

[१९९६] ३ एस.सी.आर ५०.

कलकत्ता राज्य वाहतूक महामंडळ

विरुद्ध

आयकर आयुक्त, पश्चिम बंगाल

२९ फेब्रुवारी १९९६

[एस. पी. जीवन रेड्डी आणि के. एस. परीपूरनन, जे. जे.]

आयकर अधिनियम, १९६१ :

कलम २ (३१) (vi), १० (२०) - स्थानिक प्राधिकरणाचे उत्पन्न - करातून सूट - कलकत्ता राज्य परिवहन महामंडळ - असा निर्णय देण्यात आला कि, स्थानिक प्राधिकरण नाही आणि सवलतीचा दावा करू शकत नाही.

सर्वसाधारण वाक्खंड अधिनियम, १८९७ :

कलम ३ (३१) - 'स्थानिक प्राधिकरण' - कलकत्ता राज्य परिवहन महामंडळ - असा निर्णय देण्यात आला कि, स्थानिक प्राधिकरण नाही.

रस्ते परिवहन महामंडळ अधिनियम, १९५० : कलम १८, १९ - कलकत्ता राज्य परिवहन महामंडळ - असा निर्णय देण्यात आला कि, 'स्थानिक प्राधिकरण' नाही.

आयकर कायदा, १९६१ च्या कलम २ (३१) (vi) च्या अर्थातर्गत ते एक स्थानिक प्राधिकरण होते आणि त्यामुळे त्याच्या उत्पन्नास कायद्याच्या कलम १० च्या उपकलम (२०) अंतर्गत सूट देण्यात आली होती, असा करपात्र व्यक्ती - कलकत्ता राज्य परिवहन महामंडळाचा दावा आयकर अधिकाऱ्यांनी तसेच आयकर अपील न्यायाधिकरणाने फेटाळला. उच्च न्यायालयानेही करपात्र व्यक्तीच्या विरोधात संदर्भ निकाली काढण्याचा निर्णय घेतला.

या न्यायालयाकडे केलेल्या अपीलात करपात्र व्यक्तीसाठी असा युक्तिवाद करण्यात आला होता की, "स्थानिक निधी" चे नियंत्रण किंवा व्यवस्थापन हे सरकारने त्याच्यावर सोपविलेले असल्याने तो

सर्वसाधारण वाक्खंड अधिनियम, १८९७ च्या कलम ३ च्या कलम (३१) च्या अर्थानुसार स्थानिक प्राधिकरण आहे.

अपील फेटाळत, हे न्यायालय

असा निर्णय देते कि : १.१. करपात्र-महामंडळ हे 'स्थानिक प्राधिकरण' नाही आणि म्हणूनच, आयकर कायदा, १९६१ च्या कलम १० च्या उपकलम (२०) नुसार त्याच्या उत्पन्नातून सूट मिळण्याचा दावा करण्यास पात्र नाही. [५५-जी]

यूनियन ऑफ इंडिया आणि इतर .विरुद्ध. आर. सी. जैन आणि अन्य, [१९८१] २ एस. सी. सी. ३०८, यावर अवलंबून.

१.२. करपात्र व्यक्ती ही राज्यात रस्ते वाहतूक सेवा प्रदान करण्यासाठी स्थापन केलेली एक रस्ते वाहतूक महामंडळ आहे आणि रस्ते परिवहन महामंडळ अधिनियमाच्या कलम १८ आणि १९ मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे ती प्रामुख्याने आणि केवळ कार्यक्षम, पुरेशी किफायतशीर आणि योग्य प्रकारे समन्वित रस्ते वाहतूक सेवा प्रदान करण्याच्या उद्देशाने आहे. त्याच्या घटनेत लोकप्रिय प्रतिनिधित्वाचा कोणताही घटक नाही. हे व्यापारी संस्थेच्या स्वरूपामध्ये आहे. केवळ करपात्र महामंडळाकडे निधी असल्यामुळे किंवा सार्वजनिक सेवा पुरवण्यासाठी आणि त्या संदर्भात व्यक्तींना कामावर ठेवण्यासाठी त्याची स्थापना केली गेल्यामुळे, त्याची कार्ये नगरपालिका परिषद, जिल्हा मंडळ किंवा बंदर आयुक्तांच्या संस्थेसारखीच आहेत असे म्हणता येणार नाही. [५४-इ -एफ]

