

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.

મહાકોશલ ટ્રસ્ટ, નેપિયર ટાઉન અને અન્ય

વિરુદ્ધ

મધ્ય પ્રદેશ રાજ્ય અને અન્ય

સપ્ટેમ્બર ૩, ૨૦૦૨

[સૈયદ શાહ મહોમ્મદ ક્વાદ્રી અને રૂમા પાલ, જેજે.]

મધ્ય પ્રદેશ મોટરયાન કરાધાન અધિનિયમ, ૧૯૮૧ : કલમ ૩, ૮ અને ૧૪ – મોટર વાહન વેરો (મોટર વ્હીકલ ટેક્સ) – વાહનનો ઉપયોગ ન થયો હોય તે સમયગાળા માટે વેરાનું રિફંડ (પરત મેળવવું) – ઓલ-ઈન્ડિયા ટ્રસ્ટ પરમિટ ધરાવતા મોટર ઓપરેટરો – અધિનિયમની બંધારણીય માન્યતાને પડકારતી તેમની રિટ અરજીઓ એવા આધારે કે વેરાની જવાબદારી નક્કી કરવા અને વેરાના રિફંડ માટે અધિનિયમમાં કોઈ જોગવાઈ નથી – હાઈકોર્ટ અરજીઓ ફગાવી દીધી – ઠરાવવામાં આવ્યું કે, અધિનિયમની કલમ ૩, ૮ અને ૧૪ ના વાચન પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે અધિનિયમ અને તે હેઠળ ઘડવામાં આવેલા

નિયમોમાં વેરાની જવાબદારી નક્કી કરવા, આકારણી (એસેસમેન્ટ) અને રિફંડ માટે પૂરતી જોગવાઈઓ અસ્તિત્વમાં છે – આ જોગવાઈઓ ઓલ-ઇન્ડિયા ટૂરિસ્ટ પરમિટ ધરાવતા ઓપરેટરોને પણ સમાન રીતે લાગુ પડે છે.

જબલપુર બસ ઓપરેટર્સ એસોસિએશન અને અન્ય વિરુદ્ધ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય, (૧૯૯૩) એમ. પી. એલ. જે. ૧૯૨, માન્ય રાખવામાં આવ્યું.

કલમ ૩ અને ૧૪ – ઠરાવવામાં આવ્યું કે કલમ ૩ માં આવતા શબ્દપ્રયોગ 'ઉપયોગ કરેલ' (used) અથવા 'ઉપયોગ માટે રાખેલ' (kept for use) નો અર્થ કાં તો રાજ્યમાં વાહનનો વાસ્તવિક ઉપયોગ અથવા રાજ્યમાં ઉપયોગ માટે વાહનની ઉપલબ્ધતા જાળવવી એવો થાય છે. કોઈ કોન્ટ્રાક્ટના સંબંધમાં રાજ્યની બહાર દોડતી વખતે પણ વાહન રાજ્યમાં 'ઉપયોગ માટે રાખેલ' ના દાયરામાં જ ગણાશે. રાજ્યમાં વાહનનો ઉપયોગ ન થવો તે પોતાનામાં જ પૂરતું નથી; વેરાની જવાબદારીમાંથી બચવા માટે ઉપયોગ ન થવાની હકીકત સંબંધિત સત્તાધિકારી સમક્ષ જાહેર કરવી જરૂરી છે. અહીં મોટર ઓપરેટરોએ નિયમ ૧૨ થી ૧૪ સાથે વંચાતી કલમ ૧૪ નો લાભ મેળવવા માટે વાહનના બિન-ઉપયોગ અંગેની કોઈ લેખિત જાણ કરી ન હતી. મોટરયાન કરાધાન નિયમો, ૧૯૯૮ – નિયમ ૧૨ થી ૧૪.

ત્રાવણકોર ટી એસ્ટેટ્સ કો. લિમિટેડ અને અન્ય વિરુદ્ધ કેરળ રાજ્ય અને અન્ય, [૧૯૮૦] ૩ એસસીસી ૬૧૯, પર આધાર રાખવામાં આવ્યો.

