

[1999] سپریم کورٹ رپوٹس 2.S.C.R

از عدالت عظمیٰ

ہندوستان ایروونٹاکس لمیٹڈ وغیرہ

بنام

رجسٹریشن اتھارٹی اور دیگران

10 ستمبر 1999

[ایس راجندر بابو اور آرسی لاہوٹی، جسٹسز]

اٹریسہ موٹر وہیکلز ٹیکسیشن ایکٹ، 1986- دفعہ 2(7)۔ اپیل کنندہ سے تعلق رکھنے والی موٹر گاڑیاں جو اپنے ملازمین کے بچوں کو اسکول/کالج لے جانے کے لیے استعمال ہوتی ہیں "معادہ سواری" نہیں ہیں۔ چارٹ کی وضاحت کرنے والے نرخ منافع کمانے کے بجائے گاڑی کے استعمال منضبط کرنا کرنے کے لیے ہیں۔ "کرایہ پر چلنے" کا مطلب یہ ہے کہ گاڑی باقاعدگی سے انعام کے لیے چلتی ہے یا صارفین کو قیمت کے لیے گاڑی استعمال کرنے کے لیے کہا جاتا ہے۔ ایکٹ کے گوشوارہ کا اندراج 4- اس اندراج کے تحت چارج اس وقت نہیں لیا جاسکتا جب محض "کرایہ یا انعام" کے بغیر استعمال ہو۔

اپیل کنندہ کمپنی اپنے ملازمین کے بچوں کو باقاعدگی سے اسکول/کالج لے جانے کے لیے اپنی کچھ گاڑیاں استعمال کرتی تھی اور بعض اوقات متعلقہ حکام کی مناسب منظوری کے بعد انہیں نجی استعمال کے لیے مخصوص مقررہ نرخوں پر ملازمین کو کرائے پر دیتی تھی۔ موٹر وہیکل ڈیپارٹمنٹ نے کچھ گاڑیوں کی جانچ پڑتال کے بعد نوٹس جاری کیا اور گاڑیوں کو اس بنیاد پر ضبط کر لیا کہ وہ "کنٹرکٹ کیریجر" ہیں اور انہیں زیادہ ٹیکس ادا کرنا پڑا۔ کمپنی نے تفریق ٹیکس ادا کیا لیکن محکمہ کے نقطہ نظر کی مخالفت کی اور رقم واپسی کا دعویٰ کیا۔ ٹیکس افسر نے دعویٰ مسترد کر دیا۔ اپیلٹ اتھارٹی نے بھی اپیل کو مسترد کرتے ہوئے کہا کہ یہ ظاہر کرنے کے لیے زبردست ثبوت موجود ہیں کہ گاڑیاں پیسہ کمانے کے لیے استعمال کی گئیں۔ ریویژنل اتھارٹی نے اپیلٹ اتھارٹی کے حکم کو اس بنیاد پر برقرار رکھا کہ گاڑیاں باہر کے لوگ بھی استعمال کرتے تھے؛ ملازمین کے بچے اپیلٹ کمپنی کے کاروبار سے منسلک نہیں تھے؛ بسیں تعلیمی اداروں کے ذریعے نہیں چلائی جاتی تھیں۔ عدالت عالیہ نے ٹیکس افسر کے حکم کو برقرار رکھا۔ اس لیے یہ اپیل۔

اپیل گزاروں نے دعویٰ کیا کہ میسرز ٹاٹا انجینئرنگ اینڈ لوکوموٹو کمپنی لمیٹڈ بنام سیلز ٹیکس افسر اور ریجنل ٹرانسپورٹ افسر، پونا اور دیگر اے آئی آر (1979) ایس سی 343 اور ہندوستان زنک لمیٹڈ اور دیگر بنام ریاست راجستھان اور دیگران اے آئی آر (1989) راجستھان 124 پر اخصار کرتے ہوئے گاڑیوں کو "معادہ گاڑی" نہیں کہا جاسکتا۔

