

ਸਿਵਲ ਫੁਟਕਲ
ਦਯਾ ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਮਹਾਜਨ, ਜੇ,
ਐਮ/ਐਸ. ਬੰਸੀ ਲਾਲ, ਰਾਮ ਕੰਵਰ, - ਪਟੀਸ਼ਨਰ।
ਬਨਾਮ
ਮਿਊਂਸੀਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ, ਦਿੱਲੀ, ਅਤੇ ਹੋਰ, - ਰੈਜ਼ -
ਪੇਡੈਂਟਸ।

1960 ਦੀ ਸਿਵਲ ਰਿੱਟ ਨੰ. 234-ਡੀ. ਦਿੱਲੀ ਮਿਊਂਸੀਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ (1957 ਦਾ LX VI)- ਐੱਸ. 178— ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਯੋਗ—ਦਿੱਲੀ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮ, 1958—ਨਿਯਮ 17 ਅਤੇ 27—ਨਿਰਯਾਤ—ਦਾ ਅਰਥ— ਰਿਫੰਡ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸੀਮਾ—ਮਿਤੀ ਜਿਸ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ—ਇੱਕ ਥਾਂ 'ਤੇ ਦੂਰ ਨਿਰਯਾਤ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਗਿਆ ਪਰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਥਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ—ਨਿਰਯਾਤਕਰਤਾ—ਕੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ, ਦਿੱਲੀ ਮਿਊਂਸੀਪਲ-ਮਹਾਜਨ, ਜੇ. ਪਾਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1957 ਦੀ ਧਾਰਾ 178 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਲਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਰੇਲ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੁਆਰਾ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਪਰ ਉਹ ਮਾਲ ਜੋ ਸਿਰਫ ਲੰਘਦੇ ਹਨ। ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਕੇਂਦਰੀ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼, ਦਿੱਲੀ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਜੇ ਮਾਲ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਨਿਰਯਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉਹ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਦੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ। ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਤੁਰੰਤ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਉਹ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਦੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫਾਰਮ TT 5 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਡਿਊਟੀ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਨਿਯਮ 27 ਅਤੇ 17 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇੱਕ ਨਿਰਯਾਤ ਹੈ,

ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਮਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਨਿਯਮ 17(1)(e)(iv) ਵਿੱਚ 'ਐਕਸਪੋਰਟ' ਸ਼ਬਦ 'ਅਸਲ ਨਿਰਯਾਤ' ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਨਹੀਂ! 'ਕਲਪਨਾਤਮਕ ਨਿਰਯਾਤ', ਕਿਉਂਕਿ ਨਿਰਯਾਤਕਰਤਾ ਰਿਫੰਡ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਰਿਫੰਡ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਨਿਯਮ 17(1)(e)(iv) ਵਿੱਚ 'ਤੁਰੰਤ ਨਿਰਯਾਤ' ਸ਼ਬਦਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਉਚਿਤ ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਰਿਫੰਡ ਦੀ ਸੀਮਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 17(1) (e) ਵਿੱਚ 'ਐਕਸਪੋਰਟ' ਸ਼ਬਦ) iv) ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਮਾਲ ਦੀ ਅਸਲ ਬੁਕਿੰਗ। ਰਿਫੰਡ ਦੀ ਸੀਮਾ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇਗੀ ਨਾ ਕਿ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਿਰਫ ਇੱਕ 'ਕਲਪਨਾਤਮਕ ਨਿਰਯਾਤ*' ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਨਿਰਯਾਤਕਾਰ, ਜੋ ਮਾਲ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਥਾਂ ਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ ਪਰ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦੂਜੀ ਥਾਂ ਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਦਾ ਹੈ! ਸਥਾਨ, ਫਿਰ ਵੀ ਉਹਨਾਂ ਵਸਤਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਡੀਸ ਟੀਨੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਉਪਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਕੇਰਸ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ। ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਦਿੱਲੀ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਨਿਯਮ 17(1)(e)(iv) ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੀਮਾ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਿਫੰਡ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਰਿਫੰਡ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਟੀਸ਼ਨ ਇਹ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਰਿਫੰਡ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨੂੰ ਇੱਕ ਢੁਕਵੇਂ ਆਦੇਸ਼ ਆਦਿ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਆਦਿ।

ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਵਕੀਲ ਐਸ.ਐਨ.ਚੋਪੜਾ ।

ਐਚ. ਹਾਰਡੀ, ਡੀ.ਡੀ. ਚਾਵਲਾ, ਐਮ.ਕੇ. ਚਾਵਲਾ ਅਤੇ ਐਸ.ਪੀ. ਅਗਰਵਾਲ,
ਐਡਵੋਕੇਟ, ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਲਈ।

ਆਰਡਰ

ਮਹਾਜਨ, ਜੇ. ਮਹਾਜਨ, ਜੇ.—ਇਹ ਭਾਰਤ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਛੇਦ 226 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਪਟੀਸ਼ਨ ਹੈ ਅਤੇ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦਿੱਲੀ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਹੈ।

ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਤੱਥਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ, ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਮੁੱਖ ਵਿਵਾਦ ਦਿੱਲੀ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮ, 1958 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਿਯਮਾਂ ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਰਿਫੰਡ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ ਅਤੇ ਜਿਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਨੇ ਰਿਫੰਡ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਦੋਵੇਂ ਧਿਰਾਂ ਨਿਯਮਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਇਹ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਹੈ ਜੋ ਆਖਿਰਕਾਰ ਕੇਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਜਾਂ ਦੂਜੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਉਣਗੇ।

ਮੈਸਰਜ਼ ਬੰਸੀ ਲਾਈ-ਰਾਮ ਕੰਵਰ ਪੰਜਾਬ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਸੋਨੀਪਤ ਵਿਖੇ ਮਿਸ਼ਨ ਏਜੰਟ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ। ਉਹ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਗੁੜ' ਦਾ ਵਪਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਉਹ ਸੋਨੀਪਤ ਤੋਂ 'ਗੁੜ' ਖਰੀਦਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਅਤੇ ਰਾਜਸਥਾਨ ਰਾਜ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਥਾਵਾਂ 'ਤੇ ਭੇਜਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਵਿਧੀ ਅਪਣਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ 'ਗੁੜ' ਨੂੰ ਸੋਨੀਪਤ ਤੋਂ ਟਰੱਕਾਂ (ਮੋਟਰ ਵਾਹਨਾਂ) ਵਿਚ ਲੱਦ ਕੇ ਦਿੱਲੀ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਲਿਆਉਂਦੇ ਹਨ, ਜਿੱਥੋਂ 'ਗੁੜ' ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮੰਜ਼ਿਲ 'ਤੇ ਭੇਜਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। 1957 ਦੇ ਦਿੱਲੀ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 178 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕੁਝ ਵਸਤਾਂ 'ਤੇ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅੰਦਰ ਖਪਤ ਲਈ ਦਿੱਲੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਆਮ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਟੈਕਸ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਰੇਲ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੁਆਰਾ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚੋਂ ਲੰਘਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਹ ਮਾਲ ਇਸ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਕੇਸ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਿਯਮ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 8/58- DM-Cor ਵਿੱਚ ਪਾਏ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਮਿਤੀ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ, 7 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1958, ਗ੍ਰਹਿ ਮੰਤਰਾਲੇ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਦਿੱਲੀ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1957 (1957 ਦਾ 66) ਦੀ ਧਾਰਾ 183 ਅਤੇ 479 ਅਧੀਨ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਲੀ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਨਿਯਮ, 1958 ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਟਰਮੀਨਲ

ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਇਹਨਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ ਅਸ਼ਬਦ "ਟੈਕਸ" ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ। 'ਆਯਾਤ' ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਪਰ 'ਐਕਸਪੋਰਟ' ਵਾਕੰਸ਼ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ। ਨਿਯਮ 2(9) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ 'ਆਯਾਤ' ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਸੀਮਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਜਾਂ ਸੜਕ ਦੁਆਰਾ ਮਾਲ ਨੂੰ ਲਿਜਾਣਾ। ਨਿਯਮ 17 ਰੇਲ ਦੁਆਰਾ ਪੈਦਾ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵਸਤਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਅਤੇ ਆਯਾਤ ਪਾਸਾਂ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਨਿਯਮ ਦਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸਾ ਨਿਯਮ 17(1)(e)(iv) ਹੈ। ਜ਼ਿਕਰਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਹੈ ਧਾਰਾ (ਈ) ਦਾ ਉਪ-ਧਾਰਾ (iv) ਇੱਕ ਨੋਟੀ-ਐਮ/ਐਸ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੰਸੀ ਲਾਲ

ਫਿਕਸ਼ਨ ਨੰਬਰ 18/31/59, ਮਿਤੀ 8 ਅਗਸਤ, 1959। ਇਹ ^{ਠਾ} ਕੰਵਰ ਪਰਵੀਸੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮੂਲ ਨਿਯਮ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ। ਦੂਜਾ ਸੰਬੰਧਿਤ ਨਿਯਮ ਨਿਯਮ 27 ਹੈ। ਅਸੀਂ ਸਿਰਫ ਨਿਯਮ 27(1)(b) ਅਤੇ 27(3) ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹਾਂ। ਸੰਬੰਧਿਤ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਕੁਝ ਹਿੱਸੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਹਵਾਲੇ ਦੀ ਸਹੂਲਤ: -
ਨਿਯਮ 17(1)(e)(iv)—

“ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮਾਲ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਇੱਕ ਹਫ਼ਤੇ ਦੇ ਅੰਦਰ , ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ 'ਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਕਮੀ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਸਮਰਥਨ ਫਾਰਮ TT 4 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪਾਸ ਦੇ ਰਸੀਦ ਕ੍ਰਪਨ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਫਾਰਮ 5”।

(ਈ) ਨਿਯਮ 17(1) ਦੇ ਉਪ-ਧਾਰਾ (iv) ਦਾ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ -

“ਬਸ਼ਰਤਿ ਕਿ ਨਿਯਮ 27 ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (I) ਦੇ ਉਪ-ਨਿਯਮ (I) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਦੇ ਦੂਜੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਕਮੀ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਜਾਂ ਤਾਂ ਸੰਬੰਧਿਤ Rly ਦੀ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਕਾਪੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਰਸੀਦ ਜਾਂ ਬੁਕਿੰਗ ਜਾਂ ਸਬੰਧਿਤ ਰੇਲਵੇ ਤੋਂ ਪ੍ਰਮਾਣ ਪੱਤਰ ਦੁਆਰਾ। ਇਸ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਅਥਾਰਟੀ ਕਿ ਮਾਲ Rly ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਵਿੱਚ ਕਿਸ ਨੰਬਰ ਅਤੇ ਮਿਤੀ ਦੀ ਰਸੀਦ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।”

ਨਿਯਮ 27(1)(b)-

“ਅਜਿਹੇ ਘੋਸ਼ਣਾ ਪੱਤਰ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ 'ਤੇ ਕੁਲੈਕਸ਼ਨ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕਾਰਬਨ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੁਆਰਾ ਫਾਰਮ TT 5 ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪਾਸ ਭਰੇਗਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀ ਵਾਹਨ ਇੱਕ ਰੁਪਏ ਦੀ ਫੀਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ 'ਤੇ, ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਦੋਵੇਂ ਕੂਪਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਫੁਆਇਲ ਸੌਂਪ ਦੇਵੇਗਾ। .

