

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====

ગુજરાત હાઈકોર્ટ, અમદાવાદ ખાતે

આર/સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલિકેશન નં. ૧૫૪૫૯/૨૦૧૬

વિથ

આર/સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલિકેશન નં. ૧૪૫૧૮/૨૦૧૮

વિથ

આર/સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલિકેશન નં. ૧૪૫૨૦/૨૦૧૮

વિથ

આર/સ્પેશિયલ સિવિલ એપિલિકેશન નં. ૧૪૫૨૧/૨૦૧૮

મંજૂરી અને સહી માટે:

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એ.એસ. સુપેહિયા

અને

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી વૈભવી ડી. નાણાવટી

=====

રિપોર્ટિંગ માટે મંજૂર	હા	ના
	✓	

=====

મેસર્સ મહાશક્તિ કોક

વિરુદ્ધ

યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય

=====

ઉપસ્થિતિ:

અરજદાર(રો) નં. ૧ તરફે ઠક્કર એન્ડ પાહવા એડવોકેટ્સ (૧૩૫૭) માટે વકીલ
સુશ્રી સંગીતા પાહવા

સામાવાળા(ઓ) નં. ૨, ૩ તરફે વકીલ સુશ્રી હાર્દિકા વ્યાસ (૧૧૪૫૦)

સામાવાળા(ઓ) નં. ૧ માટે નિયમ બજાવાયો

=====

કોરમ: માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એ.એસ. સુપેહિયા

અને

માનનીય ન્યાયમૂર્તિ સુશ્રી વૈભવી ડી. નાણાવટી

તારીખ : ૧૯/૦૬/૨૦૨૬

સંયુક્ત મૌખિક ચુકાદો

(માનનીય ન્યાયમૂર્તિ શ્રી એ.એસ. સુપેહિયા દ્વારા)

૧. સ્પેશિયલ સિવિલ એપ્લિકેશન નં. ૧૫૪૫૯/૨૦૧૬ ને મુખ્ય બાબત તરીકે
લેવામાં આવી છે.

૨. અરજદાર તરફે ઠક્કર એન્ડ પાહવા એડવોકેટ્સ માટે વિદ્વાન વકીલ સુશ્રી
સંગીતા પાહવા અને સામાવાળાઓ તરફે વિદ્વાન પરિષ્ક સ્ટેનિંગ કાઉન્સેલ
સુશ્રી હાર્દિકા વ્યાસને સાંભળવામાં આવ્યા.

૩. તમામ બાબતોમાં હકીકતો સામાન્ય છે અને માત્ર નિકાસ કરાયેલ માલના
જથ્થા અને રિબેટ દાવાની રકમમાં જ તફાવત છે.

૪. સંક્ષિપ્ત હકીકતો એવી છે કે, અરજદાર એ એક્સાઈઝપાત્ર માલ, એટલે કે
મેટાલર્જિકલ કોક (જે હવે પછી સંક્ષિપ્તમાં ‘કોક’ તરીકે ઉલ્લેખિત છે) ના

ઉત્પાદનના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલી કંપની છે. અરજદારને નોબલ રિસોર્સિસ પીટીઇ લિમિટેડ, સિંગાપોર તરફથી આશરે ૫૦,૦૦૦ મેટ્રિક ટન (જે હવે પછી સંક્ષિપ્તમાં ‘એમટી’ તરીકે ઉલ્લેખિત છે) કોકની નિકાસનો ઓર્ડર મળ્યો હતો. તદનુસાર, અરજદારે તારીખ ૦૨.૦૪.૨૦૧૧ અને ૧૩.૦૫.૨૦૧૧ વચ્ચે તેના એકમ/ગોડાઉનમાંથી વહાણ દ્વારા મોકલવાના હેતુ માટે નિકાસ કાર્ગોની વ્યવસ્થા કરી હતી. અરજદારે આગળ મોકલવા માટે મુઝ્કા બંદર તરફ આશરે ૫૧,૨૯૪.૮૦૦ એમટી કોકનું પરિવહન કર્યું હતું.

૪.૧. અરજદારનો એવો કેસ છે કે, પરિવહનની દેખરેખ રાખતા સર્વેયરે પ્રત્યેક ટ્રકમાં ભરેલા જથ્થાના સંદર્ભમાં ભેજનું પ્રમાણ માપ્યું હતું અને મુઝ્કા પોર્ટ ખાતે દૈનિક ટ્રક પ્રાપ્તિ અહેવાલ તૈયાર કર્યો હતો. એવું જણાય છે કે, ત્યારબાદ બંદર ખાતે માલનું વજન કરવામાં આવ્યું હતું જેનું વજન ૫૧,૧૭૭.૧૧૦ એમટી થયું હતું, અને તેથી ફેક્ટરી ખાતે કાર્ગો લોડ કરવાના તબક્કે અને કાર્ગો અનલોડ કરીને બંદર ખાતે સંગ્રહિત કરવામાં આવ્યો તે સમય વચ્ચે હેન્ડલિંગ નુકસાનના કારણે ૧૧૭.૬૯૦ એમટી નો તફાવત હતો.

૪.૨. તદનુસાર, અરજદારે નિકાસના હેતુ માટે એકમમાંથી એક્સાઇઝપાત્ર માલ રવાના કરવા માટે એઆરઈ-૧ તૈયાર કર્યું હતું. અરજદારે નોબલ રિસોર્સિસ પીટીઇ લિમિટેડ પર તારીખ ૧૭.૦૫.૨૦૧૧ નું કોમર્શિયલ ઇન્વોઇસ પણ બનાવ્યું હતું, અને જરૂરી પરવાનગી અને મંજૂરીઓ મેળવ્યા પછી, સમગ્ર નિકાસ કાર્ગો નિકાસના હેતુ માટે જહાજ-એમવી સી જર્ની માં લોડ કરવામાં આવ્યો હતો,

અને તદનુસાર, તમામ જરૂરી વિગતો ધરાવતા નિકાસ કાર્ગો માટે તારીખ ૧૦.૦૫.૨૦૧૧ નું શિપિંગ બિલ તૈયાર કરવામાં આવ્યું હતું.

