[२०२३] २ एस. सी. आर. ३२६

सर्वोच्च न्यायालयाचे अहवाल

[२०२३] २ एस. सी. आर.

मेसर्स गेल (इंडिया) लिमिटेड

विरुद्ध

मेसर्स इंडियन पेट्रोकेमिकल्स कॉर्पोरेशन लिमिटेड आणि इतर

(२०१० चे दिवाणी अपील क्रमांक ३५०४-३५०५)

फेब्रुवारी ०८,२०२३

[न्यायमूर्ती संजय किशन आणि न्यायमूर्ती अभय एस.ओक]

भारतीय संविधान-कलम २२६, १२, १४-व्यावसायिक करार-असमान सौदा शक्ति -याचिकेची उपलब्धता राखणे-पेट्रोलियम आणि नैसर्गिक वायू मंत्रालयाने आय. पी. सी. एल. ला (पूर्वीचा एक सार्वजनिक उपक्रम) नैसर्गिक वायू वाटणी करण्यासाठी पत्र जारी केले-आय. पी. सी. एल. ने नैसर्गिक वायूच्या पुरवठ्यासाठी गेलशी करार केला-वाटणीच्या अटींनुसार, आय. पी. सी. एल. ला स्वतःच्या पाईपलाईन्स टाकाव्या लागल्या आणि त्या पाईपलाईन्सचा वापर केवळ गॅस वाहून नेण्यासाठी केला गेला-आय. पी. सी. एल. ने पाईपलाईन्स टाकल्या-राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र - आयपीसीएलने पाइपलाइन टाकल्या - तथापि, गेलने कराराच्या अनुषंगाने 'वाहतूक शुल्काच्या तोट्यासाठी' शुल्क आकारले - करार केल्यानंतर पाच वर्षांनंतर आयपीसीएलने असे शुल्क आकारणाऱ्या कराराच्या कलमांना आव्हान दिले - कलमे रद्द केली - औचित्य - ग्राहय: तथापि हा वाद व्यावसायिक करारातून उद्भवला आहे, रिट याचिका ग्राह्य

धरण्याजोगी होती - करार करताना गेलला देशातील नैसर्गिक वायूच्या पुरवठ्याबाबत मक्तेदारीची भूमिका होती - आयपीसीएलने योग्य पायाभूत सुविधा उभारण्यासाठी मोठा खर्च केल्यामुळे गेलशी करार करण्याशिवाय पर्याय नव्हता - अशा प्रकारे, पक्षकारांमधील व्यवहारांमध्ये एक स्पष्ट सार्वजनिक घटक सामील होता - जेव्हा राज्य, त्याच्या कंत्राटी व्यवहारातही, काही प्रमाणात निष्पक्षता पाळण्यात अपयशी ठरते किंवा कोणताही भेदभाव करत नाही तेव्हा रिट अधिकारक्षेत्राचा वापर केला जाऊ शकतो – 'लॉस ऑफ ट्रान्सपोर्टेशन चार्जेस' आकारण्याची गेलची कृती प्रथमदर्शनी भेदभावपूर्ण होती, कारण आयपीसीएलला वाटप पत्राच्या अनुषंगाने स्वतःची पाइपलाइन तयार करणे बंधनकारक होते आणि गेलची पाईपलाईन अजिबात वापरत नव्हती - गेलने करारावर स्वाक्षरी करताना असमान बार्गेनिंग पॉवर चा वापर केला - असे कलम देण्याची कंत्राटी प्रक्रिया प्रत्येक व्यावसायिक आणि सामान्य ज्ञानाच्या विरुद्ध आहे आणि मनमानी आहे - जेव्हा, आयपीसीएलने न्यायालयात जाण्यास उशीर केल्यामुळे ही कलमे रद्द करण्याचा निर्णय कायम ठेवण्यात आला आहे, रिट याचिका दाखल होण्याच्या तारखेपूर्वी तीन वर्षांच्या कालावधीसाठी परतावा मर्यादित आहे.

अपीलांना अंशतः परवानगी देताना, न्यायालयाने

निर्णय दिला १.१. जरी हा वाद व्यावसायिक करारातून उद्भवला असला, तरी या कलमांना आव्हान देणारी रिट याचिका कायम राखण्यायोग्य होती असे लक्षात घ्या.गेल हा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम आहे आणि त्यामुळे तो राज्यघटनेच्या कलम १२ नुसार 'राज्य' या व्याख्येखाली पात्र ठरतो यात वाद नाही.करार करताना, देशातील नैसर्गिक वायूच्या पुरवठ्याच्या बाबतीत गेलची मक्तेदारी होती.योग्य आधारभूत संरचना उभारण्यासाठी लक्षणीय खर्च केल्यामुळे आय. पी. सी. एल. कडे गेलशी करार करण्याशिवाय पर्याय नव्हता. अशा प्रकारे, पक्षांमधील

व्यवहारांमध्ये एक स्पष्ट सार्वजनिक घटक समाविष्ट होता.पुढे, जेव्हा राज्य आपल्या कंत्राटी व्यवहारांमध्येही काही प्रमाणात निष्पक्षता बाळगण्यात किंवा कोणताही भेदभाव करण्यात अपयशी ठरते तेव्हा रिट अधिकारक्षेत्राचा वापर केला जाऊ शकतो.सध्याच्या प्रकरणात, आय. पी. सी. एल. ला वाटणी पत्राच्या संदर्भात स्वतःची पाईपलाईन तयार करण्याचे आदेश देण्यात आले होते आणि ते गेलच्या एच. बी. जे. पाईपलाईनचा अजिबात वापर करत नव्हते, त्यामुळे 'वाहतूक शुल्क गमावणे' आकारण्यात गेलची कारवाई वरवर पाहता भेदभावपूर्ण होती.त्यामुळे, असे म्हणता येणार नाही की केवळ पर्यायी उपाय उपलब्ध असल्यामुळे, न्यायालयाने संविधानाच्या कलम २२६ अंतर्गत अधिकारक्षेत्र वापरण्याची निवड केली पाहिजे आणि पक्षांना दिवाणी उपायाकडे ढकलले पाहिजे.[परिच्छेद १९] [३३६-बी-ई]