બોલાની ઓર્સ લિમિટેડ વિરુદ્ધ ઓરિસ્સા રાજ્ય, [૧૯૭૪] ૨ એસસીસી ૭૭૭, નો સંદર્ભ લેવામાં આવ્યો.

દીવાની અપીલ અધિકારક્ષેત્ર: સિવિલ અપીલ નં. ૫૫૬૦/૨૦૦૨.

સિવિલ અપીલ નં. ૫૫૬૧, ૫૫૬૨-૭૦/૨૦૦૨, રીટ પિટીશન (સી) નં. ૨૮૧/૧૯૯૪, સી. એ. નં. ૨૧૭૬/૧૯૯૩ અને એસએલપી (સી) નં. ૬૪૮૩/૧૯૯૫, સિવિલ અપીલ નં. ૫૫૬૦, ૫૫૬૧ અને ૫૫૬૨-૫૫૭૦/૨૦૦૨.

સાથે

એમ. પી. ૩૫૬૫/૧૯૯૨ માં મધ્ય પ્રદેશ હાઈકોર્ટ દ્વારા તા. ૦૯/૧૨/૧૯૯૪ ના રોજ પસાર કરાયેલા આદેશ અને ચુકાદામાંથી.

એમ.એલ. લાહોટી, પી.કે. શર્મા, એ.પી. ધમિજ, સુશીલ કુમાર જૈન, સુશ્રી પ્રતિભા જૈન અને પ્રમોદ સ્વરૂપ (હાજર નહીં) એસ.કે. મહેતા (હાજર નહીં) અપીલકર્તા વતી.

સાકેશ કુમાર અને એસ.કે. અગ્નિહોત્રી, પ્રતિવાદી વતી એકતરફી.

કોર્ટનો નીચે મુજબનો આદેશ પસાર કરવામાં આવ્યો:

લીવ મંજૂર કરવામાં આવે છે.

અપીલોનો આ સમૂહ ઓલ-ઇન્ડિયા ટૂરિસ્ટ પરમિટ ધરાવતા બસ ઓપરેટરો દ્વારા દાખલ કરાયેલી વિવિધ રિટ અરજીઓમાં મધ્ય પ્રદેશ હાઈકોર્ટ (જબલપુર બેંચ) દ્વારા ૯ ફેબ્રુઆરી, ૧૯૯૪ ના રોજ પસાર કરાયેલા સંયુક્ત ચુકાદા અને આદેશમાંથી ઉદ્ભવે છે.

મધ્ય પ્રદેશ રાજ્યએ બંધારણની સાતમી અનુસૂચિની સૂચિ-બે ની એન્ટ્રી ૫૭ હેઠળ મધ્ય પ્રદેશ મોટરયાન કરાધાન અધિનિયમ, ૧૯૯૧ [ટૂંકમાં, '૧૯૯૧ નો અધિનિયમ ૨૫'] પસાર કર્યો હતો. ત્યારબાદ ઉક્ત અધિનિયમમાં ૧૯૯૧ ના અધિનિયમ ૨૬ દ્વારા સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો. આ રીતે સુધારેલા ૧૯૯૧ ના અધિનિયમ ૨૫ ને મધ્ય પ્રદેશ હાઈકોર્ટ સમક્ષ, અન્ય બાબતોની સાથે, કાયદાકીય ક્ષમતાના અભાવના આધારે પડકારવામાં આવ્યો હતો. હાઈકોર્ટે તે દલીલને નકારી કાઢી હતી અને ૧ ઓક્ટોબર, ૧૯૯૨ ના રોજ રિટ

