

10/1958

U.D.J. 219.

In the Supreme Court of South Africa
In die Hooggeregshof van Suid-Afrika

(APPELLATE Division).
(APPELLATE Afdeling).

Appeal in Civil Case.
Appel in Siviele Saak.

THE COMMISSIONER OF CUSTOMS + EXCISE Appellant,

versus

MINCER MOTORS LTD. Respondent.

Appellant's Attorney
Prokureur vir Appellant Nauke + Nauke

Respondent's Attorney
Prokureur vir Respondent Coenroff

Appellant's Advocate
Advokaat vir Appellant M.R. de Kock

Respondent's Advocate
Advokaat vir Respondent B.A. Ehlert, p.c.

Set down for hearing on

Op die rol geplaas vir verhoor op

Thursday 16th Sept, 1958

2.4.9.11. (B) 9.45-12.55; 2.15-3.30 C.A.V.

JUDGMENT: THURSDAY, 6th NOVEMBER, 1958.

Appeal dismissed with costs.

Coram: Steyn, de Beer, Malan, Hall (Asg.) et Smit (Asg.) JJA

K. L. van der Merwe.

REGISTRAR.

6/11/58

10/1958

(TED)

Record

IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID-AFRIKA.

(APPELAFDELING)

In die geding tussen:

KOMMISSARIS VAN DOEANE EN AKSYNS Appellant.

en

MINCER MOTORS BPK. Respondent.

Voor: Steyn, De Beer, Malan, RR.A., Hall en Smit W.RR.A.

Verhoor: 19 September 1958. Gelewer: 6 November 1958.

U I T S P R A A K

STEYN, R.A.:

Die Kommissaris van Doeane en Aksyns kom in hoër beroep teen 'n bevinding van die Transvaalse Provinsiale Afdeling dat hy verkeerdelik kragtens Item 22 van die Eerste Bylae by die Aksynswet 1956, aksynsregte gehef het op sekere veranderde afleweringswaens wat na bewering deur die respondent in die Unie vervaardig sou wees. Deur bedoelde item, gelees met Arts. 7 en 49 van die Wet, word 'n belasting van ses pennies per pond gewig gelê op „motorkarre, nuwe, in die Unie vervaardig.”

Die voertuie waaroor dit gaan word in onveranderde toestand as Commer-afleweringswaens beskryf. Die respondent

ontvang /2

ontvang hul van 'n invoerder wat hul in die Unie laat monteer. By ontvangs is so'n voertuig 'n gewone motor-afleweringswa, toegerus met sitplek vir twee persone, twee deure aan weerskante voor, 'n plat vloer vanaf agter die sitplek tot by die deure aan die agterkant van die voertuig, en vensters slegs aan die twee deure voor. In daardie toestand is dit uit hoofde van bou en gebruik, in hoofsaak vir die vervoer van goedere bestem, en die appellant gee toe dat dit nie sonder meer onder die naam van 'n motorkar sou deurgaan nie. Maar nou het die respondent, op versoek van kopers en voor lewering, 'n aantal van die voertuie laat verander. Die veranderings beslaan die volgende: Agter die sitplek voor in die afleweringswa is nog 'n sitplek aangebring, op so'n manier dat die anders beskikbare pakruimte herstel kan word deur die bygevoegde sitplek plat in die vloer in te vou. Aan weerskante, in die metaalbedekking van die voertuig, is soms een, soms twee, glas panele ingevoeg wat na vensters lyk. Die appellant beweer dat die afleweringswaens ter oorsake van hierdie veranderings motorkarre geword het, dat die veranderings binne die woordbepaling van „vervaardiging" in Art.1 van die Wet val, en dat die aksynsreg gevolglik ten aansien van aldus

veranderde voertuie betaalbaar is.

Die eerste vraag is wat onder „motorkarre" in hierdie item verstaan moet word. Die appellant beroep hom op die reël dat waar 'n wet vir 'n bepaalde bedryf bedoel is, hy uitgelê moet word volgens die betekenis wat die woorde in daardie bedryf het, en beweer dan dat hierdie item bedoel is vir die motorbedryf, dat die woorde „motorkar" in daardie bedryf 'n spesiale betekenis het ^{wat} 'n afleweringswa van die onderhawige soort sou insluit, dat die Parlement die woord in bedoelde sin gebruik het, en dat hy toegelaat moet word om die aangevoerde betekenis met getuienis te staaf. Na my mening gaan hierdie redenasie nie op nie. Genoemde reël sou geld waar 'n woord of uitdrukking in 'n bepaalde bedryf of sake-afdeling algemeen in 'n besondere sin verstaan word deur die persone wat met die bedryf of sake-afdeling en die daarin erkende taalgebruik vertrou is, en waar dit blyk dat die wetgewer die woord of uitdrukking in daardie sin gebrûig het. Die aanwending van die reël stuit in die huidige geval teen verskillende moeilikhede. In die eerste plek beweer die appellant nie dat so'n veranderde afleweringswa in 1953, toe Item 22 die eerstemaal in die wetgewing op aksyns opgeneem

