

नटवर पारिख और कम्पनी लिमिटेड

बनाम

कर्नाटक राज्य और अन्य

1 सितंबर, 2005

[एस. एन. वरियावा, एस. एच. कपाडिया और तारून चटर्जी, जे. जे.]

कर्नाटक मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1957-धारा 3 (2) और 16 अनुसूची-मद 10, भाग बी-मोटर वाहन अधिनियम, 1988-धारा 2 (14), 2(44), 2 (46), 2(47), 41, 46; 66 और 88 (12)-द्वारा देय कर से छूट

परिवहन वाहन-विशेष रूप से डिजाइन किए गए ट्रैक्टरों का उपयोग करने वाले अपीलार्थी? परिवहन माल-ट्रैक्टरों को गैर-परिवहन वाहनों के रूप में पंजीकृत किया गया था और परिवहन वाहनों के रूप में पंजीकृत ट्रेलर-कराधान अधिकारियों ने मूल्यांकन किया ट्रैक्टर-परिवहन वाहनों के रूप में ट्रेलर और उनके अनुसार मांग नोटिस जारी किए गए भार-उपायुक्त ने अपील में मांग नोटिस को बरकरार रखा-लिखित याचिका दायर किया गया, एकल न्यायाधीश द्वारा खारिज किया गया-डिवीजन बेंच ने रिट अपील खारिज कर दी-ऑन अपील-आयोजित, दिए गए अवसर पर मोटर वाहन का उपयोग इसका निर्धारण करता है श्रेणी, चाहे वह उस उद्देश्य के लिए अपनाया गया हो या वर्गीकरण के लिए नहीं, ट्रैक्टर-ट्रेलर दिए गए अवसर पर इसके उपयोग के आधार पर सही ढंग से बनाया गया है कराधान अधिनियम को मोटर के संदर्भ में नहीं, बल्कि अपने बल पर पढ़ा जाएगा वाहन अधिनियम-ट्रैक्टर-ट्रेलर एक "माल गाड़ी" होने के कारण गिर जाता है "परिवहन वाहन" की परिभाषा के तहत-भारत का संविधान-सूची II, प्रविष्टि 57.

अपीलार्थी भारी उपकरणों के परिवहन में लगे हुए हैं ट्रैक्टरों का उपयोग ट्रेलरों को पीछे धकेलने या खींचने के लिए किया जाता था, जो अंदर प्रवेश करते थे कर्नाटक राज्य। ट्रैक्टर गैर-परिवहन के रूप में पंजीकृत थे। वाहनों और ट्रेलरों को परिवहन वाहनों के रूप में पंजीकृत किया गया। कराधान प्राधिकरण ने भुगतान के लिए चार मांग नोटिस जारी किए, रु। 5.69 कर के रूप में लाख भाग बी के मद 10 के साथ पठित धारा 3 (2) के तहत, अनुसूची कर्नाटक मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1957 इस आधार पर कि वे परिवहन वाहन थे, जिन्हें मोटर की धारा 66 के तहत परमिट की आवश्यकता होती थी वाहन अधिनियम, 1988, डिप्टी को भार अपील के अनुसार कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी परिवहन आयुक्त को बर्खास्त कर दिया गया। अपीलार्थी ने एक रिट दायर की- उच्च न्यायालय में याचिका। निर्धारण के लिए सवाल यह था कि क्या कराधान प्राधिकरण "ट्रैक्टर-ट्रेलर" पर अलग से कर लगाने में सही था। और अलग वाहन, एक ट्रैक्टर से अलग और छूट से इनकार करना मोटर वाहन अधिनियम, 1957 की धारा 16 के तहत जमीन पर मांग की वह ट्रैक्टर-ट्रेलर "माल गाड़ी" की एक अलग श्रेणी थी, जिसके लिए एम. वी. अधिनियम की धारा 66 के तहत परमिट की आवश्यकता होती थी। एकल न्यायाधीश ने रिट याचिका को खारिज कर दिया। डिवीजन बेंच ने अपीलार्थियों द्वारा दायर रिट अपील को खारिज कर दिया। अतः यह अपील,

अपीलार्थी ने तर्क दिया कि उसके ट्रैक्टर महाराष्ट्र में पंजीकृत थे "गैर-परिवहन वाहनों" के रूप में जबकि ट्रेलरों में पंजीकृत थे महाराष्ट्र "परिवहन-वाहन" के रूप में; कि ट्रेलरों को एम. वी. अधिनियम की धारा 88 (12) के तहत राष्ट्रीय अनुमति दी गई थी, जिसने उन्हें कर्नाटक राज्य में "परिवहन वाहन" के रूप में चलाने में सक्षम बनाया; कि "ट्रैक्टर" शब्द को एम. वी. अधिनियम की धारा 2 (44) में परिभाषित किया गया था, जबकि "ट्रेलर" शब्द को एम. वी. अधिनियम की धारा 2 (46) में परिभाषित किया

गया था; कि एम. वी. अधिनियम की धारा 46 के तहत जारी पंजीकरण प्रमाण पत्र पूरे भारत में प्रभावी था। और अगर कर की मांग को बरकरार रखा जाता है, तो यह गारंटी को कमजोर कर देगा एम. वी. अधिनियम की धारा 46 के तहत इस आशय का प्रावधान किया गया है कि एक राज्य में वाहन का पंजीकरण पूरे भारत में प्रभावी और लागू होगा। कि प्रकार, पहले प्रकार के ट्रैक्टर का डिजाइन और निर्माण किया गया था टोइंग, पुलिंग या हॉलिंग के विशेष उपयोग के लिए निर्माता को वर्गीकृत किया जा रहा है। गैर-परिवहन वाहनों के रूप में, धारा 66 के तहत परमिट लेने की आवश्यकता नहीं है एम. वी. अधिनियम के तहत क्योंकि वे परिवहन वाहन नहीं हैं, बल्कि दूसरे प्रकार के ट्रैक्टरों को प्राइम मूवर्स कहा जाता था, जिन्हें ट्रेलर के भार के हिस्से को ले जाने के लिए डिजाइन और निर्मित किया गया था, जो मुखर वाहन थे और परिवहन वाहनों पर लागू आवश्यक परमिट और फिटनेस प्रमाण पत्र, इसलिए, पहले प्रकार के "कलात्मक वाहन" और "ट्रैक्टर" के बीच का अंतर समाप्त हो जाएगा; केंद्र सरकार ने एम. वी. अधिनियम की धारा 41 (4) के तहत अधिसूचना जारी की जिसके द्वारा उसने मोटर वाहनों को परिवहन और गैर-परिवहन वाहनों में वर्गीकृत किया, जिसमें ट्रेलरों को परिवहन वाहनों के रूप में वर्गीकृत किया गया था जबकि ट्रैक्टरों को गैर-परिवहन वाहनों के रूप में वर्गीकृत किया गया था। और यह कि कराधान प्राधिकरण वाहनों की एक नई श्रेणी बनाने का हकदार नहीं था और कराधान अधिनियम की धारा 16 के तहत छूट से इनकार करते हुए एम. वी. अधिनियम की धारा 66 के अनुपालन पर जोर देता था।

