

(भारत का राजपत्र, असाधारण के भाग-III, खंड- 4 में प्रकाशित)

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

जी. संख्या 35

नई दिल्ली,

28 जनवरी, 2010

अधिसूचना

महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48,49 और 50 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतत् द्वारा, मुंबई पत्तन के रास्ते आयातीत वाहनों पर विलम्ब शुल्क लगाने के लिए मुंबई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

(रानी जाधव)

अध्यक्ष

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/38/2008-एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

आवेदक

आ दे श

(दिसंबर 2009 के 30 वें दिन पारित)

यह प्रकरण मुंबई पत्तन के रास्ते आयातीत वाहनों पर विलंब शुल्क लगाने के लिए मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने दिनांक 5 जुलाई 2008 के अपने पत्र द्वारा, आयातीत वाहनों पर (निःशुल्क दिनों के बाद) पहले दिन से 20 वें दिन तक रू . 500/- प्रति इकाई प्रति दिन, 21 वें दिन से 40 वें दिन तक रू . 1000/- प्रति इकाई प्रति दिन और 41 वें दिन और उसके बाद के लिए रू . 2000/- प्रति इकाई प्रति दिन की दर से विलंब शुल्क लगाने को अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है।

2.2 एमबीपीटी के अनुसार पत्तन को रास्ते आयातीत और निर्यात किए गए वाहनों की संख्या बढ़ती जा रही है। पत्तन ने यह देखा है कि आयात करने वालों में वाहनों को लंबी अवधि तक गोदियों में रखने की प्रवृत्ति है क्योंकि देय विलंब शुल्क बहुत ही नगण्य है।

3. ऊपर पैरा 2.1 के अनुसार, आयातीत वाहनों पर विलंब शुल्क प्रस्तावित करते समय एमबीपीटी ने वाहनों द्वारा घेरे गए क्षेत्रफल की तुलना (क) कन्टेनरों द्वारा घेरे गए क्षेत्रफल और (ख) वाहनों द्वारा घेरे गए क्षेत्रफल के भीतर भंडारित किए जा सकने वाले स्टील क्वाइलों की मात्रा से की है। पत्तन ने बृहन्नमुंबई महानगरपालिका द्वारा महानगरपालिका क्षेत्रों में वाहन खड़ा करने के लिए उन पर लगाए गए प्रभारों पर भी विचार किया जो रू . 120/- प्रति दिन परिगणित होता है। एमबीपीटी के अनुसार महानगरपालिका क्षेत्रों में खड़े किए गए वाहन किसी भी प्रकार के सुरक्षा आवरण (कवर) के बिना होते हैं जबकि आयातीत कारें, जिनकी कीमत रू . 20 लाख से रू . 25 लाख के बीच होती है, जब ये गोदियों में देर तक रह जाती हैं तो इन्हें न केवल सुरक्षा-आवरण मिलता है बल्कि इन्हें अपेक्षित बुनियादी संरचनात्मक सहारा भी मिलता है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एमबीपीटी को प्रतिपूरक सूचनाओं के रूप में भेजी गई थीं। एमबीपीटी ने, उपयोगकर्ताओं द्वारा इसके प्रस्ताव पर प्रस्तुत टिप्पणियों का उत्तर दिया है।

5. दिनांक 10 अक्टूबर 2008 के अपने पत्र के द्वारा एमबीपीटी से निम्नलिखित सूचना / स्पष्टीकरण दाखिल करने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने दिनांक 20 दिसंबर 2008 के अपने पत्र द्वारा अपना उत्तर दाखिल किया था। मांगा गया विवरण और प्राप्त उत्तर नीचे, साथ-साथ दिए हैं :-

| क्रम सं. | प्राधिकरण के प्रश्न | एमबीपीटी के उत्तर |
|----------|---|--|
| 2(i) | प्रस्तावित दर के, सहायक गणना पत्रकों सहित, राजस्व निहिताथ | यह संशोधन अधिक राजस्व कमाने के लिए नहीं अपितु यह सुनिश्चित करने के लिए प्रस्तावित किया गया है कि |