१.३. करपात्र महामंडळाची तुलना डी. डी. ए. शी केली जाऊ शकत नाही. ज्यामध्ये झोन आणि प्रत्येक झोनचा वापर करता येईल असा मास्टर प्लॅन तयार करण्याचा अधिकार आहे, ज्यामध्ये मास्टर प्लॅन, झोनल प्लॅन किंवा परवानगीचे उल्लंघन करून विकास सुरू किंवा पूर्ण झाला आहे अशा इमारती पाडण्याचे आदेश देण्याचा अधिकार आहे आणि विकास क्षेत्रांची घोषणा आणि त्या क्षेत्रातील विकासाचे नियमन आणि जमिनीच्या विकासासाठी परवानगी देण्याचे/नाकारण्याचे अधिकार आहे. डी. डी. ए. च्या आदेशांचे उल्लंघन केल्यास तुरुंगवास आणि दंडाची शिक्षा देखील होऊ शकते. हे सरकारी सत्तेचे सूचक आहेत - व्यक्ती आणि त्यांच्या हक्कांवर परिणाम करण्याचा अधिकार, जरी ते हाताळण्यास निवडत नसले तरीही, सक्तीची शक्ती. करपात्र व्यक्तीसारख्या रस्ते वाहतूक संस्थेला असे कोणतेही अधिकार नाहीत. जोपर्यंत कोणी त्याच्याशी व्यवहार करणे किंवा त्याच्या सेवांचा लाभ घेणे निवडत नाही - तोपर्यंत त्याचा त्याच्यावर किंवा त्याच्या अधिकारांवर परिणाम होऊ शकत नाही; या अर्थाने, ते इतर कोणत्याही बिगर-वैधानिक महामंडळासारखेच आहे.

[५४-जी -एच ; ५५-ए -बी]

युनियन ऑफ इंडिया आणि इतर .विरुद्ध. श्री आर. सी. जैन आणि इतर, [१९८१] २ एस. सी. सी. ३०८ आणि आंध्र प्रदेश राज्य रस्ते परिवहन महामंडळ .विरुद्ध . आयकर अधिकारी आणि एक, [१९६४] ७ एस. सी. आर. १७ चा संदर्भ देण्यात आला.

दिवाणी अपील अधिकारिता : १९७८ चे दिवाणी अपील क्रमांक ५९२ (एन. टी.).

१९७२ च्या आय . टी . आर . क्रमांक ६४४ मधील कलकत्ता उच्च न्यायालयाच्या २९.३.७६ या तारखेच्या न्यायनिर्णय आणि आदेशावरून.

अपीलकर्त्यासाठी तपस रे, जी. एस. चॅटर्जी आणि सुकुमार बसू.

उत्तरवादींसाठी डॉ. व्ही. गौरीशंकर, एस. राजप्पा आणि एस. एन. टर्डोल.

न्यायालयाचा न्यायनिर्णय **बी. पी. जीवन रेड्डी जे.** यांनी दिला.

बी. पी. जीवन रेड्डी जे. : हे अपील आयकर अधिनियमाच्या कलम २६१ अंतर्गत कलकत्ता उच्च न्यायालयाने दिलेल्या तंदुरुस्ती प्रमाणपत्राच्या आधारे केले जाते. आयकर अधिनियम कलम २५६ (१) अंतर्गत उच्च न्यायालयाच्या मतासाठी दोन प्रश्न पाठवण्यात आले होते. ते असे आहेत:

" (१) आयकर अधिनियम, १९६१ च्या कलम २ (३१) (vi) मध्ये विचार केल्याप्रमाणे करपात्र व्यक्ती 'स्थानिक प्राधिकरण' नाही, असे म्हणणे न्यायाधिकरणाने वस्तुस्थितीनुसार आणि खटल्याच्या परिस्थितीत योग्य ठरवले होते का ?

(२) वस्तुस्थितीनुसार आणि खटल्याच्या परिस्थितीत, करपात्र व्यक्तीला कर्मचाऱ्यांच्या भविष्य निर्वाह निधी, उपदान निधीतील त्याच्या योगदानाचा भत्ता मिळण्याचा हक्क नाही असे न्यायाधिकरणाने ठरवणे योग्य आहे का ?"

उच्च न्यायालयाने करपात्र व्यक्तीच्या विरोधात आणि महसूल विभागाच्या बाजूने दोन्ही प्रश्नांची उत्तरे दिली. तथापि, या याचिकेत श्री. तपस रे यांनी केवळ एका प्रश्नावर युक्तिवाद केला, तो म्हणजे प्रश्न क्रमांक १.