याचिका खारिज करते हुए कोर्ट ने कहा, अभिनिर्धारित किया

1. कर निर्धारण के लिए मोटर वाहन का वर्गीकरण कराधान अधिनियम दिए गए अवसर पर मोटर वाहन के उपयोग पर निर्भर करेगा, चाहे वह उस उद्देश्य के लिए अनुकूलित हो या नहीं। वर्गीकरण कर प्राधिकरण द्वारा ट्रैक्टर-ट्रेलर को दिए गए अवसर

पर मोटर वाहन के उपयोग के आधार पर उचित रूप से बनाया गया है। एक ट्रैक्टर-ट्रेलर में एक ट्रैक्टर होता है, जिसमें एक कैब, या एक चालक की सीट होती है और एक डिब्बे में एक स्लीपिंग बर्थ, इंजन और हुड होता है। दो धुरी या चार धुरी। ट्रेलर एक अलग बॉक्स कार है जो ट्रैक्टर से जुड़ी होती है जिसे पांचवां पहिया कहा जाता है। एम. वी. अधिनियम, 1988 को प्रतिस्थापित किया गया 1939 का अधिनियम नए प्रकार के वाहनों की नई परिभाषाओं को जोड़कर कुछ परिभाषाओं को तर्कसंगत बनाने के लिए और संसद को ध्यान में रखा गया "ट्रैक्टर-ट्रेलर" के रूप में वर्गीकृत एक वाहन का अस्तित्व। [1111 - ई-एच; 1112-ए; 1112-सी-डी]

मैसूर राज्य बनाम सैयद इब्राहिम, ए. आई. आर. (1967) एस. सी. 1424 ने भरोसा किया।

2.1. कराधान अधिनियम की धारा 3 के तहत सभी मोटरों पर कर लगाया जाता है। सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त वाहन। परंतुक के तहत, ट्रैक्टर और खेतों में उपयोग किए जाने वाले ट्रेलरों को बाहर रखा गया है, क्योंकि उनका उपयोग सड़कों पर नहीं किया जाता है। धारा 3 (1) में "सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त" अभिव्यक्ति को इस प्रकार स्थान दिया गया है -साथ ही संविधान की सातवीं अनुसूची की प्रविष्टि 57 सूची II में। ट्रामवे, रेलवे और कृषि मशीनरी हालांकि यांत्रिक रूप से संचालित हैं इन्हें बाहर रखा गया है, क्योंकि वे सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त नहीं हैं। कराधान अधिनियम की धारा 3 और इसके स्पष्टीकरण का अर्थ अपने बल पर लगाया जाना चाहिए। कराधान अधिनियम की धारा 3,4,6,7 और 8 का संयुक्त प्रभाव राज्य को उन सभी मोटर वाहनों पर कर लगाने का अधिकार देता है, जो सड़कों पर उपयोग के लिए डिज़ाइन और निर्मित किए जाते हैं। [1110 - बी-सी-डी]

2.2 कराधान अधिनियम की धारा 3 और 4 को स्वयं ही पढ़ना होगा मोटर वाहनों के पंजीकरण और योग्यता प्रमाण पत्र जारी करने से संबंधित एम. वी. अधिनियम के प्रावधानों के संदर्भ में नहीं। [1111 - डी-ई]

कर्नाटक राज्य बनाम के. गोपालकृष्ण शेनॉय और अन्न, ए. आई. आर. (1987) एस. सी. 1911, पर निर्भर था

3. एम. वी. अधिनियम संबंधित कानून को समेकित और संशोधित करने के लिए एक अधिनियम है। मोटर वाहनों के लिए यह मोटर वाहनों के पंजीकरण, मोटर वाहनों के चालकों के लाइसेंस, परिवहन वाहनों के नियंत्रण आदि जैसे विभिन्न विषयों से संबंधित है, लेकिन कराधान इसका विषय नहीं है। यहाँ कराधान संविधान की सातवीं अनुसूची की प्रविष्टि 57 सूची II के अंतर्गत आता है, जो एक अलग संहिता, कर्नाटक मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1957 द्वारा शासित है। [1112 - डी-ई]

कर्नाटक राज्य बनाम के. गोपालकृष्ण शेनॉय और अन्न, ए. आई. आर. (1987) एस. सी. 1911, पर निर्भर था!

4. "मोटर वाहन" शब्दों को यथासंभव व्यापक रूप से पढ़ा जाना चाहिए। 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 परिभाषाओं के एक संयुक्त अध्ययन से पता चलता है कि "मोटर वाहन" की परिभाषा में बिजली के स्रोत की परवाह किए बिना सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त कोई भी यांत्रिक रूप से चलने वाला वाहन शामिल है और इसमें एक ट्रेलर शामिल है। भले ही एक ट्रेलर एक मोटर वाहन द्वारा खींचा जाता है, यह अपने आप में एक मोटर वाहन है, ट्रैक्टर-ट्रेलर एक "माल गाड़ी" का गठन करेगा और इसके परिणामस्वरूप, एक "परिवहन वाहन" होगा। परीक्षण यह है कि क्या वाहन है एक स्थान से दूसरे स्थान पर माल परिवहन के लिए

उपयोग करने का प्रस्ताव। जब किसी वाहन को इस तरह से बदला जाता है या तैयार किया जाता है जो इसे माल के परिवहन के लिए उपयुक्त बनाता है, तो यह माल की दुलाई के लिए अनुकूलित हो जाता है। ट्रैक्टर-ट्रेलर धारा 2 (14) के एम. वी. अधिनियम की धारा 2 (47) तहत "माल गाड़ी" के रूप में आया और इसके परिणामस्वरूप, यह "परिवहन वाहन" की परिभाषा के तहत आया। [1113 - जी-एच; 1114-ए-बी-सी]

सिविल अपील न्यायनिर्णय: सिविल अपील सं. 4631/2000

कर्नाटक उच्च न्यायालय के डब्ल्यू. ए. सं. 2324/1998 के निर्णय और आदेश दिनांक 23.9.99 से।

अतुल वाई. चिताले, श्रीमती सुचित्रा अतुल चितले, सुश्री सुजीता श्रीवास्तव और अपीलार्थी के लिए सुश्री तरणदीप महल।

