ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ
ਬਨਾਮ
ਸੀ.ਆਈ.ਟੀ., ਦਿੱਲੀ
(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 6964-6965 ਦਾ 2015)
ਨਵੰਬਰ 14, 2022
[ਸੂਰਜ ਕਾਂਤ ਅਤੇ ਐਮ. ਐਮ. ਸੁੰਦਰੇਸ਼, ਜੇ.ਜੇ.]

ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 1961: ਧਾਰਾ 194H – ਕਮਿਸ਼ਨ ਅਤੇ ਦਲਾਲੀ 'ਤੇ ਸਰੋਤ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀ – ਧਾਰਾ 194H ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ – ਤੱਥਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਮੁਦਈ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਆਪਣੀਆਂ ਉਡਾਣ ਟਿਕਟਾਂ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਰਾਹੀਂ ਵੇਚ ਰਹੀਆਂ ਸਨ – ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਯਾਤਰੀ ਵਿਕਰੀ ਏਜੰਸੀ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਥੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਬੇਸ ਕਿਰਾਏ ਦੇ 7% ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਿਆਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਫਿਰ ਵੀ; ਉਹ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੀ ਗਈ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਉੱਚੀ ਕੀਮਤ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਰੱਖਦੇ ਸਨ ਅਤੇ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੀ ਗਈ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤਿਰਿਕਤ ਰਕਮ ਏਜੰਟ ਦੀ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਸੀ – ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਈ ਗਈ ਆਮਦਨ ਦੇ ਕਿਰਦਾਰ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਮੁੱਦਾ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਹ ਅਤਿਰਿਕਤ ਹਿੱਸਾ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ ਟੀਡੀਐਸ ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ – ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਮੁਦਈਆਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਸੀ, ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਏਅਰਲਾਈਨ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਸੌਂਪੇ ਜਾਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ, ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਿ ਮੁਦਈਆਂ ਨੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਟੀਡੀਐਸ ਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹੇ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 201 ਅਧੀਨ "ਮੁਦਈ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ" ਐਲਾਨਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਧਾਰਾ 201(1A) ਅਤੇ 271C ਅਧੀਨ ਵਿਆਜ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੇ – ਅਪੀਲ 'ਤੇ, ਫੈਸਲਾ: ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟਾਏ ਗਏ ਇਰਾਦੇ ਇੱਕ ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਧਾਰਾ 182 ਅਧੀਨ ਅਨੁਬੰਧ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਹੈ, 'ਕਮਿਸ਼ਨ' ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ – ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਕੋਲ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਸਲ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਦੀ ਘਾਟ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਆਧਾਰ ਮੁਦਈਆਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਣਾ ਸਕਦਾ – ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਜੋੜਨਾ ਪੀਐਸਏ ਅਧੀਨ ਅਸਲ ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਦੇ ਇੱਕ ਸਹਾਇਕ ਹੈ – ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਇਕ ਘਟਨਾਤਮਕ ਲਾਭਜਿਸ ਨਾਲ ਕਿ ਇੱਕ ਸਮਝਦਾਰੀ ਨਾਲ ਨੇੜਲਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਮੁੱਖ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਹੈ, ਉਹ ਸੰਬੰਧ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ – ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤਿਰਿਕਤ ਰਕਮ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਟੀਡੀਐਸ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ – ਹਾਲਾਂਕਿ; ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਆਮਦਨ ਕਰ ਲਈ ਹੈ, ਅਸੈਸੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਬਕਾਇਆ ਟੀਡੀਐਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੋਰ ਰਿਕਵਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ – ਹਾਲਾਂਕਿ, ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਮਦਨ ਕਰ ਦੇਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਬਿਆਜ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ – ਐਸ.ਐਸ. 201, 201(1ਏ), 271ਸੀ – ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 – ਐਸ. 182।

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਆਂਸ਼ਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮੰਨਣ ਦੇਣ ਵਾਲੇ, ਅਦਾਲਤ

ਫੈਸਲਾ: 1.1 ਆਮਦਨ ਕਰ ਐਕਟ, 1961 ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ (ਆਈ) ਦੋ ਇਕਾਈਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਬੰਧ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇਕ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਯੋਗ ਹੋਣ ਲਈ ਹੈ। ਨਤੀਜਤਨ, ਯਤਨ ਇਹ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਉਡਾਣ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੌਰਾਨ "ਕਾਰਜ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ"। ਅਸੈਸੀਜ਼ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਸਟੈਂਡਰਡ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੌਰਾਨ ਇੱਕ ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਹਵਾਈ ਵਾਹਕਾਂ ਅਤੇ ਰੈਵੇਨਿਊ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਦੂਜਾ ਹਿੱਸਾ ਅਰਥਾਤ ਜਦੋਂ ਟਿਕਟਾਂ ਨੂੰ ਗਾਹਕ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਿਸ ਲਈ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਕੁਝ ਰਕਮ ਕਮਾਈ। [ਪੈਰਾ 20]

1.2 ਪੈਸੇਜਰ ਸੇਲਜ਼ ਏਜੰਸੀ ਸਮਝੌਤਾ-ਪੀਐਸਏ ਨੂੰ ਨੇੜੇ ਤੋਂ ਵੇਖਣ 'ਤੇ, ਕਈ ਹਿੱਸੇ ਹਨ ਜੋ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਮਨਸਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕ੍ਰਿਸਟਲ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਦੇ ਕਈ ਅੰਗ ਇਨ੍ਹਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਹਨ। ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹਰ ਕਾਰਜ ਹਵਾਈ ਵਾਹਕਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪੂਰਵ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕਤਾ ਨਾਲ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਏਅਰਲਾਈਨ ਵੀ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਆਸਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕਮੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਹਾਇਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਹੈ ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਸਿਰਲੇਖ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਤਿਮ ਗਾਹਕ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀਆਂ ਅਸਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਪੀਐਸਏ ਅਧੀਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਰਜਾਂ ਲਈ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਅਤੇ ਅੰਤਿਮ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇ। [ਪੈਰਾ 29, 31]

1.3 ਇਹ ਨਾਮੁਕਿਨ ਨਤੀਜਾ ਹੈ ਕਿ ਕਰਾਰ ਇੱਕ ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਹੈ ਜੋ ਉਡਾਣ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੇ ਪੜਾਅ ਦੀ ਪਛਾਣ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਮੁੱਖ ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਨੂੰ ਖੁਸ਼ੀ ਨਾਲ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਸੌਦੇ ਦੀ ਤਥਾਕਥਿਤ ਦੂਜੀ ਬਾਂਹ ਵੱਲ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਸਿਰਫ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਗਾਹਕ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਤਰਕ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੀਐਸਏ ਦੇ ਨੰਗੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸਹੀ ਸੀ ਕਿ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਅਤੇ ਵੱਖਰੀ ਵਿਵਸਥਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਸਿਰਫ ਪੀਐਸਏ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦੇ ਪੈਕੇਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 32]

1.4 ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਸਿੱਧੇ ਅਤੇ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। ਦੋਵੇਂ ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ (i) ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਜਿਸਨੂੰ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਜੇਕਰ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਵਿਸਥਾਰਪੂਰਵਕ ਵੇਖਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਸਹੀ ਸ੍ਰੋਤ ਦੀ ਸਚਾਈ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਕੋਈ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰੇਗੀ। ਭੋਕਤਾ ਵੱਲੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਵੀ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਰਹਿਣਗੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਅਗਲਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਬਿੰਦੂ ਸੀ ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਧਾਰਾ 194ਐਚ, ਸਿਦਾਂਤ ਵਿੱਚ, ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਭੁਗਤਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕਟੌਤੀਆਂ ਨੂੰ ਅਮਲੀ ਜਾਮਾ ਪਹਿਨਾਉਣ ਦੀ ਵਿਅਵਹਾਰਿਕਤਾ ਅਤੇ ਸੰਭਵਤਾ ਬਾਰੇ ਸੀ। ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਆਪਣੀ ਮਰਜੀ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਉਡਾਣ ਟਿਕਟਾਂ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਏਅਰਲਾਈਨ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਲਈ ਖਿੱਚੇ ਗਏ ਵਾਧੂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 34-36]

1.5 ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਬਿਲਿੰਗ ਅਤੇ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਪਲਾਨ-ਬੀਐਸਪੀ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਵਰਤ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਵਾਧੂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਮਾਏ ਗਏ ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣ ਸਕਣ ਅਤੇ ਤਦਨੁਸਾਰ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਕਰ ਸਕਣ, ਇੱਕ ਅੰਦਰੂਨੀ ਤੰਤਰ ਹੈ ਜੋ ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 94ਐਚ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨੂੰ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਕੋਲ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨੈੱਟ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਵਸੂਲੀ ਗਈ ਅਸਲ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਘਾਟ ਹੋਣ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਬਣ ਸਕਦਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਆਪਣੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕਣ। ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਇੱਕ ਕਰਾਰ ਏਜੰਟ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੀ ਬਾਰੀਕੀ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ। ਇਹ ਪੱਥਰ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਇੱਕ ਮਾਲਕ-ਨੌਕਰ ਸੰਬੰਧ ਨਾਲ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਿਲਦੀ ਜੁਲਦੀ ਲੱਗਦੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਕਾਫੀ ਹੈ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਨੂੰ ਕਰਾਰ ਅਧੀਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਫਰਜ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹੋਵੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕਿਆਂ 'ਤੇ ਕੁਝ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ ਹੋਣ। ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਂਛਿਤ ਨਤੀਜੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ 'ਤੇ ਕਾਫੀ ਵਿਵੇਕ ਰੱਖਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਗੱਲ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਨੈੱਟ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਇੱਕ ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦਾ ਵਿਵੇਕ ਹੈ, ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਦੀ ਕੁਦਰਤ 'ਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦੀ। ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਇੱਕ ਕਰਾਰ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮਰਜੀ ਨਾਲ ਕਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਹ ਏਜੰਸੀ ਕਰਾਰ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਵਿਰੋਧ ਨਾ ਕਰੇ। ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਮਿਲਣ ਵਾਲਾ ਵਾਧੂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਪੀਐਸਏ ਅਧੀਨ ਅਸਲ ਮੁੱਖ ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਦਾ ਇੱਕ ਸਹਾਇਕ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਪਾਰਕ ਪ੍ਰਬੰਧ, ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਲਾਭ ਹੈ ਦੇ ਨਾਲ ਇਤਫਾਕਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਨਾਲ ਵਾਜਬ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਜ਼ਦੀਕੀ ਸਬੰਧ ਹੈ ਮੁੱਖ ਹਵਾ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਕੈਰੀਅਰ ਅਜਿਹੇ ਇਤਫਾਕਿਕ ਲਾਭ ਜਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਆਉਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ ਰਿਸ਼ਤੇ ਦਾ

ਘੇਰਾ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਵਿਚ ਜਾਂ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਲਾਵਾ ਇਸ ਤੋਂ, PSA ਦੀ ਧਾਰਾ 7.2 ਇਹ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਹਾਇਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕੈਰੀਅਰ ਲਈ ਇੱਕ ਭਰੋਸੇਮੰਦ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਰੱਖੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਸਹੀ ਲੇਖਾ-ਜੋਖਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਦੀ ਕਮੀ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਅਸਲ ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ, ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਹ ਦੱਸਦਾ ਹੈ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ "ਸਾਰੇ ਪੈਸੇ" ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਵਜੋਂ ਰੱਖੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਏਅਰ ਕੈਰੀਅਰ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਬਸਪਾ 'ਤੇ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਮਾਪਿਆ. ਬਸਪਾ ਨੇ "ਪੂਰਕ ਕਮਿਸ਼ਨ" ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਸਿਰਲੇਖ ਹੇਠ। ਇਸ ਲਈ, ਇੱਕ ਵਾਰ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ 'ਤੇ ਦਿਖਾਈ ਗਈ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰਕਮਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਬਸਪਾ, ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾਵਾਂ ਲਈ ਟੀਡੀਐਸ ਕੱਟਣਾ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇਗਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਈ ਗਈ ਇਹ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ, ਅਤੇ ਜੋ ਵੀ ਬਚਿਆ ਹੈ ਧਾਰਾ 194H ਦੇ ਤਹਿਤ ਘਟਾਓ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਆਮਦਨੀ ਵਜੋਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਆਪਣੇ ਆਪ ਏਜੰਟਾਂ ਲਈ। ਇਹ ਇਸ ਮੌਕੇ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ ਬੰਦੋਬਸਤ ਹੈ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਤੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ, PSA ਦੀ ਧਾਰਾ 7.2 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 43-47][31-G-H; 32-ਬੀ-ਸੀ; 33-ਸੀ-ਈ, ਜੀ-ਐਚ]

1.6 ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਉਪਲਬਧ ਸੀ, ਉੱਥੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਸਨ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਦੇਣਦਾਰੀਆਂ ਜੋ ਉਸ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹਨ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਆਮਦਨ ਦਾ ਵਾਧੂ ਹਿੱਸਾ। ਇਹ ਰਕਮਾਂ ਸਨ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਲਈ ਇਤਫਾਕਨ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਫਲਾਈਟ ਟਿਕਟਾਂ ਵੇਚੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਲਈ ਸੀ। ਪੁਰਾਣੇ ਕਹਾਵਤ ਹੈ ਕਿ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਧਿਰ "ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਅਤੇ reprobate” ਇਸ ਤੱਥਾਤਮਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ ਲਈ ਢੁਕਵਾਂ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 50][35-B]

1.7 ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਸਲ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਫਰਕ ਨੂੰ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਜੋ ਕਿ TDS ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਲਈ ਯੋਗ ਹੈ, ਉੱਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਖੁਲਾਸੇ ਤੋਂ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਦੇ ਦਲੀਲਾਂ ਤੋਂ ਅਣਮੋਹ ਹੈ। ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 182 ਅਤੇ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੀ ਪ੍ਰਿਜ਼ਮ ਰਾਹੀਂ ਪੀ.ਐਸ.ਏ. ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ, ਜੋ ਕਿ ਰੈਵੇਨਿਊ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਲਗਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਅਤੇ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਲਾਗਤ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉੱਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 51]

1.8 ਜੇਕਰ ਆਮਦਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ ਨੇ, ਜਿਸ ਉੱਤੇ TDS ਕੱਟਿਆ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਉਹ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਅਜਿਹੀ ਕਟੌਤੀ ਲਈ ਯੋਗ ਸੀ, ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰ ਲਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸੇ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਅਸੈਸੀ ਨੂੰ TDS ਵਿਚ ਘਾਟੇ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਹੋਰ ਅਗਾਊ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੂੰ TDS ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਵਿਚ ਦੇਰੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਅਤੇ ਉਸ ਰਕਮ ਉੱਤੇ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਤਾਰੀਖ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮੇਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਧਾਰਾ 201(1A) ਅਧੀਨ ਵਿਆਜ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਉੱਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਜਤਾਈ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਈ ਗਈ ਰਕਮਾਂ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਕਿ TDS ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਵਿਚ ਦੇਰੀ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਮੁਆਫ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਕੋਕਾ ਕੋਲਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਅਤੇ ਐਲੀ ਲਿਲੀ & ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਵਿਚ ਘਾਟੇ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਅਸੈਸੀ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਦੇਰੀ ਲਈ ਵਿਆਜ ਲਗਾਉਣ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ, ਅਸੈਸੀਜ਼ ਨੇ ਇਹ ਵੇਰਵੇ ਮੁਹੱਈਆ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਟੈਕਸ ਕਦੋਂ ਅਦਾ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਕੋਕਾ ਕੋਲਾ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿਚ ਬੁਲਾਏ ਗਏ ਸੀ.ਬੀ.ਡੀ.ਟੀ. ਸਰਕੁਲਰ ਦੀ 29.01.1997 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਵੀ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹਨਾਂ ਗੁੰਮ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਭਰਨਾ ਅਤੇ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਵਿਆਜ ਦੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਕੋਲ ਵਾਪਸ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਦੇਰੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੱਕ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਵਿਆਜ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਬਿੰਦੂਆਂ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਦਾ

ਅੰਤਮ ਨਤੀਜਾ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 271ਸੀ ਅਧੀਨ ਜੁਰਮਾਨਿਆਂ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ। ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿਚ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਕਿ TDS ਵਿਚ ਕਮੀ ਲਈ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਖਿਲਾਫ ਜੁਰਮਾਨਾ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇ ਪਰ ਇਹ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਉਸ ਸਮੇਂ ਠੰਡੇ ਬਸਤੇ ਵਿਚ ਪਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਜਦੋਂ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਰੈਵੇਨਿਊ ਵੱਖ ਵੱਖ ਅਪੀਲੀ ਫੋਰਮਾਂ ਅੱਗੇ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਦੇ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦੇ ਉੱਤੇ ਲੜ ਰਹੇ ਸਨ। ਧਾਰਾ 271ਸੀ ਚੈਪਟਰ XVII-B ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਵਿਚ ਅਸਫਲਤਾ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨਿਆਂ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 273ਬੀ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇਫੌਲਟਿੰਗ ਅਸੈਸੀ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਤੋਂ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰੋ ਕੁਝ ਖਾਸ ਹਾਲਾਤ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੁਰਮਾਨੇ. ਦਾ ਘੇਰਾ “ਵਾਜਬ ਕਾਰਨ” ਧਾਰਾ 273 ਬੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪਹਿਲਾਂ ਪੜਤਾਲ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਇਸ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਫਸਰ ਨੂੰ ਲੋੜ ਹੈ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸੰਭਾਵੀ ਜੁਰਮਾਨਿਆਂ ਦੀ ਵੀ ਗਣਨਾ ਕਰੋ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 56-60][37-F-G; 38-ਏ-ਐੱਫ; 39-F]

