[2026] 1 एस.सी.आर 467: 2026 आई.एन.एस.सी 43

अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड

बनाम

गुजरात राज्य एवं अन्य

(सिविल अपील सं. 3352-3353/2017)

08 जनवरी 2026

[पंकज मित्थल* और प्रसन्न बी. वराले, जे. जे.]

विचारणीय विषय

विचारणीय प्रश्न यह उत्पन्न हुआ कि क्या भारी पृथ्वी- गतिशील मशीनरी अथवा विशेष सेवा वाहन अथवा कोई निर्माण उपकरण वाहन, जैसे कि डम्पर, लोडर, एक्स्कावेटर, सरफेस माइनर, डोज़र, ड्रिल, रॉक ब्रेकर आदि, मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 2(28) के परिधि में "मोटर वाहन" हैं तथा क्या वे गुजरात मोटर वाहन कर अधिनियम, 1958 के अधीन कराधान हेतु उत्तरदायी हैं।

शीर्ष टिप्पणी†

गुजरात मोटर वाहन कर अधिनियम, 1958-धारा 3(1)-मोटर वाहन अधिनियम, 1988-धारा 2(28)-मोटर वाहन- सड़क कर- क्या भारी पृथ्वी- गतिशील मशीनरी अथवा विशेष सेवा वाहन अथवा निर्माण उपकरण वाहन, जैसे डम्पर, लोडर, एक्स्कावेटर, सरफेस माइनर, डोज़र, ड्रिल, रॉक ब्रेकर आदि, यदि 1988 अधिनियम की धारा 2(28) के परिधि में "मोटर वाहन" हैं, तो गुजरात मोटर वाहन कर अधिनियम के अधीन करारोपण के लिए उत्तरदायी हैं- क्या अपीलकर्ता, जो सीमेंट संयंत्रों में विनिर्माण कार्य हेतु विभिन्न भारी पृथ्वी- गतिशील मशीनरी/निर्माण उपकरण अथवा विशेष सेवा वाहनों का उपयोग करता है, उन वाहनों पर गुजरात कर अधिनियम के अधीन सड़क कर अदा करने के लिए उत्तरदायी है।

अभिनिर्धारित: अपीलकर्ताओं द्वारा प्रयुक्त वाहन करारोपणीय नहीं हैं- अपीलकर्ताओं द्वारा प्रयुक्त वाहन विशेष प्रकार के वाहन अर्थात् निर्माण उपकरण वाहन हैं, जो औद्योगिक क्षेत्र/कारखाना परिसर/परिभाषित परिबद्ध

* लेखक

परिसर के भीतर संचालन एवं उपयोग हेतु उपयुक्त तथा अभिप्रेत हैं और सड़कों अथवा सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग हेतु अभिप्रेत नहीं हैं- वे ऑफ-रोड उपकरण हैं और इस प्रकार न केवल अधिनियम की धारा 2(28) के अधीन परिभाषित "मोटर वाहन" के क्षेत्राधिकार से अपवर्जित हैं, बल्कि संविधान की सप्तम अनुसूची की सूची-II की प्रविष्टि 57 के अंतर्गत भी कराधान से बाहर हैं, क्योंकि उक्त प्रविष्टि केवल ऐसे वाहनों पर करारोपण को अधिकृत करती है जो सड़कों पर उपयोग हेतु उपयुक्त हों- वे गुजरात कर अधिनियम की धारा 3(1) की अनुसूची-I के दृष्टिगत भी सड़क कर के लिए दायित्वपूर्ण नहीं हैं, क्योंकि उसमें इस प्रकार के वाहनों अर्थात् निर्माण उपकरण वाहनों हेतु कोई कर विनिर्दिष्ट नहीं है- तथापि, यदि ऐसे किसी प्रकार के वाहन सड़कों पर उपयोग में पाए जाते हैं, तो वे अधिनियम की धारा 2(28) तथा गुजरात कर अधिनियम की धारा 3 के प्रावधानों से मुक्त नहीं होंगे और जब्ती तथा दण्डात्मक कार्यवाही के अधीन भी होंगे- विवादित निर्णय एवं आदेश, जिनमें यह धारित किया गया कि अपीलकर्ताओं द्वारा प्रयुक्त वाहन/उपकरण, विशेषतः डम्पर, अधिनियम के अधीन "मोटर वाहन" हैं तथा करारोपणीय हैं, निरस्त किए जाते हैं- भारत का संविधान-सप्तम अनुसूची, सूची-II, प्रविष्टि 57। [पैरा 55, 56]

संदर्भित मामले

बोलानी ओर्स लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य [1975] 2 एस. सी. आर. 138 : (1974) 2 एस. सी. सी. 777; ताराचंद लॉजिस्टिक सॉल्यूशंस लिमिटेड बनाम आंध्र प्रदेश राज्य और अन्य, 2025 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 1851; मुख्य महाप्रबंधक, जगन्नाथ क्षेत्र और अन्य बनाम उड़ीसा राज्य और एक अन्य [1996] सप. 6 एस. सी. आर. 570 : (1996) 10 एस. सी. सी. 676; गुजरात राज्य और अन्य बनाम अखिल गुजरात प्रवासी वी.एस. महामंडल और अन्य [2004] 3 एससीआर 956 : (2004) 5 एससीसी 155; के.पी. वर्गीस बनाम आई. टी. ओ. [1982] 1 एस. सी. आर. 629 : (1981) 4 एस. सी. सी. 173; त्रावणकोर टी एस्टेट्स कंपनी लिमिटेड बनाम केरल राज्य और अन्य [1980] 3 एससीआर 1388 : (1980) 3 एस. सी. सी. 619; भारत संघ और अन्य बनाम चौगुले एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड और अन्य [1992] 2 एससीआर 992 : (1992) सप. 3 एस. सी. सी. 141; मेसर्स सेंट्रल कोल फील्ड्स लिमिटेड अन्य

उड़ीसा राज्य और अन्य। **[1992] 2 एस. सी. आर. 982: (1992) सप. 3 एस. सी. सी. 133**; बोस अब्राहम अन्य केरल राज्य और अन्य। **[2001] 1 एससीआर 808: (2001) 3 एससीसी 157- को संदर्भित किया गया।**

नटवर पारिख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य एवं अन्य **[2005] पूरक 2 एस. सी. आर. 1100 : (2005) 7 एस. सी. सी. 364**; वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य एवं अन्य **(2016) 11 एस. सी. सी. 613**; अध्यक्ष, राजस्थान राज्य सड़क परिवहन निगम एवं अन्य बनाम संतोष एवं अन्य **[2013] 3 एस. सी. आर. 720: (2013) 7 एस. सी. सी. 94 - को लागू न होने योग्य माना गया।**

अधिनियमों की सूची

मोटर वाहन अधिनियम, 1988; गुजरात मोटर वाहन कर अधिनियम, 1958; भारत का संविधान; केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989।

मुख्य शब्दों की सूची

भारी पृथ्वी गतिशील मशीनरी; विशेष सेवा वाहन; निर्माण उपकरण वाहन; कर; सड़क कर हेतु देय; औद्योगिक क्षेत्र; कारखाना परिसर; सड़कें; सार्वजनिक सड़कें; ऑफ-रोड उपकरण; मोटर वाहन; जब्ती एवं दण्ड; पंजीकरण शुल्क; कर बकाया।

उत्पन्न मामला

सिविल अपीलीय क्षेत्राधिकार: सिविल अपील सं. 3352-3353, 2017

क्रमशः एस.सी.ए. संख्या 4704/2007, आर.पी. संख्या 2598 सन् 2012 तथा एस.सी.ए. संख्या 4704/2007 में गुजरात उच्च न्यायालय, अहमदाबाद द्वारा दिनांक 15.07.2011 एवं 05.10.2012 को पारित निर्णय एवं आदेश से उत्पन्न।

