

मुंबई येथील उच्च न्यायालयात
दिवाणी अपिलीय अधिकार क्षेत्र

रिट याचिका क्रमांक 11827 ऑफ 2023

सोलापूर महानगरपालिका परिवहन उपक्रम

.. याचिकाकर्ते

विरुद्ध

अशोक लेलँड लिमिटेड आणि अन्य

.. उत्तरदाता

सह

रिट याचिका क्र. 6147 ऑफ 2024

अशोक लेलँड लि.

..

याचिकाकर्ते

विरुद्ध

सोलापूर महानगरपालिका व अन्य

.. उत्तरदाता

.....

- श्री विजय किल्लेदार, वकील डब्ल्यूपी/11827/2023 मधील याचिकाकर्त्याचे आणि डब्ल्यूपी /6147/2024 मधील उत्तरदाता क्रमांक 2 चे
- डॉ. वीरेंद्र तुळजापूरकर, ज्येष्ठ वकील ए/डब्लू श्री दिनेश पुरंदरे आय/बी सुजित लाहोटी अँड असोसिएट्स डब्ल्यूपी/6147/2024 मध्ये याचिकाकर्त्याची बाजू मांडली आणि डब्ल्यूपी/11827/2023 मधील उत्तरदाता क्रमांक एक.
- श्रीमती गीता आर. शास्त्री, वकील डब्ल्यूपी /6147/2024 मध्ये उत्तरदाता क्रमांक 1 आणि डब्ल्यूपी / 11827/2023 मध्ये उत्तरदाता क्रमांक 2 चे वकील.

.....

कोरम : मिलिंद एन. जाधव, न्यायमुर्ती.

तारीख : 02 जानेवारी 2025 .

निर्णय:

1. सोलापूर महानगरपालिका परिवहन उपक्रमा यांनी (पुढे संक्षिप्ततेसाठी "उपक्रम" म्हणून संबोधले जाते) दाखल केलेल्या दिवाणी किरकोळ अर्ज (थोडक्यात "सीएमए") क्रमांक 160 ऑफ 2019 मधील निशाणी "5" खालील अर्जात अभ्यासू जिल्हा न्यायाधीश, सोलापूर यांनी 27.06.2023 रोजी दिलेल्या आदेशाला विरोध करणा- या दोन रिट याचिकांचा हा समूह आहे.
2. 2023 ची रिट याचिका क्रमांक 11827 लवादाच्या कार्यवाहीत उपक्रम दावेदार असल्याने दाखल केली आहे, तर, 2024 ची रिट याचिका क्रमांक 6147 हि अशोक लेलँड लिमिटेडने दाखल केली आहे (संक्षिप्ततेसाठी "कंपनी" म्हणून संबोधले जाते) जो लवादाच्या कार्यवाहीत उत्तरदाता -प्रतिदावेदार आहे. सोलापूर महानगरपालिकेला संक्षिप्ततेसाठी "महानगरपालीका" असे संबोधले जाते.
3. दिनांक 27.06.2023 च्या आक्षेपार्ह आदेशान्वये विद्वान जिल्हा न्यायाधीशांनी निशाणी "5" खालील अर्ज मंजूर केला आणि वरील रकमेच्या 50% रक्कम जमा करण्याच्या प्रतिज्ञापत्राच्या अधीन राहून व्याजासह देय रु.21,32,58,592/- रु. 4,54,06,000/- आणि रु.3,31,60,000/- च्या अवार्डच्या प्रतिदाव्याच्या

अंमलबजावणीस स्थगिती दिली. निर्देशानुसार रक्कम जमा केली गेली नाही. संमतीने आणि दोन्ही पक्षांच्या संयुक्त विनंतीनुसार दोन्ही याचिकांवर अंतिम सुनावणी झाली.

4. ह्या याचिकांच्या निर्णयासाठी आवश्यक संक्षिप्त तथ्ये याचिका पुढीलप्रमाणे आहेत:-

4.1. 12.12.2013 रोजी, उपक्रमाने, 145 पूर्णपणे बांधलेल्या 650 मिमी फ्लोअर क्लिअरन्स हार्डट स्टँडर्ड नॉन-एसी (बीएस -iv) बसेस (संक्षिप्त करीता जन बसेस) 20 पूर्णपणे बांधलेल्या 400 मी. मी. फ्लोअर क्लिअरन्स हार्डट प्रीमियम सेगमेंट एसी बसेस आणि 35 पूर्ण पणे बांधलेल्या 900 मी. मी. फ्लोअर क्लिअरन्स हार्डट मिडी नॉन-एसी बसेसच्या पुरवठ्यासाठी, स्पेसिफिकेशन्स-II ‘भारत स्टेज IV’ प्रमाणे अर्बन बस स्पेसिफिकेशन -II स्पेसिफिकेशन्सनुसार डिझाइन, मॅन्युफॅक्चरिंग, टेस्टिंग आणि कमिशनिंगसह, ई- टेंडरिंगद्वारे निवीदा मागविल्या.

4.2. कंपनीने निविदा प्रक्रियेत भाग घेतला आणि 145 जन बसेस आणि 35 मिडी नॉन-एसी बसचे कंत्राट मिळविले. उपक्रमाने दिनांक 14.02.2014 रोजी 145 जन बसेससाठी एकूण रु.80,62,00,000/- साठी खरेदी आदेश क्र.2 व 35 मिडी नॉन एसी बसेससाठी खरेदी आदेश क्र.3 जारी केले.

4.3. कराराच्या अटींचे पालन करताना, कंपनीने बँक गॅरंटी (थोडक्यात) च्या स्वरूपात कामगिरी सुरक्षा प्रदान केली, जी 145 जन बसेससाठी रु.4,03,10,000/- साठी

("परफॉर्मन्स बँक गॅरंटी") आणि 35 मिडी नॉन-एसी बसेससाठी रु.50,96,000/- अशी होती.

4.4. ऑक्टोबर 2014 ते एप्रिल 2015 या कालावधीत कंपनीने करारानुसार उपक्रमाला 99 जन बसेसचा पुरवठा केला. उपक्रमाने 99 बसेसच्या संपूर्ण खरेदी रकमेचा अंशतः भरणा केला आणि आधीच पुरविण्यात आलेल्या बसेसमध्ये उत्पादन दोष असल्याचे कारण देत उर्वरित रु.21,32,58,592/- रोखले.

4.5. 21.12.2016 रोजी, उपक्रमाने सोल आरबीटेटर श्री ए. आर जोशी (रिटायर जज) यांना पत्र पाठवून कंपनीविरुद्ध लवादाची कारवाई लवाद व सामंजस्य कायदा, 1996 च्या कलम 29 अ (1) नुसार (थोडक्यात "उपरोक्त कायदा") सुरू केली.

4.6. 09.02.2017 रोजी, कंपनीने उपरोक्त कायद्याच्या कलम 17 अन्वये अर्ज दाखल केला आणि उपक्रम यांना दोन परफॉर्मन्स बँक गॅरंटी वसूल करण्यापासून रोखण्यासाठी त्वरित अंतरिम दिलासा मागितला. हा अर्ज प्रलंबित असताना उपक्रम यांनी परफॉर्मन्स बँक गॅरंटी वसूल केली. पक्षकारांच्या संमतीने, विद्वान लवादाने दिनांक 15.04.2017 रोजी आदेश पारित करून उपक्रम यांना परफॉर्मन्स बँक गॅरंटी रोखीकरण प्राप्त झालेली रु.4,54,06,000/- ची रक्कम मुदत ठेव खात्यात जमा करण्याचे आणि मूळ मुदत ठेव पावती विद्वान लवादाकडे सुपूर्द करण्याचे निर्देश दिले जे लवादाच्या कार्यवाहीच्या अंतिम निकालाच्या अधीन राहतील.

4.7. लवादाच्या कार्यवाहीमध्ये, उपक्रम - दावेदाराने आपले दाव्याबाबत निवेदन दाखल केले आणि त्यातील परिच्छेद क्रमांक 5 (XV) मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे उत्पादन दोषामुळे खालील दावे केले:-

अनु. क्र.	तपशील	रुपयात दावा केलेली रक्कम
1.	दिनांक 19.03.2015 पासून वसुलीपर्यंत 99 जन बसेसच्या किमती पोटी दिलेली रक्कम 18% व्याजासह.	33,79,00,000/-
2.	31.03.2017 पासून 87 बसेस बंद असल्याने महसुलाचे नुकसान झाले.	27,07,88,952/-
3.	31.03.2017 पासून 87 बसेस बंद पडल्याने पार्किंग शुल्क.	1,05,81,000/-
4.	87 बसेसच्या सुरक्षेचा खर्च .	34,34,820/-
5.	सोलापूर महापालिकेत फेब्रुवारी 2017 मध्ये झालेल्या निवडणुकीदरम्यान पर्यायी वाहतूक व्यवस्थेचे शुल्क.	14,19,400/-
एकूण दाव्याची रक्कम		62,41,24,172/-

4.8. पर्यायाने, कंपनीने सर्व 99 जन बसेस बदलवून देण्याची विनंती केली.

4.9. कंपनीने उपक्रमाच्या मागणीला विरोध केला आणि त्यांची मागणी नाकारली आणि कंपनीचा दावा फेटाळून लावला आपल्या प्रतिवादासह आपले संरक्षण निवेदन खालील प्रमाण करून खाली रक्कमेची उपक्रमाकडून मागणी केली:-

अनु. क्रं.	तपशील	रुपयात दावा केलेली रक्कम
------------	-------	--------------------------

A.	99 बसेसच्या शिल्लक देयकापोटी उपक्रमाकडे कंपनीला घेणे असलेली एकूण थकबाकी.	21,32,58,592/-
B.	31.05.2017 पर्यंत रोजी (27 महिन्यांसाठी) व्याज @ 12% द. सा.द.शे. दर नाही चक्रवाढ व्याजास कट.	5,75,79,820/-
C.	30.05.2017 रोजी तिमाही 12% वार्षिक चक्रवाढ व्याज दराने 46 बसेससाठी इन्व्हेंटरी होल्डिंग कॉस्टवरील व्याज.	4,79,62,895/-
D.	वर नमूद केलेल्या 46 बसेसपैकी 8 बसेसची विक्री तोट्यात .	1,04,00,000/-
E.	उपक्रमाला 09.02.2017 देण्यात आलेल्या दोन परफॉर्मन्स बँक गॅरंटीच्या बेकायदा कॅशमेंटमुळे होणारे नुकसान	4,54,06,000/-
F.	परफॉर्मन्स बँक गॅरंटीच्या बेकायदेशीर एन्कॅशमेंटवर व्याज @ 12%	18,16,240/-
G.	कंपनीने पुरविलेल्या बसेसमध्ये उत्पादन दोष असल्याचे उपक्रमाच्या चुकीच्या घोषणेमुळे बाजारपेठेतील प्रतिष्ठा आणि सदिच्छा कमी झाली आहे.	37,46,07,307/-
H.	जोडा: काउंटर क्लेमचा अंतिम निकाल आणि त्याची प्राप्ती होईपर्यंत एकूण दाव्यावर व्याज @ 12%	
एकूण दाव्याची रक्कम (A+B+C+D+E+F+G)		75,10,30,854/-

4.10. दिनांक 16.04.2019 रोजी विद्वान लवादाने पक्षकारांमधील लवादाच्या प्रक्रियेत लवादाचा निर्णय देऊन उपक्रमाला रु.45,05,90,370/-, रु.1,27,43,508/- व रु.4,95,94,641/- ची रक्कम कंपनीला देण्याचे निर्देश दिले.

4.11. उपक्रमाने त्या कायद्याच्या कलम 34 अंतर्गत सोलापूर जिल्हा न्यायाधीश, सोलापूर यांच्यासमोर 2019 चा सीएमए क्रमांक 160 दाखल करून लवादाच्या निर्णयाला आव्हान दिले. दिनांक 20.07.2019 रोजी उपक्रमाने निशाणी "5" मध्ये खालील अर्ज दाखल केला व दिनांक 16.04.2019 च्या लवादाच्या आदेशाच्या संचालन आणि अंमलबजावणीस स्थगिती देण्याची मागणी केली.

