पूरा बेंच

विविध नागरिक

आर. एस नरूला, सी.जे.ओ चिन्नप्पा रेड्डी और भोपिंदर सिंह,जे.जे. के समक्ष

भारत स्टील ट्यूब्स लिमिटेड, इलाहाबाद बैंक बिल्डिंग,-याचिकाकर्ता।
बनाम
हरियाणा राज्य आदि,-प्रतिवादी।

1974 की सिविल रिट संख्या 6343

3 दिसंबर 1976.

पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम (1952 का XVI)-धारा 2 (f) 2 (i) 2 (j) 3 (1) (i) और 3(2)-मोटर वाहन अधिनियम (1939 का 4)-धारा 2 (25)-नियोक्ता जो अपने कर्मचारियों को नाममात्र निश्चित शुल्क पर परिवहन सुविधा प्रदान करता है - ऐसे कर्मचारियों का वहन-चाहे 'किराए पर लेने के लिए हो या इनाम के लिए-नियोक्ता-क्या वह यात्री कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है।

माना जाता है कि 'किराया या इनाम' के लिए यात्रियों को ले जाना उस व्यक्ति का व्यवसाय नहीं होना चाहिए जिसके वाहन में यात्रियों को ले जाया जाता है। यह आवश्यक नहीं है कि वाहक को व्यावसायिक अर्थ में लाभ के उद्देश्य से प्रेरित किया जाना चाहिए। यदि यात्रियों की गाड़ी आर्थिक लाभ के लिए हो तो यह पर्याप्त है। प्रत्येक कर्मचारी जो नियोक्ता द्वारा प्रदान की गई परिवहन सुविधाओं का लाभ उठाना चाहता है, उसे मामूली निश्चित शुल्क का भुगतान करना पड़ता है और कोई भी कर्मचारी जो राशि का भुगतान नहीं करता है, वह सुविधाओं का लाभ नहीं उठा सकता है। नियोक्ता (वाहन के मालिक) और कर्मचारी (यात्री) के बीच एक स्पष्ट अनुबंध होता है कि क्या ऐसा अनुबंध रोजगार के अनुबंध का हिस्सा है या नहीं। यह मानने के लिए पर्याप्त है कि नियोक्ता अपने कर्मचारियों को किराए या इनाम के लिए वाहन में ले जाता है। लाभ के उद्देश्य का सवाल अप्रासंगिक है। यह मानते हुए भी कि 'किराया या इनाम' शब्द कभी-कभी लाभ के उद्देश्य का संकेत दे सकते हैं, पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम 1952 के संदर्भ में इस तरह का अर्थ स्वीकार्य नहीं है। अधिनियम की धारा 2 की परिभाषाओं के साथ-साथ मोटर वाहन अधिनियम 1939 से आयातित परिभाषाएं अधिनियम के संदर्भ के अधीन हैं। अधिनियम की धारा 2 में यह स्पष्ट रूप से कहा गया है और यह कानूनों की व्याख्या का एक सिद्धांत है कि एक परिभाषा खंड भी हमेशा उस संदर्भ के अधीन होता है जिसमें शब्द का उपयोग किया जाता है। यदि संदर्भ की आवश्यकता है, तो किसी शब्द या अभिव्यक्ति को एक अर्थ दिया जा सकता है जो परिभाषा खंड द्वारा कवर नहीं किया गया है। अधिनियम की धारा 2 के प्रारंभिक शब्दों में स्पष्ट रूप से शामिल वैधानिक हस्तक्षेप के सिद्धांत को ध्यान में रखते हुए, यह स्पष्ट है कि लाभ का उद्देश्य यात्रियों पर कर लगाने की पूर्व शर्त नहीं है और इसके विपरीत कोई भी व्याख्या अधिनियम की धारा 3 की धारा 3 (1) और उप-धारा (2) के स्पष्टीकरण को रद्द कर देगी। इस प्रकार, एक नियोक्ता जो अपने कर्मचारियों को मामूली निश्चित शुल्क पर परिवहन सुविधाएं प्रदान करता है, वह यात्री कर का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी है।

(पैरा 10 और 13)

माननीय न्यायमूर्ति श्री मान मोहन सिंह गुजराल और माननीय न्यायमूर्ति श्री एस. सी. मित्तल द्वारा 31 मार्च, 1976 को मामले में शामिल कानून के एक महत्वपूर्ण प्रश्न के निर्णय के लिए एक बड़ी पीठ को भेजा

गया मामला। माननीय मुख्य न्यायाधीश श्री आर. एस. नरूला, माननीय न्यायमूर्ति श्री ओ. चिन्नाप्पा रेड्डी और माननीय न्यायमूर्ति श्री भूपिंदर सिंह ढिल्लों की पूर्ण पीठ ने अंततः 3 दिसंबर, 1976 को मामले का फैसला किया।

भारत के संविधान के अनुच्छेद 225/221 के अधीन याचिका यह प्रार्थना करती है कि इस माननीय न्यायालय को प्रसन्न किया जाएः-