करपात्र व्यक्ति, कलकत्ता राज्य परिवहन महामंडळ, हे रस्ते परिवहन महामंडळ अधिनियम, १९५९ अंतर्गत स्थापन केलेले एक वैधानिक महामंडळ आहे. १० जून १९६० रोजीच्या अधिसूचनेनुसार त्याची स्थापना करण्यात आली होती. करपात्र व्यक्तीच्या स्थापनेपूर्वी, पश्चिम बंगाल सरकारच्या विभागाद्वारे रस्ते वाहतूक व्यवस्थापित केली जात असे. त्याच्या स्थापनेनंतरच्या पहिल्या कर आकारणी वर्षासाठी (१९६१-६२), करपात्र व्यक्तीने करातून कोणत्याही सवलतीचा दावा केला नाही. परंतु पुढील कर आकारणी वर्षासाठी (१९६२-६३), करपात्र व्यक्तीने असा युक्तिवाद केला की ते कलम २ (३१) (vi) ('व्यक्ती' ची व्याख्या) च्या अर्थातर्गत 'स्थानिक प्राधिकरण' असल्याने, त्याचे उत्पन्न कलम १० च्या कलम (२०) अंतर्गत आणि त्यानुसार सूट आहे. कलम १० चा खंड (२०) अशा प्रकारे वाचतो:

" १०. कोणत्याही व्यक्तीच्या मागील वर्षाच्या एकूण उत्पन्नाची गणना करताना, खालीलपैकी कोणत्याही कलमांतर्गत येणारे कोणतेही उत्पन्न समाविष्ट केले जाणार नाही.....

(२०) "रोख्यांवरील व्याज", "घरगुती मालमत्तेतून मिळणारे उत्पन्न", "भांडवली नफा" किंवा "इतर स्त्रोतांकडून मिळणारे उत्पन्न" या शीर्षकाखाली आकारण्यायोग्य असलेले स्थानिक प्राधिकरणाचे उत्पन्न किंवा त्याच्या स्वतःच्या अधिकारक्षेत्रातील वस्तू किंवा सेवेच्या (पाणी किंवा बीज नसलेल्या) पुरवठ्यातून किंवा त्याच्या स्वतःच्या अधिकारक्षेत्रातील किंवा बाहेरील पाणी किंवा विजेच्या पुरवठ्यातून मिळणारा किंवा त्यातून निर्माण होणारा व्यापार किंवा व्यवसाय;"

आयकर अधिकाऱ्याने करपात्र व्यक्तीचा युक्तिवाद फेटाळला जो अपील सहाय्यक आयुक्तांच्या अपीलवर पुष्टी करण्यात आला. पुढील अपीलावर न्यायाधिकरणाने आयकर अधिकाऱ्याशीही सहमती दर्शवली.

आयकर अधिनियमात 'स्थानिक प्राधिकरण' या शब्दाची व्याख्या केलेली नाही. तथापि, त्याची व्याख्या कलम ३ च्या कलम (३१) मधील सर्वसाधारण वाक्ये अर्थानुसार समाविष्ट आहे. त्यात असे लिहिले आहे:

" 'स्थानिक प्राधिकरण' म्हणजे नगरपालिका समिती, जिल्हा मंडळ, बंदर आयुक्तांची संस्था किंवा नगरपालिका किंवा स्थानिक शासनाचा निधि नियंत्रण किंवा कर्मचारी व्यवस्थापन करण्यास कायदेशीररित्या पात्र असलेले किंवा सरकारने सोपवलेले इतर प्राधिकरण."