اپیل کی اجازت دیتے ہوئے عدالت نے

منعقد 1: عدالت عالیہ اور موٹر وہیکل ایکٹ کے تحت حکام ایکٹ کے گوشوارہ کے اندراج 4 کے تحت ٹیکس کی زیادہ شرح عائد کرنے یا

چیلنج کیے جانے پر اسے برقرار رکھنے میں جائز نہیں تھے۔ اگرچہ سرکلر کا عنوان ہے "کمپنی کی گاڑیوں کے نجی استعمال کے لیے عائد کیے جانے والے چارجز پر نظر ثانی"، یہ واضح کیا گیا ہے کہ کمپنی کی پالیسی کمپنی کے ٹرانسپورٹ یا گاڑیوں کے نجی استعمال کی حوصلہ شکنی کرنا ہے لیکن جہاں بھی ناگزیر صورتوں میں اس طرح کے استعمال کی اجازت دینا ضروری سمجھا جائے گا، متعلقہ افسر منظوری کے لیے جنرل منیجر کو درخواستیں بھیجنے سے پہلے ملازمین کو نظر ثانی شدہ شرحوں سے آگاہ کرے گا۔ اس طرح متعین کردہ نرخ عام لوگوں کے لیے پیشکش کے طور پر نہیں ہیں بلکہ ایک خاص انداز میں گاڑیوں کے استعمال منضبط کرنا کرنے کے لیے ہیں۔ بسیں کرایہ یا انعام کے لیے نہیں چلائی جاتی ہیں۔ اور، اس کے علاوہ، گاڑیاں بنیادی طور پر ان کے ملازمین اور ان کے بچوں کے لیے ملازمین کی فلاح و بہبود کے اقدام کے حصے کے طور پر استعمال کی جاتی ہیں۔ اگر ملازمین کے خاندان کے افراد، جیسے میاں بیوی یا بچوں کو ان بسوں میں سفر کرنے کی اجازت ہے، تو اسے "کرایہ یا انعام" کے لیے چلائی جانے والی گاڑی کے طور پر نہیں ماننا چاہیے۔ ایسے حالات میں، حکام گاڑیوں کو "کرایہ یا انعام" کے طور پر استعمال کرنے میں جائز نہیں تھے۔ انہوں نے اس حقیقت کو نظر انداز کر دیا ہے کہ ایکٹ کے گوشوارہ کے اندراج 4 کے تحت چارج کوراغب کرنے کی ضرورت "کرایہ پر موٹر گاڑیاں چلانا" تھی نہ کہ محض صارف۔ [302-ای-ایچ]

آئی ٹی آئی لمیٹڈ بنام مسافر ٹیکس افسر، اے آئی آر (1996) الہ آباد 79؛ ٹاٹا انجینئرنگ اینڈ لوکوموٹو کمپنی لمیٹڈ بنام سیلز ٹیکس آفیسر ریجنل ٹرانسپورٹ آفیسر، پونا اور دیگر [1979] 2 ایس سی آر 357 اور محترمہ ایچ ایم ٹی سینٹا اور دیگر بنام اسٹیٹ آف کرناٹک اور دیگر ان اے آئی آر (1979) کرناٹک 211، ممتاز۔

2- "ایک گاڑی کرایہ پر لینے کا مطلب یہ ہے کہ اسے باقاعدگی سے اس طرح کے کرائے کے لیے استعمال کیا جاتا ہے، یعنی گاڑی کو باقاعدگی سے اس طرح کی خدمت کے لیے پیش کیا جاتا ہے۔" کرایہ پر چلانا کے بیان محاورہ کا مطلب گاڑی کو اس طرح سے دکھانا ہے کہ ان لوگوں کو مدعو کیا جائے جو اسے معمول کے کرایوں کی ادائیگی پر اس میں سفر کے لیے کرایہ پر لینا چاہتے ہیں یا اس کے استعمال کی پیشکش کرتے ہیں جس سے گاہکوں سے درخواست کی جاتی ہے۔ [A-301؛ H-300]