(ए) प्रतिवादी संख्या 2 और 3 द्वारा पारित 28 अगस्त 1973 और 5 मार्च 1974 के आदेशों (अनुलग्नक पी-1 और पी-3) की वैधता और वैधता की जांच करने की दृष्टि से प्रतिवादियों को इस मामले के रिकॉर्ड इस माननीय न्यायालय में प्रस्तुत करने का आदेश देना, उसे रद्द करने की दृष्टि से;

(ख) कानून के विभिन्न प्रावधानों की उचित व्याख्या पर यह अभिनिर्धारित करना कि याचिकाकर्ता अपने श्रमिकों को सोनीपत से गनौर के कारखाने में ले जाने के कारण अधिनियम के तहत लेवी कर के लिए उत्तरदायी नहीं है;

(ग) प्रत्यर्थियों को अधिनियम के तहत कर के उद्ग्रहण और मूल्यांकन के लिए अधिनियम के तहत कोई भी प्रोसीडिंग लेने से बचने का आदेश देना;

(घ) अनुलग्नक पी-1, पी-2, पी-4 और पी-5 की प्रमाणित प्रतियों की फाइलिंग को समाप्त करना क्योंकि वे आसानी से उपलब्ध नहीं हैं; और

(ई) याचिकाकर्ता को इस याचिका का खर्च देने के लिए;

आगे प्रार्थना करते हुए कि याचिकाकर्ता को इस तरह की अन्य परिणामी या अतिरिक्त राहत की अनुमति दी जा सकती है जो वह अधिनियम के तहत हकदार हो सकता है।

डी.एन.अवस्थी,अधिवक्ता, के साथ एस.पी.जैन, अधिवक्ता,
याचिकाकर्ता की ओर से

प्रतिवादियों की ओर से ए.जी. (एच) के वकील वी.एम. जैन।

<u>निर्णय</u>

न्यायालय का निर्णय इस प्रकार दिया गयाः -

चिन्नप्पा रेड्डी, न्यायमूर्ति

(1) सभी आठ रिट याचिकाओं में याचिकाकर्ता (संख्या 6343, 6568, 6569, 6571, 6572, 6573, 6647 और 1974 के 6648) स्टील ट्यूबों और पाइपों के निर्माण में लगी एक कंपनी है। इसका कारखाना गनौर में स्थित है, जबकि इसके कई कर्मचारी लगभग 24 किलोमीटर दूर सोनीपत में रहते हैं। कंपनी सोनीपत में रहने वाले कर्मचारियों को परिवहन सुविधा प्रदान करने के लिए एक बस संचालित करती है। हालाँकि, यह रोजगार अनुबंध के एक भाग के रूप में प्रदान नहीं किया गया है। न ही यह सुविधा मुफ्त में प्रदान की जाती है। इस सुविधा का लाभ उठाने वाले प्रत्येक कर्मचारी को कंपनी को 10 रुपये प्रति माह का भुगतान करना होगा। लेकिन, रिट याचिकाओं में कहा गया है, "कंपनी का मुख्य उद्देश्य इस बस को चलाकर लाभ कमाना नहीं था, बल्कि अपने कर्मचारियों को समय की पाबंदी और कारखाने के सुचारू और उदार कामकाज को सुनिश्चित करने के उपाय के रूप

में एक सुविधा देना था। यह कंपनी द्वारा समाज कल्याण और नियोक्ता और नियोजित के बीच सामंजस्य के लिए अपनाए गए विभिन्न उपायों का एक हिस्सा था।"

(2) कंपनी को पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम, 1952 के तहत कर का भुगतान करने के लिए कहा गया था, जैसा कि हरियाणा में संशोधित किया गया था। कंपनी ने इस आधार पर आपत्ति जताई कि वह यात्रियों को ले जाने के व्यवसाय में शामिल नहीं थी और अपने कर्मचारियों के परिवहन के लिए बस प्रदान करने में, यह किसी भी 'लाभ-प्रेरक' द्वारा प्रेरित नहीं था। 'लाभ-प्रेरक' के अभाव में, यह कहा गया था कि कंपनी की बस को 'किराया या इनाम' के लिए यात्रियों के परिवहन के लिए उपयोग किया जाने वाला वाहन नहीं कहा जा सकता है ताकि इसे मोटर वाहन अधिनियम में परिभाषित 'सार्वजनिक सेवा वाहन' बनाया जा सके। यह बताया गया था कि बस पर वार्षिक खर्च लगभग रु। 15, 400, कर्मचारियों से कुल प्राप्तियां रु। केवल 9,000। कंपनी के तर्क को आबकारी और कराधान अधिकारी द्वारा और अपील पर उप आबकारी और कराधान आयुक्त द्वारा खारिज कर दिया गया था। उन दोनों ने हिंदुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड बनाम हरियाणा राज्य, 1970 पी.एल.आर. 193 में निर्णय का पालन किया, जिसे हममें से एक ने प्रस्तुत किया था (नरूला, जस्टिस ऐज माई लॉर्ड द चीफ जस्टिस उस समय थे) । वर्तमान रिट याचिकाएं कर अधिकारियों के निर्णय पर सवाल उठाते हुए दायर की गई हैं, और जैसा कि अपेक्षित हो सकता है, हिंदुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड बनाम हरियाणा राज्य में निर्णय की शुद्धता का प्रचार किया गया है।