सिविल अपील संख्याएँ 3357 और 3358 सन् 2017 सहित।

पक्षकारों की ओर से उपस्थित अधिवक्ता

अपीलकर्ताओं के लिए:

पी. चिदंबरम, नकुल दीवान, वरिष्ठ अधिवक्ता, महेश अग्रवाल, अंकुर सहगल, रोहन तलवार, हिमांशु सारस्वत, उदय आदित्य जेटली पोचा, सतविक चंद्रशेखर, नमन अग्रवाल, ई. सी. अग्रवाल अधिवक्ता।

प्रत्यर्थीगण के लिएः

के. परमेश्वर, वरिष्ठ अधिवक्ता, सुश्री दीपानविता प्रियंका, प्रसाद हेगड़े, सुश्री वेद सिंह, सुश्री प्रियाल सेठ।

उच्चतम न्यायालय का निर्णय / आदेश

निर्णय

पंकज मित्थल, न्यायमूर्ति

1. सिविल अपील संख्या 3352-3353/2017 में अपीलकर्ता-अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड की ओर से उपस्थित वरिष्ठ अधिवक्ता श्री पी. चिदंबरम तथा सिविल अपील संख्या 3357 और 3358/2017 में अपीलकर्ता की ओर से उपस्थित वरिष्ठ अधिवक्ता श्री नकुल दीवान को सुना गया। प्रत्यर्थी-गुजरात राज्य की ओर से, विरोध में वरिष्ठ अधिवक्ता श्री के. परमेश्वर को सुना गया।
2. उपरोक्त सभी चारों सिविल अपीलें समान तथ्यों पर आधारित हैं तथा उनमें विधि का एक समान प्रश्न उत्पन्न होता है, अर्थात् क्या भारी पृथ्वी- गतिशील मशीनरी अथवा विशेष सेवा वाहन अथवा निर्माण उपकरण वाहन, जैसे कि डम्पर, लोडर, एक्स्कावेटर, सरफेस माइनर, डोज़र, ड्रिल, रॉक ब्रेकर आदि, मोटर वाहन अधिनियम, 1988[1] की धारा 2(28) के परिधि में "मोटर वाहन" हैं तथा क्या वे गुजरात मोटर वाहन कर अधिनियम, 1958[2] के अधीन कराधान हेतु उत्तरदायी हैं।
3. सिविल अपील संख्याएँ 3352-3353/2017 प्रधान अपीलें हैं और इसलिए सुविधा की दृष्टि से केवल उन्हीं अपीलों से संबंधित आवश्यक तथ्यों का वर्णन किया जा रहा है।
4. अपीलकर्ता- अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड एक सार्वजनिक लिमिटेड कंपनी है, जो क्लिंकर तथा सीमेंट उत्पादों के निर्माण एवं विपणन के व्यवसाय में संलग्न है।इसके गुजरात राज्य में दो सीमेंट संयंत्र हैं, जिन्हें गुजरात सीमेंट वर्क्स तथा नर्मदा सीमेंट वर्क्स के नाम से जाना जाता है। उपर्युक्त दोनों संयंत्रों में विनिर्माण कार्य के संबंध में यह विभिन्न भारी पृथ्वी- गतिशील मशीनरी/निर्माण उपकरण अथवा विशेष सेवा वाहनों का उपयोग करती है।
5. सिविल अपील संख्याएँ 3352-3353/2017 में प्रयुक्त वाहन मुख्यतः डम्पर तथा लोडर हैं। सिविल अपील संख्या 3357/2017 में प्रयुक्त वाहन एक्स्कावेटर तथा सरफेस माइनर हैं, जबकि सिविल अपील संख्या 3358/2017 में प्रयुक्त वाहन डोज़र, ड्रिलर, रॉक ब्रेकर, एक्स्कावेटर तथा सरफेस माइनर हैं।
6. क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी, भुज ने दिनांक 04.06.1996 को एक पत्र जारी कर यह स्वीकार किया कि अपीलकर्ताओं द्वारा निजी परिसरों के भीतर प्रयुक्त डम्परों के

लिए अधिनियम के अधीन पंजीकरण अपेक्षित नहीं है। तथापि, तत्पश्चात परिवहन आयुक्त ने दिनांक 20.11.1999 को गुजराती दैनिक 'संदेश' में एक प्रेस विज्ञापन प्रकाशित कराया, जिसमें डम्परों सहित सभी विशेष सेवा वाहनों का अधिनियम की धारा 39 के अनुसार पंजीकरण कराने का निर्देश दिया गया तथा यह कहा गया कि अपीलकर्ता उन वाहनों पर गुजरात कर अधिनियम के अधीन सड़क कर अदा करने के लिए बाध्य हैं।

7. तत्पश्चात, जनवरी 2000 में क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी ने अपीलकर्ता द्वारा प्रयुक्त वाहनों का निरीक्षण भी किया तथा अपीलकर्ता को निर्देश दिया कि वे उनका पंजीकरण कराएँ और गुजरात कर अधिनियम के अधीन कर अदा करें।

8. अपीलकर्ता ने उक्त कार्यवाही का विरोध किया तथा दिनांक 02.02.2000 को परिवहन आयुक्त को उत्तर देकर कहा कि ये वाहन अधिनियम की धारा 2(28) में परिभाषित "मोटर वाहन" की श्रेणी में कठोर रूप से नहीं आते, अतः इनके लिए न तो पंजीकरण अपेक्षित है और न ही वे गुजरात कर अधिनियम के अधीन करारोपणीय हैं। परिवहन आयुक्त ने अपीलकर्ता द्वारा उठाई गई उक्त आपत्ति स्वीकार करने से इंकार कर दिया तथा वाहनों के पंजीकरण और सड़क कर के भुगतान पर बल दिया।

9. यह उल्लेखनीय है कि अपीलकर्ताओं द्वारा इस प्रकार प्रयुक्त वाहन "ऑन-रोड" उपयोग किए जाने के लिए अभिप्रेत नहीं थे। उन्हें ट्रेलरों पर विखंडित अवस्था में अपीलकर्ता के कार्य परिसर तक पहुँचाया जाता था तथा उनका उपयोग केवल कारखाना/परिबद्ध परिसर के भीतर ही सीमित था।

10. मैसर्स भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड, जो उक्त वाहनों के निर्माता/आपूर्तिकर्ता हैं, ने अपने दिनांक 23.03.2000 के पत्र द्वारा प्रमाणित किया कि वे अपने अन्य उत्पादों की श्रेणी के साथ-साथ खनन/औद्योगिक ऑफ-रोड गतिविधियों में संचालन हेतु हैवी ड्यूटी डम्परों का निर्माण एवं आपूर्ति करते रहे हैं। उनके द्वारा निर्मित एवं आपूर्ति किए गए उक्त उत्पाद/वाहन विशेष प्रकार के वाहन के रूप में केवल खनन तथा औद्योगिक ऑफ-रोड संचालन में उपयोग हेतु अभिकल्पित हैं तथा सड़क पर उपयोग किए जाने के लिए अभिप्रेत नहीं हैं। उक्त उत्पाद/वाहनों को उनके स्थान से ट्रेलरों के माध्यम से गंतव्य तक पहुँचाया जाता है तथा चूँकि ये ऑफ-रोड संचालन हेतु अभिप्रेत हैं, इसलिए वे उक्त उत्पादों/वाहनों के संबंध में कोई रोड-वर्दीनेस प्रमाणपत्र जारी नहीं करते हैं।

11. मैसर्स हिंदुस्तान मोटर्स लिमिटेड द्वारा भी दिनांक 17.03.2000 को उनके द्वारा निर्मित एवं आपूर्ति किए गए डम्परों के विभिन्न मॉडलों के संबंध में इसी प्रकार का

