(इंग्रजीमध्ये टंकलिखित केलेल्या न्यायनिर्णयाचा मराठी अनुवाद)

[२०२३] ६ एस. सी. आर. ६९५

टाटा मोटर्स लिमिटेड

-विरुद्ध-

बृहन्मुंबई विद्युत पुरवठा आणि परिवहन उपक्रम (बेस्ट) आणि इतर

(दिवाणी अपील क्र. ३८९७/२०२३)

१९ मे २०२३

[डॉ. धनंजय वाय. चंद्रचूड, भारताचे सरन्यायाधीश, पमिदिघंतम श्री नरसिंह, न्यायमूर्ती आणि जे. बी. पारडीवाला, न्यायमुर्ती]

भारतीय राज्यघटना - न्यायिक पुनर्विलोकनाचा अधिकार - कंत्राटी/व्यावसायिक बाबी - असे मत व्यक्त केले कि: न्यायालयांनी कंत्राटी किंवा व्यावसायिक बाबींमध्ये न्यायिक पुनर्विलोकनाच्या त्यांच्या अधिकारांचा वापर करताना खूप संयम बाळगला पाहिजे - तांत्रिक समस्यांचा समावेश असलेल्या करारांमध्ये न्यायालये आणखी अनिच्छुक असली पाहिजेत - अशा हस्तक्षेपामुळे सरकारी तिजोरीचे अनावश्यक नुकसान होईल अशा परिस्थितीतही न्यायालयांनी हस्तक्षेप करू नये - सध्याच्या प्रकरणात, टाटा मोटर्स निविदाच्या महत्त्वाच्या आणि आवश्यक अटीपासून दूर गेली - उच्च न्यायालयाने एकदा टाटा मोटर्सला प्रतिसाद न देणारे म्हणून घोषित केले होते आणि निविदा प्रक्रियेतुन अपात्र ठरल्यामुळे ई. व्ही. ई. वाय. ला पात्र बोलीदार म्हणून घोषित करण्याच्या बेस्टच्या निर्णयाच्या चौकशीच्या रिंगणात उतरायला नको होते - उच्च न्यायालय लोकहितासाठी आपल्या रिट अधिकारक्षेत्राचा वापर करत नव्हते - स्वतःचे अधिकार प्रस्थापित करण्याचा प्रयत्न करणाऱ्या एका पक्षाने दाखल केलेल्या याचिकेवर त्यांनी सुनावणी केली - आवश्यक निकषांची पूर्तता न करणाऱ्या पक्षाच्या सांगण्यावरून न्यायालयीन दिलासा देणे चुकीचे आहे - ए. व्ही. ई. वाय. ला सुधारित परिशिष्ट वाय सादर करण्याची परवानगी देण्यात बेस्ट ने कोणतीही चूक केली नाही किंवा सुधारित जोडपत्र 'वाय' ला सादर करण्याची परवानगी देताना त्याला पक्षपातीपणा इत्यादींसाठी दोषी ठरवले जाऊ शकत नाही, कारण पूर्वीचे जोडपत्र लिपिकीय चुकीमुळे चुकीचे होते - ई. व्ही. ई. वाय. ने देऊ केलेली संपूर्ण बोली बेकायदेशीर म्हणून घोषित

करण्यासाठी ही प्रक्रिया पुरेशी नव्हती - अत्यंत स्थूल किंवा स्पष्ट काहीतरी दर्शविल्याशिवाय, निविदाकाराने केलेली बोली स्वीकारायची की नाही या नियोक्त्याच्या निर्णयावर आपला निर्णय लादण्यापासून रिट न्यायालयाने स्वतःला दूर ठेवले पाहिजे - या टप्प्यावर नव्याने निविदा प्रक्रिया सुरू करण्यासाठी बराच वेळ लागू शकतो आणि सरकारी तिजोरीलाही कोट्यवधी रुपयांचे नुकसान होऊ शकते - उच्च न्यायालयाच्या निकालाचा एक भाग, ज्याद्वारे ई. व्ही. ई. वाय. ची निविदा स्वीकारण्याचा बेस्टचा निर्णय रद्द ठरविण्यात आला होता आणि नव्याने निविदा प्रक्रिया हाती घेणे बेस्टच्या विवेकबुद्धीवर सोडण्यात आले होते, त्यास रद्द ठरविण्यात येते .

भारतीय राज्यघटना - निविदा किंवा कंत्राटे देण्याबाबतच्या प्रकरणांमध्ये न्यायिक पुनर्विलोकनाच्या अधिकाराचा वापर - लक्षात ठेवण्यासारखी विशेष वैशिष्ट्ये - यावर चर्चा करण्यात आली.

सिलप्पी कन्स्ट्रक्शन्स कॉंट्रॅक्टर्स -विरुद्ध- युनियन ऑफ इंडिया , **(२०२०) १६ एस. सी. सी. ४८९ : [२०१९] १० एस. सी. आर. ९३२;** असोसिएशन ऑफ रजिस्ट्रेशन प्लेट्स -विरूद्ध- युनियन ऑफ इंडिया **(२००५) १ एस. सी. सी. ६७९ : [२००४] ६ सप्लिमेंटरी एससीआर ४९६;** एअर इंडिया लिमिटेड -विरुद्ध- कोचीन आंतरराष्ट्रीय विमानतळ लिमिटेड **(२०००) २ एस. सी. सी. ६१७ : १ एस. सी. आर. ५०५;** जगदीश मंडल -विरुद्ध- ओरिसा राज्य आणि इतर **(२००७) १४ एस. सी. सी. ५१७ - वर अवलंबून होते.**

प. बं. राज्य विद्युत मंडळ -विरुद्ध- पटेल अभियांत्रिकी कंपनी मर्यादित आणि इतर **(२००१) २ एस. सी. सी. ४५१ : [२००१] १ एस. सी. आर. ३५२;** कन्हैयालाल अग्रवाल -विरुद्ध- भारत सरकार आणि इतर **(२००२) ६ एस. सी. सी. ३१५ : [२००२] १ सप्लिमेंटरी एस. सी. आर. २८४;** एन. जी. प्रोजेक्ट्स लिमिटेड -विरुद्ध- विनोद कुमार जैन आणि इतर **(२०२२) ६ एस. सी. सी. १२७;** रौनाक इंटरनॅशनल लिमिटेड -विरुद्ध- आय. व्ही. आर. कन्स्ट्रक्शन लिमिटेड आणि इतर **(१९९९) १ एस. सी. सी. ४९२ : [१९९८] ३ सप्लिमेंटरी एस. सी. आर. ४२१;** एस. एस. अँड कंपनी -विरुद्ध- ओरिसा माइनिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड **(२००८) ५ एस. सी. सी. ७७२ : [२००८] ५ एस. सी. आर. ५९८;** पोद्दार स्टील

कॉर्पोरेशन -विरुद्ध- गणेश अभियांत्रिकी वर्क्स आणि इतर **(१९९१) ३ एस. सी. सी. २७३ : [१९९१] २ एस. सी. आर. ६९६;** मोनार्क इन्फ्रास्ट्रक्चर (पी) लिमिटेड -विरुद्ध- आयुक्त, उल्हासनगर महानगरपालिका आणि इतर **(२०००) ५ एस. सी. सी. २८७ : [२०००] ३ एस. सी. आर. ११५९;** मेरठ विकास प्राधिकरण -विरुद्ध- असोसिएशन ऑफ मॅनॅजमेन्ट स्टडीज आणि एक, **(२००९) ६ एस. सी. सी. १७१ : [२००९] ६ एस. सी. आर. ६६३;** मा बिंदा एक्सप्रेस कॅरियर आणि एक -विरुद्ध- नॉर्थ-ईस्ट फ्रंटियर रेल्वे आणि इतर, **(२०१४) ३ एस. सी. सी. ७६० : [२०१३] १२ एस. सी. आर. ५२९;** जगन्नाथ बेहरा आणि इतर -विरूद्ध- राजा हरिहर सिंग मर्दराज भ्रामरबार रॉय, **१९५८ एस. सी. आर. १०६७;** करणपुरा डेव्हलपमेंट कंपनी लिमिटेड -विरुद्ध- राजा कामाक्ष्या नारायण सिंग इत्यादी **[१९५६] एस. सी. आर. ३२५;** वसंतकुमार राधाकिसन वोरा -विरुद्ध- मुंबई बंदर विश्वस्त मंडळ **(१९९१) १ एस. सी. सी. ७६१ : [१९९०] ३ एस. सी. आर. ८२५;** स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड -विरुद्ध- गुप्ता ब्रदर स्टील ट्यूब्स लिमिटेड, **(२००९) १० एस. सी. सी. ६३ : [२००९] १४ एस. सी. आर. २५३ – संदर्भित.**

<u>निर्णयविधि संदर्भ</u>

[२००१] १ एस. सी. आर. ३५२ मधील	**परिच्छेद २८**	**संदर्भित**
[२००२] १ सप्प्ले. एस. सी. आर. २८४ मधील	**परिच्छेद २९**	**संदर्भित**
[१९९८] ३ सप्प्ले. एस. सी. आर. ४२१ मधील	**परिच्छेद ३२**	**संदर्भित**
[२००८] ५ एस. सी. आर. ५९८ मधील	**परिच्छेद ३२**	**संदर्भित**
[१९९१] २ एस. सी. आर. ६९६ मधील	**परिच्छेद ३४**	**संदर्भित**
[२०००] ३ एस. सी. आर. ११५९ मधील	**परिच्छेद ३५**	**संदर्भित**
[२००९] ६ एस. सी. आर. ६६३ मधील	**परिच्छेद ३५**	**संदर्भित**
[२०१३] १२ एस. सी. आर. ५२९ मधील	**परिच्छेद ३५**	**संदर्भित**
[१९५८] एस. सी. आर. १०६७ मधील	**परिच्छेद ३७**	**संदर्भित**
[१९५६] एस. सी. आर. ३२५ मधील	**परिच्छेद ३७**	**संदर्भित**
[१९९०] ३ एस. सी. आर. ८२५ मधील	**परिच्छेद ३७**	**संदर्भित**

[२००९] १४ एस. सी. आर. २५३ मधील परिच्छेद ३७ संदर्भित

[२०१९] १० एस. सी. आर. ९३२ मधील परिच्छेद ४८ वर अवलंबित

[२००४] ६ सप्प्ले. एस. सी. आर. ४९६ मधील परिच्छेद ५२ वर अवलंबित

[२०००] १ एस. सी. आर. ५०५ मधील परिच्छेद ५३ वर अवलंबित

दिवाणी अपील अधिकारिता : दिवाणी अपील क्र. ३८९७/२०२३

डब्ल्यू. पी. एल. क्र. १५५४८/२०२२ मधील मुंबई येथील उच्च न्यायालयाद्वारे दि. ०५/०७/२०२२ रोजी न्यायनिर्णय आणि आदेशावरून.

