

रिपोर्ट करने योग्य

भारत के सर्वोच्च न्यायालय
दीवानी अपीलीय क्षेत्राधिकार

दीवानी याचिका सं.- 8996 / 2019

केंद्रीय जी. एस. टी. दिल्ली-III.
दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड

वादी (एस) बनाम
रेस्पॉन्डेंट (एस)

के साथ

दीवानी याचिका सं 2465 / 2020

दीवानी याचिका सं. 4751-4753 / 2021

निर्णय

एस. रवींद्र भाट, जे.

1. इन सभी अपीलों में सीमा शुल्क, उत्पाद शुल्क और सेवा कर अपीलीय न्यायाधिकरण के आदेश ¹ (इसके बाद "सीईएसटीएटी") सेवा कर अधिकारियों (इसके बाद "राजस्व") द्वारा आक्षेपित हैं, जो तर्क देते हैं कि उपयोगकर्ता विकास शुल्क हवाई अड्डे के संचालन, रखरखाव और विकास द्वारा लगाया और एकत्र

¹ Final Order No. ST/A/50064/2019-CUIDBI dated 18/01/2019 [by the Principal Bench, CESTAT, New Delhi];
Final Order No. A/88830- -88832/16/STB dated 28.01.2016 [by the Western Zonal Bench, CESTAT, Mumbai];
and Final Order No. A/30739/2019 dated 16.09.2019 [by the CESTAT Regional Bench at Hyderabad].

किया जाता है। (चुकि द मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, द दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड और हैदराबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (जिसे इसके बाद सामूहिक रूप से "निर्धारिती" कहा जाता है) वित्त अधिनियम, 1994 (इसके बाद "अधिनियम") के प्रावधानों से सेवा कर लगाने के अधीन हैं।

2. सभी निर्धारिती ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (इसके बाद "एएआई", भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 (इसके बाद "एएआई अधिनियम") द्वारा बनाई गई एक निगमित संस्था) के साथ संयुक्त उद्यम व्यवस्था/समझौते (इसके बाद "ओएमडीए") किए थे। ओएमडीए से मूल्यांकनकर्ता एएआई अधिनियम द्वारा एएआई को निर्देशित कुछ गतिविधियों को करने के लिए सहमत हुए। मूल्यांकनकर्ताओं को केंद्र सरकार द्वारा एएआई अधिनियम की धारा 22ए से जारी विभिन्न अधिसूचनाओं (दिनांक 27 फरवरी 2009) द्वारा रुपये की दर "विकास शुल्क" एकत्र करने के लिए अधिकृत किया गया था। प्रत्येक प्रस्थान करने वाले घरेलू यात्री के लिए 100/- रुपये। संबंधित हवाई अड्डों से 48 महीनों की अवधि के लिए प्रत्येक प्रस्थान करने वाले अंतर्राष्ट्रीय यात्री के

लिए 600/- रुपये।

3. कर आयुक्त ने विभिन्न कारणदर्शक नोटिसों के माध्यम द्वारा विभिन्न अवधियों के लिए एकत्र किए गए विकास शुल्क पर कर के भुगतान की मांग की। इन नोटिसों पर निर्णय लिया गया और पुष्टि की गई; सीईएसटीएटी ने उपभोक्ता ऑनलाइन फाउंडेशन बनाम भारत संघ ² में इस अदालत के फैसलों पर विचार करने के पश्चात मामले को मूल प्राधिकरण को भेज दिया, जिसके लिए नए सिरे से निर्णय की आवश्यकता थी।, केंद्रीय उत्पाद शुल्क आयुक्त बनाम कोच्चि अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड, ³ एसर इंडिया लिमिटेड और उड़ीसा सीमेंट लिमिटेड बनाम राज्य उड़ीसा का ⁴ और केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड (इसके बाद "सीबीईसी") द्वारा जारी किए गए विभिन्न निर्देश। मूल प्राधिकरण ने मांगों की पुष्टि करके और अधिनियम से दंड भी लगाते हुए सभी कारण दर्शाओ नोटिसों का निपटारा किया।

² (2011) 5 एससीसी 360

³ 2010 (17) एसटीआर जे 79 (एस. सी.)

⁴ 1991 पूरक (1) एस. सी. सी. 430

निर्णायक प्राधिकरण ने "सह-कर" मूल्यांकन का लाभ प्रदान किया। इन आदेशों को सीईएसटीएटी के समक्ष चुनौती दी गई थी, जिसने विवादित आदेशों द्वारा निर्धारित की अपीलों की अनुमति दी, जिसमें कहा गया था कि एकत्र किया गया विकास शुल्क सेवा कर के लिए उत्तरदायी नहीं था।

II.

प्रासंगिक प्रावधान

4. वित्त अधिनियम, 1994 की धारा 65 (105) (जेडजेडएम) में "हवाई अड्डा सेवा" (01.07.2010 खंड प्रभावी) की परिभाषा शामिल है और कहा गया है कि ऐसी सेवा है:

"हवाई अड्डा प्राधिकरण या किसी अन्य व्यक्ति द्वारा किसी भी हवाई अड्डे या नागरिक एन्क्लेव में प्रदान की जाने वाली या प्रदान की जाने वाली कोई सेवा"

संशोधन से पहले, यानी 1 जुलाई 2010 से पहले, हवाई अड्डा सेवा की परिभाषा इस

प्रकार थी:

"किसी भी व्यक्ति को, हवाई अड्डे के प्राधिकरण द्वारा या उसके द्वारा अधिकृत किसी भी व्यक्ति को, किसी हवाई अड्डे या नागरिक एन्क्लेव में"

खंड 65 (3डी) हवाई अड्डा प्राधिकरण को इस प्रकार परिभाषित करती है:

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण अधिनियम, 1994 (55 का 1994) खंड धारा 3 के से गठित भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण में हवाई अड्डे या सिविल एन्क्लेव के प्रबंधन का प्रभार रखने वाला कोई भी व्यक्ति भी

शामिल हैं।

5. वित्त अधिनियम खंड धारा 68 (1) में प्रावधान है कि किसी भी व्यक्ति को कर योग्य सेवा प्रदान करने वाला प्रत्येक व्यक्ति धारा 66 में निर्दिष्ट दर पर सेवा कर का भुगतान करेगा। वित्त अधिनियम की धारा 67 (1) में प्रावधान है कि जहां किसी कर योग्य सेवा पर उसके मूल्य के संदर्भ में सेवा कर लगाया जाता है, तो ऐसा मूल्य सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाने वाली या उसके द्वारा प्रदान की जाने वाली ऐसी सेवा के लिए ली जाने वाली सकल राशि होगी।

6. भारतीय विमानपत्तन आर्थिक नियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 और विमान नियम, 1937 के प्रासंगिक प्रावधान नीचे दिए गए हैं:

भारतीय विमानपत्तन आर्थिक नियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 अन्य बातों के साथ साथ खंड 13 प्राधिकरण के कार्यों को निर्धारित करती है, और अन्य बातों के साथ, निम्नानुसार है:

"13. प्राधिकरण के कार्य।

(1) प्राधिकरण प्रमुख हवाई अड्डों के संबंध में निम्नलिखित कार्य करेगा, अर्थात्:---

(a) वैमानिकी सेवाओं के लिए शुल्क निर्धारित करने के लिए -

(b) प्रमुख हवाई अड्डों के संबंध में विकास शुल्क की राशि निर्धारित करना;

(c) विमान अधिनियम, 1934 (22 का 1934) से बनाए गए विमान नियम, 1937 के नियम 88 से लगाए गए यात्री सेवा शुल्क की राशि

निर्धारित करना।

विमान नियम, 1937 के प्रावधान:

"नियम 88-यात्री सेवा शुल्क- लाइसेंसधारी केंद्र सरकार द्वारा निर्दिष्ट दर पर यात्रियों से यात्री सेवा शुल्क के रूप में बुलाए जाने के लिए शुल्क एकत्र करने का हकदार है और सुरक्षा सेवा प्रदान करने के लिए केंद्र सरकार द्वारा नामित किसी भी सुरक्षा एजेंसी को सुरक्षा घटक के लिए भुगतान करने के लिए भी उत्तरदायी है। बशर्ते कि किसी प्रमुख हवाई अड्डे के संबंध में ऐसी दर भारतीय हवाई अड्डा आर्थिक नियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 खंड धारा 13 खंड उप-धारा (1) के खंड (सी) के से निर्धारित खंड जाएगी।

नियम 89.उपयोगकर्ता विकास शुल्क-लाइसेंसधारी कर सकता है -

- (i) भारतीय विमानपत्तन आर्थिक नियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 खंड धारा 13 खंड उप-धारा (1) के खंड (बी) के से निर्धारित खंड जाने वाली दर पर एक प्रमुख हवाई अड्डे पर उपयोगकर्ता विकास शुल्क वसूल और एकत्र करना;
- (ii) केंद्र सरकार द्वारा निर्दिष्ट दर पर उपयोगकर्ता विकास शुल्क किसी भी अन्य हवाई अड्डे पर लगाया और एकत्र किया जाता है।"