(3) प्रासंगिक वैधानिक प्रावधानों पर अब ध्यान दिया जा सकता है। पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम की धारा 2 में विभिन्न परिभाषाएँ हैं। यह इस पूर्व चेतावनी के साथ शुरू होता है कि परिभाषित अभिव्यक्तियों के अर्थ निर्धारित किए जाएंगे "जब तक कि विषय या संदर्भ में कुछ भी अप्रिय न हो।" यह प्रस्तावना वर्तमान मामले में काफी महत्वपूर्ण है, जैसा कि हम वर्तमान में दिखाएंगे। 'यात्री' शब्द को धारा 2 (च) में परिभाषित किया गया है जिसका अर्थ हैः -

"सार्वजनिक सेवा वाहन में यात्रा करने वाला कोई भी व्यक्ति, लेकिन वाहन के संबंध में अपने कर्तव्यों के प्रामाणिक निर्वहन में यात्रा करने वाले वाहन के चालक या कंडक्टर या वाहन के मालिक का कर्मचारी शामिल नहीं होगा।"

"मोटर वाहन" अभिव्यक्ति को इस प्रकार परिभाषित किया गया हैः -

"एक सार्वजनिक सेवा वाहन, सार्वजनिक वाहक, निजी वाहक या एक ट्रेलर जब ऐसे किसी वाहन से जुड़ा हो।"

यात्री और माल कराधान अधिनियम में 'लोक सेवा वाहन' शब्द को परिभाषित नहीं किया गया है, लेकिन धारा 2 (जे) में प्रावधान है कि अधिनियम में परिभाषित नहीं किए गए शब्दों और अभिव्यक्तियों का वही अर्थ होगा जो उन्हें मोटर वाहन अधिनियम, 1939 में सौंपा गया है। मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (25) 'सार्वजनिक सेवा वाहन' को परिभाषित करती है जिसका अर्थ हैः -

"कोई मोटर वाहन जिसका उपयोग किराए या पुरस्कार के लिए यात्रियों की गाड़ी I के लिए उपयोग किया जाता है या अनुकूलित किया जाता है, और इसमें मोटर कैब, अनुबंध गाड़ी और स्टेज गाड़ी शामिल हैं।"

यात्री और माल कराधान अधिनियम की धारा 3 प्रभार अनुभाग है। धारा 3 (1) (i) इस हद तक कि वह प्रासंगिक है, इस प्रकार हैः -

" राज्य सरकार को निजी वाहक के अलावा मोटर वाहन द्वारा ले जाए जाने वाले सभी यात्रियों और माल पर, जो भी मामला हो, किराया या माल ढुलाई के मूल्य के साठ प्रतिशत से अधिक नहीं होने वाली दर पर कर लगाया जाएगा, प्रभारित किया जाएगा और उसका भुगतान किया जाएगा" "जैसा कि राज्य सरकार अधिसूचना द्वारा निर्देश दे।"

धारा 3 (1) का एक बहुत महत्वपूर्ण स्पष्टीकरण है जो इस प्रकार हैः -

स्पष्टीकरण-जब यात्री और माल एक निजी वाहक के अलावा किसी अन्य मोटर वाहन द्वारा ले जाया जाता है, और कोई किराया या माल नहीं लिया जाता है, तो कर लगाया जाएगा और भुगतान किया जाएगा जैसे कि ऐसे यात्री और सामान मार्ग पर प्रचलित सामान्य दर पर या मोटर वाहन अधिनियम (1939 का केंद्रीय अधिनियम 4) के तहत अस्थायी प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर पर, जो भी अधिक हो।

धारा 3 की उपधारा (2) भी महत्वपूर्ण है और यह इस प्रकार हैः -

"जहां कोई किराया या मालभाड़ा किसी व्यक्ति द्वारा मौसमी टिकट के रूप में या किसी विशेषाधिकार, अधिकार या सुविधा के लिए सदस्यता या योगदान के रूप में भुगतान की गई एकमुश्त राशि है, जिसे मोटर वाहन द्वारा ले जाने वाले अपने सामान पर ऐसे व्यक्ति के अधिकार के साथ जोड़ा जाता है, बिना किसी और भुगतान या कम दर पर भुगतान के, कर ऐसी एकमुश्त राशि पर या मोटर वाहन अधिनियम, 1939 के तहत एक सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किराए या मालभाड़े को ध्यान में रखते हुए उचित और न्यायसंगत होने के लिए निर्धारित प्राधिकारी को दी गई राशि पर लगाया जाएगा।"

धारा 4 में यह प्रावधान है कि यात्रियों और वस्तुओं पर लगाया गया कर मालिक द्वारा एकत्र किया जाएगा और इस प्रकार एकत्र किया गया कर राज्य सरकार को भुगतान किया जाएगा। धारा 5 (1) में निर्धारित किया गया है कि किसी भी यात्री को मालिक द्वारा मोटर वाहन में यात्रा करने की अनुमति नहीं दी जाएगी, जब तक कि उसे यह दर्शाने वाला टिकट जारी नहीं किया जाता है कि कर का भुगतान कर दिया गया है। धारा 6 (1) मालिक पर लेखा रखने और निर्धारित अंतराल पर विवरणी जमा करने का कर्तव्य निर्धारित करती है। धारा 10 राज्य सरकार को किसी भी व्यक्ति या व्यक्तियों के वर्ग के पक्ष में अधिनियम के सभी या किसी भी प्रावधान के संचालन से सामान्य या विशेष छूट देने का अधिकार देती है, यदि ऐसी छूट से राष्ट्रीय या सार्वजनिक हित को बढ़ावा मिलेगा।