| | | | | | |
|-------|---|---|-------------------------------|------------------|---------|
| | | प्रचालन क्षेत्र का इष्टतम उपयोग किया जा सके। प्रति यूनिट उच्चतर विलंब प्रभार केवल पत्तन क्षेत्र का लंबी अवधि के लिए उपयोग करने की आयातकर्ताओं की प्रवृत्ति पर अंकुश लगाने के इरादे से प्रस्तावित किए गए हैं। वृद्धि भीड़-भाड़ प्रभार के किस्म की है। अतएव, राजस्व निहितार्थों की तुलना नहीं की गई है और इसीलिए उनकी गणना भी नहीं की गई है। चूंकि विलंब शुल्क एक दंड प्रभार है, इसलिए भी इससे होने वाली आय का कोई अनुमान नहीं लगाया जा सकता। | | | |
| (ii) | पिछले तीन वर्षों में मुंबई पत्तन के रास्ते आयात किए गए वाहनों की संख्या | वर्ष | | वाहनों की संख्या | |
| | | 2005-06 | 2752 | | |
| | | 2006-07 | 3192 | | |
| | | 2007-08 | 7148 | | |
| (iii) | पिछले तीन वर्षों में (क) निःशुल्क दिनों के भीतर (ख) निःशुल्क दिनों के बाद पहले 20 वें दिनों में (ग) निःशुल्क दिनों के बाद 21 वें दिन से 40 वें दिन में और (घ) 40 वें दिन के बाद निकास की गई आयातीत मोटर-कारों का ब्यौरा दर्शाती विवरणी। | ब्यौरा | 2005-06 | 2006-07 | 2007-08 |
| | | निःशुल्क दिनों में | 361 | 695 | 1490 |
| | | निःशुल्क दिनों के बाद पहले 20 दिन में | 1854 | 2275 | 4219 |
| | | निःशुल्क दिनों के बाद 21 वें दिन से 40 वें दिन के भीतर | 356 | 120 | 1093 |
| | | 40 वें दिन के बाद | 181 | 102 | 346 |
| (iv) | ऊपर उप-पैरा (iii) में संदर्भित विभिन्न अवधि अन्तरालों के दौरान आयातीत मोटर-कारों से उगाही विलंब शुल्क राशि | उपरोक्तानुसार विभिन्न अवधि अंतरालों में आयातीत मोटर कारों से उगाही गई विलंब-शुल्क राशि (का विवरण) उपलब्ध नहीं है। उपलब्ध विवरण निम्नानुसार है :- | | | |
| | | वर्ष | राजस्व-आयात विलंब शुल्क (रु.) | | |
| | | 2005-06 | 30,81,064 | | |
| | | 2006-07 | 26,05,614 | | |
| | | 2007-08 | 63,95,217 | | |
| (v) | जिस आधार पर रु. 500/-, रु. 1000/- और रु. 2000/- प्रति इकाई प्रतिदिन की दरें निर्धारित की गई हैं, लागत तत्वों के समर्थन के | अन्य कार्यों के मामले में जैसे, स्टील क्वाइल्स और कन्टेनर्स के मामले में प्रतिदिन विलंब शुल्क प्रभार्य रु. 500/- से अधिक है। विलंब शुल्क की दरों में | | | |