ਬਸ਼ਰਤ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਸਤਾਂ 'ਤੇ ਲੱਗਣ ਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ, ਜੇਕਰ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਤੁਰੰਤ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਦੇ ਇਰਾਦੇ ਕਾਰਨ ਛੋਟ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਇੱਕ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋਵੇ, ਕੋਈ ਫੀਸ ਨਹੀਂ ਲਈ ਜਾਵੇਗੀ।

ਨਿਯਮ 27(3)-

“ਜਦੋਂ ਅਜਿਹੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਦੀ ਰੁਕਾਵਟ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਆਯਾਤਕਰਤਾ ਪਾਸ ਪੇਸ਼ ਕਰੇਗਾ ਉਪ-ਨਿਯਮ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਉਸਨੂੰ ਰਸੀਦ ਕੂਪਨ ਦੇ ਨਾਲ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਪਾਸ ਦੇ ਕਾਲਮ 15 ਵਿੱਚ ਉਸ ਸਮੇਂ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰੇਗਾ ਜਿਸ ਸਮੇਂ ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਲਮ 5 ਤੋਂ 7 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨਾਲ ਮਾਲ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰੇਗਾ। ਪਾਸ; ਅਤੇ ਫਿਰ-

- (a) ਜੇਕਰ ਕਾਲਮ 13 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਪਾਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਵੇਰਵਿਆਂ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ ਵਸਤੂਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਦੀ ਮਿਆਦ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਕੁਲੈਕਸ਼ਨ ਅਧਿਕਾਰੀ ਆਯਾਤ ਦੀ ਰੁਕਾਵਟ ਰਾਹੀਂ ਮੁੱਖ ਦਫਤਰ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਾਉਣ ਲਈ ਪਾਸ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਵੇਗਾ, ਆਯਾਤਕ ਨੂੰ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਹਸਤਾਖਰ ਕੀਤੇ ਰਸੀਦ ਕੂਪਨ ਉੱਤੇ; ਜਾਂ
- (b) ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਜਾਂ ਵਜ਼ਨ ਪਾਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨਾਲ ਮੇਲ ਨਹੀਂ ਖਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲ ਦੇ ਵਜ਼ਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਕਮੀ ਹੈ ਜਾਂ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਮਾਲ ਪਾਸ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਲ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਕੱਤਰ

ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਪਾਸ ਦੇ ਕਾਲਮ 17 ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਨੋਟ ਕਰੇਗਾ, ਅਤੇ ਵਜ਼ਨ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਕਮੀ ਜਾਂ ਅਜਿਹੇ ਵੇਰਵੇ ਦੇ ਮਾਲ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰੇਗਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਅੱਗੇ ਵਧੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਾਧਾਰਨ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਆਯਾਤ ਕੀਤੇ ਮਾਲ ਦੇ ਖਾਤੇ 'ਤੇ ਚਾਰਜ ਵਜੋਂ; ਜਾਂ

- (c) ਜੇਕਰ ਕਾਲਮ 13 ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਮਾਂ ਪਾਸ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਖਤਮ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਅਧਿਕਾਰੀ ਆਯਾਤ 'ਤੇ ਮਾਲ 'ਤੇ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਯੋਗ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪੂਰੀ ਰਕਮ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰੇਗਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅੱਗੇ ਵਧੇਗਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਸਤੂਆਂ ਦੇ ਆਯਾਤ ਲਈ ਚਾਰਜ ਸੀ। ਆਮ ਤਰੀਕਾ. ”

ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਿਯਮਾਂ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਹ ਦੱਸਣਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਵਿਵਾਦ ਕਿਵੇਂ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਹੈ। 21 ਦਸੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ, ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਗੁੜ ਦੇ ਦੋ ਟਰੱਕ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ ਦੇ ਭਾਵਨਗਰ ਨੂੰ ਬਰਾਮਦ ਕਰਨ ਲਈ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਸਨ। ਮਾਲ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਆਯਾਤ ਬੈਰੀਅਰ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਉਸੇ ਦਿਨ ਇਹਨਾਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਬੈਰੀਅਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੋ ਗਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ

ਭਾਵਨਗਰ 29 ਦਸੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ। ਜਦੋਂ ਉਹ ਮੈ. ਬੰਸੀ ਲਾਲ ਦਰਾਮਦ ਖੇਤਰ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਸਤਾਂ 'ਤੇ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਸੀ-^{ਰਾਮ} ਨਿਯਮ 17(1)(e)(ii) ਦੁਆਰਾ ਨਿਯਮ 27(I)(b) ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।^{ਤਸੀ}

