

ट्रैक्टर पर लगजरी कार की तरह टैक्स क्यों? - ₹56,500 करोड़ का सवाल

भारत के ट्रैक्टर मालिक किसान हर साल डीजल पर लगभग ₹56,500 करोड़ का टैक्स चुकाते हैं - इसमें रोड सेस शामिल है, हालाँकि ट्रैक्टरों को राजमार्गों पर चलने से प्रतिबंधित किया गया है। दुनिया भर के 9 देशों में, कृषि डीजल कर से मुक्त है या उस पर छूट मिलती है; भारत में, हालाँकि, ऐसा नहीं है। कल्पना कीजिए - आप हर दिन हाईवे टोल का भुगतान कर रहे हैं, लेकिन आप कभी हाईवे पर चलते ही नहीं। आपका वाहन अपना पूरा जीवन खेतों में, कीचड़ भरे रास्तों पर और फसलों की कतारों के बीच बिताता है। फिर भी सरकार आपके द्वारा पंप किए गए प्रत्येक लीटर डीजल पर एक्सप्रेसवे टैक्स लगाती है। यह भारत में 1 करोड़ ट्रैक्टर मालिक किसान परिवारों की दैनिक वास्तविकता है। ट्रैक्टर भारतीय कृषि में सबसे महत्वपूर्ण मशीन है। जबकि वित्त मंत्रालय के एयर-कंडीशनड कार्यालयों में विशेषज्ञ आर्थिक नीति, जीडीपी वृद्धि और राजकोषीय घाटे पर बहस करते हैं, खेत में किसान डीजल के लिए पूरी तरह से अन्यायपूर्ण कीमत चुकाता है। यह ट्रैक्टर द्वारा खपत किए गए प्रत्येक लीटर डीजल पर एक अन्यायपूर्ण कर है जो 140 करोड़ लोगों के लिए भोजन पैदा करता है।

बहुत हो गया। किसानों की मांग स्पष्ट है: कृषि उद्देश्यों के लिए ट्रैक्टरों में उपयोग होने वाले डीजल पर सभी करों को पूरी तरह से समाप्त करें, सभी पुराने उपकरणों को खत्म करें, और उन नियमों को स्थायी रूप से त्यागें जो ट्रैक्टरों को लगजरी कारों के समान मानते हैं!

"बीड जिले, महाराष्ट्र के किसान बाबाराव कहते हैं: मेरा ट्रैक्टर हर महीने औसतन 300 लीटर डीजल की खपत करता है। मैं उस पर हजारों रुपए टैक्स चुकाता हूँ। अगर यह पैसा मेरे पास रहता, तो मैं इसे अपने बच्चों की पढ़ाई के लिए उपयोग कर सकता था।"

1. ट्रैक्टर मर्सिडीज कार नहीं है

भारत के डीजल कराधान के केंद्र में एक बुनियादी दोहरा मापदंड है। ट्रैक्टरों को वर्षों से लगजरी कारों और एसयूवी के लिए डिजाइन किए गए वित्तीय ढांचे के भीतर मापा जाता रहा है। सरकार की राजकोषीय कल्पना में, ट्रैक्टर को मर्सिडीज और बीएमडब्ल्यू के साथ एक साथ रखा गया है।

यह केवल अतार्किक नहीं है - यह एक दुखद वास्तविकता है। ट्रैक्टर व्यक्तिगत विलासिता का साधन नहीं है। यह गेहूँ उगाने के लिए मिट्टी जोतता है, सब्जियों को बाजारों तक पहुँचाता है, गन्ने को चीनी कारखानों तक पहुँचाता है, बीज बोता है, छिड़काव उपकरण चलाता है, और थ्रेशिंग मशीनों को संचालित करता है। ट्रैक्टरों के बिना, आज कृषि प्रणाली को चलाना लगभग असंभव हो गया है।

और फिर भी, ट्रैक्टरों पर एक्सप्रेसवे सेस लगाया जाता है - भले ही ट्रैक्टरों को स्पष्ट रूप से ऐसे एक्सप्रेसवे और तीव्र गति वाले राजमार्गों पर चलाने से प्रतिबंधित किया गया है, यह कर डीजल पर लेवी के माध्यम से ट्रैक्टर मालिकों से वसूला जाता है। यह राजकोषीय नीति है जो कभी खेत में कदम रखे बिना या काली मिट्टी के साथ विश्वास रखे बिना लिखी गई है।