प्रमाणपत्र जारी किया गया।

12. मेसर्स ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया ने भी दिनांक 04.06.2004 को प्रमाणित किया कि ऐसी भारी पृथ्वी-गतिशील मशीनरियाँ ऑफ-रोड उपयोग हेतु अभिप्रेत हैं, न कि सड़क पर उपयोग हेतु। इन्हें एक स्थान से दूसरे स्थान तक केवल विखंडित अवस्था में ट्रेलरों अथवा ट्रकों पर ले जाया जाता है।

13. उक्त प्रमाणपत्र अपीलकर्ता-अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड द्वारा अभिलेख पर प्रस्तुत किए गए थे तथा प्रत्यर्थी-गुजरात राज्य गुजरात द्वारा उनका खंडन नहीं किया गया।

14. सहायक क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी ने दिनांक 16.01.2002 को पुनः अपीलकर्ता को सूचित किया कि उपर्युक्त वाहन/उपकरण, जो उसके द्वारा प्रयुक्त किए जा रहे हैं, "मोटर वाहन" की परिभाषा के अंतर्गत आते हैं तथा पंजीकरण एवं सड़क कर के भुगतान हेतु उत्तरदायी हैं। तत्पश्चात, दिनांक 09.11.2006 को क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी ने कारण बताओ सूचना-पत्र जारी कर अपीलकर्ता से रुपये 59,39,401/- की राशि पंजीकरण शुल्क, कर, कर बकाया, उस पर 2 प्रतिशत ब्याज तथा 25 प्रतिशत दण्ड सहित, वर्ष 1999 से प्रभावी रूप से, जब उपर्युक्त वाहन/उपकरण अपीलकर्ता द्वारा क्रय किए गए थे, की मांग की। अनेक पत्राचार के उपरांत अपीलकर्ता पर उक्त वाहन/उपकरणों का पंजीकरण कराने तथा रुपये 1.36 करोड़ की राशि जमा कराने हेतु दबाव डाला गया। अपीलकर्ता ने उक्त वाहनों का पंजीकरण कराया तथा विरोध स्वरूप रुपये 88.45 लाख जमा कराए।

15. उपर्युक्त परिस्थितियों में, जब कारण बताओ सूचना-पत्र जारी किया गया, तब अपीलकर्ता ने दिनांक 09.11.2006 के उक्त कारण बताओ सूचना-पत्र को निरस्त कराने तथा उनके द्वारा जमा की गई राशि की वापसी हेतु गुजरात उच्च न्यायालय का दरवाजा खटखटाया।गुजरात उच्च न्यायालय ने दिनांक 15.07.2011 के सामूहिक निर्णय एवं आदेश द्वारा याचिका निरस्त कर दी और यह धारित किया कि अपीलकर्ताओं द्वारा प्रयुक्त वाहन/उपकरण, विशेषतः डम्पर, अधिनियम के अधीन "मोटर वाहन" हैं तथा करारोपणीय हैं।

16. अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड उक्त उच्च न्यायालय के दिनांक 15.07.2011 के निर्णय एवं आदेश के विरुद्ध इस न्यायालय के समक्ष अपील में है। अन्य संबद्ध अपीलों के अपीलकर्ता भी इसी प्रकार इस न्यायालय के समक्ष अपीलार्थ उपस्थित हैं। जैसा कि पूर्व में कहा गया है, इन समस्त अपीलों से पूर्वोक्त रूप से निरूपित एक समान विधि प्रश्न उत्पन्न होता है; अतः हम इन सभी का एक साथ निस्तारण सिविल अपील संख्याएँ 3352-3353/2017 में निहित तथ्यों के आधार पर कर रहे हैं।

17. अपीलकर्ताओं की ओर से प्रमुख निवेदन यह है कि भारत के संविधान की सप्तम अनुसूची की सूची-II की प्रविष्टि 57 केवल ऐसे वाहनों पर करारोपण की अनुमति देती है, जो "सड़कों पर उपयोग हेतु उपयुक्त" हों; अतः जो वाहन सार्वजनिक स्थानों अथवा सार्वजनिक सड़कों पर प्रयुक्त नहीं होते, अथवा सड़कों पर उपयोग हेतु उपयुक्त नहीं हैं, वे "मोटर वाहन" की परिभाषा के क्षेत्राधिकार से बाहर हैं तथा सड़क कर के लिए दायित्वपूर्ण नहीं हैं। द्वितीयतः, यह निवेदन किया गया है कि अभिलेख पर उपलब्ध निर्माता की विशिष्टताएँ तथा विशेषज्ञों के प्रमाणपत्र स्पष्ट रूप से प्रदर्शित करते हैं कि विचाराधीन वाहन ऑफ-रोड वाहन हैं। उक्त प्रमाणपत्रों तथा प्रतिवादों का राज्य द्वारा खंडन नहीं किया गया है, तथापि न्यायालय ने केवल यह कहते हुए उन्हें उपेक्षित कर दिया कि विशेषज्ञों के प्रमाणपत्र तथा निर्माता की विशिष्टताएँ महत्त्वपूर्ण नहीं हैं।

18. यह भी प्रतिपादित किया गया है कि परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एम. ओ. आर. टी. एच.) ने दिनांक 13.07.2020 के परिपत्र द्वारा स्पष्ट रूप से कहा है कि अपीलकर्ताओं द्वारा प्रयुक्त ऐसे वाहन "ऑफ-रोड उपकरण" हैं और वे ऐसे "मोटर वाहन" नहीं माने जाते जिनके लिए पंजीकरण अपेक्षित हो।

19. इसके अतिरिक्त, **बोलानी ओरेस लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य**[3] में यह प्रश्न, जो वर्तमान अपीलों में उठाया गया है, प्रत्यक्ष रूप से निर्णीत किया गया है, जिसमें यह अभिधारित किया गया है कि वाक्यांश "सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित" का अर्थ ऐसे वाहन हैं जो सड़कों पर चलाए जाने के लिए उपयुक्त हों, और इस प्रकार वे वाहन एवं उपकरण, जो सड़कों पर उपयोग हेतु अभिप्रेत नहीं हैं, कराधान के दायरे से बाहर हैं।

20. उपर्युक्त निर्णय का अनुसरण **ताराचंद लॉजिस्टिक सॉल्यूशंस लिमिटेड बनाम आंध्र प्रदेश राज्य एवं अन्य**[4] मामले में किया गया है, जिसमें यह अभिनिर्धारित किया गया है कि बंद परिसर के भीतर संचालित होने वाले वाहन, तथा वे वाहन जो सार्वजनिक सड़क अवसंरचना से कोई लाभ प्राप्त नहीं करते हैं, कर योग्य नहीं हैं। केवल इस कारण कि विवादित वाहनों का अधिनियम के अधीन पंजीकरण किया गया है, अपीलकर्ता उक्त वाहनों पर सड़क कर देयता को चुनौती देने से प्रतिषिद्ध नहीं होते हैं।

21. राज्य अथवा उच्च न्यायालय द्वारा विपरीत निष्कर्ष निकालने हेतु जिन न्यायिक दृष्टांतों पर निर्भर किया गया है, वे भिन्न तथ्यों एवं परिस्थितियों पर आधारित होने के कारण पृथक किए जाने योग्य हैं तथा वर्तमान प्रकरण पर लागू नहीं होते हैं।

22. उपर्युक्त रूप से अपीलकर्ताओं की ओर से प्रस्तुत तर्कों के प्रत्युत्तर में, श्री के. परमेश्वर, जो गुजरात राज्य की ओर से वरिष्ठ अधिवक्ता के रूप में उपस्थित हुए, ने