१.२ भारतीय राज्यघटनेच्या कलम १४ चे उल्लंघन करणारी मनमानी कारवाई असण्याव्यतिरिक्त, आय. पी. सी. एल. वर स्वतःच्या पाईपलाईन टाकणे आणि एच. बी. जे. पाईपलाईनद्वारे गॅसची वाहतूक न करणे अनिवार्य असताना वाहतूक शुल्क गमावल्याबद्दल आरोप केला जातो, हे अत्यंत अन्यायकारक आणि अन्यायकारक ठरेलही कारवाई कलम १४ मध्ये नमूद केलेल्या भेदभाव न करण्याच्या तत्त्वाचेही उल्लंघन करते.स्वतःच्या पाईपलाईनचा वापर करणाऱ्या आय. पी. सी. एल. ला गेलने तयार केलेल्या एच. बी. जे. पाईपलाईनद्वारे गॅस वाहून नेणाऱ्या इतर व्यावसायिक संस्थांच्या बरोबरीने वागवले जात आहे. जेव्हा संबंधित प्राधिकरण, म्हणजे एमओ. पी. एन. जी. द्वारे किंमतीचे आदेश नैसर्गिक वायूची ठराविक किंमत ठरवतात तेव्हा हे अधिक होते.मूलभूत तत्त्वानुसार, गेलने एकदा पाईपलाईन टाकल्यानंतर, करारातील त्याच्या खर्चाची रचना करण्याचा त्याला अधिकार आहे यात शंका नाही.मात्र, प्रश्न केवळ एवढाच नाही.एम. ओ. पी. एन. जी. ने केलेल्या वाटणीच्या अनुषंगाने

दोन सरकारी क्षेत्र उद्योगांनी करार केला. आय. पी. सी. एल. साठी देखील वेळेची मर्यादा होती. खूप त्रास होत आहे. गांधार प्रकल्पाच्या बांधकामातील खर्च, आय. पी. सी. एल. कडे करार करण्याशिवाय फारच कमी पर्याय होता.सर्वात महत्त्वाची गोष्ट म्हणजे आय. पी. सी. एल. हे मुख्य प्राधिकरण, म्हणजे एम. ओ. पी. एन. जी. द्वारे प्रदान केलेल्या वाटणीाच्या अटींचे पालन करण्यास बांधील होते. अशा प्रकारे, आय. पी. सी. एल. ने विनंती केल्याप्रमाणे, त्यांना "होब्सनच्या निवडी" चा सामना करावा लागला, जिथे त्यांना एकतर करार सोडावा लागला किंवा वाहतूक शुल्क आकारणारी कलमे स्वीकारावी लागली.वरील घटकांच्या दृष्टीकोनातून असे म्हटले जाऊ शकते की करारावर स्वाक्षरी करताना गेलने असमान सौदा शक्ति वापर केला.एच. बी. जे. पाईपलाईन बांधण्यासाठी गेलने मोठी गुंतवणूक केली असेल, परंतु त्याच वेळी आय. पी. सी. एल. ने स्वतःच्या पाईपलाईन बांधण्यासाठी देखील मोठी गुंतवणूक केली होती.हा पर्याय नव्हता, तर एमओ. पी. एन. जी. ने जारी केलेल्या वाटणी पत्राचा आदेश होता. अशा प्रकारे, हे स्वीकारणे कठीण आहे की एकीकडे आय. पी. सी. एल. ने स्वतःच्या पाईपलाईन टाकल्या पाहिजेत आणि त्याच वेळी एच. बी. जे. पाईपलाईनचा वापर न करता देखील वाहतुकीच्या नुकसानीची भरपाई केली पाहिजे.शा प्रकारे रिट याचिकेची देखभाल करण्यायोग्यता आणि आय. पी. सी. एल. च्या बाबतीत वाहतूक शुल्क गमावण्याशी संबंधित कलमे रद्द करण्याच्या पैलूमुळे अपील (याचिका) फेटाळले जातात. तथापि, रिट याचिका दाखल केल्याच्या तारखेपासून, म्हणजे, ०९.०३.२००६ पासून परताव्याचा संबंध असल्याने, तीन वर्षांच्या कालावधीपर्यंत सवलत मर्यादित करणे योग्य मानले जाते.[परिच्छेद २०-२३,२६] [३३६- -ह; 337-अ-क, ई.-फ, ३३८- क - ड]

जोशी टेक्नॉलॉजीज इंटरनॅशनल इंक. विरुद्ध युनियन ऑफ इंडिया अँड ओआरएस. (२०१५) ७ एस. सी. सी. ७२८: [२०१५] ६ एस. सी. आर. १०४२; लिप्टन **इंडिया लिमिटेड आणि** इतर **विरुद्ध भारत सरकार (१९९४) ६** एससीसी ५२४ :[१९९४] ३ पुरवणी एससीआर ६००; ए. बी. एल. इंटरनॅशनल लिमिटेड आणि वैगेरे विरुद्ध एक्सपोर्ट क्रेडिट गॅरंटी कॉर्पोरेशन ऑफ भारत सरकार आणि इतर (२००४) ३ एससीसी ५५३ – अवलंबून

सेंट्रल इनलँड वॉटर ट्रान्सपोर्ट कॉर्पोरेशन लिमिटेड विरुद्ध ब्रजोनाथ गांगुली (१९८६) ३ एस. सी. सी. १५६ :[१९८६] २ **एससीआर २७८ ; रामेश्वर आणि इतर विरुद्ध हरियाणा राज्य आणि** इतर (२०१८) ६ एससीसी २१५ :[२०१८] ५ एस. सी. आर. २०५; कल्पराज धरमशी आणि वैगेरे विरुद्ध कोटक इन्व्हेस्टमेंट अॅडव्हायझर्स लिमिटेड आणि वैगेरे (२०२१) १० एस. सी. सी. ४०१- संदर्भित.

न्यायनिर्णयाचा संदर्भ

[२०१५] ६ एससीआर १०४२	**त्यावर अवलंबून**	**परिच्छेद ११**
[१९९४] ३ पुरवणी एस. सी. आर. ६००	**त्यावर अवलंबून**	**परिच्छेद ११**
[१९८६] २ एस. सी. आर. २७८	**त्यावर अवलंबून**	**परिच्छेद १२**
[२०१८] ५ एससीआर २०५	**त्यावर अवलंबून**	**परिच्छेद १४**

(२००४) ३ एससीसी ५५३ त्यावर अवलंबून परिच्छेद १५

(२०२१) १० एस. सी. सी. ४०१ त्यावर अवलंबून परिच्छेद १६

दिवाणी अपील अधिकार क्षेत्र:२०१० चे दिवाणी अपील नं .३५०४-३५०५.