4.12. दिनांक 27.06.2023 रोजी जिल्हा न्यायाधीश, सोलापूर यांनी निशाणी "5" च्या अर्जावर आक्षेपार्ह आदेश पारित करून, लवादाच्या निर्णयाच्या अमलबजावणीस स्थगिती देण्याच्या उपक्रमाचा अर्ज मंजूर करून, रकमेच्या 50% रक्कम जमा करण्याच्या अधीन राहून परवानगी दिली.

4.13. अवार्ड रकमेच्या 50% रक्कम जमा करण्याच्या अटीच्या मर्यादेपर्यंत, दिनांक 27.06.2023 रोजीचा आक्षेपार्ह आदेश रद्द करण्यासाठी उपक्रमाद्वारे 2023 ची रिट याचिका क्र. 11827 दाखल करण्यात आली आहे.

4.14. 2024 ची रिट याचिका क्र.6147 कंपनीने 27.06.2023 च्या आक्षेपार्ह आदेशाला आव्हान देण्याच्या मर्यादित मर्यादेपुरती दाखल केली आहे ज्यात उपक्रमाला निर्देशानुसार अवार्ड रकमेच्या 50% जमा करण्याऐवजी संपूर्ण अवार्ड रक्कम जमा करण्याचे निर्देश देण्याची विनंती करण्यात आली आहे.

4.15. 2019 चा सीएमए क्रमांक 160 जिल्हा न्यायाधीशांसमोर अंतिम निर्णयाकरीता प्रलंबित आहे. दरम्यानच्या काळात पाच वर्षे उलटून गेली आहेत. सहा (6) महिन्यांच्या

आत दिवाणी किरकोळ अर्जाचा कालबद्ध निपटारा करण्यासाठी मी पक्षकारांना राजी करण्याचा प्रयत्न केला, परंतु अंतरिम ठेवीच्या मुद्यावर पक्षकारांमध्ये एकमत झाले नाही आणि म्हणूनच याचिकांची सुनावणी गुणवत्तेच्या आधारे केली जाते.

4.16. असे दिसून येते की निशाणी "5" खालील अंतरिम आदेशास स्थगिती दिलेली नाही. मध्यंतरी, कंपनीने अंमलबजावणी कारवाई दाखल केली. मी पक्षकारांना ट्रायल कोर्टासमोर परत जाण्यास आणि 2019 चा प्रलंबित सीएमए क्रमांक 160 कालबद्ध पध्दतीनेस संपविण्याबद्दल राजी करण्याचा प्रयत्न केला. कारण 5 वर्षे आधीच उलटली आहेत. श्री किल्लेदार यांनी योग्य त्या सूचना प्राप्त केल्या आणि अवार्डला आव्हान देण्यावरील निर्णयासाठी ते कनिष्ठ न्यायालयात परत जाण्यास तयार असल्याचे न्यायालयाला कळवले. म्हणून मी श्री. किल्लेदार यांना आपला प्रामाणिकपणा दाखविण्यास भाग पाडले. सूचना घेऊन, त्यांनी दिनांक 26.03.2024 रोजीचे पत्र माझ्यासमोर सादर करून सूचना दिल्याचे व मूळ रकमेच्या 25 टक्के अवार्ड रक्कम पुरस्कारात जमा करण्याचे मान्य केले. ते पत्र माझ्यासमोर ठेवल्यावर श्री. किल्लेदार यांनी युक्तिवाद केला की, उपक्रम ही सार्वजनिक क्षेत्रातील सरकारी संस्था आहे आणि त्याचे करिता लोकोपयोगी सेवा पुरविणे आणि जनतेला सेवा पुरविणे आवश्यक आहे. सध्याच्या बसेसच्या ताफ्याची देखभाल करणे आणि कर्मचा-यांना भरमसाठ मासिक वेतन देणे, हे दोन प्रमुख खर्च दरमहा केले जातात आणि म्हणूनच ते न्यायालयाला विनंती करतात की सुमारे 6,16,04,648/- रुपयांच्या मूळ रकमेच्या 25% रक्कम जमा

करण्याची परवानगी द्यावी आणि न्यायालयाने योग्य वाटल्यास हे प्रकरण 2019 च्या सीएमए क्रमांक 160 च्या सुनावणीसाठी रिमांड करावे.

4.17. कंपनीच्या वतीने सुजाण ज्येष्ठ वकील श्री. तुळजापूरकर यांनी, दिलेल्या सूचनांनुसार, श्री. किल्लेदार यांनी केलेल्या वरील युक्तिवादाला विरोध करण्याच्या सूचना त्यांना आहेत. ते दोन कारणे सांगतात; एक म्हणजे त्यांच्या पक्षकाराने अवार्ड रकमेच्या 50% अनामत जमा करण्याच्या आदेशाला आव्हान देण्यासाठी 2024 ची सहकारी रिट याचिका क्र.6147 दाखल केली आहे, कारण त्यांच्या मते, अवार्डला स्थगिती देण्यासाठी अनामत रक्कम 100% असावी आणि दुसरे म्हणजे खटल्याच्या गुणवत्तेनुसार अवार्डमध्ये नोंदविण्यात आलेले निष्कर्ष लक्षात घेता, उपक्रम सपशेल अपयशी ठरला आहे आणि म्हणूनच ते कोणत्याही उदारतेला पात्र नाहीत. अशोक लेलँड लिमिटेड या कंपनीने गुणवत्तेच्या आधारे ऑर्डर मागवली आहे. त्यामुळे संबंधित पक्षकारांच्या विद्वान वकिलांचे म्हणणे त्यांनी मांडलेल्या युक्तिवादाप्रमाणे वर सविस्तर पणे मांडण्यात आले आहे.

5. उपक्रमाचे विद्वान वकील श्री. किल्लेदार यांनी सादर केले की, जन बसेसचा पुरवठा कंपनीने 14.02.2014 च्या कव्हर करारानुसार केला होता, ज्यामध्ये बसचा वॉरंटी कालावधी 2 वर्षे असेल किंवा 2,00,000 कि.मी., जे आधी असेल असा होता. ते सादर करतात की, अर्बन बस स्पेसिफिकेशन्स - II नुसार, जन बसचे जीवनचक्र 12 वर्षे किंवा 10,00,000 किमी, जे आधी असेल ते आहे. सध्याच्या खटल्यात, कंपनीने

पुरविलेल्या 99 बसेसपैकी बहुतांश बसेसच्या चेसिसमध्ये केवळ 1 वर्षाच्या कालावधीत तडे गेल्याचे त्यांनी नमूद केले. बससाठी आचारसंहिता आहे, असे ते सादर करतात, ती म्हणजे ऑटोमोटिव्ह इंडस्ट्री स्टॅंडर्डनुसार (एआयएस - 052) बॉडी डिझाइन आणि मान्यता ज्याची स्थापना भारत सरकारच्या शिपिंग, रस्ते वाहतूक आणि महामार्ग मंत्रालयाने (रस्ते वाहतूक आणि महामार्ग विभाग), मार्च, 2008 मध्ये केली आहे. या संहितेनुसार, त्यात नमूद केलेल्या 'वाहन' या शब्दाचा अर्थ 13 किंवा त्यापेक्षा अधिक प्रवाशांच्या वाहतुकीच्या उद्देशाने डिझाइन केलेले आणि बांधलेले चार किंवा अधिक चाकी मोटार वाहन असा होईल. ते सादर करतात की त्याद्वारे कंपनीद्वारे पुरविल्या जाणा-या बसेस निर्विवादपणे 'वाहन' या संहितेत नमूद केलेल्या या शब्दाच्या अर्थात येतात.

5.1. सध्याच्या प्रकरणात सदर संहितेचे (एआयएस-052) कलम क्रमांक 3.20.1 समर्पक असल्याचे ते सादर करतात. यात अशी तरतूद करण्यात आली आहे की, चेसिस किंवा त्याच्या कोणत्याही समुच्चय किंवा घटकांवर बदल करण्यास परवानगी दिली जाणार नाही आणि पुढे अशी तरतूद आहे की, अशा कोणत्याही बदलांना बसच्या डिझाइन आणि प्रोटोटाइपच्या नवीन प्रकारच्या मंजूरीस आमंत्रित केले जाईल.

5.2. मोटार वाहन कायदा, 1988 च्या कलम 52 (थोडक्यात "एमव्ही कायदा") कडे त्यांनी माझे लक्ष वेधले आहे, जे वाहनांमधील बदलांशी संबंधित आहे. कलम 52 मध्ये असे म्हटले आहे :-

“ 52. मोटार वाहनात बदल.-

(1) मोटार वाहनाच्या कोणत्याही मालकाने वाहनात इतका बदल करू नये की नोंदणी प्रमाणपत्रात असलेले तपशील निर्मात्याने निर्दिष्ट केलेल्या तपशीलांशी भिन्न असतील:

परंतु मोटार वाहनाचा मालक एखाद्या वाहनाच्या इंजिनात किंवा त्याच्या कोणत्याही भागामध्ये बदल करून बॅटरी, कॉम्प्रेस्ड नॅचरल गॅस, सौर ऊर्जा, द्रव पेट्रोलियम वायू किंवा इतर कोणतेही इंधन किंवा ऊर्जेचा स्त्रोत यासह विविध प्रकारचे इंधन किंवा ऊर्जेचा स्त्रोत वापरून त्याचे संचालन सुलभ करू शकते, जे विहित अटींच्या अधीन राहून असे बदल केले जातील:

पुढे अशी तरतूद केली आहे की केंद्र सरकार अशा रूपांतरण किटसाठी वैशिष्ट्ये, मंजूरीसाठी अटी, रेट्रोफिटमेंट आणि इतर संबंधित बाबी निर्धारित करू शकते:

परंतु केंद्र सरकार कोणत्याही विशिष्ट हेतूसाठी वर नमूद केल्याखेरीज इतर मार्गाने वाहनांच्या बदलासाठी सूट देऊ शकते.”

5.3. मोटार वाहन कायदा, 1988 च्या कलम 52 नुसार कोणत्याही मोटार वाहनात बदल किंवा भिन्नता करण्यास परवानगी नाही. आपल्या युक्तिवादाच्या समर्थनार्थ त्यांनी प्रादेशिक परिवहन अधिकारी विरुद्ध जयचंद्र यांच्या प्रकरणात सर्वोच्च न्यायालयाच्या

निर्णयाचा संदर्भ दिला आहे आणि त्यावर विश्वास ठेवला आहे, ज्यात असे म्हटले आहे की, मोटार वाहन कायदा, 1988 च्या कलम 52 अन्वये बदल करण्यास परवानगी नाही. मोटार वाहनाच्या चेसीसमध्ये बदल झाल्यास त्याचे परिणाम मोटार वाहन कायदा, 1988 च्या कलम 53, 54 आणि 55 मध्ये नमूद करण्यात आले आहेत, ज्यात वाहनाची नोंदणी रद्द करणे समाविष्ट आहे, असे ते सादर करतात .

5.4. सध्याच्या परिस्थितीत, उपक्रमाला पुरविण्यात आलेल्या 99 पैकी 87 बसेसच्या चेसिसमध्ये तडे गेले आणि त्यामुळे पहिल्याच वर्षी या बसेब चालविण्यासाठी अयोग्य ठरल्या. काही बसेस वापरताना आग लागल्याने त्या वापराविना पडल्या, असे ते सादर करतात. 23.09.2015 च्या नोटिशीद्वारे उपक्रमाने कंपनीला ही माहिती दिली. या नोटिशीला उत्तर देताना, कंपनीने 15.10.2015 च्या उत्तरात मजबुतीकरण किट बसविण्याची ऑफर दिली होती, जी कंपनीच्या म्हणण्यानुसार, चेसिसमधील दरड झाकेल, जेणेकरून बसेसचा पुनर्वापर केला जाऊ शकेल.

5.5. उपप्रादेशिक परिवहन कार्यालय, सोलापूर यांनी महानगर खाली केला. दिनांक 13.10.2016 रोजी पत्र पाठवून म्हटले आहे की, वर्षभरात बसेसच्या चेसिसला तडे गेल्याने, उत्पादन दोषामुळे तडे निर्माण झाले असे मानण्याचे पुरेसे कारण आहे. त्या पत्रात स्पष्ट करण्यात आले होते की, मोटार वाहन कायदा 1988 च्या कलम 52 मध्ये वाहनाच्या चेसीसमध्ये कोणत्याही प्रकारे बदल करण्याची परवानगी नाही. मोटार

वाहन कायदा 1988 च्या कलम 52 अन्वये फाटलेल्या चेसिसला मजबुतीकरण किट बसविण्यास परवानगी नाही, असेही स्पष्ट करण्यात आले.