सह

दिवाणी अपील क्र. ३८९९/२०२३ आणि ३८९८/२०२३.

तुषार मेहता, सॉ.ज., मुकूल रोहतगी, श्याम दिवान, अजित एस. भासमे, डॉ. अभिषेक मनू सिंघवी, के. व्ही विश्वनाथन, गोपाल जैन, वरिष्ठ अधिवक्ते, अभिनव मुखर्जी, अक्षय श्रीवास्तव, श्रीमती बिहू शर्मा, सुश्री प्रतिष्ठा विज, अंजनदास गुप्ता, सुश्री रिमाली बत्रा, अभिषेक लालवानी, व्ही. के. पाटील, मे. डी. एस. के. लीगल सुश्री नंदिनी गोरे, सुश्री अदिती भट्ट, सार्थक गौर, यश दुबे, सुश्री मानवी रस्तोगी, अमित भंडारी, मे. करंजावाला अँड कंपनी, उपस्थित पक्षांतर्फे अधिवक्ते.

न्यायालयाचा निर्णय यांच्याद्वारे देण्यात आला

जे. बी. पारडीवाला, न्यायमूर्ति.

१. परवानगी देण्यात येते.

२. शीर्षक मध्ये नमूद असलेल्या सर्व अपीलांमध्ये उपस्थित केलेले मुद्दे समान असल्याने आणि रिट याचिका (एल) क्रमांक १५५४८/२०२२ मध्ये मुंबई येथील उच्च न्यायालयाने दि. ०५/०७/२०२२ रोजी पारित केलेल्या त्यांच्याच आदेशाला देखील आव्हान दिले असल्याने, त्यास समानतेने सुनावणीसाठी घेण्यात आल्या होत्या आणि या सामाईक न्यायनिर्णयाद्वारे आणि आदेशाद्वारे त्यांना निकाली काढण्यात येत आहे.

३. एस. एल. पी. (सी) क्रमांक १५७०८/२०२२ मुळे निर्माण होणारी अपील टाटा

मोटर्स लिमिटेड (थोडक्यात, "टाटा मोटर्स") (उच्च न्यायालयासमोर मूळ रिट याचिकाकर्ते) यांच्या सांगण्यावरून दाखल करण्यात आली आहे.

४. एस. एल. पी. (सी) क्रमांक ११८७१/२०२२ मुळे निर्माण होणारीअपील ई. व्ही. ई. वाय. ट्रान्स प्रायव्हेट लिमिटेड (थोडक्यात, "ई. व्ही. ई. वाय") (उच्च न्यायालयासमोर मूळ उत्तरवादी क्रमांक २) च्या सांगण्यावरून दाखल करण्यात आली आहे.

५. एस. एल. पी. (सी) क्रमांक ११९३३/२०२२ मुळे निर्माण होणारी अपील बृहन्मुंबई विद्युत पुरवठा आणि वाहतूक उपक्रम (थोडक्यात, 'बेस्ट') (उच्च न्यायालयासमोर मूळ उत्तरवादी क्रमांक १), मुंबई महानगरपालिका कायदा, १८८८ च्या तरतुदींनुसार कार्यरत वैधानिक महामंडळाच्या सांगण्यावरून दाखल करण्यात आली आहे.

<u>तथ्यात्मक बाबी</u>

६. बेस्टने मुंबई शहरातील सार्वजनिक वाहतूक सेवेच्या उद्देशाने चालकासह १४०० (+ ५० टक्के भिन्नता) सिंगल डेकर एसी इलेक्ट्रिक बसेसच्या पुरवठा, संचालन आणि देखभालीसाठी, बेस्ट डेपोमध्ये इतर नागरी आधारभूत संरचना विकासासह, १२ वर्षांच्या कालावधीसाठी, निविदा क्र. डी. एम. एम. (टी-II)/०८/टी. सी. यू./७३१६९/२०२१-२०२२/ जाहिरात, दि. २६/०२/२०२२, (यापुढे 'निविदा' म्हणून संदर्भित) जारी केले होते.

७. निविदा दस्तऐवजात अनुसूची IX च्या कलाम २ च्या खंड ३.५ (ई) आणि खंड १२ च्या अंतर्गत नमूद केल्यानुसार तांत्रिक विवरणा करीता तरतूद करण्यात आली आहे, ज्या अंतर्गत बोलीदारांना ८० टक्क्यांपेक्षा जास्त बॅटरीचा वापर न करता वातानुकूलन असलेल्या संबंधित एकूण वाहन वजनासाठी (जी. व्ही. डब्ल्यू.) वास्तविक परिस्थितीत व्यत्यय न आणता एकाच चार्जमध्ये २०० कि. मी. धावू शकणाऱ्या सिंगल डेकर बसेस पुरवणे आवश्यक होते. खंड ३.५ (ई) आणि खंड १२ अनुक्रमे खाली पुनरुत्पादित करण्यात आले आहेतः

<u>*"अनुसूची IX*</u>

<u>*तांत्रिक विनिर्देश*</u>

<u>*कलम २: वेट लीज योजने अंतर्गत एसडी एसी इलेक्ट्रिक बसेसचे तांत्रिक विनिर्देश*</u>

अ. क्र.	वर्णन	विवरण
३.५	विद्युत प्रणोदन प्रणाली	विद्युत प्रणोदन प्रणाली मोटर मानांकन/शक्ती प्रदान करण्यासाठी पुरेशीः
(ई)	प्रति दिवस प्रति बस किमान संचालन श्रेणी	एस. डी. बसेससाठी (८० टक्के एस. ओ. सी.) एकाच चार्जमध्ये देऊ केलेल्या बसेसचे किमान संचालित किलोमीटर अनुक्रमे २०० किमी असेल. या देऊ केलेल्या बसेस कोणत्याही अडथळ्याशिवाय नमूद केलेल्या किमान कि. मी. पर्यंत धावल्या पाहिजेत.
XXX	XXX	XXX
१२	संचालित श्रेणी	सध्या बेस्टच्या बसेस दररोज सरासरी २०० कि. मी. (बहुतेक अखंडित) चालतात. वरील गोष्टी लक्षात घेऊन, ई. व्ही. उत्पादकांना वातानुकूलनसह संबंधित जी. व्ही. डब्ल्यू. साठी वास्तविक परिस्थितीत एस. डी. एसी बसेससाठी एकाच चार्जमध्ये २०० कि. मी. धावू शकतील अशी वाहने उपलब्ध करून द्यावी लागतील. संचालन वेळापत्रक बेस्टद्वारे प्रदान केले जाईल आणि यशस्वी बोलीदाराने पुरेशा अतिरिक्त बसेसद्वारे वेळापत्रकाचे अखंडित संचालन सुनिश्चित करावे लागेल. जर यशस्वी बोलीदार चार्जिंगच्या अभावामुळे वेळापत्रकाचे अखंडित संचालन राखू शकला नाही, तर बेस्ट प्रत्येक प्रसंगी त्या संपूर्ण दिवसासाठी सुनिश्चित किलोमीटरसाठी पैसे न भरता अतिरिक्त दंड आकारून योग्य ती कारवाई करेल आणि जर अश्या प्रसंगाची दीर्घ कालावधीसाठी पुनरावृत्ती होत राहिली तर बेस्ट करार संपुष्टात आणण्याचा देखील अवलंब करू शकेल.”

८. ई. व्ही. ई. वाय. आणि टाटा मोटर्ससह बाजारपेठेतील एकूण आठ कंपन्यांनी निविदा प्रक्रियेमध्ये भाग घेतला होता. दि. ११/०३/२०२२ रोजी घेण्यात आलेल्या बोलीपूर्व बैठकीत टाटा मोटर्सने आपले बोलीपूर्व मुद्दे सादर केले, ज्यात मुद्दा क्र.१ अंतर्गत, त्यांनी बेस्टला एआयएस ०४०/एफ. ए. एम. ई. II नुसार दिवसाच्या कामकाजादरम्यान दररोज २०० कि.मी. सह ७५ मिनिटांची संधी चार्जिंग आणि श्रेणी चाचणी स्थिती साठी त्याच्या बोलीचा विचार करण्याची विनंती केली.

९. दि.१५/०३/२०२२ रोजी, बेस्टने बोलीपूर्व बैठकीची माहिती प्रकाशित केली. बेस्टने काही विनिर्देशांमध्ये सुधारणा केली, तथापि, टाटा मोटर्सने ज्याकरिता विनंती केली ते बदल नाकारले. बेस्टने "वास्तविक परिस्थितीत" विशिष्ट संदर्भ निवडला आणि निविदा

विनिर्देशांमध्ये "ए. आय. एस. ०४०" किंवा "मानक अटी" चा सगळा संदर्भ वगळला. हे लक्षात घेणे आवश्यक आहे की ए. आय. एस. ०४० प्रमाणपत्र प्रत्यक्ष रस्त्यावरील परिस्थितीवर आधारित नसून प्रमाणित चाचणी परिस्थितीवर आधारित असेल, जे प्रवाशांचे ओझे, तापमान, रहदारीची परिस्थिती इत्यादींसाठी जबाबदार असेल.

१०. दि.२७/०४/२०२२ रोजी, बेस्टने शुद्धिपत्र क्रमांक ८ जारी आवश्यक केले ज्यामध्ये निविदेसाठी बोली सादर करण्याची शेवटची तारीख दि. ०२/०५/२०२२ रोजी असेल आणि तांत्रिक बोली उघडण्याची तारीख ०४/०५/२०२२ असेल असे निर्दिष्ट केले आहे.

११. टाटा मोटर्सने दि. २५/०४/२०२२ रोजी, आपली बोली सादर केली, ज्यामध्ये त्यांनी ८० टक्के स्टेट ऑफ चार्ज "एसओसी" (म्हणजे एकाच चार्जमध्ये २०० कि. मी. धावल्यानंतर २० टक्के आरक्षित) सह २०० कि. मी. च्या संचालन श्रेणीची हमी दिली, तथापि, ते "ए. आय. एस. ०४० नुसार प्रमाणित चाचणी परिस्थितीत" साध्य करण्यात आले होते. हे निविदा विनिर्देशांपासूनचे विचलन होते.

१२. ई. व्ही. ई. वाय. ने दि. ०२/०५/२०२२ रोजी आपली बोली सादर केली आणि दावा केला की ती निविदा अटींपासून कोणत्याही विचलनाशिवाय सादर केली गेली होती, ज्यात एकाच चार्ज मध्ये किमान २०० कि. मी. च्या संचालन श्रेणीची अट समाविष्ट होती. ई. व्ही. ई. वाय. ने दावा केला की टाटा मोटर्स ही एकमेव बोलीदार होती, ज्याने किमान संचालन श्रेणीच्या निविदा आवश्यकतेचे पालन करत असताना, "प्रत्यक्ष रस्त्यांच्या परिस्थिती" ऐवजी "प्रमाणित चाचणी अटींचा" संदर्भ दिलेला आहे.