अहमदाबाद येथील गुजरात उच्च न्यायालयाच्या दिनांक १७.०६.२००८ च्या निकाल आणि आदेशानुसार २००६ च्या एल.पी. ए . क्रमांक १६२२ आणि २००७ च्या १०१२ मध्ये

तुषार मेहता, एस. जी., सन्यत लोढा, सुरभी अरोरा, प्रत्यूष श्रीवास्तव, वकील अपीलकर्त्यासाठी.

डॉ. ए. एम. सिंघवी, वरिष्ठ वकील, राघव शंकर, अविष्कार सिंघवी, स्नेहल काकरानिया, प्रतीक कुमार, संजीव कपूर, केयूर गांधी, राहिल पटेल, अमित भंडारी, मेलानी डिसोझा, रोहित घोष, मेसर्स खेतान अँड कंपनी, वकील प्रतिसादकर्त्यांसाठी.

न्यायालयाचा निर्णय **संजय किशन कौल, न्यायमूर्ती, यांनी दिला**

१. मेसर्स गेल (इंडिया) मर्यादित (थोडक्यात 'गेल') अपीलकर्ता, १६.०८.१९८४ रोजी अंतर्भूत केलेला भारत सरकारचा उपक्रम आहे, जो प्रामुख्याने नैसर्गिक किंवा संबंधित वायूच्या वापरासाठी सेवा प्रदान करण्याच्या क्रियाकलापांमध्ये गुंतलेला आहे.इंडियन पेट्रोकेमिकल्स कॉर्पोरेशन लिमिटेड (थोडक्यात 'आय. पी. सी. एल.'), प्रतिवादी क्र. १ येथे, पूर्वी सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम, पेट्रोकेमिकल्सच्या उत्पादनात गुंतलेला आहे.सरकारच्या गुंतवणूकक्षय

धोरणानुसार त्याचे २६ टक्के समभाग रिलायन्स पेट्रोइन्व्हेस्टमेंट्स लिमिटेडला विकले गेले, तेव्हा जून २००२ पासून ते सार्वजनिक उपक्रम म्हणून बंद झाले.प्रतिवादी क्र. २ हा आय. पी. सी. एल. चा भागधारक आहे आणि प्रतिवादी क्र. ३ हे भारत सरकार आहे.

पार्श्वभूमी

२. भारत सरकारच्या पेट्रोलियम आणि नैसर्गिक वायू मंत्रालयाने (यापुढे 'एमओ. पी. एन. जी.' म्हणून संदर्भित), नैसर्गिक वायूचे वाटणी आणि किंमत निश्चित करणाऱ्या प्राधिकरणाने, आय. पी. सी. एल. ला नैसर्गिक वायूच्या वाटणीसाठी एक पत्र जारी केले. आय. पी. सी. एल. ला सी-२ आणि सी-३ अपूर्णांकांच्या उत्खननासाठी हजीरा येथून आय. पी. सी. एल. च्या गांधार युनिटला (दहेज येथे) ठोस आधारावर ०.८५ एम. एम. एस. सी. एम. डी. अर्ध-समृद्ध वायूचे वाटणी करण्यात आले होते.खालील अटींच्या अधीन राहून ते केले गेलेः

(i) गेलसोबत गॅस पुरवठा करारावर स्वाक्षऱ्या करणे.

(ii) हजीरा येथून गांधार येथील आय. पी. सी. एल. युनिटपर्यंत अर्ध-समृद्ध वायू वाहून नेण्यासाठी पाइपलाइनची आवश्यकता असते आणि कमी वायू परत हजीरा येथे नेण्यासाठी मेसर्स आय. पी. सी. एल. द्वारे टाकण्यात येईल.

२. हे पत्र जारी झाल्यानंतर ६० दिवसांच्या आत गेलशी आवश्यक गॅस पुरवठा करार करण्याची तुम्हाला विनंती आहे, असे न केल्यास वरील वाटणी वाटणीसाठी जबाबदार असेल."

पत्रातील कालावधीचे महत्त्व लक्षात घेऊन, पक्षांनी गॅस पुरवठा कराराच्या अटींबाबत वाटाघाटी सुरू केल्या.अशा प्रकारे आय. पी. सी. एल. ने नैसर्गिक वायूच्या पुरवठ्यासाठी ०९.११.२००१ वर गेलशी करार केला.आय. पी. सी. एल. ने गंधार येथे अंदाजे रु. ४५०० गुंतवून एक प्रकल्प उभारला. पुढे, वाटणी पत्राची अट पूर्ण करण्यासाठी, हझिरा आणि गांधार दरम्यान अंदाजे रू. ३५४ कोटी.

३ . करारानुसार, गॅस पुरवठ्याची पद्धत अशी होती की गेलला उत्पादक, म्हणजे ओ. एन. जी. सी. कडून नैसर्गिक वायू मिळाला, ज्याने बॉम्बे हाय प्रकल्पातून हजीरा येथे तो खरेदी केला.त्यानंतर, आय. पी. सी. एल. ने तयार केलेल्या पाईपलाईन्सद्वारे हा वायू हजीरा येथून आय. पी. सी. एल. च्या गांधार प्रकल्पात नेण्यात आला. त्यानंतर आय. पी. सी. एल. च्या पाईपलाईन्सचा वापर करून न वापरलेला वायू परत हजीराला पाठवण्यात आला.

४. या टप्प्यावरच आपण वायू वाहून नेण्याच्या पद्धतीचे महत्त्व सूचित करू शकतो, कारण आपल्यासमोरचा वाद या विशिष्ट पैलूभोवती फिरतो.एकीकडे, वाटणीच्या अटींनुसार, आय. पी. सी. एल. ला स्वतःच्या पाईपलाईन्स टाकाव्या लागल्या (ज्या अशा प्रकारे टाकल्या गेल्या होत्या) आणि केवळ त्या पाईपलाईन्सचा वापर गॅस वाहून नेण्यासाठी केला गेला.दुसरीकडे, कराराच्या संदर्भात 'वाहतूक शुल्क गमावल्याबद्दल' गेलकडून शुल्क आकारले जाते.भारतीय राज्यघटनेच्या कलम 226 अंतर्गत आय. पी. सी. एल. ने दाखल केलेल्या रिट कार्यवाहीमध्ये पक्षांमधील कराराचा हा पैलू निर्णयाचा विषय राहिला आहे.आय. पी. सी. एल. ने १९.०९.२००६ आणि ११.०४.२००७ तारखेच्या आदेशांच्या संदर्भात विद्वान एकल न्यायाधीशांसमोर आणि १७.०६.२००८ तारखेच्या आदेशानुसार लेटर्स पेटंट अपील्समधील विभागीय खंडपीठासमोर यश मिळवले.