૪.૩. કસ્ટમ્સ સત્તાધિકારીએ શિપિંગ બિલ પર પ્રક્રિયા કરી હતી અને સર્વેચરના અહેવાલ સહિતના તમામ સંબંધિત દસ્તાવેજોને ધ્યાનમાં લીધા પછી, ડ્યુટીની રકમ રૂ. ૪,૭૯,૬૫,૭૫૦/- નક્કી કરી હતી. અરજદારે શિક્ષણ સેસ સહિતની સમગ્ર ડ્યુટી વિભાગને ચૂકવી આપી હતી.

૪.૪. અરજદારે ત્યારબાદ સેન્ટ્રલ એક્સાઈઝ રૂલ્સ, ૨૦૦૨ (સંક્ષિપ્તમાં ‘રૂલ્સ’) ના નિયમ-૧૮ હેઠળ રૂ. ૪,૯૪,૦૪,૭૪૧/- ની રિબેટનો દાવો કરવા માટે ડેપ્યુટી કમિશનરને તારીખ ૨૦.૦૬.૨૦૧૧ ની અરજી સબમિટ કરી હતી. દસ્તાવેજોના પરસ્પર આદાનપ્રદાન પછી અને એઆરઈ-૧ માં સમાવિષ્ટ વિગતોની પુષ્ટિ અને ચકાસણી પર, સામાવાળા નં. ૩ એ તારીખ ૧૨.૦૯.૨૦૧૧ ની કારણ દર્શક નોટિસ જારી કરીને અરજદારને કારણ દર્શાવવા જણાવ્યું હતું કે સેન્ટ્રલ એક્સાઈઝ એક્ટ, ૧૯૪૪ (સંક્ષિપ્તમાં ‘અધિનિયમ’) ની કલમ-૧૧-બી ની જોગવાઈ હેઠળ ૫૧,૨૯૪.૮૦૦ એમટી પરનો રિબેટનો દાવો ભારતીય સરહદ બહાર વાસ્તવિક રીતે નિકાસ કરાયેલ ૪૯,૪૯૯.૯૯૭ એમટી ના જથ્થા પૂરતો મર્યાદિત કેમ ન કરવો જોઈએ, જે નિકાસ કરાયેલ માલ એટલે કે કોકના સ્વરૂપને ધ્યાનમાં રાખીને ભેજના નુકસાનની સ્પષ્ટતા કરે છે અને વિનંતી કરી કે વધારે પડતો ભેજ ફેક્ટરીમાંથી રવાના કરાયેલા માલના કુલ જથ્થા માટેના રિબેટના દાવાને નિષ્ફળ બનાવી શકે નહીં.

જ.પ. અરજદાર દ્વારા સામાવાળા નં. ૩ ને વિગતવાર રજૂઆત પણ દાખલ કરવામાં આવી હતી. તેમ છતાં સામાવાળા નં. ૩ એ ગોડાઉન/ફેક્ટરીમાંથી મોકલવામાં આવેલા વાસ્તવિક જથ્થાને બદલે માત્ર ૪૯,૪૯૯.૯૯૪ એમટી માલના જથ્થા પર જ રિબેટ મંજૂર કરી હતી.

જ.ડ. કોકના ૧૭૯૪.૮૦૬ એમટી જથ્થાના સંદર્ભમાં રિબેટનો દાવો નકારતા તારીખ ૩૦.૦૯.૨૦૧૧ ના ઓર્ડર-ઇન-ઓરિજિનલથી નારાજ થઈને, અરજદારે તારીખ ૨૬.૧૨.૨૦૧૧ ના રોજ સામાવાળા નં. ૨ સમક્ષ અધિનિયમની કલમ-૩૫ હેઠળ અપીલ દાખલ કરી હતી. સામાવાળા નં. ૨ એ તારીખ ૦૨.૦૩.૨૦૧૨ ના હુકમ દ્વારા સામાવાળા નં. ૩ દ્વારા પસાર કરાયેલા હુકમને બહાલ રાખીને અપીલ ફગાવી દીધી હતી. ત્યારબાદ અરજદારે સામાવાળા નં. ૧ સમક્ષ રિવિઝન અરજી દાખલ કરી હતી. સામાવાળા નં. ૧ દ્વારા પણ તારીખ ૧૨.૦૫.૨૦૧૬ ના હુકમથી તે ફગાવી દેવામાં આવી હતી, જેણે અરજદારને હાલની રિટ-અરજી દાખલ કરવાની ફરજ પાડી છે.

અરજદાર તરફે રજૂઆતો:

પ. વિદ્વાન વકીલ સુશ્રી સંગીતા પાહવાએ રજૂઆત કરી છે કે વાદગ્રસ્ત હુકમો કાયદેસર અમાન્ય ઠેરવી રદ કરવા જરૂરી છે, કારણ કે સામાવાળાઓ માલના સ્વરૂપની નોંધ લેવામાં નિષ્ફળ રહ્યા છે, જે મેટાલર્જિકલ કોક (કોક) હતો, જેમાં ભેજ હોય છે અને રૂલ્સના નિયમ-૧૮ ની જોગવાઈ મુજબ અરજદાર સમગ્ર ૫૧,૨૯૪.૮૦૦ એમટી જથ્થા પર રિબેટ મેળવવા માટે હકદાર છે.