"जबकि मर्सिडीज या बीएमडब्ल्यू जैसी कारें उपभोग और विलासिता की वस्तुएं हैं, एक ट्रैक्टर उत्पादन का एक साधन है जो हमारे देश की सकल राष्ट्रीय आय में योगदान देता है। दोनों को एक ही राजकोषीय लेंस से देखना अत्यंत मूर्खतापूर्ण और आर्थिक रूप से असंगत है।" - राजन क्षीरसागर, अखिल भारतीय किसान सभा

किसानों ने लगातार इसके लिए एक वैधानिक, स्थायी, अलग वर्गीकरण की मांग की है। कराधान के प्रयोजन के लिए कृषि ट्रैक्टरों को अन्य मोटर वाहनों से पूरी तरह से अलग श्रेणी में रखने वाला एक कानूनी वर्गीकरण बनाना आवश्यक है।

2. दो ईंधनों की कहानी

विशेष रूप से चौंकाने वाला तथ्य यह है कि सरकार ट्रैक्टरों और कृषि उपकरणों में उपयोग होने वाले डीजल की तुलना में विमानन टरबाइन ईंधन (एटीएफ) के प्रति पूरी तरह से अलग दृष्टिकोण रखती है। यह भेदभाव 'दो विरोधाभासी सिद्धांतों पर निर्मित एक राजकोषीय व्यवस्था' है।

विमानन क्षेत्र के लिए लाल कालीन -

केंद्र और राज्य सरकारें विमानन ईंधन के लिए कितनी परवाह करती हैं?

- केंद्रीय उत्साही शुल्क से छूट: सरकार ने 27 मार्च 2026 को डीजल पर उत्साही शुल्क घटाकर शून्य कर दिया, लेकिन विमानन ईंधन के लिए विशेष व्यवस्था जारी है।
- पूरे राज्यों में एटीएफ पर 1-4% वैट: उत्तर प्रदेश एटीएफ पर केवल 1% वैट लगाता है। बिहार ने इसे 29% से घटाकर 4% कर दिया। केंद्रीय मंत्री एटीएफ वैट में कटौती की सिफारिश करते हुए राज्यों को पत्र लिखते हैं।

डीजल के लिए दंडात्मक व्यवस्था -

अब दूसरा पक्ष देखें:

- महाराष्ट्र डीजल पर 21% वैट लगाता है - जो एटीएफ पर 1-4% से कहीं अधिक है। गुजरात में डीजल वैट 14.90%, गोवा में 18.09%, कोलकाता में 17%, चेन्नई में 11% है।
- केंद्रीय करों में भी भेदभाव: डीजल पर विशेष अतिरिक्त उत्साही शुल्क (एसएईडी) ₹24 प्रति लीटर है, जबकि सड़क और बुनियादी ढांचा उपकर (आरआईसी) ₹36 प्रति लीटर है। कुल मिलाकर, केंद्र सरकार के उत्साही शुल्क और उपकर (एसएईडी + आरआईसी + एआईडीसी + एनसीसीडी + बीईडी) कुल मिलाकर लगभग ₹64 प्रति लीटर हैं - जिसमें से अकेले सड़क और बुनियादी ढांचा उपकर ₹36 है, भले ही ट्रैक्टर कभी एक्सप्रेसवे का उपयोग नहीं करते हैं।
- रोड सेस लगाया जाता है, भले ही ट्रैक्टर राजमार्गों का उपयोग नहीं करते हैं - यह सबसे गंभीर अन्याय है।
- कोई मंत्री किसानों के लिए पत्र नहीं लिखता: नागरिक उड्डयन मंत्रालय के राज्यों के वैट को कम करने के अभियान के विपरीत, कोई भी मंत्री ट्रैक्टरों के लिए पत्र नहीं लिखता। किसी भी मंत्री ने कभी चेतावनी नहीं दी है कि उच्च डीजल वैट कृषि को नुकसान पहुँचाएगा।