संजय आर. हेगड़े, अनिल के. मिश्रा और ए. रोहेन सिंह उत्तरदाता।

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

इस दीवानी अपील में विशेष अनुमति द्वारा निर्धारण के लिए जो छोटा सवाल उठता है, वह यह है कि क्या कर्नाटक मोटर वाहन कराधान अधिनियम, 1957 के तहत कराधान प्राधिकरण ने "ट्रैक्टर डी ट्रेलर" पर एक अलग और विशिष्ट वाहन के रूप में कर लगाने में सही था, जो एक ट्रैक्टर से अलग था और उक्त 1957 अधिनियम की धारा 16 के तहत अपीलार्थी द्वारा मांगी गई छूट को इस आधार पर अस्वीकार कर दिया कि ट्रैक्टर-ट्रेलर "माल परिवहन" की एक विशिष्ट श्रेणी थी जिसके लिए मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 66 के तहत अनुमति की आवश्यकता थी।

जिन संक्षिप्त तथ्यों पर ध्यान दिया जाना चाहिए वे इस प्रकार हैं:

अपीलार्थी परिवहन की जाने वाली वस्तुओं के आधार पर मशीनीकृत गाड़ी का उपयोग करने वाले भारी उपकरणों के परिवहनकर्ता होते हैं। इस अवधि के दौरान 8.12.1989 भारतीय केंद्रीय विद्युत अनुसंधान संस्थान (सी. पी. आर. आई.) द्वारा उन्हें मद्रास बंदरगाह से बेंगलोर में अपनी साइट तक ट्रांसफॉर्मर की छह इकाइयों को ले जाने के लिए लगाया गया था। माल को मद्रास बंदरगाह से उठाया जाना था और वाहन परिवहन के माध्यम से बेंगलोर में सी. पी. आर. आई. ले जाया जाना था। तमिलनाडु, आंध्र प्रदेश और कर्नाटक राज्यों के माध्यम से। आयामी माल के परिवहन के मामले में, अपीलार्थी ने एक ड्राइंग वाहन का उपयोग किया, जिसे अपीलार्थी ने ट्रेलरों को धकेलने/खींचने के लिए ट्रैक्टर के रूप में बुलाया था। उपर्युक्त उपकरणों से भरा हुआ।

8.12.1989 और 11.1.1990 के बीच, ट्रैक्टर की तीन इकाइयाँ-ट्रेलर ट्रांसफॉर्मरों को लेकर तमिलनाडु के रास्ते कर्नाटक और आंध्र प्रदेश राज्य में प्रवेश किया।

18.1.1990 पर, ट्रैक्टर-ट्रेलर की तीन इकाइयों के प्रवेश के कारण, कराधान प्राधिकरण ने अपीलार्थी को बुलाकर चार मांग नोटिस जारी किए रुपये का भुगतान करने के लिए। उक्त 1957 अधिनियम की अनुसूची के भाग बी की मद 10 के साथ पठित धारा 3 (2) के तहत इस आधार पर कर के रूप में 5.69 लाख रुपये कि उक्त तीन इकाइयाँ परिवहन वाहन थीं, जिनके लिए मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 66 के तहत परमिट की आवश्यकता थी और यह कि अपीलकर्ता तीन इकाइयों के वजन (ओं) पर उक्त कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था।

दिनांकित 7.2.1990 की मांग की पुष्टि से व्यथित होकर, अपीलार्थी ने अपील में परिवहन उपायुक्त का रुख किया।

उनके दिनांकित 30.6.1990 के आदेश के अनुसार, परिवहन उपायुक्त यह अभिनिर्धारित किया गया कि हालांकि ट्रैक्टर और ट्रेलर अलग-अलग स्वतंत्र मोटर वाहन थे, अलग-अलग पंजीकरण योग्य, एक इकाई के रूप में ट्रैक्टर-ट्रेलर "माल परिवहन" की एक अलग श्रेणी थी, जिसके लिए मोटर वाहन अधिनियम, 1988 की धारा 66 के तहत परमिट की आवश्यकता होती थी, जिसे प्राप्त नहीं किया गया था और इसलिए, अपीलकर्ता कराधान अधिनियम, 1957 की धारा 16 के तहत छूट का लाभ पाने का हकदार नहीं था।

दिनांक 30.6.1990 के उक्त आदेश से व्यथित होकर, अपीलार्थी यहाँ कर्नाटक उच्च न्यायालय में रिट याचिका सं 17851/1990 से। रिट याचिका में, अपीलार्थी ने दलील दी कि उसके ट्रैक्टर और ट्रेलर महाराष्ट्र राज्य में क्रमशः गैर-परिवहन वाहनों और परिवहन वाहनों के रूप में पंजीकृत थे; कि उन्होंने एम. वी. की धारा 88 (12) के तहत अपने ट्रेलरों के लिए राष्ट्रीय परमिट प्राप्त किए थे। अधिनियम, 1988 जिसने उन्हें कर्नाटक राज्य में ट्रेलर चलाने में सक्षम बनाया; कि ट्रैक्टर और ट्रेलर, हालांकि मोटर वाहन थे, धारा 2 (44) के तहत और धारा 2 (46) के तहत अलग से परिभाषित किए गए थे। एम. वी. अधिनियम, 1988; कि एम. वी. अधिनियम की धारा 46 के तहत ऐसे वाहनों के संबंध में पंजीकरण का प्रमाण पत्र जारी किया गया था जो पूरा देश (कर्नाटक राज्य सहित) और यदि विभाग के इस तर्क को बरकरार रखा जाता है कि ट्रैक्टर-ट्रेलर एक अलग और अलग वाहन है, जो ट्रैक्टर से अलग है, तो यह एम. वी. अधिनियम की धारा 46 को कमजोर और उल्लंघन करेगा। कि एक राज्य में वाहन का पंजीकरण पूरे भारत में प्रभावी और लागू होगा।

दिनांक 27.3.1998 के निर्णय और आदेश द्वारा, विद्वान एकल न्यायाधीश ने अभिनिर्धारित किया कि ट्रैक्टर अपने आप में एक "परिवहन वाहन" नहीं था, लेकिन अगर इसका उपयोग माल या यात्रियों को ले जाने के लिए किया जाता था तो यह



परिभाषित के रूप में एक "माल गाड़ी" बन गया। धारा 2 (14) के तहत और इसके परिणामस्वरूप, एम. वी. अधिनियम की धारा 2 (47) के तहत एक परिवहन वाहन; कि ट्रेलर अपने आप में निष्क्रिय था और इसे 1106 तक खींचना पड़ा कुछ मोटर वाहन; कि यदि ट्रैक्टर का उपयोग ट्रेलर की सहायता से माल ले जाने के लिए किया जाता है, तो यह धारा 2 (14) के तहत एक "माल गाड़ी" का गठन करेगा और इसके परिणामस्वरूप, एम. वी. अधिनियम की धारा 2 (47) के तहत एक परिवहन वाहन उत्तरदायी होगा। उस अधिनियम की धारा 66 के तहत अनुमति के लिए। इन परिस्थितियों में, विद्वान एकल न्यायाधीश ने रिट याचिका को खारिज कर दिया।