१३. निविदेच्या (निविदाकारांसाठी व्याख्या आणि सूचना) च्या अनुसूची २ खंड ५.१.१. अंतर्गत बोली प्रस्ताव सादर करण्याची रीत आणि पद्धत देण्यात आली आहे. या खंडात बोलीसह काही जोडपत्रे सादर करण्याचीही तरतूद करण्यात आली होती. विशेष म्हणजे, बसच्या संचालन श्रेणीसाठी ऑपरेशनल इक्विपमेंट मॅन्युफॅक्चररने (ओ. ई. एम.) दिलेली हमी असलेले जोडपत्र वाय, बोलीसह सादर करणे आवश्यक नव्हते, मात्र केवळ यशस्वी बोलीदाराने सादर करणे आवश्यक होते. अनुसूची IX (तांत्रिक विनिर्देश) आणि परिशिष्ट वाय च्या कलम २ च्या खंड ३.५ (ई) आणि खंड १२ अंतर्गत उपक्रमांचा उद्देश हे पुष्टी करणे आहे की २०० कि. मी. श्रेणीची पूर्तता एकाच चार्जिंग मध्ये करण्याची गरज पूर्ण

झाली आहे.

१४. ई. व्ही. ई. वाय. ने त्यांच्या दि. ०२/०५/२०२२ रोजीच्या बोलीसह जोडपत्र वाय सादर केले, ज्यामध्ये ओ. ई. एम. ने संचालन श्रेणीसाठी एक हमी दिली, ज्यात एका तक्त्याचा समावेश असून ज्यात नमूद केले होते की सिंगल डेकर बससाठी संचालन श्रेणी १ तासाच्या संधी चार्जिंग वेळेसह २०० कि. मी. असेल. हेच, पूर्वीच्या दि. २०/०८/२०२१ रोजीच्या निविदेतील विनिर्देशांनुसार करण्यात आले होते, ज्यात ६० मिनिटांच्या संधी वेळेची परवानगी देण्यात आली होती.

१५. ई. व्ही. ई. वाय. ने दि. ०६/०५/२०२२ रोजीच्या ईमेलद्वारे, निविदेत नमूद केलेल्या एकल शुल्क आवश्यकतांनुसार सुधारित जोडपत्र वाय पुरविले केले आणि ते केवळ "लिपिकीय चूक" असल्याचे स्पष्ट केले.

१६. निविदा बोली दि. ०४/०५/२०२२ रोजी उघडल्या गेल्या आणि तांत्रिक योग्यतेचे मूल्यांकन दि. ०६/०५/२०२२ रोजी जाहीर करण्यात आले. दि. ०६/०५/२०२२ रोजीच्या, तांत्रिक योग्यतेच्या मूल्यांकनात बेस्टने टाटा मोटर्स आणि इतर चार बोलीदारांना "तांत्रिकदृष्ट्या प्रतिसाद न देणारे" ठरविले आहे. टाटा मोटरची बोली अनुक्रमे त्यांच्या जोडपत्र एफ आणि जोडपत्र वाय मधील संचालन श्रेणीच्या संदर्भात तांत्रिक विचलनामुळे नाकारण्यात आली. या अहवालात ई. व्ही. ई. वाय. ने देऊ केलेल्या बोलीस "तांत्रिकदृष्ट्या प्रतिसादात्मक" मानण्यात आले.

१७. त्यानंतर, दि. ०६/०५/२०२२ रोजी, पात्र बोलीदारांची किंमत बोली उघडण्यात आली आणि ईव्हीईवायला एल1 बोलीदार म्हणून घोषित करण्यात आले. टाटा मोटर्सची किंमत बोली निविदा दस्तऐवजाच्या अनुसूची I (प्रस्तावासाठी आमंत्रण) च्या अ. क्र.७ आणि अनुसूची II (निविदाकारांसाठी व्याख्या आणि सूचना) च्या अ. क्र. १५ नुसार उघडण्यात आली नाही. अनुसूची I चे अ. क्र. ७ खालीलप्रमाणे आहे :

> *"७. निविदा दस्तऐवजाच्या अनुसूची III मध्ये नमूद केल्यानुसार अनिवार्य तांत्रिक आणि व्यावसायिक पात्रतेच्या निकषांची पूर्तता करणारे बोलीदार/निविदाकार केवळ किंमत बोली उघडण्यासाठी पात्र ठरतील."*

१८. निविदा दस्तऐवजाच्या अनुसूची II (निविदाकारांसाठी व्याख्या आणि सूचना)

च्या अ. क्र. १५ मध्ये खालीलप्रमाणेआहेः

"१५. बोलीदार टी. ओ. टी. ओ. मधील बेस्टच्या 'निविदा अटी आणि पुरवठ्याच्या अटी' बिनशर्त स्वीकारतील, असे न केल्यास त्यांच्या आर्थिक बोली उघडण्यासाठी विचारात घेतल्या जाणार नाहीत. बोलीदारांना ते काळजीपूर्वक पाहण्यासाठी विनंती केली जाते."

१९. बेस्टने जारी केलेल्या तांत्रिक योग्यतेच्या मूल्यांकनामुळे व्यथित झाल्याने, ज्याद्वारे त्यांनी टाटा मोटर्सची बोली नाकारली होती, म्हणून टाटा मोटर्सने दि. १०/०५/२०२२ रोजी डब्ल्यू. पी. (एल) क्र.१५५४८/२०२२ मुंबई येथील उच्च न्यायालयात धाव घेतली. टाटा मोटर्सने दिलासा मिळविण्यासाठी पुढील प्रमाणे प्रार्थना केलीः

"१८. करिता याचिकाकर्त्यांनी विनंती केली आहे की या माननीय न्यायालयाने:

(ए) प्रकरणाचा अभिलेख बोलाविण्यासाठी आणि दि. ०६/०५/२०२२ रोजी उत्तरवादी क्र १ द्वारा देण्यात आलेला निर्णय, ज्यात, वादी क्र १ दाखल केलेल्या बोलीला "तांत्रिकदृष्ट्या प्रतिसाद न देणारी" असे जाहीर करण्यात आले, त्यास रद्द करण्यासाठी उत्प्रेशन प्राधिलेख अथवा इतर कोणता प्राधिलेख, आदेश किंवा निर्देश जारी करण्यात यावा;

(बी) भारतीय राज्यघटनेच्या अनुच्छेद २२६ अन्वये महादेश प्राधिलेख अथवा महादेशाच्या स्वरूपातील प्राधिलेख किंवा कोणतेही योग्य रिट, आदेश किंवा निर्देश जारी करून उत्तरवादी क्र. १ ला याचिकाकर्ता क्र. १ ने सादर केलेल्या बोलीवर फेरविचार करण्याचे निर्देश देण्यात यावे.

(सी) (बी) मध्ये नमूद प्रार्थनेस पर्याय म्हणून भारतीय राज्यघटनेच्या अनुच्छेद २२६ अन्वये महादेश प्राधिलेख अथवा महादेशाच्या स्वरूपातील प्राधिलेख किंवा कोणतेही योग्य रिट, आदेश किंवा निर्देश जारी करण्यात यावा ज्यात उत्तरवादी क्र. १ ला निविदा रद्द करण्याचे आणि नव्याने निविदा काढण्याचे निर्देश देण्यात यावे;

(डी) याचिका प्रलंबित असताना, निविदा अंतर्गत कंत्राट देण्याच्या दिशेने कोणतीही पावले उचलण्यापासून उत्तरवादी क्र. १ ला प्रतिरोध करावा;

(ई) वरील खंड (डी) मधील प्रार्थनांच्या संदर्भात अंतरिमकालीन दिलासा ;

(एफ) सध्याच्या याचिकेचा खर्च; आणि

(जी) याचिकाकर्त्याला प्रकरणाचे स्वरूप आणि परिस्थिती प्रमाणे पुढील आणि इतर दिलासे देण्यात यावे."

२०. उपरोक्त रिट याचिका प्रलंबित असताना बेस्टने दि २०/०५/२०२२ रोजी च्या स्वीकृती पत्रासह ई. व्ही. ई. वाय. च्या बाजूने निविदा दिली. ई. व्ही. ई. वाय. ने त्यानुसार दि.२३/०५/२०२२ रोजी आवश्यक परफॉर्मन्स बँक ग्यारंटी सादर केली. मुंबई शहर आणि त्याच्या विस्तारित उपनगरात चालकांसह सिंगल डेकर एसी इलेक्ट्रिक बसेसच्या सार्वजनिक वाहतुकीसाठी स्टेज कॅरिएज सेवा चालवण्यासाठी ग्रॉस संविदा परिव्यय (जी. सी. सी.) मॉडेलवर १२ वर्षांसाठी ई. व्ही. ई. वाय. आणि बेस्ट यांच्यात दि. २६/०५/२०२२ रोजी करार करण्यात आला.

२१. ई. व्ही. ई. वाय. ने दि. ०२/०६/२०२२ रोजी अनुदान बँक हमी सादर केली आणि 'बेस्ट' ने दि. १०/०६/२०२२ रोजी वरील अनुदानासाठी ई. व्ही. ई. वाय. च्या खात्यात आवश्यक रक्कम जमा केली. ई. व्ही. ई. वाय. ने बेस्टला दि. ०४/०७/०/२०२२ आणि दि.०५/०७/२०२२ दरम्यान ८ बसदेखील पुरविल्या.

२२. उच्च न्यायालयाने आपल्या दि. ०५/०७/२०२२ रोजी पारित केलेल्या आक्षेपीत आदेश आणि न्यायनिर्णया मध्ये असे मत मांडले की, 'वास्तविक परिस्थितीत' एकाच चार्जमध्ये संचालन श्रेणी २०० कि. मी. पेक्षा जास्त असणे आवश्यक आहे, हे निसंदिग्ध आहे. त्यानुसार, उच्च न्यायालयाने टाटा मोटर्सची अपात्रता कायम ठेवली आणि निविदेच्या तांत्रिक आवश्यकतांचे पालन करण्यात ते अपयशी ठरल्यामुळे पात्र बोलीदार म्हणून त्यांचा दावा फेटाळला. उच्च न्यायालयाने आक्षेपित आदेशाच्या अनुक्रमे परिच्छेद ९ आणि १३ मध्ये असे निरीक्षण नोंदवलेः

"९. उपरोक्त वाचून, हे निसंदिग्ध आहे की निविदा दस्तऐवजात प्रदान केलेली संचालन श्रेणी अशी आहे की विद्युत वाहन उत्पादकांना संबंधित जी. व्ही. डब्ल्यू. वातानुकूलनासाठी वास्तविक परिस्थितीत एस. डी. वातानुकूलन बसेससाठी एकाच चार्जमध्ये २०० कि. मी. धावू शकणारी वाहने प्रदान करावी लागतील. निविदा दस्तऐवजाची प्राथमिक आवश्यकता अशी दिसते की देऊ केलेले विद्युत वाहन सिंगल

डेकर वातानुकूलन बससाठी कोणत्याही अडथळ्याशिवाय एकाच चार्जमध्ये २०० कि. मी. वास्तविक परिस्थितीत ८० टक्के एसओसीसह चालावे.