निवेदन किया कि गुजरात कर अधिनियम की धारा 3(1) करारोपण संबंधी उपबंध है तथा उसमें "सभी मोटर वाहन" शब्दों का प्रयोग किया गया है, अतः जो भी वाहन "मोटर वाहन" की परिधि में आता है, चाहे वह सड़क पर उपयोग हेतु हो अथवा ऑफ-रोड उपयोग हेतु, वह सड़क कर के भुगतान के अधीन होगा। वाहनों के उपयोग के आधार पर उनमें कोई भेद नहीं किया जा सकता। गुजरात कर अधिनियम की धारा 3 में "सार्वजनिक स्थान" या "सार्वजनिक सड़क" शब्दों का प्रयोग नहीं किया गया है, और इनका कोई औचित्य नहीं है।

23. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एम. ओ. आर. टी. एच.) का दिनांक 13.07.2020 का परिपत्र अधिनियम के अधीन किसी नियम निर्माण शक्ति का प्रयोग करते हुए जारी नहीं किया गया है। अतः वह प्रासंगिक नहीं है तथा बाध्यकारी भी नहीं है, क्योंकि वह विधि के स्पष्ट उपबंधों का अतिक्रमण नहीं कर सकता। इसके अतिरिक्त, उक्त परिपत्र भावी प्रभाव से लागू होता है तथा पूर्व में क्रय किए गए वाहनों पर लागू नहीं होगा।

24. अपीलकर्ताओं की ओर से जिस **ताराचंद लॉजिस्टिक** (उपर्युक्त) के निर्णय पर भरोसा किया गया है, उससे कोई मदद नहीं मिलती; बल्कि, इस न्यायालय द्वारा **चीफ जनरल मैनेजर, जगन्नाथ एरिया और अन्य बनाम उड़ीसा राज्य और अन्य**[5] तथा **गुजरात राज्य और अन्य बनाम अखिल गुजरात प्रवासी वी.एस. महामंडल**[6] **और अन्य** मामलों में दिए गए निर्णय ही प्रभावी होंगे।

25. इस विधि प्रश्न पर विचार प्रारम्भ करने से पूर्व, अर्थात् क्या भारी भू-स्थानांतरण मशीनरी अथवा विशेष सेवा वाहन अथवा कोई निर्माण उपकरण वाहन अधिनियम की धारा 2(28) के परिधि में "मोटर वाहन" हैं तथा क्या वे गुजरात कर अधिनियम के अधीन करारोपणीय हैं, हमारे लिए यह आवश्यक होगा कि हम भारत के संविधान के कुछ उपबंधों, तत्पश्चात गुजरात कर अधिनियम की करारोपण धारा, और उसके बाद स्वयं अधिनियम में निहित "मोटर वाहन" की परिभाषा का संदर्भ लें।

26. भारत के संविधान का अनुच्छेद 265 स्पष्ट रूप से उपबंधित करता है कि विधि के प्राधिकार के बिना कोई कर न तो अधिरोपित किया जाएगा और न ही संग्रहीत किया जाएगा।यदि उपर्युक्त अनुच्छेद का पठन संविधान की सप्तम अनुसूची की सूची-II की प्रविष्टि 57 के साथ सामंजस्यपूर्वक किया जाए, तो यह स्पष्ट होगा कि कर उन वाहनों पर अधिरोपित किया जा सकता है, जिनमें निहित रूप से सड़कों पर उपयोग हेतु उपयुक्त "मोटर वाहन" सम्मिलित हैं।

27. संविधान की सप्तम अनुसूची की सूची-II की प्रविष्टि 57 निम्नवत् हैः

"57. ऐसे वाहनों पर कर, चाहे वे यांत्रिक शक्ति से संचालित हों या नहीं, जो सड़कों पर उपयोग हेतु उपयुक्त हों, जिनमें ट्राम-कार भी सम्मिलित हैं, परंतु सूची-III की प्रविष्टि 35 के उपबंधों के अधीन"।

28. संविधान के अनुच्छेद 265 तथा सप्तम अनुसूची की सूची-II की प्रविष्टि 57 के संयुक्त पठन से यह स्पष्ट है कि राज्य उन वाहनों, अर्थात् मोटर वाहनों, पर कर अधिरोपित एवं संग्रहीत करने के लिए सक्षम है, यदि वे सड़कों पर उपयोग हेतु उपयुक्त हों।

29. गुजरात कर अधिनियम की धारा 3 मोटर वाहनों पर कर अधिरोपित किए जाने का उपबंध करती है।इसका प्रासंगिक भाग निम्नलिखित रूप में निर्धारित करता हैः

"3. (1) इस अधिनियम के अन्य उपबंधों के अधीन, 1 अप्रैल, 1958 से राज्य में उपयोग किए जाने वाले अथवा उपयोग हेतु रखे गए सभी मोटर वाहनों पर, राज्य सरकार द्वारा राजपत्र में अधिसूचना द्वारा निर्धारित दरों पर, किन्तु प्रथम, द्वितीय एवं तृतीय अनुसूचियों में विनिर्दिष्ट अधिकतम दरों से अधिक नहीं, कर अधिरोपित एवं संग्रहीत किया जाएगा:

परन्तु यह कि किसी भी मोटर वाहन के मामले में (चाहे वे प्रथम अनुसूची, द्वितीय अनुसूची अथवा तृतीय अनुसूची में विनिर्दिष्ट हों या नहीं), जो ऐसे वाहनों के विक्रेता अथवा निर्माता द्वारा व्यापार के प्रयोजनार्थ रखे गए हों, उन मोटर वाहनों पर ही, जिन्हें मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के अधीन बनाए गए नियमों में विहित रीति से सड़कों पर उपयोग की अनुमति हो, राज्य सरकार द्वारा राजपत्र में अधिसूचना द्वारा विनिर्दिष्ट, प्रति वर्ष अधिकतम ₹5,000 से अधिक न होने वाली कर राशि अधिरोपित एवं संग्रहीत की जाएगी: ...."

30. उपर्युक्त चार्जिंग धारा, राज्य में उपयोग किए जाने वाले अथवा उपयोग के लिए रखे गए सभी मोटर वाहनों पर कर लगाने और उसे वसूल करने का प्रावधान करती है। उपर्युक्त प्रावधान को सीधे तौर पर पढ़ने से यह स्पष्ट होता है कि सभी मोटर वाहनों पर कर लगाया और वसूला जा सकता है, चाहे उनका वास्तव में उपयोग किया जा रहा हो या उन्हें उपयोग के लिए रखा गया हो।

31. यह ध्यान रखना प्रासंगिक हो सकता है कि संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 57, सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त वाहनों पर कर लगाने की अनुमति देती है।गुजरात कर अधिनियम की धारा 3, राज्य में उपयोग किए जाने वाले

या उपयोग के लिए रखे गए सभी मोटर वाहनों पर कर लगाने और वसूलने का अधिकार देती है, चाहे वे सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त हों या नहीं। गुजरात कर अधिनियम में "सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त" योग्यता की स्पष्ट अनुपस्थिति के कारण ही, अपीलकर्ताओं द्वारा उपयोग किए जाने वाले उन वाहनों पर कर लगाने का प्रयास किया जा रहा है, जिन्हें 'ऑफ-रोड वाहन' कहा जाता है। गुजरात कर अधिनियम, भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 57 की सीमा से बाहर नहीं जा सकता, ताकि ऐसे वाहनों पर कर लगाया जा सके जो सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त नहीं हैं।

32. अब, मूल मुद्दा यह है: मोटर वाहन" से क्या तात्पर्य है, अथवा "मोटर वाहन" क्या हैं।