विद्वान एकल न्यायाधीश के निर्णय से व्यथित, अपीलार्थी ने रिट अपील सं. 2324/1998 के माध्यम से कर्नाटक उच्च न्यायालय की खंड पीठ में अपील में मामले को उठाया।

दिनांक 23.9.1999 के विवादित निर्णय द्वारा, उच्च न्यायालय की खंड पीठ ने अभिनिर्धारित किया कि वर्तमान मामले में, अपीलार्थी ने ट्रेलरों के लिए राष्ट्रीय परमिट प्राप्त किया था, लेकिन एम. वी. अधिनियम की धारा 66 के तहत ट्रैक्टर-ट्रेलर संयोजन के लिए परमिट प्राप्त नहीं किया था। कि, धारा 66 के तहत, ऐसे संयोजनों के लिए परमिट प्राप्त करने की आवश्यकता थी क्योंकि वे धारा 2 (14) के तहत "माल परिवहन" की परिभाषा के तहत आते थे और इसके परिणामस्वरूप, एम. वी. अधिनियम की धारा 2 (46) के तहत "परिवहन वाहन" की परिभाषा के तहत; कि कोई भी वाहन जिसका निर्माण या माल ले जाने के लिए अनुकूलित नहीं किया गया था, हालांकि माल ले जाने के लिए उपयोग किए जाने पर "माल गाड़ी" बन गया और इसलिए, ट्रैक्टर ट्रेलर संयोजन एम. वी. अधिनियम की धारा 66 को आकर्षित करेगा, जिसमें अपीलार्थी को उनके संयोजन (ओं) के लिए परमिट प्राप्त करने की आवश्यकता होती है और चूंकि अपीलार्थी ऐसे परमिट प्राप्त करने में विफल रहा, इसलिए अपीलार्थी

महाराष्ट्र राज्य में अलग-अलग इकाइयों के रूप में ट्रैक्टरों और ट्रेलरों के पंजीकरण के बावजूद, कराधान अधिनियम, 1957 की धारा 3 के तहत कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हो गया। उपरोक्त के लिए उच्च न्यायालय ने अपीलार्थी द्वारा दायर रिट अपील को खारिज कर दिया। इसलिए, यह दीवानी अपील।

अपीलार्थी के विद्वान वकील श्री चिताले ने कहा कि अपीलार्थी के ट्रैक्टर महाराष्ट्र में "गैर-परिवहन वाहन" के रूप में पंजीकृत हैं। जबकि ट्रेलर महाराष्ट्र में "परिवहन-वाहन" के रूप में पंजीकृत हैं; कि ट्रेलरों को एम. वी. अधिनियम की धारा 88 (12) के तहत राष्ट्रीय परमिट दिए गए हैं, जो उन्हें राज्य में "परिवहन वाहन" के रूप में चलाने में सक्षम बनाता है। कर्नाटक; कि "ट्रैक्टर" शब्द को उक्त 1988 अधिनियम की धारा 2 (44) में परिभाषित किया गया है, जबकि "ट्रेलर" शब्द को उक्त 1988 अधिनियम की धारा 2 (46) में परिभाषित किया गया है; कि 1988 अधिनियम की धारा 46 के तहत जारी पंजीकरण का प्रमाण पत्र पूरे भारत में प्रभावी था और यदि वर्तमान मामले में कराधान प्राधिकरण के तर्क को बरकरार रखा जाता है, तो यह उक्त 1988 अधिनियम की धारा 46 के तहत दी गई गारंटी को इस प्रभाव से कमजोर कर देगा कि एक राज्य में वाहन का पंजीकरण प्रभावी और पूरे भारत में लागू होगा। प्रस्तुत किया कि महाराष्ट्र और कर्नाटक के परिवहन आयुक्तों की एक क्षेत्रीय बैठक में ट्रैक्टर को एक गैर-परिवहन वाहन के रूप में मानने पर सहमति हुई थी और, इसलिए, कराधान प्राधिकरण के लिए यह कहना खुला नहीं था कि ट्रैक्टर-ट्रेलर एक परिवहन वाहन था। विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि एक ट्रैक्टर का उपयोग किया जाता है।

एक अवसर पर एक ट्रेलर या कई ट्रेलरों को एक साथ खींचें और इसका उपयोग अन्य अवसरों पर ट्रेलरों के संयोजन पर दूसरे सेट को खींचने के लिए भी किया जा सकता है और इसलिए, ट्रैक्टर-ट्रेलर संयोजन एक निश्चित या स्थायी संयोजन नहीं है। विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि ट्रैक्टर टोड़ंग प्रकार के होते हैं और वे "कलात्मक

वाहनों" से अलग होते हैं क्योंकि ट्रेलरों को टो बार द्वारा जोड़ा जाता है और ट्रैक्टर पर अधिरोपित नहीं किया जाता है और तदनुसार ट्रेलरों के भार का कोई भी हिस्सा ट्रैक्टर द्वारा नहीं ले जाया जाता है। अपीलार्थी की ओर से आगे यह प्रस्तुत किया गया कि कर अधिकारियों ने कराधान अधिनियम, 1957 की अनुसूची के भाग-बी के मद 10 के तहत ट्रैक्टर ट्रेलर संयोजन पर कर लगाने की मांग की है। विद्वान वकील के अनुसार, मद 10 दुलाई के लिए उपयोग किए जाने वाले मोटर वाहनों पर कर लगाती है और ट्रैक्टर-ट्रेलर संयोजन पर कर नहीं लगाती है; भाग बी की वह मद 10 ट्रैक्टर-ट्रेलर संयोजन पर कर नहीं लगाती है, बल्कि केवल एक ट्रैक्टर पर कर लगाती है जो गैर-परिवहन श्रेणी में है और यदि एक ट्रैक्टर एक परिवहन वाहन था, तो यह मद के भाग बी की मद 3 के तहत कर योग्य होगा। कराधान अधिनियम की अनुसूची। विद्वान वकील ने आगे कहा कि कराधान अधिनियम की धारा 3 शुल्क लगाने वाली धारा है जो सभी मोटरों पर कर लगाती है सड़क पर उपयोग के लिए उपयुक्त वाहन; वर्तमान मामले में, मोटर के बाद से वाहन का उपयोग 30 दिनों से अधिक की अवधि के लिए नहीं किया गया था, कर देय हो गया था धारा 3 (2) के तहत, लेकिन गैर-परिवहन वाहन को दी गई छूट के लिए और परिवहन वाहनों पर कर न लगाने के लिए पारस्परिक समझौता। इस संबंध में, विद्वान वकील ने 1957 के अधिनियम की धारा 16 के तहत कर्नाटक राज्य द्वारा 12.10.1959 पर जारी अधिसूचना पर भरोसा किया है। विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि ट्रैक्टर महाराष्ट्र राज्य में गैर-पंजीकृत हैं।

