

از عدالت اعظمی

بی۔ کے۔ ویڈیر

بنام

مسرز دولترام رامشورلال

(ایس کے داس، ایم ہدایت اللہ، کے سی داس گپتا، جے سی شاہ اور این راجگوپالا آیاگر، جسٹسز)

سیلز ٹیکس - ایکسپورٹ - کا مطلب - ایف او بی معاہدوں میں برآمد شدہ سامان میں جائیداد - اگر
شپمنٹ پر یا اس سے پہلے گزر جاتا ہے - ایکسپورٹ لائسنس - اگر خریدار یا بیچنے والے کے ذریعہ
قابل حصول "شخص" یعنی بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ، 1953 (بمبئی - III سالہ 1953)،
دفعہ 10(b) امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ (کنٹرول) ایکٹ، 1947 (1947 کا XVIII)،

دفعہ 5(2) - آئین ہند، آرٹیکل 286(1)(b)۔

جواب دہندگان کی فرم نے اس بنیاد پر کپاس اور کاسٹریل کی فروخت کے سلسلے میں
آئین کے آرٹیکل 286(1)(b) کے تحت سیلز ٹیکس سے چھوٹ کا دعویٰ کیا کہ فروخت ایف او
بی معاہدوں پر ہوتی تھی جس کے تحت وہ اس وقت تک سامان کے مالک رہے جب تک کہ وہ
کسٹم کی رکاوٹ کو عبور کر کے برآمدی سلسلے میں داخل نہ ہو جائیں۔ انہوں نے خریدی کرہ ٹیکس کا
بھی مقابلہ کیا جس کے تحت دفعہ 10(b) بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ کا اندازہ لگایا گیا تھا۔۔ ہائی
کورٹ نے سیلز ٹیکس کے حوالے سے جواب دہندگان کی دلیل کو برقرار رکھا لیکن کہا کہ وہ
خریداری ٹیکس ادا کرنے کے ذمہ دار ہیں۔ دونوں فریقوں کی اپیل پر فیصلہ کیا گیا کہ سامان بیچنے
والے کی ملکیت رہے جب تک کہ انہیں جہاز پر لایا اور لا دا نہ جائے اور اس لیے فروخت کو
آئین کے آرٹیکل 286(1) کے تحت ٹیکس سے مستثنیٰ قرار دیا گیا۔

لفظ "ایک شخص" دفعہ 10(b) بمبئی سیلز ٹیکس کو صحیح تشریح "ایک رجسٹرڈ ڈیلر" کے
طور پر کی گئی تھی اور خریداری ڈیلروں کا ٹیکس خریدنے کے لیے صحیح اندازہ لگایا گیا تھا۔
ایف او بی معاہدوں میں عام اصول یہ تھا کہ جائیداد کو منتقل کرنے کا ارادہ کیا گیا تھا اور
سامان کی کھیپ پر منتقل کیا گیا تھا۔

ایف او بی معاہدوں میں یہ مفروضہ تھا کہ ضروری برآمدی لائسنس حاصل کرنا خریدار کا
فرض تھا، حالانکہ کسی خاص معاملے کے حالات میں یہ ڈیوٹی بیچنے والے پر پڑ سکتی ہے۔

ایچ او برانڈ اینڈ کمپنی بنام۔ ایچ او مورس اینڈ کمپنی لمیٹڈ، 1917 2 کے بی

784 اور ایم ڈبلیو ہارڈی اینڈ کمپنی بمقابلہ اے وی پاؤنڈ اینڈ کمپنی لمیٹڈ، (1953) ا کیو، بی۔
499، زیر غور۔

"امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ کنٹرول ایکٹ کے تحت "ایکسپورٹ" کی تعریف "زمین، سمندر یا ہوائی راستے سے ہندوستان سے باہر لے جانے" کے طور پر کی گئی ہے، اسے ایکسپورٹ کنٹرول آرڈر کے تحت اس وقت تک شروع نہیں کیا جاسکتا جب تک کہ سامان لے جانے والا جہاز بندرگاہ سے نہ نکل جائے یا کچھ معاملات میں علاقائی سمندروں سے نہ گزر جائے۔
ریاست بمبئی بمقابلہ یونائیٹڈ موٹرز (انڈیا) لمیٹڈ، (1953) 4 ایس ٹی سی 133،
لاگو نہیں ہوا۔