(4) याचिकाकर्ता के विद्वान वकील श्री डी. एन. अवस्थी का प्रस्तुतिकरण यह था कि मोटर वाहन अधिनियम में 'लोक सेवा वाहन' की परिभाषा को कराधान अधिनियम में 'यात्री' और 'मोटर वाहन' की परिभाषाओं की परिभाषाओं में पढ़ा जाना था और कराधान अधिनियम की धारा 3 (1) (i) को उन परिभाषाओं के प्रकाश में पढ़ा जाना था। ऐसा करने पर, यह स्पष्ट था कि किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जाना कर लगाने की पूर्व शर्त थी। विद्वान वकील के अनुसार, किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जाने का मतलब अधिक या कम नहीं था, क्योंकि यात्रियों को लाभ के उद्देश्य से किया गया था। विद्वान वकील ने दावा किया कि अधिनियम की योजना उनके तर्क का समर्थन करती है। धारा 3 की धारा 3 (1) और उपधारा (2) के स्पष्टीकरण को इस टिप्पणी के साथ दरकिनार कर दिया गया कि वे मुफ्त पास और विशेष मौसमी और रियायती पास और इसी तरह के मामलों को कवर करने के लिए थे। श्री अवस्थी ने कॉवर्ड बनाम मोटर बीमा ब्यूरो 1962 (1) All. E.R. 531, इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रिज बनाम क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी A.I.R. 1975 कर्नाटक 211, प्रीमियर ऑटोमोबाइल लिमिटेड, बनाम जी. ए. शर्मई (अनरिपोर्टेड) और हिंदुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड बनाम सचिव (गृह विभाग) (असूचित) पर भरोसा किया।

(5) शुरुआत में ही, हम यह कहना चाहेंगे कि हम 'लाभ-उद्देश्य' जैसे विचारों को आयात करना सही नहीं समझते हैं, जो स्पष्ट रूप से कानून की अन्य शाखाओं से लिए गए हैं। ऐसी अभिव्यक्तियों का महत्व, जो अन्य क्षेत्रों में एक विशेष महत्व और सूत्रों का दर्जा प्राप्त कर चुके हैं, लेकिन जो विचाराधीन क़ानून से परे हैं, केवल भ्रम और जटिलता का कारण बन सकते हैं। सांविधिक व्याख्या कानूनी अवधारणाओं को लुभाकर क़ानून की भाषा के उपशासन की अनुमति नहीं देती है।

(6) उपयोग किए गए शब्द "किराया या इनाम" हैं। वे ऐसे शब्द हैं जो क़ानूनों और अनुबंधों के मसौदा तैयार करने वालों के लिए अच्छी तरह से जाने जाते हैं। उनका अर्थ है भुगतान एक प्रतिफल के रूप में, आमतौर पर हालांकि हमेशा नहीं, एक समझौते या समझ के अनुसार।

(7) बोनहैम, बनाम ज्यूरिख इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड 1945 (1) All E.L.R. 427, में अपील न्यायालय ने बीमा के एक अनुबंध पर विचार किया जिसमें "किराया या पुरस्कार" शब्दों का उपयोग किया गया था। यह अभिनिर्धारित किया गया था कि जिन यात्रियों को नियमित रूप से स्वैच्छिक रूप से किए गए भुगतान के लिए कार में ले जाया जाता था और कानूनी रूप से लागू करने योग्य अनुबंध के अनुसार नहीं किया जाता था, उन्हें 'इनाम' के लिए ले जाया जाता था। उथ्वाट जस्टिस ने टिप्पणी कीः -

"मुझे ऐसा लगता है कि 'किराया' शब्द और 'इनाम' शब्द के बीच अंतर किया जाता है। पहला शब्द अनिवार्य रूप से, मुझे लगता है, भुगतान करने के लिए एक दायित्व का आयात करता है। दूसरे शब्द को शामिल करना, मेरी राय में, केवल 'किराया' के लिए एक वैकल्पिक शब्द देने के उद्देश्य से नहीं है, जिसका अर्थ एक ही है, बल्कि एक विषय वस्तु में लाने के उद्देश्य से है जिसमें 'किराया' शामिल नहीं है और (मुझे नहीं लगता कि यह उस तक सीमित है) ऐसे मामले जहां भुगतान करने का कोई दायित्व नहीं है कि क्या वह 'इनाम' के लिए ले जा रहा था, मामले की सभी परिस्थितियों द्वारा निर्धारित तथ्य का प्रश्न है, जिसमें उस समय की अवधि भी शामिल है जिस पर यह आचरण (मैं इसे 'व्यवसाय का पाठ्यक्रम' नहीं कहता) भुगतान की प्रकृति पर चला गया है, अर्थात्, नकद, भुगतान की सटीक राशि, 1s, 2d, और उसी यात्रा द्वारा कवर किए गए रेलवे किराए के साथ इसका पत्राचार।"