परिवहन वाहन क्योंकि वे उस पर माल नहीं ले जा सकते हैं और क्योंकि उद्देश्य केवल एक अन्य माल गाड़ी जैसे "ट्रेलर" को खींचना और खींचना है। दूसरी ओर, विद्वान वकील के अनुसार, ट्रेलर महाराष्ट्र राज्य में परिवहन वाहनों के रूप में पंजीकृत हैं क्योंकि वे माल ले जाते हैं।

यह ट्रैक्टर और ट्रेलर मोटर वाहनों के रूप में अलग से पंजीकृत हैं; कि एक बार जब महाराष्ट्र राज्य ने अपने द्वारा जारी पंजीकरण प्रमाणपत्रों के माध्यम से गैर-परिवहन श्रेणी के तहत आने वाले ट्रैक्टरों को मान्यता दे दी है, तो कर्नाटक राज्य में कर अधिकारियों के लिए महाराष्ट्र राज्य द्वारा जारी पंजीकरण प्रमाणपत्रों के पीछे जाने के लिए खुला नहीं था, जिसने निर्णायक रूप से स्थापित किया कि ट्रैक्टर गैर-परिवहन वाहन थे जो उपरोक्त अधिसूचना दिनांक 12.10.1959 के तहत छूट के हकदार थे; कि छूट अधिसूचना की व्याख्या करते समय ट्रैक्टर को परिवहन वाहन के रूप में मानने का प्रभाव को फिर से खोलने के बराबर है।

उक्त 1988 अधिनियम के तहत किए गए पंजीकरण का, जो कानून में अनुज्ञेय नहीं था और कि कराधान अधिनियम के तहत कराधान प्राधिकरण एम. वी. की धारा 41 के तहत पंजीकरण प्राधिकरण अधिनियम, 1988 में निहित अधिकार को हड़प नहीं सकता है। विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि यह कराधान प्राधिकरण के लिए पंजीकरण की आवश्यकता वाले मोटर वाहनों की एक नई श्रेणी बनाने के लिए खुला नहीं था जो एम. वी. अधिनियम, 1988 के तहत पंजीकरण प्राधिकरण का कार्य है। कि एक बार कर प्राधिकरण संतुष्ट हो गया कि ट्रैक्टर पंजीकृत था। विद्वान वकील ने आगे आग्रह किया कि ट्रैक्टर दो प्रकार के होते हैं। पहले प्रकार के ट्रैक्टर को निर्माता द्वारा विशेष रूप से डिजाइन और निर्मित किया जाता है। खींचने, खींचने या खींचने का उपयोग। केंद्र सरकार द्वारा दिनांक 19.6.1992 की अधिसूचना के माध्यम से इन्हें गैर-परिवहन वाहनों के रूप में वर्गीकृत किया गया है। इस प्रकार के ट्रैक्टरों को 1988 की धारा 66 के तहत परमिट लेने की आवश्यकता नहीं है।

व्यवहार करें क्योंकि वे परिवहन वाहन नहीं हैं। दोसर प्रकारक ट्रैक्टर के प्राइम मूवर्स कहल जायत छैक। इन्हें ट्रेलर के भार के हिस्से को ले जाने के लिए डिजाइन और निर्मित किया गया है। वे अभिव्यंजक वाहन हैं। उन्हें परिवहन वाहनों के लिए लागू

परमिट और फिटनेस प्रमाण पत्र की आवश्यकता होती है। विद्वान वकील प्रस्तुत करते हैं कि यदि वर्तमान मामले में विभाग का तर्क स्वीकार किया जाता है, तो अंतर "कलात्मक वाहन" और पहले प्रकार के "ट्रैक्टर" के बीच जो केवल खींचने/खींचने के लिए डिज़ाइन किया गया है, उसे मिटा दिया जाएगा। आगे सीखी हुई सलाह प्रस्तुत किया कि केंद्र सरकार ने 1988 के अधिनियम की धारा 41 (4) के तहत अधिसूचना जारी की है जिसके द्वारा उसने मोटर वाहनों को परिवहन और गैर-परिवहन वाहनों में वर्गीकृत किया है और उक्त अधिसूचना के तहत, ट्रेलरों को परिवहन वाहनों के रूप में वर्गीकृत किया गया है जबकि ट्रैक्टरों को गैर-परिवहन वाहनों के रूप में वर्गीकृत किया गया है। विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि उक्त अधिसूचना कराधान प्राधिकरण के लिए बाध्यकारी है और इसलिए, कराधान प्राधिकरण कराधान अधिनियम के तहत छूट अधिसूचना की व्याख्या करने की प्रक्रिया में मोटर वाहनों के वर्गीकरण को शुरू करने का हकदार नहीं था।

इसलिए अपीलार्थी विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि कराधान अधिनियम के तहत कराधान प्राधिकरण वाहन की एक नई श्रेणी बनाने का हकदार नहीं था और एम. वी. अधिनियम की धारा 66 के अनुपालन पर जोर देते हुए छूट से इनकार कर रहा था।

शुरुआत में, हम यह बता सकते हैं कि हम अवधि के बारे में चिंतित हैं 1989-90 इस मामले में उपरोक्त तर्कों को समझने के लिए हमें योजनाओं पर विचार करना होगा

कराधान अधिनियम, 1957 और एम. वी. अधिनियम, 1988 कानून को समेकित और संशोधित करने के लिए कराधान अधिनियम लागू किया गया है। कर्नाटक राज्य में मोटर वाहनों पर कर लगाने से संबंधित। धारा 2 (बी) के तहत "कराधान प्राधिकरण"

