ਕੇਂਦਰੀ ਜੀ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਦਿੱਲੀ-III

ਬਨਾਮ

ਦਿੱਲੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਲਿਮਟਿਡ

(2019 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 8996)

ਮਈ 19,2023

[ਐੱਸ ਰਵਿੰਦਰ ਭੱਟ ਅਤੇ ਦੀਪਾਂਕਰ ਦੱਤਾ, ਜੇ. ਜੇ.]

ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1994: ਉਪ ਧਾਰਾ 22,22 ਏ-ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 1994-ਉਪ ਧਾਰਾ 67 ਅਤੇ 68 (1)-ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ-ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ., ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ, ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਸੰਸਥਾਵਾਂ-ਮੁੰਬਈ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਦਿੱਲੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਅਤੇ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੋਂ ਰਵਾਨਾ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਘਰੇਲੂ/ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਈ ਅਤੇ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ - ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਦਾ ਲੇਵੀ-ਆਯੋਜਿਤ: ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈ ਗਈ ਅਤੇ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ, ਵਿੱਤ ਐਕਟ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਧੀਨ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੈ - ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ 'ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਾਗਤ ਦੇ ਫੰਡਿੰਗ ਪਾੜੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਹੈ। – ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਉਕਤ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ, ਸੈਲਾਨੀਆਂ, ਵਪਾਰੀਆਂ, ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵਾਧੂ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਹੈ-ਯੂਨੀਅਨ ਦੀਆਂ ਆਰਥਿਕ ਨੀਤੀਆਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੁਆਰਾ ਫੰਡ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ ਹੈ। ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਆਰਥਿਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 2008-ਧਾਰਾ 13-ਏਅਰਕ੍ਰਾਫਟ ਰੂਲਜ਼, 1937-ਨਿਯਮ 88,89.

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਖਾਰਜ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾ:

ਆਯੋਜਿਤ: 1.1 ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1994 ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਐਕਸੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਫੀਸ ਜਾਂ ਟੈਰਿਫ ਦੀ। [ਪੈਰਾ 29][339-ਐਚ]

1.2 ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਇੱਕ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ ਨੂੰ, ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ, ਇੱਕ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸੰਬੰਧ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ, ਜਾਂ ਸੇਵਾ ਦਾ ਮੁੱਲ ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਸਤੂ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੀ ਘਟਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। [ਪੈਰਾ 32][341-ਈ]

1.3 ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ (ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ) ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਨਿਯਮ 2011 ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਡੀ. ਆਈ. ਏ. ਐੱਲ. ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵਜੋਂ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ' ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ; ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਰਕਮ ਇੱਕ ਐਸਕਰੋ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਏਏਆਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਫੀਸ, ਕਿਰਾਏ, ਖਰਚਿਆਂ ਆਦਿ ਦੇ ਉਲਟ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਏਏਆਈ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਏਏਆਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ' ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹਨ ਅਤੇ ਏਏਆਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 (ਏ) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਏ) (ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮਾਲੀਆ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ 'ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਾਗਤ ਦੇ ਫੰਡਿੰਗ ਪਾੜੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ, ਸੈਲਾਨੀਆਂ, ਵਪਾਰੀਆਂ, ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵਾਧੂ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸ਼ਨ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੇ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਉੱਤੇ। [ਪੈਰਾ 34][342-ਸੀ-ਐੱਫ]

1.4 ਖਰਚੇ, ਫੀਸ ਅਤੇ ਕਿਰਾਇਆ ਆਦਿ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਹੈ। ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਨੇ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਵਿੱਤ ਪੋਸ਼ਣ ਲਈ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਗਏ 'ਟੈਕਸ ਜਾਂ ਸੈੱਸ' ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਗਾਹਕ, ਸੈਲਾਨੀਆਂ, ਯਾਤਰੀਆਂ, ਵਿਕਰੇਤਾਵਾਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੈਂਕ ਖਾਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਲਾਭ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਖਾਤੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦੇ। [ਪੈਰਾ 35][342- ਐੱਫ - ਜੀ]

1.5 ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਸੀਬੀਈਸੀ, ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 89/7/2006-ਐਸਟੀ ਮਿਤੀ 18-12-2006 ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਸਰਕੂਲਰ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟੈਕਸਾਂ, ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਬਕਾਏ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰਕਮਾਂ ਦੀ ਇਕੱਤਰਤਾ, ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਵਸੂਲੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। [ਪੈਰਾ 36][342-ਜੀ; 343-ਏ]

1.6 ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਨਾ ਤਾਂ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਮਜਬੂਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰਕਮ ਉੱਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ (ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ.) ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦੀ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਖਪਤਕਾਰ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ

ਔਨਲਾਈਨ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਦਾ ਕੇਸ ਨਿਰਣਾਇਕ ਹੈ ਕਿ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ ਹੈ। ਦੂਜਾ, ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਤੀਜਾ, ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਇੱਕ ਐਸਕਰੋ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ। ਚੌਥਾ, ਫੰਡਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਗਰਾਨੀ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਇਹ ਰਕਮ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ ਜਾਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕੱਢਣ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ। ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਦਾ ਅਖਤਿਆਰੀ ਸੁਭਾਅ ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਵਿਕਸਿਤ ਹੋਇਆ ਹੈ; ਇਹ ਹੁਣ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਨਿੱਜੀ ਭਾਗੀਦਾਰੀ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਸੰਘ ਦੀਆਂ ਆਰਥਿਕ ਨੀਤੀਆਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੁਆਰਾ ਫੰਡ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਟੈਕਸ ਹੈ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਰਵਾਇਤੀ ਪ੍ਰੈਕਟਿਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਕਿ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, 2011 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਵੀਂ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਥਾਰਟੀ ਇੰਡੀਆ ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਕਰਦਾਤਿਆਂ ਉੱਤੇ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰਕਮਾਂ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ, ਖਰਚੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਵਿਸਥਾਰ ਲਈ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨਾ, ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਆਦਿ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿੱਤ ਨਿਯਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਫੰਡਿੰਗ ਦੀ ਬਜਾਏ ਫੰਡਿੰਗ ਅਤੇ ਕੰਮਾਂ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਦੇਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਗਤ ਵੱਧ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਫੰਡਾਂ ਦਾ ਜਨਤਕ ਸੁਭਾਅ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਮਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਐਸਕਰੋ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਰਡਰ ਨੂੰ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। [ਪੈਰਾ 39,40][345- ਬੀ- ਐੱਚ; 346- ਏ]

ਖਪਤਕਾਰ ਔਨਲਾਈਨ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ 2011 (5) ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 911; ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਬਨਾਮ ਭੈਣਾ ਬਿਲਡਰਜ਼ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ 2018 (1) ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 1128-'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ।

ਕ੍ਰਿਸ਼ੀ ਉਪਜ ਮੰਡੀ ਸਮਿਤੀ ਬਨਾਮ ਕੇਂਦਰੀ ਆਬਕਾਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ 2022 (1) ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 700-ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਹਵਾਲਾ

2011 (5) ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 911 ਪੈਰਾ 27,28,29 ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ

2018 (1) ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 1128 ਪੈਰਾ 32 ਉੱਤੇ ਨਿਰਭਰ

2022 (1) ਐੱਸ. ਸੀ. ਆਰ. 700 ਪੈਰਾ 37 ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ

ਕੇਂਦਰੀ ਜੀ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਦਿੱਲੀ-3 ਬਨਾਮ ਦਿੱਲੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਲਿਮਟਿਡ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨਿਆਂਇਕ ਫੈਸਲਾ: 2019 ਦੀ ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 8996.

2016 ਦੇ ਏ ਐਨ ਨੰਬਰ 52815 ਵਿੱਚ ਕਸਟਮ ਐਕਸਾਈਜ਼ ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਅਪੀਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ, ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੇ 18-01-2019 ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ.
ਨਾਲ

ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2465 of 2020 ਅਤੇ 4751-4753 of 2021.
ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ ਸੰਜੇ ਜੈਨ, ਏ. ਐਸ. ਜੀ., ਬੀ. ਕ੍ਰਿਸ਼ਨ ਪ੍ਰਸਾਦ, ਮੁਕੇਸ਼ ਕੁਮਾਰ ਮਾਰੋਰੀਆ, ਸੁਸ਼੍ਰੀ ਨਿਸ਼ਾ ਬਾਗਚੀ, ਅਰਕਜ ਕੁਮਾਰ, ਪਦਮੇਸ਼ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਦਿਗਵਿਜੈ ਡੈਮ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਵਕੀਲ।
ਅਰਵਿੰਦ ਦਾਤਾਰ, ਪ੍ਰੀਤੇਸ਼ ਕਪੂਰ, ਤਰੁਣ ਗੁਲਾਟੀ, ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਵਨੀਤਾ ਭਾਰਗਵ, ਅਜੈ ਭਾਰਗਵ, ਸ਼ਾਂਤਨੂੰ ਚਤੁਰਵੇਦੀ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਪ੍ਰੇਰਣਾ ਸਿੰਘ, ਮੈਸਰਜ਼ ਖੇਤਾਨ ਐਂਡ ਕੰਪਨੀ, ਮਹੇਸ਼ ਅਗਰਵਾਲ, ਕਿਸ਼ੋਰ ਕੁਨਾਲ, ਸ਼ੁਭਮ ਕੁਲਸ਼੍ਰੇਸ਼ਠ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰੰਝੁਨ ਪਾਰੇ, ਕੌਸਤੁਭ ਸਿੰਘ, ਈ. ਸੀ. ਅਗਰਵਾਲ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਰਿਚਾ ਕਪੂਰ, ਕੁਨਾਲ ਆਨੰਦ, ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਤੁਸ਼ਾਰਿਕਾ ਸ਼ਰਮਾ, ਕੁਨਾਲ ਕਿਸ਼ੋਰ, ਜਵਾਬਦੇਹ ਲਈ ਵਕੀਲ।
ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ
ਐੱਸ. ਰਵਿੰਦਰ ਬੀ. ਐਚ. ਏ. ਟੀ., ਜੇ.
1. ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਕਸਟਮਜ਼, ਐਕਸਾਈਜ਼ ਅਤੇ ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਅਪੀਲ ਟ੍ਰਿਬਿਊਨਲ[1] (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਸੀ. ਈ. ਐਸ. ਟੀ. ਏ. ਟੀ".) ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਮਾਲੀਆ") ਦੁਆਰਾ ਉਲਝੇ ਹੋਏ ਹਨ ਜੋ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ, ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਸੰਸਥਾਵਾਂ (ਭਾਵ, ਮੁੰਬਈ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਦਿੱਲੀ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, ਅਤੇ ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਲਿਮਟਿਡ, (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸਮੂਹਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ "ਕਰਦਾਤਿਆਂ" ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ) ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈ ਗਈ ਅਤੇ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 1994 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਐਕਟ") ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ।
2. ਸਾਰੇ ਕਰਦਾਤਿਆਂ ਨੇ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਏ. ਏ. ਆਈ"., ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1994 ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਇੱਕ ਸੰਸਥਾ ਕਾਰਪੋਰੇਟ) ਨਾਲ ਸੰਯੁਕਤ ਉੱਦਮ ਪ੍ਰਬੰਧ/ਸਮਝੌਤੇ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਓ. ਐੱਮ. ਡੀ. ਏ".) ਕੀਤੇ ਸਨ। ਓ. ਐੱਮ. ਡੀ. ਏ. ਅਧੀਨ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਨੰਬਰ, ਐੱਸ. ਟੀ./ਏ/50064/2019-ਸੀ. ਯੂ. ਆਈ. ਡੀ. ਬੀ. ਆਈ. ਮਿਤੀ 18/01/2019 [ਪ੍ਰਿੰਸੀਪਲ ਬੈਂਚ, ਸੀ. ਈ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਏ. ਟੀ., ਨਵੀਂ ਦਿੱਲੀ ਦੁਆਰਾ];

1. ਅੰਤਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਨੰਬਰ ਏ/88830-- 88832/16/ਐੱਸ. ਟੀ. ਬੀ. ਮਿਤੀ 28-01-2016 [ਪੱਛਮੀ ਜ਼ੋਨਲ ਬੈਂਚ, ਸੀ. ਈ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਏ. ਟੀ., ਮੁੰਬਈ ਦੁਆਰਾ]; ਅਤੇ ਅੰਤਿਮ ਆਦੇਸ਼ ਨੰਬਰ ਏ/30739/2019 ਮਿਤੀ 16-09-2019 [ਸੀ. ਈ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਏ. ਟੀ. ਖੇਤਰੀ ਬੈਂਚ, ਹੈਦਰਾਬਾਦ ਦੁਆਰਾ]।

ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਕੁਝ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਏ। ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਏਏਆਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜਾਰੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨਾਂ (ਮਿਤੀ 27 ਫਰਵਰੀ 2009) ਦੁਆਰਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ 48 ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਸਬੰਧਤ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ 'ਤੇ ਹਰੇਕ ਘਰੇਲੂ ਯਾਤਰੀ ਲਈ 100 ਰੁਪਏ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਯਾਤਰੀ ਲਈ 600 ਰੁਪਏ ਦੀ "ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ" ਇਕੱਠੀ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

3. ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਨੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸਾਂ ਰਾਹੀਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਮੇਂ ਲਈ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਉੱਤੇ ਟੈਕਸ ਦੀ ਅਦਾਇਗੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੋਟਿਸਾਂ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਗਈ; ਸੀ. ਈ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਏ. ਟੀ. ਨੇ ਕੰਜ਼ਿਊਮਰ ਔਨਲਾਈਨ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ[2], ਕਮਿਸ਼ਨਰ ਆਫ਼ ਸੈਂਟਰਲ ਐਕਸਾਈਜ਼ ਬਨਾਮ ਕੋਚੀਨ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਲਿਮਟਿਡ,[3] ਏਸਰ ਇੰਡੀਆ ਲਿਮਟਿਡ ਅਤੇ ਉੜੀਸਾ ਸੀਮੈਂਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਸਟੇਟ ਆਫ਼ ਉੜੀਸਾ[4] ਅਤੇ ਸੈਂਟਰਲ ਬੋਰਡ ਆਫ਼ ਐਕਸਾਈਜ਼ ਐਂਡ ਕਸਟਮਜ਼ (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਸੀ. ਬੀ. ਈ. ਸੀ".) ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਨਵੇਂ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਮੂਲ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਭੇਜ ਦਿੱਤਾ। ਮੂਲ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ ਮੰਗਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਜ਼ੁਰਮਾਨੇ ਲਗਾ ਕੇ ਸਾਰੇ ਕਾਰਨ ਦੱਸੋ ਨੋਟਿਸਾਂ ਦਾ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕੀਤਾ। ਨਿਰਣਾਇਕ ਅਥਾਰਟੀ ਨੇ "ਕਮ-ਟੈਕਸ" ਮੁੱਲਾਂਕਣ ਦਾ ਲਾਭ ਦਿੱਤਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਸੀ. ਈ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਏ. ਟੀ. ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਰਦਾਤਿਆਂ ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ।

II

ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਬੰਧ

4. ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 1994 ਦੀ ਧਾਰਾ 65 (105) (ਜੀ ਜੀ ਐੱਮ) ਵਿੱਚ "ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਸੇਵਾ" (01-07-2010 ਤੋਂ ਪ੍ਰਭਾਵੀ) ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾਃ

"ਕੋਈ ਵੀ ਸੇਵਾ ਜੋ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਜਾਂ ਸਿਵਲ ਐਨਕਲੇਵ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਭਾਵ 1 ਜੁਲਾਈ 2010 ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸੀਃ

"ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ, ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਜਾਂ ਇਸ ਦੁਆਰਾ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਲਈ, ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਜਾਂ ਸਿਵਲ ਐਨਕਲੇਵ ਵਿੱਚ"।

2 (2011) 5 ਐੱਸ.ਸੀ.ਸੀ. 360

3 2010 (17) ਐੱਸ.ਟੀ.ਆਰ. ਜੇ 79 (ਐੱਸ.ਸੀ.)

4 1991 ਪੂਰਕ (1) ਐੱਸ.ਸੀ.ਸੀ. 430

ਧਾਰਾ 65 (3ਡੀ) ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈਃ

"ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 1994 (1994 ਦਾ 55) ਦੀ ਧਾਰਾ 3 ਦੇ ਤਹਿਤ ਗਠਿਤ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਜਾਂ ਸਿਵਲ ਐਨਕਲੇਵ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦਾ ਚਾਰਜ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਕੋਈ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

5. ਵਿੱਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 68 (1) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਹਰੇਕ ਵਿਅਕਤੀ ਧਾਰਾ 66 ਵਿੱਚ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰੇਗਾ। ਵਿੱਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 67 (1) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਉੱਤੇ ਉਸ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹਾ ਮੁੱਲ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਵਸੂਲੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਹੋਵੇਗੀ।
6. ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਆਰਥਿਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 2008 ਅਤੇ ਏਅਰਕ੍ਰਾਫਟ ਰੂਲਜ਼, 1937 ਦੇ ਸੰਬੰਧਤ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨਃ
ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਆਰਥਿਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 2008 ਦੀ ਧਾਰਾ 13 ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਹੋਰ ਗੱਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ
"13. ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਾਰਜ.
(1) ਅਥਾਰਟੀ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਕਾਰਜ ਕਰੇਗੀ, ਅਰਥਾਤਃ-

(ਏ) ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਐਰੋਨੌਟੀਕਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਟੈਰਿਫ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨ ਲਈ-* * * * * * *

(ਬੀ) ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਦੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ;

(ਸੀ) ਏਅਰਕ੍ਰਾਫਟ ਐਕਟ, 1934 (1934 ਦਾ 22) ਦੇ ਤਹਿਤ ਬਣਾਏ ਗਏ ਏਅਰਕ੍ਰਾਫਟ ਰੂਲਜ਼, 1937 ਦੇ ਨਿਯਮ 88 ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਈ ਗਈ ਯਾਤਰੀ ਸੇਵਾ ਫੀਸ ਦੀ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰਨਾ।"
ਏਅਰਕ੍ਰਾਫਟ ਰੂਲਜ਼, 1937 ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂਃ
"ਨਿਯਮ 88. ਯਾਤਰੀ ਸੇਵਾ ਫੀਸ. - -ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਯਾਤਰੀ ਸੇਵਾ ਫੀਸ ਵਜੋਂ ਜਾਣੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਏਜੰਸੀ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ। ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਦਰ ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਆਰਥਿਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 2008 ਦੀ ਧਾਰਾ 13 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

ਨਿਯਮ 89. ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ-ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ,

(i) ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਆਰਥਿਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਐਕਟ, 2008 ਦੀ ਧਾਰਾ 13 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਦਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ' ਤੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਲਗਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ;

(ii) ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਨੂੰ ਉਸ ਦਰ' ਤੇ ਵਸੂਲ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੇ ਸਬੰਧਤ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨਃ

"ਭਾਗ 22. ਅਥਾਰਟੀ,

(i) ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੂਰਵ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਨਾਲ, ਫੀਸ ਜਾਂ ਕਿਰਾਇਆ ਵਸੂਲ ਸਕਦੀ ਹੈ-