પ.૧. તેમણે રજૂઆત કરી છે કે સામાવાળાઓનો એવો કેસ નથી કે નિકાસના હેતુ માટે ફેક્ટરી પરિસરમાંથી રવાના કરાયેલા માલના કોઈપણ જથ્થાનું અન્યત્ર ડાયવર્ઝન થયું હતું અને બંદર ખાતે પ્રાપ્ત થયેલો સમગ્ર જથ્થો નિકાસ કરવામાં આવ્યો છે. જો કે, ફેક્ટરી પરિસરથી લઈને નિકાસના હેતુ માટે બંદર ખાતે માલ મૂકવામાં આવ્યો ત્યાં સુધી ભેજના પ્રમાણમાં ઘટાડો થવાના કારણે પ્રશ્નવાળા માલનું વજન ઘટી ગયું હતું.

પ.૨. તેમણે રજૂઆત કરી છે કે માલના પરિવહનની દેખરેખ રાખતા સર્વેયરે તારીખ ૧૪.૦૯.૨૦૧૧ ના રોજ એક પ્રમાણપત્ર જારી કર્યું હતું જેમાં ઉલ્લેખ કરવામાં આવ્યો હતો કે તારીખ ૦૨.૦૪.૨૦૧૧ થી ૧૩.૦૫.૨૦૧૧ દરમિયાન કોકનો કુલ જથ્થો ૫૧,૧૭૮.૧૧૦ એમટી હતો અને સમગ્ર જથ્થો જહાજ એમવીસી જર્ની માં લોડ કરવામાં આવ્યો હતો, જે તારીખ ૧૩.૦૫.૨૦૧૧ ના રોજ રવાના થયું હતું. આ પ્રમાણપત્ર તારીખ ૧૪.૦૯.૨૦૧૧ ના રોજ જારી કરવામાં આવ્યું છે.

પ.૩. આમ, એવી વિનંતી કરવામાં આવે છે કે ભેજના નુકસાનના કારણે કોકના ૧૭૯૪.૮૦૬ એમટી જથ્થાને બાદ કરીને રિબેટ મંજૂર કરવાની સામાવાળાઓની વાદગ્રસ્ત કાર્યવાહીમાં દખલગીરી કરવી અને તેને રદ કરવી જરૂરી છે.

પ.૪. પોતાની રજૂઆતોના સમર્થનમાં, તેમણે બોમ્બે હાઈકોર્ટના કમિશનર ઓફ સેન્ટ્રલ એક્સાઈઝ વિ. ભારત કેમિકલ્સ, ૨૦૧૫ (૩૨૦) ઇએલટી ૩૩૭ (બોમ્બે) ના કેસમાં આપેલા ચુકાદા પર આધાર રાખ્યો છે જેણે ટ્રિબ્યુનલના

ચુકાદાને બહાલ રાખ્યો હતો. ટ્રિબ્યુનલના હુકમ પર પણ આધાર રાખવામાં આવ્યો છે. તારીખ ૦૬.૦૯.૨૦૦૪ ના જાહેરનામા નં. ૧૯/૨૦૦૪ નો સંદર્ભ લેતાં, તેમના દ્વારા એવી દલીલ કરવામાં આવી છે કે જે માલની નિકાસ કરવામાં આવે છે તેની રિબેટ એક્સાઇઝપાત્ર માલ પર ચૂકવવામાં આવેલી ડ્યુટી સાથે સીધી રીતે જોડાયેલી છે અને માલની વાસ્તવિક નિકાસ પર નહીં અને અરજદારે સમગ્ર માલના જથ્થા પર ડ્યુટી ચૂકવી હોવાથી, જેનું વજન ગોડાઉન સમયે કરવામાં આવ્યું હતું અને પરિવહન કરવામાં આવ્યું હતું, તેથી રિબેટનો દાવો આવા જથ્થા પર પ્રોસેસ થવો જોઈએ અને વાસ્તવિક રીતે નિકાસ કરાયેલા જથ્થા પર નહીં.

પ.પ. આમ, એવી વિનંતી કરવામાં આવે છે કે વાદગ્રસ્ત હુકમો કાયદેસર અમાન્ય ઠેરવી રદ કરવામાં આવે અને સામાવાળાઓને સમગ્ર જથ્થા પર રિબેટની પ્રક્રિયા કરવા અને મંજૂર કરવાનો નિર્દેશ આપવામાં આવે, જેના પર અરજદાર દ્વારા ડ્યુટી ચૂકવવામાં આવી છે.

સામાવાળા તરફે રજૂઆતો:

૬. હાલની રિટ-અરજી અને ઉપરોક્ત રજૂઆતોનો વિરોધ કરતાં, વિદ્વાન વરિષ્ઠ સ્ટેબિંગ કાઉન્સેલ સુશ્રી હાર્દિકા વ્યાસે વિનંતી કરી છે કે વાદગ્રસ્ત હુકમોમાં દખલ કરવી જોઈએ નહીં. સામાવાળાઓએ શિપિંગ બિલોમાં દર્શાવેલ વાસ્તવિક રીતે નિકાસ કરાયેલા માલના જથ્થા પર ચોક્કસપણે રિબેટ નક્કી કરી છે. એવી રજૂઆત કરવામાં આવે છે કે, એવી કોઈ જોગવાઈ નથી કે જે નિકાસ કરાયેલા

માલના જથ્થાથી વધુ અને ઉપર રિબેટની પ્રક્રિયા અને મંજૂરી આપવાની પરવાનગી આપે.