(8) कोवर्ड बनाम मोटर बीमाकर्ता ब्यूरो में, जो उन मामलों में से एक था जिन पर श्री अवस्थी ने भरोसा किया था, बोनहैम बनाम ज्यूरिख जनरल एक्सीडेंट एंड लायबिलिटी इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड में व्यक्त किए गए दृष्टिकोण से विचलन था, कि कानूनी रूप से लागू करने योग्य समझौते की आवश्यकता नहीं है। यह अभिनिर्धारित किया गया था कि "किराया" या "इनाम" का गठन करने के लिए भुगतान कानूनी रूप से वसूली योग्य होना चाहिए। उपजोहन जे. ने इस प्रकार कहाः -

"किराए के लिए" और "इनाम के लिए" शब्दों का उपयोग बहुत वर्षों से उस मौद्रिक विचार को व्यक्त करने के लिए किया गया है जिसके लिए माल या यात्रियों का वाहक या तो एक विशेष अनुबंध के आधार पर या यात्रा पर माल या यात्रियों को ले जाने के लिए सामान्य वाहक के रूप में अपने सामान्य कानून के दर्जे के कारण करता है। प्रथम दृष्टया, जब किसी को संसद के किसी अधिनियम में "किराए या इनाम के लिए" यात्रियों के परिवहन का संदर्भ मिलता है, तो वह इसे वाहक को किए जाने वाले मौद्रिक भुगतान और उसके द्वारा कानूनी रूप से वसूली योग्य के विचार में वाहन के रूप में संदर्भित करेगा। हमारे विचार में, यह स्पष्ट है कि धारा 61 और धारा 121 में "किराए या इनाम के लिए यात्रियों को ले जाने" की अभिव्यक्ति का अर्थ है एक अनुबंध के तहत वाहक द्वारा कानूनी रूप से वसूली योग्य मौद्रिक पुरस्कार के लिए यात्रियों को ले जाना या वाहन में प्रवेश करने के मात्र कार्य द्वारा निहित है।"

(9) स्ट्राउड के न्यायिक शब्दकोश, पृष्ठ 1243 पर चौथे संस्करण खंड II में, इन दो मामलों और कुछ अन्य निर्णयों, जिनकी रिपोर्ट हमारे पास उपलब्ध नहीं हैं, पर ध्यान दिया गया है। स्ट्राउड में जो कहा गया है उसे हम उपयोगी ढंग से निकाल सकते हैंः -

"(3)" "किराया या इनाम।" जिन यात्रियों को स्वैच्छिक भुगतान के लिए बीमित व्यक्ति द्वारा नियमित रूप से एक निजी मोटर कार में ले जाया जाता है, उन्हें बीमा पॉलिसी के उद्देश्यों के लिए "किराए या इनाम" के लिए ले जाया जाता है (बोनहैम बनाम ज्यूरिख सामान्य दुर्घटना और देयता बीमा कंपनी ।

(4) "किराए या पुरस्कार के लिए" यात्रियों को ले जाना (सड़क यातायात अधिनियम 1930 (सी. 43) धारा 36 (1) (बी) (ii) अब सड़क यातायात अधिनियम 1960 (सी. 16) धारा 203 (4) (ए) का अर्थ है एक अनुबंध के तहत वाहक द्वारा कानूनी रूप से वसूली योग्य मौद्रिक पुरस्कार के लिए यात्रियों की गाड़ी व्यक्त या वाहन में प्रवेश करने के मात्र कार्य द्वारा निहित (कायर बनाम मोटर बीमाकर्ता ब्यूरो ।"भाड़े या पुरस्कार के लिए" (सड़क यातायात अधिनियम I960 (c. 16) की धारा 203 (4). एक निजी कार जिसका उपयोग केवल कभी-कभी कुछ भुगतान पर लिफ्ट देने के लिए किया जाता है, वह उस खंड के अर्थ के भीतर एक वाहन नहीं है जिसमें यात्रियों को किराए पर लिया जाता है या फिर से रखा जाता है (कॉनेल बनाम मोटर बीमाकर्ता ब्यूरो) । न ही एक कार जिसमें एक आदमी अपने साथी श्रमिकों को लिफ्ट देता है, जिसके लिए कुछ भुगतान की अपेक्षा की जाती है (अल्बर्ट बनाम मोटर

बीमाकर्ता ब्यूरो)। लेकिन जो श्रमिक नियमित रूप से उनमें से एक के स्वामित्व वाली और संचालित वैन में काम करने के लिए यात्रा करते थे, और जो अपने बीच पेट्रोल खरीदते थे, उन्हें इस धारा के अर्थ के भीतर "किराए या इनाम" के लिए ले जाया जाता था, हालांकि भुगतान के बारे में कोई औपचारिक समझौता नहीं था (मीनेन बनाम हाई क्लीलैंड एंड संस)। और ऑस्ट्रेलिया में 'उपयोग किए गए पेट्रोल के लिए भुगतान की शर्तों पर एक निजी कार में यात्रा पर यात्रियों को ले जाना राज्य परिवहन अधिनियम 1960 (पुराना) (हॉर्न बनाम डेनिसी) की धारा 20 (2) के अर्थ के भीतर एक किराया का गठन करने के लिए आयोजित किया गया था।