5.6. दिनांक 25.04.2017 च्या आदेशान्वये, नोंदणी अधिकारी व उपप्रादेशिक परिवहन अधिकारी, सोलापुर यांनी बसेस दैनंदिन वापरासाठी योग्य नसल्याचे कारण देत मोटार वाहन कायद्याच्या कलम 55 (3) व 55 (5) अन्वये बसेसची नोंदणी रद्द करण्यात आली.

5.7. केंद्रीय रस्ते वाहतूक संस्थेने (सीआयआरटी) 2023 च्या रिट याचिका क्रमांक 11827 मधील पान क्रमांक 173 वर दिनांक 09.02.2017 रोजी जारी केलेल्या अहवालाकडे त्यांनी माझे लक्ष वेधले आहे. कंपनीने उपक्रमाच्या 9 बसेसवर बसवलेल्या मजबुतीकरण किटची, चाचणी प्रकरण म्हणून तपासणी केल्यानंतर, हा अहवाल देण्यात आल्याचे ते सादर करतात. सीआयआरटीने क्रॅक चेसिस आणि मजबुतीकरण किट नसलेली बस, क्रॅक चेसिस नसलेली बस आणि मजबुतीकरण किट असलेली बस आणि क्रॅक चेसिस असलेली बस आणि मजबुतीकरण किट असलेली बस यांची तपासणी केली आणि ऑटोमोटिव्ह रिसर्च असोसिएशन ऑफ इंडियाने 02.02.2016 रोजी जारी केलेल्या चाचणी अहवालात असे निदर्शनास आणले आहे की, क्रॅक चेसिस असलेल्या बसेसना मजबुतीकरण किट बसविण्याची शिफारस लागू करता येणार नाही. त्यात असे नमूद करण्यात आले होते की सदोष चेसिसची जागा केवळ नवीन चेसिसद्वारे घेतली जाऊ शकते आणि कोणताही बदल करण्यास परवानगी नाही. मजबुतीकरण किटची

लावणे प्रवाशांच्या सुरक्षिततेसाठी हानिकारक असल्याचेही त्यात नमूद करण्यात आले आहे.

5.8. ते सादर करतात की, वरील स्थिती असूनही, कंपनीने त्यांच्या काउंटर क्लेमच्या परिच्छेद क्रमांक 35 मध्ये असे नमूद केले आहे की, मजबुतीकरण किट फिट करण्याची ऑफर कायद्याच्या विरोधात असूनही चांगल्या इशान्याने दिली गेली होती आणि अशा बसमधून प्रवास करणार्या प्रवाशांच्या सुरक्षिततेसाठी धोकादायक असल्याचे स्पष्ट असतानाही, उपक्रमाने ही ऑफर स्वीकारणे अपेक्षित होते. कंपनीच्या प्रतिज्ञापत्रात सुट्टीकरण किट ची फिटमेंट देण्याची भूमिका कंपनीने आपल्या प्रतिज्ञापत्रात विद्वान जिल्हा न्यायालय तसेच या न्यायालयासमोर कायम ठेवली आहे, असे ते सादर करतात.

5.9. त्यांनी परिच्छेद क्रमांक 23 कडे माझे लक्ष वेधले आहे, जे कंपनीने लवाद न्यायाधिकरणासमोर दाखल केलेल्या काउंटर क्लेमला प्रत्युत्तरा दाखल दिले आहे, ज्यामध्ये मजबुतीकरण किट फिट करण्यासंदर्भात विशिष्ट युक्तिवाद घेतले गेले आहेत जे या संदर्भात प्रासंगिक आहेत. परिच्छेद क्र.23 खालीलप्रमाणे आहे:-

“ 23. उत्तराच्या परिच्छेद 35 च्या संदर्भात, दावादाराने असे म्हटले आहे की, तथाकथित सदिच्छा भावनेतून उत्तरदात्याने फाटलेल्या चेसिसमध्ये मजबुतीकरण किट बसविण्याची ऑफर दिली होती, परंतु ती दावेदारास मान्य नव्हती कारण सेंट्रल इन्स्टिट्यूट ऑफ रोड ट्रान्सपोर्टने मजबुतीकरण किटच्या तपासणी अहवालाद्वारे असे निरीक्षण केले होते की कोणत्याही

सदोष चेसिसची जागा केवळ समान नवीन चेसिसद्वारे घेतली जाऊ शकते परंतु अशा मजबुतीकरण किटची फिटिंग केली जाऊन ती ऑटोमोबाईल मॅन्युफॅक्चरिंग उद्योगातील चुकीच्या पद्धतींना प्रोत्साहन देईल आणि ते प्रवाशांच्या सुरक्षिततेसाठी हानिकारक ठरू शकते. केंद्रीय रस्ते वाहतूक संस्थेचा (सीआयआरटी) अहवाल दावेदाराच्या दाव्याच्या निवेदनाला परिशिष्ट-65 म्हणून जोडला आहे. तसेच वाहन/बस विक्रीनंतर चेसिस वगैरे मध्ये बदल करण्यास परवानगी नाही, असे सर्व संबंधित अधिका-यांनी म्हटले आहे. त्यामुळे तथाकथित मजबुतीकरण किट, हे भारतातील मोटार वाहनांचे नियमन करणारे सर्व कायदे आणि नियमांच्या विरोधात होते. शिवाय जनतेची सुरक्षा सर्वोपरि असल्याने आणि बसेस कायद्याच्या आवश्यकतेनुसार असणे आवश्यक असल्याने डेप्युटी आरटीओकडे वाहने पाठविणे दावेदारासाठी योग्य होते.....”

5.10. परिच्छेद वाचताना, ते असे म्हणतात की, क्रॅक झालेल्या चेसिसवर मजबुतीकरण किट बसविणे हे भारतातील मोटार वाहनांचे नियमन करणारे सर्व कायदे आणि नियमांच्या विरुद्ध आहे, असे विशिष्ट विनवणीने उपस्थित केलेले आहे. असे असूनही, कंपनीने अभ्यासू मध्यस्थांसमोर बाजू मांडली की, जर उपक्रमाने कंपनीने देऊ केलेल्या क्रॅक चेसिसवर मजबुतीकरण किट बसविण्याचा स्वीकार केला असता तर, त्याचे कमी नुकसान झाले असते. या सादरीकरणानंतर मजबुतीकरण किटच्या अशा फिटमेंटला

नोंदणी प्राधिकरणाने मान्यता दिली नाही, या युक्तिवादाचा विचार न करता ते सादर करतात की, हे मोटार वाहन अधिनियम, 1988 च्या कलम 52 च्या विरुद्ध असल्याने विद्वान लवादाने हा अवार्ड मंजूर केला आहे आणि विद्वान जिल्हा न्यायालयाने या अवार्डला आव्हान देण्यासाठी आणि अंतरिम दिलासा देण्यासाठी अट म्हणून 50 टक्के रक्कम तात्पुरती जमा करण्याचे निर्देश दिले आहेत. त्यामुळे करार आणि लवाद अवार्ड हे फसवणुकीमुळे चव्हाट्यावर आले आहेत, कारण कंपनीला स्थापनेपासूनच मजबुतीकरण किट बसविणे बेकायदेशीर ठरेल, याची कल्पना होती, परंतु तरीही तो एक व्यवहार्य पर्याय ठरेल, असा आग्रह धरला आणि उपक्रमाचे मन वळवीण्याचा प्रयत्न करून तो स्वीकारण्यास राजी केले.

5.11. त्यांनी आपल्या वरील सादरीकरणाच्या समर्थनार्थ कागदपत्रांचे संकलन सादर केले आहे ज्यात प्रामुख्याने 4 निशाणींची समावेश आहे. निशाणी "अ" ही लवादाच्या कार्यवाहीत उपक्रमाने दाखल केलेल्या दाव्याच्या निवेदनाची प्रत आहे; निशाणी "ब" अर्बन बसची वैशिष्ट्ये - II ; प्रत आहे यांची निशाणी "सी" बस बॉडी डिझाइन आणि अप्रूव्हल - ऑटोमोटिव्ह इंडस्ट्री स्टँडर्ड्स (एआयएस - 052) ची प्रत आहे आणि निशाणी "डी" काउंटर क्लेमच्या प्रतिवादाची प्रत आहे.

5.12. वरील बाबींच्या आधारे, ते सादर करतात की, लवाद करार आणि लवाद अवार्ड हे कंपनीने केलेल्या फसवणुकीमुळे वाढले आणि त्या दृष्टीने या अधिनियमाच्या कलम 36 च्या उपकलम (3) मधील दुस-या तरतुदीनुसार 16.04.2019 च्या लवादाच्या

निर्णयाची अंमलबजावणी, संचालन, अंमलबजावणी आणि अंमलबजावणीस विनाअट स्थगिती देण्यास उपक्रम पात्र आहे. त्यामुळे अवार्डच्या अंमलबजावणीला स्थगिती द्यावी, अशी विनंती ते न्यायालयाला कोणतीही अट न बाळगता करतील आणि जिल्हा न्यायालयाने आपल्या निशाणी "5" आदेशात नमूद केलेल्या अवार्ड रकमेच्या 50% रक्कम जमा करण्याचे निर्देश, रद्द करून मागतात.

6. या उलट, कंपनीचे जेष्ठ विद्वान वकील डॉ. तुळजापूरकर यांनी सांगितले की, संबंधित आदेशाच्या परिच्छेद क्रमांक 11 मध्ये विद्वान जिल्हा न्यायाधीशांनी जरी असे म्हटले आहे की, अवार्डच्या संचालन आणि अंमलबजावणीस स्थगिती द्यायची असेल तर अंतिम आदेशाची पूर्तता करण्यासाठी उपक्रमानी पुरेशी सुरक्षा प्रदान करणे आवश्यक आहे, असे नमूद केले असले तरी, अवार्ड रकमेच्या 50% मर्यादेपर्यंत सुरक्षा पुरविण्याचे उपक्रमाला चुकीचे निर्देश दिले आहेत, जे अंतिम अवार्डचे समाधान करत नाही.

6.1. कोणत्याही तृटीमुळे किंवा निकृष्ट दर्जाच्या उत्पादन गुणवत्तेमुळे नव्हे, तर उपक्रमाने जाणीवपूर्वक अयोग्य वापर आणि बसेसची देखभाल न केल्यामुळे बसेस चालविण्या योग्य राहिल्या नाहीत करण्यात आल्या आहेत आणि त्यांचे फिटनेस प्रमाणपत्र मागे घेण्यात आले/ रद्द करण्यात आले आहे, असे ते सादर करतात. कंपनीने उपक्रमाला पुरविलेल्या बसेस 650 मिमी फ्लोअर उंची असलेल्या सेमी लो फ्लोअर बसेस आहेत, असे ते सादर करतात. ते सादर करतात की अशा बसेस ची रचना केली

गेली आहे की त्यांचा वापर गुळगुळीत शहरी रस्त्यांच्या पृष्ठभागावर करण्याचा हेतू आहे, 900 मिमी ग्राउंड क्लिअरन्स उंची असलेल्या नियमित हाय फ्लोअर क्लिअरन्स बसेसच्या उलट, ज्या खराब रस्त्याच्या परिस्थितीचा सामना करण्यासाठी डिझाइन केल्या आहेत. मात्र, ज्या ग्रामीण रस्त्यांवर रस्त्याचा पृष्ठभाग असमान, तुटलेला आणि अनेक ठिकाणी अस्तित्वातच नाही, अशा ग्रामीण रस्त्यांवर सेमी लो फ्लोअर 650 एमएमच्या बसेस तैनात करण्याचा निर्णय महानगरपालीकेने घेतला आहे, हे बसेस च्या बिघाडाचे मूळ कारण आहे.