is, of selfs in 1956, toe hierdie Wet van krag geword het, in die motorbedryf uit hoofde van gevestigde taalgebruik onder motorkarre inbegrepe was nie. Hy voer ook nie aan dat hierdie soort voertuig destyds in die motorbedryf bekend was nie. Sy betoog kom hierop neer dat sogenaamde stasiewaens toe reeds algemeen in gebruik was, dat die woord „motorkar” in sy spesiale bedryfsbetekenis 'n stasiewa ingesluit het, dat die veranderde afleweringswa nie in wesenlike trekke van 'n stasiewa te onderskei is nie, en dat dit om dié rede, net soos 'n stasiewa, 'n motorkar volgens genoemde betekenis is. So'n redenasie kan maklik tot 'n onhoudbare gevolgtrekking lei. Verder deurgevoer sou geredeneer kan word dat die ~~gewone~~ gewone afleweringswa soveel wesenlike ooreenkoms met die veranderde toon dat dit in dieselfde algemene kategorie val en daarom insgelyks 'n motorkar is. Die eintlike vraag is nie of hierdie voertuie vir stasiewaens aangesien moet word nie maar ~~of~~ of hul motorkarre is; en 'n afdoende antwoord daarop kan nie gevind word met 'n reeks opeenvolgende gelykstellings van voertuie waarvan elk in verskillende opsigte ongelyk is aan die ander nie, al het hul ~~dan~~ dan ook wesenlike gemeenskaplike trekke. Dat die eerste voertuig in so'n reeks

dieselfde is as die laaste, of dat die laaste, net soos die tweede, deur die benaming van die eerste gedek word, kan nouliks 'n betroubare gevolgtrekking wees.

In die tweede plek is Item 22 nie aan die motorbedryf in sy geheel gerig nie maar slegs aan die deel daarvan wat hom met die vervaardiging van motorkarre besig hou. 'n Spesiale gevestigde betekenis, as hy bestaan, sou dus by vervaardigers gesoek moet word en nie, in eerste instansie altans, by die motorbedryf in sy ander vertakings nie. Dit spreek nie vanself dat die woord in alle afdelings van die bedryf 'n besondere betekenis of dieselfde besondere betekenis sal dra nie.

Om genoemde redes is dit geensins duidelik nie dat die getuienis ten effekte dat, toe die Wet in werking getree het, 'n stasiewa in die motorbedryf onder „motorkar“ inbegrepe was, uitsluitel sou kan gee op die vraag of „motorkar“ onder vervaardigers van motorvoertuie ook 'n veranderde afleweringwa van die betrokke aard sou omvat het. Maar al sou dit wel die geval wees dan sou dit na my mening ^{was} nie volg dat die wetgewer die woord „motorkarre“ in Item 22 in daardie sin gebruik het nie. Dit is een van die mees alledaagse woorde,

daagliks in wydverspreide gebruik. Dit is nie die soort woord wat, in 'n bepaalde verband gebruik, geredelik deur die samehang as 'n woord met 'n tegniese of spesiale betekenis uitgewys sou word nie, of wat ligtelik laat vermoed dat hy 'n tweede betekenis kan hê nie. Toe die wetgewer hom in hierdie item daarvan bedien het, het hy dit vermoedelik gedoen met die wete dat dit die soort woord is waaraan, by ontstentenis van 'n duidelike aanduiding van die teendeel, die gewone betekenis geheg sal word. So'n aanduiding kan ek nie in die Wet vind nie. Indien die beweerde spesiale betekenis wel onder vervaardigers van motorkarre gangbaar ~~was~~ was, dan is daar in die blote feit dat hul met aksynsreg belas word ten opsigte van nuwe motorkarre in die Unie vervaardig, seker geen opvallende aanwysing te vind dat die wetgewer van so'n betekenis bewus was of dit in gedagte gehad het nie. Die betrokke item sou ^{geredelik} sy toepassing op motorkarre in gewone sin vind, sonder dat die trefwydte daarvan deur die uitsluiting van die onderhawige voertuie so geraak sou word dat dit twyfel sou wek omtrent die bedoeling van die wetgewer. Daarby kom dat indien die reeds genoemde veranderings aan die voertuie luidens die Wet vervaardig ^{is} is, dan sou die Wet ook die koper

tref wat nie in die motorbedryf is nie en wat so'n voertuig op soortgelyke wyse verander of laat verander voordat hy dit in gebruik neem.