५. आम्ही लक्षात घेऊ शकतो की जरी करारावर दोन्ही बाजूंनी ०९.११.२००१ वर स्वाक्षऱ्या केल्या गेल्या असल्या तरी, कराराच्या कलम १०.०१ आणि ४.०४ ला आव्हान केवळ ०९.०३.२००६ वर म्हणजेच पाच वर्षांनंतर देण्यात आले होते.या काळात आय. पी. सी. एल. हे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम होणे बंद झाले.

६. दुसरी प्रगती म्हणजे मे २०१६ मध्ये गेलने वाहतूक शुल्कातील तोटा वसूल करणे थांबवण्याचा निर्णय. अशा प्रकारे, उपरोक्त कलमांखाली गोळा केलेली एकूण रक्कम रु.१३४ कोटी यापूर्वी एका न्यायमूर्ती यांच्या खंडपीठाने रद्द केले होते आणि खंडपीठाने ते कायम ठेवले होते.

७. कराराचा संदर्भ समजून घेण्यासाठी, संबंधित दोन कलमे खाली काढली आहेतः

४.०४. कलम १० मध्ये नमूद केलेल्या वायूच्या किंमतीव्यतिरिक्त, खरेदीदार विक्रेत्याला रु. ४,१६,७००/-(चार लाख सोळा हजार सातशे रुपये) विक्रेत्याने अंतिम ऑपरेशनसाठी आणि नियमित देखभालीसाठी लागू कर/शुल्कासह मनुष्यबळ तैनात केल्यामुळे पाक्षिक संधारण खर्च पुढे पाठवण्याच्या ठिकाणी गॅसच्या वितरणाशी जोडलेले आणि खरेदीदाराने परत पाठवण्याच्या ठिकाणी परत केलेल्या गॅसची पावती वरील सेवा शुल्क हे साधने, हाताळणी इ. यासारख्या कोणत्याही भौतिक आवश्यकतांसाठी आणि टर्मिनल कार्यान्वित स्थितीत राखण्यासाठी सुटे भाग/वस्तू/उपकरणे यासारख्या आवश्यकतांसाठी अपवादात्मक आहे. अशा सामग्रीच्या गरजेमुळे कोणत्याही ग्राहकांना गॅसच्या पुरवठ्यात होणारा कोणताही व्यत्यय

खरेदीदाराच्या जोखमीवर आणि किंमतीवर असेल. वरील अनुच्छेद २.१ अंतर्गत नमूद केलेल्या गॅस पुरवठा सुरू होण्याच्या नियोजित तारखेनंतर १ एप्रिलपासून वार्षिक विश्रांतीच्या आधारावर वरील सेवा शुल्कात वार्षिक ३ (तीन) टक्क्यांनी वाढ केली जाईलवरील गोष्टींव्यतिरिक्त , खरेदीदाराने विक्रेत्याला एच. बी. जे. पाइपलाइन प्रणालीवर वेळोवेळी लागू होणारे वाहतूक शुल्क देखील अनुच्छेद ५.०२ अंतर्गत प्रदान केलेल्या सूत्रानुसार वापरल्या जाणाऱ्या / संकुचिततेच्या प्रमाणासाठी किंवा प्रमाणातील फरकासाठी भरावे लागेल. मीटरिंग स्टेशन क्रमांक – I (येथे अनुच्छेद ४.०३ अंतर्गत नमूद केल्यानुसार गॅस बाय पास केलेले प्रमाण समायोजित केल्यानंतर) आणि मीटरिंग स्टेशन क्रमांक – II वर परतीच्या वितरणाच्या बिंदूवर मोजलेले गॅस, यापैकी जे जास्त असेल.यानंतर अनुच्छेद ११ नुसार वाढवल्या जाणाऱ्या गॅसच्या पुरवठ्यासाठी इनव्हॉइस व्यतिरिक्त खरेदीदार विक्रेत्याला वरील शुल्क आणि त्यावर लागू होणारे सर्व कर / आकारणी देतील.परंतु जर खरेदीदाराने चलन सादर केल्यापासून ३ (तीन) कामाचे दिवसाच्या आत वरील शुल्क भरले नाही, तर विक्रेता कर्जपत्राच्या विरुद्ध बँकेकडे त्याचे चलन सादर करेल आणि रक्कम काढेल.खरेदीदार अशा परिस्थितीत संपूर्ण एल. सी. रक्कम आपोआप पूर्ववत होईल अशा प्रकारे बँकेशी व्यवस्था करेल.

....

....

अनुच्छेद १० -वायूची किंमत

10.01) जी1.10.1997 पासून 1000 (एक हजार) स्टँडर्ड क्युबिक मीटर गॅसची सध्याची किंमत शासकीय किंमत आदेश क्र. एल-12015/3/94-जीपी दिनांक 18.9.1997 (परिशिष्ट IV) त्यानंतर विक्रेत्यास भारत सरकारच्या निर्देश, सूचना, आदेश इत्यादींनुसार जीएएसची किंमत निश्चित करण्याचा अधिकार असेल जो भारत सरकारच्या उदारीकरणाच्या सध्याच्या धोरणानुसार बाजाराशी संबंधित असण्याची शक्यता आहे आणि खरेदीदार विक्रेत्यास गॅसची अशी किंमत देईल.. वरील व्यतिरिक्त, खरेदीदार वेळोवेळी लागू केल्याप्रमाणे विक्रेत्यास एचबीजे पाईपलाईन प्रणालीच्या सहवाहतूक शुल्क वापरलेल्या गॅसच्या प्रमाणासाठी / संकुचनसह देईल. तर, अशा प्रकारे निश्चित केलेली गॅसची किंमत रॉयल्टी, कर, शुल्के, सेवा / वाहतूक शुल्क आणि सध्या लागू असलेल्या किंवा भविष्यात आकारल्या जाणार्या इतर सर्व वैधानिक शुल्कांपासून मुक्त आहे. केंद्र किंवा नगरपालिका राज्य सरकार किंवा विक्रेत्याने ओ. एन. जी. सी. एल./इतर उत्पादकांकडून गॅस खरेदी केल्यावर किंवा विक्रेत्याकडून खरेदीदाराला विक्री केल्यावर किंवा खरेदीदाराने प्रक्रिया केल्यानंतर गॅसचे शिल्लक प्रमाण विक्रेत्याला