¹ ਦਿੱਲੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਨਿਯਮ 17(1)(e)(iv) ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਨੁਸਾਰ, ਇੱਕ ਹੋਰ ਕੀਤੀ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਵਾਪਸੀ ਲਈ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। 30 ਦਸੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਹ ਅਰਜ਼ੀ ਮਹਾਜਨ, ਜੇ. ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਮਾਲ ਦੀ ਬਰਾਮਦ ਦੇ ਇਕ ਹਫ਼ਤੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਦਸੰਬਰ, 1959, ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨੇ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਬਰਾਮਦ ਉਸ ਦਿਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਫਿਰ ਆਮ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਬੁਕਿੰਗ 21 ਅਤੇ 22 ਤਰੀਕ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਸੀ, ਪਰ ਬੁਕਿੰਗ 23 ਤੋਂ 28 ਦਸੰਬਰ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਬੰਦ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ,

ਅਤੇ 29 ਦਸੰਬਰ, 1959 ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਖੋਲ੍ਹੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਛੋਟਾ ਸਵਾਲ ਜੋ ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 17(1)(e)(iv) ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਐਕਸਪੋਰਟ' ਸ਼ਬਦ ਦਾ ਕੀ ਅਰਥ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨਾਲ ਨਜਿੱਠਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਨਿਯਮਾਂ ਦੀ ਯੋਜਨਾ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨਾ ਉਚਿਤ ਹੋਵੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਦਿੱਲੀ ਦੇ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਲਿਆਂਦਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਤੁਰੰਤ ਨਿਰਯਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਦੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ। ਇਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਮਾਲ ਤੁਰੰਤ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਦੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਸ਼ਾਸਿਤ ਪ੍ਰਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫਾਰਮ TT 5 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਡਿਊਟੀ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਮਾਲ 'ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ 17(1)(e)(iv) ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਮਾਲ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਇੱਕ ਹਫ਼ਤੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਇੱਕ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣ, ਅਤੇ ਰਿਫੰਡ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਸੀ। ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰਿਫੰਡ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਜਾਂ ਇੱਕ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਦੇ ਨਾਲ ਰਿਫੰਡ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮਾਲ ਦੀ ਬਰਾਮਦ ਦੇ ਇੱਕ ਹਫ਼ਤੇ ਦੇ ਅੰਦਰ ਰਿਫੰਡ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦੇਣੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਨਿਯਮ 27 ਅਤੇ 17 ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਇੱਕ ਕਾਲਪਨਿਕ ਨਿਰਯਾਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਹੀ ਮਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਕੀ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 17(1)(e)(iv) ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਨਿਰਯਾਤ ਕੇਵਲ ਕਾਲਪਨਿਕ ਨਿਰਯਾਤ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਅਸਲ ਨਿਰਯਾਤ। ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ 'ਨਿਰਯਾਤ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੱਕ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕੇਵਲ ਕਾਲਪਨਿਕ ਨਿਰਯਾਤ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਦੂਜੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਾਲਪਨਿਕ ਨਿਰਯਾਤ