سیلز بنام لیک دیگران اورز (1922) 1 KB 553، پر انحصار کیا۔

دیوانی اپیلیٹ دائرہ اختیار دیوانی اپیل نمبر 7253 آف 1997 وغیرہ۔

1992 کے او جے سی نمبر 5813 میں اٹریسہ عدالت عالیہ کے مورخہ 1.2.95 کے فیصلے اور حکم سے۔

اپیل گزاروں کے لیے وی اے موٹھا، ایس این مورتی، اشوک کے گپتا اور فرخ رشید

ریاست اٹریسہ کے ایڈووکیٹ جنرل جینت داس اور جواب دہندگان کی طرف سے رادھا شام جینا

عدالت کا فیصلہ اس کے ذریعے دیا گیا

راجندر بابو، جے ہمارے سامنے اپیل کنندہ ہندوستان ایرونائٹس لمیٹڈ ہے جو کوراپٹ ڈسٹرکٹ، اڑیسہ ریاست میں سنا بیڈ میں واقع ہے۔ ان کے پاس متعدد گاڑیاں ہیں جن پر اڑیسہ موٹر وہیکل ٹیکسیشن ایکٹ، 1986 کے ساتھ منسلک شیڈول کے آئٹم نمبر 6 کے تحت ٹیکس لگایا جاتا ہے [اس کے بعد اسے ایکٹ کہا جاتا ہے]۔ رجسٹریشن نمبر ORK 3597، ORK 3810 والی گاڑیوں کے سلسلے میں ORK 5638، ORK 5639 اور OSK 1563 کی کارروائی ٹیکسنگ آفیسر نے ایکٹ کے تحت شروع کی تھی۔ 22 فروری 1991 کو ٹیکس انسپکٹر، اڑیسہ کے موٹر وہیکل ڈپارٹمنٹ نے، رجسٹریشن نمبر ORK 3597 اور ORK 3810 والی گاڑیوں کو روک کر چیک کیا اور 4 مارچ 1991 کو سنا بیڈ سے کوراپٹ تک کالج کے طلباء اور ملازمین کو لے کر جاتے ہوئے باقی تین گاڑیوں کو چیک کیا۔ انہوں نے گاڑی کی چیکنگ کی رپورٹ جاری کی جس میں بتایا گیا کہ گاڑی کرایہ اور انعام کے لیے بطور معاہدہ سواری استعمال کی جا رہی تھی اور گاڑی ضبط کر لی۔ گاڑی 4 مارچ 1991 کو مختلف ادوار کے لیے تفریق ٹیکس کی ادائیگی پر جاری کی گئی۔

اپیل کنندہ کو ایک نوٹس جاری کیا گیا تھا کہ وہ واضح کرے کہ (i) کس تاریخ سے بس کوراپٹ یا سنا بیڈ کے اسکول کے لیے چلائی گئی تھی۔ (ii) روزانہ/ماہانہ بنیادوں پر وقتاً فوقتاً اس طرح کے سفر کے لیے ہر طالب علم سے وصول کیے جانے والے کرایے کی رقم، اور (iii) بس میں سفر کرنے والے طلبہ کی تعداد۔ اپیل کنندہ کے ایڈمنسٹریٹو آفیسر نے مذکورہ نوٹس کا جواب دیتے ہوئے کہا کہ گاڑیاں صرف اس سہولت کے طور پر استعمال کی جاتی ہیں جو ملازمین کے بچوں کو اسکول یا کالج جانے کی سہولت فراہم کرنے کے لیے فراہم کی جاتی ہیں۔ کہ پہلے ادا کیا گیا ٹیکس مناسب اور کافی تھا۔ کہ بس زیادہ شرح پر ٹیکس کی ذمہ دار نہیں تھی کیونکہ یہ "معاہدہ سواری" کی تعریف میں نہیں آتی ہے اور اس لیے اس نے گاڑی کی ریلیز کے وقت جمع کی گئی پوری رقم کی واپسی کا دعویٰ کیا۔ ٹیکسنگ آفیسر نے اپیل کنندہ کی طرف سے پیش کردہ وضاحت کو قبول نہیں کیا اور یہ موقف اختیار کیا کہ اپیل کنندہ مختلف نرخوں پر کرایہ کے چارج وصول کر رہا ہے جو کہ مسافروں یا گاڑی کے مسافروں سے سنا بیڈ سے کوراپٹ تک کے سفر کے لیے معمولی یا رعایتی نرخوں پر ہو سکتا ہے اور اس کے برعکس۔ اگرچہ یہ واضح کیا گیا تھا کہ وہ کالج یا اسکول جانے والے بچوں سے کوراپٹ اور واپس جانے والے کسی بھی بچے سے کوئی رقم وصول نہیں کر رہے ہیں اس کے باوجود یہ خیال کیا جانا چاہیے کہ وہ مسافروں یا مسافروں سے اپنی گاڑیوں میں لے جانے کے لیے رقم وصول کر رہے ہیں۔