XXX XXX XXX

*१३. याचिकाकर्ता क्र. १ ने २०० कि. मी ८० टक्के एस. ओ. सी. च्या दराने एकाच चार्जवर, वास्तविक स्थितीत, बोली सादर न करता, प्रमाणित चाचणी परिस्थितीनुसार ए. आय. एस. ०४० प्रमाणे सादर केले आहे. निविदा अटींनुसार, ज्या व्यक्तीला कंत्राट देण्यात आले आहे, म्हणजेच पट्टेदार, त्याने एकाच चार्जमध्ये ८० टक्के एस. ओ. सी. वर २०० कि. मी. ची श्रेणी गाठण्याच्या अटींचे पालन केले नाही, तर त्याला त्यासाठी दंड आकारला जातो. याचा अर्थ, ए. आय. एस. ०४० नुसार प्रमाणित चाचणी स्थिती, वास्तविक स्थितीपेक्षा वेगळ्या आहेत याची उत्तरवादी क्र.१ ला जाणीव होती. **याचिकाकर्त्याची निविदा निश्चितच उक्त खंडाशी सुसंगत नव्हती. याचिकाकर्त्याने निविदाच्या विषय आणि लक्षणीय मुदतीपासून विचलन केले आहे. याचिकाकर्त्याला, निविदेत नमूद केलेल्या भौतिक आवश्यकतांपासून विचलित झाल्याबद्दल योग्यरित्या अपात्र ठरवले जाते.”***

(भर दिला जातो)

२३. ई. व्ही. ई. वाय. ची बोलीही का नाकारली गेली पाहिजे यावर चर्चा करण्यासाठी उच्च न्यायालयाने वरीलप्रमाणे निर्णय घेतल्यानंतर पुढे वाटचाल केली. तांत्रिक बोलीसह सादर केलेला जोडपत्र वाय हा एक आनुषंगिक दस्तऐवज होता, असा ई. व्ही. ई. वाय. चा युक्तिवाद उच्च न्यायालयाने नोंदवला, मात्र तसा युक्तिवाद फेटाळण्यात आला. उच्च न्यायालयाने अनुसूची I च्या खंड १६ चा संदर्भ देताना असे म्हटले आहे की एकदा बोली सादर करण्याची अंतिम तारीख संपली की, बोलीदारांकडून कागदपत्रांची भर घालणे/सुधारणा/सादर करणे शक्य नाही. निविदेच्या अनुसूची I चा खंड १६ खाली सादर केला आहेः

"अनुसूची I

प्रस्तावासाठी निमंत्रण

१६.	*इच्छुक बोलीदारांना या निविदा दस्तऐवजाला प्रतिसाद म्हणून त्यांचा प्रस्ताव सादर करण्यापूर्वी या निविदा दस्तऐवजाचा काळजीपूर्वक अभ्यास करण्याचा सल्ला दिला जातो. या निविदेला प्रतिसाद म्हणून प्रस्ताव सादर करणे हे या दस्तऐवजाच्या अटी, शर्ती आणि परिणामांची पूर्ण समज घेऊन काळजीपूर्वक अभ्यास आणि तपासणी केल्यानंतर केले गेले आहे असे मानले जाईल. तांत्रिक बोली उघडल्यानंतर कोणतीही भर घालणे/सुधारणा करणे, कागदपत्रे सादर करण्यास परवानगी दिली जाणार नाही.*

२४. परिणामी, उच्च न्यायालयाने असे म्हटले की, दि.०६/०५/२०२२ रोजीच्या ई-मेलच विचारार्थ घेतले जाऊ शकत नाही आणि त्याच दिवशी प्रसिद्ध झालेल्या तांत्रिक बोली मूल्यांकणात बेस्टच्या कृतींमध्ये निष्पक्षता दर्शविली गेली नाही. उच्च न्यायालयाने परिच्छेद २०-२२ मध्ये अनुक्रमे पुढीलप्रमाणे निर्णय दिलाः

"२०. उत्तरवादी क्र १ ने असे प्रतिपादन केले आहे की, ६ तारखेला सकाळी उत्तरवादी क्र २ ने जारी केलेल्या पत्रामुळे ६ मे २०२२ रोजी दुपारी उत्तरवादी क्र २ ची बोली प्रतिसादात्मक ठेवण्याच्या निर्णयावर परिणाम झाला नाही. प्रकरणाच्या तथ्यांवरून आणि परिस्थितीवरून हे सिद्ध होत नाही. वर नमूद केल्याप्रमाणे खंड -१६, तांत्रिक बोली उघडल्यानंतर दस्तऐवजांची भर घालणे/सुधारणा करणे/सादर करणे प्रतिबंधित करते. दि. ४ मे २०२२ रोजी तांत्रिक निविदा उघडण्यात आल्या आहेत. त्यानंतर अशा कोणत्याही पत्रावर चर्चा होऊ शकली नसती. सुधारित जोडपत्र-वाय सह उत्तरवादी क्र २ ने जारी केलेले पत्र आणि दोन तासांनंतर, उत्तरवादी क्र २ ची बोली प्रतिसादात्मक राहिली, त्या वेळेच्या निकटतेमुळे म्हणजेच ६ मे रोजी ११.३५ वा, प्रतिवादी क्रमांक १ च्या या युक्तिवादाला समर्थन मिळत नाही की उक्त सुधारित जोडपत्र-वाय आणि ६ मे रोजी सकाळी लिहिलेल्या पत्राने उत्तरवादी क्र २ च्या बोलीला प्रतिसादात्मक धरण्यावर भर दिला नाही. सर्वप्रथम, ६ मे

रोजी सकाळीच उत्तरवादी क्र १ द्वारे उत्तरवादी क्र २ चे पत्र स्वीकारणे हे निविदेच्या विशिष्ट अटींच्या (खंड १६) विरुद्ध होते. पुढे उत्तरवादी क्र १ चे म्हणणे महत्वाचे असू शकत नाही की, ६ तारखेला सकाळी उत्तरवादी क्र २ ने पाठवलेले सुधारित जोडपत्र-वाय हे स्वतःहून होते आणि उत्तरवादी क्र १ च्या सांगण्यावरून नाही. वस्तुस्थिती अशी आहे की तांत्रिक बोली सुरू झाल्याच्या दोन दिवसांनंतर उत्तरवादी क्र २ ला पत्र आणि सुधारित जोडपत्र-वाय सादर करण्याची परवानगी देण्यात आली होती. ***हीदेखील वस्तुस्थिती आहे की २८ एप्रिल रोजी उत्तरवादी क्र २ ने बोली सादर केली होती आणि २ मे रोजी त्याने सुधारित बोली सादर केली होती, तथापि, त्याच जोडपत्र-वाय मध्ये स्पष्टपणे नमूद केले होते की त्यासाठी एक तास चार्ज करण्याची संधी आवश्यक असेल. ते निविदेच्या अटींशी सुसंगत नसेल.***

२१. उपरोक्त तथ्यांवरून हे स्पष्ट होते की; (i) याचिकाकर्त्याने सादर केलेल्या निविदा दस्तऐवजांमध्ये जोडपत्र-वाय म्हणजे ओ. ई. एम. कडून २०० कि. मी. ची संचालन श्रेणी साध्य करण्यासाठी एक तास चार्जिंग वेळ आवश्यक असल्याचे नमूद केलेल्या वचनपत्रात विचलन होते आणि (ii) तांत्रिक बोली उघडल्यानंतर दोन दिवसांनी म्हणजे ६ तारखेला सकाळी उत्तरवादी क्र २ ने सुधारित जोडपत्र-वाय सादर केले आणि ६ मे रोजी सकाळी सुधारित जोडपत्र-वाय स्वीकारल्यानंतर त्याच दिवशी दुपारी उत्तरवादी क्र २ ची तांत्रिक बोली स्वीकारण्यात आली.

२२. उपरोक्त कृतीमध्ये रास्तपणा दिसून येत नाही. हा निर्णय न्याय्य होता की न्याय्य निर्णयावर पोहोचला याबद्दल तथ्ये शंका निर्माण करतात. उत्तरवादी क्र २ ची बोली प्रतिसादात्मक म्हणून स्वीकारताना वर चर्चा केलेली तथ्ये लक्षात घेतली असे दिसत नाही."

(भर दिला जातो)

२५. उपरोक्त बाबी लक्षात घेता, उच्च न्यायालयाने ई. व्ही. ई. वाय. ला देखील अयशस्वी बोलीदार म्हणून घोषित करणेयोग्य मानले.

उच्च न्यायालयाने परिच्छेद २३ आणि २४ मध्ये अनुक्रमे असे म्हटले आहेः

"२३. आम्हाला माहिती आहे की समता आणि नैसर्गिक न्यायाचे तत्त्व अंतरावर राहतात आणि मूल्यांकणात त्रुटी आढळल्यास कोणत्याही न्यायालयीन हस्तक्षेपाची आवश्यकता नाही. त्रुटी आढळल्यास कोणत्याही न्यायालयीन हस्तक्षेपाची आवश्यकता नाही.तथापि, जर निर्णय प्रामाणिक असेल तर तेच योग्य आहे. न्यायालयाच्या हस्तक्षेपामुळे थोडा विलंब होईल याचीही आम्हाला जाणीव आहे. यापूर्वीही निविदा काढण्यात आल्या होत्या, हे दिसून येईल. मात्र, अनुदान मंजूर न झाल्यामुळे पूर्वीची निविदा प्रक्रिया रद्द करण्यात आली आणि नवीन निविदा प्रक्रिया जारी करण्यात आली. उत्तरवादी क्रमांक २ ची बोली स्वीकारण्यासाठी, नमुना वाहन मिळविण्यासाठी त्याला ९० दिवसांचा कालावधी दिला जातो. हा कालावधी संपलेला नाही. एक महिनाही झालेला नाही. उत्तरवादी क्रमांक २ ची निविदा स्वीकारली जाते. न्यायालय या निष्कर्षावर आले कि, निर्णय घेण्याची प्रक्रिया न्याय्य नव्हती, कारण त्या कृतीमध्ये रास्तपणाचा अभाव होता आणि मनमानी असल्याने, हस्तक्षेप करावा लागेल.

२४. वरील बाबींच्या प्रकाशात, आम्ही उत्तरवादी क्र २ ची निविदा स्वीकारण्याचा उत्तरवादींचा निर्णय रद्द ठरवितो.उत्तरवादी क्र १, त्याची इच्छा असल्यास, नवीन निविदा प्रक्रियेसह पुढे जाऊ शकतो."

(भर दिला जातो)

२६. वर उल्लेख केलेल्या अशा परिस्थितीत, तिन्ही पक्ष आपापल्या याचिका घेऊन या न्यायालयासमोर आहेत.