एएआई अधिनियम के प्रासंगिक प्रावधान नीचे दिए गए हैं:

"धारा 22-प्राधिकरण कर सकता है -

- (i) केंद्र सरकार की पूर्व मंजूरी के साथ, शुल्क, या किराया -
- (a) विमान के उतरने, आवास या पार्किंग के लिए या किसी भी हवाई अड्डे, हेलीपोर्ट या हवाई पट्टी पर विमान संचालन के संबंध में दी जाने वाली किसी अन्य सेवा या सुविधा के लिए

व्याख्या:--

इस उपखंड में "विमान" में संघ के किसी भी सशस्त्र बल से संबंधित विमान शामिल नहीं है और "विमान संचालन" में उक्त बल से संबंधित किसी भी विमान का संचालन शामिल नहीं है।

- (b) किसी भी हवाई अड्डे पर और किसी भी वैमानिकी संचार स्टेशन पर हवाई यातायात सेवाएं, जमीनी सुरक्षा सेवाएं, वैमानिकी संचार और नौवहन सहायता और मौसम संबंधी सेवाएं प्रदान करने के लिए;
- (c) यात्रियों और आगंतुकों को किसी भी हवाई अड्डे, सिविल एन्क्लेव,

हेलीपोर्ट या हवाई पट्टी पर दी जाने वाली सुविधाओं के लिए;

(d) किसी भी हवाई अड्डे, सिविल एन्क्लेव हेलीपोर्ट या हवाई पट्टी पर प्राधिकरण द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधाओं और अन्य सेवाओं के व्यक्तियों द्वारा उपयोग और रोजगार के लिए;

(ii) केंद्र सरकार द्वारा समय-समय पर प्राधिकरण को दिए जाने वाले निर्देशों को ध्यान में रखते हुए, प्राधिकरण द्वारा किसी भी हवाई अड्डे, हेलीपोर्ट या हवाई पट्टी पर किसी भी व्यापार या व्यवसाय को करने के लिए कोई सुविधा देने वाले व्यक्तियों से शुल्क या किराया लिया जाता है।

धारा 22क- प्राधिकरण, इस संबंध में केंद्र सरकार की पूर्व स्वीकृति के पश्चात किसी हवाई अड्डे पर सवार होने वाले यात्रियों पर, निर्धारित दर पर विकास शुल्क लगा सकता है और उनखंड एकत्र कर सकता है और ऐसा शुल्क प्राधिकरण को जमा किया जाएगा और इसका विनियमन और उपयोग निर्धारित तरीके खंड, निम्नलिखित उद्देश्यों के लिए किया जाएगा -

(a) जिस हवाई अड्डे पर शुल्क एकत्र किया जाता है, उसके उन्नयन, विस्तार या विकास की लागत का वित्तपोषण या वित्तपोषण; या

(b) खंड (क) में निर्दिष्ट हवाई अड्डे के बदले में एक नए हवाई अड्डे की स्थापना या विकास; या

(c) निजी हवाई अड्डे की स्थापना, स्वामित्व, विकास, संचालन या रखरखाव में लगी कंपनियों में प्राधिकरण द्वारा अभिदान किए जाने वाले शेयरों के संबंध में इक्विटी में निवेश खंड (क) में निर्दिष्ट हवाई अड्डा या ऐसी कंपनियों या ऐसी गतिविधियों में लगे अन्य व्यक्तियों को ऋण की अग्रिमता।"

III

पक्षों की दलीलें

7. राजस्व की विद्वान अधिवक्ता सुश्री निशा बागची प्रस्तुत करती हैं कि

निर्धारिती हवाई अड्डों के लाइसेंसधारियों के रूप में कार्य करते हैं। ये हवाई

अड्डे, हवाई अड्डों के रूप में काम करने के लिए एएआई द्वारा लाइसेंस प्राप्त

करने में सक्षम हैं। यह प्रस्तुत किया गया था कि लाइसेंस का अनुदान व्यक्त

शर्तों के अधीन है। नियम 88 में सवार यात्रियों से "यात्री सेवा शुल्क" के रूप में

ज्ञात शुल्क के संग्रह का प्रावधान है; नियम 89 में लाइसेंसधारियों द्वारा "उपयोगकर्ता विकास शुल्क" (इसके बाद "यूडीएफ") के संग्रह का प्रावधान है। सुश्री बागची ने तर्क दिया कि उपयोगकर्ता विकास शुल्क और कुछ नहीं बल्कि हवाई अड्डों के अंदर यात्री विश्राम कक्ष, यात्री सुविधाएं, शौचालय, विश्राम कक्ष और अन्य सुविधाएं प्रदान करने जैसी विभिन्न सेवाओं को बढ़ाने या बढ़ाने के लिए एकत्र की जाने वाली राशि है। यहां तक कि मूल्यांकनकर्ताओं द्वारा एएआई के साथ किया गया समझौता भी इंगित करता है कि यूडीएफ का उद्देश्य यात्री सुविधाओं, सेवाओं और सुविधाओं को बढ़ाना है। उन राशियों का उपयोग हवाई अड्डे पर सुविधाओं के विकास, प्रबंधन, रखरखाव और संचालन और विस्तार के लिए किया जाना है।

8. यह आग्रह किया गया कि यूडीएफ की प्रकृति इंगित करती है कि इस तरह के शुल्क विभिन्न सेवाओं को प्रदान करने के लिए एकत्र की जाने वाली राशि है। एकत्र की गई राशि विकास शुल्क के अलावा और कुछ नहीं है, जिसका उपयोग हवाई अड्डों के विशिष्ट नवीनीकरण, रखरखाव, विकास और उन्नयन के लिए किया जाता है। लागत में वृद्धि के कारण ये आवश्यक हैं। ये राशि प्रदान की गई सेवाओं और हवाई अड्डे द्वारा सेवाये प्रदान करने के लिए हैं। इस

तरह की राशि कर योग्य है। विद्वान अधिवक्ता द्वारा परिपत्र संख्या 106/कम (एसटी)/2009 दिनांक 08.07.2011 पर भी भरोसा किया गया, जिसमें विशेष रूप से कहा गया है कि विभिन्न हवाई अड्डों द्वारा यात्री सेवा शुल्क और यूडीएफ पर सेवा कर का भुगतान किया जाता है, लेकिन विकास शुल्क पर कोई कर का भुगतान नहीं किया जाता है। यह तर्क दिया गया कि सीबीईसी ने स्पष्ट किया है कि यात्री सेवा शुल्क, उपयोगकर्ता विकास शुल्क और विकास शुल्क अलग-अलग हैं और विकास शुल्क पर "हवाई अड्डा सेवाओं" से कर लगाया जाना है।

9. विद्वान वकील ने कोच्चि अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड के मामले में केरल उच्च न्यायालय के फैसले में अंतर करने की मांग की क्योंकि उस मामले में जो मुद्दा था वह उपयोगकर्ता शुल्क था जबकि मामले में यह यूडीएफ है। वकील ने दोहराया कि निचले अधिकारियों के निष्कर्ष सही हैं और प्रस्तुत करते हैं कि सीईएसटीएटी के विवादित आदेश हस्तक्षेप की मांग करते हैं।

10. विद्वान वकील ने बताया कि एएआई अधिनियम की धारा 22ए के अनुसार, प्राधिकरण केंद्र सरकार की पूर्व मंजूरी के पश्चात "किसी हवाई अड्डे पर सवार होने वाले यात्रियों पर विकास शुल्क लगा सकता है और सेवा कर एकत्र कर सकता है।" यह तर्क दिया गया था कि इस तरह के शुल्क को कर

नहीं कहा जा सकता है क्योंकि यह विवेकाधीन है और केंद्र सरकार की मंजूरी के अधीन है, जिसका उद्देश्य उस हवाई अड्डे के उन्नयन, विस्तार या विकास की लागतों के वित्तपोषण या वित्तपोषण के लिए है जिस पर शुल्क एकत्र किया जाता है; या मौजूदा हवाई अड्डे के बदले में एक नए हवाई अड्डे की स्थापना या विकास के लिए या इक्विटी में निवेश के लिए "निजी हवाई अड्डे की स्थापना, स्वामित्व, विकास, संचालन या रखरखाव में लगी कंपनियों में प्राधिकरण द्वारा अभिदान किए जाने वाले शेयरों" के संबंध में। हवाई अड्डे के बदले "या" ऐसी कंपनियों या ऐसी गतिविधियों में लगे अन्य व्यक्तियों को ऋण की अग्रिम राशि।" यह भी आग्रह किया गया कि राशि को लेवी नहीं कहा जा सकता है, क्योंकि वे सरकारी खजाने में जमा नहीं की जाती हैं।

