

समक्ष: जे. वी. गुप्ता और एम. एस. लिब्रहन, माननीय न्यायमूर्ति.

भारत संघ और अन्य, - अपीलकर्ता,

बनाम

दर्शन सिंह पवित्र सिंह और अन्य, उत्तरदाता।

लेटर्स पेटेंट अपील नं. 5, 1988

19 दिसम्बर, 1989

केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और नमक अधिनियम, 1944-धारा 3- केन्द्रीय उत्पाद शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1985- अध्याय 87, एस। XVII, शीर्षक 8707- केन्द्रीय उत्पाद शुल्क नियमावली, 1944- अनुच्छेद 8(1)-केन्द्रीय उत्पाद शुल्क अधिसूचनाएं सं 8(1) 175/86-ई.पू. दिनांक 1 मार्च, 1986 और 162/86-सी.ई. दिनांक 1 मार्च, 1986 - बसों या ट्रकों के लिए शवों का निर्माण या निर्माण - कस्टो-मर्स द्वारा आपूर्ति की गई चेसिस - मोटर वाहन का निर्माण नहीं है - उत्पाद शुल्क - चरणों में अंतिम उत्पाद या उत्पाद पर लेव्य।

अभिनिर्णित किया कि एक अंतिम उत्पाद के निर्माण की प्रक्रिया में कोई भी एकल कार्य अंतिम उत्पाद के उत्पादन की विशेषताओं को धारण नहीं कर सकता है। एकमात्र निष्कर्ष जो निकाला जा सकता है, वह यह है कि शरीर सौष्ठव पूर्ण मोटर वाहन के निर्माण के समान नहीं है। यह पूरी प्रक्रिया की एक कड़ी हो सकती है और विधायिका ने इस पर एक स्वतंत्र मद के रूप में कर लगाया है। यह विवादित नहीं है कि व्यापार निकाय में भवन को एक स्वतंत्र वस्तु के रूप में लिया जाता है और इसके निर्माण को मोटर वाहन के निर्माण के रूप में नहीं समझा जाता है। किसी भी बॉडी बिल्डर को कभी भी मोटर वाहन का निर्माता नहीं बताया गया है। यह इस कारण से अपील नहीं करता है कि केवल चेसिस पर बनाया गया शरीर इसे मोटर वाहन के शरीर के रूप में अपने चरित्र से वंचित कर देगा। यह अभी भी व्यापार में ज्ञात वस्तु के रंग और नाम

भारत संघ और अन्य *बेनाम* दर्शना सिंह पवित्र सिंह और अन्य  
(एम. एस. लिब्रहन, जे.)

को शामिल करना जारी रखेगा, यानी बॉडी बिल्डिंग। यह उन लोगों की नजर में है जो वस्तु के साथ काम कर रहे हैं और वाणिज्यिक भाषा में शरीर को अंतिम उत्पाद से विशिष्ट चरित्र और पहचान के रूप में माना जाता है। अपीलकर्ताओं द्वारा की गई व्याख्या से अतार्किक परिणाम सामने आएगा। अपीलकर्ताओं के लिए चेसिस पर बनाए गए शवों और चेसिस से दूर बनाए गए और फिर चेसिस पर लगाए गए शवों के साथ अलग-अलग व्यवहार करने का कोई उचित आधार नहीं है। से एकमात्र बुद्धिमान कटौती। प्रविष्टियों को पढ़ने के साथ-साथ 1 मार्च की अधिसूचना संख्या 175/86-सीई को पढ़ने से मूल डिजाइन प्रतीत होता है। 1986 की अनुसूची और उसके बाद 1 मार्च, 1986 की अधिसूचना संख्या 162/86-केंद्रीय उत्पाद शुल्क, जिसमें कहा गया था कि निकायों के निर्माण या निर्माण की निर्माण या प्रक्रिया मोटर वाहन के निर्माण के चरित्र को प्रभावित नहीं करेगी, जिसका उपयोग माल या यात्रियों के परिवहन के उद्देश्य के लिए किया जा सकता है। चूंकि उत्तरदाता किसी भी मोटर वाहन का निर्माण नहीं कर रहे हैं, इसलिए वे कोई लाइसेंस लेने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं,