श्री रे यांचा असा युक्तिवाद आहे की, करपात्र व्यक्तीला सरकारने स्थानिक शासनाचा निधि चे नियंत्रण किंवा कर्मचारी व्यवस्थापन सोपवले आहे, त्यामुळे उक्त व्याख्येच्या अर्थानुसार तो एक स्थानिक प्राधिकरण आहे, श्री रे यांनी युनियन ऑफ इंडिया आणि इतर .विरुद्ध. श्री आर. सी. जैन आणि इतर, [१९८१] २ एस. सी. सी. ३०८ या न्यायालयाच्या निर्णयावर ठाम भर दिला. दिल्ली विकास कायदा, १९५७ अंतर्गत स्थापन केलेले दिल्ली विकास प्राधिकरण (डी. डी. ए.) हे 'स्थानिक प्राधिकरण' आहे का, हा या निर्णयातील प्रश्न होता. बोनस प्रदान अधिनियमाच्या तरतुदीनुसार हा प्रश्न उपस्थित झाला होता. न्यायमूर्ती चिन्नाप्पा रेड्डी यांनी खंडपीठासाठी बोलताना, सर्वसाधारण वाक्ये अर्थानुसार कलम ३ (३१) च्या अर्थानुसार एखादी विशिष्ट संस्था "स्थानिक प्राधिकरण" आहे की नाही हे निर्धारित करण्यासाठी खालील चाचणी ठेवली : “ स्थानिक प्राधिकरण होण्यासाठी, प्राधिकरण हे नगरपालिका समिती, जिल्हा मंडळ किंवा बंदर आयुक्तांच्या संस्थेसारखेच स्वरूप आणि गुणधर्म असले पाहिजे, ज्यांच्याकडे नगरपालिका समिती, जिल्हा मंडळ किंवा बंदर आयुक्तांच्या संस्थेचे विशिष्ट गुणधर्म आणि वैशिष्ट्ये आहेत, परंतु त्यांच्याकडे एक आवश्यक वैशिष्ट्य आहे, म्हणजे, नगरपालिका किंवा स्थानिक निधीचे नियंत्रण आणि व्यवस्थापन करण्याचा त्याला कायदेशीररित्या हक्क आहे किंवा सरकारने त्याला सोपवले आहे.” विद्वान न्यायाधीशांनी या चाचणीचे तपशीलवार वर्णन करताना म्हटले की, "स्थानिक

प्राधिकरण" म्हणून वैशिष्ट्यीकृत होण्यासाठी, प्राधिकरणाला एक कॉर्पोरेट संस्था म्हणून स्वतंत्र कायदेशीर अस्तित्व असणे आवश्यक आहे, ती केवळ सरकारी संस्था नसावी तर कायदेशीररित्या स्वतंत्र संस्था असावी, ती एका परिभाषित क्षेत्रात कार्य करणे आवश्यक आहे आणि सामान्यतः, पूर्णपणे किंवा अंशतः, प्रत्यक्ष किंवा अप्रत्यक्षपणे, परिसरातील रहिवाशांनी निवडले पाहिजे. त्याला काही प्रमाणात स्वायत्तता, एकतर पूर्ण किंवा आंशिक असणे आवश्यक आहे, कायद्याने अशी सरकारी कार्ये आणि कर्तव्ये सोपवली पाहिजेत जी सहसा नगरपालिका संस्थांकडे सोपवली जातात, जसे की परिसरातील रहिवाशांना आरोग्य आणि शिक्षण, पाणी आणि सांडपाणी, नगर नियोजन आणि विकास, रस्ते, बाजारपेठा, वाहतूक, समाज कल्याण सेवा इ. सुविधा पुरविण्याशी संबंधित आहेत. शेवटी असे निरीक्षण नोंदवले गेले-अशा संस्थेला कर, स्थानिक कर, शुल्क किंवा मोबदला आकारून आपले कार्य पुढे नेण्यासाठी आणि आपल्या उद्दिष्टांची पूर्तता करण्यासाठी निधी गोळा करण्याचा अधिकार असणे आवश्यक आहे. या चाचण्या लागू करताना, डी. डी. ए. हे "स्थानिक प्राधिकरण" असल्याचे गृहीत धरले गेले. विशेषतः, असे निदर्शनास आणून देण्यात आले की दिल्ली विकास कायद्याचे कलम ३७ डी. डी. ए. ला मालमत्तेच्या मालकांवर सुधारणा शुल्क आकारण्याचे अधिकार देते आणि इतर तरतुदी त्याचे मूल्यांकन आणि संकलनासाठी प्रदान करतात. सुधारणा शुल्काची थकबाकी जमीन महसूल थकबाकी म्हणून वसूल करता येते. डी. डी. ए. च्या संविधानात लोकप्रिय प्रतिनिधित्वाचा एक घटक आहे ज्यामध्ये परिसरातील रहिवाशांचे प्रतिनिधी, दिल्ली महानगरपालिकेच्या सदस्यांमधून निवडून आलेले तीन आणि दिल्ली महानगरपालिकेच्या सदस्यांमधून निवडून आलेले दोन, डी. डी. ए. च्या सदस्यांमध्ये समाविष्ट होते. हे निदर्शनास आणून देण्यात आले होते की, झोनालायझेशनच्या अधिकारासह, प्रत्येक झोनचा कोणता वापर करायचा हे विहित करणे, झोनिंग नियमांच्या विरोधात केलेली बांधकामे पाडणे, यासह नगरपालिकेच्या कार्यासारखेच आणि समान आहेत. थोडक्यात, हे निदर्शनास आणून देण्यात आले की, डी. डी. ए. ची कार्ये निःसंशयपणे स्थानिक प्राधिकरण असलेल्या नगरपालिकेच्या कार्याप्रमाणेच असतात.

