्दे पर भी विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा ध्यान दिया गया है, लेकिन विद्वान एकल न्यायाधीश ने सलाहकार बोर्ड द्वारा लिए गए उक्त निर्णय की वैधता और औचित्य पर विचार करने से खुद को रोक लिया है।
59. इस संदर्भ में, हमारा विचार है कि भारतीय संविधान के अनुच्छेद 141 के साथ अनुच्छेद 144 के प्रावधान के मद्देनजर सलाहकार नोट माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा पारित निर्णय पर प्रभावी नहीं हो सकता है, जिसके तहत यदि माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा कोई निर्णय पारित किया गया है तो उसका प्रभाव बाध्यकारी है और किसी भी प्रकार की सलाह जारी किए जाने

के अलावा वह भारतीय संविधान के अनुच्छेद 141 के तहत निर्धारित कानून पर प्रभावी नहीं होगा।

60. तदनुसार, मामले के संपूर्ण तथ्यों और परिस्थितियों को देखते हुए, तत्काल अपील विफल हो जाती है और खारिज की जाती है।
61. इसके परिणामस्वरूप, रिट याचिका डब्ल्यू.पी.(टी) संख्या 7247/2012 खारिज की जाती है।
62. यदि कोई लंबित अंतरिम आवेदन है तो उसका निपटारा कर दिया गया है।

**सहमत**

**(न्यायमूर्ति सुजीत नारायण प्रसाद)**

**(न्यायमूर्ति नवनीत कुमार)**

**(न्यायमूर्ति नवनीत कुमार)**

झारखंड उच्च न्यायालय, रांची  
दिनांक: 22/12/2023  
अलंकार / ए.एफ.आर.

यह अनुवाद सुश्री लीना मुखर्जी, पैनल अनुवादक के द्वारा किया गया।