33. "मोटर वाहन" वाक्यांश को गुजरात कर अधिनियम के अंतर्गत परिभाषित नहीं किया गया है; बल्कि, उक्त अधिनियम की धारा 2 की उप-धारा (10) यह उपबंध करती है कि जिन शब्दों और अभिव्यक्तियों को उक्त अधिनियम के अंतर्गत परिभाषित नहीं किया गया है, उनका वही अर्थ होगा जो उन्हें अधिनियम के अंतर्गत दिया गया है।

34. धारा 2 (10) यहाँ नीचे पुनः प्रस्तुत की गई हैः

> “2. इस अधिनियम में, जब तक कि संदर्भ में अन्यथा आवश्यक न होः-
>
> ....
>
> (10) इस अधिनियम में प्रयुक्त अन्य शब्दों और अभिव्यक्तियों का, जिन्हें इसमें परिभाषित नहीं किया गया है, वही अर्थ होगा जो उन्हें मोटर वाहन अधिनियम, 1988 या उसके अधीन बनाए गए नियमों में क्रमशः दिया गया है।”

35. अधिनियम की धारा 2(10) के उपर्युक्त प्रावधान को देखते हुए, चूंकि गुजरात कर अधिनियम के अंतर्गत 'मोटर वाहन' को परिभाषित नहीं किया गया है, अतः इसे वही अर्थ दिया जाना चाहिए जो अधिनियम में निहित है।

36. अधिनियम की धारा 2 (28) के अंतर्गत "मोटर वाहन" को परिभाषित किया गया है। यह इस प्रकार है:

> **“2. परिभाषाएँ–** इस अधिनियम में, जब तक कि संदर्भ से अन्यथा अपेक्षित न हो।”-
>
> ....
>
> (28) “मोटर वाहन” या “वाहन” का अर्थ है कोई भी यांत्रिक रूप से चलने

वाला वाहन, जिसे सड़कों पर इस्तेमाल के लिए बनाया गया हो, चाहे उसे चलाने की शक्ति किसी बाहरी या भीतरी स्रोत से मिलती हो; इसमें वह चेसिस भी शामिल है जिस पर अभी तक कोई बॉडी नहीं लगाई गई है, और इसमें एक ट्रेलर भी शामिल है; लेकिन इसमें वह वाहन शामिल नहीं है जो फिक्स्ड रेल (पटरियों) पर चलता हो, या कोई विशेष प्रकार का वाहन जिसे केवल किसी फैक्ट्री या किसी अन्य बंद परिसर में इस्तेमाल के लिए बनाया गया हो, या ऐसा वाहन जिसमें चार से कम पहिये हों और जिसमें लगा इंजन 25 क्यूबिक सेंटीमीटर से अधिक क्षमता का न हो।

37. उपर्युक्त प्रावधान को सरल और सीधे तौर पर पढ़ने से यह स्पष्ट होता है कि यह दो भागों में है। पहला भाग समावेशी है और दूसरा भाग अनन्य है। संक्षेप में, पहला भाग यह बताता है कि 'मोटर वाहन' या 'वाहन' का अर्थ कोई भी ऐसा यांत्रिक रूप से चलने वाला वाहन है, जिसे सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित किया गया हो; और इसमें वह चेसिस भी शामिल है जिससे अभी तक कोई बॉडी नहीं जोड़ी गई है, तथा एक ट्रेलर भी। अतः, मोटर वाहन की परिभाषा का उपरोक्त भाग समावेशी प्रकृति का है। दूसरा भाग मोटर वाहन की परिभाषा से कुछ विशिष्ट वाहनों को बाहर रखने का प्रावधान करता है। इसमें यह प्रावधान है कि मोटर वाहन में वे वाहन शामिल नहीं हैं जो निश्चित पटरियों पर चलते हैं, **अथवा वे विशेष प्रकार के वाहन शामिल नहीं हैं जिन्हें केवल किसी कारखाने या किसी अन्य बंद परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित किया गया हो**। इसका अर्थ यह है कि विधायिका ने जान-बूझकर, विशेष प्रकार के उन वाहनों को 'मोटर वाहन' की परिभाषा से बाहर रखा है, जिन्हें केवल किसी कारखाने या किसी अन्य बंद परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित किया गया है। दूसरे शब्दों में, यद्यपि 'मोटर वाहन' शब्द का दायरा काफी विस्तृत है, फिर भी यह स्पष्ट रूप से कुछ ऐसे विशेष प्रकार के मोटर वाहनों को अपने दायरे से बाहर रखता है, जिन्हें केवल कारखाने या किसी अन्य बंद परिसर में उपयोग के लिए ही अनुकूलित किया गया है।

38. अपीलकर्ता द्वारा उपयोग किए गए विचाराधीन सभी वाहन विशेष प्रकार के वाहन हैं, क्योंकि वे मूल रूप से निर्माण कार्य में प्रयुक्त होने वाले उपकरण-वाहन हैं, जिन्हें सड़कों पर चलाने के बजाय केवल किसी कारखाने या किसी चारदीवारी के भीतर स्थित परिसर में उपयोग के लिए ही उपयुक्त बनाया गया है। ये वाहन सड़कों पर उपयोग किए जाने में सक्षम हो सकते हैं, किन्तु मूलतः इनका उपयोग केवल परिसीमित परिसर

अथवा कारखाना परिसर के भीतर विशेष वाहन के रूप में किया जाना अभिप्रेत है, न कि बाहर सड़कों पर। यहाँ तक कि फ़ैक्टरी परिसर या तथाकथित 'बंद परिसर' तक पहुँचने के लिए भी, ये सड़कों पर नहीं चलते; बल्कि इन्हें इनके निर्माण स्थल से इनके तैनाती स्थल तक ट्रैक्टरों और ट्रेलरों पर ले जाया जाता है। निर्माताओं एवं आपूर्तिकर्ताओं द्वारा जारी विभिन्न प्रमाणपत्रों तथा ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया द्वारा निर्गत प्रमाणपत्रों से पर्याप्त रूप से यह प्रदर्शित होता है कि अपीलकर्ता द्वारा प्रयुक्त उपर्युक्त वाहन विशेष प्रकार के वाहन हैं, जो केवल कारखाना परिसर अथवा परिसीमित परिसर के भीतर उपयोग हेतु अभिप्रेत हैं। वे सभी ऑफ-रोड वाहन हैं, जो सामान्यतः सड़कों पर संचालित नहीं होते हैं। चूँकि ये वाहन सड़कों पर संचालित नहीं होते, अतः निर्माताओं एवं आपूर्तिकर्ताओं द्वारा इनके संबंध में सड़क-योग्यता का कोई प्रमाणपत्र भी जारी नहीं किया जाता है।संक्षेप में, अपीलकर्ताओं द्वारा प्रयुक्त वाहन विशेष प्रकार के वाहन हैं, जो परिसीमित परिसर के भीतर निर्माण उपकरण वाहन के रूप में उपयोग हेतु अभिप्रेत हैं, और इस प्रकार प्रथमदृष्टया अधिनियम की धारा 2(28) में निहित "मोटर वाहन" की परिभाषा से, विशेषतः उक्त परिभाषा के द्वितीय भाग के अधीन, अपवर्जित हैं।

39. उपर्युक्त के दृष्टिगत, हम निःसंकोच यह निष्कर्ष निकाल सकते हैं कि यद्यपि अपीलकर्ता द्वारा प्रयुक्त वाहन अधिनियम की धारा 2(28) में निहित परिभाषा के प्रथम भाग के अंतर्गत "मोटर वाहन" हैं, तथापि उनके उपयोग की प्रकृति तथा उपयोग के स्थान के कारण, उक्त परिभाषा के द्वितीय भाग के अधीन, वे "मोटर वाहन" की परिभाषा से अपवर्जित हो जाते हैं।