| | | |
|-------|---|--|
| | साथ वह गणना आधार प्रस्तुत करें। | असंगति दूर करने के लिए एलएफडी के बाद पहले 20 दिन के लिए, रू . 500/- प्रतिदिन प्रति वाहन की दर से विलंब शुल्क वसूलना प्रस्तावित किया गया है। इसी प्रकार, अगले 20 दिन और 41 वें दिन से क्रमशः रू . 1000 और रू . 2000/- प्रतिदिन प्रति वाहन की दर तय की गई है। |
| (vi) | वर्तमान प्रशुल्क संरचना के अनुसार सभी जिन्सों (वस्तुओं) पर विलंब शुल्क प्रति टन आधार पर वसूल किया जा रहा है, न कि कार्गो द्वारा घेरे गए वास्तविक स्थान के आधार पर एमबीपीटी स्पष्ट करे कि आयातीत मोटर कारों के मामले में और केवल वाहनों के मामले में ही यह घेरे गए क्षेत्रफल के आधार पर विलंब शुल्क लगाना प्रस्तावित कर रहा है। यहां यह उल्लेखनीय है कि इस प्रकार के कार्गो के लिए भी, जब इनका निर्यात किया जाता है, पत्तन विलंब शुल्क की प्रचलित दर भी प्रति टन प्रतिदिन के आधार पर लगाना चाहता है। | (1)घेरे गए क्षेत्रफल पर केवल तुलना के प्रयोजन से विचार किया गया है। प्रस्तावित प्रभार प्रति इकाई आधार पर हैं न कि घेरे गए क्षेत्रफल के आधार पर। (2)मोटर गाड़ियों (कारों) को स्टील कार्गो, थैलाबंद कार्गो इत्यादि के समान एक दूसरे के ऊपर ढेर लगाकर नहीं रखा जा सकता और इस प्रकार वे अधिक जगह घेरती हैं। (3)हमारा अनुभव रहा है कि आयातीत वाहन की गोदियों में अधिक समय तक ठहरे रहने की प्रवृत्ति रही है, अधिक क्षेत्रफल घेरते हैं जिससे भीड़-भाड़ होती है। (4)विलंब शुल्क प्रभार कम होने से आयातीत वाहनों में गोदियों में अधिक दिनों तक ठहरने की प्रवृत्ति बढ़ती है। (5)अतिरिक्त यातायात आवश्यकताओं को पूरा करने और ऑटो-मोबाइल यातायात में अपेक्षित वृद्धि की आवश्यकता को पूरा करने के लिए यह आवश्यक हो गया है कि पत्तन में पारगमन क्षेत्र का आयातीत वाहनों के लिए भंडारण क्षेत्र के रूप में उपयोग न होने पाए। (6)वाहनों के मामलों में, आयतन से वजन का अनुपात, अन्य कार्गो की तुलना में, अधिक होता है। सभी अवयवों पर विचार करते हुए, केवल वाहनों के आयात के मामले में विलंब शुल्क का प्रभार प्रति यूनिट लगाया जाना प्रस्तावित किया है। निर्यात के प्रोत्साहन के रूप में निःशुल्क दिनों की संख्या आयात के 6 निःशुल्क दिनों की तुलना में 30 प्रदान की गई है और देखा गया है कि कार्गो सामान्यतः निःशुल्क दिनों में ही क्लीयर हो जाता है। |
| (vii) | यदि एमबीपीटी आयातीत मोटर गाड़ियों पर विलम्ब शुल्क घेरे गए भंडारण क्षेत्र के आधार पर उगाहने का विचार करता है तो वह स्पष्ट करे कि सभी जिन्सों (वस्तुओं) के बारे में प्रभार का यह तरीका क्यों नहीं अपनाया जा सकता। | प्रस्तावित प्रभार प्रति इकाई हैं और घेरे गए क्षेत्रफल के आधार पर नहीं है। वाहनों द्वारा घेरे गये क्षेत्रफल पर केवल तुलनात्मक रूप से विचार किया गया है। विलंब शुल्क प्रभारों की दरों में वृद्धि आयातीत वाहनों के दीर्घावधि भंडारण के लिए पत्तन क्षेत्र का आयातकों द्वारा उपयोग किए जाने की प्रवृत्ति पर अंकुश लगाने के लिए प्रस्तावित है। अन्य कार्गो के लिए क्षेत्रफल के आधार पर विलंब शुल्क विनिर्दिष्ट करना संभव नहीं है क्योंकि प्रति इकाई वजन द्वारा घेरे गए क्षेत्र के लिए कोई मानकीकृत |

| | |
|--|--|
| | मापदंड नहीं हैं जो कार्गो से कार्गो बदलते रहते हैं। प्रस्तावित प्रभार, अन्य प्रभारों की बराबरी पर ही होंगे। अन्य कार्गो के मामले में आयतन से वजन का अनुपात कम है। इसलिए घेरे गए क्षेत्र के आधार पर विलंब शुल्क लगाना व्यावहारिक नहीं है। |
|--|--|