૬.૧. રૂલ્સ, ૨૦૦૨ ના નિયમ-૪ નો સંદર્ભ લેતાં, તેમણે રજૂઆત કરી છે કે કોઈપણ વ્યક્તિ જે કોઈપણ એક્સાઈઝપાત્ર માલનું ઉત્પાદન કરે છે અથવા આવા માલને ગોડાઉનમાં સંગ્રહિત કરે છે, તેણે આવા માલ પર વસૂલાતપાત્ર ડ્યુટી ચૂકવવી જરૂરી છે અને રૂલ્સ, ૨૦૦૨ ના નિયમ-૧૮ મુજબ, જે ‘ડ્યુટીની રિબેટ’ નું સંચાલન કરે છે, ખાસ કરીને નિયમ-૧૮ હેઠળનો ખુલાસો, જે નિર્ધારિત કરે છે કે રિબેટ માત્ર વાસ્તવિક રીતે નિકાસ કરાયેલા માલ પર જ પ્રક્રિયા કરીને ચૂકવવામાં આવે છે અને પ્રસ્તુત કેસમાં, અરજદારે શિપિંગ બિલોમાં જાહેર કરાયેલા વજન મુજબ માલની નિકાસ કરી હોવાથી, અરજદારના ફેક્ટરી પરિસરમાં નોંધાયેલ માલનો મોટો જથ્થો અથવા વજન રિબેટની પ્રક્રિયા માટે ધ્યાનમાં લઈ શકાય નહીં.

૬.૨. પોતાની રજૂઆતોના સમર્થનમાં, તેમણે (૨૦૦૪) ૧૦ એસ.સી.સી. ૧૮૭ માં અહેવાલ થયેલ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા વિ. રાજેન્દ્ર ડાઇંગ એન્ડ પ્રિન્ટિંગ મિલ્સ લિમિટેડ ના કેસમાં સર્વોચ્ચ અદાલતના નિર્ણય પર આધાર રાખ્યો છે. તેમણે ૨૦૧૩ એસસીસી ઓનલાઈન ગુજ ૧૬૯૨ માં અહેવાલ થયેલ વેલ્સપન કોર્પોરેશન લિમિટેડ વિ. યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય ના કેસમાં આ અદાલતના ડિવિઝન બેંચના ચુકાદા પર પણ આધાર રાખ્યો છે. આમ, વિનંતી કરવામાં આવે છે કે અરજી ધ્યાને લેવી જોઈએ નહીં.

વિશ્લેષણ અને અભિપ્રાય:

૭. સોગંદનામા અને રેકૉર્ડ પરથી સ્થાપિત હકીકતો એ છે કે, અરજદાર મેટાલર્જિકલ કોકની નિકાસના વ્યવસાયમાં સંકળાયેલી છે અને તેણે વિવિધ તારીખોએ તેની નિકાસ કરી હતી. તારીખ ૧૦.૦૮.૨૦૧૧ થી ૧૪.૧૦.૨૦૧૧ સુધીની તમામ ચાર અરજીઓમાં દર્શાવ્યા મુજબ નિકાસ કરાયેલ મેટાલર્જિકલ કોકની વિગતો નીચે મુજબ છે:

એસસીએ નં.	ઓઆઈઓ નં.	ફેક્ટરીમાંથી રવાના થયેલ માલ	નિકાસ થયેલ માલ	તફાવત	રિબેટની રકમ જે મંજૂર ન કરાઈ
૧૫૪૫૯/૨૦૧૬	૧૨૬૧/૨૦૧૧-૧૨ તા. ૧૫.૧૧.૨૦૧૧ (પાના નં. ૪૫)	૨૫૧૨૦.૭૦ એમટી	૨૪૯૯૯.૯૫૦ એમટી	૧૨૦.૭૫ એમટી	રૂ. ૧,૨૭,૫૦૪/-
૧૪૫૧૮/૨૦૧૮	૧૭૨૬/૨૦૧૧-૧૨ તા. ૦૯.૦૩.૨૦૧૨ (પાના નં. ૫૫)	૪૯૭૧૯.૫૭૦ એમટી	૪૯૩૪૦.૯૯૭ એમટી	૩૭૮.૫૭૩ એમટી	રૂ. ૪,૪૪,૦૩૩/-
૧૪૫૨૦/૨૦૧૮	૧૮૦/૨૦૧૨-૧૩ તા. ૨૨.૦૫.૨૦૧૨ (પાના નં. ૫૮)	૪૪૫૧૦.૩૬ એમટી	૪૨૦૦૦.૧૦ એમટી	૨૫૧૦.૨૬ એમટી	રૂ. ૨૭,૭૨,૩૯૦/-
	૨૪૯/૨૦૧૨-૧૩ તા. ૧૧.૦૬.૨૦૧૨ (પાના નં. ૬૩)	૫૦૮૯૦.૭૪ એમટી	૪૯૩૦૦.૪૯૯ એમટી	૧૫૯૦.૨૪૧ એમટી	રૂ. ૧૭,૧૦,૦૦૯/-
	૪૮૬/૨૦૧૨-૧૩ તા. ૨૪.૦૮.૨૦૧૩ (પાના નં. ૬૮)	૧૧૪૯૯.૮૬૦ એમટી	૧૧૦૦૦.૦૦૦ એમટી	૪૯૯.૮૬૦ એમટી	રૂ. ૬,૦૯,૯૫૦/-
	૪૮૭/૨૦૧૨-૧૩ તા. ૧૪.૦૮.૨૦૧૨ (પાના નં.)	૫૨૦૧૫.૯૧૦ એમટી	૪૯૫૦૦.૦૦૦ એમટી	૨૫૧૫.૯૧૦ એમટી	રૂ. ૨૯,૫૧,૧૪૩/-
૧૪૫૨૧/૨૦૧૮	૧૪૭૦/૨૦૧૧-૧૨ તા. ૦૬.૦૧.૦૧૨ (પાના નં. ૬૦)	૪૯૪૯૯.૪૬૬ એમટી	૪૭૪૯૭.૫૯૬ એમટી	૨૦૦૧.૮૫ એમટી	રૂ. ૧૮,૨૯,૬૯૩/-