२७. हे लक्षात घेणे आवश्यक आहे की उच्च न्यायालयासमोर कार्यवाही प्रलंबित असताना आणि अनुदानाची हमी सादर केल्यानंतर, ई. व्ही. ई. वाय. ने यापूर्वीच ०४/०७/२०२२ ते ०५/०७/२०२२ दरम्यान एकूण ८ बसेस पुरवल्या होत्या. तथापि, या न्यायालयाने दि. १४/०७/२०२२ च्या अंतरिम आदेशाद्वारे ई. व्ही. ई. वाय. च्या संदर्भात आक्षेपीत निर्णयाला अंतरिम स्थगिती दिली. या न्यायालयाने असे निरीक्षण नोंदवले की, ई. व्ही. ई. वाय. द्वारे बसेसचा पुरवठा, काही असल्यास, या याचिकांच्या परिणामाच्या अधीन

असेल आणि ई. व्ही. ई. वाय. नंतरच्या टप्प्यावर कोणत्याही समान अधिकारावर दावा करु शकणार नाही.

<u>**"ई. व्ही. ई. वाय." च्या वतीने निवेदन**</u>

२८. ई. व्ही. ई. वाय. ची बाजू मांडणारे विद्वान ज्येष्ठ अधिवक्ता श्री. रोहतगी यांनी या न्यायालयाने **प. बं. राज्य विद्युत मंडळ -विरुद्ध- पटेल अभियांत्रिकी कंपनी मर्यादित आणि इतर,** जे **(२००१) २ एस. सी. सी. ४५१** मध्ये प्रसिद्ध झाले आहे या खटल्यात दिलेल्या निर्णयावर ठाम भर दिला की, जिथे बोलीदाराने बोलीमध्ये वस्तुस्थितीची भौतिक चूक केली आहे आणि ती चूक आढळून आल्यानंतर त्याने त्वरित कारवाई करून त्याची चूक सुधारली आहे, तिथे बोलीदाराला न्याय्य दिलासा दिला जाऊ शकतो. त्यांनी सादर केले की, निविदेच्या अनुसूची I चा खंड १६ जोडपत्र वाय सारख्या दस्तऐवजाला लागू होणार नाही, जो मूळतः बोलीच्या मूल्यांकना नंतर 'यशस्वी बोलीदार' द्वारे सादर करणे आवश्यक होते. याव्यतिरिक्त, विद्वान वरिष्ठ वकिलाने पुढे सांगितले की, दि. ०२/०५/२०२२ रोजी सादर केलेल्या मूळ जोडपत्र वाय मध्ये देखील, त्याच्या पक्षकाराने नमूद केले होते की, "या देऊ केलेल्या बसेस कोणत्याही अडथळ्याशिवाय नमूद केलेल्या किमान किलोमीटर पर्यंत धावतील".

२९. त्यांनी सादर केले की, जोडपत्र एफ निर्दिष्ट करते की "जर येथे निर्दिष्ट केलेले बदल, बेस्टच्या आवश्यकता/विनिर्देशांशी विसंगत असल्याचे आढळले तर अशा बोली प्रतिसाद न देणाऱ्या मानल्या जातील" आणि म्हणून, बोलीदाराला अनिवार्यपणे जोडपत्र एफ मध्ये नमूद केलेल्या विनिर्देशांचे पालन करावे लागेल अन्यथा बोली "तांत्रिकदृष्ट्या प्रतिसाद न देणारी" मानली जाईल. त्यांनी सादर केले की जोडपत्र एफ ला निविदा भरण्याची आवश्यक अट म्हटले जाऊ शकते. त्यांनी (२००२) ६ एस. सी. सी. ३१५ मध्ये प्रसिद्ध झालेल्या **कन्हैयालाल अग्रवाल -विरुद्ध- भारत सरकार आणि इतर** या खटल्यातील या न्यायालयाने दिलेल्या निर्णयावर भर दिला, की एखादी अट आवश्यक आहे की दुय्यम आहे हे त्याचे पालन न करण्याच्या परिणामाच्या संदर्भात निश्चित केले जाऊ शकते. हे सादर करण्यात आले होते की जर आवश्यकतेची पूर्तता न केल्यास निविदा फेटाळण्यात आली असेल तर ती निविदेचा एक आवश्यक भाग असेल अन्यथा ती केवळ दुय्यम अट असेल. त्यांनी पुढे सांगितले की, जोडपत्र वाय मध्ये नमूद केलेल्या अटींचे पालन न केल्यास दंड आकारला जाईल आणि जर ह्याची पुनरावृत्ती होत राहिली तर यामुळे करार संपुष्टात येऊ शकतो आणि म्हणून, जोडपत्र

वाय ही निविदेची दुय्यम अट मानली जावी. अनुसूची II च्या खंड ५.१.१. (बोलीदारांना व्याख्या आणि सूचना) अंतर्गत निविदा दस्तऐवजातील जोडपत्र वाय ला बोली दस्तऐवजांसह सादर करणे आवश्यक नव्हते मात्र ते "यशस्वी बोलीदाराने" सादर करणे आवश्यक होते.

३०. (२०२२) ६ एस. सी. सी. १२७ मध्ये प्रसिद्ध करण्यात आलेले **एन. जी. प्रोजेक्ट्स लिमिटेड -विरुद्ध- विनोद कुमार जैन आणि इतर** या खटल्यातील न्यायालयातील निर्णयाच्या पार्श्वभूमीवर ते म्हणाले कि, निविदाकारांची बोली स्वीकारायची की नाही या नियोक्त्याच्या निर्णयावर आपला निर्णय लादण्यापासून रिट न्यायालयाने स्वतःला दूर ठेवले पाहिजे आणि सार्वजनिक सेवेच्या करारात हलकासा, पण हस्तक्षेप केला जाऊ नये. निविदेतील मनाई आदेश किंवा हस्तक्षेपामुळे राज्यावर अतिरिक्त खर्च होतो आणि तो लोकहिताच्या विरोधातही आहे.

३१. ई. व्ही. ई. वाय. व्यतिरिक्त, तांत्रिकदृष्ट्या पात्र असलेले आणि एल २ आणि एल ३ हे अनुक्रमे स्विच मोबिलिटी ऑटोमोटिव्ह लिमिटेड आणि पी. एम. आय. इलेक्ट्रो मोबिलिटी सोल्यूशन्स प्रायव्हेट लिमिटेड असे आणखी दोन पक्ष होते, ई. व्ही. ई. वाय. ला एल १ घोषित करण्यात आले आणि नंतरच्या टप्प्यावर किंमतीची बोली उघडल्यानंतरच निविदा देण्यात आली, या वस्तुस्थितीकडे लक्ष वेधून टाटा मोटर्सने केलेले पक्षपातीपणाचे आरोप बेपर्वाईचे आणि निराधार आहेत, असे त्यांनी सादर केले.

३२. **रौनाक इंटरनॅशनल लिमिटेड -विरुद्ध- आय. व्ही. आर. कन्स्ट्रक्शन लिमिटेड आणि इतर** (१९९९) १ एस. सी. सी. ४९२ मध्ये प्रसिद्ध आणि **एस. एस. अँड कंपनी -विरुद्ध- ओरिसा माइनिंग कॉर्पोरेशन लिमिटेड** (२००८) ५ एस. सी. सी. ७७२ मध्ये प्रसिद्ध झालेल्या या न्यायालयाच्या निर्णयांवर अवलंबून, त्यांनी सादर केले की एकदा उच्च न्यायालयाला टाटा मोटर्स तांत्रिकदृष्ट्या अनुपालनीय असल्याचे आढळले की, त्यांनी अयशस्वी पक्षाच्या सांगण्यावरून निविदा प्रक्रियेला आव्हान द्यायला नको होते. तांत्रिक मूल्यांकनाविरोधात रिट याचिका दाखल करण्यात आली होती, तर आता कामगिरीच्या टप्प्यावर करार चांगल्या प्रकारे सुरू आहे. या टप्प्यावर तांत्रिक मूल्यांकणात हस्तक्षेप केल्यास करार अनावश्यक होईल आणि सरकारी पैश्याचे नुकसान होईल, असे त्यांनी सांगितले.

३३. शेवटी, विद्वान ज्येष्ठ अधिवक्तांनी असे सांगितले की, आजतागायत ई. व्ही. ई. वाय. ने २० तयार केलेल्या बसेस पुरवल्या आहेत आणि या बसेससाठी नागरी आधारभूत

संरचना देखील उभारण्यात आल्या आहेत.

<u>"टाटा मोटर्स" च्या वतीने निवेदन</u>

३४. टाटा मोटर्सची बाजू मांडणारे विद्वान ज्येष्ठ अधिवक्ता डॉ. अभिषेक मनू सिंघवी यांनी कडकडून सांगितले की बेस्टने ई. व्ही. ई. वाय. ला दिलेले कंत्राट बेकायदेशीर आहे. विद्वान ज्येष्ठ अधिवक्ताने असे प्रतिपादन केले की बोली सादर करण्याची अंतिम तारीख आणि तांत्रिक बोली उघडण्याच्या तारखेची मुदत संपल्यानंतर ई. व्ही. ई. वाय. च्या सुधारित जोडपत्र वायची स्वीकृती निविदा अटींच्या विरोधात आहे. निविदा च्या अनुसूची I च्या खंड १६ (प्रस्तावासाठी आमंत्रण) मध्ये तांत्रिक बोली उघडल्यानंतर कोणत्याही प्रकारची भर घालणे, त्यात सुधारणा करणे किंवा दस्तऐवज सादर करणे प्रतिबंधित आहे. तथापि, त्याचे पालन केले गेले नाही आणि निविदाकाराला नंतरच्या टप्प्यात चुका दुरुस्त करण्याची परवानगी दिल्याने निविदाकारांना असमान वागणूक मिळू शकते. वरील युक्तिवाद सिद्ध करण्यासाठी या न्यायालयाचे (१९९१) ३ एस. सी. सी. २७२ (परिच्छेद ६) मध्ये प्रसिद्ध करण्यात आलेले **पोद्दार स्टील कॉर्पोरेशन -विरुद्ध- गणेश अभियांत्रिकी वर्क्स आणि इतर ; प. बं. राज्य विद्युत मंडळावर** (वर नमूद केलेले) (परिच्छेद २७ आणि २८), या प्रकरणातील निर्णयावर अवलंबून होते.