6.1. इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 26 नवंबर 2009 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। एमबीपीटी और संबद्ध उपयोगकर्ताओं ने उसमें अपने-अपने पक्ष रखे।

6.2 जैसा कि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, एमबीपीटी ने दिनांक 2 दिसंबर 2009 के अपने पत्र द्वारा, पिछले तीन वर्षों में पत्तन के रास्ते निर्यात किए गए वाहनों की संख्या का विवरण और उनके ठहरने संबंधी समय का विश्लेषण प्रस्तुत किया, जैसा कि नीचे दिखाया गया है :-

(क) निर्यात किए गए वाहन

| वर्ष | वाहनों की संख्या |
|---------|------------------|
| 2006-07 | 109394 |
| 2007-08 | 84923 |
| 2008-09 | 65627 |

(ख) निकासी विवरण

| निकासी समय | 2006-07 | 2007-08 | 2008-09 |
|--|---------|---------|---------|
| निःशुल्क दिनों के भीतर | 102560 | 82187 | 64646 |
| निःशुल्क दिनों के बाद पहले 20 दिन के भीतर | 5629 | 2368 | 848 |
| निःशुल्क दिनों के बाद 21 वें दिन से 40 वें दिन के भीतर | 1005 | 329 | 108 |
| 40 वें दिन से आगे | 200 | 39 | 25 |

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही (प्रक्रिया) इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होंगे।

8. इस प्रकरण पर कार्यवाई करने के दौरान एकत्र हुई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i) इस समय, एमबीपीटी के दरमान में, आयात किए गए वाहनों पर विलंब शुल्क पहले 20 दिन के लिए रू . 37.50 प्रति टन प्रति दिन की दर से, अगले 20 दिन के लिए रू . 56.25 प्रतिटन प्रतिदिन की दर से, और 41 वें दिन और उससे आगे के लिए रू . 75/- प्रतिटन प्रतिदिन की दर से निर्धारित किया गया है।