11. यह प्रस्तुत किया गया था कि धारा 22ए के पढ़ने से यह स्पष्ट है कि यह उन्नयन, विस्तार या विकास की लागत के वित्तपोषण या वित्तपोषण की अनुमति देता है। हवाई अड्डे का विकास जिस पर शुल्क एकत्र किया जाता है और स्थापना या जिस हवाई अड्डे पर शुल्क लिया जाता है, उसके बदले में एक नए हवाई अड्डे का विकास। यह एक पूर्व-वित्तपोषण संग्रह है और निर्धारिती द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधा के लिए लगाया जाता है और इसका उपयोग

परियोजना लागत के वित्तपोषण के लिए किया जाता है जिसके परिणामस्वरूप अंततः यात्रियों के लिए बेहतर सुविधाओं और सुविधाओं का निर्माण होगा। निर्धारिती ने इसके संचालन, प्रबंधन और हवाई अड्डों के विकास (ओएमडीए) के उद्देश्य से समझौते किए। ऐसे ओएमडीए के संदर्भ में, निर्धारिती हवाई अड्डे के विकास, डिजाइन, उन्नयन के लिए जिम्मेदार हैं। इसी उद्देश्य से उन्हें यात्रियों से यूडीएफ लेने की अनुमति दी गई है।

12. यह अग्रेतर प्रस्तुत किया जाता है कि निर्धारिती नागरिक उड्डयन मंत्रालय द्वारा यूडीएफ एकत्र करने के लिए अधिकृत हैं जिसने एएआई अधिनियम की खंड 22ए से मंजूरी दी है। एक बार जब यह स्पष्ट हो जाता है कि यूडीएफ का उद्देश्य और उद्देश्य प्रमुख हवाई अड्डों के उन्नयन, विस्तार या विकास की लागतों के वित्तपोषण या वित्तपोषण के लिए है, तो मात्र शुल्क की दर हवाई अड्डा आर्थिक नियामक प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाती है। हवाई अड्डे के उन्नयन या विकास के परिणामस्वरूप यात्रियों के लिए बेहतर बुनियादी ढांचा और सेवाएं उपलब्ध होती हैं। डीएफ का संग्रह हो सकता है

और हवाई अड्डा सेवा प्राप्त करने वाले यात्रियों को सुविधा प्रदान करना और बेहतर सेवाएं प्रदान करना। इसलिए, राशि को कर या लेवी नहीं कहा जा सकता है, लेकिन वास्तव में यह सेवा के लिए एक संग्रह है, और इसके परिणामस्वरूप सेवा कर के लिए उत्तरदायी है।

13. राजस्व का तर्क है कि हवाई अड्डा सेवा की परिभाषा व्यापक है और इसमें हवाई अड्डे पर किसी भी व्यक्ति द्वारा प्रदान की जाने वाली या प्रदान की जाने वाली कोई भी सेवा शामिल है। यह एक कर योग्य सेवा है। इसके अग्रेतर इस तरह के शुल्क के भुगतान के बिना, यात्री हवाई अड्डे में प्रवेश नहीं कर सकते हैं और न ही विमान तक पहुंच सकते हैं। इस प्रकार, डीआईएएल द्वारा एकत्र यूडीएफ "हवाई अड्डा सेवा" की परिभाषा के अंतर्गत आता है और सेवा कर के भुगतान के लिए उत्तरदायी होगा। विवादित आदेश इस प्रस्तुतीकरण की सराहना करने में विफल रहा है और इस निरस्थ दरकिनार किया जा सकता है।

14. यह तर्क दिया गया कि उपभोक्ता ऑनलाइन फाउंडेशन बनाम भारत संघ⁵ इस अदालत का निर्णय कन्सूमेर अनलाइन फाउंडेशन बनाम यूनियन ऑफ इंडिया ⁵ उन्होंने यह विचार व्यक्त किया था कि डीएफ कर या उपकर के रूप में प्रतीत होता है, लेकिन यह कानूनी रूप से एकत्र कर नहीं था। यह तर्क दिया गया कि धारा 22ए में डीएफ के "शुल्क" का प्रावधान है, लेकिन जिस दर पर उक्त शुल्क एकत्र किया जाना था, वह 2008 के अधिनियम द्वारा संशोधित हवाई अड्डा आर्थिक नियामक प्राधिकरण (एईआरए) द्वारा एक अलग नियम तैयार करके निर्धारित नहीं किया गया था। इस अदालत ने माना कि एईआरए द्वारा जारी अधिसूचना खंड पहले निर्धारिती द्वारा यूडीएफ के संग्रह को कानून के अधिकार के बिना लगाया और एकत्र किया गया माना जाता था। इसने अग्रेतर पाया कि शुल्क और संग्रह केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित दरों पर दो हवाई अड्डे के रियायत प्राप्तकर्ताओं द्वारा यूडीएफ (दिनांक 9.2.2009 और 27.2.2009 के दो पत्रों द्वारा) क्रमशः एएआई अधिनियम के अधिकार क्षेत्र अधिकारातीत थे, और सामान्य खंड अधिनियम, 1897 की धारा 6 द्वारा सुरक्षित नहीं थे।

⁵ 2011 (5) एससीआर 911

15. यह प्रस्तुत किया जाता है कि उपरोक्त निर्णय में कोई स्पष्ट निष्कर्ष नहीं है कि डीएफ एक कर या उपकर है और इसे एएआई अधिनियम के अधिकार क्षेत्र अधिकारातीत माना गया था, इस आधार पर कि दर केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित नहीं की जा सकती थी, लेकिन मात्र एईआरए द्वारा एक नियम बनाकर जो नहीं किया गया है। वर्तमान मामले में, हम यात्रियों से प्रतिवादी द्वारा एकत्र किए गए डीएफ पर सेवा कर के उद्ग्रहण से चिंतित हैं। इसके अलावा उस फैसले में, यह अदालत डीएफ पर सेवा कर लगाने या अन्यथा लगाने से संबंधित नहीं थी। यह तर्क दिया गया कि डीएफ को कर या उपकर के रूप में एकत्र नहीं किया गया है और इसलिए, यह तर्क कि डीएफ एक ऐसा कर है जिस पर कोई सेवा कर नहीं हो सकता है, गलत है। डीएफ की प्रकृति यह है कि ये हवाई अड्डे के उपयोग के लिए सुविधाओं के विकास के लिए प्रतिवादी द्वारा एकत्र किए गए शुल्क हैं। वास्तव में, मूल्यांकनकर्ताओं का तर्क था कि ये यात्रियों द्वारा हवाई अड्डे की सेवाओं के उपयोग के लिए शुल्क हैं और यह कर नहीं है।

विद्वान वकील ने कृषि उपज मंडी समिति बनाम केंद्रीय उत्पाद शुल्क आयुक्त⁶ के रूप में रिपोर्ट किए गए फैसले पर भरोसा किया और आग्रह किया कि यूडीएफ की प्रकृति सेवाओं का प्रदर्शन करने वाली बाजार समितियों द्वारा किए गए वैकल्पिक संग्रह के समान है, जो एक वैधानिक गतिविधि या संप्रभु की प्रकृति में नहीं हैं। कार्य, और यदि ऐसी सेवाओं को विचार के लिए प्रदान किया जाता है, तो वे शुल्क के अधीन हैं।

16. श्री अरविंद दातार, श्री तरुण गुलाटी और श्री प्रितेश कपूर, निर्धारिती की ओर से विद्वान वरिष्ठ अधिवक्ता ने तर्क दिया कि उपभोक्ता ऑनलाइन (ऊपर) में निर्णय ने संग्रह की प्रकृति को समाप्त कर दिया है; यह एक कर है, जो प्रदान की गई किसी भी सेवा से असंबंधित है, और इसे ध्यान में रखना होगा कि कोई विचार नहीं है। विद्वान परामर्शदाता ने कंज्यूमर ऑनलाइन फाउंडेशन में निम्नलिखित अवलोकन पर भरोसा किया:

⁶ 2022 (1) एससीआर 700

"2003 के संशोधन अधिनियम द्वारा 2004 के अधिनियम में धारा 22ए को शामिल करने में संसद का उद्देश्य ऑब्जेक्ट 8 कानून द्वारा प्रत्येक सवार यात्री खंड उन सुविधाओं को लागू करने और विकास शुल्क के संग्रह को अधिकृत करना है जो मौजूदा हवाई अड्डों पर सवार यात्रियों को मिलती हैं। 2004 के अधिनियम की खंड 22ए से शुल्क की प्रकृति, हमारी सुविचारित मत में, हवाई अड्डा प्राधिकरण द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के लिए शुल्क सी या कोई अन्य प्रतिफल नहीं है।"

17. विद्वान अधिवक्ता द्वारा यह तर्क दिया गया था कि इस मामले में कर योग्य गतिविधि नहीं हुई थी, क्योंकि संग्रह भविष्य के विकास के लिए था, जबकि खंड 65 (105) (जेडजेडएम) में निर्दिष्ट 'हवाई अड्डा' एक मौजूदा हवाई अड्डा है। वकील ने आग्रह किया कि इस तरह के वैधानिक शुल्क उपकर या कर की प्रकृति के हैं और कराधान के लिए उत्तरदायी नहीं हैं। वकील ने इस बात पर जोर दिया कि कोच्चि अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड बनाम कलेक्टर केंद्रीय उत्पाद⁷ शुल्क में केरल उच्च न्यायालय का निर्णय इसने माना है कि यूडीएफ हवाई अड्डों के विकास के लिए धन के अंतर को पूरा करने के लिए एकत्र किया जाता है, और इसे सेवा नहीं कहा जा सकता है। इस फैसले को इस अदालत⁸ ने बरकरार रखा था। इनमें

⁷ 2009 (16) एसटीआर 401 (केरल)

⁸ 2010 में (17) एस. टी. आर. जे. 79 (एस. सी.)