परत केल्यावर देय असलेल्या इतर कोणत्याही स्थानिक संस्था किंवा संस्थांद्वारे आणि वरील किंमतीच्या वर आणि वर खरेदीदाराद्वारे हे खर्च केले जातील." (भर दिला जातो)

८.आय. पी. सी. एल. ने वरील कलमांना प्रामुख्याने या आधारावर आव्हान दिले की ते नैसर्गिक वायूची किंमत निश्चित करण्याच्या सरकारी तारखेच्या ३०.०१.१९८७,३१.१२.१९९१,१८.०९.१९९७,३०.०९.१९९७ आणि २०.०६.२००५ च्या विरुद्ध आहेत.पुढे, एम. ओ. पी. एन. जी. ने दिलेल्या वाटणी पत्रात आय. पी. सी. एल. च्या प्रकल्पात गॅसची वाहतूक ओ. एन. जी. सी. मापन केंद्रातून आय. पी. सी. एल. च्या स्वतःच्या पाईपलाईनद्वारे होणे अनिवार्य होते.अशा प्रकारे, गेलकडून 'वाहतूक शुल्कातील तोटा' वसूल करणे हे मनमानी आणि अन्यायकारक होते, असा युक्तिवाद करण्यात आला.कराराच्या आदेशामुळे आणि वाटणी पत्रामुळे आय. पी. सी. एल. कडे गेलच्या पाईपलाईनद्वारे गॅस वाहतूक करण्याचा पर्याय नव्हता.आय. पी. सी. एल. ने देखील असमान सौदा शक्ति आधारावर उपरोक्त कलमांना आव्हान दिले.असा युक्तिवाद करण्यात आला की गेलने एक करार करताना गॅस पुरवठ्याच्या संदर्भात मक्तेदारीची स्थिती.याव्यतिरिक्त, आय. पी. सी. एल. कडे करार करण्यासाठी मर्यादित कालमर्यादा होती, विशेषतः गॅस फटाके प्रकल्प उभारण्यासाठी मोठी गुंतवणूक करण्यात आली होती.परिणामी, आय. पी. सी. एल. ने त्यांनी भरलेल्या 'वाहतूक शुल्काच्या नुकसानीच्या' दावा परतावा केला.एकल न्यायाधीशांनी १९.०९.२००६ तारखेच्या आदेशानुसार ही कलमे किंमत ठरवण्याच्या आदेशांच्या विरोधात असल्याचे आणि त्यामुळे अन्यायकारक आणि असहनीय असल्याचे सांगत रद्द केली.

९. गेलने, या निकालामुळे व्यथित होऊन, लेटर्स पेटंट अपीलला प्राधान्य दिले. दरम्यान, आय. पी. सी. एल. ने देखील स्पष्टीकरण/बदलासाठी अर्ज केला, ज्यामध्ये गेलला वाहतूक शुल्काचे नुकसान परतावा निर्देश मागितले गेले, कारण विद्वान एकल न्यायाधीशांनी असे कोणतेही विशिष्ट निर्देश दिले नव्हते.आय. पी. सी. एल. च्या अर्जाला, आय. पी. सी. एल. च्या दाव्याचे समर्थन करताना, अनवधानाने परतावा निर्देश विशेषतः पारित केले गेले नव्हते या कारणावरून, ११.०४.२००७ तारखेच्या आदेशाद्वारे परवानगी देण्यात आली होती.या नंतरच्या आदेशावरही गेलने विभागीय खंडपीठासमोर आक्षेप घेतला.

१० . विभागीय खंडपीठाने दिनांक १७.०६.२००८ च्या आदेशाद्वारे एकल न्यायाधीशाच्या निरीक्षणांना दुजोरा दिला, ज्यामुळे गेलने सध्याचे अपील केले.

गेलची विनवणी:

११. सुरुवातीला, गेलची बाजू मांडणारे सॉलिसिटर जनरल तुषार मेहता यांनी आय. पी. सी. एल. ने दाखल केलेल्या रिट याचिकेच्या समर्थनीयतेला आव्हान दिले. त्यांनी असा युक्तिवाद केला की करारातील कलम १३.१ अंतर्गत सार्वजनिक उपक्रम ब्युरोमधील कायमस्वरुपी मध्यस्थांसमोर मध्यस्थीसाठी पक्षकारांनी तरतूद केली होती.पुढे, हे प्रकरण पूर्णपणे कंत्राटी स्वरूपाचे असल्याचे नमूद करण्यात आले होते, ज्यात कराराच्या अटींची अंमलबजावणी आणि वैधता समाविष्ट होती आणि मूलभूत अधिकार उल्लंघनासाठी कोणताही खटला दाखल करण्यात आला नव्हता.यामध्ये स्पष्ट केल्याप्रमाणे, रिट अधिकारक्षेत्राच्या वापरासाठी सार्वजनिक कायद्याच्या घटकाची उपस्थिती ही अपरिहार्य होती. **जोशी टेक्नॉलॉजीज इंटरनॅशनल इंक. विरुद्ध भारत सरकार आणि इतर .** अशा रिट अधिकारक्षेत्राचा वापर करून

आय. पी. सी. एल. चा प्रयत्न हा मर्यादेच्या कायद्याला वगळण्याचा प्रयत्न असल्याचा आरोप करण्यात आला होता, कारण करारावर ०९.११.२००१ मध्ये स्वाक्षऱ्या करण्यात आल्या होत्या.कोणत्याही परिस्थितीत, ०९.०३.२००६ वर म्हणजे पाच वर्षांच्या कालावधीनंतर दाखल करण्यात आलेल्या रिट याचिकेवरही मर्यादा घालण्यात आली होती विश्वास ठेवण्यात आला. **लिप्टॉन इंडिया लिमिटेड आणि इतर विरुद्ध भारत सरकार आणि अन्य** यांच्यातील संवादांचा युक्तिवाद करण्यासाठी करारावर स्वाक्षरी झाल्यानंतर वाहतूक शुल्क आकारण्याबद्दल पक्षकारणाना मर्यादेचा कालावधी वाढवता आला नाही.