- (ii) एमबीपीटी ने बताया है कि आयातीत वाहनों का औसतन वजन 1000-1500 किलो ग्राम तक होता है और ये 18-20 वर्ग मीटर का क्षेत्रफल घेरते हैं। प्रकटतः इसमें दो वाहनों के बीच, जब उन्हें खड़ा किया जाता है, खाली छोड़ा जाने वाला स्थान भी शामिल है। एक आयात किए गए वाहन के लिए जो निःशुल्क अवधि के बाद भी वहां खड़ा रहता है, रू . 37.50 प्रतिटन प्रतिदिन की दर से जो रू . 37.50 प्रति दिन प्रति वाहन अर्थात "प्रति वर्ग मीटर" आधार पर रू . 2.08 प्रतिदिन विलंब शुल्क वसूल किया जाता है। एमबीपीटी ने एक स्टील क्वाइल द्वारा घेरे गए क्षेत्रफल की तुलना की है। इसका वजन औसतन 15-22 टन के बीच होता है। 15 टन का एक क्वाइल 1 वर्ग मीटर क्षेत्रफल घेरता है। रू . 37.50 प्रतिटन प्रतिदिन की दर से स्टील क्वाइल का एक दिन का विलंब शुल्क 1 वर्गमीटर जगह के लिए रू . 562.50 आता है। एमबीपीटी ने एक कन्टेनर्स की तुलना में एक वाहन द्वारा घेरे गए क्षेत्र की भी तुलना की है। 20 फीट का एक कन्टेनर 160 वर्गफीट (लगभग 15 वर्ग मीटर) का क्षेत्र घेरता है जो एक कार द्वारा घेरे गए क्षेत्र के समान है। गोदियों में भंडारित कन्टेनरों के लिए दो प्रकार के प्रभार वसूल किए जाते हैं अर्थात अम. डालर 2.5 प्रतिदिन की दर से कन्टेनर संबंधी प्रभार और रू . 37.50 प्रतिटन प्रतिदिन की दर से, निःशुल्क दिनों के बाद पहले 20 दिन के लिए विलंब शुल्क प्रभार है। इस प्रकार गोदियों में एक भरे हुए कन्टेनर को भंडारित करने पर औसतन रू . 640/- प्रतिदिन वसूल किए जाते हैं। तथापि, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित प्रभार प्रति इकाई हैं और ये घेरे गए क्षेत्र के आधार पर नहीं है और प्रस्ताव में वर्णित घेरा गया क्षेत्र केवल तुलना की दृष्टि से है।
- (iii) पत्तन ने प्रस्तावित लेवी को यह कहते हुए न्याय संगत ठहराया है कि मोटर गाड़ियां, एक दूसरे के ऊपर ढेर लगाकर नहीं रखी जा सकती, जमीन पर बहुत-सी जगह घेर लेती हैं और वर्तमान विलंब शुल्क जो मोटर कारों के मामले में रू . 2.08 प्रति वर्गमीटर (ऊपर पैरा (ii) के अनुसार) आयातकों को अपनी आयातीत गाड़ियां गोदियों में भंडारित करने को प्रोत्साहित करता है और इससे गोदियों के भीतर कारों के सुचारु प्रचालन पर बुरा प्रभाव पड़ता है। पत्तन ने यह भी बताया है कि वाहनों के निर्यात के मामले में, पोतान्तरण-पूर्व भण्डारण सुविधा के रूप में, कुछ विशेष क्षेत्रों में, जो गोदियों से दूर हैं, निःशुल्क अवधि 30 दिन प्रदान की गई है।
- (iv) यहां एक तर्क दिया जा सकता है कि भण्डारण दरें भूमि के बाजार-मूल्य और घेरे गए क्षेत्र के संदर्भ में प्रस्तावित की जानी चाहिए। यहां यह स्वीकार करना उचित होगा कि अधिसूचित गोदी क्षेत्र के भीतर भूमि का प्रचलित बाजार मूल्य तुरंत उपलब्ध नहीं होगा। इसके अलावा, विलंब शुल्क दरें, पट्टेदारी किरायों / लाइसेंस शुल्क निर्धारित करने के लिए अपनाई गई कार्यविधि का अक्षरशः अनुपालन कर तय नहीं की गयी हैं। किसी पत्तन के भंडारण क्षेत्र का उपयोग पारगमन प्रयोजनों के लिए ही किया जा सकता है और उस स्थान पर लम्बी अवधि तक कारों का पड़ा रहना उत्पादकता की और अन्य उपयोगकर्ता समूहों की कीमत पर ही हो सकता है। सामान्यतः एक सीमित अवधि तक भीतर रहने की कारों की आवश्यकता को ध्यान में रखकर और फिर दीर्घावधि तक ठहरने को हतोत्साहित करने को ध्यान में रखकर विलंब शुल्क दरें निर्धारित की जाती हैं। यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण होगा कि विलंब शुल्क प्रभार एक विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि प्रदान करने के बाद, जो व्यापारिक जगत को अपना कन्साइन्मेंट निकाल ले जाने के लिए यथोचित अवसर प्रदान करता है, प्रभार्य है। इस परिप्रेक्ष्य में देखकर और मोटर-कारों के आयात में हो रही वृद्धि के प्रकाश में और ऐसी कारों के गोदी-क्षेत्र के भीतर दीर्घावधि तक ठहरने की घटनाओं की सूचना के फलस्वरूप एमबीपीटी का प्रस्ताव उचित ही पाया गया

है। अपने जैसे एक के आधार पर आयातीत कारों के लिए विलंब शुल्क दर निर्धारित करने की किसी अन्य विधि के अभाव में पत्तन ने तुलनात्मक आधार पर दर प्रस्तावित की है।