परिस्थितियों में, राजस्व के प्रस्तुतीकरण करने में कोई योग्यता नहीं है कि सेवाओं को प्रदान करने के लिए विकास शुल्क एकत्र किया जाता है।

18. विद्वान वकील ने यह कहने के लिए विवादित आदेशों पर भरोसा किया है कि कर के लिए उत्तरदायी होने के लिए, हवाई अड्डे में विशेष रूप से वर्णित सेवा प्रदाता द्वारा किसी व्यक्ति को सेवा प्रदान की जानी चाहिए। विकास शुल्क का बोझ उठाने वाले यात्रियों की तुलना में निर्धारिती की गतिविधियों के दायरे पर करीब से नज़र डालने की आवश्यकता है। एक हवाई अड्डे में यात्री एक एयरलाइन द्वारा यात्रा करने का इरादा रखते हैं जिसके पास कॉल के निर्धारित बंदरगाह के रूप में उक्त हवाई अड्डा है। इस संबंध की संविदात्मक प्रकृति टिकट में निहित है जो हवाई अड्डे तक पहुंच, चेक-इन और सुरक्षा के माध्यम द्वारा प्रक्रिया, प्रतीक्षा के लिए जगह और आवश्यक सुविधाएं और विमान में चढ़ने का प्रावधान प्रदान करता है। यह दिखाने के लिए कुछ भी नहीं है कि यात्रियों को इनमें से किसी भी गतिविधि के लिए भुगतान करना पड़ता है। ये सुविधाएँ 'विकास शुल्क' लागू होने से पहले बिना किसी अतिरिक्त शुल्क के उपलब्ध थीं। इस तरह की सेवाएं इसके रद्द होने के पश्चात भी उपलब्ध हैं। विकास शुल्क लगाने की अवधि के दौरान यात्री को कोई अतिरिक्त लाभ नहीं

मिलती है। सभी सुविधाएँ नागरिक उड्डयन क्षेत्र में निहित बुनियादी सुविधाएँ हैं जिनमें अपीलकर्ता, एक गैर-सार्वजनिक क्षेत्र की संस्था, हाल ही में प्रवेश करने वाली है।

19. इस बात पर जोर दिया गया कि राज्य नियंत्रण से हटकर, हवाई अड्डों ने एएआई अधिनियम के आगमन के साथ नियामक नियंत्रण के चरण में प्रवेश किया। इस संक्रमण को सुरक्षा और सुरक्षा में बड़े सार्वजनिक हित को भी ध्यान में रखना पड़ा, जिसका अर्थ था कि कुछ स्तर का नियंत्रण, विनियमन सीमित था और हवाई अड्डा प्रबंधन के वित्तीय पहलू तक सीमित था। एक वैधानिक प्राधिकरण बनाने के बाद, अधिनियम को एएआई के कार्यों के दायरे में शामिल करने के लिए विशिष्ट होना चाहिए था। वित्तीय स्वायत्तता देने के बावजूद, राज्य के खजाने पर निर्भरता की आवश्यकता को समाप्त नहीं किया जा सका और इसलिए उचित प्रकार के शुल्कों के साथ-साथ उनके उपयोग पर प्रतिबंधों को कानून में शामिल किया गया। यह तर्क दिया गया कि एएआई अधिनियम की धारा 22 और 22ए, एएआई के खातों में जमा और निकासी के लिए भारत संघ की संवैधानिक निधियों के प्रतिस्थापन के संदर्भ में हैं।

20. मूल्यांकनकर्ताओं का आग्रह है कि एएआई अधिनियम की खंड 22 एएआई को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के लिए शुल्क लेने में सक्षम बनाती है। हालाँकि, [एएआई अधिनियम यद्यपि धारा 22ए] से शुल्क यात्रियों खंड अनिवार्य रूप खंड लिया जाता है; इस खंड प्रतिबंधित उद्देश्य के कारण एक एस्करो खाते में रखा जाता है जिसके लिए एकत्र किए गए शुल्क का उपयोग किया जा सकता है। इसलिए, धारा 22 से शुल्क और धारा 22ए से शुल्क के बीच एक महत्वपूर्ण अंतर है। धारा 22 से किसी भी यात्री द्वारा भुगतान किया गया शुल्क किसी सेवा के लिए एक प्रतिफल हो सकता है और सेवा कर के अधीन हो सकता है। हालाँकि, वही सिद्धांत धारा 22ए से लेवी पर लागू नहीं होते हैं, जो धारा 22 खंड स्वतंत्र है यद्यपि प्रदान की गई किसी भी सेवा के लिए नहीं है।

21. वकील ने रेखांकित किया कि कंज्यूमर ऑनलाइन फाउंडेशन (सुप्रा) में इस अदालत ने कानून घोषित किया है और एएआई अधिनियम की धारा 22 और धारा 22ए दोनों की व्याख्या की है। इस अदालत ने माना है कि धारा 22 से एकत्र किए गए शुल्क पट्टेदार द्वारा तीसरे पक्ष को प्रदान की जाने वाली विभिन्न सेवाओं और सुविधाओं के लिए हैं।

एएआई अधिनियम की धारा 22ए से संग्रह, इस अदालत ने फैसला सुनाया है, "उन सुविधाओं को अस्वीकार करता है जो विमान में सवार यात्रियों को मौजूदा समय में हवाई अड्डे में मिलती हैं"। एक विशिष्ट निष्कर्ष यह भी है कि कोई संविदात्मक नहीं है एएआई अधिनियम की खंड 22ए से एकत्र किए गए धन के लिए यात्रियों और एएआई के बीच संबंध। इसके अग्रेतर इस बात पर प्रकाश डाला गया कि उसी फैसले में, यह अभिनिर्धारित किया गया था कि खंड 22ए के आरोप:

"हवाई अड्डा प्राधिकरण द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के लिए शुल्क या कोई अन्य विचार नहीं हैं।"

अदालत ने निर्णायक रूप से कहा कि विकास शुल्क "वास्तव में एक उपकरण या विशिष्ट उद्देश्य के लिए राजस्व उत्पन्न करने के लिए एक कर की प्रकृति में है।" अग्रेतर, इसके अलावा, एकत्र की गई राशि एएआई के प्रति जवाबदेह है, जो यह सुनिश्चित करेगा कि इस तरह के शुल्क का उपयोग एएआई अधिनियम की खंड 22ए (ए) में उल्लिखित उद्देश्यों के लिए किया जाए।

22. यह तर्क दिया गया कि कानून की घोषणा को ध्यान में रखते हुए, सीईएसटीएटी ने सही निर्णय दिया कि एएआई अधिनियम की धारा 22ए से कर निर्धारकों द्वारा एकत्र किए गए शुल्क को प्रदान की गई सेवाओं के लिए नहीं माना जा सकता है।

23. विद्वान वकील ने प्रस्तुत किया कि कृषि उपज मंडी समिति (ऊपर) में निर्णय अलग है। उस मामले में, अदालत मात्र राजस्थान कृषि उपज बाजार अधिनियम, 1961 की धारा 9 (2) खंड संबंधित थी, जो एक वैधानिक कार्य खंड

संबंधित नहीं थी, बल्कि मात्र एक विवेकाधीन शुल्क, यानी परिसर के किराए खंड संबंधित थी। अचल सम्पत्ति का किराया भौतिक रूप से अलग है। एएआई अधिनियम की धारा 22ए से एक संग्रह खंड, जो इस अदालत के अनुसार, उपकर या कर की प्रकृति में है और उपभोक्ता ऑनलाइन फाउंडेशन (उपरोक्त) में एक अनिवार्य अधिभार है।

24. निर्धारित सेवा कर आयुक्त बनाम भयान बिल्डर्स (पी) लिमिटेड ⁹ में इस अदालत के फैसले पर भी भरोसा करते हैं, जहां यह कहा गया था कि वित्त अधिनियम, 1994 की धारा 67 से सेवा प्रदाता द्वारा ली गई प्रत्येक राशि कर योग्य नहीं है। धारा 67 के विश्लेषण पर, यह अभिनिर्धारित किया गया कि प्रभारित राशि "प्रदान की गई ऐसी सेवा के लिए" कर योग्य होनी चाहिए। अदालत ने सेवा और राशि के बीच संबंध पर जोर देते हुए कहा कि:

"अधिनियम ने प्रभारित राशि और प्रदान की गई सेवा के बीच एक संबंध का प्रावधान किया है।"

⁹ 2018 (1) एससीआर 1128

25. वकील ने बताया कि *कंज्यूमर ऑनलाइन फाउंडेशन* (उपरोक्त) ने फैसला सुनाया है कि एएआई अधिनियम की धारा 22ए से ली जाने वाली राशि और प्रदान की जाने वाली किसी भी सेवा के बीच कोई संबंध नहीं है। डीएफ/यूडीएफ के रूप में ली जाने वाली राशि और प्रदान की गई किसी भी सेवा के बीच सांठगांठ की अनुपस्थिति में, ऐसी राशि सेवा कर के लिए उत्तरदायी नहीं हो सकती है।

IV

विश्लेषण और निष्कर्ष

26. इस अदालत के फैसले में, *कंज्यूमर ऑनलाइन फाउंडेशन (सुप्रा)* में, *संदर्भ* विकास शुल्क के लेवी और ओएमडीए से हवाई अड्डों के पट्टेदारों द्वारा यात्रियों को उतारने से उनके संग्रह की वैधता थी, इस मामले में डायल शामिल थे। अदालत ने भारत में हवाई अड्डे के विनियमन के इतिहास की जांच की, जिसमें इससे संबंधित कानून भी शामिल है, और 2003 में एएआई अधिनियम के प्रावधानों का विश्लेषण करने के पश्चात जिसमें संशोधन भी शामिल था, कहा कि:

"12. धारा 12 खंड उप-धारा (3) के खंड (ए) से हवाई अड्डा प्राधिकरण के कार्य भी 2003 के संशोधन अधिनियम द्वारा हवाई अड्डों खंड

स्थापना के लिए जोड़े गए हैं, या ऐसी तकनीखंड, वितीय या अन्य सहायता प्रदान करके निजी हवाई अड्डों खंड स्थापना में सहायता करते हैं जो केंद्र सरकार ऐसे उद्देश्यों के लिए आवश्यक समझती है, जिसे 1994 अधिनियम खंड धारा 12ए धारा 12ए से पट्टेदार को सौंपा नहीं जा सकता है। 2003 का संशोधन अधिनियम, जिसमें धारा 12ए भी सम्मिलित खंड गई है, इसलिए धारा 12ए खंड उप-धारा (1) में यह प्रावधान किया गया है कि हवाई अड्डा प्राधिकरण धारा 12 से अपने कुछ कार्यों को पूरा करने के लिए हवाई अड्डे के परिसर (भवनों और संरचनाओं सहित और उसखंड संबंधित) को पट्टे पर दे सकता है, जैसा कि हवाई अड्डा प्राधिकरण जनहित में या हवाई अड्डों के बेहतर प्रबंधन के हित में उचित समझे। जाहिर है, खंड 12ए की उप-खंड (1) में यथा अनुध्यात "हवाई अड्डे के परिसर के पट्टे" में अधिनियम की खंड 12 की उप-खंड (3) के खंड (ए) में यथा अनुध्यात हवाई अड्डे की स्थापना या निजी हवाई अड्डों की स्थापना में सहायता शामिल नहीं हो सकती है।

13. विमानपतन प्राधिकरण को एक नया हवाई अड्डा स्थापित करने या निजी हवाई अड्डों की स्थापना में सहायता करने के अपने वैधानिक कार्य को करने में सक्षम बनाने के लिए, विधायिका ने विमानपतन प्राधिकरण को विकास शुल्क लगाने और एकत्र करने का अधिकार देना उचित समझा है जैसा कि 1994 के अधिनियम की धारा 22ए के खंड (बी) और (सी) खंड स्पष्ट होगा। धारा 22ए से लगाए गए और एकत्र किए गए ऐसे विकास शुल्क का उपयोग किसी मौजूदा हवाई अड्डे के उन्नयन, विस्तार और विकास की लागत के वित्तपोषण या वित्तपोषण के लिए मात्र किया जा सकता है, जिस पर शुल्क अधिनियम की धारा 22ए के खंड (ए) में प्रदान किए गए अनुसार एकत्र किया जाता है और यदि किसी मौजूदा हवाई अड्डे के परिसर का पट्टा (उस पर भवनों और संरचनाओं सहित और उससे संबंधित) अधिनियम की धारा 12ए के से पट्टेदार को दिया गया है, तो हवाई अड्डा प्राधिकरण ऐसे पट्टे पर दिए गए हवाई अड्डे के उन्नयन, विस्तार और विकास की लागत को पट्टेदार को पूरा कर सकता है, लेकिन यह तमात्र किया जा सकता है जब नियम किसी हवाई अड्डे के पट्टेदार को इस तरह के भुगतान के लिए प्रदान करते हैं क्योंकि धारा 22ए में कहा गया है कि विकास शुल्क का विनियमन और उपयोग किया जाना है। चूँकि किसी हवाई अड्डे के पट्टेदार को हवाई अड्डे स्थापित करने या मौजूदा हवाई अड्डों के बदले में निजी हवाई अड्डों की स्थापना में सहायता करने के लिए हवाई अड्डा प्राधिकरण का कार्य नहीं सौंपा जा सकता है, जिस पर विकास शुल्क एकत्र किया

जा रहा है, इसलिए पट्टेदार को खंड 12ए की उप-खंड (4) के से 1994 अधिनियम की खंड 22ए के से विकास शुल्क लगाने और एकत्र करने के लिए हवाई अड्डा प्राधिकरण की शक्ति नहीं हो सकती है। ऐसा इसलिए है क्योंकि धारा 12ए की उप-धारा (4) में प्रावधान है कि पट्टेदार के पास हवाई अड्डा प्राधिकरण की वे सभी शक्तियां हो सकती हैं जो ऐसे कार्यों के निष्पादन के लिए आवश्यक हैं -

पट्टे के संदर्भ में धारा 12ए की उप-धारा (1) के से इसे सौंपा गया है। इसके अलावा, चूंकि हमने यह माना है कि मौजूदा हवाई अड्डे के बदले में एक नए हवाई अड्डे की स्थापना और विकास का कार्य और एक निजी हवाई अड्डे की स्थापना का कार्य 2004 के अधिनियम के से हवाई अड्डा प्राधिकरण के अनन्य कार्य हैं, और इन वैधानिक कार्यों को अधिनियम की धारा 12ए से पट्टेदार को पट्टे के से हवाई अड्डा प्राधिकरण द्वारा सौंपा नहीं जा सकता है, इसलिए पट्टे के समझौते, अर्थात् ओएमडीए और राज्य सहायता समझौते, पट्टेदार को हवाई अड्डा प्राधिकरण के इन वैधानिक कार्यों के निर्वहन के उद्देश्य खंड विकास शुल्क लगाने और एकत्र करने का अधिकार प्रदान करने का प्रावधान नहीं कर सकते हैं। इसलिए, हम यह पता लगाने के लिए कि क्या विकास शुल्क लगाने और एकत्र करने का अधिकार पट्टेदारों को सौंपा गया है या नहीं, ओएमडीए के खंडों और दो पट्टेदारों के पक्ष में निष्पादित राज्य सहायता समझौतों का उल्लेख करना आवश्यक नहीं समझते हैं।"

27. इस न्यायालय ने अग्रेतर कहा:

"धारा 22 और 22ए के खाली पढ़ने खंड यह स्पष्ट हो जाएगा कि धारा 22 से एकत्र किए गए शुल्क, शुल्क और किराए और 1994 अधिनियम की धारा 22ए से लगाए गए और एकत्र किए गए विकास शुल्क के बीच अंतर है। धारा 22 से हवाई अड्डा प्राधिकरण द्वारा एकत्र किए गए शुल्क, शुल्क और किराया हवाई अड्डे पर व्यवसाय करने वाली एयरलाइनों, यात्रियों, आगंतुकों और व्यापारियों को हवाई अड्डा प्राधिकरण द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं और सुविधाओं के लिए हैं। इसलिए, जब विमानपतन प्राधिकरण धारा 12 से अपने कुछ कार्यों को करने के लिए पट्टेदार के पक्ष में किसी हवाई अड्डे के परिसर (उस पर भवनों और संरचनाओं सहित और उससे संबंधित) का पट्टा देता है, तो पट्टेदार, जिखंड ऐसे कार्य सौंपे गए हैं, के पास अधिनियम की धारा 22 से पट्टे के समझौते के संदर्भ में उन्हें प्रदान की गई विभिन्न सुविधाओं और सेवाओं के लिए तीसरे पक्ष खंड शुल्क, शुल्क