“जब एटीएफ की कीमतें बढ़ती हैं, तो सरकार उत्साही शुल्क कम कर देती है, छूट देती है, और मंत्री राज्यों को पत्र लिखते हैं। जब किसान डीजल की कीमतों के बोझ तले कुचले जा रहे होते हैं, तो सरकार पूरी तरह से चुप रहती है। यह उपेक्षा नहीं है - यह एक जानबूझकर, निरंतर वर्ग पूर्वाग्रह है।” — अखिल भारतीय किसान सभा

‘दिल्ली एटीएफ पर 25% वैट लगाती है, फिर भी केंद्रीय मंत्री अन्य राज्यों से इसे 1% वैट पर रखने का अनुरोध करते हैं। महाराष्ट्र डीजल पर 21% वैट लगाता है - इसके लिए एक भी पत्र नहीं।’

3. ₹90 डीजल के पीछे की कर संरचना (अप्रैल 2026 तक की स्थिति)

महत्वपूर्ण तिथि: 27 मार्च 2026 को, केंद्र सरकार ने युद्धकालीन स्थितियों में पेट्रोल और डीजल पर उत्साही शुल्क को अस्थायी रूप से कम कर दिया था। हालाँकि, 11 अप्रैल 2026 से, एसएईडी को फिर से बढ़ाकर

₹24/लीटर और आरआईसी को ₹36/लीटर कर दिया गया। इन अनियमित परिवर्तनों ने किसानों के लिए अपने खर्चों का अनुमान लगाना मुश्किल बना दिया है।

क्र.सं.	घटक	राशि (₹/लीटर)	टिप्पणियां
1	पंप पर खुदरा विक्रय मूल्य (RSP)	₹90.03	अंतिम मूल्य
(A)	केंद्रीय कर और उपकर	₹64.48	
1.1	मूल उत्पाद शुल्क (BED)	₹1.80	
1.2	विशेष अतिरिक्त उत्पाद शुल्क (SAED)	₹24.00	11 अप्रैल 2026 से प्रभावी
1.3	सड़क और बुनियादी ढांचा उपकर (RIC)	₹36.00	ट्रैक्टर एक्सप्रेसवे का उपयोग नहीं करते!
1.4	कृषि बुनियादी ढांचा विकास उपकर (AIDC)	₹2.68	किसानों को कर लगाकर कृषि को वित्तपोषित करना --- एक विरोधाभास
1.5	राष्ट्रीय आपदा आकस्मिक शुल्क (NCCD)	₹0.25--0.50	25 साल पहले का एक अस्थायी कर अब भी जारी
(B)	महाराष्ट्र राज्य कर	₹21.54	
2.1	वैट	₹17.53	21% वैट --- ATF पर 1--4% की तुलना में अत्यधिक
2.2	वैट अतिरिक्त शुल्क	₹4.01	21% वैट पर 22.8% अतिरिक्त शुल्क
(C)	डीलर कमीशन और परिवहन शुल्क	₹4.01	

आधार ईंधन मूल्य की गणना करने की विधि: टाइम्स ऑफ इंडिया की एक रिपोर्ट के अनुसार, जब केंद्र सरकार ने उत्साही शुल्क कम किया, तो तेल कंपनियों ने डिपो मूल्य की भरपाई कर ली। इसलिए, 'आधार ईंधन मूल्य' की सीधे गणना करना व्यावहारिक रूप से असंभव है, क्योंकि केवल तेल कंपनियां ही यह आंकड़ा जानती हैं (और यह स्वयं एक परिवर्तनीय गणना है)। इसलिए 'आधार ईंधन मूल्य' या 'घटकों का आंतरिक योग' सार्वजनिक रूप से उपलब्ध नहीं है, क्योंकि यह कंपनियों का 'कॉर्पोरेट व्यापार रहस्य' है।

इसके आधार पर, डीजल का आधार मूल्य लगभग ₹80 प्रति लीटर है। मुंबई में, डीजल पर 21% वैट ₹17-18 के कर के बराबर है, जबकि पंजाब में डीजल की कीमत लगभग ₹88 प्रति लीटर है। कुल कर कीमत का 40% से अधिक है।