6.2. त्याचवेळी कंपनीने 900 मिमी उंचीच्या 35 मिडी नॉन एसी बसेसचा पुरवठा केला असून त्या कोणत्याही अडचणीशिवाय धावत आहेत. बसच्या पहिल्या तुकडीत काही बिघाड झाला तेव्हा, कंपनीने तातडीने त्याकडे लक्ष दिले आणि पाहणी केली असता या बसेसच्या चेसिसच्या खालच्या बाजूस रस्त्याचा भाग आदळल्याच्या खुणा आढळून आल्या. कंपनीने प्रत्यक्ष रस्ते सर्वेक्षण केले असून रस्त्याच्या दुरवस्थेमुळे कंपनीने निश्चित केलेल्या विशिष्ट मार्गावर 650 मिमी फ्लोअर क्लिअरन्स उंचीच्या सेमी लो फ्लोअर बसेस चालवू नयेत, असे उपक्रमाला पत्र दिले होते. कंपनीने मजबुतीकरण किट बसविण्याची सूचना करून सुरुवातीच्या बसेसच्या फाटलेल्या चेसीसदुरुस्त करण्याची तयारी दर्शविली आणि प्रतिबंधात्मक उपाय योजना म्हणून उर्वरित बसेसवर स्वरचर्चाने मजबुतीकरण किट बसविण्याचे मान्य केले. ते सादर करतात की, उपक्रमाने कंपनीला मजबुतीकरण किट लागू करण्यास केवळ नकारच दिला नाही तर, खराब

रस्त्याची स्थिती असलेल्या आणि कंपनीने विशेषतः अयोग्य आणि त्यांच्या चेसिसला तडे / नुकसान होण्याचे खरे कारण म्हणून ओळखल्या गेलेल्या मार्गावर बस चालविणे सुरू ठेवले.

6.3. ते सादर करतात की उपक्रमाने जाणीवपूर्वक, चुकीच्या हेतूने परफॉर्मन्स बँक गॅरंटी कॅश करण्यासाठी कार्यवाही केली, जरी त्यांना, हे माहित होते की, कंपनीने परफॉर्मन्स बँक गॅरंटी रोखण्यापासून तात्काळ अंतरिम दिलासा मिळावा यासाठी लवादाकडे धाव घेतली आहे. परफॉर्मन्स बँक गॅरंटी कॅश करून मिळालेली रक्कम मुदत ठेव खात्यात जमा करण्याचे निर्देश विद्वान लवादाने 15.04.2017 रोजी दिलेल्या आदेशाचे उपक्रमाने पालन केले असले, तरी मुदत ठेव खाते बंद करून कंपनीला व्याजासह पैसे देण्याचे निर्देश देणाऱ्या विद्वान लवादाने दिलेल्या लवादाच्या निर्णयाचे पालन करण्यात सुरुवातीला त्यांना अपयश आले. तथापि, निष्पक्षपणे, ते न्यायालयाला सांगतिल की, त्या निर्देशाचे आता पालन उपक्रमाव्दारे केले जात आहे. या न्यायालयाने दिनांक 13.09.2023 रोजी दिलेल्या आदेशाच्या अनुषंगाने.

6.4. पाम डेव्हलपर्स प्रायव्हेट लिमिटेड विरुद्ध पश्चिम बंगाल राज्य या खटल्यात सर्वोच्च न्यायालयाने दिलेल्या निर्णयाकडे ते माझे लक्ष वेधतात ज्यात सर्वोच्च न्यायालयाने स्पष्टपणे नमूद केले आहे की दिवाणी प्रक्रिया संहितेच्या (थोडक्यात "सीपीसी") आदेश XXVII नियम 8-अ मधील तरतुदी असूनही, लवादाच्या निर्णयांतर्गत निर्णय कर्जदार जर राज्य सरकार आहे, तर आदेश XLI नियम 5 (3), 5

(5) आणि 6 अन्वये आर्थिक हुकुमाच्या अंमलबजावणीस स्थगिती मिळावी म्हणून आदेश XL नियम 1(3) नुसार सुरक्षा पुरविण्याच्या सक्तीच्या बंधनातून सूट देऊ शकते, राज्य सरकारला डिक्ली / अवार्डच्या अंमलबजावणीस स्थगिती देण्याची अट म्हणून रक्कम जमा करण्याच्या आवश्यकतेतून सूट देण्यात आलेली नाही. ते सादर करतात की या निर्णयात पुढे असे म्हटले आहे की, जरी सीपीसी अंतर्गत काही तरतुदी सरकारला भिन्न वागणूक देतात, परंतु या कायद्यांतर्गत तसे नाही. ते सादर करतात की या कायद्याच्या कलम 36 मध्ये कलम 34 अन्वये आव्हान येईपर्यंत अंमलबजावणी किंवा स्थगिती देण्याबाबत सरकारला कोणतीही विशेष वागणूक देण्याची तरतूद नाही. या संदर्भात सर्वोच्च न्यायालयाने त्या प्रकरणातील वस्तुस्थितीत अंमलबजावणीला स्थगिती देताना दिलेल्या रकमेच्या 100 टक्के रक्कम जमा करण्याचे निर्देश दिले.

6.5. ते सादर करतात की, कोणत्याही परिस्थितीत, सध्याच्या खटल्यात, उपक्रम राज्य किंवा केंद्र सरकार नाही आणि म्हणूनच सीपीसीच्या आदेश XXVII नियम 8-ए चा मर्यादित लाभ देखील उपक्रमास उपलब्ध नाही. **कानपूर जल संस्थान विरुद्ध बापू कन्स्ट्रक्शन** या खटल्याच्या निकालात सर्वोच्च न्यायालयाने हे स्पष्टपणे नमूद केले आहे की, सीपीसीच्या आदेश XXVII च्या नियम 8 अ मध्ये वापरल्या गेलेल्या आणि नियम 8 ब अंतर्गत परिभाषित केलेल्या आणि वापरल्या जाणा-या शब्द 'सरकार' म्हणजे केवळ केंद्र किंवा राज्य सरकार आहे, राज्याची कोणतीही संस्था, महामंडळ किंवा यंत्रणा किंवा एजन्सी किंवा वैधानिक संस्था नाही. सोलापूर महानगरपालिका

आणि/किंवा उपक्रम आदेश XXVII नियम 8 अ च्या अर्थाच्या कक्षेत येत नाहीत आणि म्हणूनच वैधानिक सुरक्षा प्रदान करण्यापासून त्यांना सूट नाही. दुसरीकडे, सीपीसीच्या आदेश XLI नियम 1, 5 आणि 6 मधील तरतुदींनुसार उपक्रम स्वतः विरुद्ध किंवा सोलापूर महानगरपालिकेच्या विरोधात अवार्डच्या अंमलबजावणीस स्थगिती देण्याची पूर्वअट म्हणून सुरक्षा प्रदान करण्यास आणि अवार्डची रक्कम जमा करण्यास उत्तरदायी आहे.

6.6. ते सादर करतात की, त्या इतर अनेक गोष्टी, उदा. उपक्रम हा एक शासकीय उपक्रम आहे आणि सोलापूर शहर / जिल्ह्यात वाहतूक सेवा पुरविण्यास जबाबदार असलेली स्थानिक संस्था आहे आणि प्रवाशांच्या सुरक्षिततेसाठी जबाबदार आहे, मोठ्या प्रमाणात सार्वजनिक पैसा गुंतलेला आहे, इत्यादी बाबी, उपक्रमाने दाखल केलेल्या स्थगिती अर्जाच्या निर्णयाशी संबंधित नाहीत. जर बसेस चा वापर त्यांच्या इच्छित हेतूसाठी केला जाऊ शकला नाही ज्यामुळे आर्थिक नुकसान झाले असेल, तर त्याची संपूर्ण चूक अंडरटेकिंगची आहे की त्यांनी बसेसचा त्यांच्या इच्छित हेतू आणि डिझाइननुसार वापर केला नाही आणि ओईएमच्या सूचनेनुसार त्यांची देखभाल केली नाही आणि त्यासाठी कंपनीला दोष देता येणार नाही.

6.7. बसच्या दुरुवस्थेला जबाबदार कोण, हा प्रश्न विद्वान लवादापुढे मध्यवर्ती मुद्दा होता, ज्याने दोन्ही पक्षांनी सादर केलेले पुरावे पाहिल्यानंतर, शेवटी असा निष्कर्ष काढला की, याला कंपनी नव्हे तर उपक्रम जबाबदार आहे. निशाणी "5" अन्वये

विदवान जिल्हा न्यायालयात दाखल केलेल्या स्थगिती अर्जात उपक्रमाने तसा मुद्दा मांडलेला नसताना, स्थगिती अर्जावर सुनावणी करणाऱ्या विदवान जिल्हा न्यायालयासमोर हा मुद्दा उपस्थित करणे उपक्रमाला परवानगी देत नाही, असे ते सादर करतात.

6.8. ते सादर करतात की, या कायद्याच्या कलम 36 मधील दुस-या तरतुदीवर उपक्रमाचे अवलंबून राहणे, ज्याअंतर्गत न्यायालय संबंधित अवार्डच्या अंमलबजावणीस बिनशर्त स्थगिती देऊ शकते, जर पक्षकाराने प्रथमदर्शनी असे सिद्ध केले की ज्या कराराच्या आधारे लवादाचा अवार्ड मंजूर करण्यात आला आहे तो फसवणुकीमुळे किंवा भ्रष्टाचारामुळे प्रेरित किंवा झाला आहे. असे या खटल्याच्या वस्तुस्थितीत कुठेच नाही. कंपनीने कराराच्या कामगिरीत घोटाळा केल्याचा अंडरटेकिंगचा आरोप म्हणजे कराराचे उल्लंघन केल्याचे नमूद करण्यासारखे आहे, असे ते सादर करतात. अशी भूमिका की उपक्रमाविरुद्ध घोटाळा करूनच करारच करण्यात आला किंवा करार करण्याच्या प्रक्रियेत किंवा अवार्डच्या निर्मितीच्या प्रक्रियेत भ्रष्टाचार झाला, या आरोपापेक्षा वेगळी आहे. या कायद्याच्या कलम 36 मधील दुस-या तरतुदीत केवळ दुस-या स्वरूपाचा आरोप समाविष्ट आहे, आणि बसेसचे नुकसान झाल्याच्या कारणास्तव त्या चालविण्या योग्य नाहीत, असे उपक्रमाने केलेले प्रकरण नाही.

6.9. या कायद्याच्या कलम 36 (3) नुसार लवादाच्या निर्णयाला स्थगिती देण्याकरीता त्याची कारणे लेखी स्वरूपात नोंदविणे न्यायालयाला बंधनकारक आहे, परंतु सध्याच्या

प्रकरणात 100 टक्के अनामत रकमेऐवजी 50 टक्के रक्कम जमा करून अवार्डच्या अंमलबजावणीला स्थगिती देताना कोणतेही कारण नोंदविण्यात आलेले नाही. या कायद्याच्या कलम 36 (3) मधील पहिल्या तरतुदीकडे त्यांनी माझे लक्ष वेधले आहे, ज्यात न्यायालयाने मनी डिक्रीला स्थगिती देण्याच्या तरतुदीचा योग्य विचार करणे बंधनकारक आहे आणि आक्षेपार्ह आदेश देताना संबंधित तरतुदीचा विचार केलेला नाही असे सादर केले जाते.

6.10. ते सांगतात की, साध्या वाचनातून उपक्रमाच्या स्वतःच्या प्रकरणात, हे स्पष्ट आहे की, करार घोटाळा किंवा भ्रष्टाचाराने केला गेला होता किंवा अवार्डची निर्मिती फसवणूक किंवा भ्रष्टाचारामुळे प्रेरित किंवा प्रभावित झाली होती, असा कोणताही आरोप नाही. ज्या उपक्रमाची निविदा स्वीकारण्यात आली, यशस्वी घोषित करण्यात आली आणि तिला कंत्राट देण्यात आले, त्या उपक्रमाने काढलेल्या निविदा प्रक्रियेतील सहभागी कंपन्यांपैकी ही एक कंपनी होती. या प्रक्रियेत कोणतेही गैरव्यवहार/ फसवणूक/ भ्रष्टाचार झाल्याचा आरोप उपक्रमाव्दारे करण्यात आलेला नाही किंवा अशा आरोपाच्या समर्थनार्थ कोणताही तपशील दिलेला नाही, असे ते सादर करतात. मात्र, कंत्राट मिळाल्यानंतर कंपनीने सदोष व अनुपयोगी बसेसचा संपूर्ण माहिती असून फसवणुकीने पुरवठा केला आणि अशा बसेसच्या वापरामुळे सार्वजनिक जीवनाला गंभीर धोका निर्माण होईल आणि सरकारी तिजोरीचे मोठे नुकसान होईल, असा युक्तिवाद करण्यात आला आहे. बसेस वापरल्यानंतर, उपस्थित केलेला वरील

आरोप, हा कंपनीने कराराचा भंग केल्याचे सांगण्याचा आणखी एक मार्ग आहे, ज्याद्वारे उपक्रमाने लवादा प्रक्रियेमध्ये बचाव केला आहे आणि जो लवादाच्या निर्णयात सर्वतोपरी फेटाळण्यात आला आहे. लवाद प्रक्रियेवर फसवणुकीचा किंवा भ्रष्टाचाराचा कोणत्याही प्रकारे परिणाम झाल्याचा कोणताही आरोप नाही आणि अशा आरोपाच्या समर्थनार्थ कोणताही तपशील देण्यात आलेला नाही, असेही ते नमूद करतात . त्यामुळे या कायद्याच्या कलम 36 मधील दुसरी तरतुद सध्याच्या प्रकरणात लागू होत नाही आणि उपक्रमाला युक्तिवादाप्रमाणे, बिनशर्त स्थगिती मिळण्याचा अधिकार नाही, असे ते सादर करतात.