या किराया एकत्र करने के लिए हवाई अड्डा प्राधिकरण की शक्तियां होंगी। 2008 के अधिनियम की धारा 22 में उल्लिखित ऐसे शुल्कों, शुल्कों या किराए का कानूनी आधार हवाई अड्डा प्राधिकरण या पट्टेदार जिसके लिए हवाई अड्डा पट्टे पर दिया गया है और तीसरे पक्ष, जैसे कि विमानन कंपनियों, यात्रियों, आगंतुकों और हवाई अड्डे पर व्यापार करने वाले व्यापारियों के बीच अनुबंध है। लेकिन हवाई अड्डे के उन्नयन, विस्तार या विकास के संबंध में हवाई अड्डे पर जाने वाले यात्रियों और हवाई अड्डा प्राधिकरण के बीच ऐसा कोई संविदात्मक संबंध नहीं हो सकता है जिखंड धारा 22ए के खंड (ए) में दिए गए विकास शुल्क द्वारा वित्त पोषित या वित्तपोषित किया जाना है। वे यात्री जो हवाई अड्डे के उन्नयन, विस्तार या विकास के पश्चात हवाई अड्डे पर उतरते हैं, वे मात्र उन्नत, विस्तारित और विकसित हवाई अड्डे की सुविधाओं और सेवाओं का लाभ उठाएंगे। इसी तरह, हवाई अड्डा प्राधिकरण और मौजूदा हवाई अड्डे के बदले में नए हवाई अड्डे की स्थापना या मौजूदा हवाई अड्डे के बदले में निजी हवाई अड्डे की स्थापना के लिए हवाई अड्डे पर जाने वाले यात्रियों के बीच कोई संविदात्मक संबंध नहीं हो सकता है, जैसा कि खंडों में उल्लेख किया गया है।

(b) और (ग) 1994 के अधिनियम की धारा 22क। इस तरह के संविदात्मक संबंध की अनुपस्थिति में विमान में सवार यात्रियों का विकास शुल्क का भुगतान करने का दायित्व एक वैधानिक प्रावधान पर आधारित होना चाहिए और इस कारण खंड धारा 22ए को विमानपत्तन प्राधिकरण को खंड (ए), (बी) और खंड (ए) में उल्लिखित उद्देश्यों के लिए विमान में सवार यात्रियों खंड विकास शुल्क लगाने और एकत्र करने का अधिकार देता है।

(c) अधिनियम की धारा 22ए। दूसरे शब्दों में, 2003 के संशोधन अधिनियम द्वारा 2004 के अधिनियम में धारा 22ए को शामिल करने में संसद का उद्देश्य कानून द्वारा प्रत्येक सवार यात्री खंड उन सुविधाओं को लागू करने और विकास शुल्क के संग्रह को अधिकृत करना है जो मौजूदा हवाई अड्डों पर सवार यात्रियों को मिलती हैं। 2004 के अधिनियम की खंड 22ए से शुल्क की प्रकृति, हमारी सुविचारित मत में, हवाई अड्डा प्राधिकरण द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के लिए शुल्क या कोई अन्य विचार नहीं है। इस न्यायालय ने विजयलक्ष्मी राइस मिल्स एंड ओआरएस बनाम वाणिज्यिक कर अधिकारी, पलाकोट एंड ओआरएस (उपरोक्त) मामले में निर्णय दिया है कि उपकर एक ऐसा कर है जो राजस्व उत्पन्न करता है जिसका उपयोग एक विशिष्ट उद्देश्य के लिए किया जाता है। खंड 22ए से

शुल्क के रूप में वर्णित शुल्क वास्तव में खंड (ए) में उल्लिखित विशिष्ट उद्देश्यों के लिए राजस्व उत्पन्न करने के लिए उपकर या कर की प्रकृति में है। (ख) और (ग) खंड 22क।

15. एक बार जब हम यह मान लेते हैं कि धारा 22ए से लगाया गया विकास शुल्क वास्तव में एक विशेष उद्देश्य के लिए उपकर या कर है, तो संविधान का अनुच्छेद 265, जो यह प्रावधान करता है कि अधिनियम के अधिकार के अलावा कोई भी कर नहीं लगाया जा सकता है या एकत्र नहीं किया जा सकता है, आकर्षित हो जाता है और भारत संघ की ओर खंड उद्धृत मद्रास बंदरगाह के न्यासी बनाम एम/एस अमीनचंद प्यारेलाल (उपरोक्त) खंड शुरू होने वाले इस न्यायालय के निर्णय और प्रदान की गई खंडवा या सुविधा द्वारा लगाए गए शुल्क या टैरिफ पर डीआईएल और एमआईएल धारा 22ए की व्याख्या करने में कोई सहायता नहीं करते हैं। यह वैधानिक व्याख्या का एक स्थापित सिद्धान्त है कि सरकार द्वारा धन का कोई भी अनिवार्य निष्पादन जैसे कि कर या उपकर सख्ती खंड अधिनियम के अनुसार होना चाहिए और इन कारणों खंड एक कर अधिनियम का सख्ती खंड अर्थ निकाला जाना चाहिए। जैसा कि इस न्यायालय ने अहमदाबाद शहरी विकास प्राधिकरण बनाम शरदकुमार जयंतिकुमार पासावाला अन्य अन्य (ऊपर) मामले में कहा है, इस न्यायालय द्वारा लगातार यह अभिनिर्धारित किया गया है कि जब भी धन का अनिवार्य निष्कासन होता है, तो उसके लिए विशिष्ट प्रावधान होना चाहिए अन्य इरादे के लिए कोई जगह नहीं होनी चाहिए अन्य कुछ भी नहीं पढ़ा जाना चाहिए या कुछ भी निहित नहीं होना चाहिए अन्य किसी को भी उपयोग की गई भाषा को निष्पक्ष रूप से देखना चाहिए। 2008 के अधिनियम द्वारा इसके संशोधन खंड पहले 1994 के अधिनियम की धारा 22ए की सरल भाषा को सख्ती खंड देखते हुए, विकास शुल्क "निर्धारित दर पर" यात्रियों पर लगाया और उनसे एकत्र किया जाना था।

28. ऊपर निकाले गए अवलोकन और निष्कर्ष खंड 22ए से एकत्र किए गए

विकास शुल्क की प्रकृति के बारे में निर्णायक हैं; वे वैधानिक निष्पादन हैं न कि

शुल्क या शुल्क, जैसा कि भारत संघ द्वारा तर्क दिया गया था।

वास्तव में, अदालत ने यह भी रेखांकित किया कि "2004 के अधिनियम की खंड 22ए से शुल्क की प्रकृति, हमारी सुविचारित मत में, हवाई अड्डा प्राधिकरण द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधाओं के लिए शुल्क या कोई अन्य विचार नहीं है।"

29. वित्त अधिनियम की धारा 67 के आधार पर, शुल्क का आधार कर योग्य सेवा का मूल्य है। 18 अप्रैल, 2006 को किए गए संशोधन खंड पहले धारा 67 को इस प्रकार पढ़ा गया था:

"67. सेवा कर लगाने के लिए कर योग्य सेवाओं का मूल्यांकन- इस अध्याय के प्रयोजनों के लिए, किसी भी कर योग्य सेवा का मूल्य सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाने वाली या उसके द्वारा प्रदान की जाने वाली ऐसी सेवा के लिए प्रभारित सकल राशि होगी।

* * * * *

व्याख्या 3- शंकाओं को दूर करने के लिए, यह घोषित किया जाता है कि कर योग्य सेवा के लिए ली जाने वाली सकल राशि में ऐसी सेवा के प्रावधान से पहले, उसके दौरान या पश्चात में कर योग्य सेवा के लिए प्राप्त कोई भी राशि शामिल होगी।"

(i) ऐसे मामले में जहां सेवा का प्रावधान धन में प्रतिफल के लिए है, सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाने वाली या उसके द्वारा प्रदान की जाने वाली ऐसी सेवा के लिए ली जाने वाली सकल राशि होगी।

(ii) ऐसे मामले में जहां सेवा का प्रावधान किसी ऐसे प्रतिफल के लिए है जिसमें पूरी तरह या आंशिक रूप से धन शामिल नहीं है, धन में ऐसी राशि हो जो प्रभारित सेवा कर को जोड़ने के साथ, प्रतिफल के बराबर हो;

(iii) ऐसे मामले में जहां सेवा का प्रावधान एक ऐसे प्रतिफल के लिए है जिसका पता नहीं लगाया जा सकता है, वह राशि निर्धारित तरीके से निर्धारित की जा सकती है।

खंड 67 (4) पश्चात पूरे खंड के लिए निम्नलिखित स्पष्टीकरण इस प्रकार है:

स्पष्टीकरण-इस खंड के प्रयोजनों के लिए।

(a) "प्रतिफल" में कोई भी राशि शामिल है जो प्रदान की जाने वाली या प्रदान की जाने वाली कर योग्य सेवाओं के लिए देय है;

(b) "धन" में कोई भी मुद्रा, चेक, वचन पत्र ऋण पत्र, मसौदा, भुगतान आदेश, यात्री चेक, मनी ऑर्डर, डाक प्रेषण और इसी तरह के अन्य साधन शामिल हैं, लेकिन इसमें ऐसी मुद्रा शामिल नहीं है जो इसके मुद्रा मूल्य के लिए रखी गई हो।"

30. संशोधन पश्चात अधिनियम की खंड 67 इस प्रकार है:

"धारा 67- सेवा कर प्रभारित करने के लिए कर योग्य सेवाओं का मूल्यांकन (1) इस अध्याय के प्रावधानों के अधीन रहते हुए, किसी भी कर योग्य सेवा पर उसके मूल्य के संदर्भ में प्रभार्य सेवा कर -

(i) ऐसे मामले में जहां सेवा का प्रावधान धन में प्रतिफल के लिए है, सेवा प्रदाता द्वारा प्रदान की जाने वाली या उसके द्वारा प्रदान की जाने वाली ऐसी सेवा के लिए ली जाने वाली सकल राशि होगी।

(ii) ऐसे मामले में जहां सेवा का प्रावधान किसी ऐसे प्रतिफल के लिए है जिसमें पूरी तरह से या आंशिक रूप से धन शामिल नहीं है, धन में ऐसी राशि हो, जिसमें सेवा कर जोड़ा जाता है, वह प्रतिफल के बराबर है।

(iii) ऐसे मामले में जहां सेवा का प्रावधान एक ऐसे प्रतिफल के लिए है जो पता लगाने योग्य नहीं है, वह राशि हो जो निर्धारित तरीके से निर्धारित की जा सकती है।"

31. इस अदालत ने भयान बिल्डर्स (उपरोक्त) मामले में फैसला सुनाया कि

सेवा कर को आकर्षित करने के लिए, एक प्राप्तकर्ता को, एक सेवा प्रदाता द्वारा,

विचार के लिए एक कर योग्य सेवा प्रदान की जानी चाहिए और प्रदान की गई

किसी भी सेवा के साथ कोई संबंध नहीं होने पर, शुल्क की गई राशि, या

अनुपस्थिति में विचार के प्रदान की गई सेवा या सामान का मूल्य, एक कर

लगाने वाली घटना नहीं होगी। अदालत ने कहा:

"धारा 67 स्पष्ट रूप से इंगित करती है कि सेवा प्रदाता द्वारा ली गई सकल राशि प्रदान की गई सेवा के लिए होनी चाहिए। इसलिए, यह कोई भी प्रभारित राशि नहीं है जो उस मूल्य का आधार बन सकती है जिस पर सेवा कर देय हो जाता है, लेकिन प्रभारित राशि को अनिवार्य रूप से प्रदान की गई सेवा के लिए एक प्रतिफल होना चाहिए जो अधिनियम से कर योग्य है। "प्रदान की गई ऐसी सेवा के लिए" शब्दों का उपयोग करके अधिनियम ने प्रभारित राशि और प्रदान की गई सेवा के बीच एक संबंध का प्रावधान किया है।

इसलिए, कोई भी शुल्क राशि जिसका कर योग्य सेवा के साथ कोई संबंध नहीं है और जो प्रदान की गई सेवा के लिए एक प्रतिफल नहीं है, उस मूल्य का हिस्सा नहीं बन जाती है जो धारा 67 से कर योग्य है।"

32. 02.08.2011, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (प्रमुख विमानपत्तन)

विकास शुल्क नियम 2011 (इसके बाद "2011 नियम") लागू हुआ। उन्होंने, नियम

3 द्वारा, विकास शुल्क के संग्रह को अधिकृत किया; नियम 4 (1) द्वारा, प्रत्येक

हवाई अड्डे के संबंध में एक एस्क्रो खाता खोला जाना था जिसमें विकास शुल्क

संग्रह जमा किया जाना था; नियम 4 (2) द्वारा, एएआई है शुल्क की प्राप्तियों

और उपयोग की निगरानी और विवैधानिकन के लिए सशक्त; वैधानिक 4 (3)

द्वारा, विभिन्न उप खाते खोले जाने थे [(ए) विकास शुल्क प्राप्ति खाता; (बी)

विकास शुल्क सांविधिक देय खाता; (सी) विकास शुल्क संवितरण खाता; (डी)

विकास शुल्क अधिशेष खाता]। नियम 4 (4) के अनुसार, विकास शुल्क के रूप में

एकत्र किए गए धन को विकास शुल्क रसीद खाते में जमा किया जाना है।

33. नियमों के अलावा, डीआईएएल के मामले में, निर्धारिती ने अभिलेख पर एएआई द्वारा जारी एक पत्र रखा है, जो विकास शुल्क के रूप में एकत्र की गई राशि के उपयोग पर नियंत्रण लगाता है; इस तथ्य के अलावा कि राशि एक एस्क्रो में जमा की जाती है, उपयोग के लिए किसी भी योजना को मंजूरी देनी होती है। एएआई अधिनियम खंड धारा 22 से प्रदान किए गए शुल्क, किराया, शुल्क आदि के विपरीत, निर्धारिती कंपनियां एएआई खंड ओर खंड एएआई अधिनियम खंड धारा 22ए से 'विकास शुल्क' लगाने और एकत्र करने के लिए अधिकृत हैं और एएआई अधिनियम खंड धारा 22 (ए) के उप-खंड (ए), (बी) और (सी) से प्रदान किए गए विशिष्ट उद्देश्य के लिए इसके उपयोग के लिए राजस्व उत्पन्न करने के लिए आवेदन किया गया था। निर्धारिती द्वारा एकत्र किया गया यूडीएफ हवाई अड्डों पर भविष्य के प्रतिष्ठान के विकास के लिए परियोजना लागत के वित्तपोषण अंतर को पाटने के लिए है। यह दिखाने के लिए अभिलेख पर कुछ भी नहीं है प्रश्न वर्तमान मामले में विचाराधीन अवधि के दौरान यूडीएफ के शुल्क पर यात्रियों, आगंतुकों, व्यापारियों, विमानन कंपनियों आदि को कोई अतिरिक्त लाभ हुआ है।

34. एएआई अधिनियम की खंड 22 से एकत्र किए गए शुल्क, शुल्क और किराया आदि और एएआई अधिनियम की धारा 22ए से लगाए गए और एकत्र किए गए यूडीएफ के बीच अंतर है। यह है कि यूडीएफ भविष्य की परियोजनाओं की लागत के वित्तपोषण के लिए एकत्र किए गए 'कर या उपकर' के रूप में है और निर्धारिती द्वारा ग्राहक, आगंतुकों, यात्रियों, विक्रेताओं आदि को प्रदान की जाने वाली सेवाओं पर कोई विचार नहीं किया गया था। बैंक खातों में संग्रह का कुल लाभ और हानि खाते का हिस्सा नहीं है।

35. यह भी ध्यान रखना उपयोगी है कि सीबीईसी ¹⁰ द्वारा जारी एक परिपत्र दिनांक 18.12.2006 पर यह स्पष्ट किया गया था कि, संप्रभु या वैधानिक बकाया के माध्यम से राशि का संग्रह सेवा कर के अधीन नहीं होगा:

"विषय: कानून के प्रावधानों के वैधानिक कार्यों/कर्तव्यों का पालन करते समय सार्वजनिक प्राधिकरणों द्वारा एकत्र किए गए शुल्क पर सेवा कर की प्रयोज्यता -

कई संप्रभु/सार्वजनिक प्राधिकरण (यानी सरकार द्वारा गठित/स्थापित एक एजेंसी) कुछ कार्यों/कर्तव्यों का पालन करते हैं, जो प्रकृति में वैधानिक हैं। ये कार्य लागू कानून से उन्हें सौंपी गई विशिष्ट उत्तरदायित्व के संदर्भ में किए जाते हैं। उदाहरण के लिए, क्षेत्रीय संदर्भ मानक प्रयोगशालाएं (आरआरएसएल) वजन और माप उपकरणों का सत्यापन, अनुमोदन और अंशांकन करती हैं; क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी

¹⁰ परिपत्र सं. 89/7/2006-ST दिनांकित 18.12.2006

(आरटीओ) वाहनों को स्वास्थ्य प्रमाण पत्र जारी करता है; बॉयलर निदेशालय बॉयलरों का निरीक्षण और प्रमाण पत्र जारी करता है; या विस्फोटक विभाग संबंधित कानूनों के प्रावधानों के संदर्भ में पेट्रोलियम भंडारण टैंकएलपीजी/सीएनजी टैंक का निरीक्षण और प्रमाण पत्र जारी करता है। निर्धारित शुल्क लिया जाता है और इसे अंततः सरकारी खजाने में जमा किया जाता है। इस बात पर संदेह पैदा हो गया है कि क्या किसी अधिनियम के से किसी संप्रभु/सार्वजनिक प्राधिकरण द्वारा प्रदान की जाने वाली ऐसी गतिविधियों को सेवा कर लगाने के उद्देश्य से 'सेवा का प्रावधान' माना जा सकता है।