اپیل دیوانی کا عدالتی فیصلہ: 1959 کی دیوانی اپیل نمبر 45 اور 46۔
1957 کی اپیل نمبر 16 میں سابق بمبئی ہائی کورٹ کے 25 مارچ 1957 کے فیصلے
اور حکم سے خصوصی اجازت کے ذریعے اپیل۔

اپیل کنندہ (59 کے سی اے نمبر 45 میں) اور مدعا علیہ (59 کے سی اے نمبر 46
میں) کی طرف سے سی کے ڈیفنٹری، سالیسیٹر جنرل آف انڈیا، ایچ جے امریکر اور ڈی گپتا۔
ایچ این سنیل، ایڈیشنل سالیسیٹر جنرل آف انڈیا، ایس این اینڈ ٹی اور جے بی داداچنئی،
جواب دہندگان (59 کے سی اے نمبر 45 میں) اور اپیل گزاروں (سی اے نمبر
46/59 آئی ڈی 1 میں) کے لیے۔

عدالت کا فیصلہ: 27 ستمبر 1960

داس گپتا جسٹس :

مسرز دولترام رامیشور لال نے، جو انڈین پارٹنرشپ ایکٹ کے تحت رجسٹرڈ ایک فرم
ہے جسے بعد میں اس فیصلے میں "فروش" کے طور پر حوالہ دیا گیا ہے) دفعہ 11 بمبئی سیلز ٹیکس
ایکٹ درج کردہ ڈیلرز ہیں۔۔ مدت کے لیے ان کے کاروبار کی واپسی میں۔ یکم اپریل 1954
سے 31 مارچ 1955 تک انہوں نے کپاس کی فروخت کے سلسلے میں سیلز ٹیکس سے چھوٹ کا
دعویٰ کیا۔ 6-2-68,493 اور کاسٹریل کی کل قیمت روپے۔ 6-1-68,509، بنیاد پر
ہے۔ یہ کہ یہ فروخت ایف او بی معاہدوں پر تھی، جس کے تحت وہ اس وقت تک سامان کے مالک
رہے جب تک کہ سامان کسٹم کی رکاوٹ کو عبور نہ کر لے اور اس طرح برآمدی سلسلے میں داخل نہ
ہو جائے اور اس لیے آرٹیکل 286(1)(b) کی دفعات کے پیش نظر ان فروختوں پر کوئی ٹیکس

وصول نہیں کیا گیا۔

سیلز ٹیکس افسر نے چھوٹ کے اس دعوے کو مسترد کر دیا اور ان سیلز سمیت قابل ٹیکس کاروبار پر سیلز ٹیکس کا اندازہ لگایا۔ اس نے ان کے تحت ٹیکس خریدنے کا بھی جائزہ لیا۔ دفعہ 10 (b) کا سٹرٹیل کی ان کی خریداری پر بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ کی دفعہ جسے انہوں نے بعد میں 6,47,509-1-6 روپے میں فروخت کیا، جیسا کہ اوپر ذکر کیا گیا ہے۔ فروخت کنندگان کو 30 ستمبر 1956 کو کل سیلز ٹیکس اور خریداری ٹیکس کے مطالبے کا نوٹس جاری کیا گیا تھا۔ اس کے بعد فروخت کنندگان نے آئین کے آرٹیکل 226 کے تحت بمبئی ہائی کورٹ کا رخ کیا تاکہ آرڈر آف اسسمنٹ اور نوٹس آف ڈیمانڈ کو کالعدم قرار دینے اور سیلز ٹیکس آفیسر کو حکم یا نوٹس کے مطابق کوئی قدم اٹھانے سے منع کرنے کے لیے مناسب رٹس جاری کی جائیں۔ درخواست کی سماعت کرنے والے جج نے فروخت کنندگان کی اس دلیل کو مسترد کر دیا کہ سامان تب تک ان کی ملکیت رہے جب تک کہ وہ کسٹم کی سرحد عبور نہ کر لیں اور اس لیے فیصلہ دیا کہ فروخت کنندگان آئین کے آرٹیکل 286(1)(b) کے فائدے کے حقدار نہیں ہیں۔ جہاں تک خریداری ٹیکس کی تشخیص کا تعلق ہے، انہوں نے فروخت کنندگان کی اس دلیل کو بھی مسترد کر دیا کہ زیر بحث تشخیص غیر قانونی تھی۔ اس نظریے میں جج نے آرٹیکل 226 کے تحت درخواست کو مسترد کر دیا۔ اس فیصلے کے خلاف فروخت کنندگان نے اپیل کی۔ اپیل کی سماعت کرنے والے فاضل ججوں نے ٹرائل جج سے اتفاق کرتے ہوئے کہا کہ سامان فروخت کنندگان کی ملکیت رہتا ہے جب تک کہ سامان جہاز پر نہیں لایا جاتا اور اس لیے فروخت کو آئین کے آرٹیکل 286(1)(b) کے تحت ٹیکس سے مستثنیٰ قرار دیا گیا۔ تاہم انہوں نے ٹرائل جج سے اتفاق کیا کہ بیچنے والے خریداری ٹیکس کے تحت ادائیگی کرنے کے ذمہ دار ہیں۔ دفعہ 10 (b) بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ اس کے مطابق انہوں نے سیلز ٹیکس افسر کو ہدایت کی کہ وہ کپاس کی فروخت کے سلسلے میں سیلز ٹیکس کی ادائیگی کے مطالبے کو نافذ نہ کریں۔ 68,493-2-6 اور کاسٹر آئل کی فروخت جس کی کل قیمت 6,47,509-1-6 روپے ہے۔