३५. त्यांनी सादर केले की बेस्टच्या कृतींना स्वच्छंद, भेदभावपूर्ण, अन्यायकारक म्हटले जाऊ शकते आणि द्वेषाने दूषित निविदा प्रक्रियांना कोणतीही वैधता देण्यात येऊ नये म्हणून त्याला आव्हान देण्याचा त्यांच्या पक्षकाराला निश्चित स्थान आहे. सादर केलेल्या निवेदनाला बळकटी देण्यासाठी विद्वान ज्येष्ठ अधिवक्ताने या न्यायालयाच्या खालील निर्णयांवर भर दिला, **मोनार्क इन्फ्रास्ट्रक्चर (पी) लिमिटेड -विरुद्ध- आयुक्त, उल्हासनगर महानगरपालिका आणि इतर**, (२०००) ५ एस. सी. सी. २८७ (परिच्छेद १० आणि १४) मध्ये प्रसिद्ध झालेले ; **मेरठ विकास प्राधिकरण -विरुद्ध- असोसिएशन ऑफ मॅनेजमेन्ट स्टडीज आणि एक**, (२००९) ६ एस. सी. सी. १७१ (परिच्छेद २७, २८, ४८ आणि ७६) मध्ये प्रसिद्ध झालेले; **मा बिंदा एक्सप्रेस कॅरियर आणि एक -विरुद्ध- नॉर्थ-ईस्ट फ्रंटियर रेल्वे आणि इतर**, (२०१४) ३ एस. सी. सी. ७६० (परिच्छेद ८,९ आणि १२)मध्ये प्रसिद्ध झालेले.

३६. त्यांनी असे प्रतिपादन केले की आक्षेपित निर्णयाच्या परिच्छेद १९ मध्ये उच्च

न्यायालयाने योग्यरित्या असे निरीक्षण नोंदवले आहे की बॅटरी श्रेणीची हमी केवळ ओ. ई. एम. द्वारे दिली जाऊ शकते जिच्याकडून बोली लावणारा बॅटरी खरेदी करत आहे आणि अशा परिस्थितीत ती प्रासंगिक असल्याचे म्हटले जाऊ शकत नाही. बेस्टने तांत्रिक मूल्यांकणाचा हा एक महत्त्वाचा भाग मानला होता.

३७. त्यांनी ठामपणे सांगितले की जोडपत्र वाय हा बोली दस्तऐवजाचा एक भाग होता आणि एकदा सादर केल्यावर, बोली सादर करण्याच्या अंतिम तारखेनंतर म्हणजेच ०२/०५/२०२२ मध्ये बदल करण्याची परवानगी दिली जाऊ शकत नाही. बोली सादर करताना जोडपत्र वाय ऐच्छिक होते आणि आवश्यक नव्हते हा युक्तिवाद नंतरचा विचार आहे आणि तोच वस्तुस्थितीचा प्रश्न असल्याने किंवा जास्तीत जास्त वस्तुस्थिती आणि कायद्याचा संमिश्र प्रश्न असल्याने विशेष अनुमती याचिकेत प्रथमच उपस्थित केला जाऊ शकत नाही. त्यांनी या न्यायालयाच्या खालील प्रकरणातील निर्णयांवर भर दिला- **जगन्नाथ बेहरा आणि इतर -विरूद्ध- राजा हरिहर सिंग मर्दराज भ्रामरबार रॉय**, १९५८ एस. सी. आर. १०६७ (परिच्छेद १७ आणि १९) मध्ये प्रसिद्ध झालेले; **करणपुरा डेव्हलपमेंट कंपनी लिमिटेड -विरुद्ध- राजा कामाक्ष्या नारायण सिंग इत्यादी**, १९५६ मध्ये एस. सी. आर. ३२५ (परिच्छेद २४) मध्ये प्रसिद्ध झालेले; **वसंतकुमार राधाकिसन वोरा -विरुद्ध- मुंबई बंदर विश्वस्त मंडळ**, (१९९१) १ एस. सी. सी. ७६१ (परिच्छेद २४)मध्ये प्रसिद्ध झालेले; **स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड -विरुद्ध- गुप्ता ब्रदर स्टील ट्यूब्स लिमिटेड**, (२००९) १० एस. सी. सी. ६३ (परिच्छेद ३२ आणि ३४) मध्ये प्रसिद्ध झालेले.

३८. विशेषतः स्वच्छंद निविदा प्रक्रिया आणि निविदेअंतर्गत विहित केलेल्या कालमर्यादेनुसार बसेसच्या पुरवठ्यातील विलंब लक्षात घेता सध्याच्या प्रकरणात नवीन निविदा आवश्यक असल्याचे उच्च न्यायालयाने म्हणणे योग्य असल्याचे त्यांनी सादर केले. त्यांनी सादर केले की नवीन निविदा लोकहितासाठी असेल कारण निविदा अंतर्गत विहित केल्यानुसार ई. व्ही. ई. वाय. ने वितरण कालमर्यादेचे उल्लंघन केले आहे. आतापर्यंत १,०३० बसेसच्या पुरवठ्यात कमतरता असल्याचा आरोप आहे. विलंबासाठी ई. व्ही. ई. वाय.च्या विरोधात आवश्यक पावले उचलण्यात बेस्ट अपयशी ठरले आहे आणि हे दोन्ही करार करणाऱ्या पक्षांनी एकमेकांशी संगनमत केल्याचे दर्शवते. नवीन निविदा अधिक स्पर्धात्मक किंमतीच्या निविदांना अनुमती देईल आणि संपुष्टात आल्यास बेस्टवर कोणताही वित्तीय भार

पडणार नाही, कारण निविदेत अनामत पैसा भरणा (ई. एम. डी.) जप्त करण्याची आणि कामगिरी हमीचे रोखीकरण करण्याची तरतूद आहे.

३९. शेवटी, विद्वान ज्येष्ठ अधिवक्त्याने सादर केले की उच्च न्यायालयाने त्याच्या पक्षकाराला अपात्र ठरवताना केवळ 'ए. आय. एस. ०४० नुसार प्रमाणित चाचणी परिस्थितीत' संचालन श्रेणीची हमी देताना त्रुटी केली आहे. टाटा मोटर्सने आवश्यक अटींचे पालन केले होते आणि निविदा अंतर्गत काही प्रस्थानांना परवानगी होती, असे सादर करण्यात आले होते.

"बेस्ट" च्या वतीने निवेदन

४०. बेस्टची बाजू मांडणारे विद्वान सॉलिसिटर जनरल तुषार मेहता यांनी सादर केले की निविदा दस्तऐवजात तांत्रिक बोलीच्या टप्प्यावर पात्र बोलीदार म्हणून घोषित करण्यासाठी अनिवार्य पात्रतेच्या अटींची तरतूद आहे आणि उक्त पात्रतेच्या अटी निविदा दस्तऐवजाच्या खंड ५.१.१ च्या उपखंड (iv) आणि (v) मध्ये निर्धारित केलेलया आहेत.

४१. त्यांनी पुढे सादर केले की खंड ५.१.१ (v), तांत्रिक बोलीच्या टप्प्यावर बोलीदार म्हणून पात्र होण्यासाठी जोडपत्र एफची तरतूद करणे ही एक अनिवार्य अट होती. अनिवार्य आवश्यकता खालीलप्रमाणे आहेः

"५.१.१	*प्रस्ताव खालील पद्धतीने सादर करावाः* *बोली १: तांत्रिक सादरीकरणे, ज्यात खालील गोष्टींचा समावेश असेलः* *i) निविदा दस्तऐवजात समाविष्ट केलेल्या जोडपत्र-ए मधील विहित स्वरूपात दर्शविल्याप्रमाणे हमी कामगिरीचे अनुसूची आणि इतर तांत्रिक तपशील (प्रमुख सदस्याच्या संघटनेच्या बाबतीत),* *ii) जोडपत्र सी मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे बोलीदाराच्या कामगिरीचे अनुसूची (कोणत्याही सदस्याच्या संघटनेच्या अनुभवाच्या बाबतीत),* *iii) जोडपत्र डी मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे सनदी लेखापाल कडून किमान सरासरी वार्षिक उलाढालीसाठी ("एमएएटी") प्रमाणपत्रासाठी प्रारूप (प्रमुख सदस्याच्या समूहासाठी आणि एग्रीगेटर, नेटवर्थ प्रमाणपत्र किंवा गुंतवणूकयोग्य निधी प्रमाणपत्राच्या बाबतीत),*

	iv) एग्रीगेटरला बसेसच्या देखभालीसाठी संपूर्ण कंत्राटी कालावधीसाठी ओ. ई. एम. बरोबर परत परत करार सादर करावा लागेल. एग्रीगेटरला ओ. ई. एम. कडून मॅन्युफॅक्चरर ऑथोरायझेशन फॉर्म (जर एग्रीगेटर एकमेव बोलीदार किंवा आघाडी बोलीदार असेल तर अशा बोलीदाराने मॅन्युफॅक्चरर ऑथोरायझेशन फॉर्म सादर करावा) देखील सादर करावा लागेल. *v) जोडपत्र एफ मध्ये विनिर्देश केल्याप्रमाणे तांत्रिक तपशीलातून निर्गमन अनुसूची,* *vi) नोंदणी पुरावा आणि प्रमाणपत्रांसह बोलीदाराचा सामान्य तपशील (संघटनेच्या बाबतीत, हे प्रमुख सदस्यांद्वारे प्रदान करणे आवश्यक आहे) जोडपत्र जी आणि एच मध्ये दिल्याप्रमाणे,* *vii) जोडपत्र आय मध्ये दिल्याप्रमाणे बोली सुरक्षा/ई. एम. डी.,* *viii) जोडपत्र-एल. (बोलीदाराचा कोणत्याही भ्रष्ट किंवा फसव्या गैरव्यवहारात सहभाग/गुंतलेले नसणे किंवा भारतातील किंवा भारताबाहेरील कोणत्याही सरकारी किंवा सरकारी क्षेत्र संस्थांमध्ये काळ्या यादीत टाकण्यात आले नाही यासंबंधीचे हमीपत्र)* *ix) संघटनेच्या बाबतीत, जोडपत्र एन मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे सदस्यांदरम्यान संघटना कराराचे स्वरूप,* *x) प्रस्तावाच्या वैधतेचा कालावधी नमूद करणाऱ्या जोडपत्र क्यू नुसार प्रकल्प उपक्रमाचा समावेश असलेले पत्र,* *xi) जोडपत्र आर मध्ये नमूद केल्याप्रमाणे प्रस्तावावर स्वाक्षरी करण्यासाठी मुखत्यारपत्र (संघटनेच्या बाबतीत, हे सर्व सदस्यांद्वारे प्रदान करणे आवश्यक आहे)”*

४२. त्यांनी सादर केले की टाटा मोटर्सने हे जोडपत्र एफ दाखल करताना अनिवार्य आवश्यकतेपासून विचलन केले. त्यांनी जोडपत्रातील भाग अधोरेखित केला ज्यामध्ये असे म्हटले आहे की जर बदल, बेस्टच्या आवश्यकतांशी विसंगत असल्याचे आढळले तर अशा निविदा प्रतिसाद न देणाऱ्या मानल्या जातील. अनुपालनीय विचलन खालीलप्रमाणे होतेः

"ए. आय. एस. ०४० नुसार प्रमाणित केल्याप्रमाणे एकाच चार्जमध्ये ८० टक्के एस. ओ. सी. च्या दराने २०० के. एम. एस. च्या संचालन श्रेणीची आवश्यकता पूर्ण करेल."