6.11. उपक्रमाच्या फायद्यासाठी, कंपनीने सोलापूर जिल्ह्यातील ग्रामीण भागातील विशेषत रस्त्यांची दुरवस्था लक्षात घेऊन, टाळता येण्याजोगे मार्ग निश्चित केले आहेत. मार्च 2012 मध्ये भारत सरकारच्या नगरविकास मंत्रालयाने जारी केलेले शहरी बस स्पेसिफिकेशन्स-II (यूबीएस-II) हे प्रमाणित विनिर्देश होते, ज्याअंतर्गत उपक्रमाने सध्याची निविदा जारी केली होती, ती शहरी कामकाजासाठी बसेसना स्पष्टपणे लागू होती जी शहर किंवा महानगर क्षेत्राच्या हद्दीमध्ये ऑपरेशनसाठी अभिप्रेत असलेल्या वाहनाची व्याख्या करते. उपरोक्त अटी लागू असूनही, सोलापूर जिल्ह्यातील ग्रामीण भागात 650 मिमी सेमी लो फ्लोर बसेस चालविण्याचा निर्णय उपक्रमाने घेतला असून, जेथे रस्त्यांची दुरवस्था असल्याने त्या मोडकळीस आल्या आहेत, ज्याच्या समर्थनार्थ

असलेल्या पुराव्यांचा अभ्यासू लवादाने लवादाचा निकाल देताना पुरेसा विचार केला आहे.

6.12. पुराव्यांचे पुनर्मूल्यांकन करून त्याच मुद्द्यांवर लढण्याची परवानगी कायदा उपक्रमाला देत नाही, असे ते म्हणतात. ते सादर करतात की, सर्व संबंधित कागदपत्रे आणि युक्तिवाद लवादाच्या प्रक्रियेत रेकॉर्डवर ठेवण्यात आले आहेत आणि त्यांची प्रासंगिकता आणि पुरावे मूल्य लक्षात घेऊन अवार्ड प्रदान केला गेला आहे.

6.13. ते सादर करतात की कंपनीने पुरविलेल्या 650 मिमी सेमी-लो फ्लोर बसेस कंत्राटी आणि कायदेशीर अशा दोन्ही आवश्यक मानकांनुसार होत्या की नाहीत हा प्रश्न विद्वान मध्यस्थाच्या विशेष कार्यक्षेत्रात होता, ज्याने सर्व संबंधित पुराव्यांचा विचार करून असे म्हटले आहे की कंपनीने पुरविलेल्या बसेसमध्ये उत्पादन किंवा डिझाइनमध्ये कोणताही दोष नव्हता आणि कोणत्याही परिस्थितीत, कंपनीने पुरविलेल्या बसेस यूबीएस -II स्पेसिफिकेशन्स आणि बस बॉडी डिझाइन अँड अप्रूव्हलसाठी आचारसंहिता, 2008 चे अनुपालन करत होत्या. 12 वर्षे किंवा 10,00,000 किमी (जे आधी असेल) चे विहित जीवनचक्र कंपनीने पूर्ण केले नाही, हा उपक्रमाचा आरोप पूर्णपणे चुकीचा आहे कारण वर नमूद केलेले विहित जीवनचक्र तेव्हाच लागू होते जेव्हा बसेस त्यांच्या इच्छित वापरानुसार वापरल्या जातात, ज्यासाठी त्यांची रचना केली जाते आणि जेव्हा बसेसची देखभाल केली जाते ओईएमच्या सूचनांनुसार योग्य आणि नियमितपणे.

6.14. मजबुतीकरण किट च्या फिटिंगचा मुद्दा केवळ या प्रश्नाशी संबंधित आहे की, स्वतःच्या कारवाईमुळे खराब झालेल्या बसेस चालविण्यास असमर्थ ठरल्यामुळे उपक्रमाला होणारे नुकसान फिटमेंट किट चेसिसला बसविणे, उपक्रमाने मान्य केले असते आणि तो प्रश्न आता निरर्थक बनला आहे, एकदा विद्वान लवादाने मुद्दा क्रमांक 1 चा निष्कर्ष काढला की, उपक्रमाने बसमध्ये उत्पादन किंवा डिझाइनमध्ये कोणताही दोष असल्याचे सिद्ध केले नाही. त्यामुळे उपक्रमाला ज्या नुकसानीचा हक्क मिळाला असता, त्या नुकसानीचे मोजमाप आणि त्यातून होणारे नुकसान कमी करण्याचा प्रश्न तेव्हाच समर्पक झाला असता, तरच उपक्रमाला कंपनीची जबाबदारी प्रस्थापित करण्यात यश आले असते, असे ते सादर करतात. ते सादर करतात की दोन्ही पक्षांनी आपापली बाजू सिद्ध करण्यासाठी आपापल्या तज्ञ साक्षीदारांचे पुरावे दिले आहेत आणि अवार्डअंतर्गत संपूर्ण पुराव्यांचा विचार आणि विश्लेषण केले आहे आणि कंपनीने पुरविलेल्या बसेसमध्ये कोणतेही उत्पादन किंवा डिझाईनिंग दोष नसल्याचा निष्कर्ष दिला आहे आणि म्हणूनच ते सादर करतात की, या न्यायालयाने पुराव्यांचे पुनर्मूल्यांकन आणि पुनर्मूल्यमापन करण्याचा प्रयत्न करू नये.

6.15. ते सादर करतात की, विद्वान जिल्हा न्यायाधीशांना हे लक्षात आले नाही की, उपक्रमाने लवादाची कार्यवाही आणि सुनावणी वारंवार लांबविण्याचा प्रयत्न केला आणि त्यांनी दाखल केलेल्या निशाणी "5" अर्जाची सुनावणी कंपनीकडे जमा करणे आणि / किंवा पुरस्काराची रक्कम देण्यास विलंब करण्याचा आणखी एक प्रयत्न होता. या

संदर्भात राहुल एस. शहा विरुद्ध जिनेंद्रकुमार गांधी आणि इतर या प्रकरणात सर्वोच्च न्यायालयाने दिलेल्या निर्णयाकडे त्यांनी माझे लक्ष वेधले आहे, ज्याचे अनुसरण भोज राज गर्ग विरुद्ध गोयल एज्युकेशन अँड वेल्फेअर सोसायटी आणि इतर च्या प्रकरणातही करण्यात आले आहे. त्यानंतर त्यात असे धरले गेले की महिन्यांच्या कालावधीत अंमलबजावणी कार्यवाहीची सुनावणी केली पाहिजे आणि तसे न केल्यास अंमलबजावणी करणा-या न्यायालयाला लेखी कारणे नोंदवावी लागतील. ते सादर करतात की, ही निश्चित परिस्थिती असूनही, अंमलबजावणीचा अर्ज 4 वर्षांहून अधिक काळ प्रलंबित राहीला. आणि म्हणूनच लवादाच्या निर्णयाला स्थगिती देण्याची पूर्वअट संबंधित आदेशानुसार 50% ठेवीऐवजी अवार्डची रक्कम 100% जमा करणे हवायला हवी होती, अशी न्यायालयाला विनंती केली.

6.16. आपल्या युक्तिवादाच्या आणि सादरकरणाच्या समर्थनार्थ त्यांनी खालील प्रकरणांमध्ये सर्वोच्च न्यायालय आणि या न्यायालयाच्या निर्णयांचाही आधार घेतला आहे :-

- (1) गारमेंट क्राफ्ट विरुद्ध प्रकाशचंद गोयल;
- (2) स्टेट बँक ऑफ इंडिया आणि अन्य विरुद्ध के.एस. विश्वनाथ.
- (3) सेप्को इलेक्ट्रिक पॉवर कन्स्ट्रक्शन कॉर्पोरेशन वि. पॉवर मेच प्रोजेक्ट्स लि.;
- (4) मालवा स्ट्रिप्स प्रायव्हेट लिमिटेड विरुद्ध ज्योती लिमिटेड;
- (5) बामर लॉरी अँड कंपनी लिमिटेड विरुद्ध शिल्पी इंजिनीअरिंग प्रा. आणि
- (6) आयटीडी सिमेंटेशन इंडिया लिमिटेड विरुद्ध उर्मी ट्रेंचलेस टेक्नॉलॉजी प्रायव्हेट लिमिटेड .

6.17. अंमलबजावणी न्यायालयासमोर उपक्रम हा महानगरपालीकाचा अविभाज्य भाग आहे, हे नाकारण्यापर्यंत महानगरपालीकेने पाऊल टाकले आहे, असा युक्तिवाद त्यांनी केला. ते सादर करतात की, अभ्यासू लवादासमोर दाखल केलेल्या दाव्याच्या निवेदनात तसेच या कायद्याच्या कलम 34 अन्वये दाखल केलेल्या अर्जात, उपक्रमाचे हे स्वतःचे प्रकरण आहे की उपक्रम ही एमएमसी कायद्यांतर्गत समाविष्ट केलेली नागरी स्थानिक संस्था आहे आणि सोलापूर आणि आसपासच्या परिसरातील रहिवाशांना सार्वजनिक वाहतूक पुरविण्याची त्यांची जबाबदारी आहे आणि महानगरपालीकेचा एक भाग असल्याने विविध पत्रव्यवहाराची देवाणघेवाण कंपनी आणि कॉर्पोरेशन यांच्यात होते. महानगरपालीकेच्या आयुक्तांनी स्वतः विविध प्रसंगी पत्रव्यवहार करूनही, उपक्रमाने अशी भूमिका घेण्याचा प्रयत्न केला आहे, की ते लवादाच्या प्रक्रियेत पक्षकार असल्याची स्पष्ट कबुली दिली आणि ते निर्णय कर्जदार आहेत, ज्या बाबी 2024 च्या रिट याचिका क्रमांक 6147 मधील निशाणी "ड" आणि "ई" वर असलेले पत्रे वाचून खात्र केले जाऊ शकते, असे ते सादर करतात.

6.18. महानगरपालीकेच्या आयुक्तांनी दाखल केलेल्या अर्जावर प्रधान जिल्हा न्यायाधीशांनी दिलेल्या 24.11.2022 व 29.11.2022 च्या आदेशांना आव्हान देण्यासाठी कंपनीने 2023 ची रिट याचिका क्र.155 दाखल केली असून, ती या न्यायालयाच्या खंडपीठापुढे प्रलंबित आहे.

6.19. ते सादर करतात की, महानगरपालीकेने सीपीसीच्या कलम 47 अन्वये अंमलबजावणी न्यायालयात अर्ज दाखल केला आहे की ते लवादाच्या प्रक्रियेत पक्षकार नाहीत आणि महानगरपालीकेविरुद्ध कोणताही निर्णय दिला गेला नाही आणि म्हणूनच महानगरपालीकेविरुद्ध सुरू केलेली अंमलबजावणी ची कार्यवाही मागे घेण्यात यावी. हा अर्ज न्यायालयाने दिनांक 16.12.2023 च्या आदेशाने फेटाळून लावला आहे. या आदेशाला देखील महानगरपालीकेने 2024 च्या रिट याचिका क्रमांक 3833 मध्ये आव्हान दिले आहे.

6.20. वरील युक्तिवाद लक्षात घेता, ते न्यायालयाला विनंती करतात की, सध्याच्या खटल्यातील वस्तुस्थिती आणि परिस्थितीचा कायद्याच्या सुयोग्य स्थितीसह विचार करावा आणि 27.06.2023 च्या आदेशात सुधारणा करून उपरोक्त आदेशात निर्देशानुसार 50% ऐवजी संपूर्ण 100% अवार्ड रक्कम जमा करण्याचे निर्देश उपक्रमाला द्यावेत.