અરજી (પરચુરણ અરજી નં. ૩૯ ની ૧૯૯૨) ફગાવી દીધી હતી. ત્યારબાદ, ૧૯૯૧ ના અધિનિયમ ૨૫ માં ૧૯૯૩ ના અધિનિયમ ૧૦ દ્વારા ફરીથી સુધારો કરવામાં આવ્યો હતો, જેને પણ પડકારવામાં આવ્યો હતો પરંતુ જબલપુર બસ ઓપરેટર્સ એસોસિએશન અને અન્ય વિરુદ્ધ યુનિયન ઓફ ઇન્ડિયા અને અન્ય, (પરચુરણ અરજી નં. ૧૬૪૬ ની ૧૯૯૩), જે ૧૯૯૩ એમ.પી.એલ.જે. ૯૯૨ માં અહેવાલ થયેલ છે, તેમાં હાઈકોર્ટ દ્વારા તેને માન્ય રાખવામાં આવ્યો હતો. રિટ અરજીઓના આ સમૂહમાં પડકારનો વ્યાપ મધ્ય પ્રદેશ રાજ્યમાં ઓલ-ઇન્ડિયા ટૂરિસ્ટ પરમિટના આધારે દોડતા વાહનો માટે વેરાની આકારણી માટેની કોઈ વ્યવસ્થાની ગેરહાજરી અને મધ્ય પ્રદેશ રાજ્યમાં જે સમયગાળા દરમિયાન તેનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો ન હતો અથવા ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવ્યો ન હતો તે સમયગાળા માટે વેરાના રિફંડનો ઇનકાર કરવા અંગેનો છે.

દીવાની અપીલમાં (જે એસ.એલ.પી. (સી) નં. ૪૭૭૧ ની ૧૯૯૪ માંથી ઉદ્ભવે છે) અપીલકર્તાઓ વતી હાજર રહેલા વિદ્વાન વકીલ શ્રી એમ.એલ. લાહોટીએ દલીલ કરી છે કે જોકે હાઈકોર્ટ દ્વારા અધિનિયમને માન્ય રાખવામાં આવ્યો હતો, પરંતુ એવું અવલોકન કરવામાં આવ્યું હતું કે રાજ્યએ રિટર્ન ફાઇલ કરવા, આકારણી અને વેરાની ચુકવણીના માધ્યમથી પહેલેથી જ ઊભી થયેલી વેરાની જવાબદારીની આકારણી માટેની પ્રક્રિયા પ્રદાન કરવી જોઈએ. વિદ્વાન વકીલની રજૂઆત એવી છે કે વેરાની જવાબદારી નક્કી કરવા અને વેરાનું રિફંડ

આપવાના હેતુ માટે ૧૯૯૧ ના અધિનિયમ ૨૫ માં અને મધ્ય પ્રદેશ મોટરયાન કરાધાન નિયમો, ૧૯૯૧ માં કોઈ જોગવાઈ નથી, તેથી અધિનિયમની જોગવાઈઓને ગેરબંધારણીય જાહેર કરવી જોઈએ.

અમે દિલગીર છીએ, અમે વિદ્વાન વકીલની દલીલ સ્વીકારી શકીએ નહીં. ૧૯૯૧ ના અધિનિયમ ૨૫ ની જોગવાઈઓના સ્પષ્ટ વાચન પરથી એ સ્પષ્ટ થાય છે કે કલમ ૩ એ વેરો લાદતી કલમ છે, આકારણી માટેની પ્રક્રિયા અધિનિયમની કલમ ૮ માં આકારણી માટે નિર્ધારિત કરવામાં આવી છે અને આકારણીના પરિણામે જ્યાં ઓપરેટર રિફંડ માટે હકદાર જણાય, ત્યાં કલમ ૧૪ વેરાના રિફંડની જોગવાઈ કરે છે. આ જોગવાઈઓ ઓલ-ઇન્ડિયા ટૂરિસ્ટ પરમિટ ધરાવતા ઓપરેટરોને પણ સમાન રીતે લાગુ પડે છે. કલમ ૧૪, જ્યાં સુધી તે આપણા હેતુ માટે પ્રસ્તુત છે, તે નીચે મુજબ વંચાય છે:

"૧૪. વેરાનું રિફંડ,--(૧) જ્યાં--

- (I) કોઈ મોટર વાહન માટેનો વેરો કોઈપણ મહિના, ક્વાર્ટર, અર્ધ વર્ષ કે વર્ષ માટે ચૂકવવામાં આવ્યો હોય અને તે મોટર વાહનનો તે સમગ્ર મહિના, ક્વાર્ટર, અર્ધ વર્ષ કે વર્ષ અથવા તેના એક મહિનાથી ઓછા ન હોય તેવા સતત ભાગ દરમિયાન ઉપયોગ