४३. ई. व्ही. ई. वाय. (यशस्वी बोलीदार) यांच्यासह बोली लावणाऱ्यांपैकी कोणीही या अनिवार्य अटींपासून विचलित झाले नाही, असे त्यांनी सादर केले. त्यामुळे तांत्रिक टप्प्यावरच टाटा मोटर्सला प्रतिसाद न देणारा बोलीदार म्हणून घोषित करण्यात आले. दि. ०६/०५/२०२२ रोजी, बेस्टने तांत्रिक मूल्यमापन हाती घेतले आणि निर्णय घेतला की पात्र आणि प्रतिसादात्मक आढळलेल्या सर्व बोलीदारांपैकी, ई. व्ही. ई. वाय. ने सर्वात कमी दर उद्धृत केले होते आणि त्यानुसार करार त्याच्या बाजूने देण्यात आला.

४४. विद्वान सॉलिसिटर जनरल यांनी पुढे सादर केले की यशस्वी बोलीदाराने जोडपत्र वाय भरणे आवश्यक होते. तथापि, जोडपत्र वाय ही प्रतिसादात्मक बोलीदार होण्यासाठी पूर्वअट किंवा करार देण्यासाठी अनिवार्य अट नव्हती.

४५. ई. व्ही. ई. वाय. ने आपली चूक सुधारली आणि स्पष्ट केले की त्याने सादर केलेले जोडपत्र वाय मागील निविदेपासून कट-अँड-पेस्टचे काम केल्यानंतर अनवधानाने ठेवण्यात आले होते. ई. व्ही. ई. वाय. ने निविदेनुसार काटेकोरपणे सुधारित/नवीन जोडपत्र वाय दाखल केले.

४६. विद्वान सॉलिसिटर जनरल यांनी कडकडून सांगितले की, बेस्टला नवीन निविदा नोटीस जारी करण्यास सांगणे हे लोकहितविरोधी ठरेल. मे २०२२ मध्ये ई. व्ही. ई. वाय. ला देण्यात आलेल्या करारात, बेस्टला ई. व्ही. ई. वाय. ला रु. ४६.८१/कि.मी. द्यायचे होते. बेस्टने पुन्हा निविदा काढण्याच्या शक्यतेची तपासणी केली आणि असे आढळले की अलीकडच्या काळात अशीच एक निविदा भारत सरकारच्या कन्व्हर्जन्सी एनर्जी सर्व्हिसेस लिमिटेडने (सी. ई. एस. एल.) जारी केली होती. सी. ई. एस. एल. ने नुकत्याच दिलेल्या करारानुसार, 'बेस्ट' ने ज्या दराने तात्काळ कंत्राट दिले होते, त्या सध्याच्या दरापेक्षा त्याला रु १२०० कोटी रुपये अधिक देण्यात आले. त्यामुळे पुन्हा निविदा काढण्याचा पर्याय निवडणे व्यावसायिकदृष्ट्या अविवेकी ठरेल.

<u>विश्लेषण</u>

४७. पक्षकारांची बाजू मांडणाऱ्या विद्वान अधिवक्त्यांचे म्हणणे ऐकल्यानंतर आणि

अभिलेखातील साहित्य वाचल्यानंतर, आमच्या विचारात येणारा एकमेव प्रश्न असा आहेः टाटा मोटर्सची निविदेतील अपात्रता कायम ठेवल्यानंतर उच्च न्यायालयाने ई. व्ही. ई. वाय. हे देखील अपात्र ठरले की नाही हे जाणून घेण्यासाठी पुढील प्रक्रिया हाती घेणे न्याय्य होते का आणि बेस्ट आपल्या विवेकबुद्धीनुसार नवीन निविदा प्रक्रिया हाती घेऊ शकते का?

४८. हे न्यायालय मूलभूत अधिकार संरक्षक असल्याने जेव्हा अभिनति, अतार्किकता, दुर्भावना आणि पूर्वग्रह असतो तेव्हा हस्तक्षेप करणे हे त्याचे कर्तव्य आहे. तथापि, या न्यायालयाने वारंवार इशारा दिला आहे की न्यायालयांनी कंत्राटी किंवा व्यावसायिक बाबींमध्ये न्यायिक पुनरावलोकनाच्या त्यांच्या अधिकारांचा वापर करताना खूप संयम बाळगला पाहिजे. हे न्यायालय सामान्यतः कंत्राटी बाबींमध्ये हस्तक्षेप करणे तोपर्यंत नापसंत करते , जोपर्यंत अभिनति किंवा दुर्भावनापूर्ण किंवा पूर्वग्रह किंवा अतार्किकतेचे स्पष्ट प्रकरण तयार केले जात नाही. एखाद्याने हे लक्षात ठेवले पाहिजे की आज सरकारी क्षेत्रातील अनेक उपक्रम खाजगी उद्योगांशी स्पर्धा करतात. खाजगी पक्षांमध्ये केलेले करार रिट अधिकारक्षेत्रांतर्गत छाननीच्या अधीन नसतात. निःसंशयपणे, राज्यघटनेच्या अनुच्छेद १२ मधील अर्थानुसार राज्य असलेल्या संस्था न्याय्यपणे वागण्यास बांधील आहेत आणि उच्च न्यायालयांच्या रिट अधिकारक्षेत्रास पात्र आहेत परंतु या विवेकाधीन अधिकाराचा वापर मोठ्या संयम आणि सावधगिरीने केला गेला पाहिजे. न्यायालयांनी त्यांच्या मर्यादा आणि व्यावसायिक बाबींमध्ये अनावश्यक हस्तक्षेपामुळे होऊ शकणाऱ्या विध्वंसांची जाणीव ठेवली पाहिजे. तांत्रिक समस्यांचा समावेश असलेल्या करारांमध्ये न्यायालये आणखी अनिच्छुक असली पाहिजेत कारण न्यायाधीशांच्या पोशाखातील आपल्यापैकी बहुतेकांना आपल्या क्षेत्राबाहेरील तांत्रिक समस्यांवर अभिनिर्णय घेण्यासाठी आवश्यक कौशल्य नसते. निविदा तपासताना न्यायालयांनी विशालक काच वापरू नये आणि प्रत्येक छोटी चूक मोठी चूक असल्यासारखे दाखवू नये. खरे तर, न्यायालयांनी कंत्राटी प्रकरणांमध्ये सरकार आणि सरकारी क्षेत्र उपक्रमांना 'संयुक्तपणे न्याय्य भूमिका' दिली पाहिजे. अशा हस्तक्षेपामुळे सरकारी तिजोरीचे अनावश्यक नुकसान होईल अशा परिस्थितीतही न्यायालयांनी हस्तक्षेप करू नये. (पहाः **सिलप्पी कन्स्ट्रक्शन्स कॉंट्रॅक्टर्स -विरुद्ध- युनियन ऑफ इंडिया** , (२०२०) १६ एस. सी. सी. ४८९)

४९. या निविदेची पहिली आणि सर्वात महत्त्वाची आवश्यकता ही अशी होती कि,

सिंगल डेकर बसेसची निर्धारित संचालन श्रेणी जी कोणत्याही अडथळ्याशिवाय ८० टक्के एस. ओ. सी. सह "वास्तविक परिस्थितीत" एकाच चार्जमध्ये सुमारे आणि सरासरी २०० कि. मी. चालेल , यात वाद नाही. त्यानंतर अभिलेखावरील दस्तऐवज असे सूचित करेल की टाटा मोटर्सने आपल्या बोलीमध्ये या गरजेपासून विचलन केले होते आणि बेस्टला कळवले होते की ते निविदा अटींनुसार नसलेल्या "मानक चाचणी परिस्थिती" मध्ये संचालन श्रेणी घेऊन जाऊ शकते. टाटा मोटर्सची बोली या खंडाचे पालन करण्यात अपयशी ठरली, असे उच्च न्यायालयाने आपल्या आक्षेपीत निकालात योग्य निरीक्षण नोंदवले आहे. टाटा मोटर्स निविदाच्या महत्त्वाच्या आणि आवश्यक अटीपासून दूर गेली. केवळ टाटा मोटर्सनेच वर नमूद केलेल्या अटींपासून विचलन केले हे या टप्प्यावर सांगणे योग्य आहे. तथापि, आमचे असे मत आहे की उच्च न्यायालयाने एकदा टाटा मोटर्सला "प्रतिसाद न देणारे" म्हणून घोषित केले होते आणि निविदा प्रक्रियेतुन अपात्र ठरल्यामुळे ई. व्ही. ई. वाय. ला पात्र बोलीदार म्हणून घोषित करण्याच्या बेस्टच्या निर्णयाच्या चौकशीच्या रिंगणात उतरायला नको होते. आम्ही असे म्हणत आहोत कारण उच्च न्यायालय लोकहितासाठी आपल्या रिट अधिकारक्षेत्राचा वापर करत नव्हते. स्वतःचे अधिकार प्रस्थापित करण्याचा प्रयत्न करणाऱ्या एका पक्षाने दाखल केलेल्या याचिकेवर उच्च न्यायालयाने सुनावणी केली. या न्यायालयाने **रौनाक इंटरनॅशनल लिमिटेड** (वर नमूद केल्याप्रमाणे) मध्ये म्हटल्याप्रमाणे, आवश्यक निकषांची पूर्तता न करणाऱ्या पक्षाच्या सांगण्यावरून न्यायालयीन दिलासा देणे ही एक अशी गोष्ट आहे जी चुकीची आहे. **रौनक इंटरनॅशनल लिमिटेड** (वर नमूद केलेल्या) मध्ये, या न्यायालयाने खालीलप्रमाणे निरीक्षण नोंदवलेः

> *"२७. मात्र, सध्याच्या प्रकरणात निविदेच्या अटींनुसार सवलत देण्यास परवानगी होती. मंडळाने मेसर्स रौनाक इंटरनॅशनल लिमिटेडला जी सवलत दिली आहे ती जरी ती निर्धारित निकषांशी तंतोतंत जुळत नसली तरी निविदाकारांचे कौशल्य आणि त्याच्या मागील अनुभवाच्या दृष्टीने वैध तत्त्वांवर आहे. **अधिक प्रासंगिक बाब म्हणजे, मेसर्स आय. व्ही. आर. कन्स्ट्रक्शन लिमिटेड, ज्यांनी या निविदेच्या निवाड्याला आव्हान दिले आहे, ते स्वतः आवश्यक निकष पूर्ण करत नाहीत. त्यांच्याकडे विहित अनुभव पात्रता नाही. त्यामुळे, आवश्यक निकषांची पूर्तता न करणाऱ्या पक्षाच्या सांगण्यावरून कोणताही न्यायालयीन दिलासा चुकीचा असल्याचे दिसते.** मेसर्स*