سیلز ٹیکس افسر نے، اس عدالت کی طرف سے دی گئی خصوصی اجازت کی طاقت پر، اپیل کورٹ کے حکم کے خلاف 1959 کی اپیل دیوانی نمبری 45 کے طور پر شمار کی گئی اپیل کو ترجیح دی ہے جس میں اسے کپاس اور کاسٹر آئل کی فروخت کے سلسلے میں سیلز ٹیکس وصول نہ کرنے کی ہدایت کی گئی ہے۔ 1959 کی اپیل دیوانی نمبری 46 کو فروخت کنندگان نے

اپیلٹ عدالت کے فیصلے کے خلاف ترجیح دی ہے جہاں تک کہ اس نے اس کے تحت خریداری ٹیکس کی تشخیص کو برقرار رکھا ہے۔

دفعہ 10 (b) سیلز ٹیکس آفیسر کی اپیل میں ہمارے فیصلے کے لیے واحد سوال یہ ہے کہ آیا سامان میں موجود جائیداد شپمنٹ پر منتقل ہوئی یا شپمنٹ سے پہلے کسی وقت منتقل ہوئی۔ قانون اب اچھی طرح سے طے شدہ ہے کہ اگر سامان میں موجود جائیداد خریدار کو اس وقت منتقل ہو جاتی ہے جب اس نے کسی بیرونی ملک کو برآمد کرنے کے مقصد سے کسٹم کی سرحد عبور کی ہو تو فروخت ہندوستان کے علاقے سے "برآمد کے دوران" ہوئی ہے۔ اگر اس لیے موجودہ فروخت میں سامان کی جائیداد خریداروں کو کھیپ پر منتقل کی جاتی ہے، یعنی ان کے کسٹم کی سرحد عبور کرنے کے بعد فروخت "برآمد کے دوران" ہوئی ہونی چاہیے اور آرٹیکل 286 (1) (b) کے تحت چھوٹ عمل میں آئے گی۔ فروخت کنندگان کا معاملہ یہ ہے کہ یہ ایف او بی معاہدوں پر فروخت تھی۔ اگرچہ سیلز ٹیکس افسر کی جانب سے پیش ہوئے فاضل سالیسیٹر جنرل نے ہمیں قائل کرنے کی کوشش کی کہ یہ واقعی ایف او بی کنٹریکٹ سیلز نہیں تھیں، لیکن ایسا لگتا ہے کہ حصہ تحریر 11 اور 13 رٹ پٹیشن میں بیان کیا گیا ہے کہ یہ فروخت ایف او بی کی بنیاد پر کی گئی تھی، سیلز ٹیکس آفیسر کے حلف نامے میں مستر ذہن کی گئی تھی۔ یہ بات بھی قابل غور ہے کہ تشخیص کے حکم میں ہی سیل ٹیکس افسر نے ان فروختوں کو ایف او بی کی بنیاد پر فروخت کہا ہے۔ تیار کردہ نمونہ معاہدے میں "ایف او بی ڈیلورڈ" کے الفاظ بھی استعمال کیے گئے تھے۔ اس لیے اس میں کوئی شک نہیں ہو سکتا کہ یہ ایف او بی معاہدوں کے تحت فروخت تھی۔ ایف او بی معاہدوں میں عام اصول یہ ہے کہ جائیداد کو منتقل کرنے کا ارادہ کیا جاتا ہے اور سامان کی کھیپ پر منتقل ہوتا ہے۔ بعض حالات میں، مثال کے طور پر، اگر بیچنے والا لینڈنگ کا بل اپنے آرڈر پر لے جاتا ہے اور اس کے ساتھ کسی تیسرے شخص کو سامان میں موجود جائیداد، جو اسے رکھا گیا ہے، بیچنے پر بھی خریدار کے پاس نہیں جاتا ہے۔ ہمیں یہاں اس سوال سے کوئی تعلق نہیں ہے کہ آیا سامان میں جائیداد کی ترسیل شپمنٹ کے بعد بھی ملتوی کر دی گئی تھی۔ اس تجویز کی درستگی کے خصوصی معاہدے کی عدم موجودگی میں سامان میں موجود جائیداد ایف او بی معاہدے کی صورت میں اس وقت تک منظور نہیں ہوتی جب تک کہ سامان کو اصل میں بورڈ پر نہیں رکھا جاتا ہے ہمارے سامنے تنازعہ نہیں ہے۔