1.9 ਜਦੋਂ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਏ.ਵਾਈ 2001-02 ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦ ਉੱਠਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੀ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਜਦਕਿ ਰੈਵੇਨਿਊ ਲਈ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਨੇ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਅਧੀਨ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਇਹ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸੁਲਝਾ ਲਈ ਗਈ ਸੀ। ਬਲਕਿ, ਇਹ ਪ੍ਰਤੀਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਸੈੱਟ ਦੇ ਹਵਾਈ ਵਾਹਕਾਂ ਨੇ ਮਾਨ ਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਆਈ.ਟੀ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਣਗੇ, ਦੂਜੇ ਸੈੱਟ ਨੇ ਉਲਟ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਿਆ। ਅਸੈਸੀਜ਼ ਆਖਰੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਗਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਰੋਧੀ ਐਲਾਨਾਂ ਨੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਗੰਭੀਰ ਅਤੇ ਬੋਨਾ ਫਾਈਡ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪਹੇਲੀ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਜੋ ਕਿ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਾਲ ਉੱਠਿਆ ਸੀ। [ਪੈਰਾ 61]

1.10 ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੇ ਅਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਏ ਗਏ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਰਕਮਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੈਵੇਨਿਊ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਨੂੰ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 182 ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਦੋ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਇਰਾਦਿਆਂ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟਾਏ ਗਏ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 182 ਅਧੀਨ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਅਧੀਨ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਹਵਾਈ ਉਦਯੋਗ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਸੈਸੀਆਂ ਲਈ ਬੀ.ਐਸ.ਪੀ. ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭੁਗਤਾਨ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਨੂੰ ਵਰਤਣਾ ਵਿਵਹਾਰਿਕ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਤੋਂ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਇਕਜੁੱਟ ਕਟੌਤੀ ਕਰ ਸਕਣ ਤਾਂ ਜੋ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਐ XVII-B ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਫਰਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕਣ। [ਪੈਰਾ 63]

1.11 ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਭਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਅਸੈਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਰਿਕਵਰੀ ਦੀ ਕੋਈ ਗੁੰਜਾਇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 201(1A) ਅਧੀਨ ਵਿਆਜ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਪਹਲੂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਅਸੈਸਿੰਗ ਅਫ਼ਸਰ ਨੂੰ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੱਕ ਅਸੈਸੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਭਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਆਜ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਕਸਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਵੇਰਵੇ ਵਿੱਚ ਝਾਤ ਪਾਉਣ ਲਈ ਅਸੈਸਿੰਗ ਅਫ਼ਸਰ ਨੂੰ ਖੁੱਲ੍ਹਾ ਛੱਡਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਵੇਰੀਫਾਈ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਰਕਮਾਂ 'ਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਘਟਾਇਆ ਜਾਣਾ ਸੀ, ਵਾਸਤਵ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸ ਭਰਿਆ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਚੂੰਕਿ ਕੋਈ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਇਸ ਲਈ ਕੁਝ ਵਿਸੰਗਤੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਸੈਸਿੰਗ ਅਫ਼ਸਰ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਹੱਲ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵੀ ਏਜੰਟ ਹਾਲੇ ਵੀ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਭਰਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੂੰ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਕਮੀ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਖਿਲਾਫ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ

273ਬੀ ਦੇ ਚਲਦੇ ਅਸੈਸੀਆਂ ਖਿਲਾਫ ਜੁਰਮਾਨੇ ਲਾਉਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਸੀਮਿਤ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਸੈਸੀਆਂ ਦੇ ਤਰਕਾਂ ਨੂੰ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਅਧੀਨ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮੈਰਿਟ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਹ ਇਸ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਰਕਮਾਂ 'ਤੇ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਦਾਇਗੀ ਕਾਰਨ ਮਾਮਲਾ ਰੈਵੇਨਿਊ ਨਿਰਪੱਖ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਸੈਸਿੰਗ ਅਫ਼ਸਰ ਨੂੰ ਵਿਆਜ ਦੇਣ ਯੋਗ ਰਕਮ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਰੰਤ ਕਾਰਵਾਈ ਪੂਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 64-66]

ਸੀ.ਆਈ.ਟੀ. ਬਨਾਮ ਕਤਰ ਏਅਰਵੇਜ਼ 2009 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਔਨਲਾਈਨ ਬੋਮ 2179 – ਨਾਮਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ।

ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਕੋਕਾ ਕੋਲਾ ਬੇਵਰੇਜਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਆਮਦਨ ਕਰ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (2007) 8 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 463 : [2007] 8 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1046; ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਸਟੈਂਪ ਵੈਂਡਰਜ਼ ਐਸੋ. ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ 2002 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਔਨਲਾਈਨ ਗੁਜ 135; ਡਾਇਰੈਕਟਰ, ਪ੍ਰਸਾਰ ਭਾਰਤੀ ਬਨਾਮ ਸੀ.ਆਈ.ਟੀ. (2018) 7 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 800 : [2018] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 287; ਲਕਸ਼ਮੀਨਾਰਾਇਣ ਰਾਮ ਗੋਪਾਲ ਅਤੇ ਸਨਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਸਰਕਾਰ (1955) 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 393; ਗੋਰਡਨ ਵੁਡਰੋਫ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ ਬਨਾਮ ਸ਼ੇਖ ਐਮ.ਏ. ਮਾਜਿਦ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ [1966] ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1; ਖੇਡੂਤ ਸਹਾਕਾਰੀ ਗਿਨਨਿੰਗ ਅਤੇ ਪ੍ਰੈਸਿੰਗ ਸੋਸਾਇਟੀ ਬਨਾਮ ਗੁਜਰਾਤ ਰਾਜ (1971) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 480 : [1972] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 714; ਭੋਪਾਲ ਸੁਗਰ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਐਸ.ਟੀ.ਓ., ਭੋਪਾਲ (1977) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 147 : [1977] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 578; ਅਰਾਉਂਡ ਦ ਵਰਲਡ ਟ੍ਰੈਵਲ ਅਤੇ ਟੂਰਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ 2003 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. ਔਨਲਾਈਨ ਮੈਡ 1027; ਕਮਰ ਸ਼ਫੀ ਤਯਾਬਜੀ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਐਕਸੈਸ ਪ੍ਰੋਫਿਟਸ ਟੈਕਸ, ਹੈਦਰਾਬਾਦ (1960) 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 546; ਨਗੁਬਾਈ ਅੰਮਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਬੀ. ਸ਼ਾਮਾ ਰਾਓ ਅਤੇ ਹੋਰ [1956] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 451; ਆਮਦਨ ਕਰ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਬਨਾਮ ਐਲੀ ਲਿਲੀ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ (ਇੰਡੀਆ) (2009) 15 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 1 : [2009] 5 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 20 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਲਾਅ ਰੈਫਰੈਂਸ

[2007] 8 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1046 ਪੈਰਾ 17 (viii) ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[2018] 3 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 287 ਪੈਰਾ 18 (v) ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[1955] 1 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 393 ਪੈਰਾ 22 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

[1966] ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 1 ਪੈਰਾ 23 ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ: ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 6964-6965 ਦੇ 2015।

ਦਿੱਲੀ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਮਿਤੀ 13.04.2009 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਦਾ ਸੰਬੰਧ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਆਈ.ਟੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 306 ਦੇ 2005 ਅਤੇ ਆਈ.ਟੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 123 ਦੇ 2006 ਵਿੱਚ ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਵਿੱਚ ਹੋਇਆ।

ਨਾਲ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 6966-6967 ਅਤੇ 6968 ਦੇ 2015।

ਵਿਕਰਮਜੀਤ ਬੈਨਰਜੀ, ਏ.ਐਸ.ਜੀ., ਸੀ. ਐਸ. ਅਗਰਵਾਲ, ਅਰਜਿਤ ਪ੍ਰਸਾਦ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਭਾਰਗਵ ਵੀ. ਦੇਸਾਈ, ਅਨਿਲ ਮਖੀਜਾ, ਮਿਸ ਚਾਰੂ ਮੋਦੀ, ਉਮਾਸ਼ੰਕਰ, ਜਗਮੋਹਨ, ਰੂਪੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਮਿਸ ਗਾਰਗੀ ਖੰਨਾ, ਸ਼ਸ਼ਾਂਕ ਬਾਜਪਾਈ, ਉਦਾਈ ਖੰਨਾ, ਸੰਤੋਸ਼ ਕੁਮਾਰ, ਪ੍ਰਸ਼ਾਂਤ ਸਿੰਘ, ਸਿੱਧਾਰਥ ਸਿੰਘਾ, ਤਥਾਗਤ ਸ਼ਰਮਾ, ਸ਼ਿਵਮ ਸਿੰਘਾਨੀਆ, ਰਮਨ ਯਾਦਵ, ਰਾਜ ਬਹਾਦੁਰ ਯਾਦਵ, ਮਿਸਿਜ਼ ਅਨਿਲ ਕਟਿਆਰ, ਵਿਸ਼ਾਲ ਕਲਰਾ, ਸੌਮਿਆਂਦ੍ਰ ਤੋਮਰ, ਮਿਸ ਸਨਿਗਧਾ ਗੌਤਮ,

ਸ਼ੇਖਰ ਪ੍ਰੀਤ ਝਾ, ਵਿਨੇ ਗਾਰਗ, ਐਡਵੋਕੇਟਸ ਪੇਸ਼ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਸੁਰਿਆ ਕਾਂਤ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਸੁਰਿਆ ਕਾਂਤ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ।

1. ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਉੱਠਣ ਵਾਲਾ ਸਵਾਲ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 1961 ("ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ") ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨਾਲ ਸਬੰਧਿਤ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 2001 ਦੁਆਰਾ 01.04.2000 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਸੋਰਸ ਤੋਂ ਟੈਕਸ ਕੱਟਣਾ ("ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ.") ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਜਾਂ “ਬ੍ਰੋਕਰੇਜ” ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਅਧੀਨ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਤੋਂ 10% ਪਲੱਸ ਸਰਚਾਰਜ।

ਏ. ਏਅਰਲਾਈਨ ਉਦਯੋਗ

2. ਸਬੰਧਿਤ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਹਵਾਈ ਉਦਯੋਗ ਵਿੱਚ, ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ ਲਈ ਬੇਸ ਕਿਰਾਇਆ1 ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਏਅਰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ("ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ.") ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਬੇਸ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੇ ਆਪਣੀਆਂ ਟਿਕਟਾਂ ਵੇਚਣ ਦੀ ਛੋਟ ਸੀ, ਪਰ ਉੱਚੇ ਨਹੀਂ।2 ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਨੇ ਇਹ ਤੈਅ ਕੀਤਾ ਕਿ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਆਪਣੇ ਗਾਹਕਾਂ ਤੋਂ ਕਿੰਨਾ ਚਾਰਜ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੀ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਦੀ ਸਮੁੱਚੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਿਆ।

3. ਹਵਾਈ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੂੰ ਨਾਗਰਿਕ ਉਡਾਣ ਮਹਾਨਿਦੇਸ਼ਕ ("ਡੀ.ਜੀ.ਸੀ.ਏ.") ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਲਈ ਕਿਰਾਏ ਦੀ ਸੂਚੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨੀ ਵੀ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸੀ। ਡੀ.ਜੀ.ਸੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਮੁਹਰਲਗਾਈ ਗਈ ਕੀਮਤਾਂ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬੇਸ ਫੇਅਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਜਾਂ ਉਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਟਿਕਟਾਂ ਲਈ ਮਾਨਕ ਧਨਾਤਮਕ ਰਕਮ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ, ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਖਾਲੀ ਟਿਕਟਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਯਾਤਰਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਵੇਚ ਅਤੇ ਮਾਰਕੀਟ ਕਰ ਸਕਣ। ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮਝੌਤਾ ਯਾਤਰੀ ਵਿਕਰੀ ਏਜੰਸੀ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ("ਪੀ.ਐਸ.ਏ.") ਦੁਆਰਾ ਸੰਚਾਲਿਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇਹਨਾਂ ਕਰਾਰਾਂ ਲਈ ਡਰਾਫਟ ਟੈਂਪਲੇਟ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੈਕਟਰ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਨਾਲ ਦਾਖਲ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜੋ ਹਵਾਈ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਦਸਤਖਤ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪੀ.ਐਸ.ਏ. ਉਹ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੈਅ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜਿਨਹਾਂ ਹੇਠ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਉਪਰੋਕਤ ਉਡਾਣ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ, ਨਾਲ ਹੀ ਹੋਰ ਸਹਾਇਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ।

4. ਇਹ ਟਿਕਟ ਵੇਚੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਇੱਕ 7% ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ "ਸਟੈਂਡਰਡ ਕਮਿਸ਼ਨ" ਕੇ ਤੌਰ ਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਸਦੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੋ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੀਮਤ ਦੀ ਪੱਟੀ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਹੋਵੇਗਾ।3$_{SUPERSCRIPT}$ ਇਹ ਹਵਾਈ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਖੁਦ ਦੱਸੀ ਗਈ ਨੈੱਟ ਫੇਅਰ ਤੋਂ ਸੁਤੰਤਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਬੇਸ ਫੇਅਰ 'ਤੇ 7% ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ 10% ਪਲੱਸ ਸਰਚਾਰਜ ਦੇ ਨਾਲ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ। ਟਿਕਟਾਂ ਨੂੰ ਵੇਚੇ ਜਾਣ ਦੇ ਵੇਰਵੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਬਿਲਿੰਗ ਅਤੇ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਪਲਾਨ ("ਬੀ.ਐਸ.ਪੀ.") ਨਾਮਕ ਇੱਕ ਸੰਸਥਾ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਜਾਣਗੇ। ਬੀ.ਐਸ.ਪੀ. ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੇ ਛਤਰ ਹੇਠ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਅਤੇ ਲੌਜਿਸਟਿਕਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਏਜੰਟਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਉਡਾਣ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਸਬੰਧੀ ਵੇਰਵੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਮੰਚ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ।

5. ਬੀ.ਐਸ.ਪੀ. ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਨੈੱਟ ਰਕਮ, ਛੂਟਾਂ, ਅਤੇ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਕਮਿਸ਼ਨ ਸਮੇਤ ਵਿੱਤੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦਾ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਖਜ਼ਾਨਾ ਸਟੋਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਿਸਟਮ ਪਹਿਲਾਂ ਵੇਚੇ ਗਏ ਟਿਕਟਾਂ ਦੇ ਬਾਅਦ ਹਰੇਕ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਵਾਈ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਬੀ.ਐਸ.ਪੀ. ਵਿੱਚ ਇਕੱਠੀ ਹੋਈ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਨੂੰ ਫਿਰ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਹਵਾਈ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿੱਤੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ ਕਈ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਰੋਕਿਆ

ਜਾ ਸਕੇ।

6. ਇਸ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਅੰਦਰ, ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਕੋਲ ਉਸ ਅਸਲ ਕਿਰਾਏ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਕੰਟਰੋਲ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਟਿਕਟਾਂ ਨੂੰ ਵੇਚਣਗੇ।4$_{SUPERSCRIPT}$ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਛੱਤ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਤੋੜਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਏਜੰਟ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਸਹਿਮਤ ਬੇਸ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪਰ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਮੰਗੇ ਗਏ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕੀਮਤ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਦੱਸੇ ਗਏ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤਿਰਿਕਤ ਰਕਮ ਏਜੰਟ ਦੀ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਵਜੋਂ ਰਹਿ ਜਾਵੇਗੀ।

7. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਅੰਜਾਮ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੌਦਰਿਕ ਲਾਭਾਂ ਦਾ ਉਦਾਹਰਨ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

8. ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਦੇ ਉੱਪਰ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਇਸ ਸਹਾਇਕ ਰਕਮ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਬੀ.ਐਸ.ਪੀ. ਉੱਤੇ "ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ" ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਮੁਲਜ਼ਮ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਅਤੇ ਰੈਵੇਨਿਊ ਵਿਚਕਾਰ ਇਸ ਕੇਸ ਦੇ ਦਿਲ ਵਿੱਚ ਝਗੜਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਈ ਗਈ ਆਮਦਨ ਦੇ ਚਰਿੱਤਰਨ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਕੀ ਇਹ ਅਤਿਰਿਕਤ ਹਿੱਸਾ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਐਕਟ, 1961 ("ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ") ਦੀ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀਆਂ ਜ਼ਰੂਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇਗਾ।

B. ਤੱਥਾਤਮਕ ਪਿਛੋਕੜ

9. ਇਹ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਦਿੱਲੀ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ 13.04.2009 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਤੋਂ ਉੱਠਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਥੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਜਵਾਬੀ/ਰੈਵੇਨਿਊ ਵੱਲੋਂ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ/ਮੁਲਜ਼ਮਾਂ ਨੂੰ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਏਅਰਲਾਈਨ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਉੱਤੇ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਉੱਤੇ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਾਟਣਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਸੀ। ਮੁਲਜ਼ਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲੋੜੀਂਦੀ ਰਕਮ ਦੀ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 201 ਅਧੀਨ "ਮੁਲਜ਼ਮ ਵਜੋਂ ਘੋਸ਼ਿਤ" ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਤਦਨੁਸਾਰ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ 201(1A) ਅਤੇ 271C ਅਧੀਨ ਵਿਆਜ ਅਤੇ ਜੁਰਮਾਨਾ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣਗੇ।

10. ਸਬੰਧਤ ਮੁਲਾਂਕਣ ਵਰ੍ਹਾ 2001-02 ਹੈ। ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 2001 ਦੁਆਰਾ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 194H ਦੀ ਮੁੜ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਨਾਲ ਪ੍ਰੇਰਿਤ ਹੋ ਕੇ, ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੇ ਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਲਈ ਨੋਟਿਸ ਭੇਜੇ। ਕੁਝ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਵਿਧਾਨਕ ਲੋੜਾਂ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਵਿੱਚ ਕਮੀਆਂ ਦੇ ਸ਼ੱਕ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੇ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 133A ਅਧੀਨ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤੇ। ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਮੁਲਜ਼ਮ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਕੁਝ ਰਕਮਾਂ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਤਿਰਿਕਤ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਕਥਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਜੋ ਕੈਰੀਅਰਜ਼ ਨੇ ਕਟੌਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸੀ:

‘133A. ਸਰਵੇਖਣ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ।— (1) ਇਸ ਐਕਟ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗੱਲ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਇੱਕ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾਖਲ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ— (ਕ) ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਖੇਤਰ ਦੀਆਂ ਹੱਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਥਾਂ 'ਤੇ, [ਸੂਰਜ ਕਾਂਤ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ.]