ਵਿੱਚ ਫਿੱਟ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਪਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਸਲ ਨਿਰਯਾਤ ਵਿੱਚ ਫਿੱਟ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਨਿਯਮ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ 'ਅਯਾਤ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਿੰਦੇ ਹੋਏ 'ਨਿਰਯਾਤ' ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੀ। ਮੈਨੂੰ ਜਾਪਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਭੁੱਲ ਜਾਣਬੁੱਝ ਕੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਸ਼ਬਦ 'ਨਿਰਯਾਤ' ਅਰਥਾਂ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਰੰਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ, 21 ਦਸੰਬਰ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਾਲ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਰੇਲਵੇ ਸਾਈਡਿੰਗ 'ਤੇ ਲੈ ਜਾਓ ਅਤੇ 21 ਤੋਂ, ਰੇਲਵੇ ਬੁਕਿੰਗ ਉਸ ਮੰਜ਼ਿਲ ਲਈ ਬੰਦ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਮਾਲ ਲਈ ਹੈ। ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਕੀ ਇਹ ਮੁਨਾਸਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਾਕੀਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬਰਾਮਦਕਾਰ ਅਜਿਹੇ ਮਾਲ 'ਤੇ ਡਿਊਟੀ ਦੇ ਰਿਫੰਡ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਤੁਰੰਤ ਨਿਰਯਾਤ ਲਈ ਸਨ ਅਤੇ ਨਿਰਯਾਤਕਰਤਾ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਡਿਫਾਲਟ ਲਈ ਇੰਨਾ ਨਿਰਯਾਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਪਰ ਇਸ ਤੱਥ ਦੁਆਰਾ ਕਿ ਕੋਈ ਬੁਕਿੰਗ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਨਿਰਯਾਤਕਰਤਾ ਰਿਫੰਡ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਰੇਲਵੇ ਰਸੀਦ ਜਾਂ ਰੇਲਵੇ ਅਥਾਰਟੀ ਤੋਂ ਇਹ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਬੁੱਕ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਰਿਫੰਡ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸ਼ਬਦ 'ਤੁਰੰਤ ਨਿਰਯਾਤ' ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਉਚਿਤ ਅਰਥ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਨਿਯਮ 17(l)(e)(iv) ਵਿੱਚ ਰਿਫੰਡ ਲਈ ਰੱਖੀ ਗਈ ਸੀਮਾ, ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੰਨਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 17(l) ਵਿੱਚ 'ਐਕਸਪੋਰਟ' ਸ਼ਬਦ (e)(iv) ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਮਾਲ ਦੀ ਅਸਲ ਬੁਕਿੰਗ। ਰਿਫੰਡ ਦੀ ਸੀਮਾ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਵੇਗੀ ਨਾ ਕਿ ਉਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਿਰਫ 'ਕਲਪਨਾ ਨਿਰਯਾਤ' ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਮਾਲ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਦੇਰੀ ਦੇ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਦੋ ਬੈਰੀਅਰਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਅਣਲੋਡ ਜਾਂ ਬਦਲਿਆ ਜਾਂ ਖਰਾਬ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਆਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਨੂੰ ਸਮਝਦਾਰੀ ਨਾਲ ਛੱਡ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਵੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੋ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਮਾਲ ਲਿਆਉਂਦਾ ਹੈ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮਾਲ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਦਿੱਲੀ ਮਿਊਂਸਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1957 (66 ਦੇ 66) ਦੇ ਨਿਯਮ 28 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਹਨਾਂ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਲਿਆਉਣ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ। (1957)। ਪਰ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਉਹ ਡਿਊਟੀ ਦੀ ਵਾਪਸੀ

ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉੱਥੇ ਹੈ

ਕੋਈ ਸੀਮਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਮਾਲ ਲਿਆ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਉਸਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਾਲਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਦਾ ਆਪਣਾ ਮਨ ਬਦਲ ਲਿਆ ਹੈ। ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੋ ਕੁਝ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ, ਉਹ ਹੈ