تاہم جیسا کہ فاضل سالیسیٹر جنرل نے صحیح طور پر زور دیا ہے کہ فریقین کے لیے یہ ہمیشہ کھلا رہتا ہے کہ وہ ایک مختلف معاہدے پر آئیں کہ سامان میں موجود جائیداد کب گزر جائے

گی۔ اس سوال کا کہ آیا اس طرح کا کوئی مختلف معاہدہ ہوا تھا، ارد گرد کے تمام حالات پر غور کرتے ہوئے فیصلہ کرنا ہوگا۔ وہ ہمیں قائل کرنے کے لیے تین حالات پر انحصار کرتا ہے کہ فروخت کنندگان اور ان کے خریداروں نے ان فروختوں میں اس بات پر اتفاق کیا کہ جائیداد جہاز کے کرایہ سے پہلے ہی خریدار کے پاس چلی جائے گی۔ پہلی صورت حال جس پر وہ انحصار کرتا ہے وہ یہ ہے کہ لینڈنگ کا بل خریدار کے نام پر لیا گیا تھا۔ اس حقیقت کے ساتھ ساتھ ہمیں اس حقیقت پر بھی غور کرنا ہوگا کہ لینڈنگ کا بل فروخت کنندگان کے پاس برقرار تھا، معاہدہ یہ ہے کہ لینڈنگ کا بل پیش کرنے پر ادائیگی کی جائے گی۔ یہ تنازعہ نہیں ہے کہ معاہدے میں "دستاویزات پیش کرنے کے خلاف بمبئی میں ادائیگی" کی اصطلاح کا مطلب یہ ہے۔ یہ بیچنے والے ہی تھے جنہوں نے لینڈنگ کے بل وصول کیے اور فہرست کے ساتھ لینڈنگ کے ان بلوں کی پیشکش پر ہی خریدار نے قیمت ادا کی۔ جب لینڈنگ کے نوٹ اگرچہ ایسے بنائے جاتے ہیں جیسے سامان خریدار کے ذریعے بھیجا گیا ہو، دراصل بیچنے والوں کے ذریعے حاصل اور برقرار رکھا گیا ہو، تو یہ حقیقت خود عام طور پر فریقین کے اس ارادے کی نشاندہی کرتی ہے کہ سامان میں موجود جائیداد ادائیگی کے بعد تک منتقل نہیں ہوگی۔