૭.૧. એ નિર્વિવાદ છે કે જ્યારે અરજદારના પ્લાન્ટ/ફેક્ટરીમાંથી માલ રવાના કરવામાં આવ્યો હતો, ત્યારે તેનું વજન વાસ્તવિક રીતે નિકાસ કરાયેલા માલ કરતાં વધુ હતું, જે શિપિંગ બિલો મુજબ છે જેની વિગતો ઉપર દર્શાવવામાં આવી છે. ઉદાહરણ તરીકે, અરજદારે કુલ ૨૫,૧૨૦.૧૭ એમટી કોક રવાના કર્યો હતો, જો કે, તારીખ ૨૯.૦૮.૨૦૧૧ ના શિપિંગ બિલ નં. ૫૧૯૭૯૬૧ મુજબ, નિકાસ કરાયેલ માલનો જથ્થો ૨૪,૯૯૯.૯૫૦ એમટી દર્શાવવામાં આવ્યો હતો. આમ, આ જથ્થામાંથી ૧૨૦.૭૫ એમટી નું શોર્ટ શિપમેન્ટ હતું. આમ, શિપિંગ બિલ નં. ૫૧૯૭૯૬૧ મુજબ, અરજદારે તેની ફેક્ટરીમાંથી રવાના કરેલા ૨૫,૧૨૦.૭૦ એમટીમાંથી માત્ર ૨૪,૯૯૯.૯૫૦ એમટી કોકની નિકાસ કરી હતી. આ ડેટા માત્ર એક શિપિંગ બિલ સાથે સંબંધિત છે. વજનનું એકંદર નુકસાન ૧૨૦ એમટી થી ૨૫૧૫ એમટી સુધીનું છે. વિજ્ઞાન વકીલ સુશ્રી પાહવા દ્વારા અમને યોગ્ય રીતે જણાવવામાં આવ્યું છે કે તેમની ગણતરી મુજબ, તમામ શિપિંગ બિલો માટે વજનનું સરેરાશ નુકસાન આશરે ૯% જેટલું થશે.

૭.૨. આમ, એ સ્થાપિત થાય છે કે અરજદારે, રૂલ્સ, ૨૦૦૨ ના નિયમ-૪ ની જોગવાઈ મુજબ જરૂરી હોવાથી, તેણે ઉત્પાદન કરેલા માલ પર ડ્યુટી ચૂકવી હતી, જો કે, જે માલની નિકાસ કરવામાં આવી હતી, તેનું વજન ફેક્ટરી પરિસરમાં ટ્રકોમાં લોડ કરવામાં આવેલા માલ કરતાં ઓછું હતું.

૭.૩. અરજદારનો એવો કેસ છે કે જથ્થા/વજનમાં થયેલો ઘટાડો ફેક્ટરીમાંથી રવાના થયા પછી માલના સ્વરૂપમાં રહેલા ભેજના બાષ્પીભવનના કારણે થયો

હતો, અને તેથી અરજદાર ફેક્ટરી પરિસરમાં ટ્રકો પર લોડ કરાયેલા એક્સાઈઝપાત્ર માલના જથ્થા/વજન પર ચૂકવવામાં આવેલી ડ્યુટી પર રિબેટ મેળવવા માટે હકદાર છે.

૭.૪. આ તબક્કે અમે રૂલ્સના નિયમ-૧૮ નો સંદર્ભ લઈ શકીએ છીએ.

“ડ્યુટીની રિબેટ – નિયમ ૧૮. જ્યાં કોઈપણ માલની નિકાસ કરવામાં આવે છે, ત્યાં કેન્દ્ર સરકાર, જાહેરનામા દ્વારા, આવા એક્સાઈઝપાત્ર માલ પર ચૂકવવામાં આવેલી ડ્યુટી અથવા આવા માલના ઉત્પાદન અથવા પ્રક્રિયામાં વપરાયેલી સામગ્રી પર ચૂકવવામાં આવેલી ડ્યુટીની રિબેટ મંજૂર કરી શકે છે અને રિબેટ આવી શરતો અથવા મર્યાદાઓને આધીન રહેશે, જે કોઈ હોય તો, અને આવી પ્રક્રિયાની પરિપૂર્ણતાને આધીન રહેશે, જે જાહેરનામામાં નિર્દિષ્ટ કરવામાં આવી હોય.”

૭.૫. રૂલ્સ, ૨૦૦૨ ના નિયમ-૧૮ નું સાદું વાંચન અને તત્વો સ્પષ્ટ કરે છે કે ડ્યુટીની રિબેટ માલની નિકાસ સાથે આંતરિક રીતે જોડાયેલી છે અને રિબેટની રકમ કેન્દ્ર સરકાર દ્વારા બહાર પાડવામાં આવેલા જાહેરનામા દ્વારા નક્કી કરવાની હોય છે. રૂલ્સ, ૨૦૦૨ ના નિયમ-૧૮ હેઠળનો ખુલાસો એક્સાઈઝપાત્ર માલ પર ચૂકવવામાં આવેલી ડ્યુટીની રિબેટ નક્કી કરવા માટે સંબંધિત છે. આ ખુલાસો ‘નિકાસ’ શબ્દને સ્પષ્ટ કરે છે અને તે સ્પષ્ટપણે નિર્ધારિત કરે છે કે નિયમ-૧૮ ના હેતુ માટે, ‘નિકાસ’ એટલે માલને ભારત બહાર કોઈ સ્થળે લઈ જવો અને તેમાં વિદેશી બંદર તરફ જતા જહાજમાં ઉપયોગ માટે જોગવાઈ અથવા