को ऐसे अधिकारी के रूप में परिभाषित किया गया है जिसे राज्य सरकार द्वारा अधिनियम के तहत कराधान प्राधिकरण की शक्तियों और कार्यों का प्रयोग करने के लिए इंगित किया जा सकता है। धारा 2 (जे) के तहत, यह प्रावधान किया गया है कि उपयोग किए गए लेकिन कराधान अधिनियम में परिभाषित नहीं किए गए शब्दों और अभिव्यक्तियों का वही अर्थ होगा जो एम. वी. अधिनियम, 1988 में उन्हें सौंपा गया है। धारा 3 अध्याय 2 में है, जो कर लगाने से संबंधित है। यह एक चार्जिंग सेक्शन है। इसमें कहा गया है कि अधिनियम की अनुसूची के भाग ए में निर्दिष्ट दरों पर कर लगाया जाएगा। यह सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त सभी मोटर वाहनों पर एक शुल्क है। दूसरे परंतुक के तहत, यह निर्धारित किया गया है कि किसानों के स्वामित्व वाले या विशेष रूप से कृषि कार्यों के लिए उपयोग किए जाने वाले ट्रैक्टर और ट्रेलर अनुसूची के भाग ए 2 में निर्दिष्ट दरों पर कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होंगे। धारा 3 (2) एक अबाधित खंड से शुरू होती है। इसमें कहा गया है कि धारा 3 (1) में कुछ भी निहित होने के बावजूद, अनुसूची के भाग बी में निर्दिष्ट दरों पर कर सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त मोटर वाहनों पर लगाए जाएंगे, जो अवधि के लिए राज्य में हैं।

एक चौथाई से कम, लेकिन तीस दिनों से अधिक नहीं। धारा 3 (3) में, यह अन्य बातों के साथ-साथ निर्धारित किया गया है कि मोटर वाहनों के मामले में जिनके संबंध में कर्नाटक सरकार और किसी अन्य राज्य सरकार के बीच कराधान से संबंधित पारस्परिक समझौता किया गया है, कर का उद्ग्रहण, अधिनियम में कुछ भी निहित होने के बावजूद, ऐसे पारस्परिक समझौते के नियमों और शर्तों के अनुसार होगा। धारा 4 कर के भुगतान से संबंधित है। इसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान किया गया है कि धारा 3 के तहत लगाया गया कर मोटर वाहन पर कब्जा या नियंत्रण रखने वाले पंजीकृत मालिक या व्यक्ति द्वारा अपनी पसंद के अनुसार एक चौथाई, आधे वर्ष या पूरे वर्ष के लिए अग्रिम भुगतान किया जाएगा। इसकी शुरुआत से पंद्रह दिनों के भीतर

इसका अग्रिम भुगतान किया जाएगा। ऐसी तिमाही, अर्ध-वर्ष या वर्ष, जो भी मामला हो। धारा 6 के तहत, अधिनियम के तहत कर के लिए उत्तरदायी मोटर वाहन के प्रत्येक पंजीकृत मालिक को निर्धारित प्रपत्र में एक घोषणा पर हस्ताक्षर करने की आवश्यकता होती है, जिसमें निर्धारित विवरण दिए जाते हैं।

कराधान प्राधिकारी को और ऐसे प्राधिकरण को ऐसे वाहन के संबंध में कर का भुगतान करेगा। धारा 6 (2) के तहत, जब अधिनियम के तहत कर के लिए उत्तरदायी मोटर वाहन में बदलाव किया जाता है, तो ऐसे वाहन का पंजीकृत मालिक या कब्जे वाला व्यक्ति धारा 8 के तहत अतिरिक्त कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। मालिक को निर्धारित प्रपत्र में जोड़ घोषणा पत्र भरने और हस्ताक्षर करने की भी आवश्यकता होती है। किए गए परिवर्तन की प्रकृति और जिसमें निर्धारित विवरण शामिल हैं। धारा 7 कर की वापसी से संबंधित है। धारा 8 अतिरिक्त कर के भुगतान से संबंधित है। कराधान अधिनियम के प्रावधानों की जांच करने पर, हम पाते हैं कि इसमें अंतर्निहित सिद्धांत यह है कि, यह दिए गए अवसर पर मोटर वाहन का उपयोग है जो मोटर वाहन की श्रेणी को निर्धारित करता है, चाहे वह उस उद्देश्य के लिए अनुकूलित हो या नहीं।

धारा 3 के तहत, सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त सभी मोटर वाहनों पर कर लगाया जाता है। इसलिए, प्रावधान के तहत, खेतों में ट्रैक्टर और ट्रैलरों का उपयोग किया जाता है इन्हें बाहर रखा गया है क्योंकि उनका उपयोग सड़कों पर नहीं किया जाता है। "सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त" अभिव्यक्ति संविधान की धारा 3 (1) के साथ-साथ सातवीं अनुसूची की प्रविष्टि 57 सूची II में पाई जाती है। इसलिए, ट्रामवे, रेलवे और फार्म मशीनरी हालांकि यांत्रिक रूप से संचालित है, उन्हें बाहर रखा गया है क्योंकि वे सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त नहीं हैं। इसके अलावा, कराधान अधिनियम की धारा 3 और इसके स्पष्टीकरण का अपने बल पर अर्थ लगाया जाना

चाहिए। कराधान अधिनियम की धारा 3,4,6,7 और 8 का संयुक्त प्रभाव यह है कि राज्य को उन सभी मोटर वाहनों पर कर लगाने का अधिकार है जो इसके लिए डिजाइन और निर्मित किए गए हैं। सड़कों पर उपयोग करें। मैसूर राज्य बनाम सैयद इब्राहिम ने आकाशवाणी (1967) एस. सी. 1424 के मामले में में बताया कि एक मोटर वाहन के मालिक ने अपनी कार में आठ यात्रियों को ले जाया और उनमें से प्रत्येक से 5 रुपये एकत्र किए। धारा 42 (1) के तहत आवश्यक परमिट के बिना कार को "परिवहन वाहन" के रूप में इस्तेमाल करने के लिए एम. वी. अधिनियम, 1939 (एम. वी. अधिनियम, 1988 की धारा 66) की धारा 42 (1) के तहत उन पर आरोप पत्र दायर किया गया था। राज्य ने इस न्यायालय के समक्ष तर्क दिया कि हालांकि मोटर वाहन था मोटर-कार के रूप में पंजीकृत, यदि इसका उपयोग धारा 42 (1) में उल्लिखित उद्देश्य के लिए किया गया था, अर्थात्, किराए पर यात्रियों को ले जाने के लिए, उस अवसर पर मोटर वाहन का उपयोग परिवहन वाहन के रूप में किया गया था और यदि ऐसा है तो इसका उपयोग किया जाना चाहिए। परमिट के बिना, धारा 42 (1) का उल्लंघन होगा। [हमारे द्वारा प्रदान की गई रेखांकित]। इस तर्क को स्वीकार करते हुए, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि मोटर वाहनों पर धारा 3 के तहत कर का उद्ग्रहण उस वाहन के उपयोग पर निर्भर करता है जिसमें वाहन रखा गया था; कि कर वास्तविक या इच्छित उपयोग के आधार पर अधिरोपित था; कि यह दिए गए अवसर पर मोटर वाहन का उपयोग है, जिसने मोटर वाहन की श्रेणी का निर्णय किया, चाहे वह उस उद्देश्य के लिए अनुकूलित हो या नहीं। इसलिए, भले ही एक मोटर वाहन का उपयोग कभी-कभी "माल गाड़ी" के रूप में किया जाता था, लेकिन इसे "माल गाड़ी" के रूप में माना जाना चाहिए और इसलिए, एक "परिवहन वाहन" माना जाना चाहिए और यदि इसका उपयोग किया गया था।