دوسری صورت حال جس کی طرف ہماری توجہ مبذول کرائی گئی ہے وہ یہ ہے کہ برآمد خریدار کے برآمدی لائسنس کے تحت ہونے والے معاہدے کے تحت تھی۔ یہ ہماری رائے میں، کچھ نہیں دکھاتا ہے۔ ایف او بی معاہدوں میں عام اصول یہ ہے کہ ضروری برآمدی لائسنس حاصل کرنا خریدار کا فرض ہے۔ یہ برینڈ کے معاملے (1) میں بیان کیا گیا تھا اور اگرچہ ہارڈی بمقابلہ پاؤنڈ (2) کے بعد کے معاملے میں انگلینڈ میں اپیل کورٹ نے فیصلہ دیا کہ برینڈ کے معاملے (1) کے فیصلے میں ہر ایف او بی معاہدے کا احاطہ نہیں کیا گیا ہے اور یہ کہ ان کے سامنے موجود مخصوص معاملے کے خصوصی حقائق میں لائسنس حاصل کرنا فروخت کنندگان کا کام تھا اور اس نظریے کو ہاؤس آف لارڈز (1956ء سی 588) نے منظور کیا تھا، ہماری رائے میں یہ کہنا درست ہے کہ ایف او بی معاہدوں میں یہ مفروضہ ہے کہ برآمدی لائسنس حاصل کرنا خریداروں کا فرض ہے، حالانکہ کسی خاص معاملے کے حالات میں یہ فرض فروخت کنندگان پر پڑ سکتا ہے۔

تیسری صورت حال جس پر سیلز ٹیکس افسر کی جانب سے انحصار کیا جاتا ہے وہ یہ ہے کہ ایکسپورٹ کنٹرول آرڈر، 1954ء، جو امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ کنٹرول ایکٹ، 1947ء کے

ذریعے دیے گئے اختیارات کے استعمال میں منظور کیا گیا تھا، اس کی شق 5(2) میں ان الفاظ میں ایک شق موجود تھی: "یہ اس لائسنس کی ایک شرط سمجھی جائے گی ... کہ وہ سامان جس کی برآمد کے لیے لائسنس دیا گیا ہے وہ برآمد کے وقت لائسنس یافتہ کی ملکیت ہوگی۔ فاضل سالیسیٹر جنرل کی طرف سے یہ سختی سے دعویٰ کیا گیا ہے کہ یہ سوچنا معقول ہوگا کہ معاہدے کے فریقین اس شرط کی تعمیل کرنے کا ارادہ رکھتے ہیں اور اپنے درمیان اس بات پر اتفاق کریں گے کہ سامان برآمد کے وقت لائسنس یافتہ یعنی خریدار کی ملکیت ہوگی۔ یہ استدلال کیا جاتا ہے کہ برآمد کے وقت کی تشریح اس وقت کے طور پر کی جانی چاہیے جب کسٹم کی سرحد عبور کی جائے اور ہمیں اس بنیاد پر آگے بڑھنا چاہیے کہ خریدار اور فروخت کنندگان کا ارادہ ہے کہ جب وہ اس سرحد کو عبور کریں گے تو سامان خریدار کی ملکیت ہوگا۔ تاہم ہمیں یہ سوچنے کا کوئی جواز نظر نہیں آتا کہ اس شق میں "برآمد کے وقت کا مطلب ہے وقت جب سامان کسٹم کی سرحد کو عبور کرتا ہے۔ امپورٹ اینڈ ایکسپورٹ (کنٹرول) ایکٹ، 1947 میں ایکسپورٹ کی تعریف "سمندر، زمین یا ہوائی راستے سے ہندوستان سے باہر لے جانے" کے طور پر کی گئی ہے۔ ایکسپورٹس (کنٹرول) آرڈر، 1954 میں، لفظ کا وہی معنی ہونا چاہیے جو ایکٹ میں ہے۔ اس تعریف پر برآمد کا وقت وہ وقت ہوتا ہے جب سامان ہندوستان کی علاقائی حدود سے باہر جاتا ہے۔ ان علاقائی حدود میں ہندوستان کے علاقائی سمندر شامل ہوں گی۔ نچٹا برآمد کا وقت وہ ہوتا ہے جب سامان والا جہاز علاقائی حدود سے باہر چلا جاتا ہے۔ کسی بھی صورت میں، سامان لے جانے والے جہاز کے بندرگاہ سے نکلنے سے پہلے سامان کی برآمد شروع نہیں کی جاسکتی۔ فریقین کا ارادہ جو CI، 5(2) (کنٹرول) آرڈر کے تقاضوں کی تعمیل میں ہے۔ برآمد کے وقت سامان لائسنس یافتہ کی ملکیت ہوگی اس لیے اس کا مطلب اس سے زیادہ کچھ نہیں ہوگا کہ سامان میں موجود جائیداد جہاز کے ملک کے علاقائی سمندر سے باہر جانے سے فوراً پہلے، یا جب جہاز بندرگاہ سے نکل جائے تو جلد از جلد گزر جائے گی۔ کسی بھی صورت میں، سامان لے جانے والے جہاز کے بندرگاہ سے نکلنے سے پہلے سامان کی برآمد شروع نہیں کی جاسکتی۔ فریقین کا ارادہ جو CI، 5(2) ایکسپورٹ کنٹرول آرڈر کے تقاضوں کی تعمیل میں ہے۔ برآمد کے وقت سامان لائسنس یافتہ کی ملکیت ہوگی اس لیے اس کا مطلب اس سے زیادہ کچھ نہیں ہوگا کہ سامان میں موجود جائیداد جہاز کے ملک کے علاقائی سمندر سے باہر جانے سے فوراً پہلے، یا جب جہاز بندرگاہ سے نکل جائے تو جلد از جلد گزر جائے گی۔ جو بھی نظریہ لیا جاتا ہے اس کی نشاندہی کرنے کے لیے