१२. त्यांनी नमूद केले की जरी याचिका कायम राखण्यायोग्य असली तरी, उच्च न्यायालय या कलमांना अवैध ठरवू शकले नसते.हे निदर्शनास आणून देण्यात आले की दोन्ही संघटनांच्या सौदेबाजीच्या भूमिकांमध्ये कोणतेही मतभेद नव्हते, जिथे एखादी संस्था अधिक शक्तिशाली असल्याचे म्हटले जाऊ शकते.दोन्ही संस्था संबंधित वेळी सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम होत्या.करारावर काळजीपूर्वक वाटाघाटी केल्या गेल्या आणि त्यात पक्षांमधील परस्पर सहमती प्रतिबिंबित झाली, जे करारपूर्व टप्प्यांवरील परस्पर संवादांवरून स्पष्ट होते.त्यामुळे या कलमांना मनमानी किंवा अन्यायकारक मानले जाऊ शकत नाही.आय. पी. सी. एल. आणि उच्च न्यायालयाचे ***सेंट्रल इनलँड वॉटर ट्रान्सपोर्ट कॉर्पोरेशन लिमिटेड विरुद्ध ब्रजोनाथ गांगुली*** वरील अवलंबित्व चुकीचे ठरले कारण नियोक्ता आणि कर्मचारी यांच्यातील सेवा कराराला लागू केलेले तत्व व्यावसायिक करारात आयात केले जाऊ शकत नाही आणि ते देखील दोन सार्वजनिक क्षेत्र उद्योगांमधील.पर्यायी याचिका अशी होती की जरी विवादित निर्णय कायम ठेवले गेले, तरी परतावा मर्यादेच्या कालावधीच्या पलीकडे, म्हणजे करारावर स्वाक्षरी केल्यानंतर तीन वर्षांनी दिला जाऊ शकत नाही.

१३. गेलने स्वतःच्या आधारभूत संरचना, म्हणजे एच. बी. जे. पाईपलाईन (हजीरा-बिजैपूर-जगदीशपूर) बांधण्यासाठी मोठी गुंतवणूक केली होती, हे वाहतूक शुल्कातील तोटा आकारण्याचे मूलभूत समर्थन आणि बचाव होते.गेलकडे ग्राहकांना गॅस पुरवठा करण्याच्या मर्यादित संधी होत्या आणि अशा प्रकारे, त्याच्या वैध देखभालीचा खर्च वसूल करण्यासाठी वाहतूक शुल्क आकारण्याच्या तितक्या मर्यादित संधी होत्या.वाटपाने अशा वाहतूक खर्चांची पूर्वकल्पना केली होती.

१४. अखेरीस, यावर जोर देण्यात आला की विद्वान एकल न्यायाधीश दिनांकित १९.०९.२००६ निकाल जाहीर करून कार्यकारी अधिकारी बनले होते त्यामुळे स्पष्टीकरण/सुधारणा अर्जाच्या माध्यमातून परतावा देण्याचा प्रश्नच उद्भवत नव्हता. अशा परताव्याने अन्यायकारक समृद्धीचा प्रश्न उपस्थित केला, कारण आय. पी. सी. एल. ने त्यांनी भरलेले 'वाहतूक शुल्काचे नुकसान' त्यांच्या स्वतःच्या ग्राहकांना दिले असते. अन्यायकारक समृद्धी म्हणजे काय, या प्रश्नावर सॉलिसिटर जनरल यांनी **रामेश्वर आणि इतर विरुद्ध हरयाणा राज्य आणि इतरांचा** संदर्भ देण्याचा प्रयत्न केला

आय. पी. सी. एल. चा बचावः

१५. वरिष्ठ वकील डॉ. ए. एम. सिंघवी यांनी आक्षेपार्ह आदेश आणि खाजगी कराराशी संबंधित रिट कार्यवाहीच्या समर्थनीयतेचे समर्थन करण्याचा प्रयत्न केला.आय. पी. सी. एल. ला एच. बी. जे. पाईपलाईन वापरत असलेल्या ग्राहकांच्या बरोबरीने वागणूक दिली जात होती, तर आय. पी. सी. एल. स्वतःच्या पाईपलाईनद्वारे गॅसची वाहतूक करत होती, त्यामुळे वाहतूक शुल्काचा भेदभावपूर्ण परिणाम होत असल्याचा आरोप करण्यात आला होता.ती

याचिका असल्याने, अनुच्छेद १४ च्या आदेशाचे उल्लंघन करणाऱ्या मनमानी राज्य कारवाईचे प्रश्न असल्याने रिट अधिकारक्षेत्र हा योग्य उपाय असल्याचे आवाहन करण्यात आले होते.हे खरे असले तरी, हा मुद्दा पक्षांमधील करारातून उद्भवला होता, तसेच ए***. बी. एल. इंटरनॅशनल लिमिटेड आणि ए. एन. आर. विरुद्ध एक्सपोर्ट क्रेडिट गॅरंटी कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया आणि ओ. आर***. च्या बाबतीतही होता. या परिस्थितीतच उच्च न्यायालयाने पर्यायी उपाय उपलब्ध असूनही, म्हणजेच लवाद खंड किंवा दिवाणी खटल्याच्या माध्यमातून आपल्या रिट अधिकारक्षेत्राचा वापर केला. अशी रिट याचिका यशस्वी झाल्यास परिणामी आर्थिक दिलासा दिला जाऊ शकतो हे दाखवण्यासाठी ए**. बी. एल. इंटरनॅशनल** वर देखील अवलंबून होते.

१६. कंत्राटी कलम रद्द करण्याच्या संदर्भात, डॉ. सिंघवी यांनी हे निदर्शनास आणून दिले की **ब्रजोनाथ गांगुलीच्या** प्रकरणाची व्याप्ती वाढवण्यात आली होती आणि ती केवळ सेवा विवादांपुरती मर्यादित नव्हती.***कल्पराज धर्मशी आणि वैगेरे विरुद्ध कोटक इन्व्हेस्टमेंट अॅडव्हायझर्स लिमिटेड आणि वगैरे***, या न्यायालयाने व्यावसायिक वादात करार करणाऱ्या पक्षांच्या सौदेबाजीच्या क्षमतेचा विचार केला कारण करारामध्ये अन्यायकारक किंवा अवास्तव असे वाटणारे कलम होते.