सबसे गंभीर अन्याय: रोड सेस — ट्रैक्टर न केवल एक्सप्रेसवे का उपयोग नहीं करते हैं, बल्कि उन पर चलने से पूरी तरह प्रतिबंधित हैं! एक ट्रैक्टर वास्तव में किस बुनियादी ढांचे का उपयोग करता है? यह खेतों का उपयोग करता है। ट्रैक्टर पर सड़क और राजमार्ग शुल्क लगाना नाव पर रेलवे अधिभार लगाने जैसा है। कृषि बुनियादी ढांचा उपकर (एआईडीसी) — सबसे क्रूर विडंबना: कृषि बुनियादी ढांचा निधि स्वयं किसानों पर कर लगाकर जुटाई जाती है — यह 'अपनी ही जेब से धन इकट्ठा करने' के समान है।

राष्ट्रीय आपदा आकस्मिकता कर (एनसीसीडी) – एक अप्रचलित उपकर: 2001 में एक अस्थायी उपाय के रूप में पेश किया गया, यह उपकर आज भी किसानों की आय को सूखता रहता है। इस पुराने कर की कोई समीक्षा नहीं है – न संसद में, न मंत्रालय में, न राज्य में, न केंद्र में किसी भी मंच पर कोई चर्चा नहीं।

4. ₹56,500 करोड़ का अंकगणित

पेट्रोलियम योजना और विश्लेषण सेल (पीपीएसी) के अनुसार:

घटक	आंकड़ा
भारत की कुल डीजल खपत (वित्त वर्ष 2025--26)	लगभग 94 लाख मीट्रिक टन (MMT)
लीटर में रूपांतरण	110 अरब लीटर (1 टन ≈ घनत्व के अनुसार 1,176 लीटर)
ट्रैक्टर का हिस्सा	कुल डीजल का लगभग 7.4%
कृषि ट्रैक्टरों द्वारा वार्षिक डीजल खपत	7.86 अरब लीटर
ट्रैक्टर डीजल से केंद्रीय कर राजस्व	लगभग ₹47,000 करोड़
ट्रैक्टर डीजल से राज्य कर राजस्व	लगभग ₹9,500 करोड़
कुल वार्षिक कर बोझ	₹56,500 करोड़

इस आंकड़े को संदर्भ में समझने के लिए: ₹56,500 करोड़ कई राज्यों के वार्षिक बजट से अधिक है। प्रति-किसान अंकगणित: 1 करोड़ ट्रैक्टर का उपयोग करने वाले किसान परिवारों के साथ, वार्षिक कर बोझ लगभग ₹56,500 प्रति ट्रैक्टर है। यह राशि किसान के सिर पर एक अपरिहार्य, अंतहीन ऋण किस्त की तरह स्थायी रूप से बैठती है। यह राशि कई किसान परिवारों की वार्षिक आय का 15 से 20 प्रतिशत के बराबर है।

5. ट्रैक्टर मालिक किसानों पर दोहरा बोझ

देश भर में एक करोड़ से अधिक ट्रैक्टर मालिक किसानों ने ये ट्रैक्टर मुख्य रूप से बैंकों या वित्तीय संस्थानों से ऋण के माध्यम से लिए हैं। ट्रैक्टर ऋण पर ली जाने वाली ब्याज दरें गले का फंदा हैं। राष्ट्रीयकृत बैंक 9.50% से 11.50% की दर से ब्याज लेते हैं, जबकि निजी बैंक 10.00% से 12.50% पर ऋण प्रदान करते हैं। एचडीएफसी बैंक 10.75% से 28%, आईसीआईसीआई बैंक 13.25% से 19.25%, एक्सिस बैंक 15% से 19.25%, और कोटक महिंद्रा बैंक 9.50% से 30.50% तक की उच्च दर लेता है। कुछ मामलों में, ट्रैक्टर ऋण पर वित्त कंपनी की ब्याज दरें 28% से 30.50% तक जाती हैं। इसका मतलब है कि मूल ऋण के अलावा, किसान ब्याज के रूप में मूल राशि का लगभग डेढ़ गुना चुकाने समाप्त होता है।

यदि ऋण किस्तें बकाया हो जाती हैं तो लगने वाला अत्यधिक दंड पूरी तरह से एक अलग मामला है! अपमान में अपमान जोड़ने के लिए, ट्रैक्टर ऋणों को नियमित रूप से ऋण माफी योजनाओं से बाहर रखा गया है।

ट्रैक्टर मालिक किसान को डीजल पर अत्यधिक कर चुकाना होगा — लगजरी कार दरों पर!