(पैरा 13)

*माननीय न्यायमूर्ति सुखदेव सिंह कंग के दिनांक 5 जून, 1987 के C.W.P. No. 5256 of 1986 के निर्णय के विरुद्ध उच्च न्यायालय के लेटर्स पेटेंट के खण्ड X के अंतर्गत लेटर्स पेटेंट अपील।*

अपीलकर्ताओं के लिए *जयश्री आनंद एडवोकेट।*

उत्तरदाताओं की ओर से वरिष्ठ अधिवक्ता एच. एल. सिब्ल, अधिवक्ता एस. सी. सिब्ल और अधिवक्ता आर. सी. सेतिया  
*उपस्थित*

निर्णय

एम.एस. लिब्रहन, जे।

(1) यह निर्णय 1988 के लेटर्स पेटेंट अपील संख्या 5, 1988 के 6 और 1988 के 7 का निपटारा करेगा, जो 5 जून, 1987 के विद्वत् एकल न्यायाधीश के फैसले से उत्पन्न होते हैं,—जिसके तहत उत्तरदाताओं की रिट याचिका को अनुमति दी गई थी, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ, यह माना गया था कि प्रतिवादी और अन्य छोटे पैमाने के निर्माता जो अपने ग्राहकों द्वारा आपूर्ति की गई चेसिस पर केवल बसों या ट्रकों के लिए बॉडी बनाते हैं या गढ़ते हैं, मोटर का निर्माण नहीं करते हैं। वाहनों और इस प्रकार निर्मित निकायों को केंद्रीय उत्पाद शुल्क टैरिफ अधिनियम, 1985 (इसके बाद अधिनियम कहा जाता है) की अनुसूची की धारा XVII के अध्याय 87 में प्रविष्टियों के शीर्षक संख्या 87.07 के तहत कवर किया गया है।

(2) इस लेटर्स पेटेंट अपील में उठाए गए विवाद को निर्धारित करने के लिए, इस अपील के लिए संक्षिप्त निर्विवाद तथ्यों को इकट्ठा करना समीचीन होगा। उत्तरदाता ट्रकों और बसों के निकायों के निर्माण में लगे हुए हैं। जिस चेसिस पर शव ों का निर्माण किया जाता है, उसकी आपूर्ति ग्राहकों द्वारा की जाती है। उत्तरदाता ट्रकों और बसों के लिए शरीर बनाने या बनाने के लिए छोटे पैमाने की इकाइयों के मालिक हैं। उनके पास मोटर वाहनों के विनिर्माण के लिए कोई लाइसेंस नहीं है। उनका वार्षिक कारोबार किसी भी तरह से दस लाख रुपये से अधिक नहीं है। वे कोई मोटर वाहन नहीं बेचते हैं। वे अपने द्वारा बनाए गए शरीर की कीमत या तो बस या ट्रक की वसूलते हैं।

(3) यह विवादित नहीं है कि राज्य में बड़ी संख्या में ऐसी इकाइयां

भारत संघ और अन्य *बेनाम* दर्शना सिंह पवित्र सिंह और अन्य  
(एम. एस. लिब्रहन, जे.)

हैं। केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और नमक अधिनियम, 1944 (1944 का अधिनियम 1) अनुसूचित प्रभार में विनिदष्ट विभिन्न दरों को निर्धारित करता है:

उत्पाद शुल्क। इस प्रकार है:- यह उक्त अनुसूची के तहत प्रदान किया गया है

शीर्षक	उप-शीर्षक सं.	माल का विवरण	रैट ऑफ कर
87.01	8701.00	ट्रैक्टर (ट्रैक्टर के अलावा हेडिंग नंबर 87.09) 15%	
87.02	8702.00	सार्वजनिक परिवहन प्रकार पास- सेंगर मोटर वाहन। 25%	
87.03	8703.00	मोटर कार और अन्य मोटर वाहनों को मुख्य रूप से प्रति कार या (नंबर 87.02 के रूप में हेडिंग वाहन के अलावा) व्यक्तियों के परिवहन के लिए 16,500	5% प्लस
87.04	8704.00	माल के ट्रांस- बंदरगाह के लिए मोटर वाहन। 20%	
87.05	8705.00	विशेष प्रयोजन मोटर वेही- 15% क्ली, मुख्य रूप से व्यक्तियों या वस्तुओं के परिवहन के लिए डिज़ाइन किए गए लोगों के अलावा (उदाहरण के लिए, ब्रेकडाउन लॉरी, क्रेन लॉरी, अग्निशमन वाहन, कंक्रीट मिक्सर लॉरी, रोड स्वीपर लॉरी, छिड़काव लोरी,	
87.06		87.01 से 87.05 तक के मोटर वाहनों के लिए चैसिस इंजन से सुसज्जित है।	
	8706.00	हेडिंग के वाहनों के लिए 15% नंबर 87	

8706.20	हेडिंग के वाहनों के लिए नंबर 87.02। 25%
8706.40	हेडिंग के वाहनों के लिए नंबर 87.04। 20%
8706.5C	हेडिंग नंबर 87.05 के वाहनों के लिए।15%
87.07	8707.00 मोटर वाहनों के लिए निकाय (कैब सहित) 25%

1 मार्च, 1986 को केंद्र सरकार ने एक अधिसूचना जारी कर कुछ वस्तुओं को उत्पाद शुल्क से छूट दे दी। उक्त अधिसूचना (सं. 175/86-सी.ई., दिनांक 1 मार्च, 1986) में प्रविष्टि (4) में यह प्रावधान किया गया था, "उक्त अनुसूची में निम्नलिखित के अलावा अन्य सभी वस्तुएं, अर्थात्:-

(1)

(2) शीर्षक संख्या 2106, 25.04, 36.03, 40.11, 40.12, 40.13, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 37.05, 87.06, 87.11, 91.0 एल 91.02 और 96.13 के तहत आने वाले सभी सामान।

(3)

(4)

तथापि, 1 मार्च, 1986 की बाद की अधिसूचना के मद्देनजर, शीर्षक संख्या 87.07 के तहत निर्धारित मोटर वाहनों के लिए कैब सहित आवश्यक सहवर्ती निकायों द्वारा उत्पाद शुल्क के भुगतान से छूट दी गई है।

(4) अपीलकर्ताओं ने जोर देकर कहा कि चूंकि प्रतिवादी ट्रकों और बसों के लिए चेसिस पर निकायों के निर्माण के व्यवसाय में संलग्न हैं

भारत संघ और अन्य *बेनाम* दर्शना सिंह पवित्र सिंह और अन्य  
(एम. एस. लिब्रह्न, जे.)

और इसके परिणामस्वरूप मोटर वाहनों का निर्माण कर रहे हैं, वे अनुसूची की प्रविष्टि 87-01 से 87.05 द्वारा परिकल्पित उत्पाद शुल्क के भुगतान के लिए उत्तरदायी हैं, जो क्रमशः 4,000 रुपये और 8,000 रुपये प्रति निकाय की दर से है। 8 सितंबर, 1986 को मोगा के सेंट्रल एक्साइज रेंज के अधीक्षक द्वारा एक पत्र को संबोधित किया गया था कि 24 अप्रैल, 1986 की अधिसूचना के आधार पर प्रतिवादी, यानी ट्रकों और बसों के बॉडी बिल्डर उत्पाद शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे और इसी तरह का एक पत्र 16 सितंबर, 1987 को लिखा गया था कि चूंकि वे ट्रकों और बसों के लिए विनिर्माण निकाय थे, जिसके परिणामस्वरूप अनुसूची द्वारा परिकल्पित मोटर वाहनों का निर्माण होता था। उनके पास उचित लाइसेंस नहीं था, चूक के लिए उनके खिलाफ कार्रवाई की जाएगी। उपरोक्त शुल्क केंद्र सरकार द्वारा केंद्रीय उत्पाद शुल्क नियम, 1944 के उप-नियम (1) नियम 8 (इसके बाद नियमों के रूप में संदर्भित) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए अधिसूचना संख्या 162/86-केंद्रीय उत्पाद शुल्क, दिनांक मार्क जारी करके लगाया गया था। 1, 1986. यह अधिसूचित किया गया कि अनुसूची के शीर्षक संख्या 87.02 या 87.04 द्वारा कवर किए गए सार्वजनिक परिवहन, प्रकार के यात्री मोटर वाहन निर्माता 8,000 रुपये प्रति मोटर वाहन की दर से उत्पाद शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थे और माल के परिवहन के लिए मोटर वाहनों के निर्माताओं को प्रति मोटर वाहन 4,000 रुपये की दर से उत्पाद शुल्क का भुगतान करना होगा।