કરવામાં આવ્યો ન હોય અને આવા બિન-ઉપયોગની લેખિત જાણ નિયત ફોર્મમાં નિયત પદ્ધતિએ ટેક્સેશન ઓથોરિટીને આવા બિન-ઉપયોગના સમયગાળાની શરૂઆત પહેલાં આપવામાં આવી હોય; અથવા

(ii) વાહનમાં એવો ફેરફાર કરવામાં આવ્યો હોય કે જેથી માલિક પહેલેથી ચૂકવેલા વેરાના એક ભાગના રિફંડ માટે હકદાર બને,

તો વેરાનું રિફંડ આવા દરો અને આવી શરતોને આધીન ચૂકવવાપાત્ર રહેશે જે નિયત કરવામાં આવે."

ઉપર ટાંકવામાં આવેલી જોગવાઈઓના અવલોકન પરથી સ્પષ્ટ થાય છે કે (૧) જ્યાં કોઈપણ મહિના, ક્વાર્ટર, અર્ધ વર્ષ કે વર્ષ માટે વેરો ચૂકવવામાં આવ્યો હોય અને કોઈપણ મોટર વાહન (જેમાં ઓલ-ઈન્ડિયા ટૂરિસ્ટ પરમિટના આધારે દોડતા વાહનનો સમાવેશ થાય છે) નો સમગ્ર મહિના, ક્વાર્ટર, અર્ધ વર્ષ કે વર્ષ અથવા તેના એક મહિનાથી ઓછા ન હોય તેવા સતત ભાગ દરમિયાન ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો ન હોય, અને આવા બિન-ઉપયોગની લેખિત જાણ નિયત ફોર્મમાં નિયત પદ્ધતિએ ટેક્સેશન ઓથોરિટીને બિન-ઉપયોગના સમયગાળાની શરૂઆત પહેલાં આપવામાં આવી હોય; અથવા (૨) વાહનમાં

એવો ફેરફાર કરવામાં આવ્યો હોય કે જેથી માલિક પહેલેથી ચૂકવેલા વેરાના એક ભાગના રિફંડ માટે હકદાર બને, તો વેરાનું રિફંડ કરવું પડશે.

અધિનિયમ ૧૬/૧૯૯૧ દ્વારા ઉમેરવામાં આવેલો પ્રોવિઝો મહિનાના એક ભાગ માટે પણ વાહનના બિન-ઉપયોગના કિસ્સામાં રાહત પ્રદાન કરે છે.

સ્વીકૃતપણે, આ કેસોમાં, અપીલકર્તા એસોસિએશનના કોઈપણ સભ્યએ સમયગાળાના કોઈપણ ભાગ માટે, પછી તે મહિનાથી ઓછો હોય, એક મહિનો હોય, ક્વાર્ટર હોય, અર્ધ વર્ષ હોય કે એક વર્ષ હોય, વાહનના બિન-ઉપયોગ અંગેની કોઈ લેખિત જાણ આપી ન હતી. મધ્ય પ્રદેશ અધિનિયમની કલમ ૩ હેઠળ મોટર વાહન પર લાદવામાં આવતો વેરો રાજ્યમાં 'ઉપયોગમાં લેવાતા અથવા ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવેલા' દરેક મોટર વાહન પર શેડ્યૂલમાં નિર્દિષ્ટ કરેલા દરે છે. પ્રશ્ન હેઠળના વાહનો શેડ્યૂલની કલમ (એફ) માં આવે છે. 'ઉપયોગ કરેલ' અથવા 'ઉપયોગ માટે રાખેલ' શબ્દપ્રયોગનો અર્થ કાં તો મધ્ય પ્રદેશ રાજ્યના રસ્તાઓ પર વાહનનો વાસ્તવિક ઉપયોગ અથવા જો ઈચ્છા હોય તો રાજ્યમાં ઉપયોગ માટે વાહનને (જે ઉપયોગ કરવા યોગ્ય સ્થિતિમાં હોય અને સક્ષમ હોય) ઉપલબ્ધ રાખવું તેવો થાય છે. ટૂરિસ્ટો સાથેના કોન્ટ્રાક્ટના સંબંધમાં રાજ્યની બહાર દોડતી વખતે પણ વાહન, તેમ છતાં, રાજ્યમાં 'ઉપયોગ માટે રાખેલ' ના દાયરામાં જ ગણાશે. ૧૯૯૧ ના અધિનિયમ ૨૫ ની કલમ ૩ ના