ट्रैक्टर मालिक किसान को अपने ट्रैक्टर ऋण पर अत्यधिक उच्च ब्याज दरें चुकानी होंगी!

उसे अपने ट्रैक्टर ऋण पर किसी रियायत की मांग नहीं करनी चाहिए!

उसे सभी नए सरकारी वाहन नियमों का पालन करना चाहिए!

इस देश के शासक वर्ग निश्चित रूप से आश्वस्त होंगे कि किसानों को इस तरह से दबाने से कृषि क्षेत्र में समृद्धि आएगी।

वास्तव में, स्थिति अलग है। विभिन्न स्रोतों से उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार: पंजाब में, औसत ट्रैक्टर ऋण लगभग ₹7.2 लाख है, और वहां कर्जग्रस्त ट्रैक्टर मालिक किसानों का अनुपात 82% है। महाराष्ट्र में, औसत ट्रैक्टर ऋण लगभग ₹6.8 लाख है, जिसमें 78% ट्रैक्टर मालिक किसान कर्ज में हैं। तेलंगाना में, औसत ट्रैक्टर ऋण ₹5.5 लाख तक है, और 69% ट्रैक्टर मालिक किसान कर्ज में हैं। उत्तर प्रदेश में, औसत ट्रैक्टर ऋण ₹5.1 लाख है, और इस राज्य में 71% ट्रैक्टर मालिक किसान कर्जग्रस्त हैं।

जीएसटी में कटौती – स्वागत योग्य, लेकिन 'अधूरे उपाय'

सितंबर 2025 में, सरकार ने एक सार्थक कदम उठाया। 56वीं जीएसटी परिषद की बैठक में, कृषि ट्रैक्टरों पर जीएसटी 12% से घटाकर 5% कर दिया गया। ट्रैक्टर की कीमतों पर 6-7% की बचत हुई। ट्रैक्टर टायर, ट्यूब और स्पेयर पार्ट्स पर जीएसटी 18% से घटाकर 5% कर दिया गया।

इस कर कटौती का प्रभाव भी दिखाई दिया है। एफएडीए (FADA) के आंकड़ों के अनुसार, वित्त वर्ष 2025-26 में, खुदरा ट्रैक्टर बिक्री पहली बार 10 लाख यूनिट के आंकड़े को पार कर गई, जो 10,50,077 यूनिट तक पहुंच गई — जो पिछले वर्ष के 8.22 लाख यूनिट की तुलना में लगभग 19% की वृद्धि है। अच्छी बारिश और जीएसटी में कटौती ने इस बिक्री वृद्धि में योगदान दिया। हालाँकि, ट्रैक्टर खरीदना एक बार की घटना है; डीजल जलाना एक दैनिक घटना है। ट्रैक्टर के 15-20 साल के जीवनकाल में, संचयी डीजल कर बोझ खरीद पर जीएसटी बचत से कई गुना अधिक है।

"5% जीएसटी पर ट्रैक्टर खरीदना और फिर 50% पर कर लगा ईंधन जलाना लैंप पर सब्सिडी देने और सूरज की रोशनी पर कर लगाने जैसा है।" — अखिल भारतीय किसान सभा

6. दुनिया क्या करती है – भारत क्यों नहीं कर सकता?