(5) प्रतिवादियों ने उत्पाद शुल्क लगाए जाने को चुनौती दी और तर्क दिया कि केंद्र सरकार द्वारा शक्तियों का प्रयोग करते हुए 1 मार्च, 1986 को जारी अधिसूचना संख्या 162/86-केंद्रीय उत्पाद शुल्क प्रतिवादियों को मोटर वाहनों के निकायों के निर्माताओं को दी गई छूट से वंचित नहीं

करता है। यह तर्क दिया गया था कि वे मोटर वाहनों का निर्माण नहीं कर रहे थे और आगे स्वीकार किए गए तथ्यों को ध्यान में रखते हुए 87.02 से 87.04 तक किसी भी प्रविष्टि में शामिल नहीं किया गया था।

(6) अपीलकर्ताओं ने तर्क दिया कि चूंकि प्रतिवादी निकायों के रूप में अलग-अलग पहचान योग्य इकाई वस्तुओं का निर्माण नहीं कर रहे थे, जिन्हें बाजार में बेचा या खरीदा जा सकता है और सार्वजनिक परिवहन प्रकार के मोटर वाहनों पर या तो माल या यात्रियों के परिवहन के लिए लगाया जा सकता है, इसलिए वे मोटर वाहनों का निर्माण कर रहे थे और अनुसूची के शीर्षक संख्या 87.02 या 87.04 के तहत पूरी तरह से कवर किए गए हैं। मोटर वाहनों के चैसिस पर शरीरों का निर्माण मोटर वाहनों के निर्माण के बराबर है क्योंकि चैसिस पर शरीर निर्माण की पूरी प्रक्रिया एक एकल एकीकृत प्रक्रिया है जिसके परिणामस्वरूप चैसिस को एक अलग और अलग से पहचाने जाने योग्य वस्तु में परिवर्तित किया जाता है, अर्थात्, मोटर वाहन। इस प्रकार, परिणामी उत्पाद एक अलग स्वतंत्र वस्तु है जिसे पूरी तरह से अलग इकाई के रूप में बेचा और खरीदा जा सकता है, यानी, चैसिस को मोटर वाहनों में परिवर्तित किया जाता है। चैसिस मोटर वाहन बन जाते हैं जो यात्रियों के परिवहन या माल के लिए उपयोग किए जाने में सक्षम होते हैं। शरीर का निर्माण एक मोटर वाहन के निर्माण के चरित्र को दर्शाता है। इस प्रकार, उत्तरदाता शीर्षक 87.02 और 87.04 के तहत उत्पाद शुल्क का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी हैं। प्रतिवादी वाहन के निर्माण के लिए लाइसेंस लेने के लिए उत्तरदायी हैं।

(7) एकल न्यायाधीश ने पक्षकारों के वकीलों की विभिन्न प्रस्तुतियों को देखने के बाद इस निष्कर्ष पर पहुंचे कि चूंकि प्रतिवादियों का कारोबार दस लाख रुपये से अधिक नहीं था, इसलिए वे मोटर वाहनों का निर्माण

भारत संघ और अन्य *बेनाम* दर्शना सिंह पवित्र सिंह और अन्य  
(एम. एस. लिब्रहन, जे.)