7. महानगरपालीकेच्या वतीने बाजू मांडणारे विद्वान वकील सुश्री शास्त्री यांनी सुरुवातीलाच श्री. किल्लेदार यांनी मांडलेले युक्तिवाद व सादरीकरण गुणवत्तेच्या आधारे स्वीकारले आहेत. तसेच, मीस ज्योती सुरेशराव भगत, पालीकेचे सहाय्यक महापालीका आयुक्त यांनी दाखल केलेल्या 26.04.2024 च्या उत्तरादाखल प्रतिज्ञापत्राकडे त्या माझे लक्ष वेधतात आणि सांगतात की, महानगरपालीका कधीही लवादाच्या प्रक्रियेत पक्षकार नव्हते किंवा 2019 च्या नागरी किरकोळ अर्ज क्रमांक 160

मध्ये देखील पक्षकार नव्हते. त्यामुळे कंपनीने महामंडळा समजून दाखल केलेली रिट याचिका फेटाळण्यात यावी, अशी मागणी त्या करतात. ती सादर करते की, महानगरपालीकेला प्रथमच कंपनीने केवळ अंमलबजावणी प्रक्रियेत पक्षकार म्हणून सामील केले होते.

7.1. म्हणून ती सादर करते की, महानगरपालीकेने एक्झिक्युटिव्ह कोर्टासमोर निशाणी "27" खाली अर्ज दाखल करून महानगरपालीकेतर्फे अंमलबजावणी प्रक्रिया रद्द करण्याची मागणी केली. तथापि, दिनांक 16.12.2023 च्या आदेशाने अंमलबजावणी न्यायालयाने महानगरपालिकेच्या वतीने दाखल केलेला अर्ज फेटाळला आणि या आदेशाला महानगरपालीकेने 2024 च्या रिट याचिका क्रमांक 383 मध्ये स्वतंत्रपणे, या न्यायालयात आव्हान दिले आहे.

7.2. ती असे सादर करते की, कंपनीला विद्वान लवादासमोर दाखल युक्तिवादात / प्रतिदाव्यात स्थापनेच्या टप्प्यावर कॉर्पोरेशनला पक्षकार करण्यापासून न कोणीही रोखलेले नाही कारण यामुळे महानगरपालीकेला विद्वान लवादासमोर आपल्या अधिकाराचा बचाव करण्याची संधी मिळाली असती.

7.3. ती सादर करते की, महानगरपालीकेची रिट याचिका स्पष्टपणे विचारकरण्यायोग्य नाही कारण महानगरपालीकेला लवादाच्या प्रक्रियेत कधीही पक्षकार केले गेले नाही. त्या सादर करतात की हे स्पष्ट आहे की सीपीसीच्या कलम 2 (2) नुसार डिक्री खटल्यातील

सर्व किंवा कोणत्याही प्रकरणाच्या संदर्भात पक्षकारांचे अधिकार निश्चितपणे निश्चित करते आणि म्हणूनच सध्याच्या प्रकरणात उपक्रमाच्या विरोधात असलेल्या लवादाच्या निर्णयाची अंमलबजावणी महानगरपालीके विरुद्ध केली जाऊ शकत नाही.

7.4. महाराष्ट्र महानगरपालिका अधिनियम, 1949 (थोडक्यात "एमएमसी कायदा") च्या अर्थ आणि योजनेत महानगरपालिका ही पूर्णपणे वेगळी कायदेशीर संस्था आहे आणि त्याचे अध्यक्ष महापालिका आयुक्त आहेत. परिवहन उपक्रम हा एमएमसी कायद्याच्या कलम 341 अन्वये स्थापन केलेला उपक्रम आहे, असे त्या म्हणतात.

7.5. एमएमसी कायद्याच्या कलम 75 मध्ये परिवहन उपक्रमांशी संबंधित कंत्राटांसाठी एमएमसी कायद्याच्या कलम 73 आणि अध्याय V मधील तरतुदी अनुक्रमे "आयुक्त" आणि "स्थायी समिती" या शब्दांऐवजी "परिवहन व्यवस्थापक" आणि "परिवहन समिती" या शब्दांनुसार लागू होतील यात शंका नाही. हे असे दर्शविते की, महापालिकेकडून उपक्रमाचे वेगळे करण्यासारखे आहे, आणि आधारावरच महामंडळाकडून उपक्रमाची थकबाकी वसूल करता येत नाही, असे त्या म्हणतात. विधिमंडळाने जाणीवपूर्वक महानगरपालिका आणि परिवहन उपक्रमाचे अधिकार, कार्ये स्वतंत्रपणे विभागली आहेत आणि परिवहन उपक्रम हा महानगरपालिकेचा विस्तारित भाग आहे असे मानले तर, एमएमसी कायद्यातील वरील तरतुदी पूर्णपणे निरर्थक ठरतील, असे त्या म्हणतात.

7.6. एमएमसी कायद्याच्या कलम 357 (ड) मध्ये त्या अध्यायातील तरतुदींनुसार नियुक्त केलेल्या सर्व नगरपालिका अधिकारी आणि कर्मचा-यांचे वेतन आणि भत्ते देण्याची तरतूद आहे. त्यामुळे, उपक्रमासाठी नेमण्यात आलेल्या सर्व अधिकारी व कर्मचाऱ्यांचे वेतन परिवहन निधीतूनच देण्यात येणार आहे. त्या सादर करतात की परिवहन उपक्रमाशी संबंधित अध्याय हा परिवहन उपक्रमाची कार्ये आणि हेतू यांच्या संदर्भात स्वतः एक स्वयंपूर्ण संहिता आहे ज्यात परिवहन उपक्रमाचे संचालन आणि कामकाजासाठी निधीचा वापर समाविष्ट आहे आणि हे दर्शविते की परिवहन उपक्रम आणि महानगरपालिका या दोन वेगळ्या कायदेशीर संस्था आहेत आणि उपक्रम महानगरपालिका विस्तारित भाग नाही. त्यामुळे सध्याच्या खटल्यात महामंडळावर उपक्रमाची जबाबदारी टाकता येणार नाही, असा युक्तिवाद त्या करतात. .

7.7. त्यांनी, एमएमसी कायद्याच्या कलम 357 (ई) मधील तरतुदींकडे माझे लक्ष वेधले आहे आणि असे सादर केले आहे की, या कलमात अशी तरतूद आहे की परिवहन निधीचा वापर परिवहन व्यवस्थापकाने कोणत्याही अधिकाराचा वापर करताना केलेला सर्व खर्च आणि खर्च देण्यासाठी केला जाईल किंवा या उद्देशाने त्याला प्रदान केलेले किंवा लादलेले कोणतेही कर्तव्य पार पाडण्यासाठी वापरले जाईल, किंवा कायद्यातील तरतुदींनुसार किंवा इतर कोणत्याही कायद्याच्या अंतर्गत परिवहन उपक्रमाच्या संदर्भात, ज्यात नुकसान भरपाईच्या माध्यमातून देणे आवश्यक किंवा अधिकार असलेल्या पैशांचा समावेश आहे. त्यांच्या म्हणण्यानुसार, यावरून हे स्पष्ट होते

की, उपक्रमाच्या कामकाजातून उद्धवणारी कोणतीही नुकसान भरपाई देण्यासाठी केवळ परिवहन निधीचा वापर केला जाणार आहे. एमएमसी कायद्याच्या कलम 357 (1) मध्ये असे म्हटले आहे की, परिवहन निधीत जमा केलेले पैसे दिवाणी किंवा फौजदारी न्यायालयाच्या डिक्री किंवा आदेशानुसार देय असलेल्या प्रत्येक रकमेच्या देयकासह सर्व रक्कम, शुल्क, खर्च भरण्यासाठी लागू केले जातील. ती सादर करते की, या तरतुदीत स्पष्ट केले आहे की जर एखाद्या आदेश परिवहनचे विरुद्ध झाला असेल तर ती उपक्रमाने पूर्तता करणे आवश्यक आहे, त्या आदेशाच्या पूर्ततेसाठी परिवहन निधीतील निधी चा वापर करायचा आहे आणि म्हणून परिवहन निधीची स्थापना येथे नमूद केलेल्या हेतूसाठी करण्यात आली आहे आणि महामंडळासाठी, म्हणजे नगरपालिका निधीसाठी ठेवल्या जाणा-या निधीपेक्षा राखीव आणि वेगळा आहे, म्हणजेच एमएमसी कायद्याच्या कलम 82 अन्वये विचार केल्याप्रमाणे, महापालिका निधी.

7.8. पुढे, ती सादर करते की, एमएमसी कायद्याच्या कलम 88 (एच) (ii) मध्ये अशी तरतूद आहे की, नगरपालिका निधीतील पैसे दिवाणीच्या डिक्री किंवा आदेशानुसार देय असलेल्या कोणत्याही पैशाच्या देयकासाठी लागू केले जातील किंवा

फौजदारी न्यायालयाने "महानगरपालीकेच्या विरोधात किंवा पदसिद्ध आयुक्त, उपायुक्त किंवा सहाय्यक आयुक्त" यांच्याविरोधात निकाल दिला असेल तर.

कायद्याच्या कलम 357 (एफ) सह कलम 88 (एच) (ii) यांचे एकत्रित वाचन केल्यास

हे स्पष्ट होते की, महापालिका निधीचा उद्देश महामंडळाविरुद्ध पारित केलेल्या आदेशांची पूर्तता करणे हा आहे, तर परिवहन निधीचा वापर परिवहन उपक्रमाविरुद्ध पारित केलेल्या आदेशांची पूर्तता करण्यासाठी केला जाणार आहे.

7.9. एमएमसी कायद्याच्या कलम 481 च्या उपकलम (2) चे बारकाईने अवलोकन केल्यास असे दिसून येते की परिवहन उपक्रमाचे अधिग्रहण, विस्तार, प्रशासन, संचालन आणि देखभालीसाठी उद्भवणार्या कोणत्याही कायदेशीर कार्यवाहीसंदर्भात "आयुक्त" आणि "स्थायी समिती" ऐवजी "परिवहन व्यवस्थापक" आणि "परिवहन समिती" हे शब्द वापरावे लागतील.

7.10. म्हणून त्या सादर करतात की, विधिमंडळाने आयुक्त आणि परिवहन व्यवस्थापक यांच्या कामकाज इत्यादींबाबत स्पष्टपणे फरक केला आहे हे स्पष्ट आहे जेथे परिवहन उपक्रमाचा संबंध आहे आणि महामंडळ आणि परिवहन उपक्रम या दोन स्वतंत्र आणि वेगळ्या कायदेशीर संस्था आहेत आणि दिवाणी आणि फौजदारी कारवाईच्या बाबतीत उपक्रम हा महानगरपालिका विस्तारित हात नाही. परिवहन उपक्रमाचे अधिग्रहण, विस्तार, प्रशासन, संचालन आणि देखभालीबाबत कोणतीही कायदेशीर कार्यवाही झाल्यास परिवहन उपक्रम स्वतःच्या क्षमतेने खटला चालविण्यास सक्षम आहे आणि म्हणूनच सध्याच्या प्रकरणात, परिवहन उपक्रम महामंडळापासून स्वतंत्र असल्याचे स्पष्ट झाल्यामुळे, अंमलबजावणी प्रक्रियेत महामंडळ योग्य आणि आवश्यक पक्ष नाही, असे त्या सादर करतात .

7.11. ती सादर करते की परिवहन उपक्रम आणि महामंडळ या दोन्ही वैधानिक संस्था ज्या उद्दीष्टे आणि हेतू साठी आहेत त्या कायदानुसार आहेत ज्यांनी निर्मिती त्याप्रमाणे केली गेली आहे. ते दोन्ही "राज्य" आणि "राज्याची साधने" आहेत आणि असे म्हणता येणार नाही की उपक्रम हा एक मुखवटा किंवा लपविण्यासाठी स्थापित केलेले उपकरण आहे आणि म्हणूनच महामंडळावर उपक्रमाची जबाबदारी लादण्यासाठी सध्याच्या प्रकरणात कॉर्पोरेट बुरखा उठवला जाऊ शकत नाही.