હેતુ માટે એ બાબત અપ્રસ્તુત છે કે વાહન વાસ્તવમાં ઉપયોગમાં લેવાય છે કે રાજ્યમાં ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવ્યું છે.

એમાં કોઈ શંકા નથી કે *બોલાની ઓર્સ લિમિટેડ વિરુદ્ધ ઓરિસ્સા રાજ્ય*, [૧૯૭૪] ૨ એસસીસી ૭૭૭ માં, આ કોર્ટની ત્રણ જજોની બેંચે અવલોકન કર્યું હતું કે,

"જો વાહનો રસ્તાઓનો ઉપયોગ ન કરતા હોય, તેમ છતાં તેઓ અધિનિયમ હેઠળ નોંધાયેલા હોય, તો તેમના પર વેરો લાદી શકાય નહીં"

પરંતુ કોર્ટે આ સિદ્ધાંતની સ્પષ્ટતા આ રીતે કરી:

"આ જ ખ્યાલ ટેક્સેશન એક્ટની કલમ ૭ ની જોગવાઈઓમાં તેમજ અન્ય રાજ્યોના ટેક્સેશન એક્ટ્સની સંબંધિત કલમોમાં સમાવિષ્ટ છે, એટલે કે, જ્યાં મોટર વાહન રસ્તાઓનો ઉપયોગ કરતું નથી અને એવી ઘોષણા કરવામાં આવે છે કે તે વર્ષના કોઈપણ ક્વાર્ટર કે ક્વાર્ટર્સ માટે અથવા કોઈપણ ચોક્કસ વર્ષ કે વર્ષો માટે રસ્તાઓનો ઉપયોગ કરશે નહીં, તો તેના પર કોઈ વેરો લાદવાપાત્ર નથી અને જો કોઈ ક્વાર્ટર માટે વેરો ચૂકવવામાં આવ્યો હોય જે દરમિયાન મોટર વાહનનો રસ્તા પર ઉપયોગ

કરવાનો પ્રસ્તાવ ન હોય, તો તે ક્વાર્ટર માટેનો વેરો રિફંડપાત્ર છે."

તેથી, એ સ્પષ્ટ છે કે રાજ્યમાં વાહનનો ઉપયોગ ન થવો તે પોતાનામાં જ પૂરતું નથી; વેરાની જવાબદારીમાંથી બચવા માટે બિન-ઉપયોગની હકીકત સંબંધિત સત્તાધિકારી સમક્ષ જાહેર કરવી પડશે. આવી ઘોષણાની ગેરહાજરીમાં વાહન પર વેરો લાદવાનો અને જ્યારે બિન-ઉપયોગની ઘોષણા આપવામાં આવે ત્યારે જ તેને વેરાના બોજમાંથી મુક્ત કરવાનો મૂળભૂત સિદ્ધાંત આ કોર્ટ દ્વારા ટ્રાવનકોર ટી એસ્ટેટ્સ કો. લિમિટેડ અને અન્ય વિરુદ્ધ કેરળ રાજ્ય અને અન્ય, [૧૯૮૦] ૩ એસસીસી ૬૧૯ માં સ્પષ્ટ કરવામાં આવ્યો છે.