11. ਆਮਦਨ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਓਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਏ.ਵਾਈ 2001-02 ਦੌਰਾਨ ਉਕਤ ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਲਈ ਵਾਧੂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਜੋੜਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਉੱਤੇ, ਸੈਕਸ਼ਨ 194ਐਚ ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 619 ਦੀ 04.12.1991 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕੇਂਦਰੀ ਸਿੱਧੇ ਟੈਕਸ ਬੋਰਡ (“ਸੀ.ਬੀ.ਡੀ.ਟੀ.”) ਦੁਆਰਾ, ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਨੂੰ ਅਸੈਸੀ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ। ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ.

ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਹਰੇਕ ਹਵਾਈ ਵਾਹਕ ਨੂੰ ਕਾਰਣ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸ ਭੇਜੇ ਗਏ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, ਲਗਾਤਾਰ ਅਸੈਸਮੈਂਟ ਆਰਡਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਸੀ ਕਿ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਆਈ.ਟੀ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 201 ਅਧੀਨ ਵਾਧੂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਤੋਂ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਡਿਫਾਲਟਰ ਅਸੈਸੀ ਸਨ, ਅਤੇ ਆਮਦਨ ਵੱਲੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਰੇਕ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਠਾਏ ਗਏ ਮੰਗਾਂ ਨੂੰ ਪੁਸ਼ਟੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

12. ਸਰਚਾਰਜ ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 201(1ਏ) ਅਧੀਨ ਵਿਆਜ ਦੇ ਜੋੜ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਦੇਣਯੋਗ ਰਕਮ ਦਾ ਕੁੱਲ ਹਿਸਾਬ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਸੀ:

ਅਸੈਸੀ (ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ) ਸਰਚਾਰਜ + ਵਿਆਜ ਕੁੱਲ ਰਕਮ
ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਰੁ. 58,700 + ਰੁ. 3,19,21,694
(ਰੁ. 2,93,49,770) ਰੁ. 21,13,224
ਰੌਇਲ ਡਚਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਰੁ. 2,24,26,580 ਰੁ. 20,50,11,620
(ਰੁ. 18,25,85,040) (ਕੇਵਲ ਵਿਆਜ)
ਬ੍ਰਿਟਿਸ਼ ਏਅਰਵੇਜ਼ ਰੁ. 60,08,391 ਰੁ. 5,31,76,079
(ਰੁ. 4,71,67,688) (ਕੇਵਲ ਵਿਆਜ)

(ਬੀ) ਕੋਈ ਵੀ ਥਾਂ ਜੋ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ਾਇਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਉਹ ਅਧਿਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ, [ਜਾਂ]
(ਸੀ) ਕੋਈ ਵੀ ਥਾਂ ਜਿਸ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉਹ ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੋਵੇ ਅਜਿਹੇ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ, ਜੋ ਇਸ ਥਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ, ਜਾਂ ਜੋ ਅਜਿਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਧਿਕਾਰ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ,]
[ਜਿਸ ਥਾਂ ਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਪੇਸ਼ਾ ਜਾਂ ਚੈਰਿਟੇਬਲ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕੋਈ ਗਤੀਵਿਧੀ ਚਲਾਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਚਾਹੇ ਅਜਿਹੀ ਥਾਂ ਉਸ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਪੇਸ਼ਾ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਸਥਾਨ ਹੋਵੇ ਜਾਂ ਨਾ ਹੋਵੇ, ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਲਕ, ਟਰੱਸਟੀ, ਕਰਮਚਾਰੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਕਰੇ ਜੋ ਉਸ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਥਾਂ ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਉਸ ਕਾਰੋਬਾਰ ਜਾਂ ਪੇਸ਼ਾ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਵਿੱਚ ਮਦਦ ਕਰ ਰਹਾ ਹੋਵੇ—]।

7 201. ਕਟੌਤੀ ਜਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ।

(1) ਜਿਥੇ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ, ਸਮੇਤ ਕਿਸੇ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ,— (ਏ) ਜੋ ਇਸ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਕੋਈ ਰਕਮ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੋਵੇ ਜਾਂ (ਬੀ) ਸੈਕਸ਼ਨ 192 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1ਏ) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ, ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਤੇ, ਕਟੌਤੀ ਨਾ ਕਰੇ ਜਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰੇ, ਜਾਂ ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਪੂਰੀ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਟੈਕਸ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਅਧੀਨ ਲੋੜੀਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ, ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਬਿਨਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤੇ, ਅਜਿਹੇ ਟੈਕਸ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਡਿਫਾਲਟਰ ਅਸੈਸੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ…

13. ਆਈ.ਟੀ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 271ਸੀ ਅਧੀਨ ਸਾਰੇ ਅਸੈਸੀਆਂ ਵਿਰੁੱਧ ਪੈਨਲਟੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਗਏ। ਅਸੈਸੀਆਂ ਨੇ ਅਸੈਸਮੈਂਟ ਆਰਡਰਾਂ ਵਿਰੁੱਧ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ (ਅਪੀਲਾਂ) ਕੋਲ ਆਪਣੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀਆਂ। ਕਮਿਸ਼ਨਰ (ਅਪੀਲਾਂ) ਨੇ ਇੱਕ ਆਮ ਆਦੇਸ਼ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ, ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਮੈਰਿਟਾਂ ਉੱਤੇ ਰੱਦ ਕਰਦਿਆਂ ਪਰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਕਿ 01.06.2001 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦੀਆਂ ਤਾਰੀਖਾਂ ਵਾਲੇ ਕੋਈ ਵੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ, ਜਿਸ ਦਿਨ ਸੈਕਸ਼ਨ 194ਐਚ ਲਾਗੂ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਨੂੰ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਮੰਗ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਰੱਖਿਆ ਜਾਵੇ।

14. ਕਰਦਾਤਾਓਂ ਨੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਆਮਦਨ ਕਰ ਅਪੀਲੇਟ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਦਿੱਲੀ (“ਆਈਟੀਏਟੀ”) ਨੂੰ ਸੰਪਰਕ ਕੀਤਾ। ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਸਬੰਧੀ ਸੀਏ ਨੰਬਰ 6964-6965 ਦੇ 2015 ਵਿੱਚ, ਆਈਟੀਏਟੀ ਨੇ ਕਰਦਾਤਾ ਦੇ ਤਰਕਾਂ ਨੂੰ ਮੰਨਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਖਿਲਾਫ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਸੈਸਮੈਂਟ ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ:-

(i) ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਰਕਮ ਆਪਣੇ ਹੱਥ

ਵਿੱਚ ਆਮਦਨ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਟਿਕਟ ਖਰੀਦਣ ਵਾਲੇ ਗਾਹਕ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਏਅਰਲਾਈਨ ਵੱਲੋਂ;

(ii) ਇਸ ਲਈ, "ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ" ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਆਮਦਨ ਸੀ, ਨਾ ਕਿ ਕਰਦਾਤਾ ਏਅਰਲਾਈਨ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਮਿਸ਼ਨ;

(iii) ਏਅਰਲਾਈਨ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ ਪਤਾ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੇ ਅੰਤਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਡਾਣ ਟਿਕਟਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਵੇਚਿਆ;

(iv) ਧਾਰਾ 194H ਨੇ "ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ" ਨੂੰ ਇਹ ਤੈਅ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਰਗਦਰਸ਼ਕ ਸਿਧਾਂਤ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਇਕ ਭੁਗਤਾਨ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਈ ਗਈ ਰਕਮਾਂ ਕਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਨਹੀਂ ਹਨ;

(v) ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੇ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਅਤੇ ਬੇਬੁਨਿਆਦੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਾਨ ਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੇ, ਹਰ ਵਪਾਰ ਵਿੱਚ, ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਆਈਏਟੀਏ ਬੇਸ ਕਿਰਾਏ ਵਿੱਚਕਾਰ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪੂਰੇ ਅੰਤਰਾਲ ਨੂੰ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਵਜੋਂ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਧਾਰਾ 194H ਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕਲਪਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਅਸਲ ਅੰਕੜੇ ਸਾਬਤ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

15. ITAT ਨੇ ਉਸੇ ਤਰਕ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਬਾਕੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੁਆਰਾ। ਵਲੋਂ ਦੁਖੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਿਆਂ, ਮਾਲ ਵੱਖਰਾ ਲਿਆਇਆ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਹਾਈ ਦੀ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਏਅਰਲਾਈਨ ਉਦਯੋਗ ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਟੈਕਸ ਦੇਣਦਾਰੀ। ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194 ਐਚ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਉਲਟਾ ਦਿੱਤਾ ITAT ਦੀਆਂ ਖੋਜਾਂ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ। ਦ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧਤ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸੰਖੇਪ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ: -

(i) ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਿਧਾਂਤ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194H ਦੀ ਅਰਜ਼ੀ ਇਹ ਹਨ:

a ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਰਿਸ਼ਤੇ ਦੀ ਮੌਜੂਦਗੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਅਤੇ ਟਰੈਵਲ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ;

ਬੀ. ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਟਰੈਵਲ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਕੀਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਇੱਕ ਕਮਿਸ਼ਨ;

c. ਭੁਗਤਾਨ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ ਮਾਲ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਜਾਂ ਖਰੀਦ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ;

d. ਟਰੈਵਲ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਆਮਦਨ ਮੁਲਾਂਕਣ ਸਿੱਧੇ ਜਾਂ ਅਸਿੱਧੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ ਧਾਰਾ 194 ਐਚ ਦੇ ਸ਼ਬਦ;

ਈ. ਉਹ ਪੜਾਅ ਜਿਸ 'ਤੇ ਟੀਡੀਐਸ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ ਰਕਮਾਂ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਖਾਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਏਜੰਟ;

(ii) ਸਾਰੇ ਮੁਲਾਂਕਣਾਂ ਨੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਤੇ ਟਰੈਵਲ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਰਿਸ਼ਤਾ ਕਾਇਮ ਰਿਹਾ। PSAs ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਦਰਸਾਇਆ ਹੈ ਕਿ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਗਾਹਕਾਂ ਦੀ ਖਰੀਦ ਵਿਚ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਅਤੇ ਸੁਤੰਤਰ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਹੀਂ;

(iii) ਇਸ ਲਈ, ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ ਸੀ ਸਮੁੱਚੇ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ-ਏਜੰਟ ਨਾਲ ਅਟੁੱਟ ਤੌਰ 'ਤੇ

ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ ਸਬੰਧ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੁਆਰਾ ਨਾਲ;

(iv) ਟਿਕਟਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਲੇਖ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਏਅਰਲਾਈਨ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਬਣ ਕੇ ਰਹਿ ਗਏ ਸਾਰੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੌਰਾਨ;

(v) ਮੁਲਾਂਕਣਾਂ ਨੂੰ ਸਿਰਫ਼ ਕਟੌਤੀਆਂ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ IT ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194H ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਦੋਂ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਲਿ. v. C.I.T., ਦਿੱਲੀ BSA ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

16. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਧਾਰਾ 201 ਅਧੀਨ "ਕਰਜ਼ਦਾਤਾ ਵਿੱਚ ਚੂਕ" ਦਾ ਟੈਗ ਮੁੜ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਧਾਰਾ 201(1A) ਅਧੀਨ ਟੀਡੀਐਸ ਦੀ ਘਾਟ ਉੱਤੇ ਬਿਆਜ ਦਾ ਲੇਵੀ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਕਰਜ਼ਦਾਤਾਵਾਂ ਉੱਤੇ।8$_{SUPERSCRIPT}$ ਪੀੜਤ ਕਰਜ਼ਦਾਤਾ ਹੁਣ ਇਸ ਅਪੀਲ ਦੇ ਬੈਚ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਹਨ।

ਸੀ. ਸਬਮਿਸ਼ਨਜ਼

17. ਸ੍ਰੀ ਸੀ.ਐਸ. ਅਗਰਵਾਲ, ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ, ਜੋ ਕਿ ਸੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 6964-6965 ਦੇ 2015 ਅਤੇ ਨੰਬਰ 6966-6967 ਦੇ 2015 ਵਿੱਚ ਕਰਜ਼ਦਾਤਾਵਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋ ਰਹੇ ਹਨ, ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਸਰਾਹਣਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ੋਰਦਾਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਆਧਾਰਾਂ ਉੱਤੇ ਗਲਤੀ ਹੈ:-

(i) ਜਦੋਂ ਟਿਕਟਾਂ ਨੂੰ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਰਜ਼ਦਾਤਾਵਾਂ ਕੋਲ ਉਸ ਕੀਮਤ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਨਿਯੰਤਰਣ ਨਹੀਂ ਰਹਿੰਦਾ ਜਿਸ ਕੀਮਤ ਉੱਤੇ ਏਜੰਟ ਅਖੀਰ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੇਚਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਮਿਲਣ ਵਾਲਾ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਗਾਹਕ ਵਿਚਕਾਰ ਸੌਦਿਆਂ ਕਾਰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਏਅਰਲਾਈਨ ਇਸ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੇ ਇਸ ਪੜਾਅ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ;

(ii) ਟਿਕਟਾਂ ਨੂੰ ਵੇਚਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੌਰਾਨ ਦੋ ਵੱਖਰੇ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਅਤੇ ਦੋ ਵੱਖਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਬੰਧ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਪਹਿਲਾ ਏਅਰ ਕੈਰੀਅਰ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਵਿਚਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਸਟੈਂਡਰਡ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਜਾ ਸੰਬੰਧ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਗਾਹਕ ਵਿਚਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੌਰਾਨ ਏਜੰਟ ਟਿਕਟ ਨੂੰ ਸੰਭਵ ਹੋ ਸਕੇ ਉੱਚੀ ਕੀਮਤ ਉੱਤੇ ਵੇਚਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਉਸ ਦੀ ਆਮਦਨ ਵਧਾਈ ਜਾ ਸਕੇ;

(iii) ਏਅਰਲਾਈਨ ਨੂੰ ਉਸ ਅੰਤਿਮ ਕੀਮਤ ਬਾਰੇ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਏਜੰਟ ਯਾਤਰਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਨੂੰ ਗਾਹਕ ਨੂੰ ਵੇਚਦਾ ਹੈ। ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਜੋ ਹਿੱਸਾ ਏਜੰਟ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਉਹ ਏਅਰਲਾਈਨ ਵੱਲੋਂ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਪਰ ਇਹ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ ਤੇ ਅਦਾਇਗੀ ਹੈ

§ 201. ਕਟੌਤੀ ਜਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ।

(1A) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਜੇ ਕੋਈ ਵੀ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਮੁੱਖ ਅਧਿਕਾਰੀ ਜਾਂ ਕੰਪਨੀ ਜਿਸ ਦਾ ਜ਼ਿਕਰ ਉਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪੂਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਭਾਗ ਦਾ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਕੱਟਦਾ ਜਾਂ ਕੱਟਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਐਕਟ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲੋੜੀਂਦੇ ਤੌਰ ਤੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ, ਤਾਂ ਉਹ ਜਾਂ ਉਹ ਸਾਦੇ ਬਿਆਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ, —

(i) ਹਰੇਕ ਮਹੀਨੇ ਜਾਂ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਇੱਕ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਉਸ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ ਉੱਤੇ, ਜਿਸ ਦਿਨ ਤੋਂ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਕੱਟਣਯੋਗ ਸੀ ਉਸ ਦਿਨ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਜਿਸ ਦਿਨ ਤੱਕ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਕੱਟਿਆ ਗਿਆ; ਅਤੇ

(ii) ਹਰੇਕ ਮਹੀਨੇ ਜਾਂ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਇੱਕ ਅਤੇ ਅੱਧ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਉਸ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਕਮ ਉੱਤੇ, ਜਿਸ ਦਿਨ ਤੋਂ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਕੱਟਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਉਸ ਦਿਨ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਜਿਸ ਦਿਨ ਤੱਕ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਦਾ

ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਬਿਆਜ ਧਾਰਾ 200 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੇ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਬਿਆਨ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ...

[ਸੂਰਜ ਕਾਂਤ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ.]