(ਏ) ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਉਤਰਨ, ਰਿਹਾਇਸ਼ ਜਾਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲਈ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ, ਹੈਲੀਪੋਰਟ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਪੱਟੀ 'ਤੇ ਜਹਾਜ਼ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਸੇਵਾ ਜਾਂ ਸਹੂਲਤ ਲਈ।

ਵਿਆਖਿਆ. - -

ਇਸ ਉਪ-ਧਾਰਾ ਵਿੱਚ "ਜਹਾਜ਼" ਵਿੱਚ ਸੰਘ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਥਿਆਰਬੰਦ ਬਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਜਹਾਜ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ "ਜਹਾਜ਼ ਸੰਚਾਲਨ" ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਬਲ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਿਸੇ ਵੀ ਜਹਾਜ਼ ਦਾ ਸੰਚਾਲਨ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ;

(ਬੀ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਸੰਚਾਰ ਸਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਜ਼ਮੀਨੀ ਸੁਰੱਖਿਆ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਐਰੋਨੌਟੀਕਲ ਸੰਚਾਰ ਅਤੇ ਨੇਵੀਗੇਸ਼ਨਲ ਏਡਜ਼ ਅਤੇ ਮੌਸਮ ਸੰਬੰਧੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ;

(ਸੀ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ, ਸਿਵਲ ਐਨਕਲੇਵ, ਹੈਲੀਪੋਰਟ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਪੱਟੀ' ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਸੈਲਾਨੀਆਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਲਈ;

(ਡੀ) ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ, ਸਿਵਲ ਐਨਕਲੇਵ ਹੈਲੀਪੋਰਟ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਪੱਟੀ 'ਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਲਈ;

(ii) ਉਨ੍ਹਾਂ ਹਿਦਾਇਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਸਮੇਂ-ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਤੋਂ ਫੀਸ ਜਾਂ ਕਿਰਾਇਆ ਵਸੂਲਦੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕਿਸੇ ਵੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ, ਹੈਲੀਪੋਰਟ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਪੱਟੀ' ਤੇ ਕੋਈ ਵਪਾਰ ਜਾਂ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਹੂਲਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ. ਅਥਾਰਟੀ, ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪੂਰਵ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਿਸੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ' ਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ 'ਤੇ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਲਗਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕੱਠੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ ਅਤੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਅਤੇ ਵਰਤੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ,

(ਏ) ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਵਿਸਥਾਰ ਜਾਂ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਫੰਡ ਜਾਂ ਵਿੱਤ ਪੋਸ਼ਣ ਜਿਸ' ਤੇ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ; ਜਾਂ

(ਬੀ) ਖੰਡ (ਏ) ਜਾਂ

(ਸੀ) ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਨਵੇਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਜਾਂ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਨੂੰ ਨਿੱਜੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ, ਮਾਲਕੀ, ਵਿਕਾਸ, ਸੰਚਾਲਨ ਜਾਂ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਬਸਕ੍ਰਾਇਬ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇਕੁਇਟੀ ਵਿੱਚ ਨਿਵੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

III ਪਾਰਟੀਆਂ ਦੀਆਂ ਦਲੀਲਾਂ

7. ਮਾਲ ਲਈ ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਨਿਸ਼ਾ ਬਾਗਚੀ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਲਾਇਸੈਂਸਧਾਰਕ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਦੁਆਰਾ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਰੱਥ ਹਨ। ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਲਾਇਸੈਂਸ ਦੀ ਗ੍ਰਾਂਟ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ। ਨਿਯਮ 88 ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ "ਯਾਤਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਫੀਸ" ਵਜੋਂ ਜਾਣੀ ਜਾਂਦੀ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਨਿਯਮ 89 ਲਾਇਸੈਂਸ ਧਾਰਕਾਂ ਦੁਆਰਾ "ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ" (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ".) ਇਕੱਠੀ ਕਰਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸ਼੍ਰੀਮਤੀ ਬਾਗਚੀ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਯਾਤਰੀ ਲਾਉਂਜ, ਯਾਤਰੀ ਸਹੂਲਤਾਂ, ਪਖਾਨੇ, ਆਰਾਮ ਕਮਰੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਰਗੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਜਾਂ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸਮਝੌਤਾ ਵੀ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਕਿ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਯਾਤਰੀ ਸਹੂਲਤਾਂ, ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਏ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਕਮਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ, ਪ੍ਰਬੰਧਨ, ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਵਿਸਤਾਰ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ।

8. ਇਹ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਦਰਸਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕੱਠੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਰਕਮਾਂ ਹਨ। ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਹੋਰ ਕੁਝ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਰੱਖ-ਰਖਾਅ, ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਅੱਪਗ੍ਰੇਡੇਸ਼ਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। ਇਹ ਰਕਮ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੁਆਰਾ ਪਹੁੰਚ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਹੈ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਟੈਕਸਯੋਗ ਹਨ। ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਸਰਕੂਲਰ ਨੰਬਰ 106/ਕਮਰ (ਐਸਟੀ)/2009 ਮਿਤੀ 08-07-2011 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ' ਤੇ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਫੀਸ ਅਤੇ ਯੂਡੀਐਫ 'ਤੇ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਪਰ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ' ਤੇ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸੀ. ਬੀ. ਈ. ਸੀ. ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀ ਸੇਵਾ ਫੀਸ, ਉਪਭੋਗਤਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹਨ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ 'ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਸੇਵਾਵਾਂ' ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸ ਲਗਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ।

9. ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕੋਚੀਨ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਲਿਮਟਿਡ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਫਰਕ ਕਰਨ ਦੀ ਮੰਗ ਕੀਤੀ ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਜੋ ਮੁੱਦਾ ਸੀ ਉਹ ਉਪਭੋਗਤਾ ਫੀਸ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਹੱਥ ਵਿੱਚ ਕੇਸ ਯੂਡੀਐਫ ਹੈ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਦੁਹਰਾਇਆ ਕਿ ਹੇਠਲੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੀਆਂ ਲੱਭਤਾਂ ਸਹੀ ਹਨ ਅਤੇ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਕਿ ਸੀਈਐੱਸਟੀਏਟੀ ਦੇ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਦੇ ਹਨ।

10. ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੁਆਰਾ, ਅਥਾਰਟੀ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਸਵਾਰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵਸੂਲ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਕੱਠੀ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ"। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਟੈਕਸ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਅਖਤਿਆਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੈ, ਜਿਸਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਵਿਸਥਾਰ ਜਾਂ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਫੰਡ ਜਾਂ ਵਿੱਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ; ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਜਾਂ ਵਿਕਾਸ ਜਾਂ ਇਕੁਇਟੀ ਵਿੱਚ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ "ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ, ਮਾਲਕੀ, ਵਿਕਾਸ, ਸੰਚਾਲਨ ਜਾਂ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਵਿੱਚ ਲੱਗੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਵਿੱਚ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਸਬਸਕ੍ਰਾਇਬ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਸ਼ੇਅਰਾਂ" ਜਾਂ "ਅਜਿਹੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਜਾਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਰ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਕਰਜ਼ੇ ਦੀ ਤਰੱਕੀ"। ਇਹ ਵੀ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰਕਮਾਂ ਨੂੰ ਲੇਵੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀਆਂ।

11. ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਦੇ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਵਿਸਥਾਰ ਜਾਂ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਲਾਗਤ ਲਈ ਫੰਡ ਜਾਂ ਵਿੱਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਜਾਂ ਵਿਕਾਸ ਜਿਸ' ਤੇ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰੀ-ਫੰਡਿੰਗ ਕੁਲੈਕਸ਼ਨ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਫੰਡਿੰਗ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਹੋਵੇਗਾ। ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ, ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਸਮਝੌਤੇ ਕੀਤੇ (ਓ. ਐੱਮ. ਡੀ. ਏ.) ਅਜਿਹੇ ਓ. ਐੱਮ. ਡੀ. ਏ. ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਮੁੱਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਵਿਕਾਸ, ਡਿਜ਼ਾਈਨ, ਅੱਪਗ੍ਰੇਡੇਸ਼ਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹਨ। ਇਸ ਮੰਤਵ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਲੈਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ।

12. ਇਹ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਨਾਗਰਿਕ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਮੰਤਰਾਲੇ ਦੁਆਰਾ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹਨ ਜਿਸ ਨੇ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਿੱਤੀ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਵਿਸਤਾਰ ਜਾਂ ਵਿਕਾਸ ਦੀਆਂ ਲਾਗਤਾਂ ਨੂੰ ਫੰਡ ਜਾਂ ਵਿੱਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦੇਣਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਸਿਰਫ ਫੀਸ ਦੀ ਦਰ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਆਰਥਿਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਜਾਂ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਮਿਲਦੀਆਂ ਹਨ। ਡੀ. ਐੱਫ. ਦਾ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਰਕਮ ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਜਾਂ ਲੇਵੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਪਰ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸੇਵਾ ਲਈ ਇੱਕ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਹੈ, ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੈ।

13. ਮਾਲੀਆ ਦਲੀਲ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸੇਵਾ ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਵਿਆਪਕ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਵੀ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਵੀ ਸੇਵਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਹ ਇੱਕ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਜਿਹੇ ਲੇਵੀ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ, ਯਾਤਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਜਹਾਜ਼ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਡੀ. ਆਈ. ਏ. ਐੱਲ. ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. "ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਸੇਵਾ" ਦੀ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਦੇ ਭੁਗਤਾਨ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ ਇਸ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਅਸਫਲ ਰਿਹਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

14. ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕੰਜ਼ਿਊਮਰ ਔਨਲਾਈਨ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਬਨਾਮ ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ[5] ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਪ੍ਰਗਟ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਡੀ. ਐੱਫ. ਟੈਕਸ ਜਾਂ ਸੈੱਸ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਜਾਪਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ

5 2011 (5) ਐਸ. ਸੀ. ਆਰ. 911

ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੀ "ਲੇਵੀ", ਪਰ ਜਿਸ ਦਰ 'ਤੇ ਉਕਤ ਲੇਵੀ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਉਸ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਆਰਥਿਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਥਾਰਟੀ (ਏ. ਈ. ਆਰ. ਏ.) ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾ ਨਿਯਮ ਤਿਆਰ ਕਰਕੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 2008 ਦੇ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਏ. ਈ. ਆਰ. ਏ. ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਲਗਾਇਆ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਪਾਇਆ ਕਿ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਵੱਲੋਂ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰਾਂ (ਮਿਤੀ 9-2-2009 ਅਤੇ 27-2-2009 ਦੇ ਦੋ ਪੱਤਰਾਂ ਰਾਹੀਂ) 'ਤੇ ਦੋਵੇਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਰਿਆਇਤਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਅਤੇ ਵਸੂਲੀ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਜਨਰਲ ਕਲਾਜ਼ ਐਕਟ, 1897 ਦੀ ਧਾਰਾ 6 ਤਹਿਤ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

15. ਇਹ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਉਪਰੋਕਤ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਡੀ. ਐੱਫ. ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਜਾਂ ਸੈੱਸ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਖੇਤਰ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਦਰ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਏ. ਈ. ਆਰ. ਏ. ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਨਿਯਮ ਬਣਾ ਕੇ ਜੋ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਸੀਂ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੇ ਟੈਕਸ ਨਾਲ ਚਿੰਤਤ ਹਾਂ।

ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਇਹ ਅਦਾਲਤ ਡੀ. ਐੱਫ. ਉੱਤੇ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਡੀ. ਐੱਫ. ਨੂੰ ਟੈਕਸ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਕੱਤਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਦਲੀਲ ਕਿ ਡੀ. ਐੱਫ. ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਹੈ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਕੋਈ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ, ਗਲਤ ਹੈ। ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਸਹੂਲਤਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਉੱਤਰਦਾਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚੇ ਹਨ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਕਰਦਾਤਿਆਂ ਦੀ ਦਲੀਲ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਖਰਚੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਹੈ।

16. ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਕ੍ਰਿਸ਼ੀ ਉਪਜ ਮੰਡੀ ਸਮਿਤੀ ਬਨਾਮ ਕੇਂਦਰੀ ਆਬਕਾਰੀ ਕਮਿਸ਼ਨਰ[6] ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਕਿ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਮਾਰਕੀਟ ਕਮੇਟੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਕਲਪਿਕ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੈ ਜੋ ਸੇਵਾਵਾਂ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਜਾਂ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ ਦੇ ਕੰਮ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਜੇ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਲੇਵੀ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹਨ।

17. ਮੁੱਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਵੱਲੋਂ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਸੀਨੀਅਰ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਅਰਵਿੰਦ ਦਾਤਾਰ, ਸ੍ਰੀ ਤਰੁਣ ਗੁਲਾਟੀ ਅਤੇ ਸ੍ਰੀ ਪ੍ਰੀਤੇਸ਼ ਕਪੂਰ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕੰਜ਼ਿਊਮਰ ਔਨਲਾਈਨ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲੇ ਨੇ ਕੁਲੈਕਸ਼ਨ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਨੂੰ ਸਿੱਟਾ ਕੱਢਿਆ ਹੈ; ਇਹ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਹੈ, ਜੋ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਸ ਗੱਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸਲਾਹਕਾਰ ਨੇ ਖਪਤਕਾਰ ਔਨਲਾਈਨ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਨਿਰੀਖਣ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ:

6 2022 (1) ਐੱਸਸੀਆਰ 700

"2003 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ 2004 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸੰਸਦ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ 8 ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਤੋਂ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। 2004 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੇਵੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਚਾਰਜ ਸੀ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ।

18. ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਦੁਆਰਾ ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸਯੋਗ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਹੀਂ ਹੋਈ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਕੁਲੈਕਸ਼ਨ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਸੀ ਜਦੋਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 65 (105) (zzm) ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ 'ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ' ਇੱਕ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਹੈ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਅਪੀਲ ਕੀਤੀ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਟੈਕਸ ਸੈੱਸ ਜਾਂ ਟੈਕਸ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ। ਵਕੀਲ ਨੇ ਜ਼ੋਰ ਦੇ ਕੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਕੋਚੀਨ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਲਿਮਟਿਡ ਬਨਾਮ ਕੁਲੈਕਟਰ ਸੈਂਟਰਲ ਐਕਸਾਈਜ਼ 7 ਵਿੱਚ ਕੇਰਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਫੰਡਾਂ ਦੇ ਪਾੜੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ, ਮਾਲੀਆ ਦੀ ਇਸ ਦਲੀਲ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਯੋਗਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

19. ਸਿੱਖਿਅਤ ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿਣ ਲਈ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ਾਂ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਟੈਕਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਹੋਣ ਲਈ, ਇੱਕ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਤੌਰ' ਤੇ ਵਰਣਿਤ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਦਾ ਬੋਝ ਚੁੱਕਣ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਦੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਨੇੜਿਓਂ ਵੇਖਣ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ। ਇੱਕ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਵਿੱਚ ਯਾਤਰੀ ਇੱਕ ਏਅਰਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਕਤ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਤ ਪੋਰਟ ਆਫ਼ ਕਾਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਦੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਟਿਕਟ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਹੈ ਜੋ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ, ਚੈੱਕ-ਇਨ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ, ਉਡੀਕ ਲਈ ਜਗ੍ਹਾ ਅਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਪੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਸਹੂਲਤਾਂ 'ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ' ਲਗਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਾਧੂ ਚਾਰਜ ਦੇ ਉਪਲਬਧ ਸਨ। ਇਸ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਅਜਿਹੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਉਪਲਬਧ ਹਨ। 'ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ' ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਯਾਤਰੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵਾਧੂ ਲਾਭ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ। ਸਾਰੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਸ਼ਹਿਰੀ ਹਵਾਬਾਜ਼ੀ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਅੰਦਰੂਨੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਸਹੂਲਤਾਂ ਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ, ਇੱਕ ਗੈਰ-ਜਨਤਕ ਖੇਤਰ ਦੀ ਸੰਸਥਾ, ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਈ ਹੈ।

7 2009 (16) ਐਸਟੀਆਰ 401 (ਕੇਈਆਰ)

8 ਵਿੱਚ 2010 (17) ਐਸਟੀਆਰ ਜੇ 79 (ਐੱਸ.ਸੀ.)

20. ਇਸ ਗੱਲ ਉੱਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਰਾਜ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਤੋਂ ਦੂਰ, ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਏਏਆਈ ਐਕਟ ਦੇ ਆਉਣ ਨਾਲ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਨਿਯੰਤਰਣ ਦੇ ਪੜਾਅ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋ ਗਏ ਹਨ। ਇਸ ਤਬਦੀਲੀ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਸੁਰੱਖਿਆ ਵਿੱਚ ਵੱਡੇ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਪਿਆ, ਜਿਸਦਾ ਅਰਥ ਸੀ ਕਿ ਕੁਝ ਪੱਧਰ ਦਾ ਨਿਯੰਤਰਣ, ਡੀ-ਰੈਗੂਲੇਸ਼ਨ ਸੀਮਤ ਸੀ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੇ ਵਿੱਤੀ ਪਹਿਲੂਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਸੀ। ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਥਾਰਟੀ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਕਾਨੂੰਨ ਨੂੰ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। ਵਿੱਤੀ ਖੁਦਮੁਖਤਿਆਰੀ ਦੇਣ ਦੇ ਬਾਵਜੂਦ, ਰਾਜ ਦੇ ਖਜ਼ਾਨੇ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਨੂੰ ਖਤਮ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਚਿਤ ਕਿਸਮ ਦੇ ਲੇਵੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ' ਤੇ ਪਾਬੰਦੀਆਂ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਅਤੇ 22 ਏ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸੰਵਿਧਾਨਕ ਫੰਡਾਂ ਨੂੰ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਦੇ ਖਾਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਢਵਾਉਣ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਹਨ।

21. ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਅਪੀਲ ਹੈ ਕਿ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ. ਏ. ਆਈ. ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਲਈ ਚਾਰਜ ਲੈਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, [ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ] ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੇਵੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ; ਇਸ ਨੂੰ ਸੀਮਤ ਉਦੇਸ਼ ਦੇ ਕਾਰਨ ਇੱਕ ਐਸਕਰੋ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਲਈ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਫੀਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੇਵੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਅੰਤਰ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਚਾਰਜ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਯਾਤਰੀ ਦੁਆਰਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਚਾਰ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉਹੀ ਸਿਧਾਂਤ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੇਵੀ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਤੋਂ ਸੁਤੰਤਰ ਹੈ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਨਹੀਂ ਹੈ।

22. ਵਕੀਲ ਨੇ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਔਨਲਾਈਨ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਵਿੱਚ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦਾ ਐਲਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਤੇ ਏਏਆਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਅਤੇ ਧਾਰਾ 22ਏ ਦੋਵਾਂ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚੇ ਏਏਆਈ ਦੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੁਆਰਾ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਲਈ ਹਨ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੰਗ੍ਰਹਿ "ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ 'ਤੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਮਿਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਂਦਾ ਹੈ"।

ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਖੋਜ ਇਹ ਵੀ ਹੈ ਕਿ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਫੰਡਾਂ ਲਈ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਿਰਣਾਇਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਕਿ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ "ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੈੱਸ ਜਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਮਾਲੀਆ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ।" ਅਤੇ, ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਨੂੰ ਜਵਾਬਦੇਹ ਹੈ, ਜੋ ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰੇਗੀ ਕਿ ਲਗਾਈ ਗਈ ਅਤੇ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਫੀਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ (ਏ) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

23. ਇਹ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਐਲਾਨ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਸੀ. ਈ. ਐੱਸ. ਟੀ. ਏ. ਟੀ. ਨੇ ਸਹੀ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕਿਹਾ ਕਿ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

24. ਵਿਦਵਾਨ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਕ੍ਰਿਸ਼ੀ ਉਪਜ ਮੰਡੀ ਸਮਿਤੀ (ਉਪਰੋਕਤ) ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵੱਖਰਾ ਹੈ। ਉਸ ਕੇਸ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਸਿਰਫ ਰਾਜਸਥਾਨ ਐਗਰੀਕਲਚਰਲ ਪ੍ਰੋਡਿਊਸ ਮਾਰਕਿਟ ਐਕਟ, 1961 ਦੀ ਧਾਰਾ 9 (2) ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਜ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਪਰ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਵਿਵੇਕਸ਼ੀਲ ਚਾਰਜ, i.e., ਇਮਾਰਤ ਦਾ ਕਿਰਾਇਆ. ਅਚੱਲ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਕਿਰਾਇਆ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਨਾਲੋਂ ਵੱਖਰਾ ਹੈ, ਜੋ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਸੈੱਸ ਜਾਂ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਖਪਤਕਾਰ ਔਨਲਾਈਨ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਾਰਵਾਈ ਹੈ।

25. ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਆਫ਼ ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਬਨਾਮ ਭੈਣਾ ਬਿਲਡਰਜ਼ (ਪੀ) ਲਿਮਟਿਡ[9] ਦੇ ਫੈਸਲੇ 'ਤੇ ਵੀ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਵਿੱਤ ਐਕਟ, 1994 ਦੀ ਧਾਰਾ 67 ਦੇ ਤਹਿਤ, ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਈ ਗਈ ਹਰ ਰਕਮ ਟੈਕਸਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 67 ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ 'ਤੇ, ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ "ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਲਈ" ਟੈਕਸਯੋਗ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਕਹਿੰਦੇ ਹੋਏ ਸੇਵਾ ਅਤੇ ਰਕਮ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਸਬੰਧ 'ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿਃ

"ਐਕਟ ਨੇ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸੰਬੰਧ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ।"

26. ਵਕੀਲ ਨੇ ਦੱਸਿਆ ਕਿ ਖਪਤਕਾਰ ਔਨਲਾਈਨ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ (ਉਪਰੋਕਤ) ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਡੀ. ਐੱਫ./ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਵਜੋਂ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਗਠਜੋੜ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਰਕਮਾਂ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ।

IV

ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਸਿੱਟੇ

27. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ, ਖਪਤਕਾਰ ਔਨਲਾਈਨ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸੰਗ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸਾਂ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਸੀ

9 2018 (1) ਐਸਸੀਆਰ 1128

ਅਤੇ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਡੀ. ਆਈ. ਏ. ਐੱਲ. ਸਮੇਤ ਓ. ਐੱਮ. ਡੀ. ਏ. ਅਧੀਨ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰੀਆਂ ਨੂੰ ਉਤਾਰਨ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸੰਗ੍ਰਹਿ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਭਾਰਤ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਦੇ ਇਤਿਹਾਸ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਅਤੇ 2003 ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਸਮੇਤ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਵਿਵਸਥਾਵਾਂ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿਹਾ:

" ਧਾਰਾ 12 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏਏ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਕਾਰਜ ਵੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ 2003 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਜਾਂ ਅਜਿਹੀ ਤਕਨੀਕੀ, ਵਿੱਤੀ ਜਾਂ ਹੋਰ ਸਹਾਇਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਕੇਂਦਰ ਸਰਕਾਰ ਅਜਿਹੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸਮਝੇ, 1994 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਪੱਟੇਦਾਰ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਸੌਂਪੇ ਜਾ ਸਕਦੇ। 2003 ਦੇ ਸੋਧ ਕਾਨੂੰਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 12ਏ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਸੈਕਸ਼ਨ 12ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਕਿਸੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਵਿਹੜੇ (ਉਸ ਉੱਤੇ ਇਮਾਰਤਾਂ ਅਤੇ ਢਾਂਚਿਆਂ ਸਮੇਤ ਅਤੇ ਉਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ) ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 12 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੇ ਕੁਝ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਜਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਬਿਹਤਰ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੇ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਉਚਿਤ ਸਮਝੇਗੀ। ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ, ਧਾਰਾ 12 ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੇ ਗਏ "ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਪਰਿਸਰ ਦੀ ਲੀਜ਼" ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (3) ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏਏ) ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

13. ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਨਵਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਣ ਲਈ, ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ 1994 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ (ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋਣ ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦੇਣਾ ਉਚਿਤ ਸਮਝਿਆ ਹੈ। ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਅਪਗ੍ਰੇਡੇਸ਼ਨ, ਵਿਸਥਾਰ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਦੀਆਂ ਲਾਗਤਾਂ ਦੇ ਫੰਡਿੰਗ ਜਾਂ ਵਿੱਤ ਪੋਸ਼ਣ ਲਈ ਵੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ 'ਤੇ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਜੇ ਕਿਸੇ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਅਹਾਤੇ (ਇਮਾਰਤਾਂ ਅਤੇ ਢਾਂਚਿਆਂ ਸਮੇਤ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ) ਦੀ ਲੀਜ਼ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਅਪਗ੍ਰੇਡੇਸ਼ਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਕਿਸੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ, ਪਰ ਇਹ ਤਾਂ ਹੀ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਨਿਯਮ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਭੁਗਤਾਨ ਦੀ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਕਹਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸਾਂ ਨੂੰ ਨਿਯਮਾਂ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰਧਾਰਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਅਤੇ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਕਿਉਂਕਿ ਕਿਸੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਬਦਲੇ ਨਿੱਜੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸਹਾਇਤਾ ਕਰਨ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸੌਂਪਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ, ਇਸ ਲਈ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 12 ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਦੇ ਤਹਿਤ 1994 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ ਇਕੱਠੀ ਕਰਨ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀ ਸ਼ਕਤੀ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ। ਅਜਿਹਾ ਇਸ ਲਈ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 12ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (4) ਵਿੱਚ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਕੋਲ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਉਹ ਸਾਰੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਇਸ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 12ਏ ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦੇ ਤਹਿਤ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹਨ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਸੀਂ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਅਤੇ ਵਿਕਾਸ ਦਾ ਕੰਮ ਅਤੇ ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨ ਦਾ ਕੰਮ 2004 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਕਾਰਜ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਜ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 12 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਨੂੰ ਲੀਜ਼ ਦੇ ਤਹਿਤ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ, ਲੀਜ਼ ਸਮਝੌਤੇ, ਅਰਥਾਤ, ਓ. ਐੱਮ. ਡੀ. ਏ. ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਹਾਇਤਾ ਸਮਝੌਤਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਪੱਟੇਦਾਰ ਨੂੰ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕੇ। ਇਸ ਲਈ ਅਸੀਂ ਇਹ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ ਕਿ ਓ. ਐੱਮ. ਡੀ. ਏ. ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਤੇ ਦੋ ਪੱਟੇਦਾਰਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਰਾਜ ਸਹਾਇਤਾ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦੇਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਕੀ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਪੱਟੇਦਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

28. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅੱਗੇ ਕਿਹਾ:

"ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਅਤੇ 22 ਏ ਦੇ ਸਿਰਫ਼ ਪੜ੍ਹਨ ਤੋਂ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਰਚਿਆਂ, ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਅਤੇ 1994 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਈਆਂ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸਾਂ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਹੈ। ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਵੱਲੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਤਹਿਤ ਵਸੂਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚੇ, ਫੀਸ ਅਤੇ ਕਿਰਾਇਆ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਵੱਲੋਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਸਹੂਲਤਾਂ ਲਈ ਹਨ।

ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ, ਯਾਤਰੀਆਂ, ਸੈਲਾਨੀਆਂ ਅਤੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰ। ਇਸ ਲਈ ਜਦੋਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਕਿਸੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਵਿਹੜੇ (ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਉਸ ਦੀਆਂ ਇਮਾਰਤਾਂ ਅਤੇ ਢਾਂਚੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ) ਨੂੰ ਧਾਰਾ 12 ਦੇ ਤਹਿਤ ਆਪਣੇ ਕੁਝ ਕਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿੱਚ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦਿੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਕਿਰਾਏਦਾਰ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਅਜਿਹੇ ਕਾਰਜ ਸੌਂਪੇ ਗਏ ਹਨ, ਨੂੰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੀਆਂ ਸ਼ਕਤੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ ਕਿ ਉਹ ਲੀਜ਼ ਸਮਝੌਤੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਤੋਂ ਚਾਰਜ, ਫੀਸ ਜਾਂ ਕਿਰਾਇਆ ਇਕੱਠਾ ਕਰ ਸਕੇ। 2008 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਅਜਿਹੇ ਖਰਚਿਆਂ, ਫੀਸਾਂ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏ ਦਾ ਕਾਨੂੰਨੀ ਅਧਾਰ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਜਾਂ ਕਿਰਾਏਦਾਰ ਜਿਸ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ, ਯਾਤਰੀ, ਸੈਲਾਨੀ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ' ਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਪਾਰੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਹੈ। ਪਰ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਵਿਸਤਾਰ ਜਾਂ ਵਿਕਾਸ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਚੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜਿਸ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏ) ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਦੁਆਰਾ ਫੰਡ ਜਾਂ ਵਿੱਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ। ਜਿਹੜੇ ਯਾਤਰੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਵਿਸਤਾਰ ਜਾਂ ਵਿਕਾਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣਗੇ, ਉਹ ਸਿਰਫ ਉੱਨਤ, ਵਿਸਤਾਰਿਤ ਅਤੇ ਵਿਕਸਤ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਲਾਭ ਲੈਣਗੇ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਨਵੇਂ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਬਦਲੇ ਨਿੱਜੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਲਈ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ 'ਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕੋਈ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1994 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਸਬੰਧਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ, ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਦੀ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਪ੍ਰਬੰਧ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਨੂੰ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਨੂੰ ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏ) (ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵਸੂਲਣ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, 2003 ਦੇ ਸੋਧ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ 2004 ਦੇ ਐਕਟ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਸੰਸਦ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਯਾਤਰੀ ਤੋਂ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਦੀ ਵਸੂਲੀ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਨੂੰ ਅਧਿਕਾਰਤ ਕਰਨਾ ਹੈ।