مذکورہ گاڑیوں میں سے ہر ایک کے سلسلے میں اپیلوں کو ترجیح دی گئی۔ اپیلٹ اتھارٹی کے سامنے یہ دعویٰ کیا جاتا ہے کہ اپیل کنندہ کی گاڑیاں نجی سروس گاڑیاں ہیں جو اپنے ملازمین کو مختلف کام کی جگہوں پر لے جانے کے لیے مصروف ہیں اور ملازمین کے اسکول/کالج جانے والے بچوں کو نقل و حمل فراہم کرنے کے لیے بھی استعمال ہوتی ہیں اور اگر کوئی معاوضہ وصول کیا گیا ہو تو بھی یہ کرایہ یا انعام کے لیے بسیں چلانے کے مترادف نہیں ہے کیونکہ منافع کمانے کا کوئی مقصد نہیں تھا۔ یہ دعویٰ کیا جاتا ہے کہ اپیل کنندہ اور اس کے ملازمین کے درمیان کوئی معاہدہ نہیں ہے اور اس لیے موٹر وہیکل ایکٹ 1988 کی دفعہ 2(7) پر توجہ نہیں دی گئی۔ اس طرح کے معاہدے کی عدم موجودگی میں، یہ دعویٰ کیا جاتا ہے کہ اس عدالت میسرز ٹاٹا انجینئرنگ اینڈ لٹو کو موٹو کمپنی لمیٹڈ بنام سیلز ٹیکس آفیسر اور ریجنل ٹرانسپورٹ آفیسر، پونا اور ایک اور اے آئی آر (1979) ایس سی 343 کے فیصلے کی روشنی میں گاڑیوں کو "معاہدہ سواری" نہیں کہا جا سکتا۔ ہندوستان زنک لمیٹڈ اور دیگر بنام ریاست راجستھان اور دیگران اے آئی آر (1989) راجستھان 124 کے فیصلے پر انحصار کرتے ہوئے، یہ دعویٰ کیا گیا کہ اگرچہ کمپنی کے ملازمین کے بچوں سے کچھ وصولی کی گئی تھی، لیکن یہ بسوں کو "معاہدہ سواری" کے طور پر استعمال کرنے کا جواز نہیں ہے۔ اپیلٹ اتھارٹی کا خیال ہے کہ ایک نجی سروس وہیکل کو سمجھا جانا چاہیے جو اپنی تجارت یا کاروبار کے لیے استعمال ہوتی ہے لیکن اسے کرایہ یا انعام کے مقصد کے لیے استعمال نہیں کیا جانا چاہیے۔ ریکارڈ پر موجود مواد پر کہ بسیں فیس وصول کر کے