ਟਿਕਟ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਵੱਲੋਂ। ਇਸ ਲਈ, ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਦਾ ਸਵਾਲ ਉਠਣਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿਗ਼ ਕੋਈ ਭੁਗਤਾਨ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਬੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਸੀ.ਆਈ.ਟੀ. ਬਨਾਮ ਕਤਰ ਏਅਰਵੇਜ਼।

(iv) ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਬਾਰੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤੱਥਾਤਮਕ ਗਲਤੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ:-

ਪੀਐਸਏ ਆਈਏਟੀਏ ਵੱਲੋਂ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸਾਈਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਖੁਦ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ;NONE

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਕੋਲ ਟਿਕਟਾਂ ਦੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਵੇਚੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਮੁੱਲ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਹੋਵੇਗੀ ਜੋ ਬੀਐਸਪੀ ਰਾਹੀਂ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਹ ਨੋਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਬੀਐਸਪੀ ਆਈਏਟੀਏ ਦੇ ਕੰਟਰੋਲ ਹੇਠ ਹੈ ਜੋ ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਗਾਹਕ ਵਿਚਕਾਰ ਹਰ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਸਮਿਆਂ 'ਤੇ ਏਅਰਲਾਈਨ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਬਿੱਲ ਭੇਜਦਾ ਹੈ;NONE NONE

ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪੀਐਸਏ ਨੂੰ ਵਿੱਚਾਰਨਾ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਜੋ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਗਾਹਕ ਵਿਚਕਾਰ ਸੌਦਿਆਂ ਨੂੰ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ, 1872 ਦੀ ਧਾਰਾ 211, ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖੀ ਦੇ ਦਿੱਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਜਾਂ, ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਥਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸਮਾਨ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੇ ਰਿਵਾਜ ਅਨੁਸਾਰ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖੀ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਬੰਧਨਯੋਗ ਹਨ। ਜਦੋਂ ਏਜੰਟ ਅਨਿਵਾਰਿਆ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਜੇ ਕੋਈ ਲਾਭ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਹਿਸਾਬ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ।NONE NONE

(v) ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਨੂੰ "ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੌਰਾਨ" ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਵਜੋਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੇ ਦੂਜੇ ਖੰਡ ਵਿੱਚ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਏਜੰਟ ਵੱਲੋਂ ਅਸੈਸੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ;

9SUPERSCRIPT 2009 ਐਸਸੀਸੀ ਆਨਲਾਈਨ ਬੋਮ 2179

10SUPERSCRIPT 211. ਮੁੱਖੀ ਦੇ ਵਪਾਰ ਦੀ ਚਲਾਈ ਵਿੱਚ ਏਜੰਟ ਦੀ ਡਿਊਟੀ.—
ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖੀ ਦੇ ਦਿੱਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਨੁਸਾਰ, ਜਾਂ, ਅਜਿਹੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਗੈਰ-ਮੌਜੂਦਗੀ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਥਾਂ 'ਤੇ ਵਪਾਰ ਦੇ ਸਮਾਨ ਕਿਸਮ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੇ ਰਿਵਾਜ ਅਨੁਸਾਰ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖੀ ਦੇ ਵਪਾਰ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਬੰਧਨਯੋਗ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਏਜੰਟ ਅਨਿਵਾਰਿਆ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨਾ ਪਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਜੇ ਕੋਈ ਲਾਭ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਹਿਸਾਬ ਦੇਣਾ ਪਵੇਗਾ।

(vi) ਬੀ.ਐਸ.ਪੀ. ਵੱਲੋਂ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਲਈ "ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ" ਨਾਮਕਲੇਚਰ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਤੀਜਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ ਸਿਰਫ ਸੁਵਿਧਾ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਏਜੰਟ ਵੱਲੋਂ ਗਾਹਕ ਤੋਂ ਕਮਾਈ ਗਈ ਰਕਮ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 194H ਦੇ ਅਰਥ ਵਿੱਚ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦਾ;

(vii) ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਰਜ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਮਰਜੀ ਨਾਲ ਹਨ ਅਤੇ ਪੀ.ਐਸ.ਏ. ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੇ। ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਰਣਨ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਆਪਣੇ ਖਾਤੇ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 216

ਅਧੀਨ।

(viii) ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਟੈਕਸ ਰਿਟਰਨ ਦਾਖਲ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਸਨ ਜੋ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਈ ਗਈ ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੇ ਸਨ। ਇਸ ਲਈ, ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਸ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ ਦੇ ਹਿੱਸੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਚੁੱਕਾ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਮਲਾ ਰੈਵੇਨਿਊ ਨਿਰਪੱਖ ਸੀ। ਨਤੀਜਤਨ, ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕੋਈ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਉਸੇ ਰਕਮ 'ਤੇ ਦੁਬਾਰਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਰਗਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਕੋਕਾ ਕੋਲਾ ਬੈਵਰੇਜਿਜ਼ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਸੀ.ਏ. ਨੰਬਰ 6968 ਆਫ 2015 ਵਿੱਚ ਅਸੈਸੀ ਦੇ ਵਕੀਲ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਮਿਸਟਰ ਅਗਰਵਾਲ, ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਵੱਲੋਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੁਝਾਅਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਪਣਾਇਆ।

18. ਰੈਵੇਨਿਊ ਦੇ ਪੱਖ ਤੋਂ, ਸਾਨੂੰ ਮਿਸਟਰ ਵਿਕਰਮਜੀਤ ਬੈਨਰਜੀ, ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਤਿਰਿਕਤ ਸਾਲਿਸਿਟਰ ਜਨਰਲ, ਦੀ ਯੋਗ ਸਹਾਇਤਾ ਮਿਲੀ, ਨਾਲ ਹੀ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੌਂਸਲ, ਮਿਸਟਰ ਰੂਪੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਦੇ ਤਰਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ:

(i) ਅਸੈਸੀਜ਼ ਨੇ ਟਿਕਟ ਵੇਚਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਦੋ ਕਥਿਤ ਪੈਰਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਨਿਰਰਥਕ ਅਤੇ ਅਸੰਬੱਧ ਹੈ। ਏਅਰਲਾਈਨ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੌਜੂਦ ਸੰਬੰਧ ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਸ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧੀ ਸਥਿਤੀ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਸੀ; (ii) ਅਸੈਸੀਜ਼ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪੀ.ਐਸ.ਏ. ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਹਰ ਗਤੀਵਿਧੀ ਹਵਾਈ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਦਾ ਸਮੀਕਰਣ ਹੋਰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਹੋਇਆ।

(iii) ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਿੰਦੂ ਤੇ ਟਿਕਟਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕਾਨਾ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਤੋਂ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਗਿਆ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਰਿਸ਼ਤੇ ਨੂੰ ਦੋ ਮੁੱਖ ਵਿਚਕਾਰ ਬਦਲ ਦਿੰਦਾ। ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਰਿਸ਼ਤੇ ਅਤੇ ਦੋ ਮੁੱਖਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਫਰਕ ਨੂੰ, ਧਾਰਾ 194H ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਗੁਜਰਾਤ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਸਟੈਂਪ ਵੈਂਡਰਜ਼ ਐਸੋ. ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ ਇੰਡੀਆ12$_{SUPERSCRIPT}$ ਵਿੱਚ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਸਮਝਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ13$_{SUPERSCRIPT}$;

(iv) ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਬੀਐਸਪੀ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਡਾਟਾ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਰੱਖਣਗੇ ਤਾਂ ਜੋ ਸਟੈਂਡਰਡ ਕਮਿਸ਼ਨ ਤੋਂ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰ ਸਕਣ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਰ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਟੀਡੀਐਸ ਕੱਟਣ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਇਕ ਵਿਆਪਕ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਿਵਹਾਰਕ ਅਤੇ ਮਨਜ਼ੂਰ ਸੀ;

(v) ਧਾਰਾ 194H ਦੀ ਭਾਸ਼ਾ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਹੈ ਅਤੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ "ਸਿੱਧੇ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ" ਭੁਗਤਾਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾਓਂ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਸਿੱਧੇ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆ ਸਕੇ ਅਤੇ ਟੀਡੀਐਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਵੇ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕ ਫੈਸਲੇ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਕ, ਪ੍ਰਸਾਰ ਭਾਰਤੀ ਬਨਾਮ ਸੀ.ਆਈ.ਟੀ.14$_{SUPERSCRIPT}$;

(vi) ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਕ ਰਕਮਾਂ ਦਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣਾ, ਟੀਡੀਐਸ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ਾਂ ਦੀ ਕਮੀ ਨੂੰ ਠੀਕ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਸੀ।

D.1 ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194H ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ 19. ਸਾਡੀ ਵਿਚਾਰਧਾਰਾ ਲਈ ਕੇਂਦਰੀ ਬਿੰਦੂ ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਨੂੰ ਕੀ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਅਤੇ ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੇ ਪੀਐਸਏ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਦੇ ਸੁਭਾਵ ਉੱਤੇ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ

ਰੱਖੇ ਗਏ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਸਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਧਾਰਾ 194H ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਭਾਗ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

194ਐਚ. ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਂ ਦਲਾਲੀ.

ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੋ ਇਕ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਜਾਂ ਹਿੰਦੂ ਅਵਿਭਾਜਿਤ ਪਰਿਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜੋ 1 ਜੂਨ, 2001 ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਿਸੇ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਨੂੰ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਵੀ ਆਮਦਨ (ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 194ਡੀ ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਬੀਮਾ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨਹੀਂ ਹੈ) ਜਾਂ ਦਲਾਲੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ, ਉਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਨਕਦ, ਚੈੱਕ ਜਾਂ ਡਰਾਫਟ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਮੋਡ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਜੋ ਵੀ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਵੇ, ਉਸ 'ਤੇ ਪੰਜ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਦਰ ਨਾਲ ਆਮਦਨ ਕਰ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਕਰੇਗਾ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਕਟੌਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜੇਕਰ ਅਜਿਹੀ ਆਮਦਨ ਦੀ ਰਕਮ ਜਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਵਿੱਤੀ ਵਰ੍ਹੇ ਦੌਰਾਨ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਜਮਾ ਜਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਆਮਦਨ ਦੀਆਂ ਕੁੱਲ ਰਕਮਾਂ ਪੰਦਰਾਂ ਹਜ਼ਾਰ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨਾ ਹੋਣ:

...

ਵਿਆਖਿਆ.—ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ,—

(i) “ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਂ ਦਲਾਲੀ” ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇਣ (ਪੇਸ਼ੇਵਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਾ ਹੋਣ) ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਖਰੀਦ ਜਾਂ ਵੇਚਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਪਤੀ, ਕੀਮਤੀ ਵਸਤੂ ਜਾਂ ਚੀਜ਼ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੋਈ ਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਸਿਕਿਊਰਿਟੀਜ਼ ਨਹੀਂ ਹਨ;

20. ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ (i) ਦੋ ਇਕਾਈਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸੰਬੰਧ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ “ਕਮਿਸ਼ਨ” ਵਜੋਂ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਤਦ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਾਡਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਤੈਅ ਕਰਨਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੌਰਾਨ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੀ ਤਰਫੋਂ “ਕਾਰਜ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ।” ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਵਿਸਥਾਰ ਨਾਲ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਸੈਸੀਜ਼ ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਸਟੈਂਡਰਡ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੌਰਾਨ ਇੱਕ ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਮੌਜੂਦ ਸੀ। ਹਵਾਈ ਵਾਹਕਾਂ ਦਾ ਰੈਵੇਨਿਊ ਨਾਲ ਮਤਭੇਦ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦੇ ਦੂਜੇ ਭਾਗ ਲਈ ਹੈ ਜਦੋਂ ਟਿਕਟਾਂ ਨੂੰ ਗਾਹਕ ਨੂੰ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜਿਸ ਲਈ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਨੈੱਟ ਫੇਅਰ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਕੁਝ ਰਕਮਾਂ ਕਮਾਈਆਂ।

21. “ਮੁੱਖ” ਅਤੇ “ਏਜੰਟ” ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 182 ਅਧੀਨ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ:

182. “ਏਜੰਟ” ਅਤੇ “ਮੁੱਖ” ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ।—ਇੱਕ “ਏਜੰਟ” ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹੈ ਜਿਸਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਲਈ ਕੋਈ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਂ ਤੀਜੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨਾਲ ਵਿਚੋਲਗੀ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਿਸ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ ਅਜਿਹਾ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਜਾਂ ਜੋ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਉਸਨੂੰ “ਮੁੱਖ” ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

22. ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194H ਅਤੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 182 ਦੇ ਆਪਸੀ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸੁਭਾਵ ਕਾਰਨ, ਸਾਡੀ ਜਾਂਚ ਸਵਾਭਾਵਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨਾਂ 'ਤੇ ਕੇਂਦ੍ਰਿਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੌਕਿਆਂ 'ਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਿਸਥਾਰਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਲਕਸ਼ਮੀਨਾਰਾਯਣ ਰਾਮ ਗੋਪਾਲ ਅਤੇ ਪੁੱਤਰ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਦੀ ਸਰਕਾਰ15 ਵਿੱਚ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕੰਟਰੈਕਟ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਇਸਦੇ ਨੈਕਰ ਅਤੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਤੋਂ ਵੱਖਰੇਪਣ 'ਤੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪੁਸਤਕਾਂ ਦੀ ਸੂਚੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ:

“10. ਨੌਕਰ ਅਤੇ ਏਜੰਟ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਰਸਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਪਾਵੇਲ ਦੇ ਏਜੰਸੀ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ, ਪੰਨਾ 16 'ਤੇ :-

(a) ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਆਪਣੇ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਕੀ ਕਰਨਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਵੇਂ ਕਰਨਾ ਹੈ ਦੱਸ ਸਕਦਾ ਹੈ।

(b) ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਆਪਣੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਉਸਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣਾ ਹੈ ਨਹੀਂ ਦੱਸ ਸਕਦਾ।

(c) ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੰਟਰੋਲ ਹੇਠ ਹੁੰਦਾ ਹੈ,

ਅਤੇ ਪੰਨਾ 20 'ਤੇ ਵੀ :-

(a) ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਨਾ ਸਿਰਫ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਤੋਂ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਉਸਦੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਉਹ ਉਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਅੰਜਾਮ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਪਰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਵਿਵੇਕ ਅਨੁਸਾਰ ਅੰਜਾਮ ਦੇਣ ਲਈ ਆਜ਼ਾਦ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

(b) ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਨੌਕਰ, ਨੌਕਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸੰਵਿਧਾਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦਾ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਨ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਇਹ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਸਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸੰਵਿਧਾਨ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਵੇ।

(c) ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਅਦਾਇਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ ਉਹ ਨਤੀਜਾ ਹਾਸਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਨੂੰ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਲਈ ਉਸਦੇ ਮੁੱਖ ਨੇ ਉਸਨੂੰ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਹਨ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਨੂੰ ਤਨਖਾਹ ਜਾਂ ਵੇਤਨ 'ਤੇ ਅਦਾਇਗੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

II. ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਾਲਸਬਰੀ ਦੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ - ਹੇਲਸ਼ਮ ਐਡੀਸ਼ਨ - ਵਾਲਿਊਮ 22, ਪੰਨਾ 113, ਪੈਰਾਗ੍ਰਾਫ 192 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ :-

“ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਨੌਕਰ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਅਤੇ ਏਜੰਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ: ਇੱਕ ਮੁੱਖ ਨੂੰ ਇਹ ਅਧਿਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇ ਕਿ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਕਿਹੜਾ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਹੈ: ਪਰ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਹ ਵਧੇਰੇ ਅਧਿਕਾਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦੇਵੇ ਕਿ ਕੰਮ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।”

ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੂੰ ਹਾਲਸਬਰੀ ਦੇ ਇੰਗਲੈਂਡ ਦੇ ਕਾਨੂੰਨ - ਹੇਲਸ਼ਮ ਐਡੀਸ਼ਨ - ਵਾਲਿਊਮ 1, ਪੰਨਾ 193, ਲੇਖ 345 ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਸਪਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਇੱਕ ਏਜੰਟ, ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਅਤੇ ਸਵੈ-ਨਿਰਭਰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਦੇ ਪਦਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ :-

“ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਨੌਕਰ ਤੋਂ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਸਵੈ-ਨਿਰਭਰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਹੇਠ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਉਚਿਤ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੰਨਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ; ਇੱਕ ਸਵੈ-ਨਿਰਭਰ ਠੇਕੇਦਾਰ, ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਜਾਂ ਦਖਲ ਤੋਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੁਤੰਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਨਤੀਜਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਵਚਨ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਉਸ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਆਪ ਦੇ ਸਾਧਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਏਜੰਟ, ਹਾਲਾਂਕਿ ਆਪਣੇ ਅਧਿਕਾਰ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖ ਵੱਲੋਂ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਰਤਣ ਲਈ ਬੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਮੁੱਖ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਜਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਇੱਕ ਏਜੰਟ, ਇਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਪਰ ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੁਝ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਏਜੰਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਏਜੰਟ ਦੀ ਹੱਦ ਨੌਕਰ ਦੇ ਫਰਜ਼ਾਂ ਜਾਂ ਪਦ ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੀ ਹੈ।"

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਗੋਰਡਨ ਵੁੱਡਰੋਫ ਐਂਡ ਕੋਂ. ਬਨਾਮ ਸ਼ੇਖ ਐਮ.ਏ. ਮਾਜਿਦ ਐਂਡ ਕੋਂ. ਵਿੱਚ ਵੀ 'ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਰਾਰ'

ਅਤੇ 'ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਕਰਾਰ' ਵਿਚਕਾਰ ਫਰਕ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਸੀ:

"ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਾਰ ਮਾਲ ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਨੂੰ ਕੀਮਤ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ, ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਹਸਤਾਂਤਰਿਤ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਹਸਤਾਂਤਰਣੀ ਮਾਲ ਦੇ ਹਸਤਾਂਤਰਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕੀਮਤ ਲਈ ਕਰਜ਼ਦਾਰ ਵਜੋਂ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਏਜੰਟ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ। ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ, ਵੇਚਣ ਲਈ ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਸਾਰ ਮਾਲ ਨੂੰ ਉਸ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜਾਇਦਾਦ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਸਗੋਂ ਮੁੱਖ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਵਜੋਂ ਵੇਚਣ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸੌਂਪਣੀ ਹੈ, ਜੋ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬਣਿਆ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਲਈ ਹਿਸਾਬ ਦੇਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।"