40. अपीलकर्ता द्वारा प्रयुक्त उपर्युक्त वाहनों को "मोटर वाहन" के दायरे से अपवर्जित करने का एक अन्य कारण भी है। अधिनियम के अधीन निर्मित केंद्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 में नियम 2(कैब) के द्वारा "निर्माण उपकरण वाहन" को परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ रबर टायरयुक्त, रबर पैडयुक्त अथवा स्टील ड्रम पहियों पर स्थापित, स्वचालित रूप से संचालित एक्सकेवेटर, लोडर, बैकहो, कॉम्पैक्टर रोलर, डम्पर, मोटर ग्रेडर, मोबाइल क्रेन, डोज़र, फोर्क लिफ्ट ट्रक, स्व-लोडेड कंक्रीट मिक्सर अथवा कोई अन्य निर्माण वाहन या उनका संयोजन है, जो खनन, औद्योगिक उपक्रम, सिंचाई तथा सामान्य निर्माण कार्यों में ऑफ-हाइवे संचालन हेतु अभिकल्पित हों तथा "ऑन या ऑफ" अथवा "ऑन एंड ऑफ" हाइवे क्षमताओं सहित संशोधित एवं निर्मित किए गए हों।

41. उपर्युक्त परिभाषा के आलोक में, अपीलकर्ता द्वारा प्रयुक्त वाहन यद्यपि "ऑन या

ऑफ" अथवा "ऑन एंड ऑफ" हाइवे क्षमताओं सहित निर्मित या संशोधित किए गए हैं, तथापि वे मूलतः विशेष प्रकार के निर्माण उपकरण वाहन हैं और साधारण रूप से ऐसे मोटर वाहन नहीं हैं जो अधिनियम की धारा 2(28) के दायरे में आते हों। अतः वे "निर्माण उपकरण वाहन" की श्रेणी में आने वाले विशेष प्रकार के वाहन हैं।

42. करारोपण धारा अर्थात् गुजरात कर अधिनियम की धारा 3(1) स्वयं यह उपबंधित करती है कि सभी मोटर वाहनों पर कर राज्य सरकार द्वारा निर्धारित दर पर अधिरोपित एवं संग्रहीत किया जाएगा, किन्तु वह अधिनियम की प्रथम, द्वितीय एवं तृतीय अनुसूचियों में विनिर्दिष्ट अधिकतम दर से अधिक नहीं होगा। यदि हम गुजरात कर अधिनियम की प्रथम अनुसूची का अवलोकन करें, तो पाते हैं कि प्रत्येक प्रकार के मोटर वाहन के सम्मुख कर की अधिकतम वार्षिक दर विनिर्दिष्ट की गई है। तथापि, प्रथम अनुसूची के मद VI के अंतर्गत मद (च) की उप-मद (ii) में, यद्यपि किसी विनिर्दिष्ट मानक से अधिक मोटर वाहनों तथा/अथवा किसी निर्माण उपकरण वाहन का उल्लेख मिलता है, किन्तु उसके समक्ष कर की कोई संगत दर विनिर्दिष्ट नहीं की गई है। यदि अनुसूची-I की उपर्युक्त प्रविष्टि का पठन किया जाए, तो यह स्पष्ट होता है कि उक्त अनुसूची में निर्माण उपकरण वाहनों, अर्थात् अपीलकर्ता द्वारा प्रयुक्त वाहनों, पर कर की कोई दर विनिर्दिष्ट नहीं की गई है।अतः पुनः यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि अपीलकर्ताओं द्वारा प्रयुक्त वाहन विशेष प्रकार के वाहन हैं, जो "मोटर वाहन" की परिभाषा से अपवर्जित हैं, तथा साथ ही निर्माण उपकरण वाहन होने के कारण करारोपणीय भी नहीं हैं।

गुजरात कर अधिनियम स्वयं ऐसे वाहनों से किसी कर की वसूली हेतु कर की कोई दर विनिर्दिष्ट नहीं करता है।

43. उपर्युक्त कारणों से ही सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एम. ओ. आर. टी. एच.) द्वारा दिनांक 13.07.2020 का परिपत्र जारी किया गया, जिसमें यह स्पष्ट किया गया कि अपीलकर्ताओं द्वारा प्रयुक्त वाहन, अर्थात् विशेष प्रकार के वाहन अथवा निर्माण कार्य में प्रयुक्त वाहन, यदि सड़कों पर संचालित नहीं किए जाते हैं, तो वे मोटर वाहन तथा नियमित पंजीकरण की श्रेणी में नहीं आते हैं। उक्त परिपत्र यद्यपि विधि के स्पष्ट उपबंधों का अतिक्रमण नहीं कर सकता, तथापि फिर भी वह विभागीय प्राधिकारियों पर बाध्यकारी है, जैसा कि **के. पी. वर्गीज बनाम आई. टी. ओ.**[7] में धारित किया गया है।

44. गुजरात कर अधिनियम की धारा 3, अधिनियम की धारा 2(28) के अधीन "मोटर वाहन" की परिभाषा, नियमों के नियम 2(कैब) में निहित "निर्माण उपकरण वाहन"

की परिभाषा तथा गुजरात कर अधिनियम की अनुसूची-I के समग्र पठन से यह पूर्णतः स्पष्ट है कि अपीलकर्ता द्वारा प्रयुक्त प्रकार के वाहन, जो विशेष वाहन अर्थात् निर्माण उपकरण वाहन हैं, यद्यपि सड़कों पर चलाए जाने हेतु उपयुक्त हो सकते हैं, तथापि वे मूलतः कारखाने अथवा परिसीमित परिसर में उपयोग हेतु अभिप्रेत हैं, और इस प्रकार गुजरात कर अधिनियम के अधीन करारोपणीय नहीं हैं। अन्यथा भी, भारत के संविधान की सप्तम अनुसूची की सूची-II की प्रविष्टि 57 में प्रयुक्त भाषा के दृष्टिगत, ऐसे वाहनों पर, जो सड़कों पर उपयोग हेतु उपयुक्त नहीं हैं तथा कारखाने अथवा परिसीमित परिसर में ऑफ-रोड उपयोग हेतु अभिकल्पित किए गए हैं, कोई प्राधिकरण कर अधिरोपित अथवा संग्रहीत करने के लिए अधिकृत नहीं है।

45. हमारे द्वारा उपर्युक्त ग्रहण किया गया दृष्टिकोण इस न्यायालय की त्रि-न्यायाधीश पीठ के निर्णय **बोलानी ओरेस लिमिटेड बनाम उड़ीसा राज्य** (उपरोक्त) से पूर्ण समर्थन प्राप्त करता है।उक्त वाद में यह न्यायालय मोटर वाहन अधिनियम, 1939 में विद्यमान “मोटर वाहन” की परिभाषा पर, बिहार और उड़ीसा मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1930 के संदर्भ में विचार कर रहा था। उपर्युक्त अधिनियम की धारा 2(18) में “मोटर वाहन” को परिभाषित किया गया था, जिसमें “सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित” वाक्यांश का प्रयोग किया गया था।उक्त परिभाषा के आलोक में, इस न्यायालय ने विचार किया कि क्या डंपर, रॉकर और ट्रैक्टर, बिहार और उड़ीसा मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1930 के अंतर्गत कर योग्य हैं। इस न्यायालय ने "उपयोग के लिए अनुकूलित" शब्दों के अर्थ पर विचार करते हुए यह टिप्पणी की कि इनकी व्याख्या "उपयोग के लिए उपयुक्त" अथवा दूसरे शब्दों में, "सड़क पर उपयोग के लिए योग्य" के रूप में की जानी चाहिए।यह आशय संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 57 पर आधारित था। यह धारित किया गया कि संविधान की सप्तम अनुसूची की सूची-II की प्रविष्टि 57 के दृष्टिगत, मोटर वाहनों पर कर अधिरोपित करने की शक्ति विनियामक एवं प्रतिपूरक प्रकृति की है, तथा उक्त शक्ति का प्रयोग उन मोटर वाहनों पर कर अधिरोपित करने हेतु किया जा सकता है, जो राज्य की सड़कों का उपयोग करते हैं। इस न्यायालय ने आगे यह भी पाया कि डंपर, रॉकर और ट्रैक्टर जैसे वाहन, यद्यपि सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त हैं, तथापि अभिवचनों के आलोक में चूँकि इनका उपयोग केवल किसी संलग्न परिसर के भीतर, विशेष रूप से औद्योगिक प्रयोजन के लिए किया गया था, अतः इन्हें कराधान के लिए उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता। यह स्पष्ट एवं निर्णायक रूप से धारित किया गया कि यदि कोई वाहन सार्वजनिक सड़कों का उपयोग नहीं करता है, तो उस पर कर अधिरोपित नहीं किया जा