2. इस मुद्दे की जांच की गई है। बोर्ड का विचार है कि कानून के प्रावधान के से संप्रभु/सार्वजनिक प्राधिकरणों द्वारा की जाने वाली गतिविधियाँ वैधानिक दायित्वों की प्रकृति में हैं जिन्हें कानून के अनुसार पूरा किया जाना है। इस तरह की गतिविधियों को करने के लिए उनके द्वारा एकत्र किया गया शुल्क संबंधित अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार अनिवार्य शुल्क की प्रकृति का होता है और इसे सरकारी खजाने में जमा किया जाता है। इस तरह की गतिविधि शुद्ध रूप से सार्वजनिक हित में है और इसे अनिवार्य और वैधानिक कार्य के रूप में किया जाता है। ये किसी विशेष व्यक्ति की सेवा करने की प्रकृति में नहीं हैं।

विचार करें। इसलिए, कानून के प्रावधानों के से एक संप्रभु/सार्वजनिक प्राधिकरण द्वारा की गई ऐसी गतिविधि किसी व्यक्ति के लिए कर योग्य सेवा का प्रावधान नहीं है और इसलिए, ऐसी गतिविधियों पर कोई सेवा कर नहीं लगाया जाता है।

3. यद्यपि यदि ऐसा प्राधिकरण किसी ऐसी सेवा का निष्पादन करता है, जो वैधानिक गतिविधि की प्रकृति में नहीं है और इसे वैधानिक शुल्क/लेवी की प्रकृति में विचार के लिए नहीं किया जाता है, तो ऐसे मामलों में, सेवा कर देय होगा, यदि की गई गतिविधि कर योग्य सेवा के दायरे में आती है।"

36. इस परिपत्र की व्याख्या कृषि उपज समिति (ऊपर) में की गई थी।

न्यायालय ने अभिनिर्धारित किया कि उस मामले में एकत्र की गई फीस

वैधानिक अधिभार या लेवी नहीं कहा जा सकता है, लेकिन यह विचार के लिए

है:

"10. उपरोक्त प्रस्तुतीकरणकरण आकर्षक प्रतीत होता है लेकिन इसमें कोई सार नहीं है। खंड 9 (2) एक सक्षम प्रावधान है और उपयोग किए गए शब्द "बाजार समिति कर सकती है" हैं। यह ध्यान देने योग्य है कि जहां तक उप-धारा का संबंध है (1) खंड 9 का संबंध है, उपयोग किया गया शब्द "होगा"। इसलिए, जहां भी विधायिका का इरादा था कि विशेष गतिविधि एक अनिवार्य वैधानिक है, विधायिका ने "होगा" शब्द का उपयोग किया है। इसलिए, जब खंड 9 की उप-खंड (2) से इस्तेमाल किया गया शब्द "हो सकता है" है, तो खंड 9 (2) (xvii) में उल्लिखित गतिविधियों को अनिवार्य वैधानिक कर्तव्य और/या गतिविधि नहीं कहा जा सकता है। खंड 9 (2) के तहत, व्यापारियों को दुकान/प्लेटफॉर्म/भूमि/स्थान आवंटित करना/पट्टे से देना/किराए से देना बाजार समितियों से अनिवार्य वैधानिक कर्तव्य नहीं है। इसलिए, इस तरह की गतिविधि को एक अनिवार्य वैधानिक गतिविधि नहीं कहा जा सकता है जैसा कि अपीलार्थियों की ओर से तर्क दिया गया है। यहां तक कि जो शुल्क एकत्र किया जाता है, वह भी सरकारी खजाने में जमा नहीं किया जाता है। यह बाजार समिति के कोष में जाएगा और इसका उपयोग बाजार समिति द्वारा किया जाएगा। हाथ के मामले में तथ्यों में, एकत्र किए गए इस तरह के शुल्क में वैधानिक लेवी/वैधानिक शुल्क की विशेषताएं नहीं हो सकती हैं। इस प्रकार, 1961 के अधिनियम से, किराए/पट्टे पर दुकान/भूमि/मंच प्रदान करना बाजार समितियों का अनिवार्य वैधानिक दायित्व नहीं कहा जा सकता है। यदि अधिनियम यह अनिवार्य करता है कि बाजार समितियों को किराए/पट्टे पर भूमि/दुकान/मंच/स्थान प्रदान करना है और तभी इसे एक अनिवार्य वैधानिक दायित्व कहा जा सकता है अन्यथा यह अधिनियम से मात्र एक विवेकाधीन कार्य है। यदि यह विवेकाधीन कार्य है, तो इसे अनिवार्य वैधानिक दायित्व/वैधानिक गतिविधि नहीं कहा जा सकता है। इसलिए, सेवा कर का भुगतान करने के लिए कोई छूट का दावा नहीं किया जा सकता है।"

37. कहने के लिए, प्रमुख हिस्सेदारी यह थी कि विवेकाधीन शुल्क लगाया जा

सकता है, और यह कि बाजार समितियों पर कोई शुल्क नहीं लगाया गया था

व्यापारियों को दुकान/प्लेटफॉर्म/भूमि/स्थान आवंटित करें/पट्टे पर दें/किराए पर दें। दूसरा कारण यह था कि राशि को एक बाजार निधि में जमा किया गया था, जिसके पश्चात में सरकारी खजाने में जमा किया गया था, जिसके पश्चात भी यह एक बाजार समिति निधि बनी रही।

38. वर्तमान मामले में, निस्संदेह, न तो विकास शुल्क लगाने की कोई मजबूरी है और न ही संग्रह सरकारी खजाने में जमा करने के लिए सशर्त है। हालाँकि, इस अदालत में मत में इन विशेषताओं की अनुपस्थिति में, यूडीएफ को किसी भी वैधानिक शुल्क से कम नहीं बनाती है। सबसे पहले, कंज्यूमर ऑनलाइन फाउंडेशन (सुप्रा) में निर्णय निर्णायक है कि यूडीएफ एक वैधानिक शुल्क है। दूसरा, संग्रह किसी भी सेवा के प्रदान करने पर आधारित नहीं है। तीसरा, एकत्र की गई राशि एक एस्क्रो खाते में जमा की जाती है, न कि निर्धारिती के नियंत्रण में। चौथा, धन के उपयोग की निगरानी और विनियमन कानून द्वारा किया जाता है। इस संबंध में, यह तथ्य कि राशि सरकारी खजाने में जमा नहीं की जाती है, इसे किसी वैधानिक शुल्क या अनिवार्य अधिभार से कम नहीं बनाता है। न ही इसकी विवेकाधीन प्रकृति (इस अर्थ में कि यह आवश्यक रूप से हमेशा नहीं लगाया जा सकता है) इसे किसी भी वैधानिक शुल्क से कम

बनाती है। हवाई अड्डा प्रबंधन विकसित हुआ है; यह अब सरकार का एकाधिकार नहीं है; निजी भागीदारी को मान्यता दी गई है। इस क्षेत्र को अब एक नए नियामक, यानी भारतीय विमानपत्तन आर्थिक नियामक प्राधिकरण के माध्यम द्वारा विनियमित किया जाता है। संघ की आर्थिक नीतियों के हिस्सेद्वारा के रूप में, हवाई अड्डों के उन्नयन और नवीनीकरण को यूडीएफ के माध्यम द्वारा वित्त पोषित किया जाता है, जो एक वैधानिक शुल्क है। परंपरागत के बजाय यह सुनिश्चित करने के लिए कि एकत्र की गई राशि सरकार के पास जमा की जाए, 2011 के नियमों से एक पूरी तरह नई नियामक व्यवस्था की कल्पना की गई है, जिसेद्वारा प्रत्येक निर्धारित पर एएआई द्वारा लगाई गई विशिष्ट शर्तों के साथ पढ़ा जाता है, जिसमें राशि की निगरानी, व्यय की प्रकृति, विस्तार के लिए योजनाओं को प्रस्तुतीकरण करना, नवीनीकरण, उनकी मंजूरी आदि शामिल हैं। ये नियम अग्रेतर नियंत्रण जनहित में हैं, अग्रेतर स्पष्ट रूप द्वारा वित्त नियमों के माध्यम द्वारा वित्त पोषण के बजाय वित्त पोषण अग्रेतर कार्यों को तेजी द्वारा शुरू करने अग्रेतर पूरा करने में दक्षता बढ़ाने का इरादा रखते हैं, जिसमें विलम्ब हो सकती है अग्रेतर लागत बढ़ सकती है। हालाँकि, इन निधियों की सार्वजनिक प्रकृति किसी भी तरह से कमजोर नहीं होती है, मात्र इसलिए कि उन्हें एक

एस्करो खाते में रखा जाता है, यद्यपि उनके उपयोग की अलग से निगरानी की जाती है।

39. पूर्वगामी कारणों को ध्यान में रखते हुए, इस न्यायालय का मत है कि विवादित आदेशों को गलत नहीं ठहराया जा सकता है। इसलिए राजस्व की अपील विफल हो जाती हैं और परिस्थितियों में, लागत पर आदेश के बिना खारिज कर दी जाती हैं।

..जे. [एस. रवींद्र भाट]

.. जे. [दीपांकर दत्त]

नई दिल्ली; 19

मई, 2023।

प्रमाणित किया जाता है कि उपरोक्त अनुवाद SUVAS टूल की सहायता से किया गया है।

मोहित

22.08.2023