कृषि मशीनरी और ट्रैक्टरों को डीजल पर अनावश्यक और अन्यायपूर्ण करों से बचाने के लिए, दुनिया के अधिकांश प्रमुख कृषि राष्ट्रों ने सक्रिय रूप से सकारात्मक कदम उठाए हैं। हालाँकि किसानों की संख्या भिन्न हो सकती है, इन देशों ने अपनी कर प्रणालियों और सब्सिडी में कृषि क्षेत्र, कृषि मशीनरी और ट्रैक्टरों को रियायतें दी हैं। भारत का कृषि-विरोधी रुख दुनिया में दुर्लभ है।

1. यूरोपीय संघ — 'रेड डीजल' प्रणाली: ब्रिटेन में, कृषि मशीनरी के लिए एक पूर्ण ईंधन कर छूट योजना है। फ्रांस, जर्मनी (जर्मनी ने 1 जनवरी 2026 से अपनी कृषि डीजल छूट फिर से शुरू की):

- जर्मनी (कृषि उद्देश्यों के लिए एग्राडीजल छूट): देश में किसानों और वानिकी उद्योगों को 1 जनवरी 2026 से डीजल पर ऊर्जा कर में 21.48 यूरो सेंट प्रति लीटर (लगभग ₹20.03) की छूट मिलती है, जो इन क्षेत्रों को लगभग 430 मिलियन यूरो (लगभग ₹4,000 करोड़) की वार्षिक राहत प्रदान करती है।
- फ्रांस (कृषि डीजल कर रियायत): अप्रैल 2026 में, मध्य पूर्व संघर्ष के कारण बढ़ती ईंधन कीमतों का सामना करने के लिए, फ्रांसीसी सरकार ने 1 अप्रैल से 30 अप्रैल 2026 के बीच कृषि उद्देश्यों के लिए उपयोग होने वाले डीजल पर सभी उत्साही करों को निलंबित कर दिया।
- यूनाइटेड किंगडम (कृषि डीजल / रेड डीजल विशेष रियायत): ब्रिटेन में, 'रेड डीजल' (केवल ऑफ-रोड काम के लिए अनुमत) पर 10.18 पैसे प्रति लीटर कर है, जबकि नियमित डीजल पर 52.95 पैसे

प्रति लीटर कर है। यह किसानों को 80% कर रियायत देता है। यह दर अगस्त 2026 तक जारी रहेगी।

- **आयरलैंड (₹1,000 करोड़ सब्सिडी):** यहां की सरकार ने मार्च 2026 से जुलाई 2026 की अवधि के लिए 100 मिलियन यूरो (₹1,000 करोड़) का एक विशेष कोष घोषित किया है। पात्र किसानों को उनके सत्यापित उपयोग के लिए ईंधन कर छूट के रूप में लगभग 20 यूरो सेंट प्रति लीटर की सब्सिडी मिलेगी। यह ग्रीन डीजल के लिए 20 सेंट प्रति लीटर की दर से उपलब्ध होगा।

2. ग्रीस: ने किसानों के लिए लगभग €0.20 प्रति लीटर (लगभग ₹18) की प्रत्यक्ष डीजल सब्सिडी लागू की है।

3. पुर्तगाल: कृषि और परिवहन के लिए 10 यूरो सेंट प्रति लीटर (लगभग ₹9) की अस्थायी सब्सिडी प्रदान करता है।

4. ऑस्ट्रेलिया: ईंधन कर क्रेडिट (एफटीसी) योजना — किसान कृषि में उपयोग होने वाले डीजल पर उत्साही शुल्क वापस प्राप्त कर सकते हैं।

5. संयुक्त राज्य अमेरिका और कनाडा: ऑफ-रोड उपयोग के लिए रंगीन डीजल पर कम दरें।

6. ऑस्ट्रेलिया (ईंधन कर क्रेडिट — एफटीसी): ईंधन कर क्रेडिट (एफटीसी) योजना कृषि, मछली पकड़ने, खनन, निर्माण, पर्यटन और परिवहन क्षेत्रों पर लागू होती है। इस योजना के तहत, सड़कों पर उपयोग नहीं किए जाने वाले ईंधन पर उत्साही शुल्क वापस कर दिया जाता है।

7. कनाडा (प्रांतीय कर रियायतें): कनाडा में, सस्केचेवान के 'फार्म फ्यूल प्रोग्राम' के तहत, किसान और मछुआरे अपनी डीजल खरीद पर 80% कर रियायत प्राप्त कर सकते हैं। अल्बर्टा में, पात्र किसानों को प्रति लीटर 9 सेंट की प्रांतीय कर छूट मिलती रहती है।