સ્ટોર્સ તરીકે માલનું શિપમેન્ટ સામેલ છે અથવા વિદેશ જતા એરક્રાફ્ટને પૂરો પાડવામાં આવેલ માલ સામેલ છે. આમ, ભારતના સરહદી વિસ્તાર બહાર ભારત બહારના સ્થળે માલની નિકાસ એ રૂલ્સ, ૨૦૦૨ ના નિયમ-૧૮ હેઠળ ડ્યુટીની રિબેટ નક્કી કરવા માટેનું એક અનિવાર્ય લક્ષણ છે. આમ, ‘ખુલાસો’ સાથે રૂલ્સ, ૨૦૦૨ ના નિયમ-૧૮ ના ઘટકનું સંયુક્ત વાંચન દર્શાવે છે કે જે માલ કોઈ વ્યક્તિ દ્વારા ભારત બહારના સ્થળે માલ લઈ જઈને નિકાસ કરવામાં આવે છે જેમાં માલના શિપમેન્ટનો સમાવેશ થાય છે, આવા એક્સાઈઝપાત્ર માલ પર ચૂકવવામાં આવેલી ડ્યુટીની રિબેટ નક્કી કરવામાં આવે છે, જો આવા માલની નિકાસ કરવામાં આવે. ‘આવા એક્સાઈઝપાત્ર માલ પર ચૂકવેલ ડ્યુટી’ અભિવ્યક્તિને ખુલાસામાં જણાવ્યા મુજબ ભારત બહાર કોઈ સ્થળે વાસ્તવિક રીતે નિકાસ કરાયેલા માલ સાથે સમજવી જરૂરી છે. અરજદારે રૂલ્સ, ૨૦૦૨ ના નિયમ ૧૮ હેઠળ નિર્ધારિત વૈધાનિક ફોર્મ એઆરઈ-૧ ભર્યું હતું જેમાં ઉત્પાદન/વર્ણન, ગ્રોસ/નેટ વજન, પેકેજ પરના માર્ક્સ અને નંબરો, માલનો જથ્થો અને ચૂકવેલ ડ્યુટીની વિગતો આપી હતી. ફોર્મ એઆરઈ-૧ માં બાંહેધરી ખાસ ઉલ્લેખ કરે છે કે માલ નિકાસ માટે પ્રસ્તાવિત છે. એ એક સ્વીકૃત હકીકત છે કે એઆરઈ-૧ ફોર્મ અને સેન્ટ્રલ એક્સાઈઝ ઇન્વોઈસમાં દર્શાવ્યા મુજબ ફેક્ટરીમાંથી રવાના કરાયેલા માલનો કુલ જથ્થો શિપિંગ બિલો હેઠળ નિકાસ કરાયેલા જથ્થા સાથે મેળ ખાતો નથી. અરજદારે કિલચરન્સ અને ડ્યુટી ચૂકવણી સમયે ઇન્વોઈસ અને એઆરઈ-૧ બંનેમાં ભેજનું પ્રમાણ જાહેર કરવું જરૂરી હતું. જો ફેક્ટરીમાંથી રવાના કરતી વખતે આવી જાહેરાત કરવામાં આવી હોત, તો

કસ્ટમ્સ સત્તાવાળાઓ જણાવેલ ભેજના પ્રમાણ સામે જથ્થામાં થયેલા વાસ્તવિક ગુકસાનની ચકાસણી કરી શક્યા હોત. આવી કોઈપણ જાહેરાતના અભાવે, કસ્ટમ્સ સત્તાવાળાઓ પાસેથી એવી ધારણા રાખવાની અપેક્ષા રાખી શકાય નહીં કે માલના જથ્થામાં નોંધપાત્ર અછત માત્ર ભેજના ગુકસાનને કારણે થઈ હતી.

૭.૬. આ તબક્કે, અમે રાજેન્દ્ર ડાઇંગ એન્ડ પ્રિન્ટિંગ મિલ્સ (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં સર્વોચ્ચ અદાલતના નિર્ણયનો સંદર્ભ લઈ શકીએ છીએ, જ્યાં સર્વોચ્ચ અદાલતે, કસ્ટમ્સ એન્ડ સેન્ટ્રલ એક્સાઇઝ ડ્યુટીઝ ટ્રોબેક રૂલ્સ, ૧૯૭૧ હેઠળ ટ્રોબેકના સંબંધમાં કસ્ટમ્સ એક્ટ, ૧૯૬૨ ની કલમ ૭૫ ની જોગવાઈની તપાસ કરતી વખતે, જે રૂલ્સના નિયમ-૨(એ) હેઠળ વ્યાખ્યાયિત છે, તે ભારતમાં ઉત્પાદિત અને નિકાસ કરાયેલા માલ માટે ઉપલબ્ધ છે અને જે સમાન વ્યાખ્યા ધરાવે છે, “ભારત બહાર કોઈ સ્થળે ભારતની બહાર લઈ જવું”, સર્વોચ્ચ અદાલતે આ મુજબ ઠરાવ્યું છે:

“૨. સામાવાળાઓએ એવી દલીલ કરી હતી, તેમ છતાં, કે તેઓએ સદર કાર્ગોની નિકાસ કરી હતી અને કસ્ટમ્સ એન્ડ સેન્ટ્રલ એક્સાઇઝ ડ્યુટીઝ ટ્રોબેક રૂલ્સ, ૧૯૭૧ હેઠળ તેના પર ડ્યુટી ટ્રોબેક મેળવવા માટે હકદાર હતા. દાવો અને તેમાંથી ઉદ્ભવતી અપીલ નકારી કાઢવામાં આવી હોવાથી, સામાવાળાઓએ ગુજરાત હાઇકોર્ટ સમક્ષ રિટ પિટિશન દાખલ કરી હતી. રિટ પિટિશન મંજૂર કરવામાં આવી હતી અને અપીલકર્તાઓ અપીલમાં છે.

૩. “ડ્રોબેક” સદર રૂલ્સના નિયમ ૨(એ) દ્વારા વ્યાખ્યાયિત થયેલ છે. ડ્રોબેક “ભારતમાં ઉત્પાદિત અને નિકાસ કરાયેલા માલ” માટે ઉપલબ્ધ છે. રૂલ્સના હેતુઓ માટે, “નિકાસ” નો અર્થ “ભારત બહારના સ્થળે ભારતની બહાર લઈ જવું...” તરીકે વ્યાખ્યાયિત કરવામાં આવ્યો છે.