તેમાં એવું નિર્ધારિત કરવામાં આવ્યું છે કે:

"જો 'રાજ્યમાં ઉપયોગમાં લેવાતા અથવા ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવેલા' શબ્દોનો અર્થ રાજ્યના જાહેર રસ્તાઓ પર ઉપયોગમાં લેવાતા અથવા ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવેલા તરીકે કરવામાં આવે, તો આ અધિનિયમ સૂચિ બે ની એન્ટ્રી ૫૭ હેઠળ રાજ્ય વિધાનમંડળને આપવામાં આવેલી સત્તાઓને અનુરૂપ રહેશે. જો વાહનો જાહેર રસ્તાઓ પર ઉપયોગ માટે યોગ્ય હોય તો તેઓ વેરો ચૂકવવાપાત્ર બને છે. રાજ્યના જાહેર રસ્તાઓ પર ઉપયોગમાં લેવાતા અથવા ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવેલા

વાહનો પર વેરો લાદવા માટે અને સાથે સાથે વેરાની ચોરી અટકાવવા માટે વિધાનમંડળે પ્રક્રિયા નિયત કરી છે."

એ બાબત પર વધુ પ્રકાશ પાડવામાં આવ્યો હતો કે રજિસ્ટર્ડ માલિક અથવા મોટર વાહનનો કબજો કે નિયંત્રણ ધરાવતી કોઈપણ વ્યક્તિ, જેના માટે નોંધણી પ્રમાણપત્ર ચાલુ હોય, તે આ અધિનિયમના હેતુ માટે રાજ્યમાં આવા વાહનોનો ઉપયોગ કરે છે અથવા ઉપયોગ માટે રાખે છે તેમ માનવામાં આવશે, સિવાય કે પ્રાદેશિક પરિવહન સત્તાધિકારીએ નિયત પદ્ધતિએ પ્રમાણિત કર્યું હોય કે મોટર વાહનનો ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો નથી અથવા ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવ્યું નથી. ધારણા એવી છે કે જે મોટર વાહન માટે નોંધણી પ્રમાણપત્ર ચાલુ હોય તે રાજ્યમાં ઉપયોગમાં લેવાય છે અથવા ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવ્યું છે તેમ માનવામાં આવશે. આ રાજ્યના મહેસૂલની ખાતરી કરવા અને તેને સુરક્ષિત કરવા માટે છે, જેથી રાજ્ય પર એ સાબિત કરવાનો બોજ ન રહે કે વાહન રાજ્યના જાહેર રસ્તા પર ઉપયોગમાં લેવાયું હતું કે ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવ્યું હતું. સાથે સાથે, નિયત સત્તાધિકારી પાસેથી બિન-ઉપયોગનું પ્રમાણપત્ર મેળવવા અથવા તેનો દાવો કરવા માટે સક્ષમ બનાવીને પ્રમાણિક માલિકના હિતનું પણ રક્ષણ કરવામાં આવ્યું છે અને, તેવા કિસ્સામાં, માલિકે બિન-ઉપયોગની જાણ કરવી જરૂરી છે. અમે આ અવલોકનો સાથે આદરપૂર્વક સંમત છીએ.

એ ઉલ્લેખ કરવો જરૂરી છે કે વેરાના રિફંડ માટેની જોગવાઈઓને અમલી બનાવવા માટે, મધ્ય પ્રદેશ નિયમોના નિયમ ૧૨ થી ૧૪ માં વાહનના બિન-ઉપયોગના કિસ્સામાં તે હેતુ માટેની જરૂરિયાતો અને પ્રક્રિયા નક્કી કરવામાં આવી છે.

આ પાસા પર વધુ ચર્ચા કરવાની જરૂર નથી કારણ કે, સ્પીક્ટપણે, અપીલકર્તા એસોસિએશનના સભ્યોએ ૧૯૯૧ ના અધિનિયમ ૨૫ ની કલમ ૧૪ નો ઉક્ત નિયમો સાથે વંચાતા કોઈ લાભ મેળવવા માટે આવી કોઈ જાણ કરી ન હતી. તેથી, અમે વિદ્વાન વકીલની એ દલીલને નકારી કાઢવા સિવાય કંઈ કરી શકીએ નહીં કે અધિનિયમ ઓલ-ઈન્ડિયા ટૂરિસ્ટ પરમિટ પર દોડતા વાહનો માટે વેરાના રિફંડની જોગવાઈ કરતો નથી જે સમયગાળા દરમિયાન તેનો રાજ્યમાં વાસ્તવિક ઉપયોગ થતો નથી, તેથી જોગવાઈને ગેરબંધારણીય જાહેર કરવી જોઈએ. ૧૯૯૧ ના અધિનિયમ ૨૫ ની કલમ ૩ હેઠળના વેરાના વ્યાપને ધ્યાનમાં લેતા, એકવાર એવું જણાય કે આવા વાહનો ઉક્ત શબ્દપ્રયોગના અર્થમાં ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવ્યા છે, જે ઉપર સમજાવવામાં આવ્યું છે, તો વેરાની જવાબદારીમાંથી બચી શકાય નહીં.