کچھ بھی نہیں ہے کہ سی ایل کے تقاضوں کی تعمیل کرنے کا ارادہ ہے۔ یہ سچ ہے کہ یونائیٹڈ موٹر کیس (1) اور دیگر معاملات میں اس عدالت نے یہ فیصلہ دیا ہے کہ برآمدات کا راستہ اس وقت شروع ہوتا ہے جب سامان کسٹم کی رکاوٹ کو عبور کرتا ہے۔ ان معاملات میں عدالت کو جس چیز پر غور کرنا تھا وہ یہ نہیں تھا کہ برآمدات (کنٹرول) آرڈر کے معنی میں برآمدات کب شروع ہوتی ہیں بلکہ یہ کہ آئین کے آرٹیکل 286 (1) (بی) کے مقصد کے لیے برآمدات کا کورس کب شروع ہوتا ہے۔ جن وجوہات کو یہاں تفصیل سے بیان کرنے کی ضرورت نہیں ہے، یہ فیصلہ کیا گیا کہ برآمدات کا عمل اس وقت شروع ہوتا ہے جب سامان کسٹم کی رکاوٹ کو عبور کرتا ہے۔ برآمدی عمل کے آغاز کے حوالے سے یہ فیصلے اس وقت کے بارے میں فیصلہ کرنے میں کوئی مددگار نہیں ہیں جب برآمدی عمل صحیح طریقے سے شروع ہوتا ہے۔ جیسا کہ ہم پہلے ہی بتا چکے ہیں کہ درآمد اور برآمد (1) (1953) 4 ایس ٹی سی 133 میں برآمد کی وضاحت کب کی گئی ہے۔ (کنٹرول) ایکٹ، 1947، جیسا کہ "زمین، سمندر یا ہوائی راستے سے ہندوستان سے باہر لے جانا"، ایکسپورٹ کنٹرول آرڈر میں برآمدات کو اس وقت تک شروع نہیں کیا جاسکتا جب تک کہ کم از کم سامان لے جانے والا جہاز بندرگاہ سے نہ نکل جائے، تاہم، کچھ سیاق و سباق میں یہ کہنا زیادہ درست ہو سکتا ہے کہ یہ اس وقت تک شروع نہیں ہوتا جب تک کہ جہاز آگے نہ گزر جائے۔ علاقائی سمندروں۔

لہذا ہم اس نتیجے پر پہنچے ہیں کہ ایسی کوئی صورت حال نہیں ہے جو اس نتیجے کا جواز پیش کرے کہ فریقین ایک خصوصی معاہدے پر پہنچے ہیں کہ اگرچہ فروخت ایف او بی کے معاہدوں پر تھی لیکن سامان میں موجود جائیداد شپمنٹ سے پہلے کسی وقت خریدار کو منتقل ہو جائے گی۔ ہم سمجھتے ہیں کہ بمبئی ہائی کورٹ میں اپیل کی سماعت کرنے والے فاضل جج اپنے اس نتیجے میں درست تھے کہ سامان۔ بیچنے والوں کی جائیداد اس وقت تک باقی رہی جب تک کہ سامان کو جہاز پر لایا اور لادانہ جائے اور اسی طرح فروخت بھی۔ آئین کے آرٹیکل 286 (1) (بی) کے تحت ٹیکس سے مستثنیٰ تھے۔