૪. અપીલકર્તાઓ તરફે વિદ્વાન વકીલ દલીલ કરે છે કે, પ્રસ્તુત કેસમાં, સદર રૂલ્સ દ્વારા વિચાર્યા મુજબ કોઈ નિકાસ થઈ નથી કારણ કે સદર કાર્ગોને ભારતના સ્થળ બહાર ભારત બહાર લઈ જવામાં આવ્યો નહોતો; વાસ્તવમાં, જહાજ ડૂબી ગયું હતું અને સદર કાર્ગો ભારતના પ્રાદેશિક જળસીમાની અંદર નાશ પામ્યો હતો. કલેક્ટર ઓફ કસ્ટમ્સ, કલકત્તા વિ. સન ઇન્ડસ્ટ્રીઝ, ૧૯૮૮ સપ્લીમેન્ટરી એસ.સી.સી. ૩૪૨, (૧૯૮૮) ૩૫ ઇએલટી ૨૪૧ ના કેસમાં આ કોર્ટના ચુકાદા તરફ અમારું ધ્યાન દોરવામાં આવ્યું હતું. આ એવો કેસ હતો જ્યાં ભારતમાં એક જહાજ પર માલ લોડ કરવામાં આવ્યો હતો અને જહાજ પ્રાદેશિક જળસીમામાંથી બહાર નીકળ્યા પછી ડૂબી ગયું હતું. આ કોર્ટે કહ્યું: (ઇએલટી પૃષ્ઠ ૨૪૩-૪૪, પેરા ૬)

‘જ્યારે જહાજને કિલચરન્સ મળ્યું અને પ્રાદેશિક જળસીમામાંથી બહાર નીકળ્યું ત્યારે નિકાસ પૂર્ણ થઈ ગઈ હતી. ... પરંતુ ‘ભારત બહારના સ્થળે લઈ જવું’ અભિવ્યક્તિનો અર્થ ખુદા સમુદ્ર (હાઈ સીઝ) માં સ્થળ પાડા થશે. તે ભારતના પ્રાદેશિક જળસીમાથી પર

છે. જો તે ભારતના પ્રાદેશિક જળસીમાની બહાર હોય તો ખુદ્દા સમુદ્રનો અર્થ ભારત બહારનું સ્થળ પણ થશે. તેથી, જો માલ ભારતના પ્રાદેશિક જળસીમાની બહાર ખુદ્દા સમુદ્રમાં લઈ જવામાં આવ્યો હોય, તો તે ‘ભારત બહારના સ્થળે લઈ જવું’ અભિવ્યક્તિના દાયરામાં આવશે. નિર્વિવાદપણે માલ ભારતની બહાર લઈ જવામાં આવ્યો હતો.’

૫. ઉપરોક્ત ચુકાદામાં ભારતના પ્રાદેશિક જળસીમાની બહાર માલની હિલચાલ પર ભાર મૂકવામાં આવ્યો છે. ત્યારે જ એવું કહી શકાય કે નિકાસ થઈ છે. પ્રસ્તુત કેસમાં, જ્યારે જહાજ ભારતના પ્રાદેશિક જળસીમાની અંદર ડૂબી ગયું ત્યારે સદર કાર્ગો નાશ પામ્યો હતો. તેથી, સદર કાર્ગોની કોઈ નિકાસ થઈ નહોતી. તદનુસાર, સદર કાર્ગોના સંદર્ભમાં કોઈ ડ્યુટી ડ્રોબેક ઉપલબ્ધ નહોતો.”

૭.૭. સર્વોચ્ચ અદાલતે કલેક્ટર ઓફ કસ્ટમ્સ વિ. સન ઇન્ડસ્ટ્રીઝ, ૧૯૮૮ સપ્લીમેન્ટરી એસ.સી.સી. ૩૪૨ ના કેસમાં આપેલા ચુકાદાનો સંદર્ભ લેતાં, જ્યાં ભારતમાં જહાજ પર માલ લોડ કરવામાં આવ્યો હતો અને જહાજ પ્રાદેશિક જળસીમાની બહાર નીકળ્યા પછી ડૂબી ગયું હતું, સ્પષ્ટ કર્યું છે કે જો માલ કિલચર થઈને જહાજ પર લોડ થાય છે જે ભારતના પ્રાદેશિક જળસીમાની બહાર જાય છે તો નિકાસ પૂર્ણ થશે અને એકવાર માલ ભારતના પ્રાદેશિક જળસીમાની બહાર ખુદ્દા સમુદ્રમાં લઈ જવામાં આવે, ત્યારે તે ‘ભારત બહારના સ્થળે લઈ

જવું' અભિવ્યક્તિના દાયરામાં આવશે, અને ત્યારે જ કહી શકાય કે નિકાસ થઈ છે. સર્વોચ્ચ અદાલતે ડ્રોબેક મંજૂર કરવાનો ઇનકાર કર્યો હતો, કારણ કે તે કેસમાં જ્યારે જહાજ ભારતના પ્રાદેશિક જળસીમાની અંદર ડૂબી ગયું ત્યારે કાર્ગો નાશ પામ્યો હતો અને આમ કાર્ગોની કોઈ નિકાસ થઈ નહોતી અને તદનુસાર, સદર કાર્ગોના સંદર્ભમાં કોઈ ડ્યુટી ડ્રોબેક ઉપલબ્ધ નહોતો. આમ, રિબેટનું સંચાલન કરતા રૂલ્સની યોજનાના એકંદર મૂલ્યાંકન પર, અરજદાર માત્ર તેવા જથ્થા પર રિબેટ મેળવવા માટે હકદાર રહેશે જે શિપિંગ બિલોમાં સ્થાન પામે છે. શિપિંગ બિલોમાં દર્શાવ્યા મુજબ કોકનો વાસ્તવિક જથ્થો જે નિકાસ કરવામાં આવ્યો છે, તે રૂલ્સના નિયમ-૧૮ હેઠળ રિબેટની રકમ નક્કી કરવા અને પ્રક્રિયા કરવાના હેતુ માટે ધ્યાનમાં લેવો જરૂરી છે. ભારત કેમિકલ્સ (ઉપર મુજબ) ના કેસમાં બોમ્બે હાઈકોર્ટનો નિર્ણય પ્રસ્તુત કેસમાં ઉપસ્થિત મુદ્દાને દૂરથી પણ લાગુ પડતો નથી.