Namens die appellant is verder daarop gewys dat die wetgewer in Item 129 van die Eerste Bylae by die Doeane wet, 1955, ook 'n belasting op „motorkarre" gelê het, en dat in Item 130 van genoemde bylae, in skynbare teenstelling met motorkarre, verwys word o.a..na „motorvrag- en motoraflewering swaens vir die vervoer van goedere". Dit is in bedenking gegee dat „motorkarre" in Item 129 stasiewaens insluit, dat die item so verstaan is in die motorbedryf en sonder enige beswaar so toegepas is, en dat daarin 'n aanduiding te sien is van 'n dergelike bedoeling in Item 22 van die Aksynswet. Ook hiermee, al veronderstel ek dat stasiewaens inderdaad in die doeane-item 129 onder motorkarre inbegrepe word, kan ek nie akkoord gaan nie. Dit is waar dat hierdie wette ~~gevolgtrekking~~ voorheen in dieselfde wet vervat was, dat hul uitvoering tans nog by dieselfde amptenare onder dieselfde Minister berus, en dat albei belastinge op goedere lê, soms op dieselfde goedere, maar dit kom my desnietemin ongerade voor om in die huidige verband uit die een 'n ~~gevolgtrekking~~ gevolgtrekking ten

aansien van die ander te maak. Invoerregte en aksynsregte kan heel verskillende doeleindes dien. Waar, soos hier, invoer teenoor binnelandse vervaardiging te staan kom, wêl die moontlike verskil in doelstelling twyfel omtrent die vraag of genoemde wette wat die betrokke items betref soseer in pari materia is dat die item in die bylae by die een met veiligheid uit die item in 'n bylae by die ander verklaar kan word. Afgesien hiervan word vir die aangevoerde betekenis van „motorkarre” in die doeane-item 129 gesteun op die samehang daarvan met Item 130. 'n Derglike samehang ontbreek geheel-en-al by die aksyns-item 22, want die Aksynswet bevat geen item wat met Item 130 ooreenstem nie. Die voorgelegde afleiding sou in elk geval nie verder kan strek nie dan die insluiting van stasiewaens by motorkarre, en soos reeds opgemerk verstrekk dit nog nie die antwoord op die vraag waaroor dit gaan nie.

Dit wil my daarom voorkom dat ^{aan} die woord „motorkarre” ~~in~~ in die aksyns-item sy gewone betekenis toegeskryf moet word en dat die getuienis wat die appellant wil voorlê, by die uitleg van die Wet nie ter sake nie en ontoelaatbaar sou wees.

Om die gewone betekenis van „motorkar“ in 'n steekhoudende omskrywing vas te lê, sou geen eenvoudige taak wees nie. Vir die doel van hierdie appél is dit ook nie nodig om dit te doen nie. Dit is voldoende om te sê dat die gewone betekenis as onontbeerlike bestanddeel insluit dat die voertuig uit hoofde van sy ^{Konstruksie} voor alles en in eerste instansie geskik en bestem moet wees vir die vervoer van passasiers. Dit word nie betwis nie. Hieruit volg dat 'n voertuig, soos 'n vragmotor, wat so gebou is dat sy ~~gee~~ gebruik in hoofsaak tot die vervoer van goedere beperk word, geen motorkar in gewone sin is nie. Dieselfde geld, meen ek, waar die voertuig van so'n ^{fabrikaat} ~~maak~~ is dat beide passasiers en goedere sonder passasiers ewegoed daarmee vervoer kan word. Van die veranderde afleweringswaens is aan hierdie Hof getoon, soos ook aan die Hof a quo. Volgens die konstruksie daarvan soos waargeneem en in die stukke beskryf, kan so'n voertuig wel vir die ~~vervoer~~ vervoer van passasiers gebruik word, maar is dit klaarblyklik nie hoofsaaklik daarvoor gebou nie. Met die bygevoegde sitplek in gebruik, bly die grootste gedeelte van die vloerruimte wat oorspronklik slegs vir goedere bedoel was, nog daarvoor beskikbaar, en met die bygevoegde sitplek

platgevou is die voertuig in geen opsig minder geskik vir die vervoer van goedere as wat dit voor die veranderings was nie. In laasbedoelde toestand sou dit presies dieselfde diens kan doen as die onveranderde afleweringswa. Dit is alleen wanneer die tweede sitplek opgeslaan word dat dit die gedaante van 'n voertuig ^{vir} ~~nie~~ passasiers aanneem, en dan ook slegs ten dele. Dit kan met reg gesê word dat dit 'n voertuig is wat hom beter leen tot goederevervoer as tot passasiersvervoer. Ek is daarom van mening dat hierdie soort voertuig nie 'n motorkar is soos in die bewuste item bedoel nie.

Namens die respondent is verder aangevoer dat die onderhawige veranderings nie luidens die Wet 'n vervaardiging uitmaak nie. Die gevolgtrekking waartoe ek gekom het maak dit onnodig om op hierdie vraag in te gaan.

Die appél word bygevolg met koste van die hand gewys.

L. C. Steyn

(Get.) L.C. STEYN.

DE BEER, R.A.
MALAN, R.A.
HALL, W.R.A.
~~PRINS~~, ~~W.R.A.~~
SMIT, W.R.A.

Stem saam