کالج کے طلباء اور ملازمین کو لے جا رہی تھیں اور اس لیے انہیں کرایہ یا انعام کے لیے بطور کنٹریکٹ گاڑی استعمال کیا جا رہا تھا۔ اپیلٹ اتھارٹی نے مؤقف اختیار کیا کہ زبردست شواہد موجود ہیں جن سے پتہ چلتا ہے کہ بسوں کو کرائے یا انعام کے لیے استعمال کیا گیا تھا۔ یہ ثبوت اپیل کنندہ کی طرف سے مختلف رسید نمبر 4468 کے تحت جمع کرائے کے چارجز کی شکل میں تھا جو کہ 100 روپے کے لیے 100 روپے، 50 روپے کے لیے 3845، 50 روپے کے لیے 3967، 50 روپے کے لیے 3804، 100 روپے کے لیے 3511، 100 روپے کے لیے 3511، 200 روپے کے لیے 4025، 200 روپے کے لیے 91444، 100 روپے کے لیے 91448، 100 روپے کے لیے 91448 - 4283 تاریخ 100 25.11.88 روپے کے لیے، 93249 تاریخ 31.1.83 اور 92053 تاریخ 10.9.82 روپے کے لیے جو مکمل طور پر یہ ثابت کرنے کے لیے منعقد کیا گیا تھا کہ بسیں 1982 سے 1990 کے عرصے کے دوران کرائے کے لیے استعمال کی جا رہی تھیں۔ سرکل نمبر۔ 27 فروری 1988 کو اپیل کنندہ کی طرف سے جاری کردہ ایچ اے ایل / کے پی ٹی / سی اے ایف / 3-3 / 88 نے اشارہ کیا کہ نجی مقاصد کے لیے ان کی گاڑیوں کے استعمال کے لیے کرائے کے چارجز پر نظر ثانی کی جائے گی۔ اس طرح گاڑیوں کے استعمال کا طریقہ "معاهدہ سواری" تھا اور اس لیے ایکٹ کے گوشوارہ کے اندراج 4 کے فیوڈ سے زیادہ ٹیکس کا نفاذ جائز ہے اور اس بنیاد پر اپیلٹ اتھارٹی نے اپیلوں کو مسترد کر دیا۔

اس معاملے کو مزید نظر ثانی کے لیے نظر ثانی اتھارٹی کے پاس لے جایا گیا۔ ریویشنل اتھارٹی کا خیال تھا کہ ٹیکس افسر کی کارروائی اس بات کی نشاندہی کرتی ہے کہ گاڑیاں نہ صرف اس کے ملازمین بلکہ باہر کے لوگ بھی استعمال کرتے تھے اور آفس میمورنڈم میں واضح طور پر اشارہ کیا گیا تھا کہ اس کا مقصد ان گاڑیوں کو نہ صرف اپنے ملازمین بلکہ باہر کے لوگوں کے لیے بھی مقررہ کرایہ پر دینا تھا۔ معاملے کے اس نقطہ نظر میں، نظر ثانی شدہ اتھارٹی نے ٹیکس افسر اور اپیلٹ اتھارٹی کے نقطہ نظر کی تصدیق کی۔ ان کا خیال تھا کہ اپیل کنندہ کمپنی کے ملازمین کے بچے کسی بھی طرح سے اپیل کنندہ کی تجارت یا کاروبار سے منسلک نہیں تھے اور نہ ہی یہ بسیں تعلیمی اداروں کے ذریعے چلائی جاتی تھیں۔

یہ معاملہ عرضی درخواستوں کے ذریعے اٹھایا گیا تھا۔ عدالت عالیہ کا خیال تھا کہ ٹیکس افسر، اپیلٹ اتھارٹی اور ریویشنل اتھارٹی نے معاملے پر مناسب طریقے سے غور کیا تھا اور اس میں شامل سوال کا درحقیقت صحیح جواب دیا گیا تھا اور اس کے نتیجے کو آئین کے آرٹیکل 226 سے پیدا ہونے والی کارروائی میں مداخلت نہیں کی جاسکتی۔ اس بنیاد پر عدالت عالیہ نے عرضی درخواستوں کو خارج کر دیا۔ اس لیے یہ اپیلیں۔