करने की स्थिति में नहीं थे। जैसा कि मोटर वाहन अधिनियम द्वारा परिभाषित किया गया है, एक व्यक्ति जो चैसिस पर एक शरीर बनाता है या गढ़ता है, एक आम आदमी की धारणा से, मोटर वाहन का निर्माण नहीं करता है। भारत सरकार से लाइसेंस के तहत बड़े पैमाने पर औद्योगिक इकाई द्वारा निर्मित चैसिस मोटर वाहन हैं जैसा कि आमतौर पर समझा जाता है। यह निर्धारित करने के लिए कि क्या विशेष उत्पाद या सामान कर या उत्पाद शुल्क के लिए उत्तरदायी हैं, आमतौर पर लागू परीक्षण हैं: उत्पादों से निपटने या उपयोग करने वाले लोगों के वर्ग या वर्ग द्वारा उत्पाद की पहचान कैसे की जाती है। शब्दों या अभिव्यक्तियों को उस अर्थ में माना जाना चाहिए जिसमें उन्हें व्यापार में, डीलर और डीलर द्वारा समझा जाता है।

उपभोक्ता। यह वे हैं जो इसके बारे में चिंतित हैं और यह वह अर्थ है जिसमें वे इसे समझते हैं जो कानून अधिनियमित होने पर विधायी इरादे के निश्चित सूचकांक का गठन करता है। इन परीक्षणों को लागू करते हुए, ग्राहकों द्वारा आपूर्ति किए गए चैसिस पर उत्तरदाताओं द्वारा निर्मित / निर्मित निकायों को मोटर वाहन नहीं कहा जा सकता है।

(8) उत्तरदाता सिर्फ मोटर वाहन का एक हिस्सा बनाते हैं और उस हिस्से को पूरे के साथ बराबर नहीं किया जा सकता है। आगे यह देखा गया कि यदि चैसिस पर शरीर के निर्माण की प्रक्रिया एक पूर्ण और संपूर्ण मोटर वाहन के निर्माण में समाप्त हो गई थी, तो अनुसूची में प्रविष्टि 1609.07 निरर्थक हो जाएगी। अपीलकर्ताओं द्वारा स्वीकार किए गए अंतर को इस आशय से खींचा गया है कि चैसिस के बिना स्वतंत्र रूप से बनाए गए शरीर और फिर चैसिस पर लगाए गए शर्तों से चैसिस पर बने शरीर से कोई फर्क नहीं पड़ेगा। परिणामस्वरूप, रिट याचिका को अनुमति दी गई और यह माना गया कि ग्राहकों द्वारा आपूर्ति की गई

चेसिस पर शवों का निर्माण या उनका निर्माण पूरी तरह से प्रविष्टि संख्या 87.07 द्वारा कवर किया गया है, जिसे उत्पाद शुल्क से छूट दी गई है।

(9) अपीलकर्ताओं के वकील ने तर्क दिया कि मोटर वाहन के चेसिस पर शरीर का निर्माण मोटर वाहन के निर्माण के समान है। यह तर्क दिया गया था कि जब शरीर का निर्माण चेसिस पर किया जाता है, तो यह मोटर वाहन के निर्माण की प्रक्रिया का एक अभिन्न अंग है। अपने आप में टीजेई चेसिस का उपयोग नहीं किया जा सकता है क्योंकि यह एक स्वतंत्र वस्तु है और यह केवल चेसिस पर शरीर के निर्माण के बाद है कि यह एक पूर्ण उपयोग करने योग्य मोटर वाहन बन जाता है। यह अंतिम उत्पाद है जिसे देखा जाना चाहिए। शरीर का निर्माण श्रृंखला के कृत्यों में से एक है जो अंतिम अंत-उत्पाद के रूप में वाहनों के निर्माण का गठन करता है। चूंकि अंतिम उत्पाद मोटर वाहन है, इसलिए यह अनुसूची के तहत उत्पाद शुल्क के लिए उत्तरदायी है।

(10) प्रतिवादियों के वकील ने तर्क दिया कि यह स्वयंसिद्ध है कि कर संविधि को सख्ती से लागू किया जाना चाहिए। शब्द का अर्थ उस अर्थ में लगाया जा सकता है जिसमें उनका उपयोग उस व्यापार में ज्ञात नाम के संदर्भ में किया जाता है जिसमें कोई व्यक्ति काम कर रहा है। जब अधिनियम में किसी विशेष शब्द की कोई परिभाषा नहीं है, तो यह विशेष व्यापार में उपयोग किए जाने वाले शब्द का नामकरण और इसका लोकप्रिय अर्थ है जिसे प्राधिकरण को ध्यान में रखना चाहिए। आगे यह तर्क दिया गया कि यदि किसी लेख को एक निर्दिष्ट आइटम के तहत वर्गीकृत किया गया है तो शब्द या वाक्यांश के निर्माण के कारण

या विधायिका का इरादा अधिकारी विशिष्ट आइटम को अन्य मद द्वारा

भारत संघ और अन्य *बेनाम* दर्शना सिंह पवित्र सिंह और अन्य  
(एम. एस. लिब्रहन, जे.)