धारा 42 (1) के उल्लंघन में, मालिक या इसका उपयोग करने वाला व्यक्ति एम. वी. अधिनियम, 1939 की धारा 42 (1) के तहत शुद्ध होने के लिए उत्तरदायी होगा, जिसमें, जैसा कि ऊपर कहा गया है, मोटर वाहन के प्रत्येक मालिक को परमिट प्राप्त करने की आवश्यकता होती है।

कर्नाटक राज्य बनाम के. गोपालकृष्ण शेनॉय और अन्न ए. आई. आर. (1987) एस. सी. 1911 के मामले में प्रतिवेदित, इस न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि कराधान अधिनियम की धारा 3 (1) राज्य को उन सभी मोटर वाहनों पर कर लगाने का अधिकार प्रदान करती है जो सड़कों पर उपयोग के लिए बनाए गए हैं, निर्धारित दरों पर, वाहन की सड़क योग्य शर्तों के संदर्भ के बिना या अन्यथा। उक्त निर्णय में आगे यह अभिनिर्धारित किया गया है कि धारा 3 (1) के स्पष्टीकरण में एक डीमिंग प्रावधान है और इसका प्रभाव तब तक है जब तक कि प्रमाण पत्र मोटर वाहन का पंजीकरण वर्तमान है, इसे सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त वाहन माना जाना चाहिए, जो अभिव्यक्ति संविधान की सातवीं अनुसूची की सूची II की प्रविष्टि 57 में पाई जाती है। यह आगे अभिनिर्धारित किया गया है कि धारा 3 (1) के उक्त स्पष्टीकरण का परिणाम यह है कि मालिक है - जब तक पंजीकरण का प्रमाण पत्र वर्तमान है, तब तक अग्रिम कर का भुगतान करने के लिए बाध्य, सड़कों पर उपयोग के लिए वाहन की स्थिति की परवाह किए बिना और इस तथ्य की परवाह किए बिना कि वाहन के पास मोटर वाहन अधिनियम के तहत फिटनेस का प्रमाण पत्र है या नहीं। उक्त निर्णय में, यह निर्धारित किया गया है कि कराधान अधिनियम की धारा 3 (1) और उसके स्पष्टीकरण का अर्थ अपने बल पर लगाया जाना चाहिए, न कि एम. वी. अधिनियम, 1939 (एम. वी. अधिनियम, 1988 की धारा 56) की धारा 38 के संदर्भ में, जो एम. वी. अधिनियम, 1939 (एम. वी. अधिनियम, 1988 की धारा 39) की धारा 22 के साथ पठित योग्यता प्रमाण पत्र से संबंधित है, जो पंजीकरण प्रमाण पत्र से संबंधित है। इसलिए, अनुभागों

को पढ़ना होगा। 3 और कराधान अधिनियम की धारा 4 अपने बल पर और मोटर वाहनों के पंजीकरण और योग्यता प्रमाण पत्र जारी करने से संबंधित एम. वी. अधिनियम के प्रावधानों के संदर्भ में नहीं।

वनाच्छादित निर्णय को पढ़ने पर, यह स्पष्ट है कि वर्गीकरण 1957 के अधिनियम के तहत कराधान के लिए मोटर वाहन का उपयोग दिए गए अवसर पर मोटर वाहन के उपयोग पर निर्भर करेगा, चाहे वह उस उद्देश्य के लिए अनुकूलित हो या नहीं। इसलिए, हमारे विचार में, ट्रैक्टर-ट्रेलर का वर्गीकरण कर प्राधिकरण को दिए गए अवसर पर मोटर वाहन के उपयोग के आधार पर सही बनाया गया है और इसलिए, तर्क में कोई योग्यता नहीं है। अपीलार्थी की ओर से कहा गया कि कराधान प्राधिकरण महाराष्ट्र राज्य में अधिकारियों द्वारा जारी पंजीकरण प्रमाण पत्र के पीछे नहीं जा सकता है। इस संबंध में, हम यह भी बता सकते हैं कि एक ट्रैक्टर-ट्रेलर में एक ट्रैक्टर होता है जिसमें एक कैब या चालक की सीट होती है और एक डिब्बे में एक स्लीपिंग बर्थ होता है, इंजन और हुड को दो एक्सल या चार एक्सल पर ले जाया जाता है, जैसा भी मामला हो। ट्रेलर से जुड़ी एक अलग बॉक्स कार है। ट्रैक्टर जिसे पाँचवाँ पहिया कहा जाता है। यह अर्थ तकनीकी शब्दकोश में दिया गया है। यहाँ ध्यान देने योग्य बात यह है कि मोटर वाहन अधिनियम, 1988 ने 1939 के अधिनियम को प्रतिस्थापित किया ताकि कुछ परिभाषाओं को साथ तर्कसंगत बनाया जा सके। नए प्रकार के वाहनों की नई परिभाषाओं को जोड़ना। 1988 के अधिनियम की धारा 61 के तहत, जो मोटर वाहनों के पंजीकरण से संबंधित अध्याय IV के भीतर आता है, ट्रेलरों का पंजीकरण अनिवार्य कर दिया गया है। धारा 61 (2) के तहत, एक ट्रेलर को सौंपे गए पंजीकरण चिह्न को ड्राइंग वाहन के किनारे पर विस्थापित करना आवश्यक है। वर्तमान मामले में, हम पारंपरिक अर्थों में ट्रैक्टरों से संबंधित नहीं हैं। यहां तक कि विधायिका ने भी ट्रैक्टर के स्थान पर "ड्राइंग व्हीकल" शब्द का उपयोग किया है। धारा 61 (3) के तहत, यह प्रावधान किया