7.12. उपक्रमाने उचललेल्या जबाबदारीसाठी महामंडळाला जबाबदार धरल्यास दूरगामी स्वरूपाचे गंभीर आणि अराजक नागरी परिणाम होतील ज्याचा आवश्यक परिणाम होईल, याचा अर्थ असा होईल की उपक्रमातील कर्मचारी यांना महामंडळाचे अधिकारी व कर्मचारी, इत्यादी मानले जातील आणि हे एमएमसी कायद्याच्या योजनेच्या पूर्णपणे विरुद्ध असेल. एमएमसी कायद्यातील कलम 357 (ड) च्या तरतुदींनुसार त्यामुळे निरर्थक ठरतील ज्याद्वारे सर्व महापालिका अधिकारी व कर्मचाऱ्यांचे वेतन व भत्ते देण्याची त्या अध्यायात तरतूद आहे.

7.13. महामंडळ हा उपक्रमाचा विस्तारित भाग आहे, असे मानले तर महामंडळातील कर्मचारी, अधिकारी व परिवहन उपक्रमात कार्यरत असलेल्या कर्मचाऱ्यांची सेवाज्येष्ठता, पदोन्नती, वेतनश्रेणी इत्यादींवर परिणाम होऊन महापालिकेच्या कामकाजात गंभीर परिणाम होतील, असे त्या म्हणतात. ती सादर करते की, लवाद हा मूलतः पक्षकारांमधील कराराचा एक भाग आहे आणि कार्यवाही

करारातील पक्षकारांना बांधते आणि करारातील तृतीय पक्षांना अंमलबजावणीच्या टप्प्यावर लवादात सामील केले जाऊ शकत नाही. कंपनी आणि उपक्रम यांच्यातील वाद निव्वळ व्यावसायिक स्वरूपाचा आहे आणि अंमलबजावणीच्या टप्प्यावर महामंडळाला पक्षकार म्हणून सामील करता येणार नाही किंवा वर्तमाना रिट याचिकेमध्ये महामंडळाला पक्षकार म्हणून सामील केले जाऊ शकत नाही कारण लवाद टीब्युनलसमोर ते पक्षकार नव्हते, आणि अवार्ड व हूकुम देखील त्यांचे विरोधात नाही.

7.14. वरील युक्तिवादांच्या आधारे महामंडळाची 2024 ची रिट याचिका क्रमांक 6147 फेटाळण्याची विनंती केली आहे.

8. उपक्रमाचे विद्वान वकील श्री. किल्लेदार, कंपनीचे विद्वान ज्येष्ठ वकील डॉ. तुळजापूरकर आणि महामंडळाचे विद्वान वकील सुश्री शास्त्री यांचे म्हणणे मी ऐकले आहे आणि त्यांच्या सक्षम मदतीने या खटल्याचा अभिलेख आणि विनवणी पाहिला आहे. विद्वान वकिलांनी मांडलेल्या युक्तिवादाचा न्यायालयाने योग्य विचार केला आहे.

9. जिल्हा न्यायाधीश, सोलापूर यांनी 2019 च्या सीएमए क्रमांक 160 मधील निशाणी "5" खालील अर्जात दिलेल्या 27.06.2020 च्या अंतरिम आदेशाला आव्हान देण्यासाठी याचिकाकर्ते - उपक्रमाने या न्यायालयात धाव घेतली आहे. 2019 ची मुख्य कार्यवाही सीएमए क्रमांक 160 लवाद न्यायाधिकरणाच्या लवाद खटला क्रं. 01 ऑफ 2017 च्या 16.04.2019 च्या निर्णयाला आव्हान देण्यासाठी दाखल केली गेली आहे. या अधिनियमाच्या कलम 34 अन्वये जिल्हा न्यायाधीशांसमोर आव्हान ठेवण्यात आले

आहे. निशाणी "5" अर्ज दिनांक 20.07.2019 रोजी दाखल करून त्यातील आक्षेवार्ह त्यावरील आदेशाला स्थगिती मिळावी, अशी विनंती केली गेली. निशाणी "5" आदेश अवार्डची अंमलबजावणी आणि कार्यवाही वर स्थगिती देतो, एका महिन्याच्या आत अवार्डच्या रकमेच्या 50% रक्कम जमा करण्याच्या अधीन राहून.

10. सध्याच्या प्रकरणात, कंपनीकडून उपक्रमाला पुरविण्यात येणाऱ्या 99 पैकी 87 बसेसच्या चेसिसमध्ये वॉरंटी/ अट कालावधीतच तडे गेल्याचे निदर्शनास आले आहे. हि हे मान्य वस्तुस्थिती आहे. वॉरंटी पीरियड 2 वर्षांचा किंवा 2 लाख किलोमीटरधावण्याचा असतो, मात्र वर्षभरातच चेसिस मध्ये क्रॅक विकसित झाले. त्याशिवाय इतरही काही दोष होते. उपक्रमाचे प्रकरण असे आहे की उत्पादनातील त्रुटींमुळे तडे निर्माण झाली आहे, तर कंपनीकडून असा प्रतिवाद केला जातो की उत्पादनात कोणताही दोष नाही आणि ज्या खराब रस्त्यावर बसेस चालविल्या गेल्या आहेत त्यामुळे तडा निर्माण झाल्या आहे. कंपनीने निविदा संपादन करणे, नगरविकास मंत्रालयाचा अर्ज (एमओयूडी), अर्बन बस स्पेसिफिकेशन्स, 2008 (यूबीएस), जवाहरलाल नेहरू राष्ट्रीय नागरी पुनरुत्थान मिशनचा अर्ज, 2005 (जेएनएनयूआरएम), अर्बन बस स्पेसिफिकेशन्स - II (यूबीएस -II), राष्ट्रीय जेएनएनयूआरएम अंतर्गत नागरी वाहतूक धोरण (एनयूटीपी), बीएस - iv निकष जेएनएनयूआरएम योजना अंतर्गत अतिरिक्त केंद्रीय मदत देण्यासाठी मार्गदर्शक तत्त्वे, वरील वादामुळे पक्षकारांमधील पत्रव्यवहार, ऑटोमेटिक् रिसर्च असोसिएशन ऑफ इंडियाचा

(एआरएआय) कडील अहवाल, उपआरटीओचा बस विषयीचा रिपोर्ट, तांत्रिक समितीचा अहवाल जो दिनांक 12.08.2016 रोजी डेप्युटी आरटीओ, ला पाठविला, सेंट्रल इन्स्टिट्यूट ऑफ रोड ट्रान्सपोर्ट (सीआयआरटी) अहवाल आणि साक्षीदारांच्या कारवाईच्या स्वरूपात इतर विनवण्या माझे समोर तसेच टीब्यूनल समोर ठेवण्यात आल्या ज्या आधारे अवार्ड पारीत झाला. अभ्यासू वकिलांनी वरील विनवणींच्या उपयुक्तता आणि अर्थ आणि त्यावरील साक्षीदारांच्या कारवाईवर जोरदार युक्तिवाद केला आहे.

11. अवार्डच्या लवादाने 14 मुद्दे तयार केले आहेत, त्यापैकी 12 मुद्द्यांवर निर्णय घेणे आवश्यक आहे. सोलापुरातील ज्या रस्त्यांवर बस चालवल्या जाणार होत्या, त्या रस्त्यांच्या स्थितीची माहिती कंपनीला असणे आवश्यक होते आणि त्यानुसार त्यांनी या बसची निर्मिती करायला हवी होती, हा उपक्रमाचा युक्तिवाद लवादाने फेटाळून लावला आहे. असे दिसून येते की हा विशिष्ट निष्कर्ष प्रकरणाच्या मुळाशी जातो कारण तो वरील युक्तिवादांचे स्पष्टीकरण आणि निष्कर्षना स्पर्श करतो ज्यावर दोन्ही पक्ष साक्षीदारांच्या कारवाईचे नेतृत्व करतात. दोन्ही पक्षांनी आपापल्या खटल्याच्या समर्थनार्थ ठोस पुराव्यांचा आधार घेतला आहे. वरील मुद्द्यांवर लवादाला उपक्रमाच्या खटल्यात अनुकूलता मिळालेली नाही. सोलापूरच्या रस्त्यांच्या दुरवस्थेची माहिती जर उपक्रमाला असती, तर त्यांनी पहिल्यांदा लोप्लाअर हार्डट च्या बसेस मागवायला नको होत्या, असा कंपनीचा प्रतिवाद आहे. हा मुद्दा या प्रकरणाच्या गुणवत्तेवर आहे.

12. लवादाने मोठ्या प्रमाणात चर्चा आणि निर्णय घेतलेला आणखी एक मुद्दा म्हणजे कंपनीने उपक्रमाला मजबुतीकरण किट तयार करणे आणि त्याची उपलब्धता करणे आणि सर्व बसेसच्या खराब झालेल्या चेसिसला मजबुतीकरण किट बसविली असती तर उपक्रमाचे नुकसान कमी झाले असते की नाही. येथे असे दिसून येते की, हमीपत्र तार्किक आणि कायदेशीर कारणांमुळे हा प्रस्ताव स्वीकारू शकले नाही कारण विनंती केल्याप्रमाणे कायदानुसार ती अमान्य बाब होती. नुकसान झालेल्या बसेसवर बसविण्यात येणारे मजबुतीकरण किट न स्वीकारण्यामागची ठोस कारणे रेकॉर्डवर ठेवण्यासाठी उपक्रमातर्फे योग्य पुरावे सादर करण्यात आले आहेत, कारण यामुळे कायद्याचे उल्लंघन झाले असते आणि बसेसची नोंदणी रद्द झाली असती.

13. त्याशिवाय, उपक्रमाद्वारे करार रद्द करण्याच्या मुद्द्यावरही पक्षकारांकडून चर्चा केली गेली आणि पुरस्कारात निर्णय घेतला गेला ज्यामुळे उपक्रमाने रोखून ठेवलेली रक्कम भरण्याचे निर्देश दिले गेले. मुद्दा क्रमांक 1वर नोंदविलेले निष्कर्ष, हा पक्षकारांमधील मुख्य वाद आहे. उपक्रमाच्या साक्षीदारांचे ठोस पुरावे आणि कंपनीच्या नेतृत्वाखालील पुराव्यांचा एकत्रित परिणाम विचारात घेताना उपक्रमा विरुद्ध त्याचे उत्तर नकारार्थी दिले गेले.

14. उपक्रमानुसार निशाणी "5" अर्जात स्थगिती मिळविण्याच्या मर्यादेपर्यंत आव्हानाचे कारण म्हणजे उपक्रमास भेडसावणारे स्पष्ट कायदेशीर अडथळे आहेत. या उपक्रमाने मोटार वाहन कायद्याच्या कलम 52 चा आधार घेतला आहे आणि असा

युक्तिवाद केला आहे की कोणत्याही मोटार वाहनात बदल किंवा भिन्नता मान्य नाही आणि प्रादेशिक परिवहन अधिकारी विरुद्ध जयचंद्र (प्रथम सुप्रा) यांच्या बाबतीत सर्वोच्च न्यायालयाच्या निर्णयाचा आधार घेतला आहे ज्यात स्पष्टपणे म्हटले आहे की वाहनाच्या चेसीसमध्ये बदल करणे मोटार वाहन कायद्याच्या कलम 52 नुसार अयोग्य आहे. उपक्रम यांनी मोटार वाहन कायद्याच्या कलम 53, 54 आणि 55 मध्ये नमूद केलेल्या परिणामांवर अवलंबून राहून असे नमूद केले की, जर असा वाद झाला तर वाहनाची नोंदणी रद्द होईल. नेमके हेच कारण आहे की मजबुतीकरण किट चा प्रयत्न आणि चाचणी करूनही उपक्रमाला नाकारावी लागली. तांत्रिक अटी, पर्यावरणीय परिस्थिती, सरकारी वैशिष्ट्ये आणि सर्वात महत्त्वाचे म्हणजे पक्षांमधील करार या बाबींवर बसनिर्मितीच्या मुद्द्यावर जास्त भर दिला गेला. कंपनीने बसेसच्या शहरी परिचालनावर भर दिला याचा अर्थ असा आहे की वाहने एखाद्या शहराच्या किंवा मोठ्या महानगर क्षेत्राच्या हद्दीत चालविण्यासाठी आहेत आणि असा युक्तिवाद केला आहे की विषय बसेस ग्रामीण आणि खड्डेमय रस्त्यांवर मोकळ्या दगडांनी भरलेल्या रस्त्यांवर आणि जे रस्ते एकसारखे नाहीत किंवा देखभाल केल्या जात नाहीत, अशा रस्त्यांवर चालविल्या गेल्या ज्यास न्यायाधिकरणाची अनुकूलता लाभली आहे. याला मात्र आव्हान दिले जाते.