कवर किए जाने के रूप में वर्गीकृत नहीं कर सकते हैं जिसके तहत इसे अकेले तर्क की प्रक्रिया द्वारा लिया जा सकता है।

(11) अपीलकर्ता द्वारा की गई व्याख्या से अन्यायपूर्ण परिणाम होगा। अनुसूची को सादे ढंग से पढ़ने से केवल यह निष्कर्ष निकलता है कि शरीर के निर्माण का कोई परिणाम नहीं है। एक शरीर का निर्माण मोटर वाहन के निर्माण की लंबी प्रक्रिया की श्रृंखला में एक हिस्सा है। अपीलकर्ताओं द्वारा की गई व्याख्या से ऐसे परिणाम सामने आएंगे जो अतार्किक और वास्तविकताओं के खिलाफ हैं।

(12) अपनी दलीलों का समर्थन करने के लिए, प्रतिवादियों के वकील ने *इनलप इंडिया लिमिटेड और मद्रास रबर फैक्ट्री लिमिटेड बनाम भारत संघ और अन्य*<sup>1</sup>, और *सिंथेटिक्स एंड केमिकल्स लिमिटेड बनाम उप राज्यस और अन्य*<sup>2</sup> पर भरोसा किया। यह *इनलप इंडिया लिमिटेड में देखा गया था। मद्रास रबर फैक्ट्री लिमिटेड मामला* (सुप्रा) कि "जब लेख के अनुकूलन के उपयोग का कोई संदर्भ नहीं है, तो टैरिफ प्रविष्टि के तहत वर्गीकरण के लिए अंतिम उपयोग का आधार बिल्कुल अप्रासंगिक है। "यह अच्छी तरह से स्थापित है कि एक कर कानून में शब्दों के अर्थ की व्याख्या करते समय, व्यापार द्वारा किसी विशेष शब्द को स्वीकार करना और इसका लोकप्रिय अर्थ प्राधिकरण को खुद की सराहना करनी चाहिए"; और "राजकोषीय कानून में लेखों को दिया गया अर्थ यह होना चाहिए कि व्यापार और वाणिज्य में लोग इस विषय के साथ बातचीत करते हैं और आम तौर पर उन्हें सामान्य रूप से समझते हैं। लेकिन, एक बार जब किसी लेख को वर्गीकृत किया जाता है और एक अलग प्रविष्टि में रखा जाता है, तो वर्गीकरण का आधार सवाल के लिए खुला

<sup>1</sup> 1983 E.L.T. 1566 (S.C.)

<sup>2</sup> J.T. 1985 (4) S.C. 267

नहीं होता है। तकनीकी और वैज्ञानिक परीक्षण केवल सीमाओं के भीतर मार्गदर्शन प्रदान करते हैं। एक बार जब लेख प्रचलन में आ जाते हैं और आम बोलचाल में वर्णित और ज्ञात हो जाते हैं, तो किसी विशेष प्रविष्टि के तहत वैधानिक वर्गीकरण के लिए कोई कठिनाई नहीं होती है।

(13) *सिंथेटिक्स एंड केमिकल्स लिमिटेड आदि के मामले (सुप्रा) में यह देखा गया था* कि व्याख्या के सिद्धांतों और संवैधानिक प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए, इस्तेमाल की गई भाषा और औद्योगिक शराब की संरचना और इस देश की विधायी प्रथा के आलोक में, प्रावधान उनके सार और सार में लागू करने का प्रयास करते हैं, न कि आकस्मिक या केवल असंतोष के रूप में, बल्कि बढ़ाने के प्रयासों के रूप में; राज्यों के प्रयोजनों के लिए राजस्व। प्रविष्टियों का मूल्यांकन विधान के सार और सार के आधार पर किया जाना है।