सकता। यह भी अभिलक्षित किया गया कि यदि कोई वाहन मात्र एक स्थान से दूसरे स्थान तक संचालित होता है, तो आवश्यक नहीं कि वह मोटर वाहन ही हो। यह भी धारित किया गया कि कोई वाहन यद्यपि अधिनियम के अधीन मोटर वाहन के रूप में पंजीकृत हो, तथापि यदि वह अन्यथा सड़कों पर संचालित नहीं होता है, तो उसे कर के अधीन करना आवश्यक नहीं है।

46. अपीलकर्ता द्वारा उपयोग किए जाने वाले वाहन निर्विवाद रूप से सड़कों पर उपयोग नहीं किए जाते हैं और सड़कों पर उपयोग के लिए भी नहीं रखे जाते हैं।

47. हालाँकि, **नटवर पारिख एंड कंपनी लिमिटेड बनाम कर्नाटक राज्य और अन्य**[8] के मामले में, इस न्यायालय की तीन-न्यायाधीशों की पीठ ने बोलानी ओर्स लिमिटेड (उपर्युक्त) को रद्द किए बिना यह निर्णय दिया कि माल के परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले ट्रैक्टर-ट्रेलर "माल वाहन" की एक अलग श्रेणी में आते हैं, जिसके लिए मोटर वाहन अधिनियम की धारा 66 के तहत परमिट की आवश्यकता होती है। इसलिए, ऐसे परमिट के अभाव में, वे कर्नाटक मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1957 की धारा 3(2) के तहत कर के लिए उत्तरदायी हैं।

48. **नटवर पारिख एंड कंपनी लिमिटेड** (उपरोक्त) के मामले में दिए गए उपर्युक्त निर्णय में केवल यह कहा गया है कि "माल वाहन" के लिए मोटर वाहन अधिनियम के तहत परमिट की आवश्यकता होती है, और इसलिए, वे "मोटर वाहन" हैं। तथापि, यह विचार नहीं किया गया कि प्रश्नगत वाहन, जो कथित रूप से विशेष प्रकार के वाहन अथवा निर्माण उपकरण वाहन हैं, जिन्हें विशेष रूप से कारखाना परिसर अथवा परिसीमित परिसर में उपयोग हेतु अभिकल्पित किया गया है, न कि सार्वजनिक सड़कों पर, क्या "मोटर वाहन" की परिधि में आएंगे। अतः उपर्युक्त निर्णय का वर्तमान वाद के तथ्यों एवं परिस्थितियों पर कोई अनुप्रयोग नहीं है।

49. इस न्यायालय की तीन-न्यायाधीशों की पीठ ने **वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड बनाम महाराष्ट्र राज्य और अन्य**[9] मामले में, इस न्यायालय के पूर्व के निर्णयों–विशेषकर **नटवर पारिख एंड कंपनी लिमिटेड** (उपर्युक्त)– का मात्र संदर्भ देते हुए यह अभिनिर्धारित किया कि उत्खनक अधिनियम की धारा 2(28) में दी गई "मोटर वाहनों" की परिभाषा के अंतर्गत आते हैं; और इसलिए, वे पंजीकरण तथा करों के भुगतान के लिए दायी होंगे।

50. चूंकि, **वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड** (उपरोक्त) के मामले में निर्णय **नटवर पारिख एंड कंपनी लिमिटेड** (उपरोक्त) पर आधारित *है,* जिसमें कहा गया है कि उत्खननकर्ता अधिनियम की धारा 2 (28) में निहित "मोटर वाहनों" की परिभाषा के अर्थ के भीतर

आते हैं और इस तरह से पंजीकरण और कर के भुगतान के लिए उत्तरदायी होंगे, लेकिन इस पहलू में जाने के बिना कि क्या ऐसे वाहन अधिनियम की धारा 2 (28) के तहत निहित परिभाषा के दूसरे भाग के आधार पर "मोटर वाहनों" की परिभाषा से बाहर हैं, मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में इसका कोई उपयोग नहीं है।

51. बार में उद्धृत इसके विपरीत के निर्णय– जिनकी शुरुआत **त्रावणकोर टी एस्टेट्स कंपनी लिमिटेड बनाम केरल राज्य एवं अन्य**[10] से होती है, और जिनमें **भारत संघ और अन्य बनाम चौगुले एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड और अन्य**[11], **मेसर्स सेंट्रल कोल फील्ड्स लिमिटेड बनाम ओडिशा राज्य और अन्य**[12], **मुख्य महाप्रबंधक, जगन्नाथ क्षेत्र एवं अन्य** (उपर्युक्त), **बोस अब्राहम बनाम केरल राज्य एवं अन्य**[13], **गुजरात राज्य एवं अन्य** (उपर्युक्त) शामिल हैं– वे सभी इस न्यायालय की विभिन्न खंडपीठों के निर्णय हैं। निस्संदेह, ये निर्णय यह प्रतिपादित करते हैं कि राज्य की सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग किए जाने वाले अथवा उपयोग हेतु रखे गए वाहन कर-योग्य हैं तथा यदि उनका ऐसा उपयोग नहीं किया जाता है तो वे छूट का दावा कर सकते हैं, किन्तु इन सभी निर्णयों में अधिनियम की धारा 2(28) में निहित "मोटर वाहन" की परिभाषा के द्वितीय भाग में किए गए विशिष्ट अपवर्जन पर विचार नहीं किया गया है। जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया है, अपीलकर्ताओं द्वारा प्रयुक्त वाहन अथवा निर्माण उपकरण वाहन अधिनियम की धारा 2(28) में निहित परिभाषा के प्रथम भाग के अंतर्गत "मोटर वाहन" हैं, किन्तु उक्त परिभाषा के द्वितीय भाग के आधार पर वे अपवर्जित हो जाते हैं। उपरोक्त किसी भी निर्णय में मामले के इस पहलू पर विशेष रूप से विचार नहीं किया गया है। इसके अलावा, ये सभी निर्णय **बोलानी ओरेस लिमिटेड** (उपरोक्त) को बस नज़रअंदाज़ कर देते हैं, बिना वास्तव में उसे इस आधार पर खारिज किए कि यह पुराने अधिनियम के तहत परिभाषित "मोटर वाहनों" से संबंधित है; और ऐसा करते समय वे इस बात का एहसास नहीं करते कि पुराने और वर्तमान अधिनियम में "मोटर वाहनों" की परिभाषा के बीच कोई खास बदलाव नहीं हुआ था।