या निर्णयामुळे करपात्र व्यक्तीला कोणतीही मदत होईल असे आम्हाला वाटत नाही. करपात्र व्यक्ती ही राज्यात रस्ते वाहतूक सेवा पुरवण्यासाठी स्थापन केलेली रस्ते वाहतूक महामंडळ आहे. रस्ते वाहतूक महामंडळ अधिनियमाच्या कलम १८ आणि १९, ज्यामध्ये महामंडळाचे सामान्य कर्तव्य आणि अधिकार निश्चित करण्यात आले आहेत, ते स्पष्टपणे सिद्ध करतात की महामंडळ हे प्रामुख्याने आणि केवळ राज्यात किंवा त्याच्या काही भागात कार्यक्षम, पुरेशा, किफायतशीर आणि योग्य प्रकारे समन्वित रस्ते वाहतूक सेवा प्रदान करण्याच्या उद्देशाने आहे. त्याच्या घटनेत लोकप्रिय प्रतिनिधित्वाचा कोणताही घटक नाही. त्याचे अधिकार आणि कार्ये यांचा नगरपालिका समिती, जिल्हा मंडळ किंवा पोर्ट आयुक्तांच्या मंडळाच्या अधिकारांशी आणि कार्याशी कोणताही संबंध नाही. हे व्यापारी संस्थेच्या स्वरूपामध्ये अधिक आहे. केवळ त्याच्याकडे निधी असल्यामुळे किंवा केवळ सार्वजनिक सेवा

पुरवण्यासाठी आणि त्या संदर्भात व्यक्तींना कामावर ठेवण्यासाठी त्याची स्थापना करण्यात आली आहे म्हणून, त्याची कार्ये नगरपालिका परिषद, जिल्हा मंडळ किंवा बंदर आयुक्तांच्या संस्थेसारखीच आहेत असे म्हणता येणार नाही. करपात्र महामंडळाची तुलना डी. डी. ए. शी केली जाऊ शकत नाही, ज्याला इतर गोष्टींबरोबरच क्षेत्र (विभागीयीकरण) निर्दिष्ट करून दिल्लीसाठी मास्टर प्लॅन तयार करण्याचा अधिकार आहे, ज्याला इमारतींना पाडण्याचे आदेश देण्याचा अधिकार दिला जाऊ शकतो, जेथे मास्टर प्लॅन, विभागीय योजना किंवा परवानगी, विकास क्षेत्रांची घोषणा आणि त्या भागातील विकासाचे नियमन यांचे उल्लंघन करून विकास सुरू करण्यात आला आहे किंवा पूर्ण करण्यात आला आहे आणि जमिनीच्या विकासासाठी परवानगी देण्याचा/नाकारण्याचा अधिकार आहे. डी. डी. ए. च्या आदेशाचे उल्लंघन केल्यास फौजदारी न्यायालयात दोषसिद्धी झाल्यास तुरुंगवास आणि दंडाची शिक्षा देखील होऊ शकते. हे सरकारी सत्तेचे सूचक आहेत - व्यक्ती आणि त्यांच्या हक्कांवर परिणाम करण्याचा अधिकार, जरी ते हाताळण्यास निवडत नसले तरीही, सक्तीची शक्ती. येथे करपात्र व्यक्तीसारख्या रस्ते वाहतूक संस्थेला असा कोणताही अधिकार नाही. जोपर्यंत कोणी त्याच्याशी व्यवहार करणे किंवा त्याच्या सेवांचा लाभ घेणे निवडत नाही-तोपर्यंत त्याचा त्याच्यावर किंवा त्याच्या अधिकारांवर परिणाम होऊ शकत नाही; या अर्थाने, ते इतर कोणत्याही बिगर-वैधानिक महामंडळासारखेच आहे. या संदर्भात, हे लक्षात घेणे प्रासंगिक आहे की जरी रस्ते परिवहन महामंडळ कायद्याचे कलम ४५ महामंडळाला नियम बनवण्याचा अधिकार प्रदान करत असले, तरी तो अधिकार कलम ४५ च्या उपकलम (२) च्या "महामंडळाच्या कामकाजाच्या प्रशासनापर्यंत" मर्यादित आहे, जे स्पष्ट करते की उक्त अधिकार हे केवळ महामंडळाच्या अंतर्गत व्यवस्थापनापुरते आणि त्याच्या कर्मचाऱ्यांच्या सेवा अटींपुरते मर्यादित आहेत.