(14) हमारे विचार में अपीलकर्ताओं द्वारा उठाए गए आरोपों में कोई तथ्य नहीं है। राज्य हर चीज पर कर लगाने के लिए बाध्य नहीं है। यह अंतिम उत्पाद या उत्पाद पर चरणों में कर लगाने के लिए स्वतंत्र है। प्रविष्टियों को पढ़ने से यह निष्कर्ष निकलता है कि मोटर वाहन के लिए बनाए गए शरीर पूरी तरह से शीर्षक संख्या 87.07 द्वारा कवर किए गए हैं। ऐसा कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया गया है कि केवल एक विशेष तरीके से बनाए गए निकायों को शीर्षक संख्या 87.07 द्वारा परिकल्पित निकायों के रूप में माना जाना है। निर्माण निकायों की प्रक्रिया उत्पाद शुल्क के भुगतान के लिए एक आवश्यक घटक नहीं है, न ही शरीर सौष्ठव द्वारा उत्पादित अंतिम उत्पाद मोटर वाहन के घटकों में से एक है जिसे अंत-उत्पाद को मोटर वाहन कहा जा सकता है। व्यापार में विभिन्न प्रकार के मोटर वाहन ज्ञात हैं और उपभोक्ता द्वारा मान्यता प्राप्त हैं, जिन पर विशेष रूप से उत्पाद शुल्क लगाया गया है, जैसा कि अनुसूची में

भारत संघ और अन्य *बेनाम* दर्शना सिंह पवित्र सिंह और अन्य  
(एम. एस. लिब्रह्न, जे.)

प्रविष्टियों से स्पष्ट होगा, जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है। इसमें कोई लाभ नहीं है कि 1 मार्च, 1986 की अधिसूचना में निर्दिष्ट वस्तुओं को छोड़कर, जो नकारात्मक रूप में हैं, यानी अन्य सभी वस्तुओं को छूट देते हुए। यह विशेष रूप से प्रावधान किया गया है कि शीर्षक संख्या 87.07 के तहत निर्दिष्ट माल निर्यात योग्य नहीं हैं। अपीलकर्ताओं के वकील द्वारा दी गई प्रविष्टियों को पढ़ने से कानून का कठोर शासन होगा और एक अन्यायपूर्ण परिणाम उत्पन्न होगा क्योंकि वाहन दो बार कर के लिए उत्तरदायी हो जाएगा क्योंकि केवल चेसिस को एक विशेष दर पर शीर्षक संख्या 87.06 के तहत एक अलग मद के रूप में उत्पाद शुल्क के लिए उत्तरदायी बनाया गया है। जबकि मोटर वाहनों को शीर्षक संख्या 87.02 से 87.04 के तहत अलग से उत्पाद शुल्क लगाया गया है। अधिसूचना की मूल बात यह है कि निकायों को स्वतंत्र रूप से आबकारी किया गया है। अपीलकर्ता द्वारा यह कारण बताया गया है कि चेसिस पर एक शरीर का निर्माण अपने आप में एक मोटर वाहन के निर्माण के बराबर है, जिसमें कोई पदार्थ नहीं है। अंतिम उत्पाद के निर्माण की प्रक्रिया में कोई भी एकल कार्य अंतिम उत्पाद के उत्पादन के गुणों को धारण नहीं कर सकता है। एकमात्र निष्कर्ष जो निकाला जा सकता है वह यह है कि शरीर सौष्ठव पूर्ण मोटर वाहन के निर्माण के समान नहीं है। यह पूरी प्रक्रिया की एक कड़ी हो सकती है और विधायिका ने इस पर एक स्वतंत्र मद के रूप में कर लगाया है। यह अज्ञात नहीं है कि सहायक उद्योगों और लघु उद्योगों को प्रोत्साहित करने के लिए, विधायिका ऐसे उद्योगों या इकाइयों को उत्पाद शुल्क से छूट देना उचित समझती है। हालांकि, उन्होंने अभी भी वाहन के निर्माण की अभिन्न प्रक्रिया के हिस्से के रूप में शरीर का निर्माण किया है। यह विवादित नहीं है कि व्यापार निकाय में भवन को एक स्वतंत्र वस्तु के रूप में लिया जाता है और इसके निर्माण को मोटर वाहन के निर्माण के रूप में नहीं