حکام اور عدالت عالیہ کے سامنے دائر کردہ دلائل ہمارے سامنے دہرائے جاتے ہیں۔

قانون کے گوشوارہ کے اندراج 4 کے تحت ٹیکس اس صورت میں لگایا جاتا ہے جب کوئی موٹر گاڑی کرائے پر چل رہی ہو اور "موٹر کبیس" سمیت مسافروں کی نقل و حمل کے لیے استعمال ہو رہی ہو۔ چارجنگ کے التزام میں اپنی گئی زبان یعنی قانون کے گوشوارہ کے اندراج 4 کے پیش نظر غور کے لیے سوال یہ ہے کہ آیا موٹر گاڑی گوشوارہ کے اندراج 4 کے تحت کرائے پر لی گئی تھی اور وہ ایسی گاڑی ہونی چاہیے جو مسافروں کو پہنچانے کے لیے استعمال ہوتی ہو۔

سیلز بنام لیک دیگران ادوز (1922) 1 کے بی 553 میں، "پلیز فار ریئر" کا بیان محاورہ غور کے لیے سامنے آیا۔ اس شق میں زیر غور زبان "مختلف وضاحتوں کی ہر گاڑی یا دوسری گاڑی تھی جس کا مقصد یا استعمال مسافروں کی آمد و رفت کے لیے کیا جاتا ہے اور جو کسی گلی، سڑک یا جگہ پر کرائے پر لی جاتی ہے اور جس میں مسافروں یا ان میں سے کسی سے کسی الگ اور مخصوص یا متعلقہ مقامات یا نشستوں کے لیے الگ اور الگ کرایوں کی شرح سے وصول کیا جاتا ہے"۔ عدالت کا خیال تھا کہ جب تک دو شرائط پوری نہ ہوں کسی گاڑی کو درست طریقے سے کرائے پر نہیں چلایا جاسکتا۔ سب سے پہلے، ڈرائیور یا کنٹرول میں موجود دوسرے شخص کے ذریعے مسافروں کو محفوظ بنانے کے لیے ان کے ساتھ کسی سابقہ معاہدے کے بغیر درخواست کرنا یا انتظار کرنا ضروری ہے۔ اور، دوسرا، مالک یا کنٹرول میں موجود شخص جو درخواست یا انتظار میں مصروف یا مجاز ہے، اس کے پاس ایسی گاڑی ہونی چاہیے جس کے لیے وہ درخواست کر رہا ہو یا مسافروں کو حاصل کرنے کا انتظار کر رہا ہو۔ ہمیں دوسری شرط سے کوئی تعلق نہیں ہے۔ جہاں تک پہلی شرط کا تعلق ہے، "گاڑی کرایہ پر لیتی ہے" کا مطلب ہے جو باقاعدگی سے اس طرح کے کرائے کے لیے استعمال ہوتی ہے، یعنی وہ گاڑی جو باقاعدگی سے اس طرح کی خدمت کے لیے پیش کی جاتی ہے۔ "کرایہ پر چلنا" کے بیان محاورہ کا مطلب گاڑی کو اس طرح سے دکھانا ہے کہ ان لوگوں کو مدعو کیا جائے جو اسے معمول کے کرایوں کی ادائیگی پر اس میں سفر کے لیے کرایہ پر لینا چاہتے ہیں یا اس کے استعمال کی پیشکش کرتے ہیں جس سے گاہکوں سے درخواست کی جاتی ہے۔

تمام حکام نے اپیل کنندہ کی طرف سے 27 فروری 1988 کو جاری کردہ سرکلر نمبر ایچ اے ایل/ کے پی ٹی/ سی اے ایف/3-3/ 137 پر انحصار کیا ہے۔ لہذا، متنازعہ معاملے کو صحیح طریقے سے سمجھنے کے لیے، پورے سرکلر کو ترتیب دینا ضروری ہے جو کہ درج ذیل ہے:-