वरील बाबी लक्षात घेता, राज्यघटनेच्या अनुच्छेद १२ च्या अर्थातर्गत करपात्र व्यक्ती हा "प्राधिकरण" आहे की नाही या प्रश्नात जाण्याची आवश्यकता नाही, ज्या प्रश्नावर उच्च न्यायालयासमोर चांगले लक्ष वेधले गेले आहे असे दिसते. जरी ते अनुच्छेद १२ च्या अर्थातर्गत एक "प्राधिकरण" असले, तरी आयकर अधिनियमाच्या कलम १० (२०) मध्ये सूट आकर्षित करण्यासाठी ते पुरेसे ठरणार नाही. ते 'स्थानिक प्राधिकरण' असणे आवश्यक आहे. आर. सी. जैन प्रकरणातील या न्यायालयाचा निर्णय उच्च न्यायालयाने सध्याच्या प्रकरणाचा निर्णय घेतला तेव्हा त्याला उपलब्ध नव्हता आणि त्यामुळे, त्याला उक्त निर्णयाद्वारे दिलेले मार्गदर्शन नव्हते. असे असले तरी, त्यांनी घेतलेला निष्कर्ष कायद्याने योग्य आहे.

महसुल विभागाचे विद्वान वकील डॉ. गौरी शंकर यांनी सादर केले की, आंध्र प्रदेश राज्य रस्ते परिवहन महामंडळ .विरुद्ध. आयकर अधिकारी आणि एक, [१९६४] ७ एस. सी. आर. १७ मधील या न्यायालयाचा निर्णय करदात्याविरुद्धचा मुद्दा संपवण्यासाठी पुरेसा आहे. या खटल्यातही आंध्र प्रदेश राज्य रस्ते वाहतूक महामंडळ ने असाच युक्तिवाद केला होता, जो उच्च न्यायालयाने फेटाळला होता आणि त्यांनी सर्वोच्च न्यायालयासमोर त्याचा पाठपुरावा न करण्याचा निर्णय घेतला, असे विद्वान वकिलांनी

सांगितले. श्री रे म्हणतात की या न्यायालयाने या मुद्द्यावर निर्णय दिलेला नाही. तो बरोबर असू शकतो पण त्यामुळे त्याचा खटला पुढे जात नाही. आर. सी. जैन प्रकरणातील या न्यायालयाच्या निर्णयामुळे तयार झालेली चाचणी लागू करताना, आम्ही असे मानतो की करपात्र महामंडळ हे 'स्थानिक प्राधिकरण' नाही आणि म्हणूनच, आयकर अधिनियमाच्या कलम १० मधील खंड (२०) च्या आधारे उत्पन्नातून सूट मिळण्याचा दावा करण्याचा हक्क नाही.

त्यानुसार अपील फेटाळली जाते. खर्चाबाबत कोणताही आदेश नाही.

आर. पी.

अपील फेटाळण्यात आली.

अस्वीकरण

"या न्यायनिर्णयाच्या मराठी भाषेतील या अनुवादाचा वापर हा पक्षकारास त्याचा / तिच्या मातृभाषेमध्ये त्याचा अर्थ समजून घेण्यापुरताच मर्यादित राहील आणि त्याचा इतर कोणत्याही कारणाकरिता वापर करता येणार नाही. तसेच, इंग्रजी भाषेतील न्यायनिर्णय हाच सर्व व्यावहारिक आणि कार्यालयीन वापराकरीता विश्वसनीय असेल आणि तोच त्यातील आदेशाच्या निष्पादन आणि अंमलबाजवणीकरीता वैध मानला जाईल."