ਯਾਤਰੀ ਮੌਜੂਦਾ ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਦੇ ਹਨ। 2004 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੇਵੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਚਾਰਜ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਵਿਜੈਲਕਸ਼ਮੀ ਰਾਈਸ ਮਿੱਲਜ਼ ਐਂਡ ਅਦਰਜ਼ ਬਨਾਮ ਕਮਰਸ਼ੀਅਲ ਟੈਕਸ ਅਫਸਰਜ਼, ਪਲਾਕੋਟ ਐਂਡ ਅਦਰਜ਼ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਸੈੱਸ ਇੱਕ ਅਜਿਹਾ ਟੈਕਸ ਹੈ ਜੋ ਮਾਲੀਆ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੇਵੀ ਹਾਲਾਂਕਿ ਫੀਸ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵਰਣਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਦੀ ਧਾਰਾ (ਏ) (ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਵਿੱਚ ਦੱਸੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਮਾਲੀਆ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸੈੱਸ ਜਾਂ ਟੈਕਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ।

15. ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲਗਾਈ ਗਈ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇੱਕ ਸੈੱਸ ਜਾਂ ਟੈਕਸ ਹੈ, ਤਾਂ ਸੰਵਿਧਾਨ ਦੀ ਧਾਰਾ 265 ਜੋ ਇਹ ਵਿਵਸਥਾ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕੋਈ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਾਂ ਇਕੱਤਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਅਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਮਦਰਾਸ ਬੰਦਰਗਾਹ ਦੇ ਟਰੱਸਟੀ ਬਨਾਮ ਮੈਸਰਜ਼ ਅਮੀਨਚੰਦ ਪਿਆਰੇਲਾਲ (ਉਪਰੋਕਤ) ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਭਾਰਤ ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਡੀ. ਆਈ. ਏ. ਐੱਲ. ਅਤੇ ਐੱਮ. ਆਈ. ਏ. ਐੱਲ. ਵੱਲੋਂ ਕਿਸੇ ਸੇਵਾ ਜਾਂ ਸਹੂਲਤ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਏ ਗਏ ਖਰਚਿਆਂ ਜਾਂ ਟੈਰਿਫ 'ਤੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ, ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਹਾਇਤਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦਾ ਇੱਕ ਸਥਾਪਤ ਸਿਧਾਂਤ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਟੈਕਸ ਜਾਂ ਸੈੱਸ ਵਰਗੇ ਪੈਸੇ ਦਾ ਕੋਈ ਵੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਨਿਕਾਸ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੀ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਹਿਮਦਾਬਾਦ ਸ਼ਹਿਰੀ ਵਿਕਾਸ ਅਥਾਰਟੀ ਬਨਾਮ ਸ਼ਰਦ ਕੁਮਾਰ ਜਯੰਤੀ ਕੁਮਾਰ ਪਾਸਾਵਾਲਾ ਅਤੇ ਹੋਰ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਨਿਰੰਤਰ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਵੀ ਪੈਸੇ ਦੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਨਿਕਾਸੀ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਰਾਦੇ ਲਈ ਕੋਈ ਜਗ੍ਹਾ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜਾਂ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਅਤੇ ਕਿਸੇ ਨੂੰ ਵਰਤੀ ਗਈ ਭਾਸ਼ਾ ਵੱਲ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਨਾਲ ਵੇਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। 2008 ਦੇ ਐਕਟ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਵਿੱਚ ਸੋਧ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ 1994 ਦੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22ਏ ਦੀ ਸਾਦੇ ਭਾਸ਼ਾ ਨੂੰ ਸਖਤੀ ਨਾਲ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਜਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਚੜ੍ਹਨ ਵਾਲੇ ਯਾਤਰੀਆਂ ਤੋਂ "ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ" ਉੱਤੇ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਲਗਾਈ ਜਾਣੀ ਸੀ ਅਤੇ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ।

29. ਉੱਪਰ ਕੱਢੇ ਗਏ ਨਿਰੀਖਣ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਬਾਰੇ ਨਿਰਣਾਇਕ ਹਨ; ਉਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਐਕਸੈਕਸ਼ਨ ਹਨ ਨਾ ਕਿ ਫੀਸ ਜਾਂ ਟੈਰਿਫ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੁਆਰਾ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ

ਯੂਨੀਅਨ ਆਫ਼ ਇੰਡੀਆ. ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਰੇਖਾਂਕਿਤ ਕੀਤਾ ਕਿ "2004 ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਲੇਵੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਲਈ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਚਾਰਜ ਜਾਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ"।

30. ਵਿੱਤ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 67 ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਚਾਰਜ ਦਾ ਅਧਾਰ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਦਾ ਮੁੱਲ ਹੈ। ਧਾਰਾ 67 ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ 18 ਅਪ੍ਰੈਲ, 2006 ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸੋਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਸੀ, ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੜ੍ਹੀ ਗਈਃ

"67. ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਵਸੂਲਣ ਲਈ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲਾਂਕਣ। - - ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਦਾ ਮੁੱਲ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਹੋਵੇਗੀ।

* * * * * * * * * * * * *

* * * * * * * * * * * * *

ਵਿਆਖਿਆ 3.-For ਸ਼ੰਕਿਆਂ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰਨ ਲਈ, ਇਹ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਲਈ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਦੌਰਾਨ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਵੱਲ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਕੋਈ ਵੀ ਰਕਮ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗੀ।

(i) ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਸੇਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਪੈਸੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਹੈ, ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਹੋਵੇ;

(ii)ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਸੇਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੈਸੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਪੈਸੇ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੀ ਰਕਮ ਹੋਵੇ ਜੋ ਚਾਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਦੇ ਨਾਲ, ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੋਵੇ;

(iii) ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਸੇਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇੱਕ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਉਹ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਸੈਕਸ਼ਨ 67 (4) ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪੂਰੇ ਸੈਕਸ਼ਨ ਲਈ ਹੇਠ ਲਿਖੀ ਵਿਆਖਿਆ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਅਨੁਸਾਰ ਹੈਃ

ਸਪੱਸ਼ਟੀਕਰਨ-ਇਸ ਸੈਕਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ।

(ਏ) "ਵਿਚਾਰ" ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਰਕਮ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੈ;

(ਬੀ) "ਪੈਸੇ" ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਵੀ ਕਰੰਸੀ, ਚੈੱਕ, ਵਾਅਦਾ ਨੋਟ, ਕ੍ਰੈਡਿਟ ਪੱਤਰ, ਡਰਾਫਟ, ਪੇ ਆਰਡਰ, ਯਾਤਰੀ ਚੈੱਕ, ਪੈਸਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਆਰਡਰ, ਡਾਕ ਭੇਜਣ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਮਾਨ ਸਾਧਨ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਉਹ ਮੁਦਰਾ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਇਸ ਦੇ ਮੁਦਰਾ ਮੁੱਲ ਲਈ ਰੱਖੀ ਗਈ ਹੈ।

31. ਸੋਧ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 67 ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆਃ

"ਧਾਰਾ 67। ਸਰਵਿਸ ਟੈਕਸ ਵਸੂਲਣ ਲਈ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲਾਂਕਣ (1) ਇਸ ਅਧਿਆਇ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ, ਕਿਸੇ ਵੀ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਉੱਤੇ ਇਸ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਚਾਰਜਯੋਗ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ-

(i) ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਸੇਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਪੈਸੇ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਨ ਲਈ ਹੈ, ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਂ ਉਸ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਲਈ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਹੋਵੇਗੀ;

(ii) ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਸੇਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਾਂ ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਪੈਸੇ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਉਹ ਰਕਮ ਪੈਸੇ ਵਿੱਚ, ਚਾਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਦੇ ਜੋੜ ਦੇ ਨਾਲ, ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ;

(iii) ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜਿੱਥੇ ਸੇਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਇੱਕ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਹੈ ਜੋ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਹ ਰਕਮ ਨਿਰਧਾਰਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨਿਰਧਾਰਤ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

32. ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਭਯਾਨਾ ਬਿਲਡਰਜ਼ (ਉਪਰੋਕਤ) ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਨੂੰ ਆਕਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ, ਇੱਕ ਪ੍ਰਾਪਤਕਰਤਾ ਨੂੰ, ਇੱਕ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ, ਇੱਕ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਇੱਕ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਾ ਹੋਣ ਦੀ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ, ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ, ਜਾਂ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਵਿਚਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਜਾਂ ਵਸਤਾਂ ਦਾ ਮੁੱਲ, ਇੱਕ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਵਾਲੀ ਘਟਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਕਿਹਾਃ "ਧਾਰਾ 67 ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਸੇਵਾ ਪ੍ਰਦਾਤਾ ਦੁਆਰਾ ਲਈ ਗਈ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਲਈ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਕੋਈ ਵੀ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਉਸ ਮੁੱਲ ਦਾ ਅਧਾਰ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਭੁਗਤਾਨਯੋਗ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ ਉੱਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਚਾਰ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਜੋ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸਯੋਗ ਹੈ। "ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਜਿਹੀ ਸੇਵਾ ਲਈ" ਸ਼ਬਦਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਐਕਟ ਨੇ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਸੰਬੰਧ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ।

ਇਸ ਲਈ, ਕੋਈ ਵੀ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਜਿਸ ਦਾ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਨਾਲ ਕੋਈ ਸਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੇਵਾ ਲਈ ਵਿਚਾਰਨਯੋਗ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਉਸ ਮੁੱਲ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦੀ ਜੋ ਧਾਰਾ 67 ਦੇ ਤਹਿਤ ਟੈਕਸਯੋਗ ਹੈ।

33. 02-08-2011 ਨੂੰ, ਭਾਰਤੀ ਹਵਾਈ ਅੱਡਾ ਅਥਾਰਟੀ (ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ) ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਨਿਯਮ 2011 (ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ "2011 ਦੇ ਨਿਯਮ") ਲਾਗੂ ਹੋਏ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਨਿਯਮ 3 ਦੁਆਰਾ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ; ਨਿਯਮ 4 (1) ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਐਸਕਰੋ ਖਾਤਾ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਜਾਣਾ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ; ਨਿਯਮ 4 (2) ਦੁਆਰਾ ਏਏਆਈ ਨੂੰ ਰਸੀਦਾਂ ਅਤੇ ਫੀਸਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤ੍ਰਣ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ; ਨਿਯਮ 4 (3) ਦੁਆਰਾ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਉਪ ਖਾਤੇ ਖੋਲ੍ਹੇ ਜਾਣੇ ਸਨ [(ਏ) ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਰਸੀਦ ਖਾਤਾ; (ਬੀ) ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵਿਧਾਨਕ ਬਕਾਇਆ ਖਾਤਾ; (ਸੀ) ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਵੰਡ ਖਾਤਾ; (ਡੀ) ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਸਰਪਲੱਸ ਖਾਤਾ]। ਨਿਯਮ 4 (4) ਅਨੁਸਾਰ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਰਸੀਦ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਹੈ।

34. ਨਿਯਮਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਡੀ. ਆਈ. ਏ. ਐੱਲ. ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਨੇ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਪੱਤਰ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਹੈ, ਜੋ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਰਕਮ ਦੀ ਵਰਤੋਂ' ਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਲਗਾਉਂਦਾ ਹੈ; ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿ ਰਕਮ ਇੱਕ ਐਸਕਰੋ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕਿਸੇ ਵੀ ਯੋਜਨਾ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਏਏਆਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਫੀਸ, ਕਿਰਾਏ, ਖਰਚਿਆਂ ਆਦਿ ਦੇ ਉਲਟ, ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਕੰਪਨੀਆਂ ਏਏਆਈ ਦੀ ਤਰਫੋਂ ਏਏਆਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ 'ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ' ਲਗਾਉਣ ਅਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਲਈ ਅਧਿਕਾਰਤ ਹਨ ਅਤੇ ਏਏਆਈ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 (ਏ) ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (ਏ) (ਬੀ) ਅਤੇ (ਸੀ) ਦੇ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਮਾਲੀਆ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਲਈ ਅਰਜ਼ੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ 'ਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਾਗਤ ਦੇ ਫੰਡਿੰਗ ਪਾੜੇ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੀ ਮਿਆਦ ਦੌਰਾਨ ਯਾਤਰੀਆਂ, ਸੈਲਾਨੀਆਂ, ਵਪਾਰੀਆਂ, ਏਅਰਲਾਈਨਾਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵਾਧੂ ਲਾਭ ਹੋਇਆ ਹੈ।

35. ਖਰਚਿਆਂ, ਫੀਸ ਅਤੇ ਕਿਰਾਏ ਆਦਿ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਅਤੇ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਨੇ ਏ. ਏ. ਆਈ. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 22 ਏ ਦੇ ਤਹਿਤ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਦੇ ਵਿੱਤ ਪੋਸ਼ਣ ਲਈ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੀ ਗਈ 'ਟੈਕਸ ਆਰਸੈੱਸ' ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਗਾਹਕ, ਸੈਲਾਨੀਆਂ, ਯਾਤਰੀਆਂ, ਵਿਕਰੇਤਾਵਾਂ ਆਦਿ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਵਿਚਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਬੈਂਕ ਖਾਤਿਆਂ ਵਿੱਚ ਕੁੱਲ ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਲਾਭ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਖਾਤੇ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦੇ।

36. ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣ ਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਸੀਬੀਈਸੀ[10] ਦੁਆਰਾ 18-12-2006 ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਇੱਕ ਸਰਕੂਲਰ ਦੁਆਰਾ, ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਦੁਆਰਾ ਰਕਮ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ।

10 ਸਿਰ 89/7/2006-ਐਸਟੀ ਮਿਤੀ 18-12-2006

ਟੈਕਸਾਂ ਦਾ ਤਰੀਕਾ, ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ ਜਾਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਬਕਾਏ, ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇਃ

"ਵਿਸ਼ਾਃ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਧੀਨ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਜਾਂ/ਕਰਤੱਵਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਫੀਸ ਉੱਤੇ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਹੋਣਾ-ਸੰਬੰਧਿਤ

ਕਈ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ/ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀ (ਭਾਵ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਗਠਿਤ/ਸਥਾਪਿਤ ਇੱਕ ਏਜੰਸੀ) ਕੁਝ ਕਾਰਜ/ਕਰਤੱਵ ਨਿਭਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕੁਦਰਤ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹਨ। ਇਹ ਕਾਰਜ ਲਾਗੂ ਕਾਨੂੰਨ ਅਧੀਨ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸੌਂਪੀ ਗਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਉਦਾਹਰਣ ਦੇ ਲਈ, ਰੀਜਨਲ ਰੈਫਰੈਂਸ ਸਟੈਂਡਰਡਜ਼ ਲੈਬਾਰਟਰੀਜ਼ (ਆਰ. ਆਰ. ਐੱਸ. ਐੱਲ.) ਵਜ਼ਨ ਅਤੇ ਮਾਪਣ ਵਾਲੇ ਯੰਤਰਾਂ ਦੀ ਤਸਦੀਕ, ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਅਤੇ ਕੈਲੀਬਰੇਸ਼ਨ ਦਾ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਹੈ; ਰੀਜਨਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਫਸਰ (ਆਰ. ਟੀ. ਓ.) ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਫਿਟਨੈੱਸ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਡਾਇਰੈਕਟੋਰੇਟ ਆਫ ਬਾਇਲਰਜ਼ ਬਾਇਲਰਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ; ਜਾਂ ਵਿਸਫੋਟਕ ਵਿਭਾਗ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਪੈਟਰੋਲੀਅਮ ਸਟੋਰੇਜ ਟੈਂਕ, ਐੱਲ. ਪੀ. ਜੀ./ਸੀ. ਐੱਨ. ਜੀ. ਟੈਂਕ ਦੀ ਜਾਂਚ ਅਤੇ ਸਰਟੀਫਿਕੇਟ ਜਾਰੀ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਨਿਰਧਾਰਤ ਫੀਸ ਲਈ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਸ਼ੱਕ ਪੈਦਾ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ/ਜਨਤਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਅਜਿਹੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਕਾਨੂੰਨ ਤਹਿਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਜ਼ਰੂਰਤ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਗਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ' ਸੇਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ 'ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

2. ਇਸ ਮੁੱਦੇ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਬੋਰਡ ਦਾ ਵਿਚਾਰ ਹੈ ਕਿ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਅਧੀਨ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ/ਜਨਤਕ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀਆਂ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਹਨ ਜੋ ਕਾਨੂੰਨ ਅਨੁਸਾਰ ਪੂਰੀਆਂ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ ਹਨ। ਅਜਿਹੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਕਰਨ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਫੀਸ ਸਬੰਧਤ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਲੇਵੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਜ ਵਜੋਂ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਕਿਸੇ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਸੇਵਾ ਕਰਨ ਦੇ ਸੁਭਾਅ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਉਪਬੰਧਾਂ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਪ੍ਰਭੂਸੱਤਾ/ਜਨਤਕ ਅਥਾਰਟੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਜਿਹੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਅਜਿਹੀਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਨਹੀਂ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

3. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਜੇ ਅਜਿਹੀ ਅਥਾਰਟੀ ਕੋਈ ਸੇਵਾ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫੀਸ/ਲੇਵੀ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਤਾਂ ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ, ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇਗਾ, ਜੇ ਕੀਤੀ ਗਈ ਗਤੀਵਿਧੀ ਇੱਕ ਟੈਕਸਯੋਗ ਸੇਵਾ ਦੇ ਦਾਇਰੇ ਵਿੱਚ ਆਉਂਦੀ ਹੈ।

37. ਇਸ ਸਰਕੂਲਰ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕ੍ਰਿਸ਼ੀ ਉਪਜ ਸਮਿਤੀ ਵਿੱਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਫੀਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਕਾਰਵਾਈ ਜਾਂ ਲੇਵੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਪਰ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਲਈ ਸੀਃ