ਮੈਸਰਜ਼ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਸਬੰਧਿਤ ਫਾਰਮ ਦਿਖਾਓ। ਬੰਸੀ ਲਾਲ ਜੋ ਮਾਲ ਦਰਾਮਦ ਬੈਰੀਅਰ ^ ਕੰਵਰ 'ਤੇ ਲਿਆਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਿਰਯਾਤ ਬੈਰੀਅਰ ਤੋਂ ਲੰਘਿਆ; ਪਰ ਉਹ ਮਾਲਾਂ 'ਤੇ ਦੂਜੀ ਵਾਰ ਡਿਊਟੀ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਹ ਡਿਊਟੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਚੁੱਕੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਮਾਲ ਇਕ ਹੋਰ ਆਯਾਤ ਰੁਕਾਵਟ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਮਾਮਲੇ ਦੀ ਜਿਸ ਵੀ ਪਰਿਪੇਖ ਵਿੱਚ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ, ਇਹ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਨਿਯਮ 17(1)(e)(iv) ਵਿੱਚ ਵਰਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਮਹਾਜਨ, ਜੋ ਸ਼ਬਦ 'ਨਿਰਯਾਤ*' ਦਾ ਅਰਥ ਹੈ ਮਾਲ ਦੀ 'ਅਸਲ ਬੁਕਿੰਗ', ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਨਿਯਮ ਵਪਾਰਕ ਭਾਈਚਾਰੇ ਨਾਲ ਤਬਾਹੀ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਮੈਂ ਅਜਿਹੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਜੋ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੈਰ- ਵਾਜਬ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਆਮ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ ਰੁਕਾਵਟ ਪਵੇ। ਅਜਿਹਾ ਹੋਣ ਕਰਕੇ, ਮੇਰਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕੇਸ ਦੀਆਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਰਿਫੰਡ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਨਗਰ ਨਿਗਮ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ।

ਜੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਹ ਮਾਲ ਦੇ ਦੋ ਟਰੱਕਾਂ ਦੇ ਆਯਾਤ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜੋ ਭਾਵਨਗਰ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਨ। ਗੁਰ ਦੇ ਦੋ ਹੋਰ ਟਰੱਕਾਂ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਵੀ ਵਿਵਾਦ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ 11 ਜਨਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ ਲਿਆਂਦੇ ਗਏ ਸਨ ਅਤੇ 12 ਜਨਵਰੀ, 1960 ਨੂੰ ਬੁੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ। ਰਿਫੰਡ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ 7 ਦਿਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਪਰ ਰਿਫੰਡ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਕ ਇੰਦੌਰ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਨ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਇਕ ਟਰੱਕ ਨੂੰ ਇੰਦੌਰ ਅਤੇ ਦੂਜਾ ਗੁਜਰਾਤ ਦੇ ਸਿੱਧੂਪੁਰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਇੰਦੌਰ ਨੂੰ ਨਿਰਯਾਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟਰੱਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰਿਫੰਡ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿੱਧੂਪੁਰ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਟਰੱਕ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੈਨੂੰ ਇਸ ਵਖਰੇਵੇਂ ਦਾ ਕੋਈ ਕਾਰਨ ਨਜ਼ਰ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦਾ। ਹਕੀਕਤ ਅਜੇ ਵੀ ਬਰਕਰਾਰ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਟਰੱਕਾਂ ਵਿੱਚ ਪਿਆ ਸਾਮਾਨ ਬਰਾਮਦ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਇਹ ਕਿਵੇਂ ਮਾਇਨੇ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਜਗ੍ਹਾ ਉਸ ਜਗ੍ਹਾ ਦੀ ਥਾਂ ਲਈ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਉਹ ਇਰਾਦੇ ਸਨ। ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮੰਜ਼ਿਲ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਨਿਰਯਾਤ ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਨਿਯਮਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਅਜਿਹੇ ਕੋਰਸ ਦੀ ਮਨਾਹੀ ਹੋਵੇ। ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੋ ਟਰੱਕਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਟਰੱਕ ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਉਸ 'ਤੇ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਰਿਫੰਡ

ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਜਾਇਜ਼ ਹੈ।

ਉੱਪਰ ਦਿੱਤੇ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਮੈਂ ਇਸ ਪਟੀਸ਼ਨ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਅਤੇ ਮਿਊਂਸੀਪਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੰਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਉਹ ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਟਰਮੀਨਲ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਿਫੰਡ ਦੇਣ, ਜਿਸ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਇਨਕਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਪਟੀਸ਼ਨਕਰਤਾਵਾਂ ਦੇ ਖਰਚੇ ਹੋਣਗੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ 'ਰੁ.' ਹੈ। 100.

ਬੀ. ਆਰ. ਟੀ

ਡਿਸਕਲੇਮਰ:- ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ, ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ-ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਗੁਲਜ਼ੇਬਾ