चर्चाः

१७. आम्ही पक्षांच्या वकिलांच्या युक्तिवादांचा आणि उलट युक्तिवादांचा विचार केला आहे आणि परवानगी दिली गेली असली तरी, भारतीय संविधानाच्या कलम १३६ अंतर्गत अधिकारक्षेत्राचा वापर करण्यासाठी सध्याचे प्रकरण योग्य आहे की नाही हे देखील तपासले आहे.

१८. आमच्या मते, हा वाद खालील निकषांनुसार आहे.प्रथम, कराराच्या कलम ४.०४ आणि १०.०१ ला आव्हान देणारी आय. पी. सी. एल. ने दाखल केलेली रिट याचिका समर्थनीय होती का दुसरे, असे गृहीत धरून उच्च न्यायालय असमान सौदा शक्ति आणि मनमानी/अन्यायाच्या आधारावर उपरोक्त कलमे अवैध ठरवू शकले असते का, ही याचिका समर्थनीय होती.तिसरे, १९.०९.२००६ दिनांकित आदेश पारित झाल्यानंतर परतावा स्वरूपात आर्थिक दिलासा मिळू शकला असता का?

१९. जरी हा वाद व्यावसायिक करारातून उद्भवला असला तरी, या कलमांना आव्हान देणारी रिट याचिका कायम राखण्यायोग्य असल्याचे आम्हाला आढळले आहे.गेल हा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम आहे आणि त्यामुळे तो राज्यघटनेच्या कलम १२ नुसार 'राज्य' या व्याख्येखाली पात्र ठरतो यात वाद नाही.करार करताना, देशातील नैसर्गिक वायूच्या पुरवठ्याच्या बाबतीत गेलची मक्तेदारी होती.योग्य आधारभूत संरचना उभारण्यासाठी लक्षणीय खर्च केल्यामुळे आय. पी. सी. एल. कडे गेलशी करार करण्याशिवाय पर्याय नव्हता. अशा प्रकारे, पक्षांमधील व्यवहारांमध्ये एक स्पष्ट सार्वजनिक घटक गुंतलेला होता.पुढे, जेव्हा राज्य आपल्या कंत्राटी व्यवहारांमध्येही काही प्रमाणात निष्पक्षता बाळगण्यात किंवा कोणताही भेदभाव करण्यात अपयशी ठरते तेव्हा रिट अधिकारक्षेत्राचा वापर केला जाऊ शकतो.***एबीएल एंटरप्रायझेस आणि जोशी टेक्नॉलॉजीज*** मधील या न्यायालयाच्या निर्णयामुळे आम्ही आमच्या दृष्टिकोनातून मजबूत आहोत. सध्याच्या प्रकरणात, आय. पी. सी. एल. ला वाटणी पत्राच्या संदर्भात स्वतःची पाईपलाईन तयार करण्याचे आदेश देण्यात आले होते आणि ते गेलच्या एच. बी. जे. पाईपलाईनचा अजिबात वापर करत नव्हते, त्यामुळे 'वाहतूक शुल्क गमावणे' आकारण्यात गेलची कारवाई वरवर पाहता भेदभावपूर्ण होती. त्यामुळे, असे म्हणता येणार नाही की केवळ

पर्यायी उपाय उपलब्ध असल्यामुळे, न्यायालयाने संविधानाच्या कलम २२६ अंतर्गत अधिकारक्षेत्र वापरण्याची निवड केली पाहिजे आणि पक्षांना दिवाणी उपायाकडे ढकलले पाहिजे.

२०. आता आपण ज्या कलमांखाली 'वाहतूक शुल्कातील तोटा' आकारला जात होता त्या कलमांच्या वैधतेकडे येऊया.आमच्या मते, भारतीय राज्यघटनेच्या कलम १४ चे उल्लंघन करणारी एक मनमानी कारवाई असण्याव्यतिरिक्त, आय. पी. सी. एल. वर स्वतःच्या पाईपलाईन टाकणे आणि एच. बी. जे. पाईपलाईनद्वारे गॅसची वाहतूक न करणे अनिवार्य असताना वाहतूक शुल्क गमावल्याबद्दल आरोप केला जातो, हे अत्यंत अयोग्य आणि अन्यायकारक ठरेल.ही कारवाई अनुच्छेद १४ मध्ये नमूद केलेल्या भेदभाव न करण्याच्या तत्त्वाचेही उल्लंघन करते.स्वतःच्या पाईपलाईनचा वापर करणाऱ्या आय. पी. सी. एल. ला गेलने तयार केलेल्या एच. बी. जे. पाईपलाईनद्वारे गॅस वाहून नेणाऱ्या इतर व्यावसायिक संस्थांच्या बरोबरीने वागवले जात आहे. जेव्हा संबंधित प्राधिकरण, म्हणजे एमओ. पी. एन. जी. द्वारे किंमतीचे आदेश नैसर्गिक वायूची स्थिर किंमत ठरवतात तेव्हा हे अधिक होते.

२१. मूलभूत तत्त्वानुसार, गेलने एकदा पाईपलाईन टाकल्यानंतर, करारातील त्याच्या खर्चाची रचना करण्याचा त्याला अधिकार आहे यात शंका नाही मात्र, प्रश्न केवळ एवढाच नाही. एम. ओ. पी. एन. जी. ने केलेल्या वाटणीाच्या अनुषंगाने दोन सार्वजनिक क्षेत्र उद्योगांनी करार केला अशा परिस्थितीला आपण तोंड देत आहोत. आय. पी. सी. एल. साठी देखील वेळेची मर्यादा होती. गांधार प्रकल्पाच्या बांधकामावर मोठा खर्च केल्यानंतर, आय. पी. सी. एल. कडे करार करण्याशिवाय फारच कमी पर्याय होता.सर्वात महत्त्वाची गोष्ट म्हणजे आय. पी. सी. एल. हे मुख्य प्राधिकरण, म्हणजे एम. ओ. पी. एन. जी. द्वारे प्रदान केलेल्या वाटणीच्या

अटींचे पालन करण्यास बांधील होते. अशा प्रकारे, आय. पी. सी. एल. ने विनंती केल्याप्रमाणे, त्यांना "होब्सनच्या निवडी" चा सामना करावा लागला, जिथे त्यांना एकतर करार सोडावा लागला किंवा वाहतूक शुल्क आकारणारी कलमे स्वीकारावी लागली.वरील घटकांच्या दृष्टीकोनातून असे म्हटले जाऊ शकते की करारावर स्वाक्षरी करताना गेलने असमान सौदा शक्ति वापर केला.