(5) "किराया या पुरस्कार" (सड़क यातायात अधिनियम, 1960 (सी. 16) की धारा 117(1)। यदि इस धारा को संतुष्ट करने के लिए पर्याप्त है कि एक सामान्य समझ है कि कुछ भुगतान किया जाएगा, हालांकि पक्षों के बीच कोई दृढ़ अनुबंध नहीं है (एटकेन बनाम हैमिल्टन) , मीनन बनाम हाई क्लीलैंड एंड संस । "

(10) स्ट्राउड बनाम मोटर बीमाकर्ता ब्यूरो के मामले सहित स्ट्राउड में देखे गए कई मामलों से यह स्पष्ट है कि 'किराया या इनाम' के लिए यात्रियों को ले जाना उन व्यक्तियों का व्यवसाय नहीं होना चाहिए जिनके वाहन में यात्रियों को ले जाया जाता है। यह आवश्यक नहीं है कि वाहक को व्यावसायिक अर्थ में लाभ के उद्देश्य से प्रेरित किया जाना चाहिए। यदि यात्रियों की गाड़ी आर्थिक लाभ के लिए हो तो यह पर्याप्त है। यह विवाद कि मौद्रिक पुरस्कार अनुबंध के अनुसार देय होना चाहिए या नहीं, वर्तमान मामले के तथ्यों और परिस्थितियों पर कोई प्रभाव नहीं डालता है क्योंकि यह स्वीकार किया जाता है कि प्रत्येक कर्मचारी, जो याचिकाकर्ता द्वारा प्रदान की गई परिवहन सुविधा का लाभ उठाना चाहता है, उसे प्रति माह 10 रुपये का भुगतान करना पड़ता है और कोई भी कर्मचारी, जो राशि का भुगतान नहीं करता है, वह सुविधा का लाभ नहीं उठा सकता है। नियोक्ता (वाहन के मालिक) और कर्मचारी (यात्री) के बीच एक स्पष्ट अनुबंध होता है कि क्या ऐसा अनुबंध रोजगार अनुबंध का हिस्सा है या नहीं। यह अभिनिर्धारित करने के लिए पर्याप्त है कि याचिकाकर्ता अपने कर्मचारियों को 'किराया या इनाम' के लिए वाहन में ले जाता है। लाभ के उद्देश्य का सवाल, जैसा कि हमने कहा, अप्रासंगिक है।

(11) भारतीय टेलीफोन उद्योग बनाम क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी याचिकाकर्ता के लिए कोई सहायता नहीं है। इस प्रश्न में यह तय किया गया कि क्या भारतीय टेलीफोन इंडस्ट्रीज द्वारा अपने कर्मचारियों को उनके आवासों से कारखाने तक ले जाने के लिए चलाई जाने वाली बस मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 (3) के अर्थ के भीतर एक "अनुबंध कैरिज" थी। चूंकि "कॉन्ट्रैक्ट कैरिज" की परिभाषा में यह प्रावधान किया गया था कि अनुबंध समग्र रूप से वाहन के उपयोग के लिए होना चाहिए और चूंकि वह तत्व मामले में अनुपस्थित था, इसलिए यह माना गया कि वाहन कॉन्ट्रैक्ट कैरिज नहीं था। यह वह प्रश्न भी था जिस पर आंध्र प्रदेश उच्च न्यायालय के एक विद्वान एकल न्यायाधीश ने हिंदुस्तान एयरोनॉटिक्स लिमिटेड बनाम सचिव (गृह विभाग) में विचार किया था। विद्वत न्यायाधीश ने यह अभिनिर्धारित करते हुए कि वाहन मोटर वाहन अधिनियम में परिभाषित 'अनुबंध वहन' नहीं था, यह भी कहाः -

"इसके अलावा, इस मामले में लाभ कमाने का तत्व पूरी तरह से अनुपस्थित है।"

उस मामले के उद्देश्य के लिए अवलोकन अनावश्यक था और हम उस अवलोकन से यह निष्कर्ष निकालने में असमर्थ हैं कि मोटर वाहन द्वारा ले जाए जाने वाले यात्रियों पर कर लगाने के लिए 'लाभ का उद्देश्य' एक आवश्यक पूर्व शर्त है। न तो कर्नाटक के मामले में और न ही आंध्र प्रदेश के मामले में मोटर वाहन द्वारा ले जाए जाने वाले राहगीरों पर कर लगाने का सवाल था।

(12) प्रीमियर ऑटोमोबाइल्स लिमिटेड बनाम जी. ए. शर्मा में, बंबई उच्च न्यायालय के एक विद्वान एकल न्यायाधीश ने अभिनिर्धारित किया कि 'लोक सेवा वाहन' की परिभाषा में लाभ का उद्देश्य अनिवार्य रूप से निहित था। न्यायाधीश ने मोटर वाहन अधिनियम में विभिन्न अपवादों की परिभाषाओं का उल्लेख करने के बाद कहाः -