24.ਇਹ ਸਮਝਣ ਲਈ ਕਿ ਕੀ ਅਜਿਹਾ ਸਿਰਲੇਖ ਦਾ ਹਸਤਾਂਤਰਣ ਹੋਇਆ ਸੀ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਖੇਡੂਤ ਸਹਕਾਰੀ ਗਿਨਨਿੰਗ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਸਿੰਗ ਸੋਸਾਇਟੀ ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਆਫ ਗੁਜਰਾਤ ਵਿੱਚ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਰਾਰ ਨੂੰ ਬਾਰੀਕੀ ਨਾਲ ਜਾਂਚਣ ਦੀ ਲੋੜ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਸੀ ਕਿ:

"5. ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸਮਝੌਤੇ ਨੂੰ ਏਜੰਸੀ ਸਮਝੌਤਾ ਜਾਂ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਸਮਝੌਤਾ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇਗਾ, ਇਹ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਜਾਂਚਣਾ ਪਵੇਗਾ। ਲਿਖਤੀ ਸਮਝੌਤੇ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੀ ਅਸਲੀ ਕਿਸਮ ਨੂੰ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਤੋਂ ਅਤੇ ਨਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਇਸ ਗੱਲ ਤੋਂ ਕਿ ਪਾਰਟੀਆਂ ਇਸਨੂੰ ਕੀ ਕਹਿੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਪਛਾਣਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਮਝੌਤੇ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨੂੰ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਦੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੇ ਚਾਨਣ ਵਿੱਚ ਧਿਆਨਪੂਰਵਕ ਜਾਂਚਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।"

5"...ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗੱਲ ਦਾ ਸਾਰ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਕਰਾਰ ਵਿੱਚ, ਮਾਲ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਸਿਰਲੇਖ ਕੀਮਤ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾਂ ਵਾਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ ਖਰੀਦਦਾਰ ਨੂੰ ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ 'ਤੇ ਚਲਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਹੋਣ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ ਖਰੀਦਦਾਰ ਮਾਲ ਦਾ ਮਾਲਕ ਬਣ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਕਰੇਤਾ ਦੇ ਕੋਲ..." ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਿਰਲੇਖ ਨਹੀਂ ਰਹਿ ਜਾਂਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਧੁਨਿਕ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਜਟਿਲਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਮਾਜ ਦੀਆਂ ਵਧਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ ਵਿਕਰੀ ਦੀ ਅਵਧਾਰਣਾ ਵਿੱਚ ਇਕ ਕ੍ਰਾਂਤੀਕਾਰੀ ਬਦਲਾਅ ਆਇਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਲੈਸੇਜ਼ ਫੇਅਰ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ ਤੋਂ ਵਿਚਲਣ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਇੱਕ ਸੌਦੇ ਨੂੰ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਵਿਕਰੇਤਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੁਆਰਾ ਖਰੀਦਦਾਰ 'ਤੇ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਲਾਉਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇ, ਜਿਵੇਂ ਕਿਮਤ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ, ਹਿਸਾਬ ਜਮਾ ਕਰਨਾ, ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਖੇਤਰ ਜਾਂ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ ਵੇਚਣਾ ਆਦਿ। ਇਹ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਕਰਾਰ ਨੂੰ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਰਾਰ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀਆਂ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਅਜੇ ਵੀ ਵਿਕਰੀ ਹੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਿਕਰੀ ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਘਟਨਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਕਰਾਰ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਕਰਾਰ ਤੋਂ ਮੂਲ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਭਿੰਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਏਜੰਟ ਮਾਲ ਦੀ ਸੰਪਤੀ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਇਸਨੂੰ ਆਪਣੀ ਜਾਇਦਾਦ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਵੇਚਦਾ ਸਗੋਂ ਮੁੱਖ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਅਧੀਨ ਵੇਚਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਏਜੰਟ ਦਾ ਮਾਲਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਮਾਲ, ਜੇਕਰ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਸਨੂੰ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਇਹ ਇੱਕ ਹੋਰ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੈ ਕਾਰਕ ਜੋ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਖਰੀਦਦਾਰ-ਸ਼ੁੱਧ ਅਤੇ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕਰਦਾ ਹੈ ਆਸਾਨ."

26. ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਰਾਰ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਉੱਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕੇਸਾਂ ਦੀ ਸਿਲਸਿਲੇਵਾਰ ਸੂਚੀ ਤੋਂ, ਇਹ ਸੰਕੇਤ ਵਰਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਕਿ ਕੀ ਮੁਕਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਦੇ ਤਰਕਾਂ ਵਿੱਚ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਨੂੰ ਦੋ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਣ ਸੰਬੰਧੀ ਕੁਝ ਯੋਗਤਾ ਹੈ: ਪਹਿਲਾਂ, ਕੀ ਟਿਕਟਾਂ ਦਾ ਮਾਲਕਾਨਾ ਹੱਕ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਬਿੰਦੂ ਤੇ, ਮੁਕਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ; ਦੂਜਾ, ਕੀ ਬਾਅਦ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਉਡਾਣ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਜਾਇਦਾਦ ਜਾਂ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਹੋਣ ਦੇ ਬਹਾਨੇ ਹੇਠ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ; ਤੀਜਾ, ਕੀ ਏਅਰਲਾਈਨ ਜਾਂ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਟਿਕਟਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਦੀਆਂ ਉਲੰਘਣਾਵਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹ ਅਧਿਕਾਰ ਜੋ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੂੰ ਖਰੀਦਣ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਏ ਸਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ।

27. ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਦੀ ਸਾਡੀ ਜਾਂਚ PSA ਦੇ ਪੜ੍ਹਨ ਉੱਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੋਵੇਗੀ। ਮੁਕਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਬਹੁਤ ਮਿਹਨਤ ਕੀਤੀ ਹੈ ਕਿ PSA ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ

ਅਤੇ ਗਾਹਕ ਵਿਚਕਾਰ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉਸ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਹ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦਾ ਦੂਜਾ ਭਾਗ ਮੁੱਖ ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਹੈ।

28. ਇਸ ਦੇ ਉਲਟ, ਮਿਸਟਰ ਕੁਮਾਰ, ਰੈਵੇਨਿਊ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਕੌਂਸਲ, ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜੋਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਪੜਾਅ 'ਤੇ ਪੀ.ਐਸ.ਏ. ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਦਿੰਦਾ ਕਿ ਮਾਲ ਵਿੱਚ ਟਾਈਟਲ ਯਾਨੀ ਕਿ ਟਿਕਟਾਂ, ਏਅਰ ਕੈਰੀਅਰ ਤੋਂ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਫਰ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਪੀ.ਐਸ.ਏ. ਦੀ ਧਾਰਾ 6.1 ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ "...ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਇਕੱਲੀ ਮਿਲਕੀਅਤ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਸਮਝੌਤੇ ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਰੀ ਅਤੇ ਵਿਤਰਿਤ ਹੋਣ ਤੱਕ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ।" ਇਸ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਸੀ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਲਈ ਸਿੱਖਿਅਤ ਸੀਨੀਅਰ ਕੌਂਸਲ ਤੋਂ, ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਮਿਸਟਰ ਕੁਮਾਰ ਦੇ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤ ਹੋਣ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸੰਕੋਚ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਟਿਕਟ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੀ ਮਿਲਕੀਅਤ ਬਣੇ ਰਹੇ। ਅਸੈਸੀਜ਼ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਵਿਚਕਾਰ ਕਦੇ ਵੀ ਦੋ ਮੁੱਖ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਕੋਈ ਸੰਵਿਧਾਨ ਮੌਜੂਦ ਨਹੀਂ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਭੋਪਾਲ ਸੁਗਰ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਗੋਰਡਨ ਵੁੱਡਰੋਫ ਐਂਡ ਕੋ. (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਅਨੁਸਾਰ।

29. ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਪੀ.ਐਸ.ਏ. 'ਤੇ ਨੇੜੇ ਤੋਂ ਨਜ਼ਰ ਮਾਰਦੇ ਹਾਂ, ਤਾਂ ਕਈ ਹਿੱਸੇ ਅਜਿਹੇ ਹਨ ਜੋ ਸਮਝੌਤੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਮਨਸ਼ਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਪੀ.ਐਸ.ਏ. ਦੀਆਂ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾਵਾਂ ਕਹਿੰਦੀਆਂ ਹਨ:

ਹਰ ਇਕ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਮੈਂਬਰ (ਇਥੇ "ਕੈਰੀਅਰ" ਕਹਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਜੋ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਨਿਯੁਕਤ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜਿਸਨੂੰ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਜਨਰਲ ਦੁਆਰਾ ਅਜਿਹੇ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਮੈਂਬਰ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਤੇ ਉਸ ਦੀ ਓਰ ਤੋਂ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ:

30. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਧਾਰਾਵਾਂ 3, 9 ਅਤੇ 15 ਵੀ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ:

3.1 ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕ□ਤ ਹੋਰ ਏਅਰ ਕੈਰੀਅਰਜ਼ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ 'ਤੇ ਹਵਾਈ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੈ। ਹਵਾਈ ਯਾਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੈਧ ਯਾਤਰਾ ਸੰਵਿਧਾਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਸਮੇਤ ਪਰ ਸੀਮਿਤ ਨਹੀਂ ਇੱਕ ਵੈਧ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦਾ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਪੈਸੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨਾ। ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸਹਾਇਕ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ;

3.2 ਇਸ ਸਮਝੌਤੇ ਅਧੀਨ ਵੇਚੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕੈਰੀਅਰ ਦੀ ਓਰ ਤੋਂ ਅਤੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੇ ਟੈਰਿਫਾਂ, ਯਾਤਰਾ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀਆਂ ਲਿਖਤੀ ਹਦਾਇਤਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵੇਚੀ ਜਾਣੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ। ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਵਰਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਤਬਦੀਲੀ ਜਾਂ ਸੋਧ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦਾ, ਅਤੇ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਇਹ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਤਜਵੀਜ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪੂਰੇ ਕਰਨੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ: 9. ਮੁਆਵਜ਼ਾ

ਇਸ ਸਮਝੌਤੇ ਅਧੀਨ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸਹਾਇਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਲਈ ਕੈਰੀਅਰ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਬਿਆਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਢੰਗ ਅਤੇ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਵੇਗਾ ਅਤੇ ਇਹ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਕੈਰੀਅਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਪੂਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਹੋਵੇਗਾ।

15. ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਅਤੇ ਛੋਟ

15.1 ਕੈਰੀਅਰ ਏਜੰਟ, ਇਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ, ਚੋਟ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ, ਚਾਹੇ ਸਿੱਧਾ, ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਜਾਂ ਪਰਿਣਾਮਕਾਰੀ, ਜੋ ਕੈਰੀਅਰ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਮਝੌਤੇ ਅਧੀਨ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਵਿਕਰੀ ਦੌਰਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਹਾਇਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਦਾਨਤਾ ਦੌਰਾਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਉੱਠਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਤੋਂ ਬਚਾਉਣ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੈ, ਸਿਵਾਏ ਇਸ ਦੇ ਕਿ ਅਜੇਂਟ, ਇਸਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ,

ਕਰਮਚਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਏਜੰਟ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਜਾਂ ਯੋਗਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨ, ਚੋਟ ਜਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਲਈ।

31. ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਇਕ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਕਈ ਅੰਗ ਇਨ੍ਹਾਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸਤਾਵਨਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਹਰ ਕਾਰਵਾਈ ਹਵਾਈ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਅਤੇ ਉਹ ਸੇਵਾਵਾਂ ਜੋ ਉਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ ਉਹ ਪੂਰਵ ਅਧਿਕਾਰਤ ਅਧਿਕਾਰ ਨਾਲ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਏਅਰਲਾਈਨ ਵੀ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਅਸਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜੁੜੀ ਸਹਾਇਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਵਚਨਬੱਧ ਹੈ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਯਾਤਰਾ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ 'ਤੇ ਸਿਰਲੇਖ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅੰਤਮ ਗਾਹਕ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਸਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਏਅਰਲਾਈਨ ਨੂੰ ਪੀਐਸਏ ਅਧੀਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਮਾਂ ਲਈ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਅਤੇ ਅੰਤਮ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਹੈ।

32. ਨਾਮੁਕਿਨ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਸਮਝੌਤਾ ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਇਕ ਸਮਝੌਤਾ ਹੈ ਜੋ ਉਡਾਣ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਦੇ ਪੜਾਅ ਦੀ ਵਿਭਿੰਨਤਾ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਪਛਾਣਦਾ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾਓਂ ਨੇ ਖੁਸ਼ੀ ਨਾਲ ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਚਿੰਤਾ ਸੌਦੇ ਦੇ ਤਥਾਕਥਿਤ ਦੂਜੇ ਪੈਰ 'ਤੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਸੀ ਜੋ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਗਾਹਕ ਵਿਚਕਾਰ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅੱਗੇ ਵਧਾਏ ਗਏ ਤਰਕ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੀਐਸਏ ਦੇ ਨੰਗੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਮਰਥਿਤ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਚੁਕਾਇਆ ਗਿਆ ਫੈਸਲਾ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਹੈ ਕਿ ਏਜੰਟ ਅਤੇ ਖਰੀਦਦਾਰ ਵਿਚਕਾਰ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਅਤੇ ਵੱਖਰਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਕੇਵਲ ਪੀਐਸਏ ਅਧੀਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦੇ ਪੈਕੇਜ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੈ।

33. ਫਿਰ ਵੀ, ਸੀਨੀਅਰ ਕੌਂਸਲ ਸ੍ਰੀ ਅਗਰਵਾਲ ਨੇ ਇਸ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਦ੍ਰਿੜ ਰਹਿਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਕਿ ਮੁੱਖ ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਪੀ.ਐਸ.ਏ. ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਹੀ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਕਵਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ। ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਉਨ੍ਹਾਂ ਉੱਤੇ ਚਰਚਾ ਕਰਾਂਗੇ। ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਉਸ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਉਪਭੋਗਤਾ ਦੇ ਹੱਥੋਂ ਜਾ ਕੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੀ ਜੇਬ ਵਿੱਚ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਹਸਤਕਸ਼ੇਪ ਦੇ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਵੱਲੋਂ। ਇਸ ਲਈ, ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕੱਟਣ ਲਈ ਪਹਿਲੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਸ਼ਰਤ ਪੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ।

34. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਸਿੱਧੇ ਅਤੇ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। ਦੋਵੇਂ ਇਸ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ (ਆਈ) ਵਿੱਚ ਇੱਕ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਨੂੰ ਕਲਾਸੀਫਾਈ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਤਿਰਿਕਤ ਸਾਲੀਸੀਟਰ ਜਨਰਲ, ਸ੍ਰੀ ਬੈਨਰਜੀ ਨੇ ਸੁਝਾਇਆ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪ੍ਰਸਾਰ ਭਾਰਤੀ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਉੱਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦਿਆਂ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ:

“28. ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਸਖਤੀ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਲਈ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਕਲਪਨਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਲਾਜ਼ (ਚਤੁਰਥ) ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਪੇਸ਼ੇਵਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਲਾਜ਼ (ਦੂਜਾ); ਸੁਰੱਖਿਆਵਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਕਲਾਜ਼ (ਤੀਜਾ); ਅਤੇ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਸਖਤੀ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਸਿੱਧੇ ਜਾਂ ਅਪ੍ਰਤੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇਣ (ਜੋ ਕਿ ਪੇਸ਼ੇਵਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਹਨ) ਜਾਂ ਮਾਲ ਦੀ ਖਰੀਦ ਜਾਂ ਵੇਚਣ ਦੇ ਕੋਰਸ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਾਪਤ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਯੋਗ ਹੈ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਵਿਚਾਰਾਧੀਨ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਪਾਤਰ ਸੀ।”

.....

31... ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਸਖਤੀ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ

ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸਮਾਵੇਸ਼ੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਵਿਚਾਰਾਧੀਨ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਨੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਪਾਤਰ ਸੀ।"

35. ਇਸ ਲਈ, ਜੇ ਅਸੀਂ ਧਾਰਾ 194H ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਇਕ ਵਿਸਥਾਰਪੂਰਨ ਢੰਗ ਨਾਲ ਵੇਖੀਏ, ਤਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਸਹੀ ਸ੍ਰੋਤ ਦੀ ਸਚਾਈ ਨੂੰ TDS ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਲੋੜ ਲਈ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਭੋਗਤਾ ਵੱਲੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਇਕ ਅਪਰੋਕਸ ਭੁਗਤਾਨ 'ਤੇ ਵੀ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਰਹਿਣਗੇ। ਨਤੀਜਤਨ, ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਦੀ ਰਕਮਾਂ ਦੇ ਮੂਲ ਸਥਾਨ ਬਾਰੇ ਦਲੀਲ ਧਾਰਾ 194H ਦੀ ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ।

36. ਅਗਲਾ ਮੁੱਦਾ ਇਸ ਗੱਲ ਬਾਰੇ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਧਾਰਾ 194H ਦੇ ਸਿਦਾਂਤ ਵਿੱਚ, ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਅਪਰੋਕਸ ਭੁਗਤਾਨ ਕਵਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਭਾਵੇਂ ਕਟੌਤੀਆਂ ਨੂੰ ਅਮਲੀ ਜਾਮਾ ਪਹਿਨਾਉਣਾ ਸੰਭਵ ਅਤੇ ਵਿਅਵਹਾਰਕ ਹੈ। ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਆਪਣੀ ਮਰਜੀ ਨਾਲ ਉਸ ਅਸਲ ਕਿਰਾਏ ਨੂੰ ਤੈਅ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਉਡਾਣ ਦੇ ਟਿਕਟ ਵੇਚੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਏਅਰਲਾਈਨ ਨੂੰ ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੇ ਲਈ ਕਿੰਨੀ ਵਾਧੂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਖਿੱਚੀ ਹੈ।

3…ਧਾਰਾ 194H ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਲਈ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵੱਲੋਂ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਜਾਂ ਬ੍ਰੋਕਰੇਜ ਦੇ ਸੁਭਾਵ ਵਿੱਚ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਰੈਵੇਨਿਊ ਲਈ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਮੁੱਖ ਕੀਮਤ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਿਯੂਨਤਮ ਵਾਣਿਜਿਕ ਕੀਮਤ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਅੰਤਰ ਨੂੰ ਬ੍ਰੋਕਰੇਜ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਵਜੋਂ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਸਾਨੂੰ ਹਾਲਾਂਕਿ ਇਹ ਲੱਭਣਾ ਹੈ, ਕਿ ਸਰੋਤ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀ ਲਈ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਪਛਾਣਯੋਗ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਅੰਤਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੇਚੇ ਗਏ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਸਹੀ ਦਰ ਬਾਰੇ ਕੋਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ ਕਿਉਂਕਿ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਿਯੂਨਤਮ ਵਾਣਿਜਿਕ ਕੀਮਤ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਮਤ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਰ 'ਤੇ ਟਿਕਟ ਵੇਚਣ ਦੀ ਛੋਟ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਵੇਚੇ ਗਏ ਟਿਕਟ ਬਾਰੇ ਆਪਣੇ ਅਨੇਕ ਏਜੰਟਾਂ ਤੋਂ ਪ੍ਰਤੀਕ੍ਰਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕਰਨਾ ਅਵਿਅਵਹਾਰਕ ਅਤੇ ਬੇਤੁਕਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਹੋਰ, ਜੇ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਟਿਕਟ ਵੇਚਣ ਦੀ ਛੋਟ ਹੈ ਤਾਂ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਇਸਨੂੰ ਵੇਚਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇਣਾ, ਸਾਡੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਏਜੰਟ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਨਾ ਤਾਂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਬ੍ਰੋਕਰੇਜ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਗਿਣਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਜਲਦੀ ਨਾਲ ਇਹ ਜੋੜਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੋਈ ਵੀ ਰਕਮ ਜੋ ਏਜੰਟ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਿਯੂਨਤਮ ਵਾਣਿਜਿਕ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਕਮਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਸਵਾਭਾਵਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਏਜੰਟ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਆਮਦਨ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦੇ ਹੱਥਾਂ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸਯੋਗ ਹੋਵੇਗੀ। ਇਸ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਵਿੱਚ, ਸਾਡੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਆਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਫਰੇਮ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਵਾਲ ਨਹੀਂ ਉੱਠਦਾ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਲਿਮਿਨੀ ਵਿੱਚ ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

38. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਵਿਚਕਾਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਮਾਨਤਾ ਹੈ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅਤੇ ਉਠਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਦੇ ਸਿੱਟੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੁਆਰਾ. ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਮਾਲ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸ. ਨੂੰ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਕਿ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿਚ ਆਪਣਾ ਪੱਖ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਸੈਕਸ਼ਨ 194 ਐਚ ਅਤੇ ਏ ਦੇ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ, ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਏਅਰਲਾਈਨ ਉਦਯੋਗ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਦੀ ਵਿਹਾਰਕ ਸਮਝ। ਇਹ ਸਮਝਦਾਰੀ ਹੈ ਸਾਡੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਲਈ ਇੰਪੱਗਡ ਦੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਐਕਸਟਰੈਕਟ ਕਰਨ ਲਈ ਰੈਵੇਨਿਊ ਦੇ ਕੇਸ ਦਾ ਸਮਰਥਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਫੈਸਲਾ:

26. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਕਿ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੈਸੇ ਦੀ ਪ੍ਰਾਪਤੀ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਇਸਨੂੰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਕਰਦਾਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੀ ਦੂਜੀ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਦੁਆਰਾ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਉਹ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੈਸਿਆਂ ਬਾਰੇ ਤਬ ਹੀ ਜਾਣਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਬਿਲਿੰਗ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਬੀ.ਐਸ.ਪੀ. ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਰੈਵੇਨਿਊ ਕਰਦਾਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਪਾ ਰਹੀ ਹੈ ਜਦੋਂ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਆਮਦਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤੱਥਾਤਮਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਗਲਤ ਸਬਮਿਸ਼ਨ ਹੈ। ਇਹ ਯਾਦ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੋ ਗੱਲ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹੈ ਉਹ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸੈਕਸ਼ਨ 194H ਕਰਦਾਤਾ 'ਤੇ ਸੋਰਸ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀ ਦਾ ਦਾਇਤਵ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਦਾਇਤਵ ਲਾਗੂ ਹੋ ਜਾਣ 'ਤੇ ਇਹ ਕਰਦਾਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨ ਲਈ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਤੋਂ

ਜ਼ਰੂਰੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰੇ ਜੋ ਇਸਦੀ ਦੇਖਰੇਖ ਹੇਠ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਖੁਦ ਨੂੰ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਪਾਏ ਕਿ ਉਹ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਵਿਕੀ ਗਈ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼/ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ 'ਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਸਲ ਆਮਦਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀ ਕਰ ਸਕੇ। ਚੂੰਕਿ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ਾਂ/ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਸਬੰਧੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਸਬੂਤ ਕਰਦਾਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨ ਜਾਂ ਇਸਦੇ ਏਜੰਟਾਂ ਕੋਲ ਉਪਲਬਧ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਅਸਫਲ ਹੋ ਗਈ ਹੈ, ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ ਸਹੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਬੀ.ਐਸ.ਪੀ. ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬਿਲਿੰਗ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੁਆਰਾ ਉਪਲਬਧ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਹੈ, ਇਹ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਰਦਾਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਦੇ ਇਸ ਵਿਚਾਰ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਕਿ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪੈਸੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜਾਂ ਕਿ ਉਕਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਮੇਂ ਦੇ ਮੁਤਾਬਕ ਉਪਲਬਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਕਰਦਾਤਾ-ਏਅਰਲਾਈਨ ਨੂੰ ਕਰਦਾਤਾ-ਵਿਚ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

39. ਪੂਰਨਤਾ ਲਈ, ਮਦਰਾਸ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਇੱਕ ਹੋਰ ਫੈਸਲਾ ਵੀ ਹੈ ਜੋ ਚੁਕੌਤੀ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਦਿੱਲੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਰੁਖ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਂਦਾ ਹੈ (ਸੁਪਰਾ)। ਅਰਾਉਂਡ ਦ ਵਰਲਡ ਟ੍ਰੈਵਲ ਅਤੇ ਟੂਰਸ ਪੀ. ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤੀ ਸੰਘ19$_{SUPERSCRIPT}$ ਵਿੱਚ ਅਸੈਸੀ ਇੱਕ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਸੀ ਜਿਸ ਨੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਰਿਟ ਪਟੀਸ਼ਨ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ ਟੀਡੀਐਸ ਸਿਰਫ ਉਸ ਮਿਆਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਰਕਮ ਲਈ ਕੱਟਿਆ ਜਾਵੇਗਾ ਜੋ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਵੱਲੋਂ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਲਈ ਉਹ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਸੀ। ਸਟੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਪਰ ਫਿਰ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਉਸ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਖਿਲਾਫ ਅਸੈਸੀ ਨੇ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਮਦਰਾਸ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ:

8. ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਕੱਟਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ ਮੰਗੀ ਗਈ ਰੋਕ ਇੱਕ ਅਜਿਹੀ ਰੋਕ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਦੀ ਧਾਰਣਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੀ ਅਸਲ ਸਮੱਗਰੀ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਅਤੇ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਦਾ ਉੱਚਿਤ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਦੇ ਸਕਦੀ, ਜੋ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਟੈਕਸ ਕੱਟਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਦਾਇਗੀ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਕੱਟਣ ਤੋਂ ਰੋਕਣ ਲਈ।

9. ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵੀ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਉਹ ਯੋਜਨਾ ਨਹੀਂ ਰੱਖੀ ਜਿਸ ਅਧੀਨ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਹਿਸਾਬ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਕੇਵੀਏਟਰ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦਾ ਪੱਕਾ ਖੜਾ ਹੈ ਕਿ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਜੋ ਕੁਝ ਉਪਲਬਧ ਕਰਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਉਹ ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨ ਹੈ, ਜਿਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਏਜੰਟ ਜਿਵੇਂ ਚਾਹਣ ਉਸ ਨਾਲ ਨਿਭਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਅਨੁਸਾਰ, ਏਜੰਟ ਪੂਰੀ ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਰਕਮ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਉਸ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਰੱਖ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਉਸ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਕੁਝ ਹਿੱਸਾ ਹੀ ਪਾਸ ਕਰਨ।

40. ਅਰਾਉਂਡ ਦ ਵਰਲਡ ਟ੍ਰਾਵੇਲਜ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਵਿਵਾਦ ਦਾ ਇੱਕ ਖਾਸ ਪਹਿਲੂ ਏਅਰਲਾਈਨ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣਾ ਸੀ ਕਿ ਏਜੰਟ ਵੱਲੋਂ ਰੱਖੀ ਗਈ ਰਕਮ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਸੀ। ਇਸ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਇਆ ਕਿ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਈ ਗਈ ਰਕਮ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਲਈ ਸੰਭਵ ਲੱਗਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਪਿਛੋਕੜ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 194H ਅਤੇ ਇਸ ਦੀ ਨੈੱਟ ਫੇਅਰ ਦੇ ਉੱਪਰ ਇੱਕ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਏ ਗਏ ਸਹਾਇਕ ਰਕਮਾਂ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਨੂੰ ਲੈ ਕੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਵਿੱਚ ਇਕਸਾਰਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।

41. ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਵੱਲੋਂ ਵਿਰੋਧੀ ਰਾਏਆਂ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਤੇ ਸਪਸ਼ਟਤਾ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਨਿਰਣਾਯਕ ਫੈਸਲਾ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਜਨਮ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੀ ਅਸਲ ਫੇਅਰ ਬਾਰੇ ਗਿਆਨ ਦੀ ਘਾਟ ਅਤੇ ਨਤੀਜਤਨ ਇਸ ਨੂੰ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕਰਨ ਦੀ ਅਸੰਭਵਤਾ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਤੇ ਵਾਪਸ ਆ ਸਕਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਬਾਰੇ ਵਿੱਚ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਲਈ ਸੀਖਿਆ ਸੀਨੀਅਰ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਸੀ।

42. ਰੈਵੇਨਿਊ ਲਈ ਸੀਖਿਆ ਕੌਂਸਲ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਢੰਗ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਕੇ

ਖਾਰਜ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਬੀਐਸਪੀ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਸੰਬੰਧੀ ਵਿੱਤੀ ਡਾਟਾ ਨੂੰ ਸਟੋਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਉਸ ਅਨੁਸਾਰ, ਬੀਐਸਪੀ ਕਈ ਲੈਣ-ਦੇਣਾਂ ਤੋਂ ਡਾਟਾ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਮਹੀਨੇ ਵਿੱਚ ਦੋ ਵਾਰ, ਜਾਂ ਦੋ-ਮਹੀਨਾਵਾਰੀ ਤੌਰ ਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਮਿਟ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਰੈਵੇਨਿਊ ਤੋਂ ਉਮੀਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਬੀਐਸਪੀ ਤੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਟਿਕਟਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀਆਂ ਕਰਨ। ਬਜਾਏ, ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਾਜਬ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅਪਣਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਥੇ ਹਵਾਈ ਵਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਆਈਏਟੀਏ ਅਤੇ ਬੀਐਸਪੀ ਤੋਂ ਲੋੜੀਂਦਾ ਮਿਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਣ ਦੇ ਬਾਅਦ ਹਰ ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਟੀਡੀਐਸ ਦੀ ਇਕੱਠੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਸਿਰਫ ਗਣਨਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸੰਪੂਰਣ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਅਸੈਸੀ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ਾਂ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਭਾਵੇਂ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਆਵਹਾਰਿਕਤਾ ਹੋਵੇ।

43. ਵਿਰੋਧੀ ਦਲੀਲਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ-ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਅਸੀਂ ਰੈਵੇਨਿਊ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਕਾਫੀ ਯੋਗਤਾ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ। ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਕਿਵੇਂ ਬੀਐਸਪੀ ਨੂੰ ਵਰਤ ਕੇ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕਮਾਏ ਗਏ ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਪਛਾਣ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਅਨੁਸਾਰੀ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਕਰ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਇੱਕ ਅੰਦਰੂਨੀ ਮਕੈਨਿਜ਼ਮ ਹੈ ਜੋ ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194H ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨੂੰ ਸਹੂਲਤ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਸਿਸਟਮ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਕਤਾਰ ਏਅਰਵੇਜ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਬੰਬੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ।

44. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਕੋਲ ਅਸਲ ਨਾਲੋਂ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੀ ਘਾਟ ਹੈ ਟ੍ਰੈਵਲ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਇਆ ਤੋਂ ਵੱਧ ਅਤੇ ਇਸ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਿਰਾਇਆ ਵਸੂਲਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਾਰ ਬਣਾਓ। ਜਿਵੇਂ ਟਾਲਿਆ ਗਿਆ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਲਕਸ਼ਮੀਨਾਰਾਇਣ ਰਾਮ ਗੋਪਾਲ ਐਂਡ ਸਨ ਲਿਮਟਿਡ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿਚ ਹੈ ਏਜੰਸੀ ਏਜੰਟ ਦੀਆਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਦੇ ਸੰਖੇਪ 'ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਨਿਗਰਾਨੀ ਦਾ ਅਜਿਹਾ ਪੱਧਰ ਇੱਕ ਮਾਲਕ-ਨੌਕਰ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੋਵੇਗਾ ਰਿਸ਼ਤਾ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਰਿਸ਼ਤੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਬਾਅਦ ਵਾਲੇ ਲਈ ਕਾਫੀ ਹੈ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਅਧੀਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਕਰਤੱਵਾਂ ਬਾਰੇ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕਰਨਾ ਹੈ ਇਸ ਬਾਰੇ ਕੁਝ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼। ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਨਤੀਜੇ ਕਿਵੇਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨੇ ਹਨ ਇਸ ਬਾਰੇ ਵਿਵੇਕ ਦਾ ਇੱਕ ਵੱਡਾ ਪੱਧਰ। ਇਹ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸੀਮੈਂਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਮਰ ਸ਼ਫੀ ਤਾਇਬਜੀ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ, ਵਾਧੂ ਲਾਭ ਟੈਕਸ, ਹੈਦਰਾਬਾਦ 20 ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ:

“.7..ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਨੌਕਰ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਇੱਕ ਸੁਤੰਤਰ ਠੇਕੇਦਾਰ ਤੋਂ ਵੱਖ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਨੌਕਰ ਆਪਣੇ ਮਾਲਕ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਅਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਹੇਠ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਸਨੂੰ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਉਚਿਤ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਮੰਨਣਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਹਾਲਾਂਕਿ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖੀ ਵੱਲੋਂ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਆਪਣੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਬੱਧ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵਿੱਚ ਉਸਦੇ ਮੁੱਖੀ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਜਾਂ ਨਿਗਰਾਨੀ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਸੱਚਮੁੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਵਕੀਲ ਉੱਪਰ ਬਣਾਏ ਗਏ ਫਰਕ ਨੂੰ ਸਹੀ ਮੰਨਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵੀ ਮੰਨਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਿੱਲਾਂ ਅਤੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਦਾ ਅਸਲ ਸੰਬੰਧ ਮੁੱਖੀ ਅਤੇ ਏਜੰਟ ਦਾ ਸੀ; ਪਰ ਉਹ ਦਾਅਵਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਮਾਲਕ ਅਤੇ ਨੌਕਰ ਦਾ ਸੀ। ਅਸੀਂ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਸਥਿਰ ਹੈ। ਅਸੀਂ 12 ਅਪ੍ਰੈਲ, 1934 ਨੂੰ ਮਿੱਲਾਂ ਅਤੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੂਲ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਉਸ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਧਾਰਾ 9 ਨੇ ਕਿਹਾ ਸੀ ਕਿ “ਏਜੰਟ ਆਪਣੀ ਕਾਰਵਾਈ ਨੂੰ ਉਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਿਯੰਤਰਿਤ ਅਤੇ ਚਲਾ ਸਕਦੇ ਹਨ ਜਿਵੇਂ ਉਹ ਸਮੇਂ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਤੈਅ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਸੈਕਰੇਟਰੀਆਂ, ਖਜਾਨਚੀਆਂ ਅਤੇ ਏਜੰਟਾਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਪਣੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਜਾਂ ਕੁਝ ਸ਼ਕਤੀਆਂ, ਅਧਿਕਾਰਤਾਵਾਂ ਅਤੇ ਵਿਵੇਕਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ 'ਤੇ ਜਿਵੇਂ ਉਹ ਉਚਿਤ ਸਮਝਣ, ਸੌਂਪ ਸਕਦੇ ਹਨ, [ਸੂਰਜ ਕਾਂਤ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾਰ]

"ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਬੋਰਡ ਆਫ ਡਾਇਰੈਕਟਰਜ਼ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ।" ਇਸ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤਿਨਿਧਤਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ ਸਥਿਤੀ ਇਹ ਸੀ: ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਨੇ ਏਜੰਟਾਂ ਵਜੋਂ ਇੱਕ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਮੁੱਖ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕਰਨ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਧਿਕਾਰ ਸੀ, ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਬੋਰਡ ਆਫ ਡਾਇਰੈਕਟਰਜ਼ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਨਾਮਜ਼ਦ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਨਾ ਤਾਂ ਇੱਕ

ਸੇਵਕ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇੱਕ ਮਾਮੂਲੀ ਉਪ-ਏਜੰਟ। ਉਹ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਮੁੱਖ ਦਾ ਏਜੰਟ ਸੀ ਜੋ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।"

45. ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਨੈੱਟ ਕੀਮਤ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਇੱਕ ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਤੈਅ ਕਰਨ ਦੀ ਛੂਟ ਹੈ, ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦੀ। ਇੱਕ ਏਜੰਸੀ ਦਾ ਕਰਾਰ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਮਰਜ਼ੀ ਅਨੁਸਾਰ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਬਸ਼ਰਤੇ ਇਹ ਏਜੰਸੀ ਕਰਾਰ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਦੇ ਹਿੱਤਾਂ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੀ ਉਲੰਘਣਾ ਨਾ ਕਰੇ। ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੂੰ ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਜੋੜਾ ਅਸਲ ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਸੰਬੰਧ ਅਧੀਨ ਪੀਐਸਏ ਦੇ ਇੱਕ ਸਾਜ਼ਸ਼ੀ ਹਿੱਸਾ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਪਾਰਕ ਪ੍ਰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਲਾਭ ਮੁੱਖ ਵਾਯੂ ਵਾਹਕ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਨੂੰ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਨਾਲ ਉਚਿਤ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜੁੜਿਆ ਹੋਇਆ ਅਤੇ ਇਤਫਾਕੀ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਇਤਫਾਕੀ ਲਾਭ ਜਾਂ ਕਾਰਵਾਈਆਂ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ, ਕਰਾਰ ਵਿੱਚ ਖੁਦ ਜਾਂ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਬਿਆਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀਮਾਵਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ।

46. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪੀਐਸਏ ਦੀ ਧਾਰਾ 7.2 ਬਿਆਨ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸਹਾਇਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਿਕਰੀ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭੁਗਤਾਨ ਨੂੰ ਵਾਹਕ ਲਈ ਫਿਦਯੂਸ਼ੀਅਰੀ ਕਿਸਮ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਚਿਤ ਹਿਸਾਬ ਨਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ ਹੇਠਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ:

7.2 ਇਸ ਸਮਝੌਤੇ ਅਧੀਨ ਵੇਚੀਆਂ ਗਈਆਂ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸਹਾਇਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਾਰੇ ਪੈਸੇ, ਸਮੇਤ ਉਹ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਜਿਸ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਏਜੰਟ ਇਥੇ ਅਧੀਨ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ, ਵਾਹਕ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਹਨ ਅਤੇ ਵਾਹਕ ਲਈ ਟਰੱਸਟ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਵਾਹਕ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਸੰਤੋਸ਼ਜਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਿਸਾਬ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਅਤੇ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੱਕ ਰੱਖੇ ਜਾਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

47. ਅਸਲ ਕੀਮਤ ਉੱਤੇ ਕੰਟਰੋਲ ਦੀ ਘਾਟ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਕਰਾਰ ਨਿਸਚਿਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ "ਸਾਰੇ ਪੈਸੇ" ਜੋ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਉਹ ਵਾਯੂ ਵਾਹਕ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਵਜੋਂ ਰੱਖੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਉਹ ਬੀਐਸਪੀ 'ਤੇ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਅਤੇ ਠੀਕ ਤਰ੍ਹਾਂ ਮਾਪੇ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਰੈਵੇਨਿਊ ਲਈ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੌਂਸਲ ...ਦੁਆਰਾ ਉਲਲੇਖ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਅਤੇ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਲਈ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀਨੀਅਰ ਕੌਂਸਲ ਦੁਆਰਾ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਬੀਐਸਪੀ "ਸਹਾਇਕ ਕਮਿਸ਼ਨ" ਨੂੰ ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਸਿਰਲੇਖ ਅਧੀਨ ਵੱਖ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਆਈਏਟੀਏ ਬੀਐਸਪੀ 'ਤੇ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਜਮਾ ਰਕਮਾਂ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਈ ਗਈ ਇਸ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ ਉੱਤੇ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨਾ ਅਸੈਸੀਆਂ ਲਈ ਸੰਭਵ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਅਧੀਨ ਘਟਾਉ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਜੋ ਕੁਝ ਵੀ ਬਚਦਾ ਹੈ ਉਹ ਏਜੰਟਾਂ ਲਈ ਆਮਦਨ ਵਜੋਂ ਗਿਣਿਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਹ ਇਸ ਬਿੰਦੂ 'ਤੇ ਹੈ ਕਿ ਸੈਟਲਮੈਂਟ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਅਤੇ ਅੰਤਮ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਧਾਰਾ 7.2 ਦੇ ਪੀਐਸਏ ਅਨੁਸਾਰ।

48. ਕਰਦਾਤਾਵਾਂ ਵਲੋਂ ਬਾਕੀ ਬਚੇ ਇਕੋ ਐਤਰਾਜ਼ ਦਾ ਸਬੰਧ PSA ਨਾਲ ਹੈ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਨਾਲ ਨਹੀਂ। ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸਮਝਣ ਲਈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 215 ਅਤੇ 216 ਦੀ ਇਕੱਠੇ ਪੜ੍ਹਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ। ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਪ੍ਰਾਵਧਾਨ ਹੇਠਾਂ ਸੰਦਰਭ ਲਈ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ:

215. ਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਜਦੋਂ ਏਜੰਟ ਆਪਣੇ ਖਾਤੇ ਉੱਤੇ, ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ, ਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ।—

ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਏਜੰਟ ਆਪਣੇ ਖਾਤੇ ਉੱਤੇ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਬਿਨਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਉਸ ਨੂੰ ਉਸ ਵਿਸ਼ੇ ਉੱਤੇ ਆਪਣੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਿੱਚ ਆਏ ਸਾਰੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨਾਲ ਜਾਣੂ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜੇ ਕੇਸ ਵਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਕਿ ਏਜੰਟ ਵਲੋਂ ਉਸ ਤੋਂ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਤੱਥ ਬੇਈਮਾਨੀ ਨਾਲ ਛੁਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਾਂ ਕਿ ਏਜੰਟ ਦੇ ਵਪਾਰ ਉਸ ਲਈ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਰਹੇ ਹਨ।

216. ਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਲਾਭ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜੋ ਏਜੰਟ ਨੇ ਆਪਣੇ ਖਾਤੇ ਉੱਤੇ ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਵਪਾਰ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ।—

ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਏਜੰਟ, ਆਪਣੇ ਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਵਿੱਚ ਆਪਣੇ ਖਾਤੇ ਉੱਤੇ ਵਪਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਬਜਾਏ ਆਪਣੇ ਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਖਾਤੇ ਉੱਤੇ, ਮੁੱਖ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਏਜੰਟ ਤੋਂ ਉਸ ਲੈਣ-ਦੇਣ ਤੋਂ ਹੋਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲਾਭ ਨੂੰ ਦਾਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ।

49. ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 215 ਅਤੇ 216 ਦੀ ਕੋਈ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਨਿਸਚਿਤ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਹਾਂ ਕਿ PSA ਵਿੱਚ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਮੁੱਦੇ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਨਹੀਂ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹੋਰ, ਆਪਣੇ ਖਾਤੇ ਉੱਤੇ ਕਾਰਵਾਈ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ਏਜੰਟ, ਸਿਦਾਂਤ ਵਿੱਚ, ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਇਕ ਕਰਾਰ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਬਦਲਦਾ ਅਤੇ ਸਿਰਫ ਉਹ ਪਰਿਣਾਮ ਉਤਪੰਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਕੰਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 215 ਅਤੇ 216 ਅਧੀਨ ਉਲਲੇਖਿਤ ਹਨ ਜੇਕਰ ਉਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦ ਸ਼ਰਤਾਂ ਮੌਜੂਦ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਇਸ ਬਿੰਦੂ ਉੱਤੇ ਧਿਆਨ ਦੇਣਾ ਲਾਭਦਾਇਕ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ।

50. ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਗੱਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਰੱਖਦੇ ਕਿ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਆਪਣੇ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਉਸ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ ਦੇ ਜਮਾ ਹੋਣ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਆਪਣੇ ਆਪ ਨੂੰ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੀਆਂ ਸਨ। ਇਹ ਰਕਮਾਂ ਉਸ ਸੌਦੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰੀ ਸਨ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਹਵਾਈ ਟਿਕਟਾਂ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਵੇਚਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੱਥ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕਿ ਇਕ ਪਾਰਟੀ ਇਕ ਕਰਾਰ ਨਾਲ "ਦੋਨੋਂ ਪਾਸੇ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦੀ" ਦੀ ਪੁਰਾਣੀ ਕਹਾਵਤ ਇਸ ਤੱਥ ਲਈ ਉਚਿਤ ਹੈ।21 SUPERSCRIPT

51. ਏਜੰਸੀ ਦੇ ਕਰਾਰ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਅਸਲ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ ਨੈੱਟ ਕਿਰਾਏ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਨੂੰ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਕਰਾਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਜੋ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ, ਬਾਰੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਖੁਲਾਸੇ ਤੋਂ, ਅਸੀਂ ਅਸੈਸੀਆਂ ਦੀਆਂ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਅਣਮੋਹਤ ਹਾਂ। ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 182 ਅਤੇ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੇ ਪ੍ਰਿਜ਼ਮ ਰਾਹੀਂ ਪੀ.ਐਸ.ਏ. ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ, ਜੋ ਰੈਵੇਨਿਊ ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਸਹੀ ਸਥਿਤੀ ਲਗਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਅਸੀਂ ਦਿੱਲੀ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਚੁਕਾਈ ਗਈ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਜੋ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਕੰਪਨੀਆਂ ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਦੀ ਕੁਦਰਤ ਅਤੇ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਨਾਲ ਜੁੜੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਾਰੇ ਹੈ। ਸਾਡੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਕਤਰ ਏਅਰਵੇਜ਼ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਬੰਬਈ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਨਜ਼ਰੀਆ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

D.2 ਰੈਵੇਨਿਊ ਨਿਰਪੱਖ

52. ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਐਚ ਦੀ ਲਾਗੂਤਾ ਬਾਰੇ ਰੈਵੇਨਿਊ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਸਾਡੇ ਲਈ ਬਾਕੀ ਰਹਿ ਗਿਆ ਮੁੱਦਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਇਹ ਮਾਮਲਾ ਰੈਵੇਨਿਊ ਨਿਰਪੱਖ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੋਵਾਂ ਪਾਸਿਓਂ ਦੇ ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲਾਂ ਨੇ ਸਹਿਮਤੀ ਜਤਾਈ ਹੈ ਕਿ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਏ.ਵਾਈ. 2001-02 ਲਈ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਇਹ ਰਕਮਾਂ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਵਜੋਂ ਦਿਖਾਈਆਂ ਹਨ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਕਮਾਂ 'ਤੇ ਆਮਦਨ ਕਰ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ।

53. ਅਸੈਸੀਆਂ ਲਈ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਸ੍ਰੀ ਅਗਰਵਾਲ, ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਰੈਵੇਨਿਊ ਲਈ ਵਕੀਲ, ਸ੍ਰੀ ਕੁਮਾਰ, ਨੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਮਦਨ ਕਰ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਹੈ ਪਰ ਇਹ ਤਰਕ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਕੋਕਾ ਕੋਲਾ ਬੇਵਰੇਜ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਿਟੇਡ ਬਨਾਮ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਹਾਲਾਤ ਤੋਂ ਮੁਕਤ ਨਹੀਂ ਕਰਦਾ ਜਿਥੇ ਆਮਦਨ ਦੇ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ ਨੇ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਅਸੈਸੀ ਨੇ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194ਸੀ ਅਧੀਨ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਸੀ, ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਸ ਰਕਮ 'ਤੇ ਆਮਦਨ ਕਰ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ:

"6. ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮੁੜ ਸੁਣਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਕਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਕਰਦਾਤਾ ਵਿੱਚ ਚੂਕ' ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਜੇਕਰ ਪ੍ਰਦੀਪ ਆਇਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਰਕਮ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਤੋਂ ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਚੂਕ ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਟੈਕਸ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਹ ਨੋਟ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਵਿਭਾਗ ਨੇ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਅੱਗੇ ਇਹ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜੇਕਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਉਸ ਆਮਦਨ 'ਤੇ ਜਿਸ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਘੱਟ ਕੱਟਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸਨੂੰ ਆਪਣੀ ਕਰ ਯੋਗ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਉਸ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤੇ, ਤਾਂ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀਕਰਤਾ ਤੋਂ ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਰਿਕਵਰੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਪ੍ਰਦੀਪ ਆਇਲ ਕਾਰਪੋਰੇਸ਼ਨ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਆਮਦਨ 'ਤੇ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਅਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਹਨ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਵਿਭਾਗ ਤੋਂ ਰਿਫੰਡ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ ਨੇ ਸਹੀ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ (ਕਟੌਤੀਕਰਤਾ- ਕਰਦਾਤਾ) ਤੋਂ ਟੈਕਸ ਇੱਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਨਹੀਂ ਵਸੂਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਟੈਕਸ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਆਮਦਨ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਾ ਹੈ।

...

9. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੋਵੇ, ਕੇਂਦਰੀ ਸਿੱਧਾ ਟੈਕਸ ਬੋਰਡ ਦੁਆਰਾ 29.1.1997 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਸਰਕੁਲਰ ਨੰਬਰ 275/201/95- ਆਈ.ਟੀ.(ਬੀ) ਸਾਡੀ ਵਿਚਾਰਧਾਰਾ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਰਕੁਲਰ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 201(1) ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਮੰਗ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀਕਰਤਾ ਨੇ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀ-ਇੰਚਾਰਜ ਨੂੰ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਕਟੌਤੀ-ਕਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਹ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਧਾਰਾ 201(1A) ਅਧੀਨ ਬਿਆਜ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਬਦਲਣਗੇ ਨਹੀਂ ਜਾਂ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 271C ਅਧੀਨ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ।" 55. ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 192 ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇੱਕ ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਿਧਾਂਤ ਵਧਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਇਨਕਮ ਟੈਕਸ ਬਨਾਮ ਐਲੀ ਲਿਲੀ & ਕੋ. (ਇੰਡੀਆ):

"98...ਸਾਡੇ ਵਿਚਾਰ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਲਈ, ਟੈਕਸ-ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲਾ- ਕਰਦਾਤਾ (ਜਵਾਬਦੇਹ(ਾਂ)) ਨੂੰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਵੱਲੋਂ ਵਿਦੇਸ਼ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਘਰੇਲੂ ਤਨਖਾਹ/ਖਾਸ ਭੱਤਾ(ਾਂ) ਤੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 192(1) ਅਧੀਨ ਸਰੋਤ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਸੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਲਈ ਕੋਈ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਸਿਰਫ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

99. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਪਰ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਸਾਡੇ ਕੋਲ 104 ਸਿਵਲ ਅਪੀਲਾਂ ਹਨ। ਅਸੀਂ ਏ.ਓ. ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਕੇਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਕਹਿ ਰਹੇ ਹਾਂ ਤਾਂ ਜੋ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕਰਮਚਾਰੀ-ਕਰਦਾਤਾ (ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ) ਨੇ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਘਰੇਲੂ ਤਨਖਾਹ/ਖਾਸ ਭੱਤਾ(ਾਂ) 'ਤੇ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜੇਕਰ ਘਰੇਲੂ ਤਨਖਾਹ/ ਖਾਸ ਭੱਤਾ(ਾਂ) 'ਤੇ ਬਕਾਇਆ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਚੁੱਕਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਏ.ਓ. ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 201(1) ਅਧੀਨ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ। ਜਿਥੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਏ.ਓ. ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 201(1) ਅਧੀਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਕਮੀ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

100. ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, 104 ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਹਰੇਕ ਵਿੱਚ, ਏ.ਓ. ਨੂੰ ਜਾਂਚ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀ ਯੋਗ ਸੀ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਜਦੋਂ ਟੈਕਸ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਉਸ ਦੌਰਾਨ ਵਿਆਜ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ/ਵਸੂਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ। ਜੇਕਰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਕੇਸ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਦੌਰਾਨ ਵਿਆਜ ਬਣਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇਕਰ ਇਹ ਅਦਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਤਾਂ ਅਦਾਲਤੀ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 201(1A) ਅਧੀਨ ਉਕਤ ਦੌਰਾਨ ਲਈ ਵਿਆਜ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਕਦਮ ਚੁੱਕਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।"

56. ਸਾਨੂੰ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਆਮਦਨ ਦਾ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਨਹੀਂ ਕੱਟਿਆ ਗਿਆ, ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਇਸ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੀ, ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਉਸ ਰਕਮ ਨੂੰ ਆਪਣੀ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ

ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਸ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਰਦਾਤਾ ਨੂੰ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਈ ਵਸੂਲੀ ਲਈ ਹੋਰ ਅੱਗੇ ਨਹੀਂ ਵਧਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੂੰ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਵਿੱਚ ਚੂਕ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਅਤੇ ਉਸ ਤਾਰੀਖ ਦੌਰਾਨ ਜਦੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ ਨੇ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਉਸ ਰਕਮ ਲਈ ਵਿਆਜ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਲਈ ਸੈਕਸ਼ਨ 201(1A) ਅਧੀਨ ਮੰਗ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੈ।

57. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੇ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਕੀਲ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਅਦ ਇਡਮ ਸਨ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਏ ਗਏ ਰਕਮਾਂ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕਰ ਦਿੱਤੇ ਸਨ। ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੇ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਕੇਵਲ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟੀਡੀਐਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਵਿੱਚ ਚੂਕ ਨੂੰ ਮੁਆਫ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਕੋਕਾ ਕੋਲਾ (ਸੁਪਰਾ) ਅਤੇ ਐਲੀ ਲਿਲੀ & ਕੰਪਨੀ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਇਸ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਬਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਟੀਡੀਐਸ ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਅਸੈਸੀ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਦਾ ਪਿੱਛਾ ਕਰਨ ਅਤੇ ਚੂਕ ਲਈ ਵਿਆਜ ਲਗਾਉਣ ਤੱਕ ਸੀਮਿਤ ਕਰਦੇ ਹਨ।

58. ਇਸ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਅਸੈਸੀਆਂ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਵਿਸਥਾਰ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਆਪਣੇ ਟੈਕਸ ਸੰਪੂਰਕ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਕਦੋਂ ਅਦਾ ਕੀਤੇ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਕੋਕਾ ਕੋਲਾ (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਬੁਲਾਏ ਗਏ ਸੀਬੀਡੀਟੀ ਸਰਕੁਲਰ ਦੀ 29.01.199723$_{SUPERSCRIPT}$ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਵੀ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਨਹੀਂ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਗੁੰਮ ਵੇਰਵਿਆਂ ਨੂੰ ਭਰਨਾ ਅਤੇ ਉਹ ਵਿਆਜ ਦੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਅਸੈਸੀਆਂ ਨੂੰ ਅਦਾ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਹੈ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨੂੰ ਉਚਿਤ ਸਮਝਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਮੁੜ ਅਸੈਸਿੰਗ ਅਫਸਰ ਕੋਲ ਵਾਪਸ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਜੋ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਵਿਆਜ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਦੇ ਵਿਆਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨਾਂ ਦੇ ਬਿੰਦੂਆਂ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਭੇਜਿਆ ਜਾਵੇ।

59. ਇਹਨਾਂ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦੀ ਸਾਡੀ ਜਾਂਚ ਦੀ ਨਿਖੇਧੀ ਚਿੰਤਾ ਹੈ IT ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 271C ਦੇ ਤਹਿਤ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਵਸੂਲੀ। ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਕਾਰਵਾਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਦੇ ਨਿਰਦੇਸ਼ ਦਿੱਤੇ ਸਨ ਟੀ.ਡੀ.ਐੱਸ. ਦੇ ਘਟਾਓ ਵਿੱਚ ਡਿਫਾਲਟ ਲਈ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਪਰ ਅਸੀਂ ਹਾਂ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਇਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਠੰਡੇ ਬਸਤੇ ਵਿਚ ਪਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਅਤੇ ਮਾਲੀਆ ਦੀ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੇ ਪ੍ਰਾਇਮਰੀ ਮੁੱਦੇ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਅਪੀਲੀ ਫੋਰਮਾਂ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਧਾਰਾ 194 ਐੱਚ. ਸੈਕਸ਼ਨ 271C ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਪਾਲਣਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਹਿਣ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨੇ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਅਧਿਆਇ XVII-B, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 194H ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਧਾਰਾ 273B ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹੋ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਹੋਰ ਡਿਫਾਲਟ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਨੂੰ ਮੁਆਫ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕੁਝ ਖਾਸ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਜੁਰਮਾਨੇ ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ। ਦੋਹਰੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹੋ:

(1) ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀ ਅਸਫਲ ਹੁੰਦਾ ਹੈ -

(a) ਚੈਪਟਰ XVII-B ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਲੋੜੀਂਦੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਸਾਰਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨਾ; ਜਾਂ (b) ਲੋੜੀਂਦੇ ਟੈਕਸ ਦਾ ਸਾਰਾ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹਿੱਸਾ ਅਦਾ ਕਰਨਾ, -

(i) ਧਾਰਾ 115O ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2); ਜਾਂ

(ii) ਧਾਰਾ 194B ਨੂੰ ਦੂਜੀ ਪ੍ਰੋਵਿਜ਼ੋ, ਫਿਰ, ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਉਸ ਟੈਕਸ ਦੀ ਬਰਾਬਰ ਰਕਮ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜੋ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਅਨੁਸਾਰ ਕਟੌਤੀ ਜਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ।

(2) ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਅਧੀਨ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜੁਰਮਾਨੇ ਨੂੰ ਸੰਯੁਕਤ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ।

ਧਾਰਾ 273B: ਕੁਝ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇ:

ਧਾਰਾ 271 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਖੰਡ (ਬੀ), ਧਾਰਾ 271A, ਧਾਰਾ 271AA, ਧਾਰਾ 271B, ਧਾਰਾ 271BA, ਧਾਰਾ 271BB, ਧਾਰਾ 271C, ਧਾਰਾ 271CA, ਧਾਰਾ 271D, ਧਾਰਾ 271E, ਧਾਰਾ 271F, ਧਾਰਾ 271FA, ਧਾਰਾ 271FB, ਧਾਰਾ 271G, ਧਾਰਾ 272A ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਖੰਡ (ਸੀ) ਜਾਂ ਖੰਡ (ਡੀ), ਧਾਰਾ 272AA ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1), ਜਾਂ ਧਾਰਾ 272BB ਜਾਂ ਧਾਰਾ 272BB ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1A) ਜਾਂ ਧਾਰਾ 272BBB ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਜਾਂ ਧਾਰਾ 273 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਖੰਡ (ਬੀ) ਜਾਂ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਖੰਡ (ਬੀ) ਜਾਂ ਖੰਡ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਜੇਕਰ ਉਹ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਕਰਦਾਤਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਹੋਵੇ, ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕੇ ਕਿ ਉਕਤ ਅਸਫਲਤਾ ਲਈ ਉਚਿਤ ਕਾਰਨ ਸੀ, ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

60. ਧਾਰਾ 273B ਅਧੀਨ “ਉਚਿਤ ਕਾਰਨ” ਦੀ ਪਰਿਧਿ ਦੀ ਸਾਡੀ ਜਾਂਚ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੀਏ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਵੀ ਕਰਦਾਤਾਓਂ ਖਿਲਾਫ ਲਗਾਏ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਜੁਰਮਾਨਿਆਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕਰਨੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਐਲੀ ਲਿਲੀ & ਕੰ. (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ, ਹੇਠਾਂ ਲਿਖੇ ਅਨੁਚਛੇਦ ਵਿੱਚ, ਉਸ ਸੰਦਰਭ ਬਾਰੇ ਵਿਸਤਾਰ ਨਾਲ ਦੱਸਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 273B ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ:

94...ਧਾਰਾ 273B ਕਹਿੰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 271C ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਜੇਕਰ ਅਜਿਹਾ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਕਰਦਾਤਾ ਸਾਬਤ ਕਰ ਸਕੇ ਕਿ ਸਰੋਤ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਕਟੌਤੀ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਉਚਿਤ ਕਾਰਨ ਸੀ, ਤਾਂ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਜਾਂ ਕਰਦਾਤਾ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਜੁਰਮਾਨਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਇਸ ਲਈ, ਜੁਰਮਾਨੇ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕੇਵਲ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਹੀ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਕੋਲ ਸਰੋਤ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨਾ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਲਈ ਚੰਗਾ ਅਤੇ ਪਰਯਾਪਤ ਕਾਰਨ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਕੇਵਲ ਉਹੀ ਵਿਅਕਤੀ ਜੁਰਮਾਨੇ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਜਿਸ ਕੋਲ ਟੈਕਸ ਨਾ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਲਈ ਚੰਗਾ ਅਤੇ ਪਰਯਾਪਤ ਕਾਰਨ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਬੇਸ਼ੱਕ, ਇਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਬੂਤ ਦੇਣ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ 'ਤੇ ਹੈ।

95. ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ 104 ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਵਿਵਾਦਿਤ ਜੋੜ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸਰੋਤ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਨਾ ਹੋਣੀ ਹੋਈ। "ਤਨਖਾਹਾਂ" ਦੇ ਸਿਰ ਹੇਠ ਪੂਰੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਜਾਂ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੀ ਅਵਧਾਰਨਾ, ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 192 ਅਧੀਨ ਸਰੋਤ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਲਈ ਯੋਗ ਸੀ, ਇੱਕ ਨਵੀਨ ਮੁੱਦਾ ਸੀ... ਟੈਕਸ-ਕਟੌਤੀ-ਕਰਤਾ-ਕਰਦਾਤਾ ਇਸ ਗੰਭੀਰ ਅਤੇ ਬੋਨਾ ਫਾਈਡ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਅਧੀਨ ਸੀ ਕਿ ਉਸ ਨੂੰ ਵਿਦੇਸ਼ੀ ਕੰਪਨੀ/ਐਚ.ਓ. ਦੁਆਰਾ ਅਦਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਘਰੇਲੂ ਤਨਖਾਹ ਤੋਂ ਸਰੋਤ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਸੀ ਅਤੇ, ਨਤੀਜਤਨ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਜ਼ਰੀਏ ਵਿੱਚ ਹਾਂ ਕਿ 104 ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਧਾਰਾ 271C ਅਧੀਨ ਜੁਰਮਾਨਾ ਲਗਾਉਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ ਕਿਉਂਕਿ ਹਰੇਕ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਵਾਬਦੇਹ ਨੇ ਸਰੋਤ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨਾ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਦੇ ਅਸਫਲ ਹੋਣ ਲਈ ਉਚਿਤ ਕਾਰਨ ਦਿਖਾਉਣ ਦਾ ਬੋਝ ਉਤਾਰਿਆ ਹੈ।

61. ਅਸੀਂ ਪਾਉਂਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਅਤੇ ਐਮਿਲ ਲਿਲੀ & ਕੋ. (ਸੁਪਰਾ) ਵਿੱਚ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਸਮਾਨਤਾਏਂ ਹਨ। ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੀ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਦੋਂ ਵਿਵਾਦ ਪਹਿਲੀ ਵਾਰ ਏ.ਵਾਈ. 2001-02 ਵਿੱਚ ਉੱਠਿਆ ਸੀ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਰੈਵੇਨਿਊ ਲਈ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੌਂਸਲ, ਸ੍ਰੀ. ਕੁਮਾਰ, ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਉਸ ਸਮੇਂ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ ਟੀਡੀਐਸ ਕਟੌਤੀ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਸਨ, ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਸਥਾਪਿਤ ਹੋ ਗਈ ਹੋਵੇ। ਬਲਕਿ, ਸਾਨੂੰ ਇਹ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਇੱਕ ਸੈੱਟ ਏਅਰ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਨੇ ਮਾਨ ਲਿਆ ਕਿ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਣਗੇ, ਦੂਜੇ ਸੈੱਟ ਨੇ ਉਲਟ ਵਿਚਾਰ ਰੱਖਿਆ। ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਆਏ ਕਰਦਾਤਾ ਇਸ ਦੂਜੇ ਸਮੂਹ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹਾਈਲਾਈਟ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਅਗਲੇ ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਾਈ ਕੋਰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਿਰੋਧਾਭਾਸੀ ਐਲਾਨ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਗੰਭੀਰ ਅਤੇ ਬੋਨਾ ਫਾਈਡ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪਹੇਲੀ ਨੂੰ ਉਜਾਗਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਾ 194H ਨੂੰ ਸਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਾਲ ਉੱਠਿਆ ਸੀ।

62. ਹੇਠਾਂ, ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਰਦਾਤਾਓਂ ਨੇ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 273B ਅਧੀਨ ਮਾਪਦੰਡ ਪੂਰੇ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਸੀਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਰਕਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਛੁਕ ਨਹੀਂ ਹਾਂ,

ਪਰ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਿਵਾਦਿਤ ਅਤੇ "ਨਵੀਨ" ਕਾਨੂੰਨੀ ਮੁੱਦਾ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਲੋੜੀਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ, ਇਸ ਲਈ, ਉਸ ਸਮੇਂ ਟੀਡੀਐਸ ਨਾ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਲਈ ਏਅਰ ਕੈਰੀਅਰਾਂ ਕੋਲ "ਉਚਿਤ ਕਾਰਨ" ਸੀ। ਇਸ ਤਰਕ ਤੋਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਨਤੀਜਾ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 271C ਅਧੀਨ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਖਿਲਾਫ ਜੁਰਮਾਨਾ ਕਾਰਵਾਈ ਰੱਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਈ. ਨਿਸਚਾ

63. ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194H ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟ ਦੁਆਰਾ ਕਮਾਏ ਗਏ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਾਡਾ ਨਿਸਚਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੈਵੇਨਿਊ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਧਾਰਾ 194H ਨੂੰ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 182 ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਜੇ ਦੋ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮੰਸ਼ਾ ਅਨੁਸਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਗਟ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਾਂਟਰੈਕਟ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 182 ਅਧੀਨ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਮੁੱਖ-ਏਜੰਟ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਦੇ ਅਸਤਿਤਵ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਤਾਂ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 194H ਅਧੀਨ "ਕਮਿਸ਼ਨ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਵਾਲ ਦੌਰਾਨ ਹਵਾਈ ਉਦਯੋਗ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਸੀ, ਇਸ ਦੀ ਅਸਲੀਅਤ ਸਾਡੇ ਨਿਸਚੇ ਨੂੰ ਮਜ਼ਬੂਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਲਈ ਬੀ.ਐਸ.ਪੀ. ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਆਈ.ਏ.ਟੀ.ਏ. ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭੁਗਤਾਨ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ ਤੋਂ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਦੀ ਇੱਕ ਸੰਯੁਕਤ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨਾ ਵਿਅਵਹਾਰਕ ਅਤੇ ਸੰਭਵ ਸੀ ਤਾਂ ਜੋ ਉਹ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਆਇ XVII-B ਅਧੀਨ ਆਪਣੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਫਰਜ਼ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕਣ।

64. ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ, ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਭਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਅਸੈਸੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਬਕਾਇਆ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਹੋਰ ਰਿਕਵਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 201(1A) ਅਧੀਨ ਵਿਆਜ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਇਸ ਪਹਿਲੂ ਦੇ ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲਤਾ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੱਕ ਦੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਅਦਾਇਗੀ ਯੋਗ ਵਿਆਜ ਦਾ ਹਿਸਾਬ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੂੰ ਇਸ ਕਸਰਤ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਵੇਰਵੇ ਵਿੱਚ ਝਾਤ ਪਾਉਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਸਮੇਤ ਇਸ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨਾ ਕਿ ਕੀ ਏਜੰਟਾਂ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਰਕਮਾਂ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਭਰਿਆ ਸੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਕਟੌਤੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ। ਸਾਨੂੰ ਸਾਹਮਣੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਕਿਸੇ ਵੀ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤ ਦੇ ਬਿਨਾਂ, ਅਸੀਂ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਕੁਝ ਵਿਸੰਗਤੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਹੱਲ ਕਰਨ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ।

65. ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਵੀ ਏਜੰਟ ਹਾਲੇ ਵੀ ਸੁਪਲੀਮੈਂਟਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਭਰਿਆ ਹੈ, ਤਾਂ ਰੈਵੇਨਿਊ ਨੂੰ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਏਅਰਲਾਈਨਜ਼ ਤੋਂ ਟੀ.ਡੀ.ਐਸ. ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੀ ਰਿਕਵਰੀ ਲਈ ਅਗਾਊਂ ਜਾਣ ਦੀ ਆਜ਼ਾਦੀ ਹੋਵੇਗੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਅਸੀਂ ਆਈ.ਟੀ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 273B ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਖਿਲਾਫ ਜੁਰਮਾਨੇ ਲਾਉਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਸੀਮਿਤ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

66. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਤੀਜੇ ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਸੀਂ ਉਮੀਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਵਾਦ ਨੂੰ ਜੋ ਦੋ ਦਹਾਕਿਆਂ ਤੋਂ ਬਣਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਅੰਤ ਮਿਲ ਗਿਆ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਆਈਟੀ ਐਕਟ ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 194H ਅਧੀਨ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਸੈਸੀਜ਼ ਦੇ ਤਰਕਾਂ ਨੂੰ ਮੈਰਿਟਸ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਮਾਮਲਾ ਰੈਵੇਨਿਊ ਨਿਊਟਰਲ ਬਣ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਯਾਤਰਾ ਏਜੰਟਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸਵਾਲ ਵਿੱਚ ਆਮਦਨ ਟੈਕਸਾਂ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਦਾਇਗੀ ਹੋ ਗਈ ਹੈ। ਅਸੈਸਿੰਗ ਅਫਸਰ ਨੂੰ ਉਪਰੋਕਤ ਦਿਸਾ-ਨਿਰਦੇਸਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਆਜ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਦਾ ਕੰਮ ਤੁਰੰਤ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿਰਦੇਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਜੋ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ੀ ਨੂੰ ਸ਼ਾਂਤੀ ਮਿਲ ਸਕੇ।

67. ਸੰਖੇਪ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਆਂਸ਼ਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

68. ਬਕਾਇਆ ਅਰਜ਼ੀਆਂ, ਜੇ ਕੋਈ ਹਨ, ਨਤੀਜਤਨ ਨਿਪਟਾਰੇ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ 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।

Vasu Gupta
Advocate