8. दक्षिण अफ्रीका (डीजल छूट योजना): यहां, पात्र किसान और वानिकी उद्योग 1 अप्रैल 2026 से डीजल खरीद पर पात्र व्यय का 100% छूट प्राप्त कर सकते हैं। पहले, यह सीमा 80% थी।

9. सर्बिया ने पंजीकृत किसानों को 1.57 यूरो प्रति लीटर की निर्धारित कीमत पर 100 लीटर प्रति हेक्टेयर की सीमा के भीतर यूरो डीजल उपलब्ध कराया है।

उपरोक्त सभी की तुलना में, भारत के पास कृषि डीजल के लिए कोई विशेष कर रियायत नहीं है। हालाँकि केंद्र सरकार ने मूल उत्साही शुल्क शून्य कर दिया है, एसएईडी, आरआईसी, एआईडीसी और एनसीसीडी जैसे कर, साथ ही राज्यों का वैट, कुल करों को 40% से अधिक बनाते हैं। उपरोक्त उदाहरण स्पष्ट करते हैं: भारत के पास उपकरण हैं, लेकिन राजनीतिक इच्छाशक्ति का अभाव है।

7. कर सुधार का अर्थशास्त्र – संभावित नुकसान और असंगतियाँ

मार्च 2026 में पेट्रोल और डीजल पर केंद्र सरकार द्वारा उत्साही शुल्क में कटौती से वित्त वर्ष 2027 में लगभग ₹1 लाख करोड़ के राजस्व नुकसान का अनुमान है। इसी बजटीय दबाव के तहत अप्रैल 2026 में एसएईडी और आरआईसी को फिर से बढ़ाया गया था। सवाल यह है: क्या इस घाटे को किसानों की कीमत पर पाटना उचित है? जो मंत्री विमानन क्षेत्र के लिए एटीएफ पर वैट में कटौती की सिफारिश करने वाले पत्र लिखते हैं — वे किसानों के डीजल पर बोझ कम करने के लिए एक भी पत्र क्यों नहीं लिखते? दिल्ली में एटीएफ पर 25% वैट होने के बावजूद, केंद्रीय मंत्री उत्तर प्रदेश जैसे राज्यों से वैट को 1% पर रखने का अनुरोध करते हैं; फिर भी किसानों के डीजल पर 21% वैट कम करने के लिए एक भी पत्र नहीं लिखा जाता है। यह केवल उपेक्षा नहीं है — यह एक जानबूझकर, चयनात्मक सहानुभूति है।

राज्य सरकारें डीजल पर वैट कम करने का विरोध कर सकती हैं क्योंकि इससे उनके राजस्व पर प्रभाव पड़ता है। एक समाधान मौजूद है: केंद्र सरकार राज्यों को नुकसान की भरपाई कर सकती है, ठीक उसी तरह जैसे वह जीएसटी राजस्व घाटे के लिए करती है। यदि केंद्र एटीएफ वैट कम करने के लिए पत्र लिख सकता है, तो वह कृषि डीजल के लिए भी एक मुआवजा फॉर्मूला पेश कर सकता है।

8. तीन दृढ़ मांगें

पहली मांग: ट्रैक्टर डीजल पर शून्य कर। यूरोप, कनाडा और ऑस्ट्रेलिया की तरह 'रेड डीजल' या कर क्रेडिट प्रणाली लागू करके, किसानों को डीजल खरीद पर चुकाए गए उत्साही शुल्क की छूट मिलनी चाहिए।

दूसरी मांग: ट्रैक्टरों को लगजरी कारों के रूप में वर्गीकृत करने की प्रथा को समाप्त करें। संसद को ट्रैक्टरों को 'कृषि उपकरणों' के रूप में एक कानूनी वर्गीकरण देना चाहिए, जो सभी मोटर वाहन कर ढांचे से अलग एक स्वतंत्र श्रेणी बनाए।

तीसरी मांग: सभी पुराने उपकरणों को समाप्त करें। कृषि डीजल को एक्सप्रेसवे सेस से छूट दें, क्योंकि ट्रैक्टर राजमार्गों का उपयोग नहीं करते हैं। कृषि बुनियादी ढांचा विकास उपकरण (एआईडीसी) राजस्व का पारदर्शी लेखा-जोखा प्रदान करें। 25 वर्षों के बाद राष्ट्रीय आपदा आकस्मिकता कर (एनसीसीडी) को समाप्त करें। साथ ही, केंद्र सरकार को राज्यों को पत्र लिखना चाहिए कि वे कृषि डीजल पर वैट घटाकर 1-4% करें, जैसा कि विमानन ईंधन के लिए किया जाता है।