"ذیلی : کمپنی کی گاڑیوں کے نجی استعمال کے لیے لگائے جانے والے چارجز پر نظر ثانی

ملازمین کے ذریعے کمپنی کی نقل و حمل کے نجی استعمال کے لیے چارجز پر نظر ثانی کرنے کا فیصلہ کیا گیا ہے جیسا کہ ذیل میں اشارہ کیا گیا ہے جس کا اثر 1.3.88 سے ہوگا تا کہ آپریشنز کی براہ راست لاگت کو پورا کیا جاسکے:-

(a) بس 4 روپے فی کلومیٹر کے علاوہ 15 روپے فی گھنٹہ کے حراستی چارجز۔

(b) کار (ڈیزل) 1.50 روپے فی کلومیٹر کے علاوہ 6 روپے فی گھنٹہ کے حراستی چارجز۔

(c) کار (پٹرول) 3 روپے -do-

(d) جیپ (ڈیزل) 1.50 روپے -do-

(e) جیب (پٹرول) روپے 2. -do-

(f) وین/منی بس/ روپے 2 فی کلومیٹر پلس حراست
اسٹیشن وین/10 روپے فی گھنٹہ کے چارجز
ایمبولینس (ڈیزل)

(g)-do- (پٹرول) 3 روپے فی کلومیٹر -do-

(h) ٹرک (ڈیزل) روپے 4 فی کلومیٹر -do-

2- مندرجہ بالا چارجز گیراج سے گیراج کی بنیاد پر عائد کیے جائیں گے۔

3- ایچ اے ایل کے بذریعہ تسلیم شدہ اداروں کے بذریعہ ملازمین کے بذریعہ پکنک کے دوروں کے انتظامات کے سلسلے میں چارجز ایک لاکھ روپے ہوں گے۔ گیراج سے گیراج کی بنیاد پر بس کے لیے 1.50 فی کلومیٹر کے علاوہ 6 روپے فی گھنٹہ کے حراستی چارجز۔

4- ہندوستان ایروناٹکس کنزیومرز کوآپریٹو اسٹورز کو فراہم کیے جانے والے ٹرکوں کے چارجز صرف راشن کی اشیاء اٹھانے کے لیے گیراج سے گیراج کی بنیاد پر اور دیگر ٹرپس کے لیے اوپر پیرا- 1 میں مذکور نرخوں پر 0.25 روپے فی کلومیٹر ہوں گے۔

5- بیرونی فریقوں (ایچ اے ایل ملازمین یا ایچ اے ایل کے دیگر تسلیم شدہ اداروں کے علاوہ) جیسے ریاستی حکومت کے حکام اور اس طرح کے دیگر اداروں وغیرہ کے استعمال کے لیے دی گئی گاڑیوں کے چارجز اوپر پیرا گراف 1 میں بتائے گئے نرخوں سے 50 فیصد زیادہ ہوں گے۔ جب گاڑیوں کو بیرونی فریقوں کے ذریعہ نجی استعمال کے لیے دیا جاتا ہے، تو انہیں گاڑیوں کو گیراج سے باہر منتقل کرنے سے پہلے متوقع استعمال کی پوری رقم پیشگی جمع کرانی چاہیے۔

6- اگرچہ یہ پالیسی ہونی چاہیے کہ کمپنی کے ٹرانسپورٹ/گاڑیوں کے نجی استعمال کی حوصلہ شکنی کی جائے، جہاں بھی ناگزیر معاملات میں اس طرح کے استعمال کی اجازت دینا ضروری سمجھا جائے، متعلقہ افسر درخواستوں کو منظوری کے لیے جنرل مینجر کو بھیجنے سے پہلے ملازمین کو نظر ثانی شدہ نرخوں سے آگاہ کرے گا۔

جنرل مینجر کی منظوری سے یہ مسائل "

اگرچہ سرکلر کا عنوان ہے "کمپنی کی گاڑیوں کے نجی استعمال کے لیے عائد کیے جانے والے چارجز پر نظر ثانی"، یہ واضح کیا گیا ہے کہ کمپنی کی پالیسی کمپنی کے ٹرانسپورٹ یا گاڑیوں کے نجی استعمال کی حوصلہ شکنی کرنا ہے لیکن جہاں بھی ناگزیر صورتوں میں اس طرح کے استعمال کی