रौनाक इंटरनॅशनल लिमिटेड आणि मेसर्स आय. व्ही. आर. कन्स्ट्रक्शन लिमिटेड या दोन्हींसाठी जरी निकष शिथिल केले जाऊ शकत असले, तरी मेसर्स रौनाक इंटरनॅशनल लिमिटेडचा प्रस्ताव कमी आहे हे स्पष्ट आहे आणि याच आधारावर मंडळाने मेसर्स रौनाक इंटरनॅशनल लिमिटेडचा प्रस्ताव स्वीकारला आहे. ज्या पक्षाने स्वतः आवश्यक निकष पूर्ण केलेले नाहीत आणि ज्याचा प्रस्ताव स्वीकारलेल्या प्रस्तावापेक्षा जास्त आहे अशा पक्षाच्या सांगण्यावरून निविदा निवाड्याला स्थगिती कशी दिली जाऊ शकते हे आम्हाला समजत नाही. हे देखील स्पष्ट आहे की अशा प्रकारे देण्यात आलेल्या कंत्राटाची कामगिरी थांबवल्याने जनतेचे मोठे नुकसान होते, कारण या वादामुळे प्रत्येकी २१० मेगावॅट क्षमतेच्या दोन औष्णिक ऊर्जा केंद्रांचे बांधकाम रखडले आहे. विजेची कमतरता कुप्रसिद्ध झाली आहे. ते औद्योगिक विकासावर आणि परिणामी मोठ्या संख्येने लोकांच्या रोजगाराच्या संधींवर देखील गंभीर परिणाम करतात. सध्याच्या परिस्थितीत, हा प्रकल्प थांबवण्यात लोकहिताचा कोणताही मोठा वाटा नाही. मेसर्स रौनाक इंटरनॅशनल लिमिटेडला कंत्राट देण्यासाठी कोणत्याही दुर्भावनापूर्ण किंवा संपार्श्विक कारणांचा आरोप नाही."

(भर दिला जातो)

५०. आम्ही या वस्तुस्थितीची दखल घेतो की बोलीच्या मूल्यांकणा नंतर 'यशस्वी बोलीदार' ने मूलतः जोडपत्र वाय सादर करणे आवश्यक होते आणि ते निविदेच्या अनुसूची II च्या खंड ५.१.१. अंतर्गत प्रदान केल्याप्रमाणे तांत्रिक निवेदनामध्ये समाविष्ट करण्यासाठीच्या कागदपत्रांच्या आणि जोडपत्रांच्या यादीत समाविष्ट नव्हते. पुढे निविदा दस्तऐवजातील जोडपत्र वाय साठी प्रदान केलेल्या स्वरूपामध्ये त्याच्या शीर्षकामध्ये असे म्हटले आहे की "यशस्वी बोलीदारांनी त्यांच्या पत्र शीर्षकाखाली खालीलप्रमाणे हमी पत्र अपलोड करावे". त्यामुळे, आमचे असे मत आहे की अनुसूची I च्या खंड १६ अंतर्गत कागदपत्रांच्या पुनरावलोकनावरील निर्बंध, ज्यामध्ये असे म्हटले आहे की, "तांत्रिक बोली उघडल्यानंतर कागदपत्रे जोडणे/दुरुस्त करणे, सादर करणे शक्य होणार नाही", हे केवळ तांत्रिक बोलीमध्ये समाविष्ट करण्यासाठी आवश्यक असलेल्या कागदपत्रांपुरते मर्यादित आहे आणि तांत्रिक बोलीचा भाग नसलेल्या अशा कोणत्याही दस्तऐवजाला ते लागू होणार नाही.

५१. आमचे असे मत आहे की सुधारित जोडपत्र 'वाय' सादर करण्याची परवानगी देणाऱ्या 'बेस्ट' ची कारवाई उलटवण्यात उच्च न्यायालयाने थोडी मंद आणि सावधगिरी बाळगली पाहिजे होती. ए. व्ही. ई. वाय. ला सुधारित परिशिष्ट वाय सादर करण्याची परवानगी देण्यात 'बेस्ट' ने कोणतीही चूक केली नाही किंवा सुधारित जोडपत्र 'वाय' ला सादर करण्याची परवानगी देताना त्याला पक्षपातीपणा इत्यादींसाठी दोषी ठरवले जाऊ शकत नाही, कारण पूर्वीचे जोडपत्र लिपिकीय चुकीमुळे चुकीचे होते. ई. व्ही. ई. वाय. ने देऊ केलेली संपूर्ण बोली बेकायदेशीर म्हणून घोषित करण्यासाठी ही प्रक्रिया पुरेशी नव्हती.

५२. सर्वसाधारणपणे, अत्यंत स्थूल किंवा स्पष्ट काहीतरी दर्शविल्याशिवाय, निविदाकाराने केलेली बोली स्वीकारायची की नाही या नियोक्त्याच्या निर्णयावर आपला निर्णय लादण्यापासून रिट न्यायालयाने स्वतःला दूर ठेवले पाहिजे. न्यायालयाने सामान्यतः निविदा किंवा कराराशी संबंधित बाबींमध्ये हस्तक्षेप करू नये. करार चांगल्याप्रकारे सुरू असताना संपूर्ण निविदा प्रक्रिया बंद करणे हे लोकहितात नसेल. या टप्प्यावर नव्याने निविदा प्रक्रिया सुरू करण्यासाठी बराच वेळ लागू शकतो आणि सरकारी तिजोरीलाही कोट्यवधी रुपयांचे नुकसान होऊ शकते. न्यायालयाने नवीन निविदा नोटीस जारी करण्याचे निर्देश दिल्यास राज्याच्या सरकारी तिजोरीलाही जो आर्थिक बोजा/परिणामांचा सामना करावा लागू शकतो, तो न्यायालयाने लक्षात ठेवणाऱ्या मार्गदर्शक घटकांपैकी एक असला पाहिजे. (२००५) १ एस. सी. सी. ६७९ मध्ये प्रसिद्ध झालेल्या **असोसिएशन ऑफ रजिस्ट्रेशन प्लेट्स -विरूद्ध- युनियन ऑफ इंडिया** आणि इतर या खटल्यातील या न्यायालयाच्या तीन न्यायाधीशांच्या पीठाच्या निर्णयावरून हे स्पष्ट होते.

५३. (२०००) २ एस. सी. सी. ६१७ मध्ये प्रसिद्ध झालेल्या **एअर इंडिया लिमिटेड -विरुद्ध- कोचीन आंतरराष्ट्रीय विमानतळ लिमिटेड** या प्रकरणात राज्य आणि सरकारी क्षेत्र महामंडळांद्वारे कंत्राट देण्याशी संबंधित कायद्याचा आढावा घेण्यात आला होता आणि असे म्हटले गेले होते की कंत्राट देणे, मग ते खाजगी पक्षाद्वारे असो किंवा राज्याने, मूलतः एक वाणिज्य व्यवहार आहे. निर्णयावर पोहोचण्यासाठी ती स्वतःची पद्धत निवडू शकते आणि जर निविदा अटी अशा शिथिलतेला परवानगी देत असतील तर प्रामाणिक कारणांसाठी कोणतीही सवलत देण्यास ती स्वतंत्र आहे. पुढे असे म्हटले गेले की सर्व संबंधितांशी न्याय्य वागणे हे राज्य, त्याचे महामंडळ, साधने आणि संस्थांचे सार्वजनिक कर्तव्य आहे. जरी निर्णय

घेण्याच्या प्रक्रियेत काही दोष आढळला असला तरी न्यायालयाने अनुछेद २२६ अंतर्गत आपल्या विवेकाधीन अधिकारांचा वापर अत्यंत सावधगिरीने केला पाहिजे आणि त्याचा वापर केवळ लोकहितासाठीच केला पाहिजे, केवळ कायदेशीर मुद्दा तयार करण्यासाठी नाही. आपल्या हस्तक्षेपाची गरज आहे की नाही हे ठरवण्यासाठी न्यायालयाने नेहमीच व्यापक लोकहित लक्षात ठेवले पाहिजे. जेव्हा मोठ्या लोकहितासाठी हस्तक्षेप आवश्यक आहे असा निष्कर्ष निघतो, तेव्हाच न्यायालयाने हस्तक्षेप केला पाहिजे.

५४. (२००७) १४ एस. सी. सी. ५१७ मध्ये प्रसिद्ध झालेल्या **जगदीश मंडल -विरुद्ध- ओरिसा राज्य आणि इतर** या खटल्यात या न्यायालयाने असे निरीक्षण नोंदवले आहे की, निविदा किंवा कंत्राटे देण्याबाबतच्या प्रकरणांमध्ये न्यायिक पुनरावलोकनाच्या अधिकाराचा वापर करताना, काही विशेष वैशिष्ट्ये लक्षात घेतली पाहिजेत की निविदांचे मूल्यांकण आणि कंत्राटे देणे ही मूलतः व्यावसायिक कार्ये आहेत आणि अशा प्रकरणांमध्ये समता आणि नैसर्गिक न्यायाची तत्त्वे एका अंतरावर राहतात. जर करार देण्याशी संबंधित निर्णय प्रामाणिक असेल आणि तो लोकहितासाठी असेल, तर प्रक्रियात्मक विचलन किंवा मूल्यांकणातील त्रुटी किंवा निविदाकाराला पूर्वग्रह असला तरीही न्यायालये न्यायिक पुनरावलोकनाच्या अधिकारांचा वापर करून हस्तक्षेप करणार नाहीत. लोकहिताची किंमत मोजून खाजगी हिताचे रक्षण करण्यासाठी किंवा कंत्राटी विवादांचे निराकरण करण्यासाठी न्यायिक पुनरावलोकनाच्या अधिकाराचा वापर केला जाणार नाही.

५५. वर उल्लेख केलेल्या अशा परिस्थितीत, आम्ही उच्च न्यायालयाने दिलेल्या निकाल आणि आदेशाचा तो भाग रद्द ठरविण्यात येतो, ज्याद्वारे ई. व्ही. ई. वाय. ची निविदा स्वीकारण्याचा बेस्टचा निर्णय रद्द ठरविण्यात आला होता आणि नव्याने निविदा प्रक्रिया हाती घेणे बेस्टच्या विवेकबुद्धीवर सोडण्यात आले होते.

५६. टाटा मोटर्सने दाखल केलेले अपील त्यानुसार अयशस्वी होते आणि याद्वारे फेटाळले जाते. तर ई. व्ही. ई. वाय. आणि बेस्ट ने दाखल केलेल्या अपीलांना उपरोक्त मर्यादेपर्यंत मान्य करण्यात येते.

५७. खर्चाबाबत कोणताही आदेश नाही.

५८. प्रलंबित अर्ज, असल्यास, त्यानुसार निकाली काढण्यात येतात.

याचिका निकाली काढल्या.

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 वैध मानला जाईल."