15. सध्याच्या प्रकरणात वादाचा मुद्दा विषय बसेसच्या मजल्याची उंची आहे. वरील मुद्द्यावर साक्षीदारांची भरीव कारवाईही करण्यात आली आहे. कमी मजली

उंचीच्या बसेस मागवणे ही उपक्रमाची चुकीची निवड होती, असा कंपनीचा युक्तिवाद आणि सादरीकरण आहे जे न्यायाधिकरणाच्या निकालात ग्राह्य धरला गेला आहे. मुख्य मुद्दा असलेल्या मुद्दा क्रमांक 1 चे उत्तर देताना असे दिसून येते की, लवादाने दावेदाराच्या साक्षीदार क्रमांक 3 च्या पुराव्यांच्या आधारे असा निष्कर्ष काढला आहे की, विषय बसेसच्या चेसीसला भेगा पडण्याच्या कारणाबाबत तज्ज्ञ साक्षीदार म्हणून कोणतेही मत त्याने दिले नसल्याने, जनबसच्या चेसिसला तडे गेल्याच्या उपक्रमाच्या खटल्याला काहीच उपयोग होत नाही आणि ते देखील कोणत्याही उत्पादन / डिझाइन दोषाबद्दल. प्रथमदर्शनी निव्वळ संख्येच्या आधारे, हा वरील निष्कर्ष खालील कारणास्तव माझ्या मते असंगत वाटतो.

16. सर्व 99 जनबसच्या चेसिसमध्ये एकाच वेळी भेगा पडल्या त्यामुळे त्या चालविण्यायोग्य राहिल्या नाही. सुरवातीला 1 वर्षाच्या कालावधीत 99 पैकी 87 बसेसना तडे गेले आणि नंतर सर्व बसेसना तडे गेले. जर सर्व बसेसमध्ये भेगा पडल्या असतील तर ते कदाचित केवळ उत्पादन दोषामुळे असू शकते आणि त्याहून अधिक काही नाही. हे माझं प्रथमदर्शनी मत आहे की, ग्रामीण भागातील रस्त्यांवर ज्या बसेस धावतात, त्यांची देखभाल केली जात नाही आणि ते उघडे पडले आहेत आणि त्यात सैल दगड आहेत, हा कंपनीचा युक्तिवाद प्रथमदर्शनी मुद्दा क्रमांक 1 निश्चित करण्यासाठी अजिबात ग्राह्य धरला जाऊ शकत नाही, कारण हा एक चुकीचा युक्तिवाद आणि प्रस्ताव आहे जो सर्वसाधारणपणे केला जातो. असा युक्तिवाद ग्राह्य धरायचा असेल,

तर सर्व बसेसच्या वरील श्रेणीत मोडणाऱ्या रस्त्यांचा प्रत्येक तपशील करारासह रेकॉर्डवर ठेवायला हवा होता, जेणेकरून असा युक्तिवाद ग्राह्य धरला जाऊ शकतो का, याची खातरजमा होईल. इथे तसे नाही. ग्रामीण रस्त्यांसारखे वर्गीकरण नाही. सोलापुरात आणि परिसरात बसेस धावत होत्या. सोलापूर हे चांगले रस्ते असलेले शहर आहे आणि म्हणूनच मुद्दा क्रमांक 1 निश्चित करण्यासाठी लवादाने मान्य केलेला वरील युक्तिवाद ग्राह्यधारणे आवश्यक आहे. जेणे करून अवार्डला आव्हान देता येईल.

17. खटल्याची नोंद पाहिल्यानंतर आणि सध्याच्या खटल्यातील वस्तुस्थितीत पक्षकारांच्या अभ्यासू वकिलांनी मांडलेले युक्तिवाद स्पष्ट केल्यानंतर वरील प्रथमदर्शनी निरीक्षणे आणि निष्कर्ष लक्षात घेता, अवार्डवर ठेवण्यात आलेल्या आव्हानावर कायद्यानुसार निर्णय होणे आवश्यक आहे, असे माझे मत आहे. सीपीसीच्या आदेश XLI च्या नियम 5 मधील तरतुदींसह या कायद्याच्या कलम 34 मधील तरतुदीचा विचार करता, उपक्रमास मूळ रकमेच्या 25% रक्कम बँकेत जमा करण्याची परवानगी देणे योग्य ठरेल, ज्याद्वारे जिल्हा न्यायालयात अवार्डला आव्हान देऊन 2019 च्या सीएमए क्रमांक 160 चा जलद गतीने निपटारा करण्यासाठी योग्य निर्देशाच्या मागणीसाठी.

18. सीपीसीच्या आदेश XLI नियम 5 मधील तरतुदींमध्ये असे म्हटले आहे की अपीलीय न्यायालय पुरेशा कारणास्तव अंमलबजावणीला स्थगिती देऊ शकते. जरी या तरतुदीत असे म्हटले आहे की, "अपीलीय न्यायालय आदेश देईल तोपर्यंत डिक्ली

किंवा अपील केलेल्या आदेशाखालील कार्यवाहीला स्थगिती म्हणून अपील केले जाणार नाही किंवा अशा आदेशाच्या अंमलबजावणीस पुरेशा कारणास्तव स्थगिती दिली जाणार नाही," असे वरील तरतुदीत नमूद केलेल्या 'असेल' आणि 'मे' या शब्दांचा योग्य अर्थ डिरेक्टरी म्हणून केला गेला आहे आणि अनिवार्य नाही. **माळवा स्ट्रिप्स प्रायव्हेट लिमिटेड** (9 वा सुप्रा) प्रकरणात सर्वोच्च न्यायालयाने दिलेल्या निर्णयाच्या परिच्छेद क्रमांक 8 व 9 मध्ये खालीलप्रमाणे आहे:-

“ 8. संसदेने 1976 च्या अधिनियम 104 च्या कलम 87 च्या आधारे संहितेच्या आदेश 41 च्या नियम 1 मध्ये उपनियम (3) समाविष्ट केला, जो खालील प्रभावाने लागू होईल:

“ 1. (3) अपील पैसे देण्याच्या डिक्रीच्या विरोधात असेल, तर अपीलकर्त्याने, अपीलीय न्यायालय परवानगी देईल तोपर्यंत, अपीलात वादग्रस्त रक्कम जमा करावी किंवा न्यायालयाला योग्य वाटेल तशी सुरक्षा प्रदान करावी.”

तसेच आदेश 41 च्या नियम 5 च्या उपनियम (1) मध्ये स्पष्टीकरण जोडण्यात आले. आदेश 41 च्या नियम 5 च्या उपनियम (1) नुसार अपील कार्यवाहीला स्थगिती म्हणून कार्य करणार नाही. अपीलीय न्यायालयच पुरेशा कारणास्तव अशा आदेशाच्या अंमलबजावणीला स्थगिती देण्याचा आदेश देऊ शकते. उपनियमाला जोडलेले स्पष्टीकरण खालीलप्रमाणे आहे:

" स्पष्टीकरण.—डिक्रीच्या अंमलबजावणीला स्थगिती देण्याचा अपीलीय न्यायालयाचा आदेश अशा आदेशाच्या संप्रेषणाच्या तारखेपासून प्रथम न्यायालयाला लागू होईल, परंतु अपीलकर्त्याने

त्याच्या वैयक्तिक माहितीच्या आधारे शपथ घेतलेले प्रतिज्ञापत्र, ज्यात असे म्हटले आहे की डिक्तीच्या अंमलबजावणीस स्थगिती देण्याचा आदेश अपीलीय न्यायालयाने दिला आहे, अंमलबजावणीच्या स्थगिती देण्याच्या आदेशाची किंवा त्याउलट कोणत्याही आदेशाची अपिलीय न्यायालयाकडून प्राप्ती होईपर्यंत प्रथम न्यायालयाने कारवाई करावी.”

9. आदेश 41 च्या नियम 5 च्या उपनियम (5) नुसार, अपीलकर्ता नियम 1 च्या उपनियम (3) मध्ये निर्दिष्ट केलेली अनामत रक्कम जमा करण्यात किंवा सुरक्षा प्रदान करण्यात अपयशी ठरल्यास न्यायालय आदेशाच्या अंमलबजावणीस स्थगिती देणारा आदेश देणार नाही. संहितेच्या आदेश 41 नियम 1(3) मध्ये "विल" हा शब्द वापरला गेला असला, तरी तो चारित्र्यात बंधनकारक नाही आणि त्यामुळे तो निर्देशिका म्हणून वाचला जाऊ शकतो, या गृहितकावर आम्ही पुढे जाऊ.”

19. म्हणून मी खालील आदेश देतो:-

- (i) दिनांक 16.04.2019 च्या लवादाच्या निर्णयाला आजपासून पुढील सहा (6) महिन्यांच्या कालावधीसाठी स्थगिती देण्यात येते कारण मी 2019 च्या सीएमए क्रमांक 160 च्या विद्वान जिल्हा न्यायाधीशांना त्या कालावधीत, परंतु पुढील निर्देशांच्या अधीन, राहून या कार्यवाहीचा निपटारा करण्याचे निर्देश देण्याचा प्रस्ताव ठेवतो;

- (ii) दिनांक 27.06.2023 च्या आदेशात सुधारणा करून उपक्रमास दिनांक 6,16,04,648/- (केवळ सहा कोटी सोळा लाख चार हजार सहाशे अठ्ठ्यास रुपये) रक्कम जिल्हा न्यायालय, सोलापूर येथे सुरक्षा म्हणून जमा करण्याचे निर्देश देऊन आजपासून आठ (8) आठवड्यांच्या कालावधीत आपली सत्यता दाखविण्याचे निर्देश देण्यात आले आहेत;
- (iii) विद्वान जिल्हा न्यायाधीश/ न्यायालय आजपासून सहा (6) महिन्यांच्या कालावधीत शक्य तितक्या लवकर आणि कोणत्याही परिस्थितीत सीएमएनओ.160/2019 निकालात काढेल ;
- (iv) खंड (2) मध्ये वर दिलेल्या निर्देशानुसार उपक्रमाने जमा केलेली ठेव 2019 च्या सीएमए क्रमांक 160 मधील अंतिम निर्णयाच्या अधीन असेल;
- (v) कंपनीने दाखल केलेली अंमलबजावणीची कार्यवाही आजपासून पुढील सहा (6) महिन्यांच्या कालावधीसाठी स्थगित राहील; आणि
- (vi) जिल्हा न्यायालयासमोर पक्षकारांचे सर्व युक्तिवाद 2019 चा सीएमए क्रमांक 160 मध्ये आहेत ते स्पष्टपणे खुला ठेवण्यात आला आहे.

20. 2023 ची रिट याचिका क्रमांक 11827 वरील अटींमध्ये मंजूर केली आहे.

21. परिणामी वरील निकाल लक्षात घेता, 2024 ची रिट याचिका क्रमांक 6147 फेटाळली जाते.

मिलिंद एन. जाधव, न्यायमूर्ती

22. निकाल जाहीर केल्यानंतर कंपनीचे अभ्यासू वकील श्री पुरंदरे न्यायालयाला कळवितात की, आठ आठवड्यांच्या कालावधीत उपक्रमाने रक्कम जमा न केल्यास अंमलबजावणीची कार्यवाही सुरू ठेवण्यास परवानगी देण्यात यावी.

23. वरील मुद्द्यासंदर्भात श्री. पुरंदरे यांचे म्हणणे त्या दृष्टीने योग्य वाटते. आठ आठवड्यांच्या कालावधीत रक्कम जमा न केल्यास, कंपनी अंमलबजावणीची कार्यवाही सुरू ठेवण्यास पात्र असेल.

मिलिंद एन. जाधव, न्यायमूर्ती.

अस्वीकरण

या न्यायनिर्णयाच्या मराठी भाषेतील या अनुवादाचा वापर हा पक्षकारास त्याच्या/ तिच्या मातृभाषेमध्ये त्याचा अर्थ समजून घेण्यापुरताच मर्यादित राहील आणि त्याचा इतर कोणत्याही कारणाकरता 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.