9. श्रमजीवी किसान के लिए इसका क्या अर्थ है

इसे मानवीय स्तर पर समझें — पंजाब में गेहूँ किसान, महाराष्ट्र में गन्ना और कपास उत्पादक, पश्चिमी उत्तर प्रदेश में गन्ना उत्पादक, राजकोट में मूंगफली किसान, आंध्र प्रदेश में धान किसान। इनमें से प्रत्येक के लिए, ट्रैक्टर खेत का एक हिस्सा है। कई लोग जुताई और रोपाई के लिए ट्रैक्टर किराए पर लेते हैं। गन्ने की कटाई और परिवहन में महत्वपूर्ण कार्य ट्रैक्टरों द्वारा किए जाते हैं।

मोटे तौर पर, एक छोटे भू-जोत वाले किसान के लिए, ईंधन व्यय कुल उत्पादन लागत का 12-18% होता है। 2 हेक्टेयर के खेत पर, प्रति एकड़ प्रति फसल मौसम की लागत ₹8,000 से ₹15,000 है। यदि इन करों को माफ कर दिया जाता है, तो प्रत्येक किसान परिवार सालाना ₹4,000 से ₹5,000 बचाएगा — बिना किसी मध्यस्थ के, बिना किसी रूप के।

डीजल पर अन्यायपूर्ण कर एक मूक लेकिन दैनिक शोषण है।

10. प्रथम नागरिक को प्राथमिकता मिलनी चाहिए

भारत के सकल घरेलू उत्पाद में कृषि का हिस्सा लगभग 18% है, और कृषि क्षेत्र लगभग 26 करोड़ लोगों को रोजगार देता है। एफएओ के अनुसार, भारत की लगभग 50% (अर्थात् लगभग 70 करोड़) जनसंख्या पौष्टिक आहार वहन नहीं कर सकती है। ऐसी स्थिति में, प्रति ट्रैक्टर वार्षिक डीजल कर बोझ ₹50,000 से ₹56,000 है। किसान भारत का भोजन प्रदाता है, फिर भी राजकोषीय संरचना में, वह सबसे अंत में संरक्षित है। सरकार जो एयरलाइन कंपनियों के लिए 'जनहित' के नाम पर बजट प्रावधान आवंटित करती है — क्या खाद्य उत्पादन जनहित नहीं है? क्या ट्रैक्टर एक उपकरण नहीं है जो जीडीपी में योगदान देता है? मांगें स्पष्ट हैं, डेटा स्पष्ट है, और अंतर्राष्ट्रीय मिसालें ठोस हैं। निर्णय लेने का समय अब है।

एक कृषि प्रधान देश में, किसान भारत का प्रथम नागरिक है — तो इसे पेट्रोल पंप पर साबित करें।

स्रोत: पेट्रोलियम योजना और विश्लेषण सेल (पीपीएसी); इकोनॉमिक टाइम्स; फेडरेशन ऑफ ऑटोमोबाइल डीलर्स एसोसिएशन (एफएडीए); बिजनेस स्टैंडर्ड; मनीकंट्रोल; सीएनबीसी टीवी18; केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर और सीमा शुल्क बोर्ड; ऑस्ट्रेलियाई कराधान कार्यालय; ग्लोबल एनर्जी रिपोर्ट्स।

सभी राशियाँ भारतीय रुपये में हैं।

(नोट: कर दरें नियमित संशोधन के अधीन हैं। पाठकों को यह जानकारी 26 अप्रैल 2026 तक की स्थिति के रूप में समझनी चाहिए। ट्रैक्टर बिक्री का आंकड़ा एफएडीए की उपलब्ध रिपोर्टों के अनुसार अद्यतन किया जाएगा।)

राजन क्षीरसागर

अध्यक्ष

अखिल भारतीय किसान सभा AIKS

9860488860