"10. ਉਪਰੋਕਤ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ ਆਕਰਸ਼ਕ ਜਾਪਦੀ ਹੈ ਪਰ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਸੈਕਸ਼ਨ 9 (2) ਇੱਕ ਯੋਗ ਪ੍ਰਬੰਧ ਹੈ ਅਤੇ ਵਰਤੇ ਗਏ ਸ਼ਬਦ "ਮਾਰਕੀਟ ਕਮੇਟੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ" ਹਨ। ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜਿੱਥੋਂ ਤੱਕ ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਦਾ ਸਬੰਧ ਹੈ, ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸ਼ਬਦ "ਹੋਵੇਗਾ" ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਸੀ ਕਿ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਗਤੀਵਿਧੀ ਇੱਕ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਹੈ, ਉੱਥੇ ਵਿਧਾਨ ਸਭਾ ਨੇ "ਹੋਵੇਗਾ" ਸ਼ਬਦ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਜਦੋਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 9 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (2) ਦੇ ਤਹਿਤ, ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸ਼ਬਦ "ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ" ਹੈ, ਤਾਂ ਸੈਕਸ਼ਨ 9 (2) (xvii) ਵਿੱਚ ਦੱਸੀਆਂ ਗਈਆਂ ਗਤੀਵਿਧੀਆਂ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਡਿਊਟੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਸੈਕਸ਼ਨ 9 (2) ਦੇ ਤਹਿਤ ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦੁਕਾਨ/ਪਲੇਟਫਾਰਮ/ਜ਼ਮੀਨ/ਜਗ੍ਹਾ ਅਲਾਟ/ਲੀਜ਼/ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣਾ ਮਾਰਕੀਟ ਕਮੇਟੀਆਂ ਦਾ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਫਰਜ਼ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਜਿਹੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾਵਾਂ ਵੱਲੋਂ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਫੀਸ ਵੀ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਇਹ ਮਾਰਕੀਟ ਕਮੇਟੀ ਦੇ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਮਾਰਕੀਟ ਕਮੇਟੀ ਦੁਆਰਾ ਵਰਤਿਆ ਜਾਵੇਗਾ।(s). ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਤੱਥਾਂ ਵਿੱਚ, ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਜਿਹੀ ਫੀਸ ਵਿੱਚ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ/ਕਾਨੂੰਨੀ ਫੀਸ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ, 1961 ਦੇ ਐਕਟ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਕਿਰਾਏ/ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਦੁਕਾਨ/ਜ਼ਮੀਨ/ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਮਾਰਕੀਟ ਕਮੇਟੀਆਂ ਦੀ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਜੇ ਕਾਨੂੰਨ ਇਹ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਰਕੀਟ ਕਮੇਟੀਆਂ ਨੂੰ ਕਿਰਾਏ/ਲੀਜ਼ 'ਤੇ ਜ਼ਮੀਨ/ਦੁਕਾਨ/ਪਲੇਟਫਾਰਮ/ਜਗ੍ਹਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਉਣੀ ਪਵੇਗੀ ਤਾਂ ਹੀ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਇਹ ਕਾਨੂੰਨ ਦੇ ਤਹਿਤ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਅਖਤਿਆਰੀ ਕਾਰਜ ਹੈ। ਜੇ ਇਹ ਅਖਤਿਆਰੀ ਕਾਰਜ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਨੂੰ ਲਾਜ਼ਮੀ ਕਾਨੂੰਨੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ/ਕਾਨੂੰਨੀ ਗਤੀਵਿਧੀ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਸੇਵਾ ਟੈਕਸ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕੋਈ ਛੋਟ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

38. ਮੁੱਖ ਹਿੱਸੇਦਾਰੀ, ਕਹਿਣ ਲਈ, ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਅਖਤਿਆਰੀ ਫੀਸ ਲਗਾਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਅਤੇ ਇਹ ਕਿ "ਵਪਾਰੀਆਂ ਨੂੰ ਦੁਕਾਨ/ਪਲੇਟਫਾਰਮ/ਜ਼ਮੀਨ/ਜਗ੍ਹਾ ਅਲਾਟ ਕਰਨ/ਲੀਜ਼/ਕਿਰਾਏ 'ਤੇ ਦੇਣ ਲਈ ਮਾਰਕੀਟ ਕਮੇਟੀਆਂ' ਤੇ ਕੋਈ ਡਿਊਟੀ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਦੂਜਾ ਕਾਰਨ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਇਹ ਰਕਮ ਇੱਕ ਮਾਰਕੀਟ ਫੰਡ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ, ਜੋ ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਹੋ ਗਈ ਸੀ, ਜਿਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵੀ ਇਹ ਇੱਕ ਮਾਰਕੀਟ ਕਮੇਟੀ ਫੰਡ ਬਣੀ ਰਹੀ।

39. ਮੌਜੂਦਾ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ, ਨਾ ਤਾਂ ਵਿਕਾਸ ਫੀਸ ਲਗਾਉਣ ਦੀ ਕੋਈ ਮਜਬੂਰੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੀ ਜਮ੍ਹਾਂ ਰਕਮ ਉੱਤੇ ਇਕੱਤਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ, ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦੀ। ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਕੰਜ਼ਿਊਮਰ ਐਨਲਾਈਨ ਫਾਊਂਡੇਸ਼ਨ (ਸੁਪ੍ਰਾ) ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਨਿਰਣਾਇਕ ਹੈ ਕਿ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ ਹੈ। ਦੂਜਾ, ਸੰਗ੍ਰਹਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੇਵਾ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਾਰੀ 'ਤੇ ਅਧਾਰਤ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਤੀਜਾ, ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਇੱਕ ਐਸਕਰੋ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਵਿੱਚ। ਚੌਥਾ, ਫੰਡਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ, ਕਾਨੂੰਨ ਦੁਆਰਾ ਨਿਗਰਾਨੀ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਤੱਥ ਕਿ ਰਕਮ ਸਰਕਾਰੀ ਖਜ਼ਾਨੇ ਵਿੱਚ ਜਮ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ, ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ, ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ ਜਾਂ ਲਾਜ਼ਮੀ ਟੈਕਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਹੀਂ ਬਣਾਉਂਦਾ। ਨਾ ਹੀ ਇਸ ਦੀ ਅਖਤਿਆਰੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, (ਇਸ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਕਿ ਇਹ ਜ਼ਰੂਰੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹਮੇਸ਼ਾ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ) ਇਸ ਨੂੰ ਕਾਨੂੰਨੀ ਲੇਵੀ ਤੋਂ ਘੱਟ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਹਵਾਈ ਅੱਡੇ ਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਵਿਕਸਿਤ ਹੋਇਆ ਹੈ; ਇਹ ਹੁਣ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਏਕਾਧਿਕਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ; ਨਿੱਜੀ ਭਾਗੀਦਾਰੀ ਨੂੰ ਮਾਨਤਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਹ ਸੈਕਟਰ ਹੁਣ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਰੈਗੂਲੇਟਰ, i.e., ਏਅਰਪੋਰਟਸ ਇਕਨਾਮਿਕ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਅਥਾਰਟੀ ਆਫ ਇੰਡੀਆ ਦੁਆਰਾ ਨਿਯੰਤ੍ਰਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਸੰਘ ਦੀਆਂ ਆਰਥਿਕ ਨੀਤੀਆਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ, ਹਵਾਈ ਅੱਡਿਆਂ ਦੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਅਤੇ ਨਵੀਨੀਕਰਨ ਲਈ ਯੂ. ਡੀ. ਐੱਫ. ਦੁਆਰਾ ਫੰਡ ਦਿੱਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਕਾਨੂੰਨੀ ਟੈਕਸ ਹੈ। ਇਹ ਸੁਨਿਸ਼ਚਿਤ ਕਰਨ ਦੀ ਰਵਾਇਤੀ ਪ੍ਰੈਕਟਿਸ ਦੀ ਬਜਾਏ ਕਿ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਸਰਕਾਰ ਕੋਲ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, 2011 ਦੇ ਨਿਯਮਾਂ ਤਹਿਤ ਇੱਕ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਵੀਂ ਰੈਗੂਲੇਟਰੀ ਵਿਵਸਥਾ ਦੀ ਕਲਪਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਏਏਆਈ ਦੁਆਰਾ ਹਰੇਕ ਕਰਦਾਤਿਆਂ ਉੱਤੇ ਲਗਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰਕਮਾਂ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ, ਖਰਚੇ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਤੀ, ਵਿਸਥਾਰ ਲਈ ਯੋਜਨਾਵਾਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਨਾ, ਨਵੀਨੀਕਰਨ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਆਦਿ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਇਹ ਨਿਯਮ ਅਤੇ ਨਿਯੰਤਰਣ ਜਨਤਕ ਹਿੱਤ ਵਿੱਚ ਹਨ ਅਤੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਿੱਤ ਨਿਯਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਫੰਡਿੰਗ ਦੀ ਬਜਾਏ ਫੰਡਿੰਗ ਅਤੇ ਕੰਮਾਂ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਇਰਾਦਾ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਦੇਰੀ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਗਤ ਵੱਧ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਫੰਡਾਂ ਦਾ ਜਨਤਕ ਸੁਭਾਅ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕਮਜ਼ੋਰ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਸਿਰਫ ਇਸ ਲਈ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਐਸਕਰੋ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਵੱਖਰੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਗਰਾਨੀ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

40. ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਰਾਏ ਹੈ ਕਿ ਇਤਰਾਜ਼ਯੋਗ ਆਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਲਈ ਮਾਲੀਆ ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਅਸਫਲ ਹੋ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਹਾਲਤਾਂ ਵਿੱਚ, ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

ਨਿਧੀ ਜੈਨ

ਅਪੀਲਾਂ ਖਾਰਜ ਕਰ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ।

(ਸਹਾਇਕਃ ਰਾਖੀ, ਐਲ. ਸੀ. ਆਰ. ਏ.)

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।



Advocate Shifa Kler