"जैसा कि मोटर वाहन अधिनियम की धारा 20 में" "मोटर कैब" , "एक अनुबंध गाड़ी" की परिभाषा, "एक "सार्वजनिक सेवा वाहन" और एक "स्टेज गाड़ी" से पता चलता है और जैसा कि ऊपर उल्लिखित अधिकारियों ने

स्पष्ट किया है, इन श्रेणियों में से प्रत्येक की आवश्यक विशेषताएं वाहन किराया या पुरस्कार अर्जित करने का उद्देश्य है। इन परिभाषाओं और अधिकारियों को पढ़ने पर यह स्पष्ट हो जाता है कि एक विशेष वाहन किस श्रेणी में आता है, यह निर्धारित करने के लिए सही परीक्षण उस उद्देश्य या वस्तु का पता लगाना होगा जिसके लिए वाहन का उपयोग किया जा रहा है। यदि वाहन के उपयोग का उद्देश्य या उद्देश्य किराया या इनाम है, यानी किराया या इनाम अर्जित करना है, तो यह एक मोटर कैब, या एक सार्वजनिक सेवा वाहन या एक मंच गाड़ी होगी, जो सभी सार्वजनिक सेवा वाहन हैं। यह उद्देश्य अनिवार्य रूप से लाभ के उद्देश्य को दर्शाता है।

बाद में, विद्वान न्यायाधीश ने फिर टिप्पणी कीः -

"इसलिए, मुझे यह मानना संभव नहीं लगता कि केवल धन की प्राप्ति, व्यक्तियों के परिवहन के प्रमुख उद्देश्य या उद्देश्य की परवाह किए बिना, एक वाहन को एक सार्वजनिक सेवा वाहन का गठन करेगी। वास्तविक परीक्षा, मेरी राय में, वाहन में व्यक्तियों के परिवहन के अंतर्निहित प्रभुत्वपूर्ण उद्देश्य या उद्देश्य है। जो आवश्यक है वह लाभ के उद्देश्य का अस्तित्व है न कि लाभ अर्जित करने का।"

इस प्रकार, विद्वान न्यायाधीश ने किराए या पुरस्कार के लिए यात्रियों के परिवहन के लिए एक वाहन के उपयोग को किराए या पुरस्कार अर्जित करने के लिए वाहनों के उपयोग के साथ तुलना की और यह अभिनिर्धारित करने के लिए आगे बढ़े कि यह अनिवार्य रूप से एक लाभ उद्देश्य को निहित करता है। हम विद्वान न्यायाधीश से सहमत होने में असमर्थ हैं। हम पहले ही यह मानने के लिए अपने कारण दे चुके हैं कि 'लाभ-प्रेरक' अप्रासंगिक है।

(13) यह मानते हुए भी कि "किराया या पुरस्कार" शब्द कभी-कभी लाभ के उद्देश्य का संकेत दे सकते हैं, हम नहीं सोचते कि पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम के संदर्भ में इस तरह का अर्थ स्वीकार्य है। अधिनियम की धारा 2 की परिभाषाओं के साथ-साथ मोटर वाहन अधिनियम से आयातित परिभाषाएं अधिनियम के संदर्भ के अधीन हैं। अधिनियम की धारा 2 में ऐसा स्पष्ट रूप से कहा गया है। यह कानूनों की व्याख्या का एक सिद्धांत है कि एक परिभाषा खंड भी हमेशा उस संदर्भ के अधीन होता है जिसमें शब्द का उपयोग किया जाता है। यदि संदर्भ की आवश्यकता है, तो किसी शब्द या अभिव्यक्ति को एक अर्थ दिया जा सकता है जो परिभाषा खंड द्वारा कवर नहीं किया गया है। नागपुर इलेक्ट्रिक कंपनी लिमिटेड बनाम श्रीपति राव (13) में कंपनी के एक कर्मचारी की सेवाओं को स्थायी आदेशों के अनुसार समाप्त कर दिया गया था। कंपनी के स्थायी आदेशों ने 'कामगार' शब्द को उस व्यक्ति के रूप में परिभाषित किया जिसे टिकट जारी किया गया था। जिस कर्मचारी की सेवाओं को समाप्त कर दिया गया था, उसने कार्यकाल के आदेश को इस आधार पर चुनौती दी कि उसे कोई टिकट जारी नहीं किया गया था और इसलिए, स्थायी आदेश उस पर लागू नहीं होते थे। तर्क को इस अवलोकन के साथ खारिज कर दिया गया था, "लेकिन एक परिभाषा खंड को भी संदर्भ या विषय से अपना अर्थ प्राप्त करना चाहिए।" वैनगार्ड फायर एंड जनरल इंश्योरेंस कंपनी लिमिटेड बनाम फ्रेजर एंड रॉस A.I.R. I960 S.C. 97 में सुप्रीम कोर्ट ने कहा, "हालांकि परिभाषा खंड में दिए गए 'बीमाकर्ता' शब्द का सामान्य अर्थ दिया गया है, धारा 2 (9) एक व्यक्ति या निकाय कॉर्पोरेट, आदि को संदर्भित करता है। बीमा के व्यवसाय को चलाने के लिए, यह शब्द किसी भी इच्छुक बीमाकर्ता या बीमाकर्ता को अधिनियम के कुछ प्रावधानों के संदर्भ में भी संदर्भित कर सकता है। हज्वी गौडर बनाम रिचोल्डस फाथमुल, A.I.R. 1965 S.C. 577 में उच्चतम न्यायालय ने 'ऋण' शब्द की परिभाषा को 'डिक्री ऋण' शब्दों में इस आधार पर पढ़ने से इनकार कर दिया कि इससे अधिनियम की योजना बाधित होगी। पंजाब यात्री और माल कराधान अधिनियम की धारा 2 के प्रारंभिक शब्दों में स्पष्ट रूप से शामिल वैधानिक व्याख्या के सिद्धांत को ध्यान में रखते हुए, यह स्पष्ट हो जाता है कि यात्रियों पर कर लगाने की पूर्व शर्त के रूप में 'लाभ के उद्देश्य' को देखने से धारा 3 की धारा 3 (1) और उप-धारा (2) के स्पष्टीकरण को रद्द कर दिया जाएगा। हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड बनाम हरियाणा राज्य में नरूला, न्यायमूर्ति (जैसा कि मेरे प्रधान न्यायाधीश उस समय थे) ने ठीक यही निर्णय दिया था। तब मेरे आधिपत्य ने कहा थाः -