اپیل دیونی نمبری 46 / سال 1959 میں اپیل گزاروں کی دلیل یہ ہے کہ بمبئی سلیز ٹیکس ایکٹ کے 10 (بی) کے حامی نظریات کی درست تشریح پر ان سے کوئی خریداری ٹیکس قابل قبول نہیں تھا۔ سیکشن 10 (بی) شیڈول بی کے کالم 1 میں مذکور سامان کی خریداری کے کاروبار پر خریداری ٹیکس عائد کرنے کا التزام کرتا ہے، ان شرحوں پر، اگر کوئی ہوں، جو مذکورہ

شیڈول کے کالم 4 میں اس طرح کے سامان کے خلاف متعین ہیں، جہاں سی ایل b دفعہ 8 کے تحت ایک ٹھوٹکیٹ ہے۔ اس طرح کے سامان کے سلسلے میں پیش کیا گیا ہے اور خریداری ڈیلر کلکٹر کے اطمینان کے لیے یہ نہیں دکھاتا ہے کہ سامان اس کی طرف سے یا کسی ایسے شخص کی طرف سے بھیجا گیا ہے جسے اس نے سامان ریاست بمبئی سے باہر کسی پتے پر فروخت کیا ہے۔ اس طرح کا ٹھوٹکیٹ پیش کرنے والے ڈیلر کی طرف سے خریداری کی تاریخ سے چھ ماہ کی مدت کے اندر ہے۔

سیکشن 8 (بی) ایک ایسے ڈیلر کو سامان کی فروخت کے کاروبار سے کٹوتی فراہم کرتا ہے جس کے پاس اجازت ہے اور فروخت کنندہ ڈیلر کو مقررہ فارم میں ایک ٹھوٹکیٹ پیش کرتا ہے جس میں یہ اعلان کیا جاتا ہے کہ اس طرح اس کو فروخت کیا گیا سامان اس کے ذریعہ یا رجسٹرڈ ڈیلروں کے ذریعہ جس کو وہ سامان ریاست بمبئی سے باہر کسی پتے پر فروخت کرتا ہے۔ تسلیم شدہ طور پر اس طرح کا ٹھوٹکیٹ پیش کیا گیا تھا جو ایم ایم/ ایس دولت رام رامیشور لال کاسٹر آئل کے حوالے سے جو انہوں نے دوسروں کو فروخت کیا اور ان کی فروخت کے سلسلے میں ان کے بیچنے والوں کو کٹوتیوں کی اجازت دی گئی۔

یہ یکساں طور پر غیر متنازعہ ہے کہ وہ افراد جن کے ساتھ غلط سلوک کیا جاتا ہے۔ دولت رام رامیشور لال نے جو سامان فروخت کیا تھا وہ ایم ایم/ ایس دولت رام رامیشور لال کے ذریعے پورے پچھپا کرنے کی تاریخ سے چھ ماہ کی مدت کے اندر ریاست بمبئی سے باہر ایک پتے پر بھیج دیا گیا تھا۔ تاہم یہ افراد رجسٹرڈ ڈیلر نہیں تھے۔ سیلز ٹیکس افسر کے ساتھ ساتھ بمبئی کی ہائی کورٹ نے بھی فیصلہ دیا ہے کہ "وہ شخص جسے اس نے سامان فروخت کیا ہے"۔ 10 (ب) اس کا مطلب ہے "ایک رجسٹرڈ ڈیلر جسے اس نے سامان فروخت کیا ہے"۔ اپیل کنندہ ڈیلروں کی جانب سے ہمارے سامنے یہ دعویٰ کیا گیا ہے کہ لفظ "ایک شخص اتنا وسیع ہے کہ اس میں ایک رجسٹرڈ ڈیلر اور ایک غیر رجسٹرڈ ڈیلر شامل ہے۔ اس بات پر زور دیا جاتا ہے کہ "ایک رجسٹرڈ ڈیلر" الفاظ کے بجائے "ایک شخص" لفظ کا استعمال جان بوجھ کر کیا جائے اور یہ کہ مقننہ کا ارادہ تھا کہ اس شخص پر خریداری ٹیکس عائد کیا جائے جس نے دفعہ 8 (ب) تحت ایسا ٹھوٹکیٹ دیا ہے۔ صرف اس صورت میں جب سامان کو کسی کے ذریعے مقررہ مدت کے اندر ریاست بمبئی سے باہر نہیں بھیجا گیا ہو۔ اس لیے یہ دعویٰ کیا جاتا ہے کہ "ایک شخص" ان دفعہ 8 (ب) کسی رجسٹرڈ ڈیلر یا کسی اور کو شامل کرنے کے لیے اس کی تشریح کی جانی چاہیے۔ ہم متفق نہیں ہو سکتے۔ دفعہ 8 اور 10