اجازت دینا ضروری سمجھا جائے گا، متعلقہ افسر منظوری کے لیے جنرل منیجر کو درخواستیں بھیجنے سے پہلے ملازمین کو نظر ثانی شدہ نرخوں سے آگاہ کرے گا۔ اس طرح متعین کردہ نرخ عام لوگوں کے لیے پیشکش کے طور پر نہیں ہیں بلکہ ایک خاص انداز میں گاڑیوں کے استعمال منضبط کرنا کرنے کے لیے ہیں۔ اس طرح بسیں کرائے یا انعام کے لیے نہیں چلائی جاتی ہیں۔ اور، اس کے علاوہ، گاڑیاں بنیادی طور پر ان کے ملازمین اور ان کے بچوں کے لیے ملازمین کی فلاح و بہبود کے اقدام کے حصے کے طور پر استعمال کی جاتی ہیں۔ اگر ملازمین کے خاندان کے افراد، جیسے میاں بیوی یا بچوں کو ان بسوں میں سفر کرنے کی اجازت ہے، تو اسے "کرایہ یا انعام" کے لیے چلائی جانے والی گاڑی کے طور پر نہیں ماننا چاہیے۔ ایسے حالات میں، ہمیں نہیں لگتا کہ حکام کو گاڑیوں کو "کرایہ یا انعام" کے طور پر استعمال کرنے کا جواز ملا۔ انہوں نے اس حقیقت کو نظر انداز کر دیا ہے کہ ایکٹ کے گوشوارہ کے اندراج 4 کے تحت چارج کو راغب کرنے کی ضرورت "کرایہ پر موٹر گاڑیاں چلانا" تھی نہ کہ محض صارف۔ لہذا، ہم یہ نہیں سمجھتے کہ عدالت عالیہ یا ایکٹ کے تحت حکام یا تو ایکٹ کے گوشوارہ کے اندراج 4 کے تحت ٹیکس کی زیادہ شرح عائد کرنے یا چیلنج کیے جانے پر اسے برقرار رکھنے میں جائز تھے۔

آئی ٹی آئی لمیٹڈ بنام مسافر ٹیکس افسر، اے آئی آر (1996) الہ آباد 79، ٹاٹا انجینئرنگ اینڈ لوکوموٹو کمپنی لمیٹڈ بنام سلیز ٹیکس افسر اور علاقائی ٹرانسپورٹ افسر، پونا اور دیگر (1979) 2 ایس سی آر 357، اور محترمہ ایچ ایم ٹی سیٹما اور دیگر بنام ریاست کرناٹک اور دیگر ان اے آئی آر (1979) کرناٹک 211 میں دیگر ان فیصلوں کو مقدمے میں پیش ہونے والے فاضل وکیل نے تسلیم کیا ہے۔ تاہم، ان معاملات نے موٹر وہیکل ٹیکسیشن ایکٹ کی متعلقہ توجیحات رخ موڑ دیا جس سے وہ ان معاملات میں متعلق تھے۔ لہذا، یہ فیصلے موجودہ معاملے میں کسی بھی مطابقت یا اطلاق کے نہیں ہو سکتے ہیں۔

نتیجے میں، ہم عدالت عالیہ کے حکم کو کالعدم قرار دیتے ہیں اور اس کے نتیجے میں ٹیکس افسر کے ذریعے اپیلٹ / ریویشنل اتھارٹی کے ذریعے تصدیق شدہ حکم کو کالعدم قرار دے دیا جائے گا۔ جواب دہندہ آج سے تین ماہ کے اندر ہر معاملے میں تفریق ٹیکس کے ذریعے روکی گئی رقم کی واپسی کا حقدار ہے۔ اسی کے مطابق اپیلوں کی منظوری دی گئی۔

آئی۔ ایم۔ اے

اپیلوں کی منظوری دی جاتی ہے۔