"जैसा कि पहले ही संकेत दिया गया है, अधिनियम की धारा 2 के विभिन्न खंडों के साथ-साथ अधिनियम की धारा 2 (जे) के संचालन द्वारा मोटर वाहन अधिनियम की धारा 2 से आयातित परिभाषाएं केवल तभी काम करेंगी जब

विषय या संदर्भ में कुछ भी प्रतिकूल नहीं है, या किसी भी मामले में केवल उस हद तक कि वे अधिनियम के किसी भी प्रावधान के प्रतिकूल नहीं होते हैं। चार्जिंग सेक्शन की योजना, जो पूरे अधिनियम की धुरी है, यह प्रतीत होती है कि अगर वास्तव में यात्रियों या सामानों की ढुलाई के संबंध में कोई किराया या माल ढुलाई का भुगतान नहीं किया जाता है, तो भी कर आकर्षित होगा। यह धारा 3 की उपधारा (1) के स्पष्टीकरण से स्पष्ट है। स्पष्टीकरण से यह स्पष्ट होता है कि यदि कुछ भी नहीं लिया जाता है तो कर लगाया जाएगा जैसे कि यात्रियों को ले जाया गया था या मार्ग पर प्रचलित सामान्य दर पर माल का परिवहन किया गया था। किसी भी स्थिति में, मुझे लगता है कि धारा 3 की उप-धारा (2) मामले का समर्थन करती है। प्रावधान पहले ही उद्धृत किया जा चुका है। इस उप-धारा का प्रभाव यह है कि यदि किसी व्यक्ति को बिना किसी और भुगतान के ले जाने के लिए कुछ अधिकार या सुविधा प्रदान की जाती है, तो भी मोटर वाहन अधिनियम के तहत सक्षम प्राधिकारी द्वारा निर्धारित किराए को ध्यान में रखते हुए निर्धारित प्राधिकारी को उचित और न्यायसंगत प्रतीत होने वाली राशि पर कर लगाया जाना चाहिए। यह याद रखा जा सकता है कि अधिनियम की धारा 3 के तहत लगाया गया यात्री कर वाहन के मालिक पर लगाया गया कर नहीं है, बल्कि यात्रियों के संबंध में भुगतान किए गए किराए पर एक कर है, इस तथ्य के बावजूद कि किराया वास्तव में भुगतान किया गया है या धारा 3 की उप-धारा (1) या उप-धारा (2) के स्पष्टीकरण के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए यह माना जाता है कि भुगतान किया गया है। यदि 'सार्वजनिक वाहन' या 'यात्री' की परिभाषा का कोई भाग किसी भी रूप में अधिनियम की धारा 3 के व्यक्त प्रावधानों के साथ संगत पाया जाता है, तो विचाराधीन परिभाषा धारा 2 के उद्घाटन शब्दों के संचालन से धारा 3 के प्रतिकूल होने के कारण उस हद तक काम नहीं करेगी। "

यह कहने के अलावा और कुछ जोड़ने की आवश्यकता नहीं है कि हमारे द्वारा जो उद्धृत किया गया है, उसके साथ हम सम्मानजनक सहमति में हैं।

(14) परिणामस्वरूप, सभी रिट याचिकाएं खारिज कर दी जाती हैं। कोई खर्च नहीं।

अस्वीकरण : देशी भाषा में निर्णय का अनुवाद मुकद्द्मेबाज़ के सीमित प्रयोग हेतु किया गया है ताकि वो अपनी भाषा में इसे समझ सकें एवं यह किसी अन्य प्रयोजन हेतु प्रयोग नहीं किया जाएगा। समस्त कार्यालयी एवं व्यावहारिक प्रयोजनों हेतु निर्णय का अंग्रेज़ी स्वरूप ही अभिप्रमाणित माना जाएगा और कार्यान्वयन तथा लागू किए जाने हेतु उसे ही वरीयता दी जाएगी।

रजत कुमार कनौजिया

प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी,

फ़रीदाबाद,हरियाणा