کی باریکی سے جانچ اس نتیجے کو درست ثابت کرتی ہے کہ مقننہ اس بات کو یقینی بنانے کے لیے بے چین تھا کہ ریاست بمبئی سے باہر بھیجے جانے والے سامان کے ارادے کے حوالے سے اعلامیہ "ایک رجسٹرڈ ڈیلر" کے ذریعے بھیجا جائے جسے وہ سامان فروخت کرتا ہے۔ اگر ریاست بمبئی سے باہر اس طرح کی ترسیل کسی ایسے شخص کے ذریعے کی جاتی ہے جسے تصدیق کرنے والے ڈیلر نے سامان فروخت کیا ہے لیکن جو رجسٹرڈ ڈیلر نہیں ہے تو سٹمپٹ کی تعمیل نہیں کی گئی ہے۔ ہماری رائے میں یہ سوچنا غیر معقول ہوگا کہ اگرچہ مقننہ نے اصرار کیا کہ سٹمپٹ میں یہ اعلان کرنا چاہیے کہ خریدی گئی اشیا اس کے ذریعے یا کسی رجسٹرڈ ڈیلر کے ذریعے بھیجی گئی تھیں جسے وہ سامان ریاست بمبئی سے باہر فروخت کرتا ہے، "مقننہ اس شخص کے ذریعے ریاست بمبئی سے باہر اصل ترسیل کو قبول کرنے پر راضی ہوگا جو رجسٹرڈ ڈیلر نہیں ہے۔ مسٹر سنیل نے دعویٰ کیا کہ سٹمپٹ ڈی کو صرف ایک ارادے کا اعلان کرنا ہے اور اگر حتمی طور پر اصل ترسیل کسی ایسے شخص کے ذریعے کی جاتی ہے جو رجسٹرڈ ڈیلر نہیں ہے، تو یہ سختی سے نہیں کہا جاسکتا کہ اعلان پر عمل نہیں کیا گیا ہے۔ یہ بہت اچھی طرح سے ہو سکتا ہے کہ اگر سٹمپٹ میں ارادے کا اعلان کیے جانے کے وقت خریداری ڈیلر کا ارادہ جیسا کہ بیان کیا گیا تھا اور بالآخر وہ کسی ایسے شخص کو فروخت کرتا ہے جو ریاست بمبئی سے باہر سامان بھیجنے کے لیے رجسٹرڈ ڈیلر نہیں ہے، تو خریداری ڈیلر "غلط اعلان" کرنے کا ذمہ دار نہیں ہو سکتا۔ اگرچہ اس نے اپنے ارادے کا غلط اعلان نہیں کیا ہے، لیکن حقیقت یہ ہے کہ جس ارادے کا اعلان کیا گیا ہے اس پر عمل نہیں کیا گیا ہے۔ مقننہ کی اسکیم واضح طور پر یہ ہے کہ جہاں ارادہ جیسا کہ اعلان کیا گیا ہے اس پر عمل نہیں کیا گیا ہے تو خالص تعاقب ٹیکس عائد کیا جانا چاہیے۔ دوسری صورت میں انعقاد کرنا ارادے کے اعلان کو بیکار بنانا ہوگا۔

لہذا ہمارا نتیجہ یہ ہے کہ نیچے دی گئی عدالتوں نے "ایک شخص" کے الفاظ کی صحیح تشریح کی ہے۔ دفعہ 10 (ب) بمبئی سیلز ٹیکس ایکٹ کے "رجسٹرڈ ڈیلر" کے طور پر اور یہ کہ خریداری ڈیلروں کو اس کے تحت خرید ٹیکس کا صحیح اندازہ لگایا گیا ہے۔

نتیجے میں، دونوں اپیلیں اخراجات کے ساتھ خارج کر دی جاتی ہیں۔

اپیلیں مسترد کر دی گئیں۔