समझा जाता है। किसी भी बॉडी बिल्डर को कभी भी मोटर का निर्माता नहीं बताया गया है। यह इस कारण से अपील नहीं करता है कि केवल चेसिस पर बनाया गया शरीर इसे मोटर वाहन के शरीर के रूप में अपने चरित्र से वंचित कर देगा। यह अभी भी व्यापार में ज्ञात लेख के रंग और नाम को लेना जारी रखेगा। यानी बॉडी बिल्डिंग। यह उन लोगों की नजर में है जो वस्तु के साथ काम कर रहे हैं और वाणिज्यिक भाषा में शरीर को अंतिम उत्पाद से विशिष्ट चरित्र और पहचान के रूप में माना जाता है। अपीलकर्ताओं द्वारा की गई व्याख्या से अतार्किक परिणाम सामने आएगा। अपीलकर्ताओं के लिए चेसिस पर बनाए गए शवों और चेसिस से दूर बनाए गए और फिर चेसिस पर लगाए गए शवों के साथ अलग-अलग व्यवहार करने का कोई उचित आधार नहीं है। आधार डिजाइन से एकमात्र बुद्धिमान कठौती प्रविष्टियों के साथ-साथ 1 मार्च, 1986 की अधिसूचना संख्या 175/86-सीई को पढ़ने से प्रतीत होती है। 1 मार्च, 1986 की अनुसूची और उसके बाद की अधिसूचना संख्या 162/86 केंद्रीय उत्पाद शुल्क, जिसमें कहा गया है कि निकायों के निर्माण या निर्माण की निर्माण या प्रक्रिया मोटर वाहन के निर्माण के चरित्र को प्रभावित नहीं करेगी, जिसका उपयोग माल या यात्रियों की ढुलाई के उद्देश्य के लिए किया जा सकता है। चूंकि उत्तरदाता किसी भी मोटर वाहन का निर्माण नहीं कर रहे हैं, इसलिए वे कोई लाइसेंस लेने के लिए उत्तरदायी नहीं हैं। अन्यथा, जैसा कि *पोरिट्स एंड स्पेंसर (एशिया) लिमिटेड* बनाम हरियाणा राज्य<sup>3</sup> में देखा गया, यह कार्यात्मक चरित्र है कि एक उत्पाद की पहचान इस तरह से की जाती है जो उपभोक्ता के दिमाग में पहचाना जाता है।

(15) इस प्रकार, तत्कालीन वकील द्वारा पूछे गए प्रश्न 2 में कहा

<sup>3</sup> (1978) 42 S.T.C. 433

भारत संघ और अन्य *बेनाम* दर्शना सिंह पवित्र सिंह और अन्य  
(एम. एस. लिब्रहन, जे.)

गया था कि क्या बसों या ट्रकों के निकायों के निर्माण की प्रक्रिया केंद्रीय उत्पाद शुल्क अधिनियम, 1985 की अनुसूची के शीर्षक संख्या 87.02 और 87.05 द्वारा परिकल्पित मोटर वाहन के निर्माण के बराबर होगी, का उत्तर नकारात्मक में दिया जाना चाहिए। केवल निकायों का निर्माण मोटर वाहनों के निर्माण के बराबर नहीं है।

(16) कोई अन्य विवाद नहीं उठाया गया है।

(17) पर की गई टिप्पणियों को देखते हुए, हमें अपील में कोई बल नहीं मिलता है। इसे खारिज कर दिया जाता है, लागत के रूप में कोई आदेश नहीं दिया जाता है।

पी.सी.जी.

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

मंदीप सिंह

प्रशिक्षु न्यायिक अधिकारी (Trainee Judicial Officer) Gurugram,  
हरियाणा

470

आई.एल.आर. पंजाब और हरियाणा

(1991)1