गया है कि कोई भी व्यक्ति एक मोटर वाहन नहीं चलाएगा जिसमें एक ट्रेलर संलग्न है जब तक कि ट्रेलर पर मोटर वाहन का पंजीकरण चिह्न प्रदर्शित किया जाता है। इसी तरह, अध्याय 5 में धारा 66 के तहत जो परिवहन वाहनों के नियंत्रण को संदर्भित करता है, मोटर वाहन का कोई भी मालिक बिना परमिट के यात्रियों या सामानों को ले जाने वाले परिवहन वाहन के रूप में वाहन का उपयोग नहीं कर सकता है। धारा 66 (2) के तहत, एक के धारक माल परिवहन परमिट किसी भी ट्रेलर को खींचने के लिए वाहन का उपयोग कर सकता है। इसलिए, एम. वी. अधिनियम, 1988 के तहत, संसद ने "ट्रैक्टर-ट्रेलर" के रूप में वर्गीकृत वाहन के अस्तित्व को ध्यान में रखा है।

अंत में, यह बताया जा सकता है कि एम. वी. अधिनियम, 1988 मोटर वाहनों से संबंधित कानून को समेकित और संशोधित करने के लिए एक अधिनियम है। यह मोटर वाहनों के पंजीकरण, मोटर वाहनों के चालकों का लाइसेंस, परिवहन वाहनों का नियंत्रण आदि जैसे विभिन्न विषयों से संबंधित है। हालाँकि, कराधान एम. वी. अधिनियम, 1988 का विषय नहीं है। कराधान अधिनियम द्वारा शासित होता है, जो संविधान की सातवीं अनुसूची की प्रविष्टि 57 सूची II के अंतर्गत आता है। कराधान एक अलग संहिता द्वारा शासित होता है जो वर्तमान में इस मुद्दे का उत्तर देने के लिए, हमें संक्षेप में धारा 2 की जांच करनी होगी, जो एम. वी. अधिनियम, 1988 की परिभाषा धारा है। इस संबंध में, हम निम्नलिखित को यहाँ पुनः प्रस्तुत कीजिए:

2. परिभाषाएँ- इस अधिनियम में, जब तक कि संदर्भ में अन्यथा आवश्यकता न हो।

(14) "माल परिवहन "से कोई भी मोटर वाहन अभिप्रेत है जिसका निर्माण या अनुकूलन केवल माल की ढुलाई के लिए या किसी भी

मोटर के उपयोग के लिए किया गया हो। उपयोग किए जाने पर वाहन का निर्माण या माल की दुलाई अनुकूलन नहीं किया गया है;

(28) " मोटर वाहन "या" वाहन "से कोई भी यांत्रिक रूप से संचालित वाहन अभिप्रेत है जो सड़कों पर उपयोग के लिए अनुकूलित किया गया है, चाहे प्रणोदन एक बाहरी या आंतरिक स्रोत से वहां प्रेषित किया जाता है और इसमें एक चेसिस शामिल है जिसमें एक बॉडी को संलग्न नहीं किया गया है और एक ट्रेलर शामिल है; लेकिन इसमें एक निश्चित रेल पर चलने वाला वाहन या एक विशेष प्रकार का वाहन शामिल नहीं है जो केवल एक कारखाने में या किसी अन्य संलग्न परिसर में उपयोग के लिए अनुकूलित है या एक वाहन जिसमें चार पहियों से कम बीस-पाँच घन सेंटीमीटर से अधिक; इंजन क्षमता के साथ फिट किया गया है।

(44)"ट्रैक्टर" से ऐसा मोटर वाहन अभिप्रेत है जो स्वयं किसी भी भार को ले जाने के लिए निर्मित नहीं है (इस उद्देश्य के लिए उपयोग किए जाने वाले उपकरणों के अलावा प्रणोदन); लेकिन एक सड़क-रोलर को शामिल नहीं करता है;

(46) "ट्रेलर" से अर्ध-ट्रेलर और एक साइड कार के अलावा कोई भी वाहन अभिप्रेत है, जिसे मोटर वाहन द्वारा खींचा या खींचा जाना है;

(47) "परिवहन वाहन" का अर्थ है एक सार्वजनिक सेवा वाहन, एक माल गाड़ी, शैक्षणिक संस्थान की बस या निजी सेवा वाहन।

धारा 2 (28) "मोटर वाहन" शब्दों की एक व्यापक परिभाषा है। हालाँकि, धारा 2 (46) के तहत एक "ट्रेलर" को अलग से परिभाषित किया गया है, जिसका अर्थ है

मोटर वाहन द्वारा खींचा गया या खींचा जाने वाला कोई भी वाहन, फिर भी इसे धारा 2 (28) के तहत "मोटर वाहन" शब्दों की परिभाषा में शामिल किया गया है। इसी तरह, "ट्रैक्टर" शब्द को धारा 2 (44) में परिभाषित किया गया है जिसका अर्थ है एक मोटर वाहन जिसका निर्माण स्वयं किसी भी भार को ले जाने के लिए नहीं किया गया है। इसलिए, "मोटर वाहन" शब्दों को विधायिका द्वारा व्यापक अर्थों में परिभाषित किया गया है। इसलिए, हमें "मोटर वाहन" शब्दों को पढ़ना होगा धारा 2 के तहत वनों से आच्छादित परिभाषाओं को पढ़ने से पता चलता है कि "मोटर वाहन" की परिभाषा में कोई भी यांत्रिक रूप से शामिल है। स्रोत की परवाह किए बिना सड़कों पर उपयोग के लिए उपयुक्त वाहन और इसमें एक ट्रेलर शामिल है। इसलिए, भले ही एक ट्रेलर एक मोटर वाहन द्वारा खींचा जाता है, यह अपने आप में एक मोटर वाहन है, ट्रैक्टर-ट्रेलर धारा 2 (14) के तहत एक "माल गाड़ी" का गठन करेगा और इसके 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 तक माल ले जाने के लिए किया जाना प्रस्तावित है।

एक और जब किसी वाहन को इतना बदला या तैयार किया जाता है कि वह माल के परिवहन के लिए उपयुक्त हो जाता है, तो यह कहा जा सकता है कि यह माल की ढुलाई 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 नतीजतन, यह एम. वी. अधिनियम, 1988 की धारा 2 (47) के तहत "परिवहन वाहन" की परिभाषा के तहत आता है।

वर्तमान मामले में हम ट्रैक्टर-ट्रेलर पर कर लगाने को लेकर चिंतित थे इकाई और इस सवाल के साथ नहीं कि क्या ऐसा वाहन कराधान अधिनियम की अनुसूची के

भाग बी के मद 3 या 10 के अंतर्गत आएगा। इसलिए, हमें उस प्रश्न में जाने की आवश्यकता नहीं है।

तदनुसार, हम विवादित निर्णय में कोई दुर्बलता नहीं पाते हैं और नतीजतन, हम इस दीवानी अपील को बिना किसी आदेश के खारिज कर देते हैं।

ए. क्यू.

याचिका खारिज कर दी गई।

यह अनुवाद आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस टूल सुवास की सहायता से अनुवादक द्वारा किया गया है।

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