२२. खरे तर, असा कलम प्रदान करण्याचा कंत्राटी वापर प्रत्येक व्यावसायिक आणि सामान्य बुद्धीच्या विरुद्ध आहे आणि स्पष्टपणे मनमानी आहे, कारण आय. पी. सी. एल. वर कोणत्याही सामान्य अटींखाली नव्हे तर विशिष्ट हेतूसाठी आरोप केले जात आहेत. मुख्य प्राधिकरण, म्हणजेच भारतीय संघराज्य, याच्या उलट तरतूद करत असल्याने करारात हा उद्देश अस्तित्वात असू शकत नाही.

२३. एच. बी. जे. पाईपलाईन बांधण्यासाठी गेलने मोठी गुंतवणूक केली असेल, परंतु त्याच वेळी आय. पी. सी. एल. ने स्वतःच्या पाईपलाईन बांधण्यासाठी देखील मोठी गुंतवणूक केली होती.हा पर्याय नव्हता, तर एम.ओ. पी. एन. जी. ने जारी केलेल्या वाटणी पत्राचा आदेश होता. अशा प्रकारे, आमच्यासाठी हे स्वीकारणे कठीण आहे की एकीकडे आय. पी. सी. एल. ने स्वतःच्या पाईपलाईन टाकल्या पाहिजेत आणि त्याच वेळी एच. बी. जे. पाईपलाईनचा वापर न करता देखील वाहतुकीच्या नुकसानीची भरपाई केली पाहिजे.केवळ गेलने सामान्यतः वापरकर्त्यांसाठी एच. बी. जे. पाईपलाईन ठेवली होती म्हणून शुल्क आकारले जाऊ शकते हा गेलचा युक्तिवाद आम्ही स्वीकारत नाही.

२४. पुढे, आम्ही लक्षात घेऊ शकतो की कलम रद्द केल्यामुळे ११.०४.२००७ च्या तारखेच्या आदेशाद्वारे परतावा निर्देश देण्यात आले.ते अनुक्रमाच्या स्वरुपात होते आणि अशा प्रकारे, त्यात हस्तक्षेप करण्याचे कोणतेही कारण आपल्याला आढळत नाही.

२५. मात्र, आता आम्ही संपूर्ण रक्कम परत करायची आहे की नाही यावर विचार करतो.विद्वान सॉलिसिटर जनरलचा पर्यायी युक्तिवाद असा होता की कोणत्याही परिस्थितीत, परतावा मंजूर करताना मर्यादेचा कालावधी वाढवता आला नसतायात काही शंका नाही की वाहतूक शुल्क गमावण्याचा मुद्दा आय. पी. सी. एल. ने परस्पर देवाणघेवाणीच्या विविध पत्रव्यवहारांमध्ये उपस्थित केला होता. करारावर स्वाक्षरी केल्यानंतरचे पक्षकार तथापि, आय. पी. सी. एल. ला जेव्हा योग्य वाटेल तेव्हा न्यायालयात जाण्याचा परवाना देऊ शकत नाही.अशा प्रकारे, कलम रद्द करणे कायम ठेवत असताना, आयपीसीएलने न्यायालयात जाण्यास उशीर केल्यामुळे रिट याचिका दाखल करण्याच्या तारखेच्या तीन वर्षांच्या कालावधीपर्यंत परतावा मर्यादित असावा असे आमचे मत आहे.येथे आपण ***लिप्टॉन इंडिया लिमिटेड आणि इतर*** मधील प्रकरणाने उपरोक्त संदर्भ दिला त्या निर्णयातून ताकद मिळवतो, ज्यात असे निरीक्षण नोंदवले गेले की रिट याचिकेवर भेदभावाच्या याचिकेमुळे सुनावणी करण्यात आली होती, परंतु नंतर सूट दाव्यात दावा केल्या जाणाऱ्या गोष्टींपुरती मर्यादित होती.

निष्कर्ष -

२६. अशा प्रकारे आम्ही रिट याचिकेची देखभाल करण्यायोग्यता आणि आय. पी. सी. एल. च्या बाबतीत वाहतूक शुल्काच्या नुकसानीशी संबंधित कलमे रद्द करण्याच्या पैलूचे अपील

फेटाळतो. तथापि, रिट याचिका दाखल करण्याच्या तारखेपासून म्हणजे ०९.०३.२००६ परतावा संदर्भात तीन वर्षांच्या कालावधीपर्यंत दिलासा मर्यादित ठेवणे आम्हाला योग्य वाटते.

२७ . आमचे असेही मत आहे की हा परतावा आजपासून दोन महिन्यांच्या कालावधीत केला जावा, अन्यथा तो देय झाल्याच्या तारखेपासून वार्षिक ८ टक्के दराने व्याज मिळेल.जर निर्धारित वेळेत परतावा दिला गेला तर आम्ही देय रकमेवर व्याज आकारण्यास इच्छुक नाही.

२८ अपीलांना उपरोक्त अटींमध्ये परवानगी दिली जाते, ज्यामुळे पक्षांना त्यांचा स्वतःचा खर्च उचलता येतो.

दिव्या पांडे **अपीलांना अंशतः परवानगी देण्यात आली.**

(सहाय्यकः रूपांशी विरंग, एल. सी. आर. ए.) अस्वीकार

अस्वीकरण

या न्यायनिर्णयाच्या मराठी भाषेतील या अनुवादाचा वापर हा पक्षकारास त्याच्या/ तिच्या मातृभाषेमध्ये त्याचा अर्थ समजून घेण्यापुरताच मर्यादित राहील आणि त्याचा इतर कोणत्याही कारणाकरिता वापर करता येणार नाही तसेच इंग्रजी भाषेतील न्यायनिर्णय हाच सर्व व्यावहारिक आणि कार्यालयीन वापराकरिता विश्वसनीय असेल आणि तोच त्यातील आदेशाच्या निष्पादन आणि अंमलबजावणी करता वैध मानला जाईल.

x-x-x-x