- (v) एमबीपीटी के अनुसार, आयातीत कारों पर विलंब शुल्क लगाने का प्रस्ताव अधिक राजस्व कमाने के इरादे से नहीं है बल्कि यह सुनिश्चित करने के लिए है कि प्रचालन क्षेत्रों का इष्टतम उपयोग किया जा सके और पत्तन में पारगमन क्षेत्र का भंडारण क्षेत्रों के रूप में उपयोग न किया जा सके। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्यौरे के अनुसार, 2005-06 से 2007-08 तक तीन वर्षों के भीतर कुल आयातीत वाहनों की संख्या 13092 थी जिनमें से 2546 निःशुल्क अवधि के भीतर ही निकाल लिए गए थे, 8348 निःशुल्क दिनों के बाद पहले 20 दिनों में, 1589 वाहन 21 वें दिन से 40 वें दिन के भीतर और शेष 629 वाहन 40 वें दिन के बाद निकाले गए थे। चूंकि 10894 वाहन (83%) निःशुल्क दिनों के बाद 20 दिन की अवधि के भीतर निकाले जा सके, ऐसा लगता है कि आयातीत वाहनों को गोदियों में से निकालने से पहले अपेक्षित औपचारिकताएं पूरी करने में कुछ वाजिब कठिनाइयाँ हैं। अतएव, यह प्राधिकरण पहले स्लैब के भीतर निकाली गई कारों के लिए कुछ राहत प्रदान करना उचित समझता है। इसकी समाप्ति से पहले, विलम्ब शुल्क के पहले स्लैब के लिए रू. 500/- प्रति दिन प्रति वाहन की प्रस्तावित दर 20% कमी करके अनुमोदित की जाती है। बाकी स्लैबों के लिए प्रस्तावित दरें किसी फेरबदल के बिना अनुमोदित की जाती हैं।

9. परिणाम स्वरूप और ऊपर प्रदत्त कारणों से, यह प्राधिकरण, समग्र विचार विमर्श के आधार पर, एमबीपीटी के दरमान में खंड 3.1 (बी) विलम्ब शुल्क के अन्तर्गत वर्तमान अनुसूची के प्रतिस्थापन निम्नानुसार अनुमोदित करता है:-

“3.1 (बी) विलम्ब शुल्क

निःशुल्क दिन बीत जाने पर, इसके बाद प्रदत्त के सिवाय, विलम्ब शुल्क निकासी न लिए गए सभी सामानों पर (डाक, डाक के पार्सल, कूटनीतिक डाक के थैले और वैयक्तिक थैलों आदि को छोड़कर प्रति पार्सल, थैला इत्यादि के वजन का विचार किए बिना) उनकी भंडारण अवधि के लिए निम्नलिखित दरों पर विलम्ब शुल्क लगाया जाएगा:-

| सामान का वर्ग (1) | प्रभारण की इकाई (2) | दर (रू.में) | | |
|---|------------------------|----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| | | पहले दिन से 20 वें दिन तक (3) | 21 वें दिन से 40 वें दिन तक (4) | 41 वें दिन और उसके बाद (5) |
| (क) ऊपर खंड - 3.1 (ए) में पोत घाट अनुसूची में वर्गीकृत सभी सामान के बारे में, मोटर गाड़ियों (आयात) से इतर | प्रति टन | 37.50 | 56.25 | 75.00 |
| (ख) मोटर गाड़ियाँ (आयात) | प्रति वाहन प्रति दिन | 400/- | 1000/- | 2000/- |

नोट: वैयक्तिक थैले इत्यादि पर रू . 15/- प्रति टन प्रति दिन या उसके अंश की दर से प्रभार लगाया जायेगा ।

10. एमबीपीटी के दरमान में संशोधन, इस आदेश की भारत का राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीत जाने के बाद प्रभावी होगा ।

(रानी जाधव)
अध्यक्ष