ઉપરોક્ત ચર્ચા પરથી અનુસરે છે કે ૧૯૯૧ ના સુધારેલા અધિનિયમ ૨૫ માં અને તે હેઠળ ઘડવામાં આવેલા નિયમોમાં ઉક્ત અધિનિયમ હેઠળ

લાદવાપાત્ર વેરાની જવાબદારી નક્કી કરવા, આકારણી અને રિફંડ માટે પૂરતી જોગવાઈઓ છે. અપીલકર્તા એસોસિએશનના સભ્યો દ્વારા દોડાવવામાં આવતા વાહનો, જે મધ્ય પ્રદેશ રાજ્યમાં નોંધાયેલા છે, તે કલમ ૩ હેઠળ વેરાના દાયરામાં આવે છે. તેઓ માત્ર એ આધારે વેરાના રિફંડ માટે પાત્ર બનતા નથી કે પ્રવાસીઓ સાથેના કોન્ટ્રાક્ટના સંબંધમાં અન્ય રાજ્યોમાં દોડતી વખતે, વાહન રાજ્યમાં ઉપયોગમાં લેવાય છે અથવા ઉપયોગ માટે રાખવામાં આવ્યું છે તેમ કહી શકાય નહીં. જો કે, તેઓ માત્ર ૧૯૯૧ ના અધિનિયમ ૨૫ ની કલમ ૧૪ અને તે હેઠળ ઘડવામાં આવેલા નિયમોની જરૂરિયાતો પૂરી કરવા પર જ વેરાના રિફંડ માટે હકદાર બનશે, જેનો ઉપર સંદર્ભ લેવામાં આવ્યો છે.

આ કારણોસર, અમને આ અપીલોમાં કોઈ તથ્ય જણાતું નથી અને તદનુસાર, તેને ખર્ચ સાથે ફગાવવામાં આવે છે.

આ કોર્ટ દ્વારા આ કેસોમાં પસાર કરાયેલા વચગાળાના આદેશો રદ ગણાશે.

રિટ પિટિશન (સી) નં. ૨૮૧/૧૯૯૪ :

ઊભી કરવામાં આવેલી દલીલ પર, અમને સંતોષ નથી કે બંધારણની

કલમ ૩૨ હેઠળ આ અરજી ટકાવી રાખવા માટે અરજદારોના કોઈ મૂળભૂત અધિકારનું ઉલ્લંઘન થયું છે. જો કે, ૨૦૦૨ ની સિવિલ અપીલ નં. ૫૫૬૦, ૫૫૬૧ અને ૫૫૬૨-૫૫ sub ૭૦ માં (જે એસ.એલ.પી. (સી) નં. ૪૭૭૧/૧૯૯૪, ૫૦૩૪/૧૯૯૪ અને ૪૫૧૬/૧૯ refreshment ૫ માંથી ઉદ્ભવે છે) પસાર કરાયેલા આદેશને ધ્યાનમાં રાખીને, આ રિટ અરજી ફગાવવામાં આવે છે.

૧૯૯૩ ની સિવિલ અપીલ નં. ૨૧૭૬ અને ૧૯૯૫ ની એસ.એલ.પી. (સી) નં. ૬૪૮૩:

અપીલકર્તાઓ/અરજદારો વતી કોઈ હાજર થતું નથી.

દીવાની અપીલ અને વિશેષ રજા અરજી ફગાવવામાં આવે છે.

અપીલો/અરજી ફગાવવામાં આવી.

This judgment has been translated using AI Tool – SUVAS.

=====

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.