૭.૮. સેન્ટ્રલ એક્સાઈઝ રૂલ્સ, ૨૦૦૨ ના નિયમ-૧૮ હેઠળ બહાર પાડવામાં આવેલ તારીખ ૦૬.૦૯.૨૦૦૪ નું જાહેરનામું આગળ રિબેટ મંજૂર કરવાની પ્રક્રિયા નિર્દિષ્ટ કરે છે. જાહેરનામાનો પેરાગ્રાફ-૨ રિબેટનું સંચાલન કરતી શરતો અને મર્યાદાઓ વિશે નિર્ધારિત કરે છે. શરત નં. ૨(એ) નીચે મુજબ છે:

“(૨) શરતો અને મર્યાદાઓ:—

(એ) કે એક્સાઈઝપાત્ર માલની નિકાસ ડ્યુટી ચૂકવ્યા પછી, ફેક્ટરી અથવા ગોડાઉનમાંથી સીધી કરવામાં આવશે, સિવાય કે સેન્ટ્રલ બોર્ડ

ઓફ એક્સાઇઝ એન્ડ કસ્ટમ્સ દ્વારા સામાન્ય અથવા વિશેષ હુકમ દ્વારા અન્યથા પરવાનગી આપવામાં આવી હોય;”.

૭.૯. જાહેરનામું ફરજિયાતપણે ઉદ્દેખ કરે છે કે સેન્ટ્રલ બોર્ડ ઓફ એક્સાઇઝ એન્ડ કસ્ટમ્સ દ્વારા સામાન્ય અથવા વિશેષ હુકમ દ્વારા અન્યથા પરવાનગી આપવામાં આવી હોય તે સિવાય, એક્સાઇઝપાત્ર માલની નિકાસ ડ્યુટી ચૂકવ્યા પછી સીધી ફેક્ટરી અથવા ગોડાઉનમાંથી કરવામાં આવશે. ફરજિયાત શરત એ છે કે માલની નિકાસ થવી જ જોઈએ અને રિબેટની પ્રક્રિયા અને ગણતરી માલના તે જથ્થા પર થવી જોઈએ જે વાસ્તવિક રીતે નિકાસ કરવામાં આવ્યો છે. અરજદારે ભેજના પ્રમાણમાં થયેલા ઘટાડાને કારણે વજનમાં થયેલા ઘટાડાનું નિર્ધારણ અને જાહેરાત કરવાની હતી.

૭.૧૦. આમ, અરજદાર ડ્યુટી ચૂકવતી વખતે અને નિકાસ માટે ફેક્ટરીમાંથી રવાના કરતી વખતે સંબંધિત સમયે માલમાં ભેજનું પ્રમાણ જાહેર કરવામાં નિષ્ફળ રહ્યો હોવાની હકીકતના સંદર્ભમાં, અમને સામાવાળા સત્તાવાળાઓના નિર્ણયમાં કોઈ ભૂલ જણાતી નથી, જેમણે શિપિંગ બિલો મુજબ વાસ્તવિક રીતે નિકાસ કરાયેલા માલના જથ્થા પર ચોક્કસપણે રિબેટ નક્કી કરી છે. આમ, ભેજના કારણે ઘટી ગયેલા માલના જથ્થા પર રિબેટની પ્રક્રિયા કરી શકાય નહીં, કારણ કે અરજદાર તેના ગોડાઉનમાંથી માલ લોડ કરતી વખતે જ્યાં સુધી નિકાસ કરવા માટે ડોક પર લાવવામાં આવ્યો ત્યાં સુધી ભેજના પ્રમાણની ગણતરી

કરવામાં નિષ્ફળ ગયો હતો, ખાસ કરીને જ્યારે માલના વજનમાં થયેલું ભુક્ષાન ૧૨૦ એમટી થી ૨૫૧૫ એમટી સુધીનું વિશાળ છે.

૮. અમને સામાવાળા સત્તાવાળાઓના હુકમોમાં કોઈ ક્ષતિ જણાતી નથી. તેથી, તમામ રિટ-અરજીઓ નિષ્ફળ જાય છે અને તે ફગાવી દેવામાં આવે છે. ખર્ચ અંગે કોઈ હુકમ વિના નિયમ ડિસ્ચાર્જ કરવામાં આવે છે.

(એ. એસ. સુપેરિયા, ન્યાયમૂર્તિ)

(વૈભવી ડી. નાણાવટી, ન્યાયમૂર્તિ)

This judgment has been translated using an AI-assisted translation tool.

=====

અસ્વીકરણ: સ્થાનિક ભાષામાં અનુવાદિત આ ચુકાદા/હુકમનો હેતુ પક્ષકારોને તેમની ભાષામાં જાણકારી ઉપલબ્ધ કરાવવા માત્રનો છે અને તેનો અન્યથા ઉપયોગ થઈ શકશે નહિ. અન્ય તમામ વ્યવહારિક તેમજ સરકારી ઉદ્દેશો માટે મૂળ અંગ્રેજી ચુકાદો/હુકમ જ પ્રમાણિત અને માન્ય રહેશે.

DISCLAIMER: The translated judgement in vernacular language is meant for the restricted use of the litigant to understand it in his/her language and may not be used for any other purpose. For all practical and official purposes, the English version of the judgement shall be authentic and shall hold the field for the purpose of execution and implementation.

=====