52. यदि उपर्युक्त निर्णयों द्वारा प्रतिपादित सिद्धांत, जिसके अनुसार राज्य में उपयोग किए जाने वाले अथवा उपयोग हेतु रखे गए वाहन, चाहे वे सड़कों पर चलाने योग्य हों या नहीं अथवा चाहे वे केवल परिसीमित परिसर में उपयोग हेतु अभिप्रेत विशेष प्रकार के वाहन ही क्यों न हों, कर के अधीन होंगे, स्वीकार कर लिया जाए, तो उससे एक विसंगति उत्पन्न होगी। यह भी ध्यान देने योग्य है कि विमान, विशेष रूप से वायुसेना के विमान, राजमार्गों पर उतरने में सक्षम होते हैं तथा वे राजमार्ग पर टैक्सी करने के

पश्चात वहाँ से उड़ान भी भर सकते हैं, और इस प्रकार उन्हें सड़कों पर उपयोग हेतु उपयुक्त वाहन माना जा सकता है, जिससे वे अधिनियम के अंतर्गत पंजीकरण तथा विभिन्न राज्य अधिनियमों के अंतर्गत सड़क कर के भुगतान हेतु “मोटर वाहन” की श्रेणी में आ जाएंगे। इसी प्रकार की स्थिति सेना के टैंकों के संबंध में भी होगी, क्योंकि आवश्यकता पड़ने पर वे भी सड़कों पर संचालित होने में सक्षम होते हैं, और किसी राज्य में उन्हें उपयोग हेतु रखना उनके “मोटर वाहन” के रूप में पंजीकरण तथा कर के भुगतान की देयता को आकर्षित करेगा। यह अधिनियम के अंतर्गत “मोटर वाहन” की परिभाषा को विनिर्दिष्ट करने तथा उस पर कर अधिरोपित करने के लिए विधायिका का आशय नहीं हो सकता। इस दृष्टिकोण से, उपर्युक्त निर्णयों द्वारा प्रतिपादित सिद्धांत को सभी मोटर वाहनों पर निरपेक्ष रूप से स्वीकार कर लागू नहीं किया जा सकता, क्योंकि सामान्य मोटर वाहनों तथा विशेष प्रकार के मोटर वाहनों, जैसे भारी निर्माण उपकरण अथवा ऐसे विशेष प्रकार के वाहन जो केवल किसी निर्धारित क्षेत्र के भीतर उपयोग हेतु अभिप्रेत हैं और सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग हेतु नहीं हैं, के बीच स्पष्ट भेद है।

53. **चेयरमैन, राजस्थान स्टेट रोड ट्रांसपोर्ट कॉर्पोरेशन और अन्य बनाम संतोष और अन्य**[14] के मामले में एक और निर्णय का हवाला दिया गया। उक्त निर्णय मोटरचालित कार्ट “जुगाड़” से संबंधित है तथा उसमें यह धारित किया गया कि वह अधिनियम की धारा 2(28) की परिभाषा के अंतर्गत “मोटर वाहन” है और सड़क कर के लिए देय है।उक्त मामले के तथ्य वर्तमान मामले से पूर्णतः भिन्न थे, क्योंकि उस मामले में न्यायालय से केवल यह निर्णय करने के लिए कहा गया था कि क्या मोटरचालित कार्ट “जुगाड़” एक “मोटर वाहन” है अथवा नहीं। न्यायालय ने इस बात पर विचार करना शुरू नहीं किया था कि क्या इसके उपयोग के कारण यह "मोटर वाहन" की परिभाषा से बाहर रहेगा। अतः, उपर्युक्त निर्णय भी प्रस्तुत मामले में किसी काम का नहीं है।

54. इसके विपरीत, इस न्यायालय को हाल ही में **ताराचंद लॉजिस्टिक सॉल्यूशंस लिमिटेड** (उपर्युक्त) मामले में यह निर्णय करना था कि क्या विशाखापत्तनम स्टील प्लांट, आंध्र प्रदेश– जो राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (‘आर. आई. एन. एल.") की एक कॉर्पोरेट इकाई है– का परिसर, जहाँ कथित विशेष प्रकार के वाहनों का विशेष रूप से उपयोग किया जाता था, एक “सार्वजनिक स्थान” माना जाएगा। इस न्यायालय ने, अन्य बातों के साथ, यह अवलोकित किया कि यदि कोई मोटर वाहन सार्वजनिक स्थान पर उपयोग नहीं किया जाता है अथवा सार्वजनिक स्थान पर उपयोग हेतु नहीं रखा गया है तथा संबंधित व्यक्ति सार्वजनिक अवसंरचना से कोई लाभ प्राप्त नहीं कर रहा है,

तो उस पर मोटर वाहन कर का भार नहीं डाला जाना चाहिए।

55. उपर्युक्त विवेचना, विशेषतः अभिवचनों तथा अभिलेख पर उपलब्ध सामग्री को ध्यान में रखते हुए, हम इस निष्कर्षात्मक मत पर पहुँचते हैं कि अपीलकर्ताओं द्वारा प्रयुक्त वाहन विशेष प्रकार के वाहन हैं, यथार्थतः निर्माण उपकरण वाहन, जो औद्योगिक क्षेत्र/कारखाना परिसर/परिभाषित परिसीमित परिसर के भीतर संचालन एवं उपयोग हेतु उपयुक्त तथा अभिप्रेत हैं, तथा सड़कों अथवा सार्वजनिक सड़कों पर उपयोग हेतु अभिप्रेत नहीं हैं। वे ऑफ-रोड उपकरण हैं और इस प्रकार वे न केवल अधिनियम की धारा 2(28) में परिभाषित "मोटर वाहन" के दायरे से अपवर्जित हैं, बल्कि करारोपण से भी बाहर हैं, क्योंकि संविधान की सप्तम अनुसूची की सूची-II की प्रविष्टि 57 केवल उन्हीं वाहनों पर कर अधिरोपण की अनुमति देती है जो सड़कों पर उपयोग हेतु उपयुक्त हों। गुजरात कर अधिनियम की धारा 3(1) की अनुसूची I के अनुसार, इन पर सड़क कर भी लागू नहीं होता है; क्योंकि यह अनुसूची इस प्रकार के वाहनों–अर्थात् निर्माण उपकरण वाहनों– के लिए किसी भी कर का प्रावधान नहीं करती है। तथापि, यदि ऐसे किसी प्रकार के वाहन सड़कों का उपयोग करते पाए जाते हैं, तो वे अधिनियम की धारा 2(28) तथा गुजरात कर अधिनियम की धारा 3 के प्रावधानों के कठोर अनुपालन से मुक्त नहीं होंगे तथा विधि के अनुसार उनकी जब्ती एवं दंड की कार्यवाही के अधीन भी हो सकते हैं।

56. तदनुसार, गुजरात उच्च न्यायालय द्वारा दिनांक 15.07.2011 और 19.12.2012 को पारित किए गए चुनौतीपूर्ण निर्णयों और आदेशों को रद्द किया जाता है, और अपीलों को बिना किसी लागत आदेश के स्वीकार किया जाता है।

मामले का परिणाम: अपीलों की अनुमति दी गई।

†हेडनोट्स तैयार किए गए द्वारा: निधि जैन

---

1 जिसे इसके बाद 'अधिनियम' कहा जाएगा

2 जिसे इसके बाद 'गुजरात कर अधिनियम' कहा जाएगा

3 (1974) 2 एस. सी. सी. 777

4 2025 एस. सी. सी. ऑनलाइन एस. सी. 1851

5 (1996) 10 एस. सी. सी. 676

6 (2004) 5 एस. सी. सी. 155

7 (1981) 4 एस. सी. सी. 173

8 (2005) 7 एस. सी. सी. 364

9 (2016) 11 एस. सी. सी. 613
10 (1980) 3 एससीसी 619
11 (1992) अनुपूरक 3 एस. सी. सी 141
12 (1992) अनुपूरक 3 एस.सी.सी. 133
13 (2001) 3 एस. सी. सी. 157
14 (2013) 7 एस. सी. सी. 94

अनुवादकर्ता: राधा